

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Sabine Leidig, Caren Lay, Herbert Behrens, Karin Binder, Annette Groth, Heike Hänsel, Thomas Lutze, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Brandschutz beim Bahnprojekt Stuttgart 21**

In dem gemeinsamen Antrag der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 18/3647) war für die im Bau befindliche Bahnsteighalle von Stuttgart 21 das fehlende Brandschutzkonzept moniert worden (S. 7). Bezweifelt wurde dabei insbesondere, ob die Zahl der zu evakuierenden Personen die geplanten Betriebsprogramme widerspiegelt, nach denen pro Bahnsteig entsprechend dem „EBA-Formalismus mehr als 6 000 Personen“ (EBA – Eisenbahn-Bundesamt) zu evakuieren wären.

In der Anhörung zu diesem Antrag im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 6. Mai 2015 wurde dieser Sachverhalt auch in den Stellungnahmen der Experten angesprochen (Ausschussdrucksachen 18(15)225-A, S. 2 und 6 „Auswirkungen der [...] Brandschutzanforderungen auf die Betriebsabwicklung“, 18(15)225-B, S. 19 „auf doppelbelegten Gleisen“ ... gut 6.000 Reisende). In der mündlichen Anhörung verwies hingegen Projektchef Manfred Leger auf insgesamt 16 164 Personen laut der „EBA-Formel“ (Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, Protokoll 18/41, S. 5). Dies entspräche 4 041 Personen auf jedem der vier Bahnsteige. Diese Zahl ist auch die Basis der Genehmigung des Brandschutzkonzepts durch das EBA („EBA-Bescheid“ vom 23. April 2015, Planfeststellungsabschnitt – PFA 1.1, 6. Planänderung, S. 20; „EBA-Akte“, PFA 1.1, 6. Planänderung, S. 425, 173R).

Den Fragestellern ist für Stuttgart 21 kein Betriebsprogramm mit praxisnahen Haltezeiten bekannt, das die für den Bahnstufneubau geforderte Zugleistung erbringen könnte, ohne dabei Doppelbelegungen (Halt zweier Züge hintereinander an einer Bahnsteigkante) umfassend zu nutzen. In der Anhörung vom 6. Mai 2015 führte der Technikvorstand der Deutschen Bahn AG, Dr. Volker Kefer, den sogenannten Stresstest als auditierten Kapazitätsnachweis für Stuttgart 21 an (Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, Protokoll 18/41, S. 4). Dem Betriebsprogramm zufolge, das diesem sogenannten Stresstest zugrunde liegt, hält jeder zweite Zug in einer solchen Doppelbelegung. Mit diesen Doppelbelegungen werden jedoch sehr viele Reisende in kurzer Zeit auf einen Bahnsteig gebracht. Diese Menschen müssen im Katastrophenfall über die Fluchttreppen auch rechtzeitig evakuiert werden können.

Für die dem Brandschutzkonzept von Stuttgart 21 zugrunde liegenden Berechnungen wurde je ein Regionalzug mit sieben Doppelstockwaggons an jeder der zwei Kanten eines Bahnsteigs angesetzt (Angabe nach Klaus-Jürgen Bieger, Brandschutzbeauftragter der Deutschen Bahn AG, am 22. Oktober 2013 in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik des Stuttgarter Gemeinderats,

Protokoll vom 22. Oktober 2013, S. 19). Hierfür ergeben sich laut der „EBA-Formel“ (EBA-Leitfaden für den Brandschutz, S. 10 und 11) tatsächlich 4 041 Personen pro Bahnsteig oder 16 164 Personen auf allen vier Bahnsteigen zusammen. Klaus-Jürgen Bieger hatte vor dem Stuttgarter Gemeinderat aber auch klargestellt, dass die für das Brandschutzkonzept zugrunde gelegten Züge den Fildertunnel gar nicht befahren können. Ursache ist die im Tunnel vorliegende Steigung von 25 Promille, die auch in gleicher Höhe in allen anderen Zulauftunneln vorliegt (PFA 1.2, 1.5, 1.6a, jeweils Erläuterungsbericht, Teil III). Das bedeutet im Klartext, dass solche Züge, die Grundlage des Brandschutzkonzepts sind, den Bahnhof Stuttgart 21 grundsätzlich nicht anfahren können.

Zwar verweist die Bundesregierung beim Projekt Stuttgart 21 immer wieder grundsätzlich darauf, dass es sich hierbei um ein eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG handele und nicht um eines des Bundes. Dennoch ergibt sich ihre Beteiligung nach Auffassung der Fragesteller an der Realisierung dieses Projektes daraus, dass sie erstens eine grundsätzliche und auch grundgesetzlich verankerte Verantwortung für den Erhalt der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur hat, dass zweitens das EBA als Genehmigungsbehörde eine Bundesbehörde ist, die dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) untersteht (welches auch schon Entscheidungen des EBA korrigierte in Form der Ausnahmegenehmigung für die S-Bahn-Tunnel-Mitbenutzung auf den Fildern vom 18. Juni 2010), sowie dass sie drittens Vertreterin des Bundes ist, dem Eigner der Deutschen Bahn AG. Die Bundesregierung entsendet überdies mehrere Staatssekretäre in den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG. In dieser Funktion haben sie die Verpflichtung, Schaden vom Unternehmen, den Kunden und dem Eigner fernzuhalten. Zudem hatte Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel im Jahr 2010 das Projekt Stuttgart 21 zum Maßstab für die „Zukunftsfähigkeit Deutschlands“ erklärt (Rede von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel im Deutschen Bundestag vom 15. September 2010, Plenarprotokoll 17/58, S. 6045).

Das EBA ließ bisher in Bezug auf Doppelbelegungen und ihre Auswirkungen auf den Brandschutz verlautbaren, dass „erst zur Inbetriebnahme“ über „betriebliche und technische Regelungen“ entschieden werden müsse (Stuttgarter Nachrichten vom 20. März 2015: „Fluchtwege im Bahnhof nur 30 Minuten sicher“). Dies entspricht im Kern auch der Position des EBA zu der sechsfach über dem Sollwert der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung liegenden Gleisneigung im Tiefbahnhof: Auch hier sei über „betriebliche Maßnahmen“, um die „Sicherheit des Betriebes zu gewährleisten“, zur „Inbetriebnahme“ zu entscheiden (Brief des EBA vom 4. Mai 2015 an Jobst Knoblauch; Brief des EBA vom 11. August 2014 an den Landesverband des Verkehrsclubs Deutschland e. V. Baden-Württemberg, in Sven Andersen, „Gutachten über die Beurteilung der überhöhten Gleisneigung beim Bahnhofprojekt Stuttgart 21 unter Berücksichtigung der Anforderungen aus der EBO und dem bisherigen Verfahrensablauf“ vom 4. Oktober 2014, S. 47).

Ähnlich fiel auch die Antwort des BMVI vom 6. Dezember 2011 auf die Schriftlichen Fragen der Abgeordneten Sabine Leidig aus, nach der die Frage, ob Stuttgart 21 zu klein sei, sinngemäß erst kurz vor Fertigstellung des Projektes geklärt zu werden brauche (Bundestagdrucksache 17/8206, S. 83, Antwort zu den Fragen 70 und 71).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass das Brandschutzkonzept des größten deutschen Bauprojekts möglicherweise auf der Annahme von Zügen basiert, die diesen Bahnhof technisch gar nicht befahren können (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?

2. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass sich ausgehend von dieser möglichen Fehlannahme im Brandschutz Probleme ergeben, die eine Inbetriebnahme ähnlich wie beim Flughafen Berlin-Brandenburg BER gefährden könnten oder den zur Rechtfertigung des Baus angeführten Kapazitätswachstums infrage stellen (bitte begründen)?
3. Kann nach Einschätzung der Bundesregierung alleine die Verwendung der so genannten EBA-Formel ausreichen, oder müssen nicht auch die eingesetzten Größen (in diesem Fall die angenommene Art der Züge) geprüft werden, um sicherzustellen, dass das Brandschutzkonzept auf realistischen Annahmen beruht (bitte begründen)?
4. Müssten nicht realistische Annahmen für die bei Stuttgart 21 anzutreffende Maximalbelastung eines Bahnsteigs mit Zügen zur Grundlage des Brandschutzes gemacht werden (bitte begründen)?

Welche Annahmen zur Maximalbelastung hält die Bundesregierung für realistisch?

5. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die Doppelbelegung von Gleisen nach Auffassung der Fragesteller für das Brandschutzkonzept nicht berücksichtigt wurde?
6. Müsste nicht die bei Doppelbelegungen tatsächlich zu erwartende Maximalbelegung der Bahnsteige mit bis zu vier Zügen für die Evakuierung angesetzt werden?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie wird dies gewährleistet?

7. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass im Falle der Doppelbelegungen mit den tatsächlich für Stuttgart 21 geplanten kürzeren Regionalverkehrszügen mit je fünf Doppelstockwaggonen statt der bisher angesetzten 4 014 vielmehr rund 6 000 Reisende pro Bahnsteig zu evakuieren wären ([www.wikireal.org/wiki/Stuttgart\\_21/Personenzugänge/Entfluchtung](http://www.wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Personenzugänge/Entfluchtung)), sich damit also eine anderthalb mal längere Entfluchtungszeit ergäbe (bitte mit Begründung)?
8. Inwiefern wurde der Bundesregierung nachvollziehbar die ausreichende und regelkonforme Dimensionierung der Bahnsteige unter Berücksichtigung der Engpässe neben den neu eingeführten Fluchttreppenträumen für die geplanten Betriebsprogramme belegt?

Wenn ja, wie wurde dies belegt, welche Studie liegt dem zugrunde, wo kann diese nach Kenntnis der Bundesregierung eingesehen werden, und werden in dieser Untersuchung Doppelbelegungen berücksichtigt?

9. Falls eine solche Studie nicht vorliegt, wie konnte dann das Brandschutzkonzept (6. Planänderung zu PFA 1.1) ohne einen Nachweis der Tauglichkeit für den täglichen Betrieb vom EBA genehmigt werden?
10. Ist der Bundesregierung die technische Lösung für die Zufuhr von Luft für die Entrauchung (EBA-Bescheid, S. 21) mit je 1,2 Mio. m<sup>3</sup>/h aus beiden Tunnelröhren (EBA-Akte, S. 496, 371R) bekannt?

Wie ist diese Luftzufuhr technisch möglich, wenn die Lüfter nach Information der Fragesteller etwa im Norden kilometerweit von der Bahnhofshalle entfernt sind und deren Luftstrom in die Tunnelröhren sowie im Schwallbauwerk Nord entweicht?

Genügt es für die Genehmigung des Brandschutzes, diese Zuluft ohne nachgewiesene technische Lösung, quasi „virtuell“ in die Simulationen einzusetzen (bitte begründen)?

11. Lag für den Nachweis der Rauchfreihaltung des Straßburger Platzes (auf den der Rauch aus der Bahnsteighalle entweicht und auf den die Flüchtenden über die Fluchttreppen gelangen), wie von den Trägern öffentlicher Belange gefordert, eine aerodynamische Simulation vor (bitte veröffentlichen), oder war die Grundlage der Genehmigung die formelmäßige Berechnung nach der „Freistrahtheorie“ (EBA-Akte, S. 577, 573, 565, 476 ff.)?
12. Ist die Berechnung nach der Freistrahtheorie nach Kenntnis der Bundesregierung ein anerkannter Ersatz für eine Verrauchungssimulation unter Berücksichtigung ungünstiger Witterungsbedingungen und Topographie (Lichtaugen, Nachbargebäude; bitte begründen)?  
Ist diese Berechnung von der Prüfung durch den unabhängigen Brandschutzgutachter umfasst (bitte begründen)?
13. Welche Personenstromanalyse ist die Grundlage der Aussage des EBA, das neue Brandschutzkonzept sei mit der „vorgelegten Personenstromanalyse und der Evakuierungsberechnung konform“ (EBA-Bescheid, S. 18)?
  - a) Umfasst diese Personenstromanalyse bereits die neuen möglichen Engpässe auf den Bahnsteigen mit der Minimalbreite von 2,05 Metern neben den Fluchttreppenträumen?
  - b) Welcher Nachweis liegt vor, dass diese möglichen Engpässe keine unzumutbare Behinderung im täglichen Betrieb bewirken, insbesondere während der geplanten Doppelbelegungen?
14. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, wenn die Träger öffentlicher Belange ihre Zustimmung unter den Vorbehalt stellen, an den zugrunde liegenden Beratungen nicht beteiligt gewesen zu sein und die „angeführten Gutachten und Stellungnahmen“ nicht zu kennen (EBA-Akte, S. 573; bitte begründen)?  
Reicht eine solche Zustimmung ihrer Auffassung nach aus (bitte begründen)?
15. Aufgrund welcher Bestimmungen war es zulässig, dass bei der aktuellen Genehmigung des geänderten Brandschutzkonzepts der Gutachter durch die Deutsche Bahn AG bezahlt wurde (EBA-Bescheid, S. 20, EBA-Akte, S. 151, 209), während der Brandschutz von Stuttgart 21 zuvor im Auftrag des EBA begutachtet wurde?
16. Genügt nach Einschätzung der Bundesregierung die Prüfung durch einen von der Deutschen Bahn AG beauftragten Gutachter dem Anspruch einer „unabhängigen“ Prüfung des Brandschutzkonzepts (bitte begründen)?
17. Inwiefern sieht die Bundesregierung für die von ihr entsandten Mitglieder im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG Klärungs- bzw. Handlungsbedarf hinsichtlich der Fragen 1 bis 15?  
Wenn sie einen solchen nicht sieht, mit welcher Begründung können die Aufsichtsräte die angeführten möglichen Mängel am Brandschutz von Stuttgart 21 ausschließen?
18. Sieht die Bundesregierung Korrekturbedarf an den Entscheidungen des ihr unterstellten EBA hinsichtlich der Genehmigung des Brandschutzes für Stuttgart 21?  
Wenn ja, welchen?  
Wenn nein, warum nicht?

19. Sieht die Bundesregierung bzw. das EBA wegen der möglichen Probleme bei der Entfluchtung im Katastrophenfall (Fragen 5 bis 7) die Notwendigkeit, für Stuttgart 21 Doppelbelegungen von Bahnsteigen zu untersagen?
- Wenn nein, warum nicht?
- Wenn ja, welche Maßnahmen leitet die Bundesregierung in dieser Sache bzw. in Richtung des EBA ein?
20. Was würde ein mögliches Verbot der Doppelbelegung von Bahnsteigen nach Einschätzung der Bundesregierung für die verkehrliche Kapazität des Bahnhofsneubaus bedeuten?
- Ist ihrer Auffassung nach dann das geplante Verkehrswachstum tatsächlich noch realisierbar oder auch nur der heutige Verkehrsbedarf erfüllbar (bitte begründen)?
21. Sofern entsprechend den Antworten der Bundesregierung auf die vorausgehenden Fragen wesentliche Punkte in diesem Zusammenhang erst zur Inbetriebnahme geklärt werden sollen (siehe Vorbemerkung der Fragesteller), inwieweit kann es nach Einschätzung der Bundesregierung der Maßstab für die „Zukunftsfähigkeit Deutschlands“ (Zitat der Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, Rede im Deutschen Bundestag vom 15. September 2010) sein, wenn für den Brandschutz des größten Bauprojektes des Landes zwar die richtigen Formeln angesetzt werden, aber möglicherweise unzutreffende Eingangsgrößen verwendet werden?
22. Ist es nach Ansicht der Bundesregierung sachgerecht, die Frage, ob diesem Projekt möglicherweise entweder der regelkonforme Brandschutz oder aber die nötige Leistungsfähigkeit fehlt, erst nach dem Bau zu bearbeiten (bitte begründen)?

Berlin, den 7. Juli 2015

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**





