



Für die Initiative Barriere-Frei:
Cornelia Single
Franklinstr. 87
70435 Stuttgart
chws_28@web.de
Stuttgart, 16.12.2011

Dachverband integratives Planen und Bauen
Herrn Helmut Müller, Herrn Oliver Appel
Per Email an: info@dipb.de

Betr.: Infobrief, UN-Behinderten-Konvention, Friedensappell

Lieber Herr Müller, lieber Herr Appel,

vielen Dank für Ihren Infobrief bezüglich der Tätigkeiten des Bündnisses BS21 in diesem Jahr.

Dank auch für diese Erwähnung: „Der Bau eines Tiefbahnhofes ist aus Sicht mobilitätseingeschränkter Menschen grundsätzlich nachteilig, da hier immer technische Abhängigkeiten entstehen. Auch die Neigung eines Bahnsteiges behindert diesen Personenkreis und die Durchgangsbreite von 2,05 m auf Bahnsteige im Treppenbereich erscheint negativ.“

Leider hat Herr Dr. Grube auf mein mit Fragen gespicktes Schreiben noch nicht geantwortet. Wurde der dipb eventuell beauftragt, meine Fragen zu beantworten?
Wir wissen alle, dass etliche Ungereimtheiten ans Tageslicht kamen, die für die Bahn besser unter dem Tisch geblieben wären, seit die Proteste unüberhörbar wurden.
So auch heute durch das Urteil des Verfassungsgerichtshofes Mannheim. Bahn verstößt gegen Natur- und Artenschutz! Die Arbeiten sollen fortgesetzt werden. Darf der BUND **nach** Abriss des Südflügels und nach der Fällung der Schlossgartenbäume prüfen?
Wie steht die Bahn zum „Menschen-Schutz“ allgemein und dem von Behinderten?.

Sie schreiben im Infobrief: **„Keine dieser Maßnahmen verstößt jedoch gegen gesetzliche Vorgaben.“**

Interessant ist, dass die Bahn seit Oktober 2010 eine Antwort für nicht notwendig hielt:

„Werden UN-Behinderten Konvention 2009 berücksichtigt?“

Sehr geehrte Damen und Herren,
gerne würde ich ihnen eine Frage stellen. Bei der ganzen Diskussion rund um das Thema zum Stuttgarter Bahnhof fehlt mir die Fragestellung auf die Barrierefreiheit. In wie weit findet, diese auch von Deutschland ratifizierte Konvention Anwendung zum Bauvorhaben in Stuttgart?
Hierzu höre ich gar nichts in den Diskussionen. Leider habe ich in diesem Bezug schlechte Erfahrungen mit der Bahn. In wie weit sind Betroffene in die Planungen mit einbezogen worden? Ich möchte hier ausdrücklich darauf aufmerksam machen, dass es sich bei der Konvention nicht nur um geltendes Recht handelt, sondern ganz gezielt um Menschenrecht.“

Quelle: www.direktzu.de/stuttgart21/werden-un-behinderten-konvention-2009-beruecksichtigt-28732

Hier gibt es eine Stellungnahme dazu:

Thomas Poreski: S21 verstößt gegen UN-Behindertenrechtskonvention

Auszug: "Die UN-Behindertenrechtskonvention ist kein unverbindliches Gebot, sondern geltendes Menschenrecht, das sogar über dem nationalen Recht steht", erklärte dazu Thomas Poreski. "Stuttgart 21 wäre das erste Großprojekt des 21. Jahrhunderts, das in eklatanter Weise gegen die UN-Behindertenrechtskonvention verstößt."

Quelle: www.bawue.gruene-fraktion.de/thomas_poreski_s21_verstoestst_gegen_unbe.html

Zu Ihrem Infobrief habe ich folgende Fragen oder Bemerkungen. (Die Zitate aus Ihrem Infobrief.)

Bezüglich Längsneigung:

- Hat der dipb sich um die Auswirkungen von Längs- und Quergefälle bei Fachleuten (Architekten, Ingenieuren) DB-unabhängig kundig gemacht?

Anmerkung: Wie kam es zum Regelmaß für Bahnsteiggefälle? Siehe Anhang: Eisenbahn-Revue Int. 11/2011

Bezüglich Entfluchtung:

„Fremdrettung bedauerlicher Weise nicht möglich, jedoch allgemein üblich.“ (Zitat-Ende)

- Ist das für ein öffentliches Gebäude hinnehmbar, für das es keine Alternativen (wie z.B. bei Kaufhäusern) gibt? Aus mehrgeschossigen Bauten könnten Mobilitätseingeschränkte durch Fenster gerettet werden. Hat ein Tiefbahnhof Fenster?

„Das Bündnis BS21 hat erreicht, dass die Deutsche Bahn AG ihre Planungen geändert hat und nun für Aufzüge eine innovative Brandfallsteuerung vorsieht, die auch bei einer Verrauchung längeren Betrieb gewährleistet und eine Selbstrettung ermöglicht.“ (Zitat-Ende)

- Hat sich der dipb mit der Obersten Brandschutzbehörde in Verbindung gesetzt und geprüft, ob die innovativen Aufzüge länger als ½ Stunde in Betrieb sein können und tatsächlich für die Entfluchtung von Bahnhofsbenuzter gedacht sind?
- Wer garantiert, dass im worst case nur Schwerbehinderte den Aufzug benützen, wo sich doch jeder vorrangig auf dem schnellsten Weg retten will?

Bahnsteigverengung:

- Worauf beruht Ihre Aussage, dass diese Bahnsteigengungen zulässig sind?
- Sind sie auch akzeptabel, wenn Rollstuhlfahrer in diesen Bereichen den Zug nicht verlassen können, weil der Rangierbereich fehlt?

„Das Bündnis BS21 hat erreicht, dass die Deutsche Bahn AG ihre Planungen geändert hat und an den Verteilerstegen A und C eine Durchgangsbreite von 2,86m vorsieht.“ (Zitat-Ende)

- Und das ist gut so! Aber es bleibt bei den Verteilerstegen B bei 2,04 m und diese 9 m langen Stellen kommen weiterhin 16 mal im gesamten Bahnhof vor!

Bauphasen

- Hat der dipb bei der Bahn bezüglich den Schwerbehinderten-Parkplätzen angefragt und dem vom Nordausgang zu benutzenden Gefälle, bzw. der Steigung, die alles andere als barrierefrei ist? Dies hatte ich bei der Sitzung am 30.06.2011 eingebracht.
- Ist inzwischen geklärt, wer die Kosten (60 Euro pro Stunde) übernimmt, wenn Seh- und Lernbehinderte auf sich während dem Bau ständig ändernde Wege eingelernt werden müssen?

Einbauten: (Zitate Infobrief)

„Der DIPB erarbeitet Vorschläge, wie- die Aufzüge für Alle nutzbar gestaltet werden“

- Was bitte, ist damit gemeint?

„- Treppen barrierefrei gebaut werden“

- Bei der dipb-Sitzung wurde gesagt, dass die Treppen nicht jetzt geschlossen sein würden, (selbst in aktuellen Bildern der Bahn-Planer nicht so dargestellt!). Ist dies denn noch keine beschlossene Sache?

Zusatzfragen

- Kennen Sie die Quelle für Kategorisierung von Bahnhöfen in Sachen Barrierefreiheit? Ich habe gehört, dass die Bahn selbst Bahnhöfe, die nur über Treppen erreicht werden können, „barrierefrei“ betitelt.

Ich bitte Sie herzlich, mir zu diesen Fragen möglichst dezidierte Antworten zu geben. Oder wollen wir diese Fragen betreffend einmal einen Interview-Termin ausmachen?

Friedensappell

Es ist mir ein Anliegen, auf das Schreiben von Herrn Pfr. Potrunke an Herrn MP Kretschmann hinzuweisen. Zum Inhalt: Tragen Sie zum Frieden im Lande bei! Die rechtliche Zukunft von S21 ist völlig ungewiss... Volksentscheid eben gerade kein Beispiel für gelungene Demokratie... Durchsetzung des Baurechts der Bahn verschieben...

Den Link zu diesem, aber auch anderen Schreiben finden Sie auf der Startseite von www.diskussion21.de

Ihnen und Ihren Familien, ebenfalls allen „Mitlesern“, wünsche ich schöne Feiertage und einen guten Rutsch in ein gesundes, erfolgreiches Neues Jahr

Cornelia Single

Anhang

Eisenbahn-Revue International 11/2011 (10.11.2011)

Das Bahnsteigglesgefälle im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof im Licht der TSI Infrastruktur HG

Sven Andersen, Dipl.-Ing.

Auszüge (Relevantes durch schwarze Schrift hervorgehoben):

Rückblick

Der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 1.1 „Talquerung“ des Projekts Stuttgart 21 erging am 28. Januar 2005. (Erst) Zu diesem Zeitpunkt machte nur die deutsche Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) eine Aussage zur Neigung von Bahnsteiggleisen. In der damals gültigen EU-Vorschrift TSI Infrastruktur HG (Fassung vom 30. Mai 2002) finden sich überhaupt keine Aussagen zur Bahnsteigglesneigung.

Modifizierung der TSI Infrastruktur

Im Jahr 2007 wurde bei der Modifizierung der „TSI Infrastruktur für den transeuropäischen HG-Verkehr“ der Satz „Die Neigung von Gleisen an Fahrgastbahnsteigen darf 2,5 mm/m nicht überschreiten“ bei der Streckenkategorie I aufgenommen. Mit der Wahl des Verbuns „darf“ für die TSI Infrastruktur anstatt „soll“ wie in der deutschen EBO hat die EU die rechtliche Grundlage verschärft. Die Neigung neuer Bahnsteiggles darf nun 2,5 ‰ nicht überschreiten. Dadurch wurde die technische Ausführung des neuen Stuttgarter Tiefbahnhofs und letztlich das gesamte Projekt Stuttgart 21 entscheidend gefährdet. Deutschland, vertreten durch den Bundesverkehrsminister, war nun gezwungen zu reagieren, wollte es das Projekt Stuttgart 21 mit einer Bahnsteigglesneigung von 15,143 ‰ formaljuristisch „retten“.

Es boten sich hierzu zwei Möglichkeiten an:

- Die Ausführungen zu den Streckenkategorien unter Punkt 4.3 „Spezifizierte Leistungsmerkmale“ in der TSI Infrastruktur vom 12. September 2002, Seite L 245/167, werden belassen und eine Bahnsteigglesneigung von 15,143 ‰ für das 2005 genehmigte Projekt Stuttgart 21 unter Abschnitt 7.3 Sonderfälle als P-Fall („P“ für permanent) festgehalten oder
- die gesamte TSI Infrastruktur wird so weit modifiziert, dass man das Projekt Stuttgart 21 formaljuristisch in ihr einordnen kann.

Ob die erste Möglichkeit überhaupt rechtlich gangbar wäre, soll hier nicht beurteilt werden. Sie hätte bedeutet, einen Ausnahmefall zu genehmigen, der um mehr als 500 % vom zulässigen Regelwert abweicht. Hierzu ein Vergleich: Die unter Punkt 7.3 Sonderfälle festgehaltene maximale Streckenneigung von 40 ‰ auf der NBS Köln – Rhein/Main weicht gerade einmal um 15 % vom zulässigen Maximalwert von 35 ‰ ab.

Ganz offensichtlich wurde die zweite Möglichkeit gewählt. Eine am 8. August 2011 formulierte Schriftliche Anfrage eines Mitglieds des Europäischen Parlaments und die Antwort der EU-Kommission vom 20. September 2011 lassen dies zweifelsfrei erkennen.

Quelle:

[www.michael-cramer.eu/2011-11-10 Bahnsteigglesgefalle im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof.pdf](http://www.michael-cramer.eu/2011-11-10_Bahnsteigglesgefalle_im_neuen_Stuttgarter_Tiefbahnhof.pdf)

Begriffserklärungen:

TSI Infrastruktur: Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) sind von der Europäischen Kommission festgelegte technische Vorschriften

HGV: Hochgeschwindigkeitsverkehr