

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Gökay Akbulut, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Michel Brandt, Jörg Cezanne, Heike Hänsel, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Victor Perli, Tobias Pflüger, Ingrid Remmers, Bernd Riexinger, Jessica Tatti, Dr. Axel Troost, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Sicherheit in Bahntunneln und Notwendigkeit der Anpassung der Tunnelrichtlinie**

Die Sendung „Report Mainz“ vom 30. März 2021 hat nach Ansicht der Fragestellenden dokumentiert, wie die zum Projekt Stuttgart 21 gehörenden rund 60 Kilometer Eisenbahntunnel nur unzureichend auf Sicherheitsaspekte hin untersucht wurden. Insbesondere wurden keine digitalen Simulationen einer kombinierten Brand- und Evakuierungssituation im Tunnel durchgeführt, die laut der Brandschutzexpertin Prof. Dr. Kathrin Grewolls „Stand der Technik“ und für vergleichbare Bauprojekte in anderen Ländern Standard seien. In den bestehenden Vorschriften sieht sie aus diesem Grund eine erhebliche „Regelungslücke“. Auch die Evakuierung von mobilitätseingeschränkten Menschen wurde offensichtlich nicht berücksichtigt, wie die DB AG selbst zugibt. Nur auf dieser Basis kommen die Simulationen der DB AG zu einer Evakuierungszeit von lediglich 15 Minuten für einen voll besetzten Doppelstockzug in den Stuttgart-21-Tunneln, die nach Auffassung von Experten absolut unrealistisch sind (Report Mainz vom 30. März 2021, online unter <https://www.swr.de/report>).

Der Eisenbahnexperte Dr. Christoph Engelhardt bezeichnet die Tunnel gar als „die gefährlichsten Tunnel weltweit“ mit zu engen Rettungswegen und zu wenigen Notausgängen. Insgesamt wurden sämtliche wesentlichen Sicherheitsparameter der Tunnel gleichzeitig auf Höchststrisikowerte gesetzt, anders als in den anderen internationalen Doppelröhren-Tunneln, die in der Folge ein mit Abstand höheres Sicherheitsniveau erreichen (vgl. [http://wikireal.org/wiki/Stuttgart\\_21/Brandschutz\\_Tunnel](http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Brandschutz_Tunnel)). Laut dem Faktencheck-Portal WikiReal untermauert dieser internationale Vergleich den Verdacht, „dass die von den Projektkritikern seit Jahren nachgewiesenen Verstöße gegen die einschlägigen Richtlinien tatsächlich vorliegen.“ ([http://wikireal.org/w/images/8/8a/S21-Brandschutzgutachten,\\_Online-Version.pdf](http://wikireal.org/w/images/8/8a/S21-Brandschutzgutachten,_Online-Version.pdf)). Dies verstärkt die Zweifel daran, dass bei den Stuttgart-21-Tunneln die international anerkannten Regeln der Technik eingehalten wurden und dass eine regelkonforme Simulation überhaupt eine Möglichkeit zur Rettung für die überwiegende Zahl der Zuginsassen im Brandfall bestätigen könnte. Damit drohen weitere teure und zeitaufwendige Nachbesserungen des Projekts Stuttgart 21 (Report Mainz vom 30. März 2021, online unter <https://www.swr.de/report>).

Nach Ansicht der Fragestellenden muss zur Gewährleistung der Tunnelsicherheit die Tunnelrichtlinie des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) („Anforderungen

des Brand- und Katastrophenschutzes [...]“) dringend insofern angepasst werden, dass computergestützte Brand- und Evakuierungssimulationen unter realistischen Bedingungen schon vor der Genehmigung von Projekten vorgeschrieben werden.

Zusätzlich problematisch ist nach Ansicht der Fragestellenden die Tatsache, dass die Gutachter für den Brandschutz vom EBA zugelassen werden müssen, dann aber faktisch von den Aufträgen des EBA und der DB AG abhängig sind. Dies gilt auch bei der Prüfung der Tunnel für Stuttgart 21: Nachdem das EBA zur Planfeststellung den Prüfer entsprechend der damaligen Vorgabe vergütete, wurde er bei der Neufassung des Brandschutzkonzepts (PFA 1.1 6. PÄ) von der DB AG als Vorhabenträgerin bezahlt, aber dennoch vom EBA als „unabhängig“ angesehen. Bei der zweiten Neufassung (PFA 1.1 18. PÄ), das auch das von Report Mainz kritisierte Rettungskonzept der Tunnel beinhaltet, war er sogar in die Entwurfsplanung der Vorhabenträgerin „eingebunden“, begutachtete also später als Prüfgutachter seine eigene Arbeit. In der Nachbarschaft zum Projekt Stuttgart 21, beim Brandschutzkonzept der S-Bahn-Station Stuttgart Hbf Tief ging das EBA noch einen Schritt weiter, indem derselbe Gutachter als „anerkannter Sachverständiger“ das Brandschutzkonzept erstellte und laut EBA daher keine unabhängige Prüfung durch einen anderen Sachverständigen mehr nötig war. Diese Entwicklungen weisen auf eine Schwächung der unabhängigen Prüfung des Brandschutzes in Bahnverkehrsanlagen hin.

Die Fragestellenden sind sich bewusst, dass der Brandschutz des Projekts Stuttgart 21 genehmigt wurde. Dies genügt aber nicht als Antwort auf die folgenden Fragen. In den folgenden Fragen geht es stattdessen um die Faktenlage zu einzelnen von den Fragestellern genau umrissenen Sachverhalten. Um die genaue Beantwortung auf dieser Sachebene wird daher gebeten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Stimmt die Bundesregierung der Ansicht der Fragestellenden zu, dass die Tunnelrichtlinie des EBA angepasst werden muss, um die Sicherheit von Bahnreisenden in Tunneln zu gewährleisten (bitte begründen)?
2. Warum werden digitale Simulationen der Evakuierung von Zügen in Tunneln ab einer bestimmten Größe und/oder Komplexität (mit genauen Vorgaben der Parameter, die berücksichtigt werden müssen) mit und ohne Brandereignis nicht vom Ordnungsgeber verbindlich vorgeschrieben, wie dies etwa im Hochbau oder bei Bahnhöfen der Fall ist (bitte begründen)?
3. Folgt die Bundesregierung der Auffassung der Fragestellenden, dass bei Planung, Bau und Simulation von Bahnanlagen auch mobilitätseingeschränkte Menschen (z. B. Menschen mit Behinderungen, Kleinkinder) so berücksichtigt werden müssen, dass ihre Eigen- und Fremdrerettung erst möglich wird (bitte begründen)?
4. Warum werden nicht schon in einem frühen Planungsstadium wesentlich strengere Maßstäbe für die Überprüfung der Sicherheit angelegt, um die mögliche Notwendigkeit teurer zusätzlicher Baumaßnahmen erst beim Verfahren der Inbetriebnahmegenehmigung von vornherein zu vermeiden (bitte begründen)?
5. Wo sieht die Bundesregierung die Grenze für die Verlagerung von Genehmigungsfragen in die Ausführungsplanung bzw. in die Inbetriebnahmegenehmigung (bitte begründen)?
  - a) Müssen nicht Fragen, die die Machbarkeit, also insbesondere Kosten, Sicherheit und Leistungsfähigkeit betreffen, schon zur Planfeststellung geklärt sein?

- b) Müssen nicht Fragen, die die Kubatur (den durch Beton umschlossenen Raum) der Bauten betreffen, ebenfalls zur Planfeststellung geklärt sein?
  - c) Inwieweit müsste also die Rückwirkung der Frage, wie die Selbstrettung der im Tunnel geplanten Fahrgäste gewährleistet wird, auf die Tunnelgeometrie vor Baubeginn geklärt sein?
6. Folgt die Vergütungsregelung für Brandschutz-Prüfer, die mit der Novellierung der VV BAU (Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie maschinentechnische Anlagen) von 2009 eingeführt wurde, als diese Vorschrift an die neuen EU-Richtlinien 2008/57/EG (Interoperabilität) und 2004/49/EG (Sicherheit) angepasst wurde, ebenfalls den EU-Vorgaben?
- Falls nein, aus welchem Grund oder auf wessen Betreiben hin wurde sie eingeführt?
7. Wie kann die Bundesregierung ausschließen, dass sich aus Bezahlung und Wahl des Prüfers durch den Vorhabenträger, der gemäß VV BAU in den Fassungen ab 2009 lediglich „Einvernehmen“ mit dem Eisenbahn-Bundesamt über diese Wahl herzustellen hat, ein wirtschaftliches Abhängigkeitsverhältnis sowie Interessenkonflikte ergeben (bitte begründen)?
8. Wie begegnet die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung der Gefahr, dass mit der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung für Stuttgart 21 noch zusätzliche Maßnahmen (z. B. der Bau zusätzlicher oder breiterer Evakuierungswege oder gar nach Ansicht der Fragestellenden einer dem Stand der Technik entsprechenden dritten Tunnelröhre wie beim Eurotunnel und anderen Tunneln) notwendig werden, die möglicherweise erhebliche zusätzliche Kosten verursachen und den Bau nochmals erheblich verzögern können?
9. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung wie in der EBA-Tunnelrichtlinie gefordert, „vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens“ ein Rettungskonzept aufgestellt, „das die Selbst- und Fremdrettung gewährleistet“?
- a) Wie genau wurde zur Stuttgart-21-Planfeststellung von 2005 der Nachweis erbracht, dass auch im Brandfall die „Selbstrettung gewährleistet“ ist?
  - b) Wie genau wurde der Erfolg der Selbstrettung für die 1 757 Zuginsassen ermittelt?
  - c) Welche Zeiten wurden für die Verrauchung, die Evakuierung von Zugbereich und Tunnel diskutiert?
  - d) Kann das bloße Vorhandensein eines Rettungsweges unabhängig von seiner Breite oder Länge schon hinreichen, um die Selbstrettung zu gewährleisten (bitte begründen)?
10. Auf welche Weise wurde der Nachweis gleicher Sicherheit gemäß § 2 Absatz 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) für die zu Stuttgart 21 gehörenden Tunnel, deren Querschnitt mittels einer Ausnahmegehmigung verengt wurde und deren Steigung ebenfalls per Ausnahmegehmigung verdoppelt wurde, erbracht, insbesondere unter Berücksichtigung der Konsequenzen für die Verrauchung im Brandfall (bitte Angaben mitliefern, wie dieser Nachweis eingesehen werden kann)?

11. Inwieweit sehen die Bundesregierung und das Eisenbahn-Bundesamt es als plausibel an, dass in dem Fall der Stuttgart-21-Tunnel mit einer durch Querschnittsverengung und Steigung erheblich beschleunigten Verrau-  
chung sowie mit nahezu doppelt so vielen Reisenden (auf etwa der halben  
Zuglänge) der verkehrenden Doppelstock-Regionalverkehrszüge vergli-  
chen mit den in anderen langen Bahntunneln verkehrenden Fernverkehrs-  
zügen, dennoch allein die Einhaltung der Mindestanforderungen für Ret-  
tungswegbreiten (in der Mindestbreite von 1,20 m) und Querschlagabstand  
(im Höchstabstand von 500 m) hinreicht, um die Selbstrettung im Brand-  
fall zu gewährleisten?
  - a) Wann, und wie erfolgte die Prüfung dieser Annahme?
  - b) Wann, und wie wird sie ggf. nachgeholt?
12. Wann, und in welcher Form wurde geprüft, ob die Ausnahmegenehmigung  
des Tunnelquerschnitts auch mit dem im Jahr 2010 eingeführten neuen Be-  
messungsbrand mit 53 MW maximale Wärmeleistung (ggü. zuvor  
25 MW) noch aufrechterhalten werden kann?

Wann, und wie genau wurde geprüft, ob bzw. inwieweit in den  
Stuttgart-21-Tunneln über die bisherige Mindest-Rettungswegbreite hi-  
nausgegangen werden müsste bzw. der Querschlagabstand reduziert wer-  
den müsste?
13. Im Falle, dass einzelne der in den vorigen Fragen angesprochenen Prüfungen  
noch ausstehen, müssten dann nach Auffassung der Bundesregierung  
nicht die Bauarbeiten in den Tunneln gestoppt werden, um Nachbesse-  
rungsmöglichkeiten durch zusätzliche Querschläge bzw. erhöhte und ver-  
breiterte Rettungswege nicht zu verbauen oder zumindest unnötig zu ver-  
teuern?
14. Steht die Bundesregierung nach wie vor zu der am 15. September 2010  
von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel vor dem Deutschen Bundestag  
getroffenen Aussage, das Projekt Stuttgart 21 sei der Maßstab für die „Zu-  
kunftsfähigkeit Deutschlands“, insbesondere auch im Hinblick auf die  
oben dargestellte Höchstisiko-Auslegung der Stuttgart-21-Tunnel (bitte  
begründen)?

Berlin, den 7. Mai 2021

**Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**