

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Harald Ebner, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Mögliche Mängel beim Brandschutzkonzept für den neuen Hauptbahnhof Stuttgart**

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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?
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?
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?
6. Wann und in welcher Form werden die Projektpartner nach Kenntnis der Bundesregierung über die Ergebnisse und Folgen des Gutachtens informiert?
7. Seit wann ist bekannt, dass das aktuelle Brandschutzkonzept aufgrund schärferer gesetzlicher Bestimmungen nicht mehr genehmigungsfähig ist?
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?
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?

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?
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)?
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?
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?

Berlin, den 26. Oktober 2012

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

