

## Pressemitteilung der Initiative Barriere-Frei

### Stuttgart 21 nicht barrierefrei

Forderung aus Schlichterspruch nicht erfüllt

Die auf Einladung der Grünen Fraktion sehr gut besuchte Veranstaltung zu Sicherheitsfragen am 27.09.2011 im Stuttgarter Rathaus unter der Schirmherrschaft der ArchitektInnen für K21 und Mitwirkung der Initiative Barriere-Frei gegen Stuttgart 21 ging mit dem eindeutigen Ergebnis zu Ende, dass eklatante Sicherheitsmängel sowohl beim geplanten Tiefbahnhof als auch in den dafür notwendigen Tunneln bestehen.

Laut Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie ist Barrierefreiheit für 10 % der Bevölkerung unabdingbar, für 30-40 % erforderlich und für 100 % komfortabel.

In der Begrüßung bedauerte Angelika Asseburg, Dipl.Ing. und freie Architektin, die Absagen verschiedener Politiker, die persönlich eingeladen worden waren. Besonders bedauerlich sei, dass die Zusage der Obersten Brandschutzbehörde mit dem Hinweis auf ein von der DB in Auftrag gegebenes Evakuierungsgutachten zurückgezogen wurde, denn „man kann nicht über etwas reden, was man nicht kennt.“

Klaus Gebhard (Ing. Medientechnik und Gründer der Parkschützer) zeigte unter der Überschrift „Vorsicht Falle – Tiefbahnhofrisiken in Bild und Film“ zunächst auf, wie der Kopfbahnhof für einen Bruchteil der für Stuttgart 21 geplanten Kosten hell, komfortabel und mit hohem Sicherheitsstandard realisiert werden könnte. Schließlich gehe es ja nicht nur darum, wie viele Züge in einen Bahnhof passen, sondern auch um die Menschen, die diesen nutzen wollen oder müssen.

Unruhe entstand im Publikum, als Herrn Kefers (Vorstand Technik DB) zynische Antwort zu den vom Schlichterspruch geforderten barrierefreien Fluchtwegen zitiert wurde: „Mitreisende sowie Mitarbeiter der DB und ggf. anwesende Sicherheitskräfte sollen die Evakuierung von Menschen mit Gehbehinderungen im Rahmen der Hilfeleistungspflicht schon in der Selbstrettungsphase unterstützen.“ Eine selbständige Rettung ist demnach im milliardenteuren künftigen Tiefbahnhof nicht möglich. Da der Flughafen-Bahnhof 26 m tief unter der Erde liegen soll, sind dort sogar verschärfte Bedingungen vorzufinden.

Gotthilf Lorch (Dipl.-Sozialarbeiter, selbst Betroffener, Initiative Barriere-Frei) beurteilte den Kopfbahnhof als relativ barrierefrei. Für alle Menschen, die auf die Nutzung von Aufzügen angewiesen sind, ergeben sich im geplanten Tiefbahnhof bei hohem Personenaufkommen Wartezeiten von bis zu 10 Minuten. Anschlussverbindungen werden verpasst, zumal der Stresstest der Firma sma eine Haltezeit von 63 Sekunden und Umsteigezeiten von 5-10 Minuten errechnet hat.

In ihrem Statement „Anforderungen an barrierefreie Gestaltung“ erläuterte Ilona Hoher-Brendle, Architektin und Sachverständige mit der Spezialisierung Barrierefreiheit, dass Normen Mindestanforderungen sind. Die Deutsche Bahn würde diese jedoch in ihren Richtlinien einschränken, „sofern sie umsetzbar sind“.

Der Dipl. Ingenieur Hans Heydemann, der bereits in der Schlichtung auf etliche Mängel und Risiken bezüglich der Sicherheit hingewiesen hatte, verdeutlichte, dass man bei S21 in einem Brandfall gezwungen ist, in die nach oben steigende Rauchwolke zu fliehen. Es wurde von der Bahn keine Simulationsberechnung durchgeführt, sondern man beruft sich auf einen Versuch, für den ein Modell im Maßstab 1:30, also in den Maßen einer Puppenstube, gebaut wurde.

Aus Kostengründen verbleiben in Tunneln für Fluchtwege lediglich 80 cm in der Breite. Dabei brenne in Deutschland im Schnitt alle sechs Wochen ein Zug. Das Referat endete mit der berechtigten Frage: „Warum also ohne Not den bestehenden oberirdischen sicheren Kopfbahnhof durch einen mit großen Sicherheitsrisiken behafteten Tiefbahnhof Stuttgart 21 ersetzen?“

Der Beitrag des evangelischen Pfarrers Martin Poguntke, Mitbegründer der „Christen gegen Stuttgart 21“, setzte sich mit den ethisch-christlichen Grundwerten auseinander. „Menschen an sich sind grundsätzlich nie optimal. Sondern wir alle sind beschränkt, haben alle unsere kleinen oder großen Behinderungen.“ Nicht der Mensch muss sich den ökonomischen Bedingungen anpassen, die Ökonomie hat sich gefälligst den Menschen und ihren Bedürfnissen anzupassen.“ Wenn der bestehende Bahnhof ersetzt werden soll, dann nur, wenn der neue wesentliche Vorteile für alle Menschen mit sich bringt.

### Für die Initiative Barriere-Frei gegen Stuttgart 21

Attila Medgyesi, Conny Single, Melanie Fischer