

Pressemitteilung der „Initiative Barrierefrei“

Barrieren – nicht nur für Rollstuhlfahrer: „Stuttgart 21“ im „Dialog“?

Die Projektbetreiber hatten für den 11.01.2011 zu der Informationsveranstaltung „Barrierefreiheit des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs und Interimslösungen für die Bauzeit“ geladen. Der Dialog mit behinderten Menschen wurde dabei von den Veranstaltern als erstrebenswerte Parole ausgegeben. Vorab: Ein Dialog fand erst gar nicht statt; die Meinungen der betroffenen behinderten Menschen und die Vorgaben der Betreiberseite prallten größtenteils völlig unversöhnlich aufeinander. Viele der Betroffenen empfanden die Veranstaltung als „Alibi-Show“, um bei den betroffenen behinderten Menschen „Eindruck zu machen“. Dabei war die Veranstaltung nicht nur prominent, sondern auf den ersten Blick auch kompetent besetzt. Neben Baubürgermeister Hahn mit einem Grußwort traten u.a. der Projektleiter Schumacher des das Projekt „Stuttgart 21“ planenden Architektenbüros Ingenhoven und der für Personenbahnhöfe in Baden-Württemberg zuständige Regionalleiter Südwest der DB AG Hartel auf dem Podium auf.

Als Zielgruppen wurden in den Grußworten die mobilitätseingeschränkten und solche Menschen, die mit Kinderwagen unterwegs sind, genannt. Gedacht hatte man auch an die sehbeeinträchtigen, vergessen wurden unter anderem die lernbeeinträchtigten und gehörlosen Menschen. Schlichtweg überhaupt nicht berücksichtigt wurden Reisende, die durch Koffer, Taschen, Rucksäcke, also durch unhandliches Gepäck behindert sind oder solche, die nur zeitweilig immobil sind, beispielsweise aufgrund einer Beinverletzung. Übersehen wurde bei der Planung weiterhin, dass Menschen, die mit Rollstühlen, Kinderwagen und Gepäck im Wege stehen, selbst eine Blockade für andere sind. Ein barrierefreier Bahnhof geht jeden Reisenden an, der ihn benutzen will. Jeder Steuerzahler finanziert ihn, ob ein Bahnhof nun in Stuttgart oder anderswo steht, über Steuergelder mit und natürlich hat jeder Reisende ein Recht darauf, ordentlich und sicher befördert zu werden und an seinem Startort mit einem sicheren Gefühl loszufahren und am Zielort mit einem ebenso sicheren Gefühl anzukommen.

Das Bündnis „Barrierefreies Stuttgart 21“, eine Untergruppe des „Dachverbandes Integratives Planen und Bauen“ (DIPB), ließ verlauten: „Es erfolgt die Prüfung und Freigabe durch uns.“ Was dabei allerdings genau geprüft und mithin auch freigegeben wurde, wurde von – den teilweise selbst beeinträchtigten Planern und Baufachleuten des DIPB – nicht näher erläutert.

Was muss in Sachen Barrierefreiheit für alle bei der Planung eines verkehrlichen Großprojektes wie „Stuttgart 21“ geprüft und – technisch und juristisch – „abgesegnet“ worden sein? Die „Initiative Barrierefrei gegen Stuttgart 21“ hat sich die Mühe gemacht, ein wenig nachzuprüfen.

Zum Beispiel die Breite der Bahnsteige. Es wurden 205 cm als Bahnsteigbreite neben den Rolltreppen genannt; bis zum weißen

Strich sind es 125 cm - zu wenig für ein einigermaßen annehmbares Aneinander-Vorbeikommen bei größerem Reiseverkehr auch mit Kinderwagen, größerem Gepäck usw.

Auch die jetzt an den beiden anderen Treppenblöcken vorgesehene Vergrößerung auf 2,86 m (d.h. 2,06 m bis zur Sicherheitslinie) ergibt keine wirkliche Verbesserung, weil dafür eine Rolltreppe entfällt. Bedeutet das wirklich einen Fortschritt?

Die vorgesehene Bahnsteig-Längsneigung von 15,14 Promille ist für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen nicht zumutbar. Gem. § 7 der Eisenbahn-Betriebsordnung sollen 2,5 Promille in Bahnhöfen nicht überschritten werden. Die mehr als sechsfache(!) Überschreitung dieser Regel wurde - wiederum im Rahmen einer Ausnahmegenehmigung - zugelassen! Über die Bahnsteiglänge hinweg bedeutet das immerhin mehr als sechs Meter Höhenunterschied! Ein ungesicherter Rollstuhl oder Kinderwagen kann dabei trotz des beiderseitigen Quergefälles zur Bahnsteigmitte über den Bahnsteig wegrollen und auf das Gegengleis kippen, wie durch Versuche bereits nachgewiesen worden ist!

Als unzureichend beanstandet werden weiterhin die Zugangstreppen zu den Bahnsteigen; diese sind mit über 7 m Steighöhe anstrengend und mit einer Laufbreite von 235 cm zu schmal, um in den Stoßzeiten der Masse an Reisenden das gleichzeitige Hinauf- und Hinunterkommen zum Ein-, Aus- und Umsteigen zu ermöglichen.

Erst recht sind die Treppen unzureichend für die Flucht und Evakuierung der Menschen im Brand- und Katastrophenfall. Bei einem größeren Brand sind diese zur Flucht nicht benutzbar, weil die Menschen ja nach oben flüchten müssen - mitten in die tödliche Qualmwolke hinein. Der Tiefbahnhof S21 kann so zur Todesfalle werden!

Haben wir es also mit zwei Sondergenehmigungen zu tun, die sich gegen die Sicherheit aller Bahnkunden und deren Angestellten stellen?

Gehen die Projektbetreiber sehenden Auges diese Risiken ein, nach dem Motto: Nach uns die Sintflut? Fußt dies auf einer Ministererlaubnis und sind die Sicherheitsbelange juristisch gesehen sattelfest?

Der anschließende Dialog: Der Projektleiter Hinrich Schumacher machte die Rechnung auf, dass von durchschnittlich stündlich 16.000 Personen im Bahnhof ausgegangen wird, bei einer Frequentierung von 250.000 Personen täglich. Rechnen wir jetzt die Nachtstunden ab, wie viele Menschen nutzen dann den Bahnhof tatsächlich während der Stoßzeiten?

Rollstuhl- und Rollatorennutzer und Eltern mit Kinderwagen, gehbeeinträchtigte Menschen und Reisende mit größerem Gepäck können nur mit Aufzügen auf die Bahnsteige und von diesen auch wieder herunterkommen; es sind aber nur drei Aufzüge auf jedem Bahnsteig vorgesehen und mehr auch bautechnisch nach der Beplanung gar nicht möglich. Angesichts der im künftigen Tiefbahnhof wegen der schnellen Zugfolge auf sechs Minuten

verkürzten Umsteigezeiten ist das ein Unding – verpasste Anschlüsse werden die Folge und für mobilitätseingeschränkte Menschen die Regel sein! Von der behaupteten Barrierefreiheit kann insofern überhaupt keine Rede sein. Dies gilt erst recht, wenn Ausfälle und Stillstände der Aufzüge mitberücksichtigt werden. Wie ein Vertreter der DB AG auf Nachfrage dann einräumte, beträgt die statistische Verfügbarkeit der Aufzüge 95%, bei bis zu 5 Tagen Reparatur-Stillstand! Selbst ausgehend von diesen eher optimistischen Zahlen folgt daraus, dass an durchschnittlich 18 Tagen im Jahr an jedem Bahnsteig nur noch zwei Aufzüge verfügbar sind und „rein statistisch gesehen“ an mindestens einem Tag im Jahr gar nur einer! Das ist in der Summe weder barrierefrei noch sonst für Reisende mit größerem Gepäck hinnehmbar! Das Umsteigen von einem Bahnsteig zum anderen wird zum Lotteriespiel, wenn gerade an diesem ein Aufzug ausgefallen ist.

Ausdrücklich bestätigt wurde auch, dass Aufzüge wie auch Rolltreppen im Brand- und Gefahrenfall selbsttätig abgeschaltet werden. Auf die Frage, wie dann mobilitätseingeschränkte Personen aus dem Gefahrenbereich entkommen sollen, gab es überhaupt keine plausible Antwort!

Und wiederum: Das Projekt „Stuttgart 21“ als potenzielle Todesfalle für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen? Man bedenke, viele Menschen sind auch aufgrund ihres Alters in ihrer Mobilität reduziert!

Auf die Sicherheit in Fällen von Katastrophen wollten die Referenten nicht eingehen. Das Risiko durch Notfälle in den Zulauftunnels wurde ausgeklammert. S21-kritische Diskussionspunkte wurden „abgebügelt“, in geradezu typischer Politiker-Manier. Gleich zu Beginn wurde den Anwesenden klar gemacht: S21 würde (trotz bislang fehlenden Stresstests!) sowieso realisiert, über Alternativen solle also nicht gesprochen werden.

So sieht also der von den Betreibern gewünschte Dialog mit behinderten Menschen aus?

Nebenbei: Nachdem die Projektmacher ihre Monologe abgespult hatten und es in den Dialog mit der Bevölkerung hineingehen sollte, wurde das von den Veranstaltern beauftragte Kamerateam nach Hause geschickt.

Ist das also der Dialog, den die Veranstalter haben wollten oder handelte es sich nicht viel mehr um eine reine Werbeveranstaltung für „Stuttgart 21“?

Der bestehende Kopfbahnhof weist all diese Barrieren, Hindernisse und Risiken nicht auf; ein modernisierter Kopfbahnhof für Stuttgart, K21, würde eine weitere Verbesserung auch für mobilitätseingeschränkte Personen ergeben. Die laufende Anpassung des Stuttgarter Kopfbahnhofes an die Erfordernisse beeinträchtigter Menschen wurde über zwei Jahrzehnte hin versäumt; der bestehende Bahnhof wurde bewusst oder doch mindestens „sehenden Auges“ der Verlotterung anheimgegeben, um so den milliardenteuren Tiefbahnhof umso leichter durchsetzen zu können.

Ganz am Rande bemerkt, muss ein Inhaber eines Schwerbehindertenausweises, wenn er in seiner Mobilität so eingeschränkt ist, dass er der Hilfe beim Ein- und Aussteigen aus Zügen bedarf, sich entweder durch 63 (z.T. persönliche) Fragen eine Woche im Voraus bei der Mobilitätsservice-Zentrale in Potsdam online anmelden oder 14 Ct./Minute bei einer telefonischen Anmeldung berappen. UN-Behindertenrechtskonvention? EU-Verordnung über barrierefreien Eisenbahnverkehr? Bei der Bahn bisher leider – nicht nur in dieser Hinsicht - Fehlanzeige.

Vielmehr könnten mobilitätseingeschränkte Menschen künftig in Stuttgart bei Schaffung von S21 häufig gar nicht mehr umsteigen, da die Mobilitätsservice-Zentrale eine Mindestumsteigezeit von acht Minuten verlangt.

Was also haben behinderte Menschen von einem tiefer gelegten Bahnhof, wenn es im Land Baden-Württemberg mindestens noch 25% an Bahnhöfen gibt (so selbst die deutlich zu optimistische Aussage des Vertreters der DB AG bei der Veranstaltung), die nicht barrierefrei ausgestaltet sind?

Die „Initiative Barrierefrei gegen Stuttgart 21“, ein Zusammenschluss selbst mobilitätseingeschränkter Menschen, strebt weiterhin die Realisierung eines weitgehend aufzugsfreien Bahnhofs ohne Engpässe und Gefälle an und will projektierte Barrieren nicht hinnehmen: Besser 100 Bahnhöfe barrierefrei gestalten, als einen mit Barrieren gespickten und unsicheren Bahnhof zugunsten eines Immobilienprojektes in die Tiefe verlegen.

Cornelia Single und Attila Medgyesi
Initiative Barriere-Frei - Gegen Stuttgart 21
Website: barrierefrei.gegen-stuttgart-21.de

Hans Heydemann
Ingenieure 22 - Ingenieure gegen Stuttgart 21
Website: www.ingenieure22.de

Mag. jur. Dipl.-Psych. Alexander Drewes (LL.M.),
Am Sandkopf 44, 34127 Kassel, Deutschland
Fon: +49 (5 61) 2 86 10 20 - 0, mobil: +49 (1 51) 29 11 22 59
Fax: +49 (5 61) 2 86 10 20 - 1
Drewes.Alexander@web.de