

Stuttgart 21 – ankommen, reinkommen, klarkommen???

Fragen der LAG SELBSTHILFE Baden-Württemberg e.V. an die Mitglieder des Bündnis „Barrierefreies Stuttgart 21 (BS21)“

Die folgenden Fragen wurden allen Mitgliedern als Fragebogen zugesendet. Geantwortet haben Cornelia Single von der *Initiative BarriereFrei*, Oliver Appel vom *Bündnis barrierefreies Stuttgart 21* und Helmut Müller vom *Dachverband Integratives Planen und Bauen (DIPB)*.

Hubert Seiter (Vorsitzender der LAG SELBSTHILFE Baden-Württemberg e.V.):
Wie gelang es 2010 in der damals doch sehr "aufgeheizten Stimmung", das "Bündnis barrierefreies Stuttgart 21" zu schmieden und viele Vertreterinnen und Vertreter von sehr unterschiedlich aufgestellten Behindertenverbänden an einen runden Tisch zu bekommen?

Cornelia Single (Initiative BarriereFrei):

Bei allen Großprojekt-Planungen müssen Behindertenverbände eingebunden werden. So kam die Bahn wohl auf den DIPB.

Bei einer DB-Veranstaltung zur Barrierefreiheit bei S21 im Januar 2011 im Stuttgarter Rathaus (<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-ist-der-neue-bahnhof-behindertengerecht.1135392e-67af-41b6-87c8-4f8a08324db7.html>) hatte ich mich zu Wort gemeldet und wurde anschließend von Herrn Helmut Müller, Geschäftsführer des DIPB, zu den Sitzungen eingeladen.

Die IniBa (Initiative BarriereFrei) bestand aus recht wenigen, wechselnden und dann aus verschiedenen Gründen „wegbrechenden“ Mitgliedern. Nur eine Hand voll Mitglieder waren überaus tatkräftig unterwegs.

Oliver Appel (Vorsitzender des Beirates "Bündnis BS21 im DIPB“):

Uns war 2010 bewusst, dass es wichtig sein wird, den Verantwortlichen dieses Projektes mit einer Stimme entgegen zu treten, und ein sehr langer Atem benötigt wird. Sonst würden die Betroffenen gegeneinander ausgespielt und es kommt keine konstruktive Zusammenarbeit zustande.

Ausschlaggebend war vielleicht die lange Erfahrung die wir bei der Beratung zur Barrierefreiheit von anderen Projekten, wie z.B. der neuen Messe, gesammelt haben. Wir haben bei aller berechtigten Kritik an S21 versucht die Emotionen raus zu lassen, die Probleme sachlich zu betrachten und uns neutral zu verhalten.

Egal ob S21, K21 oder sonst eine Variante umgesetzt wird. Aufgabe und Ziel war und ist für uns: Egal was gebaut wird, barrierefrei muss es sein. Dies bedarf aber auch immer noch der Einflussnahme durch die Fachverbänden aus dem Bereich der Menschen mit Behinderung.

Helmut Müller (Vorsitzender Dachverband Integratives Planen und Bauen - DIPB)

Es gab mehrere Kontakte im Vorfeld zu den Bündnisversammlungen und da waren wir uns schnell einige über das, was wir nicht wollten:

- Erstens das übliche Abserviert-Werden, wenn man Beratung in Sachen Barrierefreiheit macht.
- Zweitens, dass gerade in der Polarisierung um das Baukonzept des Bahnhofs die Barrierefreiheit völlig „hinten runter fällt“.

Das „Abserviert-Werden“ geht im besten Fall so: Man setzt sich mit den Planern, Bauherren usw. zusammen und alle sind besten Willens. Ein, zwei, drei Jahre später ist die Realisierung eine ganz andere. Warum ist das so?

Weil in einem jahrelangen Planungs- und Ausführungsprozess tausend komplexe Fragen auftauchen und dabei ständig das Thema Barrierefreiheit mitbedacht werden müsste, aber nicht wird. Das schafft aber kein einzelner Verband, sich so ständig und so aufdringlich einzumischen, dass Barrierefreiheit auf der Tagesordnung bleibt. Das war der gute Fall.

Der schlechte wäre, dass die Bauverantwortlichen mit verschiedenen Gruppierungen sprechen, die verschiedene Konzepte von Barrierefreiheit haben. Dann kann man diese wunderbar gegeneinander ausspielen.

Deshalb waren wir uns gerade vor der enormen Zeitspanne, in der man das Projekt begleiten muss schnell einig, dass eine völlig andere, eine kontinuierliche und nachhaltige Herangehensweise gefunden werden musste.

So kam das Bündnis zu Stand und die dann folgende klare vertragliche Vereinbarung mit der Bahn über die Interessenvertretung, die Kommunikationsabläufe, aber auch über die letztliche Entscheidungskompetenz, die natürlich bei der Bahn blieb.

(http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/uploads/tx_smediamediathek/20121121-Kooperationsvereinbarung_Barrierefreie_S21_Bahnhoefe-DIPB.pdf)

Seiter:

Die wichtigsten Fragen, die an uns immer wieder herangetragen werden, betreffen das Notfallkonzept des neuen Stuttgarter Hauptbahnhof. Hand auf's Herz: Sind Sie als fachlicher Experte und/oder als "Experte in eigener Sache" mit den gefundenen Lösungen zufrieden?

Single:

Wie kann man sich mit einer schlechteren Alternative begnügen? Der aktuelle Bahnhof ist diesbezüglich nicht zu toppen: Qualm zieht ohne weiteres ab und ein barrierefreier Fluchtweg ist durch den Nordausgang vorhanden.

Anmerken möchte ich noch, dass der Stuttgarter Bahnhof über viele Jahre hinweg, - wohl seit der Idee, an Immobilien auf dem Gleisbett verdienen zu können und der Absicht, den Bahnhof unter die Erde zu legen, - nicht renoviert und barrierefrei nachgerüstet worden. Die Bahn kassierte über ein Jahrzehnt Geld dafür, was aber anderweitig „verbraten“ wurde.

Appel:

Besonders die Diskussion um den Brandschutz wird sehr emotional und teilweise unsachlich geführt. Hier werden extreme Ängste geschürt. Eines ist aber auch aus meiner Sicht sicher: Bei einem oberirdischen Halt hätte man wohl weniger Probleme.

Wir müssen schauen wo wir eigentlich herkommen. Ich erinnere daran, wie das ursprüngliche Konzept aussah: Hier ging es ausschließlich um Fremdrettung. D.h. es brennt und wer nicht selbst flüchten kann, wartet auf die Feuerwehr.

Ein Prinzip, das auch heute noch bei vielen Brandschutzkonzepten Standard ist. Aber warum sollen die Aufzüge nicht länger betrieben werden können, wenn diese nicht gefährdet sind, verraucht zu werden? Das Abschalten der Aufzüge im Brandfall ist anachronistisch. Es gibt mittlerweile technische Lösungen, die den Weiterbetrieb ermöglichen. Diese Steuerung der Aufzüge im Tiefbahnhof wurde von der Bahn nach mehreren Gesprächen vereinbart.

Erst wenn dann kein Aufzug mehr wegen Verrauchung und Feuer genutzt werden kann, greift der zweite Rettungsweg. An den Bahnsteigenden befinden sich Fluchttreppenhäuser, über die man zu Fuß auf die Geländeebene flüchten kann oder mit einer Mobilitätseinschränkung tatsächlich auf die Feuerwehr warten muss. Ich habe also als ersten Rettungsweg trotz Handicap die Möglichkeit

mich selbst zu retten. Erst als zweiter Rettungsweg greift die oft praktizierte Fremdrettung. So gesehen: ja, ich bin zufrieden mit der Lösung.

Müller:

Das, was man bei jeder Bauberatung wissen muss, ist, dass es ein enorm dicht gewebtes Netz von Vorschriften gibt. Deshalb gibt es auch für Barrierefreiheit Normen, die eingehalten werden müssen. Darauf zu achten ist das eine. Es gibt aber auch manches, was wünschenswert wäre. Eventuell ist das aus ganz anderen Gründen überhaupt nicht zulässig. Wenn eine gute Idee mit so wichtigen Dingen kollidiert wie mit Brandschutz, Wärmedämmung, Statik usw., dann kann man sich das abschwächen. Wenn nicht kann man verhandeln. Das haben wir gemacht.

Stufe 1: Sind die Normen für Barrierefreiheit eingehalten?

Da können wir sagen: Ja, alles, was Vorschrift ist, wurde bisher beachtet.

Stufe 2: Wurde auch sonst auf die Belange von Menschen mit Behinderung Rücksicht genommen?

Da müssen wir sagen: Nur zum Teil. Sie sprachen das Entfluchtungskonzept an. Dort hat das Bündnis einen klassischen Sieg errungen. Es war nämlich geplant, dass die Aufzüge im Brandfall abgeschaltet werden. So ist das in jeder Stadtbahn- oder S-Bahn-Station und auch in jeder Kaufhaus-UG-Abteilung. Nicht aber im zukünftigen Bahnhof Stuttgart.

Wir haben jahrelang gefragt: Wollt ihr jeden Rollstuhl- und Rollator-Fahrer da unten sitzen lassen, bis einer kommt und ihn holt? Die Antwort war jahrelang: „Ja, hier gilt nach den Vorschriften das Prinzip der Fremdrettung.“ Inzwischen konnten wir durchsetzen, dass die Aufzüge eine neuartige Sensorik und Schaltung bekommen und es wird sichergestellt, dass nur die Aufzüge abgeschaltet werden, die verraucht sind oder in eine verrauchte Zone fahren. Das ist normalerweise gar nicht erlaubt. Deshalb braucht es dafür eine Sondergenehmigung.

Seiter:

Konkret, was konnte das Bündnis im Laufe des Planungsverfahrens bzw. jetzt bei der Bauausführung an positiven Änderungen für Menschen mit Handicap einbringen und wenn nötig auch durchsetzen?

Single:

Soweit ich das beurteilen kann, konnte sich Winfried Specht, Vertreter eines/der Blinden-Verband/Verbände, sehr, sehr erfolgreich einbringen.

Der DIPB forderte bereits für die Interimszeit einen zusätzlichen Aufzug im bestehenden Bahnhof. Auch die Zuwege bei S21 wurden mitgestaltet, soweit ich informiert bin. Sicherlich wurde das eine oder andere eingebracht. Das wird der DIPB sicher auflisten.

Appel:

Es fing 2011 mit der Unterzeichnung einer Kooperationsvereinbarung an. Hierin haben sich die Projektbeteiligten und der DIPB mit dem Ziel eines barrierefreien Bahnhofs zur Zusammenarbeit verpflichtet. Konkretes Ergebnis ist z.B. ein direkter Verbindungsgang von der Verteilerebene C zur Haltestelle Staatsgalerie, falls der Aufzug zur Geländeebene ausfällt.

Des Weiteren sind die bereits erwähnten Fluchttreppenhäuser auch ein Ergebnis aus unserer Zusammenarbeit. Darüber hinaus konnten wir auch durchsetzen, dass der auch für den Tiefbahnhof vorgesehene einzige Aufzug aus der Bahnhofshalle zur S-Bahn, durch vier Aufzüge ersetzt wird. Dieses nicht nur für Rollstuhlfahrer oder Kinderwagenschieber ärgerliche Nadelöhr wird endlich optimiert.

Weiterhin ist im Gespräch, einen neuen Aufzug, vom Arnulf-Klett-Platz zum Gleis 1 der Stadtbahn, zu führen. Bisher musste man wirre Umwege in Kauf nehmen. Wir haben das Leitsystem für blinde und sehbehinderte Menschen für den neuen Bahnhof bereits abstimmen können.

Überhaupt konnten wir die Planer für die Barrierefreiheit auch während der Bauzeit sensibilisieren. Als Ergebnis ist hier das Blindenleitsystem im Interimsbahnhof zu erwähnen.

Für die anstehenden Umbauarbeiten im Bonatzbau ist die Bahn von sich aus darauf gekommen, dass ein Aufzug vom Arnulf-Klett-Platz in die jetzige Bahnhofshalle durchaus sinnvoll wäre (das hätte man aber auch vor 30 Jahren schon machen können). Weiterhin geht es aber auch um die Haltestellen Feuerbach, Mitnachtstraße und Flughafen.

Müller:

Die Frage sprengt natürlich den Rahmen dieses Interviews, wir hatten ja seit 2012 unzählige Sitzungen, Arbeitsgruppen und Vor-Ort-Termine. Aber ein paar Beispiele:

Interimsbahnhof:

Zunächst hieß es: Ja der Neubau soll barrierefrei werden, aber für die Interimslösung (bis 20XX!!!), da geht das natürlich nicht. Es ging doch. Jeder kann sich überzeugen: Wir haben vorschriftsmäßige Barrierefreiheit durchgesetzt, Blindenleitlinien inbegriffen, wenn auch vielleicht nicht alles Gold-Standard hat.

Abgang zur S-Bahn:

Hier war für Reisende ein spezieller Treppenabgang von den Bahnsteigen zur S-Bahn geplant, während für Menschen mit Mobilitätseinschränkung eine völlig andere, schwer auffindbare Route mit einem Aufzug (!) vorgesehen war. Da haben wir gesagt, die Trennung der Wege widerspricht der Barrierefreiheit (§ 4 BGG). Jetzt wird es eine für alle gleiche Lösung mit vier Aufzügen geben.

Ausgang Süd:

Hier war geplant, dass alle entweder über Treppe oder mit dem Aufzug zum Ausgang kommen. Da haben wir gesagt: Und was ist mit Mobilitätsbeeinträchtigten, wenn der Aufzug ausfällt? Das war lange ungelöst, weil die Bahn unserem Vorschlag zu einem Durchbruch zur Stadtbahnhaltestelle nicht folgen wollte. Betroffene hätten dann einen wahnsinnigen Umweg bewältigen müssen. Jetzt gibt es die Zusage, dass für diese Fälle der Durchbruch geschaffen und geöffnet wird.

Seiter:

Gibt es auch Beispiele, wo Sie sich mit besseren Lösungsalternativen für Menschen mit Handicap nicht durchsetzen konnten?

Single:

Realistisch gesehen: An den von uns bemängelten Bahnsteig-Engstellen ließe sich nichts ändern, da der S21-Bahnhof in die 80 m breite Schneise zwischen LBBW und Schalterhalle gezwängt werden muss. Das erforderliche Gefälle lässt sich nicht verändern und mangelnde Fluchtwege bleiben.

Appel:

Das stimmt leider. So konnten wir den 2,04 m engen Durchgang auf den Bahnsteigen nicht verhindern. Dieser liegt innerhalb der europäischen Toleranzen. Außerdem ist die Direktverbindung von den Fernbahnsteigen zur S-Bahn nur zu Fuß zu begehen.

Menschen, die mit Rollstuhl unterwegs sind, müssen den Weg über die Bahnhofshalle mittels zwei

Aufzügen nutzen. Die Weglänge ist für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zwar in etwa die gleiche, aber etwas umständlicher.

In der Haltestelle Flughafen beißen wir mit unseren Vorstellungen des Brandschutzes auf Granit. Hier sieht das Konzept der Bahn eine sogenannte horizontale Verschiebung auf den mit Brandschotts abgesicherten Nachbarbahnsteig vor. Erst die Feuerwehr setzt die Aufzüge wieder in Gang und evakuiert Fahrgäste mit Behinderung aus der 27 m tiefen Haltestelle. Wir hätten uns auch hier den Weiterbetrieb der Aufzüge gewünscht. Dies lehnt die Bahn ab. Sie befürchtet, dass die Aufzüge wegen der großen Tieflage des Bahnhofes von „normalen“ Fahrgästen verstopft würden. Eine Befürchtung die man am Durchgangsbahnhof nicht teilt, da man nur eine Treppe zum Ausgang nehmen müsse.

Müller:

Wie gesagt, nicht im Bereich der zwingend geltenden Vorschriften. Aber natürlich gibt es viele Wünsche, wo wir uns eine bessere Lösung, insbesondere mehr Platz vorstellen könnten. Viele Änderungen und Verbesserungen im Kleinen sind natürlich dadurch unmöglich, dass der Kostenrahmen politisch sehr im Fokus steht.

Im Großen denken sicher viele gleich an den Bahnhof Flughafen/Messe. Da ist das Konzept viel starrer aufgrund der sehr tiefen und beengten Lage und flexible Lösungen werden viel schwieriger sein. Aber diese Lösung wurde ganz klar aus Kostengründen vorgezogen. Dabei geht es natürlich um Millionen.

Seiter:

Bei der Forderung bzw. Durchsetzung von Forderungen i.S. "Barrierefreiheit" wird uns Verbänden ja oft vorgehalten: "zu idealistisch, zu egoistisch, zu weltfremd und vor allem viel zu teuer". Hat das - vor allem Letzteres - bei der Arbeit im Beirat und bei der Auseinandersetzung mit den Planern usw. auch eine Rolle gespielt?

Single:

Wir – meist zwei Mitglieder der IniBa, aus der S21-Gegnerschaft entstanden – haben seither an Sitzungen teilgenommen und wir waren, so schien es, die einzigen (außer Herr Specht), die sich intensivst informiert hatten und konkrete Fragen bzw. Forderungen einbringen konnten.

Wir empfanden, dass der DIPB zwar die gravierenden „barriere-vollen“ Mängeln erkennt, sich aber hilflos fühlte. Man nahm „Anregungen „mit in die „Steuerungsgruppe“ und trug sie schließlich im „Lenkungsreis“ bei den Bahnvertretern vor. Schließlich ging man achselzuckend nach Hause mit dem Gefühl: „Wir haben es versucht...“

Appel:

Zu hohe Kosten lasse ich als Argument nicht gelten. Wenn man Barrierefreiheit frühzeitig berücksichtigt, kostet es nicht mehr. Und man muss sich immer vor Augen führen, dass Barrierefreiheit die Grundvoraussetzung für viele Menschen ist, um überhaupt am Leben teil zu haben.

Für alle Menschen ist Barrierefreiheit aber ein Komfort. Bei der Umsetzung ist aber noch immer Überzeugungsarbeit gefordert. Es ist eine Frage der Kommunikation. Hier treffen berechnigte Forderungen betroffener Menschen, die sehr unterschiedlich sein können, auf Ingenieure, die eine sehr technische Sprache haben. Und die tun sich manchmal schwer mit den Forderungen. Nicht weil sie nicht wollen, oder es zu teuer ist, sondern weil die Bedürfnisse nicht immer verstanden werden.

Ich habe seit längerem bei unseren regelmäßigen Gesprächen mit den Projektbeteiligten den Eindruck gewonnen, dass man sich auf Augenhöhe begegnet. Dass das Verständnis gegenseitig vorhanden ist und man respektvoll um Lösungen ringt. Das fällt zum Beispiel auf, wenn komplexe Planungen so kommuniziert werden, dass es auch für nicht sehende Teilnehmer verständlich wird.

Wenn dies auch nicht immer einfach ist. Dies macht aber auch nochmal die Notwendigkeit unserer Arbeit deutlich. Unabhängig, ob man Projektbefürworter oder –gegner ist.

Müller:

Unter den Voraussetzungen einer frühzeitigen Berücksichtigung in der Planung kann man meistens sinnvolle Lösungen finden.

Nach unserer Beobachtung hat sich das Problem durch die merklich alternde Gesellschaft etwas entschärft. Das muss schon ein Trottel von Bauherr oder Architekt sein, der heute noch fragt, ob Barrierefreiheit notwendig ist.

Und bei den Kosten ist es oft so, dass sie nur dann explodieren, wenn vorher falsch geplant wurde. Wenn man Lösungen findet, stellt man oft fest, dass Barrierefreiheit für die einen auch Komfort für die anderen bedeutet. Unterm Strich lohnt es sich deshalb immer.

Seiter:

Welche der beteiligten Institutionen waren dabei die "härtesten/unnachgiebigsten Brocken"?

Single:

Nicht „härtester/unnachgiebigster Brocken“, aber intensiv mitarbeitend, berücksichtigt und Erfolg erzielend war Winfried Specht, ursprünglich wohl durch einen Blinden-Verband, der schon in meinem ersten Protokoll als Mitglied des DIPB aufgeführt wird.

Auf die Antwort der anderen Behindertenverbände bin ich sehr gespannt. Die Gesichter wechselten stetig. Und ob uns jemand namentlich benennen kann oder unsere „Organisation“, bleibt die Frage.

Müller:

In den Bündnisversammlungen wurde immer kontrovers diskutiert. Zu Beginn waren auch Leute von der Bahn dabei und haben mitbekommen, wie teilweise unterschiedlich die Meinungen waren.

Und natürlich schwappte der Grundkonflikt um den Bahnhof in die Diskussion mit hinein. Manche waren der Meinung, für Barrierefreiheit einzutreten sei Verrat am Stuttgart-21-Protest. Unsere Haltung war immer: Egal, was gebaut wird – wir wollen das Wie beeinflussen und die Antwort darauf muss sein: Barrierefrei!

Seiter:

Wären bessere Ergebnisse erzielbar gewesen, wenn wir, die Behindertenverbände, uns noch mehr, noch entschiedener und wenn nötig auch öffentlich in die Diskussion eingemischt hätten?

Single:

Es wäre wünschenswert gewesen, die Mängel gleich zu Beginn zumindest weit und breit öffentlich zu machen, um noch Weichen stellen zu können.

Ob das Projekt hätte gekippt werden können, muss ich dann aber leider doch bezweifeln. Schließlich werden wir von der Wirtschaft regiert !!!

Appel:

Die Planungen zu S21 haben ja schon lange vor der UN-BRK begonnen. Wie dann die Umsetzung konkret wurde, haben sich viele Menschen auf einmal sehr emotional um Themen gekümmert, die ihnen bei vergleichbaren Projekten völlig egal waren.

Wieso gibt es vier verschiedene Fahrzeughöhen bei der Bahn? Oder wie ist denn das Brandschutzkonzept von S-Bahn-Haltestellen? Sind wir mal ehrlich: es interessiert niemanden. Im neuen Bahnhof sind wir aber alle dem Tode geweiht. Hier ist ein breites Bündnis erforderlich, um langfristige Verbesserungen zu erzielen, nicht nur an diesem einen Bahnhof.

Müller:

Wir waren uns immer der Möglichkeit bewusst, die Bündnispartner um Hilfe zu rufen und wir sind sicher, wir haben bis heute diese Option. Die Baustelle hat ja nach wie vor große Aufmerksamkeit.

Wenn die Behindertenverbände geschlossen die Stimme erheben würden, wäre was los. Derzeit gibt es dazu keinen Grund. Allerdings ist ja ganz vieles von der genauen Ausgestaltung noch offen. Da liegt auch noch viel Arbeit vor uns und es kann noch vieles schief gehen. Wir dürfen uns noch längst nicht zurücklehnen!

Seiter:

Im Klartext: Haben wir es versäumt, noch nachdrücklicher darauf hinzuweisen, dass die UN-Behindertenrechtskonvention nicht nur mehr Rechte für sehr wenige Schwerstbehinderte einfordert, sondern dass Barrierefreiheit insgesamt mehr als 30 % der immer älter werdenden Gesellschaft zu Gute kommen: Den älteren Menschen mit Rollator oder am Stock, jungen Müttern/Vätern mit Kinderwagen usw.?

Single:

Seitens des DIPB auf breiter Linie versäumt: JA !!!

Man kann schon sagen: Es wurde totgeschwiegen. Das Thema war in den Sitzungen kein Thema. Ich erdreistete mich mehrmals, die Zahlen des Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie zur Sprache zu bringen. Sie waren dem DIPB nicht bekannt.

Müller:

Wie gesagt, wir sind in dem Prozess der laufenden Abstimmung. Bis das letzte WC und die letzte Parkbank geplant und gebaut sind, vergeht noch viel Zeit. Wir freuen uns, dass das Engagement für die Arbeit im Bündnis wieder zunimmt. Das hilft, weiterhin kritisch zu schauen. Die Herausforderung ist – wie gesagt - in den verbleibenden Jahren wachsam und kritisch zu bleiben.

Seiter:

Die LAG SELBSTHILFE Baden-Württemberg hat gerade sog. "Wahlprüfsteine" für die bevorstehenden Kommunal- und Europawahlen verfasst. (siehe www.lag-selbsthilfe-bw.de) Das Thema "Barrierefreiheit" - nicht nur baulich! - ist dabei - 10 Jahre nach Inkrafttreten der UN-Behindertenkonvention - unser Hauptanliegen. Treffen wir mit unseren Forderungen in's Schwarze?

Single:

Damit kann ich mich aktuell leider nicht beschäftigen.

Appel:

Wie schon gesagt. Ohne Barrierefreiheit, keine Inklusion.

Müller:

Wir glauben, dass jeder, der sich für Barrierefreiheit einsetzt, einen Beitrag für ein besseres Leben ALLER in der Zukunft leistet. Deshalb finden wir es super, dass in den Wahlprüfsteinen die Barrierefreiheit an erster Stelle kommt. Sie fördert Selbständigkeit und Teilhabe unmittelbar. Die UN-BRK ist immer noch ein Papier für Fachleute. Das ist schade. Auch viele andere Anliegen hierin gehen alle an. Deshalb ist 10 Jahre UN-BRK genau der richtige Aufhänger!

Seiter: Vorgenommen haben wir uns in diesem Zusammenhang – gemeinsam mit unseren

Mitgliedsverbänden - auch Praxistests. Wir wollen gute und weniger gute Beispiele in Augenschein nehmen und dann öffentlich loben oder tadeln. Sind Sie bei einer öffentlichkeitswirksamen Begehung bzw. Befahrung des neuen Bahngeländes in Stuttgart und Umgebung dabei?

Single:

Soweit es mir möglich ist, gerne, wobei ich kein Mitglied des LAG bin.

Appel:

Wir haben vor die barrierefreie Begehung von 2016 zu wiederholen. Damals war das Interesse eher verhalten. Schade, weil egal wie man zu dem Bahnhof steht, es ist spannend. Einen neuen Termin haben wir allerdings noch nicht gefunden.

Müller:

Ja aber klar, immer!