

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Harald Ebner, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/11259 –**

Mögliche Mängel beim Brandschutzkonzept für den neuen Hauptbahnhof Stuttgart

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Brandschutzkonzept für den neuen Hauptbahnhof Stuttgart ist offenkundig nicht genehmigungsfähig. Das zuletzt im Jahr 2003 genehmigte Konzept erfüllt nicht mehr die aktuellen Vorschriften. Aufgrund dessen wurde das Ingenieurbüro Brandschutz Planung Klingsch GmbH als Auftragnehmer von ingenhoven architects damit beauftragt, das Brandschutzkonzept zu überarbeiten. Im Auftrag der DB ProjektBau GmbH hat die Gruner AG die überarbeitete Fassung analysiert und bewertet.

Die gutachterliche Stellungnahme der Gruner AG weist auf erhebliche Mängel beim überarbeiteten Brandschutzkonzept für den Stuttgarter Hauptbahnhof hin. Demnach sei das Brandschutzkonzept nicht genehmigungsfähig, weil es u. a. nicht den aktuellen gesetzlichen Vorgaben bei den Entrauchungseinrichtungen und Fluchtwegen entspreche. Aus Sicht der Gruner AG machen die Verbesserungen beim Brandschutzkonzept auch weitere bauliche Maßnahmen notwendig, durch die der architektonische Entwurf des Bahnhofs überarbeitet werden müsste.

Für das Projekt der Deutschen Bahn AG (DB AG) zusammen mit den Projektpartnern Land Baden-Württemberg, Stadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart und Flughafen Stuttgart GmbH übernimmt der Bund die Einbindung der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm mit einem Beitrag über 563,8 Mio. Euro. Weiterhin finanziert der Bund die NBS Wendlingen–Ulm, deren Kosten sich im letzten Jahr von 923 Mio. Euro auf 1 865 Mio. Euro mehr als verdoppelt haben. Volker Kefer, der Vorstand der Deutschen Bahn AG für Infrastruktur, kündigte im Zusammenhang mit dem Brandschutzkonzept an, dass die Kostenobergrenze von 4,526 Mrd. Euro bald erreicht sei und Verhandlungen mit den Projektpartnern über die Verteilung der Mehrkosten aufgenommen werden sollen (Stuttgarter Nachrichten vom 16. Oktober 2012). Die Auswirkungen auf die Kosten für den Bund sind derzeit unklar.

Der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist bekannt, dass Stuttgart 21 ein sogenanntes eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG ist und kein Projekt des Bedarfsplans für Bundesschienenwege. Es werden jedoch erhebliche Bundesmittel (1,23 Mrd. Euro) und umfangreiche Mittel der bundeseigenen DB AG (1,47 Mrd. Euro) für das Projekt eingesetzt. Zudem sind auch die kilometerlangen Zulaufstrecken zum Tiefbahnhof betroffen, also Bundesschienenwege. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN weist daher auf das grundlegende parlamentarische Informationsrecht der Abgeordneten und Fraktionen des Deutschen Bundestages, insbesondere bei der Kontrolle des Bundesvermögens (DB AG), sowie auf die diesbezügliche Klage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 22. März 2011 beim Bundesverfassungsgericht hin.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Gemäß § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sind die Eisenbahnen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Sie sind auch verpflichtet, an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) überwacht im Rahmen der Bau- und Eisenbahnaufsicht die Einhaltung dieser Sicherheitsverpflichtung.

Was die behördliche Prüfung angeht, ist grundsätzlich zu unterscheiden zwischen dem Planfeststellungsbeschluss, durch den das Baurecht erteilt wird, und der späteren Inbetriebnahmegenehmigung. Im Planfeststellungsverfahren entscheidet das EBA in Bezug auf Brandschutzanforderungen zunächst nur über die Grundlagen, also z. B. die bauliche Dimensionierung. Die nachfolgende fachtechnische Detailplanung sowie die damit zusammenhängenden betrieblichen Regelungen bleiben der Ausführungsplanung vorbehalten. Das Brandschutzkonzept muss die Vorhabenträgerin unter anderem mit den örtlichen Rettungsdiensten abstimmen und an jeweils aktuelle Sicherheitsstandards anpassen.

Die beim Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln zu berücksichtigenden Vorschriften richten sich grundsätzlich nach der Zugehörigkeit der Bahnanlage innerhalb des Streckennetzes (Transeuropäisches Eisenbahnnetz oder Restnetz). Die Eisenbahnen des Bundes planen und bauen Eisenbahntunnel etwa auf der Grundlage der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ (TSI SRT) sowie der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ (Tunnelrichtlinie). Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat für ihren Bereich zudem die konzerneigene Richtlinie „Eisenbahntunnel planen, bauen und instand halten“ eingeführt.

Zum Tiefbahnhof Stuttgart 21

Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Vorhabenträger und Bauherr. Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH beteiligen sich als Aufgabenträger an der Finanzierung.

Der Bund übernimmt mit einem Festbetrag i. H. v. 563,8 Mio. Euro (einschließlich Mitteln der Europäischen Union für Transeuropäische Netze – TEN) für das Projekt Stuttgart 21 den Anteil, der für die Einbindung der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm in den Knoten Stuttgart auch ohne Verwirklichung von Stuttgart 21 erforderlich gewesen wäre.

Die Brandschutzplanung für den Tiefbahnhof Stuttgart 21 entsprach dem für die Planfeststellung seinerzeit erforderlichen Stand im Jahre 2005. Aus dem Planfeststellungsbeschluss ergibt sich auch, dass die Vorhabenträgerin im weiteren Planungsverlauf eine fachtechnische Detailplanung vornehmen und sich mit den örtlichen Rettungskräften hierzu abstimmen muss. Im Frühjahr 2010 wurden die Bemessungsregeln für die Brandschutznachweisführung in Personenverkehrsanlagen aktualisiert. An der Weiterentwicklung dieser Regeln haben die DB AG, unabhängige Brandschutzsachverständige sowie das EBA mitgewirkt. Für die Vorhabenträgerin heißt das, dass sie das neue Regelwerk in ihrem Brandschutzkonzept für den Tiefbahnhof Stuttgart berücksichtigen muss. In diesem Zusammenhang hat sie auch – neben anderen Fachleuten – das von den Fragestellern angeführte Ingenieurbüro eingebunden, welches das aktuelle Gutachten erstellt hat.

Das EBA ist an der Erstellung dieser Nachweisführung nicht beteiligt; ihm obliegt die Prüfung dieses bautechnischen Nachweises im Rahmen der bauaufsichtlichen Prüfung und späteren Inbetriebnahmegenehmigung.

1. Inwiefern waren die Bundesregierung bzw. das Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsbehörde in die Erarbeitung des Gutachtens der Gruner AG zum Brandschutz bei Stuttgart 21 eingebunden?

Die Bundesregierung bzw. das EBA waren nicht eingebunden.

2. Inwiefern hat das Brandschutzkonzept für den Bahnhof Stuttgart 21 Auswirkungen auf die Kosten für die Einbindung der NBS Wendlingen–Ulm?
3. Rechnet die Bundesregierung vor dem Hintergrund eventueller Nachbesserungen bei Brandschutzmaßnahmen mit Kostensteigerungen für die NBS Wendlingen–Ulm?

Falls ja, wer müsste für die außerplanmäßigen Kosten aufkommen?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Aussage der DB AG hat das Brandschutzkonzept für den Tiefbahnhof Stuttgart 21 keine Auswirkungen für die Einbindung bzw. auf die Kosten der NBS Wendlingen–Ulm.

4. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der möglichen Überarbeitung architektonischer Pläne vor dem Hintergrund fehlerhafter Entrauchungskonzepte (Stuttgarter Nachrichten vom 17. Oktober 2012), durch die Veränderungen der charakteristischen Lichtaugeneffekte des Bahnhofs durchgeführt werden müssten?

Da die Planungen zum Brandschutz für den Tiefbahnhof Stuttgart 21 bisher nicht abgeschlossen sind, ist es auch nicht möglich zu beurteilen, ob durch ein verändertes Konzept architektonische Änderungen erforderlich werden.

5. Wann und in welcher Form wurden die Bundesregierung bzw. das Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsbehörde über die Ergebnisse und Folgen des Gutachtens informiert bzw. sollen informiert werden?

Das Brandschutzgutachten für Stuttgart 21 aus der Planfeststellung wird derzeit auf Grundlage neuer Brandschutzbestimmungen aus dem Jahr 2010 überarbei-

tet. Über interne Zwischenergebnisse wurde die Bundesregierung nicht informiert. Das EBA hat ebenso wie die übrige Öffentlichkeit von dem Schreiben des Ingenieurbüros Gruner AG an die DB Projektbau GmbH vom 20. September 2012 aus der Presse erfahren.

6. Wann und in welcher Form werden die Projektpartner nach Kenntnis der Bundesregierung über die Ergebnisse und Folgen des Gutachtens informiert?

Die Projektpartner wurden nach Angaben der DB AG am 22. Oktober 2012 im Lenkungskreis über den aktuellen Stand der Überarbeitung des Brandschutzgutachtens informiert.

7. Seit wann ist bekannt, dass das aktuelle Brandschutzkonzept aufgrund schärferer gesetzlicher Bestimmungen nicht mehr genehmigungsfähig ist?

Die gesetzlichen Bestimmungen, hier § 2 der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung, haben sich nicht geändert. Zur Fortentwicklung der anerkannten Regeln der Technik wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

8. Wie bewerten die Bundesregierung bzw. das Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsbehörde die im Gutachten der Gruner AG aufgeführten Mängel hinsichtlich des Entrauchungskonzeptes, nach denen flüchtende Menschen im Falle eines Brandes kontaminierte Luft einatmen könnten?
9. Wie bewerten die Bundesregierung bzw. das Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsbehörde die im Gutachten der Gruner AG aufgeführten Mängel hinsichtlich den Evakuierungszeiten, nach denen eine Evakuierung im Falle eines Brandes ca. 32 Minuten dauern würde?
10. Inwiefern hat das Gutachten Einfluss auf die Planungen der Einbindung der NBS Wendlingen–Ulm, und werden die Bundesregierung bzw. das Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsbehörde vor dem Hintergrund zu langer und zu weniger Fluchtwege an bisherigen Bauplänen festhalten?
11. Inwiefern werden Nachbesserungen beim Brandschutzkonzept zu einer Verzögerung der Bauarbeiten an der Einbindung der NBS Wendlingen–Ulm führen, und auf wann verschiebt sich nach Einschätzung der Bundesregierung bzw. des Eisenbahn-Bundesamtes als Genehmigungsbehörde die Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs und der NBS Wendlingen–Ulm?

Die Fragen 8 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Eine Bewertung einzelner Punkte der aktuellen Planung kann durch das EBA zurzeit nicht erfolgen, da die fortgeschriebenen Planungen dem EBA nicht im Detail bekannt sind.

Es ist Aufgabe der Vorhabenträgerin bzw. der Anlagenbetreiberin im Rahmen ihrer Planung die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und der anerkannten Regeln der Technik (z. B. Tunnelrichtlinie) nachzuweisen bzw. bei Abweichung von diesen den Nachweis gleicher Sicherheit, ggf. unter Änderung der bisherigen Planung, zu führen. Diese Nachweise werden erarbeitet und liegen dem EBA zurzeit noch nicht vor.

Gemäß der Aussage der DB AG sind negative Auswirkungen auf die Bauarbeiten der NBS derzeit nicht zu erkennen.

12. Rechnet die Bundesregierung bzw. das Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsbehörde vor dem Hintergrund eventueller Nachbesserungen bei Brandschutzmaßnahmen mit Kostensteigerungen?

Falls ja, von welcher Höhe geht die Bundesregierung aus, und wer soll für die außerplanmäßigen Kosten aufkommen?

Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Vorhabenträger und Bauherr. Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH beteiligen sich als Aufgabenträger an der Finanzierung.

Der Bund übernimmt mit einem Festbetrag i. H. v. 563,8 Mio. Euro für das Projekt Stuttgart 21 den Anteil, der für die Einbindung der NBS Wendlingen–Ulm in den Knoten Stuttgart auch ohne Verwirklichung von Stuttgart 21 erforderlich gewesen wäre.

13. Sind der Bundesregierung bzw. dem Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsbehörde neben der gutachterlichen Stellungnahme durch die Gruner AG weitere Gutachten des überarbeiteten Brandschutzkonzeptes bekannt?

Wenn ja, wer hat diese wann durchgeführt, und welche Schlussfolgerungen wurden gezogen?

Dem EBA sind keine weiteren Gutachten bekannt.

14. Inwiefern sind nach Kenntnis der Bundesregierung welche Personenstromanalysen in die Überarbeitung des Brandschutzkonzeptes eingeflossen, und welche Simulationen wurden bisher für Stuttgart 21 zur Berechnung der Personenströme, der Evakuierungszeit und für das Brandverhalten der Station vorgenommen (bitte Nennung des Gutachtens mit Jahr, Gutachter und dem verwendeten Werkzeug)?

Der Personenansatz für die Evakuierungsberechnung folgt nach Aussage der DB AG den Forderungen des EBA-Leitfadens für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes. Im Brandschutzkonzept wird unterstellt, dass bei einem Zugvollbrandereignis gleichzeitig die Reisenden aus acht vollbesetzten Zügen mit der maximal möglichen Personenzahl und weitere 30 Prozent Wartende bzw. Umsteiger evakuiert werden müssen. Die Berechnung der Evakuierungszeiten wurde demnach mit der Simulationssoftware buildingEXODUS durchgeführt. Die Verrauchungssimulation wurde mit dem Programm FDS (Fire Dynamics Simulator) durchgeführt. Das Brandschutzgutachten wird vom Büro Brandschutz Planung Klingsch GmbH (BPK), Professor Klingsch, Düsseldorf, erstellt.

15. Was für Änderungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bisher im Brandschutzkonzept an der Architektur vorgesehen?

Seit wann sind die im Gutachten der Gruner AG erwähnten Fluchttreppenhäuser durch die Brandschutz Planung Klingsch GmbH in das Brandschutzkonzept eingeplant, und mit welchen Kosten ist hier zu rechnen?

16. Wie bewertet die Bundesregierung bzw. das Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsbehörde den Hinweis der Gruner AG, dass die zusätzlich eingeplanten Treppen nicht für eine Genehmigung ausreichend sind?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG gibt es im Rahmen der Überarbeitung des Brandschutzkonzepts Vorschläge des Büros Prof. Klingsch zu zusätzlichen Treppenhäusern auf den Bahnsteigen und der Alternative einer Sprühwassernebellöschtechnik. Diese wurden erstmals im Juni 2012 dargestellt und werden im Rahmen der laufenden Brandschutzplanungen weiter untersucht. Im Lenkungskreis am 22. Oktober 2012 wurden diese Vorschläge den Projektpartnern vorgestellt. Die Kosten würden sich den Aussagen nach für die Treppenhäuser auf voraussichtlich 15 Mio. Euro belaufen, alternativ für die Nebellöschtechnik auf 8 Mio. Euro.

Dem EBA wurden diese Planungen im Rahmen eines Informationsgesprächs am 15. August 2012 vorgestellt. Die Realisierbarkeit und Wirksamkeit dieser Varianten wird jedoch noch zu prüfen und nachzuweisen sein.

17. Wie bewertet die Bundesregierung bzw. das Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsbehörde die Feststellung der Gruner AG, dass die technischen Zulieferer keine detaillierten Informationen zur Funktionstüchtigkeit der im Brandschutzkonzept vorgesehenen technischen Einrichtungen liefern konnten?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 8 bis 11 verwiesen.

