

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Harald Ebner, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Barrierefreiheit beim Bahnprojekt „Stuttgart 21“**

Das Thema „Barrierefreiheit“ wird immer stärker zu einer der zentralen Fragen der Mobilität und der sozialen Teilhabe aller Menschen. An den Anforderungen für Barrierefreiheit muss sich auch das Projekt „Stuttgart 21“ messen lassen. Menschen mit Behinderung – seien es Mobilitäts-, Hör- oder Seheinschränkungen – müssen sich sicher und auf kurzen Wegen zwischen den geplanten Tiefbahnsteigen, der Bahnhofshalle sowie den S- und Stadtbahnsteigen bewegen können. Daraus ergeben sich zahlreiche Anforderungen an den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof. Die Wege sollten beispielsweise rollstuhltauglich und breit genug sein, so dass auch Begegnungsverkehr möglich ist. Außerdem müssen ausreichend Aufzüge vorhanden sein. Da es sich um einen unterirdischen Tiefbahnhof handelt, ist der Notfallplan im Falle einer Evakuierung von besonderer Bedeutung.

Die Deutsche Bahn AG hatte bei der „Dimensionierung der Fußgängeranlagen“ für den neuen Tiefbahnhof ein Betriebsprogramm mit 32 Zügen pro Stunde zugrunde gelegt (Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt – PFA – 1.3., Stellungnahme des Vorhabenträgers zur „Kritik an der Leistungsfähigkeit“, S. 25). Dies zeigt, dass die Fußgängeranlagen unterdimensioniert sind, weil in Spitzenzeiten bis zu 42 Züge pro Stunde geplant sind (Hinweis: Ob diese Anzahl von Zügen verkehrlich bewältigt werden kann, ist nicht Gegenstand dieser Kleinen Anfrage). Außerdem reduzierte die Deutsche Bahn AG die vorgegebene Qualität von Stufe C auf Stufe D, so dass eine um 75 Prozent höhere Personendichte auf den Bahnsteigen zugelassen wird. Neben Rolltreppen und Fluchttreppenhäusern gibt es Engpässe, welche oft nur 2,05 Meter breit sind ([www.wikireal.info/wiki/Stuttgart\\_21/Personenzugänge](http://www.wikireal.info/wiki/Stuttgart_21/Personenzugänge)). Selbst für Menschen ohne Behinderung oder anderweitiger Bewegungseinschränkung stellen diese Engpässe Gefahren- und Stauquellen dar. Die sechsfach über dem Sollwert liegende Gleisneigung am Tiefbahnhof bedeutet für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer eine beachtliche Barriere, da sie beim Ein- und Ausrollen aus dem Zug ein erhebliches Quergefälle bewältigen müssen.

Neben dem geplanten neuen Hauptbahnhof weist auch der geplante Fernbahnhof am Flughafen absehbare Mängel bezüglich der Barrierefreiheit auf. Die Bahnsteige sind 27 Meter unter dem Geländeniveau geplant, und die Erschließung soll ausschließlich mittels Aufzügen und Festtreppen erfolgen. Im Brandfall sind Feuerwehraufzüge vorgesehen, welche nicht der Eigenrettung von Personen dienen. An der Station „Flughafen/Messe“ beträgt die Bahnsteighöhe für S-Bahnen 96 Zentimeter, für den Regional- und Fernverkehr soll sie jedoch auf 76 Zentimeter reduziert werden ([www.bahnprojekt-stuttgart-](http://www.bahnprojekt-stuttgart-)

ulm.de/details/s21-neuordnung-bahnknoten-stuttgart/die-bauabschnitte-pfa/filderbereich-mit-flughafenanbindung/). Die Bahnsteighöhen ermöglichen im Normalfall einen barrierefreien Einstieg in die Züge, aber wenn im Störfungsfall eine S-Bahn auf ein höher liegendes Gleis ausweichen muss oder ein Fernzug auf ein tiefer liegendes, so ist der barrierefreie Zugang nicht mehr gewährleistet.

Zusätzlich zu den Anforderungen an das gesamte Projekt „Stuttgart 21“ nach der geplanten Fertigstellung sind auch während des Umbaus behindertengerechte Maßnahmen zu berücksichtigen. Es sollte beispielsweise barrierefrei erreichbare Toilettenanlagen geben sowie behindertengerechte Feuerschutztüren. Auch Behelfswege müssen sicher sein, und für sehbehinderte Menschen ist die Lärm-entwicklung so gering zu halten, dass Lautsprecheransagen verständlich bleiben. Durch die aktuellen Bauarbeiten im Stuttgarter Hauptbahnhof haben sich zahlreiche Wege bereits erheblich verlängert. Zwischen der Bahnhofshalle und dem S-Bahnsteig gibt es nur einen einzigen Aufzug. Alle anderen Wege von der Bahnhofshalle zum S-Bahnsteig sind deutlich länger und überwiegend mit Treppen versehen, so dass sich oft lange Schlangen von Menschen vor dem Aufzug bilden. Besonders für Menschen mit Mobilitätseinschränkung ist das problematisch und kann dazu führen, dass Anschlusszüge verpasst werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwieweit wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Behindertenverbände in die Planungen von „Stuttgart 21“ eingebunden?
2. Wurde bei der Einbindung von Behindertenverbänden in Planungen von „Stuttgart 21“ in allen Punkten Einigkeit erzielt?  
Falls nein, in welchen wurde Einigkeit erzielt, in welchen Punkten besteht noch Dissens?
3. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass die Fußgängeranlagen auf ein Betriebsprogramm von 32 Zügen pro Stunde ausgelegt sind, obwohl in Spitzenzeiten bis zu 42 Züge pro Stunde geplant sind, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung hieraus?
4. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass aus Brandschutzgründen auf den Bahnsteigen zusätzliche Treppen und Aufzüge geplant werden ([www.wikireal.info/wiki/Stuttgart\\_21/Personenzugänge/Entfluchtung](http://www.wikireal.info/wiki/Stuttgart_21/Personenzugänge/Entfluchtung)), ohne dass die Bahnsteige insgesamt breiter werden sollen, und welche Konsequenzen zieht sie aus dieser Verengung der Bahnsteige?
5. Wie viele rollstuhlgeeignete Wege gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung vom geplanten Tiefbahnhof zu
  - a) den S-Bahn-Steigen,
  - b) zu den Stadtbahnsteigen,und wie lang sind diese Wege (Angabe in Metern)?
6. Wird bei einer Doppelbelegung eines Gleises nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass die Züge in den im Fahrplan ausgewiesenen Bahnsteigabschnitten halten?  
Wenn ja, wie wird dies sichergestellt?  
Wenn nein, wann und wo wird nach Kenntnis der Bundesregierung der geänderte Bahnsteigabschnitt angezeigt und angesagt?
7. Über welchen Weg/welche Wege erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung bei einem Notfall die Evakuierung von Menschen im Rollstuhl im geplanten Hauptbahnhof, und sind diese Menschen dabei auf fremde Hilfe durch Rettungskräfte angewiesen?

8. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung im Evakuierungsfall im Hauptbahnhof Maßnahmen, die eine Eigenrettung für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ermöglichen?  
Falls ja, welche sind das?  
Falls nein, warum nicht?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, im Verteilersteg C im Hauptbahnhof einen kurzen, niveaugleichen Verbindungsgang zur benachbarten Stadtbahnhaltestelle zu erstellen und so für ausreichend Redundanz im Störfall zu sorgen, statt ausschließlich vertikale Verbindungen zum Geländeniveau zu erstellen?
10. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung vor dem Hintergrund der sechsfach überhöhten Gleisneigung am geplanten Tiefbahnhof ein barrierefreier Ein- und Ausstieg in die Züge für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer gewährleistet?
11. Über welchen Weg/welche Wege erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung bei einem Notfall die Evakuierung von Menschen im Rollstuhl im geplanten Filderbahnhof, und sind diese Menschen dabei auf fremde Hilfe durch Rettungskräfte angewiesen?
12. Für wie viele Menschen im Rollstuhl gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung im Brandfall im Filderbahnhof Schutzbereiche, falls sich die Personen nicht selbst retten können und auf Rettungskräfte warten müssen?
  - a) Wo liegen diese Schutzbereiche?
  - b) Wie viele Minuten/Stunden besteht die Möglichkeit, dort zu warten, wenn die Schutzbereiche mit der maximal möglichen Personenanzahl belegt sind?
13. Hält es die Bundesregierung für sinnvoll und notwendig, dass für Menschen mit Mobilitätseinschränkung am geplanten Flughafenbahnhof die Möglichkeit zur Eigenrettung im Brandfall besteht, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?
14. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung beim Filderbahnhof ein barrierefreies Ein- und Aussteigen in die Züge gewährleistet, wenn in Störfällen Fernzüge auf den tiefer liegenden Gleisen und S-Bahnen auf den höher liegenden Gleisen halten müssen?
15. Wie beurteilt die Bundesregierung die verschiedenen möglichen Varianten beim Filderbahnhof (Antragstrasse, Filderbahnhof-Plus, Führung der Gäubahnzüge über Vaihingen zum Hauptbahnhof mit Umsteigemöglichkeit in Richtung Flughafen/Messe, drittes Gleis für die Gäubahnzüge in der bisherigen S-Bahnstation am Flughafen) bezüglich der Barrierefreiheit und der Sicherheit und der Länge der Wegstrecken für Menschen mit Mobilitätseinschränkung?

Berlin, den 3. Februar 2015

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

