



An alle Interessierten &
Beilage zum Protokoll
Steuerungskreis BS21
vom 18.10.2017

**Bürgerbeauftragte der
Stadt Stuttgart für
Stuttgart 21**
Ronja Griegel

Postanschrift
Hohe Straße 25
70176 Stuttgart
Telefon 0711 21680889
E-Mail: ronja.griegel@stuttgart.de

Stuttgart, 16. Oktober 2018

Betreff: Brandschutz Bahnhof Neubaustrecke (NBS)

Sehr geehrte Damen und Herren,

seit 2009 findet regelmäßig und mehrmals im Jahr ein „Runder Tisch“ im Rahmen des Steuerungskreises Barrierefreies Stuttgart 21 (BS S21) zwischen dem Bündnis Barrierefreies Stuttgart 21 - vertreten durch den Dachverband Integratives Planen und Bauen (DIPB) - und der Deutschen Bahn statt. An den Gesprächen sind zudem Vertreter der Projektpartner des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm (Land Baden Württemberg, Stadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart) beteiligt. Im Fokus steht dabei, alle im Rahmen des Großprojekts Stuttgart 21 neu zu gestaltenden Bahnhöfe barrierefrei auszubauen und damit insbesondere für Reisende mit Mobilitätseinschränkungen und Orientierungsschwierigkeiten bestmögliche Bedingungen sicherzustellen. Dies gilt nicht nur für die endgültigen Bauzustände der Bahnhöfe, sondern auch für die vielen Interimslösungen, die im Rahmen der Bauphase notwendig sind.

Im Kooperationsvertrag haben sich der DIPB und die Bahn ausdrücklich dazu verpflichtet, die Interessen des jeweils anderen Partners anzuerkennen und unterschiedliche Positionen fair auszutragen. Strittige Themen werden proaktiv angegangen und kontroverse Standpunkte diskutiert - das Ringen um einen Kompromiss oder eine einvernehmliche Lösung steht dabei immer im Vordergrund.

Durch die gemeinsame Zusammenarbeit konnten seit 2009 im Interesse der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zahlreiche Ideen und Verbesserungsvorschläge in der Planung berücksichtigt werden, die über das gesetzliche Maß hinausgehen. Auch wurde das Brandschutzkonzept im neuen Hauptbahnhof Stuttgart angepasst: Menschen mit Mobilitätseinschränkungen können im Brandereignis die Aufzüge im Bereich der Verbindungsstege weiter nutzen und sich eigenständig retten.

Für den Bahnhof Neubaustrecke (NBS) hat die Bahn ein Brandschutzkonzept erarbeitet. Seit Januar 2015 wird darüber im Steuerungskreis Barrierefreies Stuttgart 21 (BS S21) und weiterführenden separaten Arbeitskreisfachgesprächen diskutiert. Trotz intensiven Bemühens wurde bisher keine einvernehmliche Lösung gefunden, mit der beide Gesprächsparteien gleichermaßen zufrieden gewesen wären. Deshalb haben sich beide Parteien im Mai 2018 darauf verständigt, ihre unterschiedlichen Positionen und Argumentationen zum Thema Brandschutzkonzept für den Bahnhof Neubaustrecke (NBS) schriftlich festzuhalten.

Diese trage ich in meiner Funktion als Bürgerbeauftragte im Folgenden zusammen.

Brandschutz im Bahnhof Neubaustrecke (NBS)

Das Brandschutzkonzept der Bahn im Bahnhof NBS sieht für Menschen ohne Mobilitätseinschränkungen den Rettungsweg über Fluchttreppenhäuser vor, die an die Geländeoberfläche führen. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist der Rettungsweg zum sicheren Bereich des benachbarten Bahnsteiges in einem anderen Brandabschnitt vorgesehen. Die für alle Reisenden zugänglichen Aufzugsgruppen werden im Verrauchungsfall durch Brandschott abgesichert und sind somit im Brandereignis nicht nutzbar. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind angehalten, in ausgewiesenen Bereichen auf das Eintreffen der Feuerwehr zu warten. Von dort werden sie mittels Feuerwehraufzügen, die als Schnellaufzüge ausgelegt sind, durch die Rettungskräfte evakuiert.

Dieses Konzept ist mit der zuständigen Feuerwehr abgestimmt. An dem Treffen mit der Feuerwehr haben beide Parteien teilgenommen.

Die Position des DIPB

Der DIPB beanstandet das Konzept und besteht darauf, dass im Brandfall die Aufzüge für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen auch im Bahnhof NBS weiterhin nutzbar sind – ähnlich wie im neuen Hauptbahnhof Stuttgart. Grund für diese Forderung ist der Inklusionsgedanke und die Selbstbestimmung. Der DIPB forderte daher in zahlreichen Gesprächen, das Brandschutzkonzept im Bahnhof NBS solle die Eigenrettung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ermöglichen bzw. vorsehen, z.B. durch den Einsatz von Sicherheitsaufzügen nach VDI 6017.

Des Weiteren stellt der DIPB die Wegeleitung des NBS im Evakuierungsfall in Frage. Für Menschen mit eingeschränktem Hörvermögen sind - nach Aussage des DIPB - die Lautsprecherdurchsagen nicht zu verstehen. Die geplanten, brandortabhängigen Fluchtwegkennzeichnungen geben somit keine eindeutige Information. „Die gesprochene Information der Lautsprecherdurchsage ist zur Umsetzung des 2-Sinne-Prinzips nach DIN 18040-1 auch visuell darzustellen“, so der DIPB. Für Menschen mit eingeschränktem Hörvermögen wären Blitzleuchten an den Notausgängen erforderlich.

Weiterhin ist für Menschen mit eingeschränkter Mobilität eine eindeutige Wegeleitung zu den Aufzügen bzw. den Aufstellflächen erforderlich, da sie dem Personenstrom Richtung Fluchttreppenhäusern entgegengesetzt liegen.

Deshalb sieht der DIPB in dem Brandschutzkonzept für den Bahnhof NBS den Grundsatz einer allgemein üblichen Zugänglichkeit und Nutzbarkeit im Sinne des §4 Behindertengleichstellungsgesetz als nicht erfüllt an, da auch im Brandfall sichere Aufzugsverbindungen bestehen müssten und das Auffinden der Aufstellflächen nicht sichergestellt werden kann.

Der DIPB hält seine Forderung weiterhin aufrecht. Zitat DIPB: „Ein Konzept, dass auf Fremdrettung beruht ist weder zeitgemäß, noch erleichtert es den Rettungskräften die Arbeit.“

Die Position der Bahn

Diese Auffassung wird seitens der Bahn nicht geteilt. Die Bahn erwidert (Zitat): „Das Konzept der Fremdrettung z.B. in mehrstöckigen Gebäuden aber auch Bahnhöfen der DB erfüllt prinzipiell den Gesetzestatbestand. Die Forderung des DIPB, Eigenrettung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Rahmen der Bahnhöfe des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm zu ermöglichen, ist verständlich, geht jedoch weit über die auf Konzernebene getroffenen Vereinbarungen zwischen der DB und den auf Bundesebene aktiven Verbänden der Personen mit Mobilitätseinschränkungen hinaus.“

Die Wegeleitung im Ereignisfall wird im Zweisinnensystem umgesetzt. Es gibt Sprachansagen und optische Kennzeichnung. Wie differenziert diese gestaltet werden müssen bzw. können ist im Rahmen der gemeinsamen Gespräche mit dem DIPB zur Ausführungsplanung weitergehend zu konkretisieren. Grundsätzlich führt schon die Wegeleitung in den angrenzenden benachbarten Brandabschnitt zu einem überdurchschnittlichen Sicherheitsniveau.

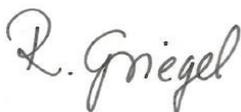
Die Bahn erläutert anhand des folgenden Szenario ihre Position: Bei einem Weiterbetrieb der Aufzüge im Brandfall im Bahnhof NBS muss davon ausgegangen werden, dass auch zahlreiche Personen ohne Mobilitätseinschränkungen versuchen werden, den Fluchtweg über die Aufzüge anzutreten, anstatt über die Treppe. Dies hätte die Bildung von Personentrauben vor den Aufzügen zufolge. Da höchstwahrscheinlich viele Menschen versuchen werden, in den Aufzug zu drängen, ist davon auszugehen, dass die lichtschrangesteuerten Aufzugstüren nicht schließen werden. Ein unnötig langes Aufhalten auf der Bahnsteigebene wäre die Folge, worin dann auch eine Behinderung der Fremdrettungskräfte begründet wäre. Durch diese Behinderungen würden die Fremdrettungszeiten für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und der übrigen zu Evakuierenden erheblich in Frage stehen. Deshalb kann die Bahn es nicht verantworten, die Evakuierung für alle Reisenden in einem hohem Maße zu erschweren und zusätzliche Risiken zu schaffen, wenn mit dem vorliegenden Brandschutzkonzept eine hohe Sicherheit für Personen mit Mobilitätseinschränkungen durch den Aufenthalt in einem benachbarten, sicheren Brandabschnitt geschaffen werden kann.

Gemäß den Ausführungen der Bahn sei auch die Situation am Bahnhof NBS nicht vergleichbar mit der im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof, wo dem Weiterbetrieb der Aufzüge zur Selbstrettung von Personen mit Mobilitätseinschränkungen nur auf Grund der speziellen, örtlichen Umstände zugestimmt wurde. Im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof können im Brandereignis die zur Evakuierung zur Verfügung stehenden Stege augenscheinlich bis zum Ausgang wahrgenommen werden. In Anbetracht der überschaubaren Weglängen ist somit nicht davon auszugehen, dass gehfähige Personen bei einem Brandereignis sich zu den Aufzügen begeben werden. Zudem liegen die Treppen deutlich vor den Aufzügen, so dass gehfähige Personen diese zuerst wahrnehmen und nutzen werden.

Die Bahn versteht und respektiert den Wunsch des DIPB nach Eigenrettung im Brandereignis, doch im Bahnhof NBS sieht sie sich nicht in der Lage, diesem Wunsch im Hinblick auf die möglichst größte Sicherheit für alle Reisenden zu entsprechen. Die Bahn bittet um Verständnis, zumal auch ihr, als Vorhabensträgerin, die Verantwortung für die Planung des Brandschutzes und Sicherheit der Reisenden obliegt.

Als Bürgerbeauftragte der Landeshauptstadt Stuttgart möchte ich Ihnen mitteilen, dass es nicht meine Aufgabe ist, diese Positionen zu bewerten. Sollten Sie jedoch weitere Informationen zu diesem Thema oder generell zum Steuerungskreis Barrierefreies Stuttgart 21 wünschen, stehe ich Ihnen sehr gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Ronja Griegel