

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/5504 –

Dimensionierung der Fußgängeranlagen bei Stuttgart 21

Vorbemerkung der Fragesteller

In dem gemeinsamen Antrag der Bundestagsfraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Offene Fragen zum Bahnhofprojekt Stuttgart 21 aufklären“ wird der Zusammenhang zwischen der Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs und der ab dem Jahr 2012 bekannt gewordenen Unterdimensionierung der Fußgängeranlagen dargestellt (Bundestagsdrucksache 18/3647). In ihren Stellungnahmen zur Anhörung zu diesem Antrag im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 6. Mai 2015 bezogen die Sachverständigen der Oppositionsfraktionen zu der Problematik ausführlich Stellung (Ausschussdrucksachen 18(15)225-A S. 7, 18(15)225-B S. 13). Die Sachverständigen der Koalitionsfraktionen legten weder schriftliche Stellungnahmen vor, noch gingen sie in der Anhörung auf das Thema ein (vgl. Ausschussprotokoll-Nr. 18/41).

Daher sind nach Auffassung der Fragesteller weder der Vorwurf, dass ein Engpass in den Fußgängeranlagen auch einen Engpass für den Bahnverkehr nach sich zieht, noch der Verdacht der Täuschung eines Finanzierungspartners durch die Deutsche Bahn AG (DB AG) zur Personenstromanalyse ausgeräumt. Bereits in der Antwort auf die Kleine Anfrage „Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21“ (Bundestagsdrucksache 18/1240) ließ die Bundesregierung die diesbezüglichen Fragen (11 bis 13) unbeantwortet. Auf die Kleine Anfrage „Barrierefreiheit beim Bahnprojekt Stuttgart 21“ (Bundestagsdrucksache 18/4072) antwortete die Bundesregierung, dass die Fußgängeranlagen nach Reisendenzahlen dimensioniert sind, die auf dem „größten Lastfall“ basieren: Dies sind „zwei gleichzeitig haltende Züge an gegenüberliegenden Bahnsteigkanten“. Zudem werden die Durchgangsbreiten neben den neuen Fluchttreppenträumen von der Bundesregierung als „regelkonform“ bezeichnet.

Diese Auskünfte erscheinen unzutreffend, weil für Stuttgart 21 kein Betriebsprogramm mit praxisnahen Haltezeiten bekannt ist, das die für den Bahnhofsnubau geforderte Zugleistung ohne eine umfassende Nutzung von Doppelbelegungen (Halt zweier Züge hintereinander an einer Bahnsteigkante) erbringen kann. In der Anhörung vom 6. Mai 2015 führte Bahnvorstand Dr. Volker Kefer als Sachverständiger der Koalitionsfraktionen den Stresstest als auditierten Kapazitätsnachweis für Stuttgart 21 an (vgl. Ausschussprotokoll S. 4). Hier hält

jeder zweite Zug in einer Doppelbelegung. Durch die Doppelbelegungen werden mehr Reisende auf die Bahnsteige gebracht, als es der Dimensionierung der Fußgängeranlagen entspricht. Daher ist im täglichen Betrieb von zahlreichen Staus auf den unterdimensionierten Fußgängeranlagen und in Ausnahmesituationen von Sicherheitsrisiken auszugehen. Dem der Öffentlichkeit versprochenen hohen Bewegungskomfort mit „internationaler Vorbildfunktion“ wird Stuttgart 21 so nicht gerecht.

Die Bundesregierung verweist beim Projekt Stuttgart 21 grundsätzlich darauf, dass es sich hierbei um ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG handele. Die Beteiligung des Bundes an der Realisierung des Projekts ergibt sich nach Auffassung der Fragesteller jedoch daraus, dass der Bund 100-prozentiger Eigentümer der DB AG, der Bund eine grundsätzliche und auch grundgesetzlich verankerte Verantwortung für den Erhalt der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur hat und das Eisenbahnbundesamt als Genehmigungsbehörde eine Bundesbehörde ist, die dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) untersteht (das BMVI korrigierte bereits Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes – EBA –, z. B. durch die Ausnahmegenehmigung für die S-Bahn-Tunnel-Mitbenutzung auf den Fildern vom 18. Juni 2010). Die Bundesregierung entsendet mehrere Staatssekretäre in den Aufsichtsrat der DB AG. In dieser Funktion haben diese die Verpflichtung, Schaden vom Unternehmen, den Kunden und dem Eigner fernzuhalten.

1. Mit welcher Entwicklung beim Personenaufkommen an Bahnhöfen rechnet die Bundesregierung in den nächsten zehn Jahren in westdeutschen Ballungszentren im Allgemeinen und am Stuttgarter Hauptbahnhof im Speziellen?

Hierzu liegen der Bundesregierung derzeit keine Zahlen vor.

2. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des Vorstandsvorsitzenden der DB Station&Service AG, André Zeug, dass man aufgrund der steigenden Nachfrage in westdeutschen Ballungszentren die Bahnsteige dort „doppelt so breit“ bauen könnte (vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung, 15. Juni 2015 „Unser Bahnhof soll schöner werden“), und inwieweit hält die Bundesregierung die bei Stuttgart 21 geplante Dimensionierung der Fußgängeranlagen vor dem Hintergrund dieser Aussage für angemessen?

Die Bundesregierung kommentiert keine Aussagen Dritter.

3. Ist im geplanten Stuttgarter Tiefbahnhof nach Kenntnis der Bundesregierung ein überdurchschnittlich hohes Personenaufkommen an den geplanten Durchgängen für die Fußgänger zu erwarten (bitte begründen)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

4. Inwieweit erwartet die Bundesregierung am geplanten Stuttgarter Tiefbahnhof einen überdurchschnittlich hohen Fahrgastwechsel (vgl. Bundestagsdrucksache 13/2161: Ziel- und Quellverkehr im Zusammenhang mit dem Projekt „Stuttgart 21“ mit einem Anteil von 84 Prozent im Regionalverkehr), und wird der neue Stuttgarter Tiefbahnhof nach Kenntnis der Bundesregierung bei Fern- und Regionalverkehr in der Stärke des Fahrgastwechsels in einer Spitzengruppe vergleichbar mit dem Kölner Hauptbahn-

hof und dem Hannoveraner Hauptbahnhof sein (bitte anhand von Daten begründen)?

Personenströme zu Spitzenzeiten bei Zugängen und auf Bahnsteigen sind nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) durch entsprechende Simulation bestätigt. Zur Stärke des Fahrgastwechsels im Vergleich zu den Hauptbahnhöfen in Köln und Hannover liegen keine Daten vor.

5. Durch welche Untersuchung und mit welchen Ergebnissen sieht die Bundesregierung für die Bahnsteige am geplanten Stuttgarter Tiefbahnhof die Forderung der DB-Richtlinie 813 „Personenbahnhöfe planen“ erfüllt, nach der über die Mindestbreiten hinaus der Nachweis „über ein ausreichendes Flächenangebot nach dem Verkehrsaufkommen für den gesamten Bahnsteig“ zu erbringen ist, wenn die Bundesregierung von regelkonformen Durchgangsbreiten und der Auslegung der S21-Fußgängeranlagen nach den Reisendenzahlen spricht (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage 18/4072)?

Es ist Aufgabe des Vorhabenträgers, bei der Gestaltung eines Bauwerks wie dem geplanten Stuttgarter Tiefbahnhof auch die erforderlichen Nachweise im Genehmigungsverfahren zu erbringen, dass die vielfältigen Anforderungen in den einschlägigen Regelwerken, wie der internen Richtlinie 813 „Personenbahnhöfe planen“ der DB AG, erfüllt werden. Dazu gehören ausreichend dimensionierte Flächen für wartende Fahrgäste, wobei die einzelnen Teilflächen beliebig auf dem betreffenden Bahnsteig angeordnet sein können. Ebenso dürfen gewisse Mindestabstände nicht unterschritten werden, wie zwischen Bahnsteigkante und festen Einbauten, um etwa sicherzustellen, dass sich Reisende mit Kinderwagen oder Rollstuhl auch in Bahnsteigabschnitten mit Mindestbreite problemlos und sicher begegnen können. In der zitierten Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/4072 hatte die Bundesregierung ausgeführt, dass auch im Bereich von Treppenhäusern, die aus Brandschutzgründen zusätzlich angeordnet werden und damit die nutzbare Bahnsteigbreite einschränken, ausreichende Abstände bis zur Bahnsteigkante realisiert werden und damit die Durchgangsbreiten auch in diesen Bahnsteigabschnitten regelkonform sind. Einer eigenen Untersuchung bedarf es dafür nicht.

6. Inwieweit kann die Bundesregierung bestätigen, dass die von der DB AG bisher dem EBA vorgelegte Personenstromanalysen von der Durth Roos Consulting GmbH aus den Jahren 2009 und 2012 (ohne Berücksichtigung der neuen Fluchttreppenräume) eine sogenannte Bahnsteigräumzeit von bis zu vier Minuten zur Bestimmung der erreichten Qualitätsstufen an den Durchgängen ansetzt (Gutachten Durth Roos Consulting GmbH 2009 S. 16; s. a. Sven Hantel im Stuttgarter Gemeinderat am 24. Juli 2012)?

Der Leistungsfähigkeitsuntersuchung der Fußgängeranlagen lagen nach Angaben der DB AG die Qualitätsstufe C und eine Bahnsteigräumzeit von 120 Sekunden bis 180 Sekunden zugrunde. Bei Nichteinhaltung dieser Werte wurde punktuell der Nachweis mit der Qualitätsstufe D und einer Bahnsteigräumzeit von maximal 240 Sekunden geführt. Dies bedeutet vereinzelt eine höhere Personendichte mit längeren Abflusszeiten an den untersuchten Durchgängen bzw. Treppenanlagen.

7. Akzeptiert die Bundesregierung beim geplanten Stuttgarter Tiefbahnhof eine Bahnsteigräumzeit von vier Minuten?

Wenn ja, warum, und wo ist diese Begründung von der DB AG gegenüber der Genehmigungsbehörde, den Finanzierungspartnern und der Öffentlichkeit dokumentiert?

Die Personenverkehrsanlagen am Tiefbahnhof wurden von der Vorhabenträgerin anhand der Personenstromanalyse von Durth Ross aus den Jahren 2009 und 2012 bemessen und vom Eisenbahn-Bundesamt planfestgestellt. Grundlage hierfür ist die prognostizierte Anzahl von Personen am Bahnhof.

8. Kann die Bundesregierung bei Annahme von vier Minuten Bahnsteigräumzeit bestätigen, dass im geplanten Stuttgarter Tiefbahnhof nach zwei Minuten Zugfolgezeit an einem Bahnsteig mit Doppelbelegungen ein zweites Zugpaar einfahren kann, während für das vordere Zugpaar der Fahrgastwechsel erst zur Hälfte abgeschlossen ist, woraus sich eine Mehrbelastung von rund 50 Prozent als „höchster Lastfall“ ergibt, so dass viele Durchgänge, die bisher nur knapp die Stufe D erreichten, als „nicht leistungsfähig“ einzustufen wären?

Falls nein, warum nicht?

Nach Angaben der DB AG führt die Belegung eines Bahnsteigs mit zwei kurzen an Stelle eines langen Zuges zu einer Entspannung bzw. Komfortsteigerung für die aussteigenden Fahrgäste, da ein Großteil der Reisenden des zuerst eingefahrenen Zuges den Bahnsteig bereits verlassen hat, wenn der zweite Zug in den hinteren Gleisabschnitt nachrückt. Dies gilt demnach auch dann, wenn eine Zugfolgezeit von etwa zwei Minuten zugrunde gelegt wird.

9. Sieht die Bundesregierung aufgrund der Mehrbelastung bei Doppelbelegungen die Notwendigkeit, für Stuttgart 21 Doppelbelegungen zu untersagen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, und was bedeutet dies für die maximale Leistungsfähigkeit des Bahnhofneubaus?

Die Bundesregierung sieht bei entsprechender signaltechnischer Ausstattung keine Handhabe, für Stuttgart 21 Doppelbelegungen zu untersagen.

10. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass für die Bahnsteigräumzeit die „geringste technisch mögliche Zugfolgezeit“ anzusetzen ist (vgl. Richtlinie 813.0202A01, S. 4; Anhörungsverfahren PFA – Planfeststellungsabschnitt – 1.3, Stellungnahme des Vorhabenträgers zur „Kritik an der Leistungsfähigkeit“, 24. Juli 2014, S. 52) und dass die DB AG für Stuttgart 21 die „geringstmögliche technische Zugfolgezeit“ mit zwei Minuten angibt (ebd. S. 15, 50)?

Falls nein, warum nicht?

Falls ja, sind demnach nicht für Stuttgart 21 als regelkonforme Bahnsteigräumzeit zwei Minuten anzusetzen?

11. Würden sich nach Kenntnis der Bundesregierung bei Anwendung einer Bahnsteigräumzeit von zwei Minuten die von der Durth Roos Consulting GmbH bisher ermittelten Qualitätswerte ca. um einen Faktor 2 verschlechtern?

Falls nein, warum nicht?

12. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass bei Anwendung einer Bahnsteigräumzeit von zwei Minuten die über 50 mit der Stufe D bewerteten Durchgänge (mit einer Personendichte von mind. 0,4 Pers./m²) mit der doppelten Dichte belastet würden und in die Stufe E (mit über 0,7 Pers./m²) fallen würden und somit als „nicht leistungsfähig“ einzustufen wären?

Falls nein, warum nicht?

Die Fragen 10 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Vorhabenträgerin hat die Zugfolgezeiten nach der o. g. Richtlinie ins Verfahren eingeführt. Im Allgemeinen sind Bahnsteigräumzeiten von 120 bis 180 Sekunden vorzusehen (vgl. Abschnitt 6 der Richtlinie 813.0202A01). Dieses wurde im weiteren Verfahren berücksichtigt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

13. Inwieweit sieht die Bundesregierung den für die Fußgängeranlagen von Stuttgart 21 zugesagten Komfort mit internationaler „Vorbildfunktion“ gegeben, obwohl die ursprünglich dem Projekt zu diesem Zweck auch zu Spitzenzeiten verbindlich vorgegebene Qualitätsstufe C inzwischen auf nur noch Stufe D reduziert wurde, was dem Minimal-Anspruchsniveau entspricht (vgl. Christoph Engelhardt, S21 – Kritische Würdigung der Personenstromanalyse, 27. Februar 2013)?
14. Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung das Anspruchsziel der Stufe C für Stuttgart 21 aufgegeben, und wie wurde das kommuniziert?
15. Welche Ziel-Qualitätsstufe gilt nach Kenntnis der Bundesregierung für Stuttgart 21, und ist die Zusage der „internationalen Vorbildfunktion“ noch haltbar?

Die Fragen 13 bis 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Eine Änderung des Anspruchsziels ist nach Abgaben der DB AG nicht erfolgt. Der Komfort der Fußgängeranlagen mit „internationaler Vorbildfunktion“ sei gegeben.

16. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass im Fall, dass die 49 Züge des Stresstests gleich viele Reisende pro Zug befördern, wie die von der DB AG vorgegebenen 32 Züge, sich auf den Gemeinschaftsflächen der Verteilerebene, im Bonatzbau und bei den Ein- und Ausgängen des Bahnhofs eine rund 50 Prozent höhere Belastung mit Personen ergibt, so dass dort über die bisher schon „nicht leistungsfähigen“ Durchgänge hinaus weitere Durchgänge in der Personenstrombetrachtung durchfallen, oder

hat die Bundesregierung Erkenntnisse, dass für die 49 Züge geringere Personenzahlen pro Zug anzusetzen sind?

Falls die Bundesregierung Erkenntnisse hat, dass für die 49 Züge geringere Personenzahlen pro Zug anzusetzen sind, in welcher Höhe sind diese anzusetzen, und wie wird dies begründet?

Die Bundesregierung war bei der Schlichtung zum Projekt Stuttgart 21 nicht vertreten. Für die Planfeststellung ist das vonseiten des Vorhabenträgers eingebrachte Betriebsprogramm relevant.

17. Inwieweit kann die Bundesregierung (über die Arbeiten von der Durth Roos Consulting GmbH hinaus) nachvollziehbar die ausreichende und regelkonforme Dimensionierung der Bahnsteige unter Berücksichtigung der Engpässe neben den neu eingeführten Fluchttreppenträumen für die geplanten Betriebsprogramme belegen (um Nennung und Veröffentlichung der entsprechenden Studien wird gebeten), und inwieweit werden in diesen Untersuchungen Doppelbelegungen berücksichtigt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

Das Planfeststellungsverfahren unterliegt gesetzlichen Formvorschriften. So sind die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens von der Vorhabenträgerin oder von Dritten eingebrachten Nachweise von der Planfeststellungsbehörde zu bewerten und in der Entscheidung abwägend zu berücksichtigen. Nachweise Dritter, welche nicht oder nicht rechtsförmlich in das Verfahren eingebracht wurden, müssen indes nicht berücksichtigt werden.

18. Haben die Aufsichtsräte der Bundesregierung bei der DB AG das Ergebnis der „detaillierten Prüfung“ der Vorwürfe durch das Kommunikationsbüro angefordert (vgl. STUTTGARTER ZEITUNG 1. März 2013 „Zweifel an den Fluchtwegen“)?

Falls nein, warum nicht?

Falls ja, wie lautet das Ergebnis der Prüfung, und wo ist das Ergebnis dokumentiert?

Im Vorfeld der Entscheidung des Aufsichtsrats der DB AG am 5. März 2013 wurde das Projekt Stuttgart 21 einer intensiven Prüfung unterworfen, die Kostenrisiken benannte und im Ergebnis einen neuen Gesamtwertumfang ermittelte. Auf dieser Grundlage konnte der Vorstand aus Sicht des Aufsichtsrates plausibel darlegen, dass die Fortführung des Projektes für die DB AG wirtschaftlich vorteilhafter als ein Abbruch ist.

19. Setzen sich die Aufsichtsräte der Bundesregierung bei der DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung dem Vorwurf einer strafbaren Handlung aus, wenn sie der zuletzt in einem Antrag und einer Anhörung, aber auch schon in einer Kleinen Anfrage aus dem Jahr 2014 (Bundestagsdrucksache 18/1240, Frage 11) angesprochenen möglichen Täuschung eines Finanzierungspartners durch die DB AG nicht nachgehen (bitte begründen)?

Der Bundesregierung liegen keinerlei Hinweise vor, dass sich Aufsichtsratsmitglieder der DB AG dem Vorwurf strafbarer Handlungen aussetzen.

20. Sofern die Bundesregierung die vorausgehenden Fragen dahingehend beantworten sollte, dass wesentliche Punkte in diesem Zusammenhang erst zur Inbetriebnahme des Bahnhofs geklärt werden sollen (vgl. Aussage des EBA zum Brandschutz in STUTTGARTER NACHRICHTEN vom 20. März 2015 „Fluchtwege im Bahnhof nur 30 Minuten sicher“), inwieweit kann nach Ansicht der Bundesregierung ein Bahnhof, bei dem zu Baubeginn nach Auffassung der Fragesteller nicht gesichert ist, ob er die geforderte Leistung für die Züge und für die Reisenden überhaupt erbringen kann, ein Maßstab für die Zukunftsfähigkeit Deutschlands sein (Rede von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel im Deutschen Bundestag vom 15. September 2010)?

Es ist nach Aussage des Vorhabenträgers DB AG davon auszugehen, dass das Projekt Stuttgart 21 gemeinsam mit der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm im Jahr 2021 in Betrieb gehen kann. Damit werden für die Region wie auch für den gesamten Korridor neue zukunftsfähige Verkehrsverbindungen mit dem umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene geschaffen. Darüber hinaus bieten sich für die Stadt Stuttgart städtebauliche Wachstumschancen. Mit diesen Effekten können die prognostizierten zukünftigen Herausforderungen hinsichtlich Verkehrs- und Bevölkerungsentwicklung gemeistert werden.

