



Für die Initiative Barriere-Frei
Cornelia Single
chws_28@web.de
www.diskussion21.de
Tel. 0711-9931224
Franklinstr. 87, 70435 Stuttgart
Stuttgart, 23.8.2013

Pressemitteilung

Barrieren bei Stuttgart 21 unvermeidlich

Vertrauen gut, Kontrolle besser

Laut Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie („Wirtschaftsfaktor Alter“, [Faktenblatt 4](#)) ist Barrierefreiheit für 10% der Bevölkerung zwingend erforderlich, für 40% notwendig und bedeutet für 100 % Komfort und einen Qualitätsnachweis. Es gehe also nicht allein um Rollstuhlfahrer, sondern um die Hälfte der Bahnkunden, sagt Cornelia Single, die auf längere Strecken selbst auf einen „Rolli“ angewiesen ist.

Man sollte also davon ausgehen, dass ein neu geplanter und milliardenteurer Großstadtbahnhof nicht nur einen optimalen oder größtmöglichen, sondern umfassenden Komfort bietet. Sicherheitsmaßnahmen dürfen nicht nachrangig berücksichtigt werden und Barrierefreiheit vorbildlich und zukunftsfähig in allen Bereichen zu 100% ausgeführt werden.

Als 1996 über Stuttgart 21 abgestimmt wurde, war auch zur möglichen oder unmöglichen Barrierefreiheit nichts bekannt, sagt Gerd Weimer, der damalige Vorsitzender des Paritätischen Wohlfahrtsverbands Baden-Württemberg, inzwischen Landesbehindertenbeauftragter Baden-Württemberg.

Politiker informieren sich nicht hinlänglich, sondern vertrauen der DB blind, beklagt Cornelia Single. Ute Vogt (SPD) teilte ihr mit: „Bitte haben Sie Verständnis, dass es nicht viel bringt, wenn ich alle Ihre Punkte versuchen würde, nachzuprüfen. Zum einen ist das technisch und praktisch nicht möglich. Ich vertraue darauf, dass der Bahnhof richtig gebaut wird.“

Der Dachverband integratives Planen und Bauen e.V. (DIPB), der die Behindertenverbände bei Stuttgart 21 vertritt, diskutiert die Problemfälle mit der DB, nimmt aber stillschweigend hin, wenn die korrekte Darstellung von Barrierefreiheit schlichtweg nicht möglich ist.

Unerklärlich ist, wie der DIPB den Stuttgart21-Bahnsteigegenen zustimmen kann, wenn er doch selbst in seiner „Checkliste für Neubauten öffentlicher Gebäude“ Wegbreiten von 1,50 m fordert.

Die Bahn hingegen wiederholt gerne: „Wir haben es mit den Behindertenverbänden besprochen.“ So auch im Fall der Tunnel-Fluchtwege, die jedoch wie auch der Brandschutz im Tiefbahnhof niemals auf der Tagesordnung des DIPB standen.

Ein halber Quadratmeter Bahnsteigfläche pro Person ist für einen Großstadtbahnhof in der Rush hour unvorstellbar. Engstellen mit Gehspuren weniger als einem halben Meter, in denen sich gerade Aufzugnutzer mit Kofferkuli, viel Gepäck, Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühlen begehen, haben mit Barrierefreiheit nichts zu tun. Eine Sondergenehmigung des Eisenbahnbundesamtes. Eine Verbreiterung ist aufgrund der begrenzten Schneise zwischen Bonatzbau und LBBW nicht möglich.

Die Sondergenehmigung des Gefälles in Höhe des Sechsfachen der Regel ignoriert die Risiken. Durch Brandschutzmaßnahmen würden sich allerdings die genannten Engstellen um weitere 20 Zentimeter verringern.

Die erste Personenstromanalyse war, wie Christoph Engelhardt von wikireal ausführlich erläutert, grob fehlerhaft erstellt: Zum Beispiel ohne Berücksichtigung des Personenaufkommens in der Rush hour mit vier zeitnah ankommenden Züge pro Bahnsteig, ohne Einbeziehung von Menschen mit viel Gepäck, Kofferkuli, Kinderwagen etc. und ohne die Relevanz der Bahnsteig-Engstellen.

Dass die im März 2013 neu erstellte Simulation nicht veröffentlicht wurde, stellt wieder einmal die Transparenz in Frage und erweckt den Eindruck, dass hier weiter gemauert wird.

Offen sei auch die Frage, so Hans Heydemann von den Ingenieuren 22, ob die DB den Brandschutz tatsächlich so ernst nimmt, wie sie ständig beteuert. Werden die Treppenblöcke und Verteilerstege umhaust, damit Rauch nicht die Fluchtwege abschneidet? Beim Kopfbahnhof stellt sich diese Frage nicht, denn der Rauch würde ungehindert abziehen und Mobilitätseingeschränkte könnten sich ohne auf fremde Hilfe angewiesen zu sein durch den geöffneten Nordausgang und die Bahnsteige ins Freie retten.

Zwar wurden seit über 20 Jahren von der Stadt Stuttgart für Renovierung und Nachbesserung des Kopfbahnhofs Millionen an die DB gezahlt, aber nichts geschah. Selbst Leitlinien für Blinde fehlen bis heute. Stuttgart 21 wird Murks für viel Geld, sagt Cornelia Single, und kann niemals so komfortabel, sicher, barrierefrei werden wie der Kopfbahnhof für wenig Geld schon längst sein könnte. Beim bestehenden Bahnhof könnten die Bahnsteige sogar locker noch um die Postbahnsteige verbreitert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Cornelia Single

PS Die Website www.diskussion21.de kann derzeit nicht aktualisiert werden.

Zusammenfassung der wichtigsten Projektängel bei Stuttgart 21 in Sachen Komfort, Sicherheit und Barrierefreiheit

(Am 6.8.2013 mit ausführlichem Anschreiben an den Landesbehindertenbeauftragten Gerd Weimer (per CC an DIPB) gesandt, verbunden der Bitte um Vermittlung, dass die Punkte zeitnah vom Dachverband integratives Planen und Bauen e.V. (DIPB) behandelt werden.)

Problempunkt 1: Bahnsteigfläche / Bewegungsfläche pro Person unter 0,6 qm

Abzüglich aller Einbauten (incl. Fluchttreppenhäuser) bleibt pro Person eine Bewegungsfläche von weniger als 0,60 qm. In der Spitzenstunde unvorstellbar! Die 2012 von der DB Station&Service vorgelegte Personenstromanalyse weist eklatante Mängel auf; eine aktualisierte ist unseres Wissens nach nicht veröffentlicht! (Siehe auch „Problempunkt 5“)

Frage: Wann will der DIPB Maße eines Großstadtbahnhofs einfordern?

Problempunkt 2: Wegbreiten

a) Aktuelle Planung / Verkehrswege unter 1 m breit

Mindest-Bahnsteigbreiten (sie gelten bereits für Kleinbahnhöfe!) sind **sondergenehmigt** durch die bahneigene Behörde, dem Eisenbahnbundesamt. Die (neuen) DB-Richtlinien geben als Mindest-Verkehrswegbreite 1,60 m vor. Das Maß wird bei S21 weit unterschritten.

Selbst der DIPB fordert in seiner „Checkliste für öffentliche Neubauten“ Wegbreiten an Haltestellen von 1,50 m, toleriert aktuell jedoch S21-Engpässe von bspw. 0,94 m über 9 m Länge. Es ergeben sich Gehspuren in Durchgängen neben den Treppenblocks von einer Breite zwischen 0,47 m und 0,70 m.

Frage: Mit welchem Argument besteht der DIPB nicht auf die Maße für öffentliche Neubauten?

b) Weitere Verengungen sind zu erwarten / Gehspur nur 0,37 m breit

Wenn die Bahn den Brandschutz ernst nimmt und die Treppenblöcke umhaust, verringern sich die Engstellen auf 0,74 m bzw. Gehspurbreiten von lediglich 0,37 m, dann allerdings über <12 m Länge.

Frage: Wird der DIPB ein Veto einlegen, wenn diese zusätzliche Verengung kommt?

Problempunkt 3: Gefälle / Das 6-fache der Regel genehmigt

Bei Stuttgart 21 ist mit 15 Promille Bahnsteig- und Gleisneigung - und somit Längs-Gefälle der Bahnsteige - das 6-Fache des maximal zulässigen Gefälles von 2,5 Promille unumgänglich.

Festgeschriebene Regeln haben ihre Bewandnis; bei S21 wird wiederum durch die bahneigene Behörde, dem Eisenbahnbundesamt, eine **Sondergenehmigung** erteilt.

Ein zusätzliches Quergefälle soll Gefahren verhindern, erreicht jedoch (aus der Sicht von Ingenieuren) das Gegenteil, weil sich die beiden Neigungen multiplizieren.

Frage: Unter welchem Aspekt kann der DIPB die regelwidrige Bahnsteigneigungen akzeptieren?

Problempunkt 4: Aufzüge und Rolltreppen / Barrieren durch Technik

Aufzüge und Rolltreppen sind Barrieren, weil sie mit Stau-/Wartezeiten verbunden sind. Mit technisch bedingten Ausfällen ist zu rechnen. Gehbehinderte können die Fernbahngleise nur mittels Aufzüge betreten oder verlassen. Für Umstiege, einschließlich der S-Bahn, sind zwei Aufzugsfahrten notwendig, wobei Haltezeiten oft nur 2-3 Min. betragen sollen.

Frage: Weshalb erkennt der DIPB die Nachteile gegenüber ebenen Verbindungswegen nicht?

Problempunkt 5: Entfluchtung Tiefbahnhof und Brandschutz / Erste Simulation grob fehlerhaft

Gerade behinderte Menschen sind von unzureichendem Brandschutz stark betroffen; somit fällt auch er in den Verantwortungsbereich des DIPB.

Die Bahn teilte im März 2013 mit: „Für den (neuen) Hauptbahnhof ist der Nachweis der sicheren Entfluchtung erbracht.“

Fragen: Wo ist diese (neue) Simulation einzusehen?

Wird der DIPB die Entfluchtung / den Brandschutz auf die nächste Tagesordnung setzen?

*Die in 2012 durch die DB Station&Service vorgestellte Simulation bzw. Personenstromanalyse, ließ bzw. außen vor:

Das Personenaufkommen in der Spitzenstunde (Doppelbelegung der Bahnsteige mit vier Zügen), die Einbeziehung von Menschen mit Gepäck und die Relevanz der Bahnsteig-Engstellen.

Problempunkt 6: Entfluchtung Tunnel / Fluchtwege nur 0,81 m breit

In den in einer langgezogenen Kurve liegenden Tunneln werden die Fluchtwege (wegen Schräglage des Zuges) mit einer Breite von 0,81 m die DB-eigenen Regeln von 1,20 m deutlich unterschreiten. Diese Verringerung wird durch eine weitere **Sondergenehmigung** des o.g. Eisenbahnbundesamts ermöglicht.

Herr Bieger, Brandschutzbeauftragter der DB, verwies in der Pressekonferenz vom März 2013 darauf, dass auch die Tunnel-Fluchtweg-Maße mit den Behindertenverbänden (also dem DIPB) abgesprochen seien. Bislang waren diese jedoch bei den DIPB-Hauptversammlungen kein Thema.

Frage: Wird der DIPB die Tunnel-Barrierfreiheit und -Sicherheit auf die nächste Tagesordnung setzen?

Berechnungen Engstellen bei Stuttgart 21

Engstellen (neben jeweiligem Treppenblock bzw. Fluchttreppenhaus) Berechnungen ohne Brandschutz-Bauten / mit Brandschutz-Bauten (Treppenblock-Umhausung)						
	Bahnsteig-Breite	Gefahren-Bereich	Wand-Abstand	Verkehrsweg	pro Gehspur	Länge
Treppenblock zum Steg A und C, 5 x pro Bahnsteig	2,86 m / 2,66 m	0,90 m	0,20 m	1,76 m / 1,56 m	0,88 m / 0,78 m	5 x 9 m / 12 m
Treppenblock zum Steg A, 1 x pro Bahnsteig	2,50 m / 2,46 m	0,90 m	0,20 m	1,40 m / 1,20 m	0,70 m / 0,60 m	1 x 9 m / 12 m
Treppenblock zum Steg B, 4 x pro Bahnsteig	2,04 m / 1,84 m	0,90 m	0,20 m	0,94 m / 0,74 m	0,47 m / 0,37 m	4 x 9 m / 12 m
Neben Fluchttreppenhäusern, 4 x pro Bahnsteig	2,30 m / 2,10 m	0,90 m	0,20 m	1,20 m / 1,00 m	0,60 m / 0,50 m	4 x 8 m
Länge der Engstellen pro Bahnsteig ca.						122 m / 152 m
Länge der Engstellen im gesamten Tiefbahnhof ca.						488 m / 608 m

Sollte die DB den Brandschutz ernst nehmen und die Treppenblöcke und Verteilerebenen „umhaust“, verringern sich die Engstellen um weitere 0,20 m, die Gehspuren entsprechend um 0,10 m, Verlängerung auf mind. 12 m! Kopfbahnhof Stuttgart zum Vergleich: Engste Stellen 2,63 m, wobei die Bahnsteige verbreitert werden können, was bei Stuttgart 21 wegen Platzmangel schon jetzt ausgeschlossen werden kann.

Vorschriften für barrierefreie Wegbreiten

a) Den neuen DB-Richtlinien (RIL) - mit Gültigkeit ab 1.5.2012 - ist zu entnehmen: Bereits für Kleinbahnhöfe(!) gelten Mindestanforderungen von 1,60 m Wegbreite. Diese neuen (noch nicht veröffentlichten) Richtlinien sind der Kooperationsvereinbarung (vom November 2012) zwischen der DB und dem DIPB zugrunde gelegt.

b) Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO)

7. Maße von Bewegungsflächen und Begegnungsflächen

	Erforderliche Bahnsteig-Breite (errechnet)	Gefahrenzone	Abstand Wand	Verkehrsweg 2 Spuren	Verkehrsweg 1 Spur
7.2 Bewegungsflächen 150 cm – auf Hauptgehwegen – neben Treppenauf- und -abgängen, um eine Absturzgefährdung zu vermeiden (Seite 13 bzw. 15)	2,60 m*	0,90 m	0,20 m	1,50 m	0,75 m
7.3 Begegnungsflächen Bei allen Wegen und Nebenwegen sind für Rollstühle Begegnungsflächen in Sichtweite nötig. [...] sollte 250 cm lang und 200 cm breit sein, [...] (Seite 17 bzw. 18)	2,90 m*	0,90 m	0,20 m	1,80 m	0,90 m
Haltestellen und Bahnsteige im öffentlichen Personenverkehr: erforderliche Mindestbreite (Bildliche Darstellung, Beispiel Bus / Kinderwagen) (Seite 23 bzw. 25)	2,60 m	0,90 m	0,20 m	1,50 m	0,75 m

Quelle: Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg und Architektenkammer Baden-Württemberg
„Barrierefreies Bauen im öffentlichen Raum, in öffentlich zugänglichen Gebäuden, in Arbeitsstätten und in Wohnungen“, 2008
http://www.akbw.de/fileadmin/download/dokumente_datenbank/AKBW_Broschueren/Barrierefreies_Bauen/Barrierefreies-Bauen_Broschuere-WiMiBW200809.pdf
Ebenfalls veröffentlicht bei Dachverband integratives Planen und Bauen (DIPB) <http://dipb.org/html/baw ue.html>

c) VDK - Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung

2.9.4 Haltestellen und Bahnhöfe

2.9.4.1 Bewegungsräume (Geh- und Warteflächen) auf Bus- und Bahnsteigen / Regel- und Mindestbreiten (Seite 94)

Zahlreiche Regelwerke nennen konkrete Werte für die Abmessungen,	Erforderliche Bahnsteig-Breite	Gefahrenzone	Abstand Wand	Verkehrsweg 2 Spuren	Verkehrsweg 1 Spur
insbesondere für Bewegungs- und Warteflächen im Bereich des ÖV. E DIN 18030 gibt für die Bewegungsflächen entlang von Bahn- bzw. Bussteigkanten im Geltungsbereich der EBO eine Breite vor von mindestens	2,75 m				
für den Geltungsbereich der BOStrab und der StVO von 2,50 m.	2,50 m				
RAS 06 und EAÖ sehen gleichlautend für Bewegungsflächen entlang von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel eine Regelbreite vor von mindestens	3,00 m				
... für Haltestelleninseln von mindestens 2,50 m vor. An Umsteigehaltestellen und Doppelhaltestellen sowie bei Ausstattung mit Wetterschutteinrichtungen mit Sitzmöglichkeiten ist die Anlage von breiteren Bereichen empfehlenswert.	2,50 m				
Um eine ausreichende Bewegungsfreiheit und problemloses Ein- und Aussteigen zu gewährleisten, schlägt die EAÖ vor, eine Wartefläche von 1,50 m ² /Fahrgast anzubieten.	2,60 m	0,90 m	0,20 m	(Vorgabe) 1,50 m	0,75 m

Quelle: Sozialverband VDK Deutschland, Handbuch „Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung“, 2008 Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität GmbH (IbGM), Institut für Mobilität & Verkehr (imove) TU Kaiserslautern, Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung
http://www.vdk.de/deutschland/pages/service/20090/handbuch_barrierefreie_verkehrsraumgestaltung