

Sitzungsvorlage Nr. 178/2017

Verkehrsausschuss

am 25.01.2017



Verband Region
Stuttgart

25.01.2017 – VA-17817

006-VA-Ö –178/2017

zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 4

Bericht zur Barrierefreiheit in der S-Bahn

– u. a. Antrag der FDP-Fraktion vom 15.10.2015

I. Sachvortrag

a. Planungen Bahnsteigaufhöhungen

Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 06.05.2015 vordringliche Stationen für die Anpassung der Bahnsteighöhe auf 96 cm festgelegt. Es wurde beschlossen, angesichts des großen Umfangs der noch ausstehenden Maßnahmen und der Unsicherheiten bezüglich der Kosten und Finanzierung sich zunächst auf die höchstbewerteten Stationen zu konzentrieren. Für den Ausbau der Bahnsteighöhen sind dies neben Feuerbach die Stationen

Ludwigsburg	(Sonderlösung)
Rommelshausen	(partielle Erhöhung prüfen)
Esslingen-Mettingen	(partielle Erhöhung prüfen)
Esslingen (Neckar)	(Sonderlösung, offen)
Maubach	(partielle Erhöhung prüfen, Neubau der erhöhten Kante)

Ludwigsburg

Für die Station Ludwigsburg wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt, die die Möglichkeiten einer teilweisen Aufhöhung der Bahnsteigkanten der S-Bahn untersucht. Grundlage der Studie war eine Aufgabenstellung, die von der DB Station&Service AG entwickelt und mit den Beteiligten (Land und Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, DB Netz AG, Stadt Ludwigsburg und Verband Region Stuttgart) abgestimmt war und von der Voraussetzung ausgeht, dass einer Vollerhöhung der Bahnsteigkanten für die S-Bahn seitens der DB Netz AG und des Aufgabenträgers für den Regionalverkehr nicht zugestimmt wird.

Gleichwohl legen der Verband Region Stuttgart und die Stadt Ludwigsburg Wert darauf, dass das eigentliche Ziel der Barrierefreiheit am S-Bahnsteig bestmöglich nur durch eine Vollerhöhung erreicht werden kann. Mit einer Teilaufhöhung des S-Bahnsteigs wäre jedoch in einem kleinen Abschnitt jeweils am Bahnsteigende an der Zugspitze ein höhengleicher Einstieg in die S-Bahn für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste möglich. Mit dem technischen Ergebnis dieser Studie liegt somit keine Festlegung oder Zustimmung zur Vorzugsvariante der Teilaufhöhung der Bahnsteigkanten vor. Das technische Ergebnis der Studie beruht einschließlich der benannten Kostenschätzungen auf dem Stand 2013. Inzwischen hat die Stadt Ludwigsburg wegen der Renovierung der Aufzüge an der Unterführung zum S-Bahnsteig den Aufzug zum Francksteg wieder in Betrieb genommen, weitere städtebauliche und verkehrliche Planungen im Umfeld des Bahnhofs laufen. Durch die Machbarkeitsstudie wurden somit zwar wesentliche Erkenntnisse zur Teilaufhöhung der Bahnsteigkanten gewonnen, diese sind aber in weitergehenden Planungen neu zu bewerten. Weitere Planungsstufen erfordern die weitergehende Klärung der Bestallage für die Regionalverkehre, die Bedeutung der Zugänge zum Bahnsteig (westliche

Querung), die Finanzierungsbeteiligung aus Landes-GVFG und ggf. die Zustimmungsfähigkeit technischer Sonderlösungen durch das Eisenbahnbundesamt. Nur mit dieser Klärung können weitere Planungskosten zielgerichtet aufgewendet werden.

Rommelshausen

Für die Station Rommelshausen wurde zunächst eine Prüfung bei der DB Netz veranlasst, dass einer Bahnsteigerhöhung auf 96 cm wegen möglicher Gütertransporte mit Lademaßüberschreitung überhaupt zugestimmt wird. Mit dieser Bestätigung kann nun eine Planungsvereinbarung über die Leistungsphasen 1 und 2 bis zum Abschluss der Vorplanung geschlossen werden. Die Kosten der Planung stellt die DB dem VRS als pauschalen Zuschuss in Rechnung wie bereits bei Feuerbach vereinbart. Der Vertrag beschränkt sich jedoch auf die Leistungsphasen 1 und 2, da danach eine grundsätzliche Entscheidung über Vollerhöhung oder Teilaufhöhung zu fällen ist (im Unterschied zur Planungsvereinbarung Feuerbach, die Planungsleistungen bis zur Genehmigungsplanung einschließt.) Für eine Vollerhöhung der beiden Seitenbahnsteige werden die Gesamtkosten derzeit auf 3.420 T€ geschätzt (davon 2.788 T€ Baukosten, 632 T€ Planungskosten). Von den Planungskosten werden mit der Planungsvereinbarung 176 T€ in zwei Raten à 88T€ fällig (bei Vertragsabschluss und bei Vorlage des Vorentwurfsheftes). Darin inbegriffen ist auch die Vorplanung einer Teilaufhöhung, um diese hinsichtlich der Kosten und Funktionalität zu bewerten. Weiterhin ist es Bestandteil der Planungsvereinbarung zu prüfen, ob durch eine Reduzierung der Gleisüberhöhung (bei gleichbleibendem Radius) eine wesentliche Verbesserung der Einstiegsverhältnisse erreicht werden kann. Dies erklärt den erhöhten Planungskostenanteil der Leistungsphasen 1 und 2. Die Vorplanungskosten sind als pauschaler Zuschuss zu zahlen. Nach Vorlage des Vorentwurfsheftes ist über die Art der Aufhöhung zu entscheiden und die nötige Finanzierung (L-GVFG-Antrag der DB) zu sichern sowie die weitere Planung und Realisierung vertraglich zu fixieren.

Feuerbach

Für die Station Feuerbach, die ebenfalls für den schrittweise weiteren barrierefreien Ausbau der S-Bahn-Stationen in der Region Stuttgart als vorrangig beschlossen wurde, wurde bereits im Sommer 2014 eine Planungsvereinbarung für die Leistungsphasen 1-4 über einen Betrag von 455 T€ (vorläufiger Wert, zu aktualisieren nach der abschließenden Kostenberechnung aus der Entwurfs- und Genehmigungsplanung) zwischen der Region Stuttgart und der DB Station&Service AG abgeschlossen. Die DB hat die Planungen erstellt und einen Förderantrag nach L-GVFG an das Land gestellt, der noch nicht beschieden ist. Zwischenzeitlich wurde über eine Planungsvereinbarung mit pauschalierten Beträgen für die weiteren ausstehenden Leistungsphasen mit der DB verhandelt. Gemeinsame Grundlage war, dass die Bahnsteigerhöhung parallel zu den Baumaßnahmen für Stuttgart 21 in Feuerbach erfolgen sollte. Während der Verlegung der S-Bahnverkehre auf die Gleise 2 und 3 sollten sukzessive die fahrgastfreien Zeiträume für die Bahnsteigerhöhung genutzt werden. Die DB PSU sollte die bauliche Abwicklung an die für S21 tätige Arge beauftragen.

Dagegen teilte die DB S&S am 22.12.2016 einen neuen Sachverhalt mit. Das Angebot der in Feuerbach für S21 tätigen Arge liege nahezu doppelt so hoch wie die Kostenberechnung, die auch Grundlage des GVFG-Antrags war. Insbesondere die aufwendige Baustellenlogistik und Materialversorgung über Kräne, auf Grund der Insellage der Baustellen, wird vom Bauunternehmen zur Begründung der Mehrkosten herangezogen. Um einen Baubeginn am Hausbahnsteig im Februar 2017 gewährleisten zu können, benötigte die Arge noch vor Weihnachten die Zusage der DB. Diese konnte die DB S&S aufgrund der unerwartet hohen Kosten und der dafür fehlenden Finanzierungsgrundlagen nicht geben.

Eine Realisierung der Bahnsteigaufhöhung (Gleis 1 am Hausbahnsteig) im Rahmen des Baufensters der S21 Maßnahme ist somit nicht möglich. Die DB hat diese abgesagt, sie stellte aber in Aussicht, dass sich

die Bahnsteigerhöhung am Gleis 1 nach Fertigstellung von S21 baubetrieblich eintakten lasse, jedoch sei die Finanzierung dann neu zu regeln.

Um zumindest die Aufhöhung am Mittelbahnsteig ab Herbst 2017 im Zusammenhang mit S21 realisieren zu können, besteht ebenfalls noch dringender Klärungsbedarf über die technischen und finanziellen Rahmenbedingungen Anfang 2017. Die DB S&S hat dazu weitere Informationen und Termine Anfang 2017 angekündigt.

b. Antrag der FDP-Fraktion vom 25.10.2015

Auf Antrag der FDP-Fraktion vom 25.10.2015 wurde gemäß dem Beschluss der Regionalversammlung vom 09.12.2015 untersucht, welche mobilen und anderen Möglichkeiten die Verkehrsverbände in Deutschland nutzen, um einen barrierefreien Einstieg in ihre S-Bahnzüge zu ermöglichen, welche übertragbar sind und welche Kosten dadurch entstünden. Über die Kontakte in der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger für den SPNV wurden die Partner in dieser Organisation befragt. Folgende Organisationen beantworteten die Anfrage: Hamburger Verkehrsverbund; Verkehrsverbund Oberelbe (Dresden); Rhein-Main-Verkehrsverbund (Frankfurt); Verkehrsverbund Rhein-Ruhr; Verkehrsverbund Rhein Neckar (Mannheim); Bayerische Eisenbahngesellschaft (München und Nürnberg); Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg; Region Hannover; Nahverkehr Rheinland (NVR).

Im Ergebnis haben fast alle S-Bahnnetze jeweils zwei Bahnsteighöhen in unterschiedlichen Anteilen. Zur Überwindung des Höhenunterschieds wird in der Regel eine Anlegerampe im Fahrzeug mitgeführt. In Nordrhein-Westfalen werden Bahnsteige langfristig auf 76 cm Höhe ausgebaut. Bei Ausbauten auf 96cm müssen die technischen Voraussetzungen für den späteren Umbau auf 76 cm getroffen werden. Im Hamburger Netz werden auf der S3 nach Stade auch teilweise mobile Rampen am Bahnsteig eingesetzt, um den Unterschied zwischen Fahrzeugboden und Bahnsteig zu überbrücken. Am Bahnsteig aufgebrachte Rampen – wie im Antrag aus der Münchner U-Bahn beschrieben – werden in S-Bahnnetzen nicht eingesetzt.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.
2. Der Verkehrsausschuss stimmt der Finanzierungsvereinbarung zur Erstellung der Planung (HOAI-Leistungsphasen 1 und 2) für die Infrastrukturmaßnahme „S-Bahn-gerechte Aufhöhung der Bahnsteige Gleis 1 und 2 der Station Rommelshausen“ zu.
3. Der Antrag der FDP-Fraktion vom 25.10.2015 wird für erledigt erklärt.