



**Verband Region
Stuttgart**

Körperschaft
des öffentlichen Rechts

Pressestelle
Alexandra Aufmuth

Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

Telefon +49 (0)711 22759-15
Telefax +49 (0)711 22759-70

E-Mail: presse@region-stuttgart.org

Aktuell im Internet:
www.region-stuttgart.org

Presse-Information vom 22.07.2021

Region investiert weiter in Barrierefreiheit

Der Verband Region Stuttgart investiert rund 11,5 Millionen Euro für stufenlosen Einstieg in S-Bahn und kleine Teckbahn

10 STUTTGART: Die Deutsche Bahn hat im Juni 2021 in Stetten-Beinstein ihre Bauarbeiten abgeschlossen: Nun sind alle Stationen der S-Bahn Stuttgart für die Fahrgäste stufenfrei erreichbar. Darüber hinaus sollen die Bahnsteige, insbesondere der Abstand zwischen Bahnsteigkante und S-Bahn-Fahrzeugen, schnellstmöglich so angepasst werden, dass ein Ein- und Ausstieg an allen S-Bahn-Stationen niveaugleich möglich ist. Vor diesem Hintergrund hat der Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart in seiner Sitzung am Mittwoch einstimmig bei einer Enthaltung Investitionen in Höhe von bis zu 11,5 Millionen Euro verabschiedet. Mit den Geldern soll die Planung und Umsetzung zum stufenlosen Einstieg an zunächst elf S-Bahn-Stationen und an sechs Stationen der kleinen Teckbahn vorangetrieben werden. Darüber hinaus diskutierte der Ausschuss über die Perspektiven der Umsetzung aller nötigen und wünschenswerten Maßnahmen für eine uneingeschränkte Nutzungsmöglichkeit der S-Bahn und die Verbesserung der Mobilitätschancen insgesamt.

20 Michael Groh, Leiter Regionalbereich Südwest der DB Station&Service AG, erläuterte den aktuellen Stand der Planungen und Arbeiten. Er zeigte sich zuversichtlich, bis 2035 alle 32 Stationen, deren Bahnsteige angepasst werden müssen, weitreichend barrierefrei ausrüsten zu können. Die Barrierefreiheit sei verbindlich definiert. Dafür sei in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Behindertenrat und den verschiedenen Nutzergruppen ein Kriterienkatalog erarbeitet worden. „Während der Schwerpunkt in der Vergangenheit auf der Stufenfreiheit lag und wir bei den Kriterien für Anzeige und Akustik schon immer recht gut ausgestattet waren, geht es nun verstärkt um taktile Leitsysteme.“ Diese würden bereits im Rahmen der Bahnsteigerhöhungen mit
30 umgesetzt.

Maßnahmen im Detail

Insgesamt rund 5,7 Millionen Euro investiert die Region für Planungsmaßnahmen an den Stationen Esslingen am Neckar, Kornwestheim, Backnang, Zuffenhausen,

Oberesslingen, Zell, Obertürkheim und Altbach. In Mettingen und Maubach ist die Vorentwurfsplanung bereits abgeschlossen. Hier investiert die Region rund 380.000 Euro in die weitere Planung. Am Standort Rommelshausen ist die Planung bereits abgeschlossen. Um die Aufhöhung der Bahnsteige bis 2023 umsetzen zu können, soll der entsprechende Finanzierungsvertrag dem Verkehrsausschuss nach der Sommerpause zur Abstimmung vorgelegt werden. Im Sinne einer Prozessoptimierung verständigten sich die DB Station&Service und der Verband Region Stuttgart zudem auf projektbeschleunigende Maßnahmen. Dazu sollen Vertragswerke stärker gebündelt und Genehmigungs- und Förderungsprozesse vom Unterzeichnungszeitpunkt der Vertragswerke entkoppelt werden. Ebenso wird künftig bei jeder Maßnahme geprüft, ob das Investitionsbeschleunigungsgesetz greift.

Weitreichende Barrierefreiheit

Insgesamt müssen die Bahnsteige an insgesamt 32 S-Bahn-Stationen erhöht werden. Neben der Anpassung der Bahnsteighöhe auf die Einstiegshöhe der S-Bahn-Fahrzeuge werden für die weitreichende Barrierefreiheit folgende Teilbereiche überprüft und nach Bedarf verbessert: Fahrgastinformationsanlagen, Lautsprecheranlage oder Akustikmodul, taktiles Leitsystem auf dem Bahnsteig, taktiler Weg zum Bahnsteig, Stufenmarkierung, taktile Handlaufschilder an Treppen und Rampen, Wegeleitung und Beschilderung, Herstellung der Stufenfreiheit auf dem Bahnsteig sowie Wetterschutzeinrichtungen.

Maßnahmen an der kleinen Teckbahn

Die Station Kirchheim/Teck ist bereits stufenlos zugänglich. Im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms des Bundes für Verkehrsstationen im ländlichen Raum soll auch an den anderen Teckbahnstationen – Kirchheim/Teck-Süd, Dettingen/Teck, Owen/Teck, Brucken, Unterlenningen und Oberlenningen – der stufenlose Zugang hergestellt beziehungsweise verbessert werden. Die Bahnsteige, die neu gebaut werden, erhalten ein taktiles Leitsystem. Die Bahnsteighöhen werden für die dort eingesetzten Fahrzeuge für den niveaugleichen Einstieg angepasst. Da zum Vergabezeitpunkt noch nicht für alle Stationen die notwendigen finanziellen Baufreigaben vorlagen, können sie nicht wie bisher vorgesehen gemeinsam im Jahr 2021 umgesetzt werden. Anstatt die Baumaßnahmen auf zwei Jahre mit entsprechenden Unterbrechungen des Bahnbetriebs aufzuteilen, entschieden sich DB Station&Service, DB Regio und die Region für die zeitgleiche Umsetzung der Maßnahmen an allen sechs Verkehrsstationen und dem Bahnübergang in Brucken in der fahrgastarmen Zeit der Sommerferien 2022 – unter Vollsperrung der Teckbahn und mit Schienenersatzverkehr. Hier investiert die Region bis zu drei Millionen Euro.

Stimmen aus den Fraktionen

Helmut Noë (CDU/ÖDP) begrüßte zunächst das Zukunftsprogramm der Bahn, von dem auch einiges für die S-Bahn Stuttgart abfalle. „Die Zeitachse gerade bei der Erhöhung der Bahnsteige macht uns jedoch sorgen. Die Maßnahmen sollten spätestens bis zum Ende des Verkehrsvertrags 2032 abgearbeitet werden“, forderte Noë. Gehörlose und Blinde beispielsweise sollten ohne große Probleme zu den S-Bahn-Stationen kommen. Erfreut zeigte er sich über die Investitionen der Bahn von 40 Millionen zu Helligkeit und Sauberkeit an den Stationen der Stammstrecke. Sie seien wichtig, damit die Fahrgäste

sich wohl fühlen. „Wir glauben, dass die Bahn sich sehr bemüht, aber es muss zügiger gehen. Dabei appellieren wir aber auch ans Land und das Eisenbahnbundesamt für eine Erleichterung und Beschleunigung der Verfahren.“ Damit der Anteil von Region und Bahn an den Kosten nicht ausufere, sei es hier auch wichtig, Zuschüsse zu prüfen.

90 „Alle sind stetig bemüht“, konstatierte Michael Lateier (Bündnis 90/Die Grünen). Jedoch „dauern allein die Vertragsverhandlungen mehrere Monate bis zu einem Jahr und dann sind noch kein Steinchen und noch keine Leitlinie gesetzt.“ Bei den Umsetzungsmaßnahmen könne es ebenfalls nicht befriedigen, dass die Barrierefreiheit erst in zehn Jahren oder später erreicht würde. Dabei sei mit der Aufhöhung der Bahnsteige noch gar nichts erreicht, wenn die Kommunen bei der Barrierefreiheit im rückwärtigen Bereich der Bahnhöfe nicht mitinvestieren würden. Es sei nicht richtig, wenn der Bahn hier die gesamte Bahnhofsumgebung zu Last gelegt würde. „Auch nach der Aufhöhung gibt es erhebliche Probleme für Bewegungseingeschränkte. Sie müssen teils lange, bis zu 800 Meter laufen, um eine stufenfreie Stelle zu erreichen.“ Bei den taktilen Systemen könne jedoch von Bahnseite jedoch selbst mehr Schwung kommen.

100 Bernhard Maier (Freie Wähler) stellte fest: „Wir wollen die Barrierefreiheit quer durch alle Fraktionen, doch es geht uns zu langsam.“ Die Ausschussvorlage lasse eine Einschätzung über die Schwierigkeiten im Einzelfall zu. Maier bedauerte es in diesem Zusammenhang, dass das neue Gesetz zur Verfahrensbeschleunigung noch nicht den erhofften Beschleunigungseffekt habe. Maier weiter: „Wir sehen es mit Bedauern, dass wir bis in die 30er Jahre kommen, bis wir die Maßnahmen erledigt haben. Dabei werden wir mit unserem Anteil als Verband für die Umsetzung aller nötigen Maßnahmen künftig einen noch viel größeren finanziellen Aufwand schultern müssen.“ Jedoch sei die Barrierefreiheit klares politisches Ziel seiner Fraktion.

110 „Ein diskriminierungsfreier Zugang zum ÖPNV hat direkte Auswirkung auf die Nutzungszahlen“, betonte Harald Raß (SPD). Der gesellschaftliche Zusammenhang müsse sich genau hier ausdrücken. „32 von 88 Stationen sind nach wie vor nicht ausreichend ausgerüstet und aus unserer Sicht mangelhaft. Irritierend ist, dass für die Angleichung der Bahnsteige von Planung bis Inbetriebnahme trotz kurzer Bauzeiten acht Jahre benötigt würden. Raß sieht die Bahn außerdem gefordert, ihren Service, etwa beim Winterdienst zu gewährleisten. „Das Ziel der Barrierefreiheit gehört zum Butter- und Brot-Geschäft der Bahn. Jedoch scheint das Delikatessengeschäft mit WLAN oder erster Klasse Priorität zu genießen.“

120 Laut Holger Dorn (AfD) scheint das aktuelle Angebot der S-Bahn angesichts steigender Kundenzufriedenheit nicht ganz schlecht zu sein. Die Kosten für die Modernisierung seien ein „saurer Apfel, der in Kauf genommen werden müsse.“ Barrierefreiheit sei dabei ein richtiges Großprojekt, dass verständlicherweise lange dauert. Er fügte jedoch hinzu: „Nicht ganz klar ist, warum die gesamte Planungs- und Bauphase bei bis zu acht Jahren liegt, wenn „die Planung etwa vier Jahre und die Bauphase im Schnitt ein Jahr brauchen.“

Gabriele Heise (FDP) fasste zusammen: „Wir sind grundsätzlich auf einem guten Weg. Es handelt sich um immense Investitionen, es kostet zu viel und dauert viel zu lange,

130 auch angesichts langer Verfahren.“ Sie kritisierte, dass die Bahn bei der Zugänglichkeit der Bahnhöfe lediglich auf die Zuständigkeit der Kommunen verweise. „Da macht es sich die Bahn zu leicht, wenn die Bahngäste dann nicht wissen, wie sie zu ihrer Anschlussstation kommen sollen“, sagte Heise. Wichtig sei es außerdem, dass die Bahn angesichts des langen Zeitraums bis vielleicht sogar 2040 die technischen Entwicklungen mitdenke.

140 Michael Knödler (Die Linke/Pirat) sieht bei Barrierefreiheit für Blinde und Sehbehinderte noch viel Nachholbedarf. Er begrüßte dabei, dass die Bahn kleinere, aber effektive Maßnahmen auch auf eigene Initiative hin umsetzt. Er stellte Frage in den Raum, ob es mit mehr Geld nicht schneller gehen würde. „Ich würde auch gerne gleich zu Beginn mehr investieren, um die Umsetzung der Barrierefreiheit zu beschleunigen“, so Knödler.

Donnerstag, 22.7.2021/tmi, wa
