Anlage BWA 6.04.2022

Fragenkatalog an DB zum Barrierefreien Umbau des Hauptbahnhofs Fürth vom 21.12.2021

Antwortschreiben der BA vom 15.2.2022

„…wir nehmen Bezug auf Ihren Fragenkatalog, den Sie uns kurz vor Weihnachten übermittelt hatten.

1. **Wo genau ist in den anerkannten Regeln der Technik und den gültigen Richtlinien die Fundstelle, aus der hervorgeht, dass nur die 160 cm Durchgangsbreite das nachweislich Erforderliche sind?**

Die Abmessungen der Durchgangsbreiten sind entsprechend der einschlägigen Richtlinie 813 der DB Station&Service AG ermittelt und berücksichtigen gleichzeitig das darin enthaltene Prinzip der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit.

Die Richtlinien der DB werden grundsätzlich dem Eisenbahn-Bundesamt vor In-Kraft-Treten vorgelegt und im Hinblick auf fachliche und wirtschaftliche Gesichtspunkte abgestimmt.

Ein Abweichen davon ist grundsätzlich nicht möglich.

Das Maß für die Durchgangsbreite ergibt sich aus den Berechnungen zu den erforderlichen Zugangsbreiten zu den Bahnsteigen. Daraus abgeleitet ergibt sich entsprechend die Breite der Durchgänge an den Aufzügen.

Die gesamthaft ermittelten erforderlichen Zugangsbreiten zu den Bahnsteigen betragen 4,80 m. Diese 4,80 m sind auf je 2 Treppen zu je 2,40 m aufgeteilt, die von der Unterführung zum Bahnsteig führen. (Im Bereich Bahnsteig 2 /3 ist die Treppenbreite auf einer Seite etwas geringer, da die Abstände zur Bahnsteigkante nicht ausreichen.)

Bei der Z-Variante führen diese 2,40 m einseitig weiter um die Aufzüge herum.

Bei der Y-Variante, welche nunmehr zur Ausführung kommen soll, wurde der Zugang zur Treppe mit je 2 x 1,60 m um den Aufzug geführt. Das Maß 1,60 m ergibt sich aus dem Mindestmaß für den hindernisfreien Weg nach RiL 813 und ist mit in Summe 3,20 m größer als das erforderliche Maß von 2,40 m. Das Maß von 1,60 m ist somit richtlinienkonform.

Weitere Regelungen, die über den Richtlinien der DB stehen, sind der TSI PRM zu entnehmen. Sie ist im Bereich der Eisenbahnen des Bundes anzuwenden.

Auch hier heißt es, dass die lichte Breite des hindernisfreien Weges mindestens 160 cm betragen muss.

Hinweis: Der bahntaugliche „Normrollstuhl“ laut TSI PRM weist einschließlich des Handumgriffs ebenfalls eine Breite von 80 cm auf.

Regelungen des Straßenbaus sind im Bereich der Eisenbahnen des Bundes nicht anwendbar.

2. **Wie berechnet sich diese Durchgangsbreite aus dem von Herrn Gubitz übermittelten Globalwert der Ein- und Aussteigerzahlen für 2040 (m.E. sehr knapp gegriffener Horizont), ohne eine Verteilung auf die einzelnen Bahnsteige und Durchgänge (mit Gegenverkehr)?**

Die Reisendenprognose 2040 bildet die Bemessungsgrundlage für die Dimensionierung der Anlagen aller zukünftig neu- / umzubauenden Verkehrsstationen. Dieser Prognosewert ergibt für den Bf Fürth (Bay) Hbf eine Steigerung um ca. 46 % auf knapp 24.000 Fahrgäste gegenüber den bisher angesetzten Werten. Der Prognosewert 2040 ist in Abstimmung mit dem BMDI zu Grunde zu legen. Damit wird den Belangen einer im Zuge der Energie- und Verkehrswende stärkeren Nutzung der Schiene Rechnung getragen.

Da hinsichtlich der Prognosedaten ausschließlich die prognostizierten Ein- und Aussteiger je Tag der Station vorliegen, wurden die Vorgaben der Richtlinie 813 zur Ermittlung der maßgebenden Reisendenzahl für die entsprechenden Lastfälle angewandt. Es wurde dabei von einer annähernden Gleichverteilung der Reisenden auf die Bahnsteige ausgegangen.

3. **Aus welchen Fundstellen jeweils welcher Fördergeber (Land, Bund, EU, etc.) geht hervor, dass der Fördergeber nur das unter 1.) hergeleitete „nachweislich Erforderliche“ finanziert, und dass hier keine Spielräume bestehen?**

Wie unter 1. ausgeführt, ist die zu Grunde liegende Richtlinie 813 sowohl im Hinblick auf fachliche als auch auf finanzielle Randbedingungen mit dem EBA als Aufsichtsbehörde abgestimmt.

Diesen Prinzipien der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit folgend, besteht wie bereits kommuniziert, unter bestimmten Randbedingungen die Möglichkeit, unter bestimmten Randbedingungen etwas „großzügiger“ zu bauen.

Dies trifft beispielsweise dann zu, wenn es aus baubetrieblichen oder technischen Gründen sinnvoll ist, ohne Mehrkosten beispielsweise größere Abstände parallel zu den Aufzügen herzustellen.

Sofern dies begründet werden kann, sollte eine Finanzierung aus dem Vorhaben heraus möglich sein. Dies wurde bei anderen Maßnahmen (z.B. Bf Würzburg, Bf. Ansbach) entsprechend angewandt.

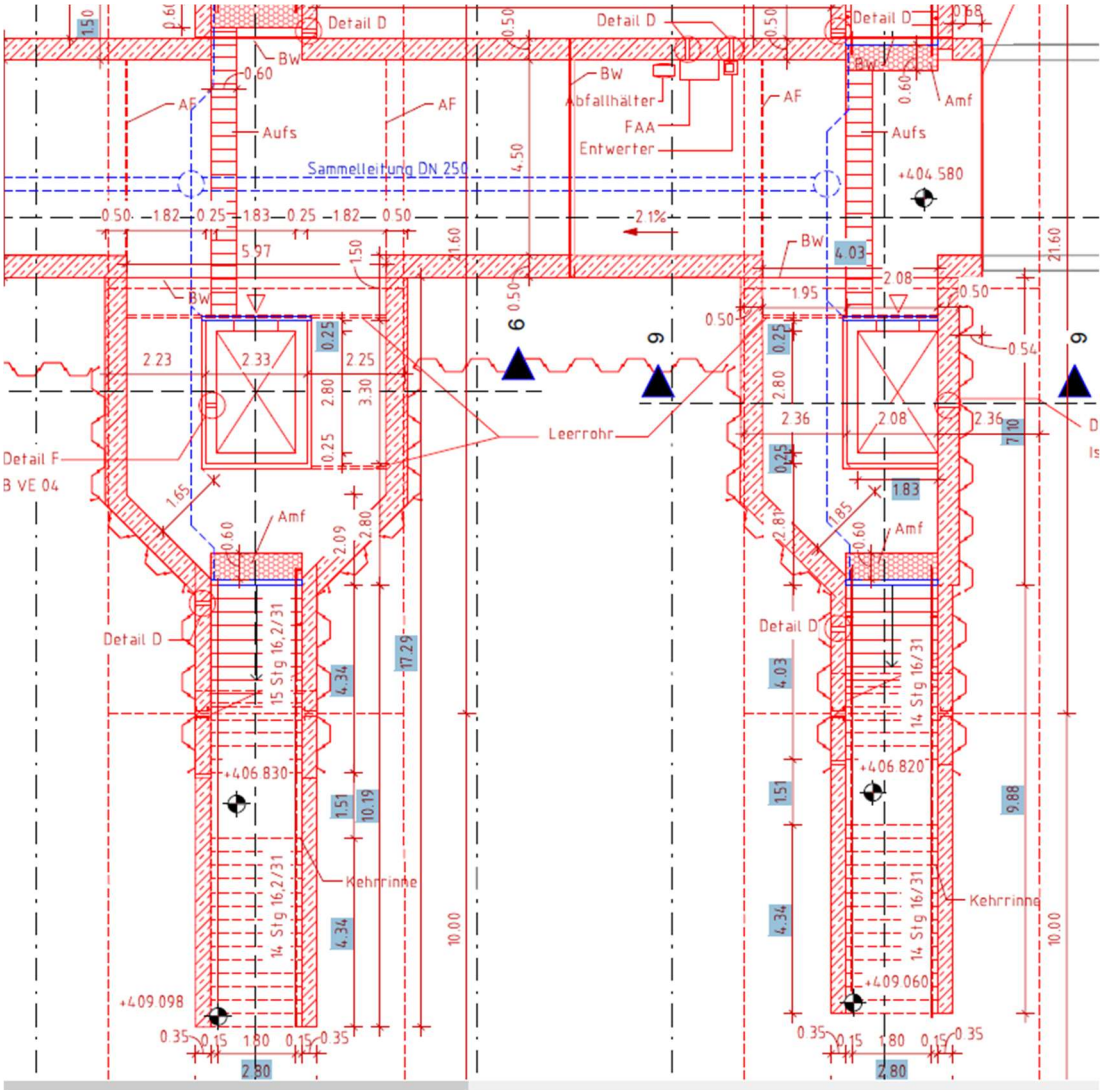
Hinsichtlich der Breiten des Umganges um den Aufzug erscheint das Beispiel Ansbach auf Fürth anwendbar. Eine moderate Vergrößerung wenige Zentimeter erscheint nach derzeitigem Kenntnisstand als möglich. Weiteres ergibt sich im Zuge der Leistungsphase 3.

Selbst diese etwaige Vergrößerung ist nachzuweisen und mit dem Fördermittelgeber abzustimmen.

4. **Wie ist der Nachweis der Erforderlichkeit der sehr viel größer dimensionierten Durchgänge in den Stationen Ansbach, Bamberg, Fürth (S-Bahn), Lichtenfels und Würzburg gelungen? Warum waren die 160 cm dort nicht ausreichend, und wie sah dort die Finanzierung durch die Fördergeber aus bzw. falls es zu einer abschlagslosen Förderung kam, auf welche Grundlagen stütze sich dieser, vgl. 3.)?**

Im Bahnhof Würzburg konnten zwei Gleise parallel zum Bahnsteig gesperrt werden, somit war es sinnvoll, die Baugrube ohne Mehraufwand entsprechend zu dimensionieren.

Im Bahnhof Ansbach konnte die Dimensionierung des Umganges um den Aufzug ebenfalls etwas größer als 1,60 m gewählt werden, weil die Bahnsteigkante und die Wand konstruktiv in einer Flucht liegen und eine andere Ausführung sogar aufwändiger geworden wäre.



Auszug aus Entwurfsplan zum Bahnhof Ansbach (rot gestrichelt: Bahnsteigkante)

Wie bereits kommuniziert, hängen die größeren Breiten an der S-Bahn-Station Fürth ebenfalls mit dem damaligen Bauablauf zusammen. Beide Gleise waren während des Baus nicht vorhanden, die Bahnsteigkante und die Außenwand stehen in einem bautechnischen und statischen Zusammenhang. Damit ergab sich die größere Breite des Umganges um den Aufzug und konnte begründet werden.

Zu Lichtenfels, das vor etwa 15 Jahren errichtet wurde, liegen uns keine Informationen vor. Allerdings ist festzustellen, dass der Bahnsteig überbreit ist, da ein Gleis entfernt wurde. Damit waren hier wesentlich großzügigere baubetriebliche und bautechnische Möglichkeiten gegeben.

Bei den bestehenden Bahnsteigen im Bahnhof Fürth ist zu beachten, dass diese etwas schmäler als der S-Bahn-Steig sind und sich damit auch eine veränderte Geometrie hinsichtlich der Zugangsanlagen ergibt.

Weiterhin haben wir Fragen aus dem von Ihnen übergebenen Chartsatz entnommen, die wir in diesem Zusammenhang gleichfalls mit beantworten wollen:

zu c) Ihre Frage zur Verglasung Aufzug:

Die DB Station&Service AG versucht, wo dies technisch-wirtschaftlich möglich ist, weitestgehend verglaste Aufzüge anzuordnen.

Nach Auskunft des Planers der Bahnsteigunterführung sind im Bf Fürth (Bay) Hbf die Seitenwände des Aufzugsschachtes massiv in Stahlbeton auszuführen, da das Bahnsteigzugangsbauwerk auf Grund baubetrieblicher Zwänge zuerst einseitig hergestellt werden muss und weiterhin die Bahnsteigfläche auf Grund der sehr großen Spannweiten über die Bahnsteigunterführung auch aufgelagert werden muss. Dem dienen die Wände beidseits des Aufzugsschachtes. Die Rückseite des Aufzugsschachtes wird transparent ausgeführt, so dass von der Treppe Tageslicht in den Aufzug fällt und eine Durchsicht für die Nutzer des Aufzuges bzw. für die Reisenden gegeben ist, die die Treppe herunter gehen.

zu d)

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu den Punkten 1 – 4 aus Ihrem E-Mail.

Grundsätzlich müssen die fachlichen und wirtschaftlichen Randbedingungen eingehalten werden. Die Vorschläge der Stadt Fürth gehen darüber hinaus. Falls die Stadt Fürth die entsprechenden Untersuchungen wünscht, bitten wir um entsprechende Beauftragung. Die diesbezügliche Kostenübernahmeerklärung liegt der Stadt Fürth vor.

zu e)

Grundsätzlich werden Über-Eck-Aufzüge nicht ausgeführt, da der Rollstuhlfahrer in der Kabine drehen müsste, dies nicht nutzerfreundlich ist und die Kabine überdimensioniert werden muss.

Unabhängig davon ergab sich die Breite der Unterführung im Bereich der S-Bahn von ca. 11 m aus den geometrischen Randbedingungen. Der Treppenabgang aus dem früheren Empfangsgebäude sollte als gerader Lauf in die Bahnsteigunterführung geführt werden, um den Raum übersichtlich und transparent zu gestalten.

Wir hoffen, dass wir Ihre Fragen beantworten konnten und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

DB Station&Service AG
Planung Bayern - Nord A (I.SP-S-IP2)