



**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

Presseinformation vom 25.05.2022

Barrierefreiheit bei der S-Bahn in der Region wird weiter ausgebaut

Bis 2029 soll an 17 Stationen der niveaugleiche Ein- und Ausstieg geschaffen werden. Der Verband Region Stuttgart investiert im ersten Schritt rund 12,2 Millionen Euro in entsprechende Planungs- und Realisierungsvereinbarungen. Insgesamt ist mit Kosten zwischen 38 und 66 Millionen Euro für die Region zu rechnen.

10 STUTTGART: Für mobilitätseingeschränkte Menschen, Eltern mit Kinderwagen, Menschen mit Gepäck, Fahrrädern oder Gehhilfen ist der niveaugleiche Ein- und Ausstieg zwischen Bahnsteigkante und S-Bahn-Fahrzeug unerlässlich. Daher setzt sich der Verband Region Stuttgart kontinuierlich für den entsprechenden Ausbau ein. In seiner heutigen Sitzung hat der regionale Verkehrsausschuss den Ausbau von weiteren vier Stationen beschlossen, sodass unter Berücksichtigung der in Vergangenheit getroffenen Vereinbarungen derzeit die Aufhöhung an 17 Stationen vorangetrieben wird.

20 In der Region Stuttgart gibt es aktuell noch an 31 von 83 S-Bahnstationen einen Höhenunterschied zwischen den Bahnsteigen und Fahrzeugen. Dieser Höhenunterschied soll kontinuierlich an allen Stationen abgebaut werden. In der Vergangenheit hat die Region bereits entschieden folgende Stationen bis 2028 aufzuhöhen.

2022/2023 Rommelshausen

2026 Esslingen-Mettingen, Stetten-Beinstein, Leonberg

2027 Zuffenhausen, Esslingen (Neckar), Maubach

2028 Oberesslingen, Backnang, Stuttgart-Obertürkheim, Esslingen-Zell, Altbach, Kornwestheim

30 Der Verkehrsausschuss hat heute entschieden in die Planungen für die Stationen Weilimdorf, Ditzingen, Neuwirtshaus (Porscheplatz) und Korntal einzusteigen. Für die erstgenannten beiden Stationen ist mit einer Fertigstellung in 2028 zu rechnen, während die letzteren 2029 fertiggestellt werden sollen. Die Auswahl und Priorisierung aller genannten Stationen erfolgte unter Berücksichtigung des Fahrgastaufkommens, sowie der Bündelung entlang von Netzästen.

Um die verfahrensbedingten Planungs- und Umsetzungszeiten zu verkürzen soll bei jeder Maßnahme die Inanspruchnahme des Investitionsbeschleunigungsgesetzes geprüft werden. Mit der Umsetzung aller bisher beschlossenen Maßnahmen wären rund drei Viertel der S-Bahn-Stationen in der Region ohne Stufen erreichbar. Zudem werden etwa alle 15 Jahre die Fahrstühle erneuert. Aktuelle Informationen über deren Funktionsfähigkeit liefern die DB BahnhofLive- und die VVS-App.

Weitere Verbesserungen

Neben der Anpassung der Bahnsteige umfasst die Planung die Prüfung und gegebenenfalls Verbesserung der Fahrgastinformationsanlagen, Lautsprecheranlagen, des taktilen Leitsystems an Bahnsteig und zum Bahnsteig, die Stufenmarkierung, taktile Handlaufschilder an Treppen und Rampen, die Wegeleitung, sowie Wetterschutzeinrichtungen. Die taktilen Handlaufschilder sollen darüber hinaus nach und nach an allen Treppen und Rampen nachgerüstet werden.

50 Finanzierung

75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten sowie ein Planungskostenzuschuss werden durch das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) übernommen. Damit unterstützt das Land Baden-Württemberg die Schaffung, den Aus- und Umbau von barrierefreier Verkehrsinfrastruktur. Die DB AG beteiligt sich mit 10 Prozent an den Bau- und Planungskosten, während die Region die restlichen Kosten übernimmt. Insgesamt wird der regionale Kostenanteil für alle zuvor genannten Stationen nach derzeitigem Kenntnisstand auf 38 bis 66 Millionen Euro geschätzt.

Stimmen aus den Fraktionen

60 Laut Helmut Noë (CDU/ÖDP) sei es ein „Dauerbrenner diese Barrierefreiheit zu realisieren. Allerdings könnte man in Depressionen verfallen, wenn man sieht, wie lange es dauert.“ Man habe Mühe es Bürgerinnen und Bürger zu erklären. „Am Verband Region Stuttgart liegt es definitiv nicht.“ Er wäre dankbar, wenn künftig Umsteigeverbindungen bereits im Zug angesagt werden könnten. Dies habe seine Fraktion schon mehrfach angemahnt. „Die behindertengerechte Ausführung endet nicht am S-Bahnhof. Die Menschen gehen auch zum Bus“, deswegen appellierte er, die kommunale Seite einzubinden und Anschlusssysteme mitzudenken. „Wir bekennen uns zu dem finanziellen Einsatz und sind bereit die Kosten zu tragen, die durch die Förderung nicht gedeckt werden können.“

70 Philipp Buchholz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) betonte: „Im Großen und Ganzen erkennen wir, dass wir Fortschritte machen. Wir hatten jedoch das Ansinnen, dass man bereits in der S-Bahn die Info erhält, falls ein Fahrstuhl nicht funktioniert.“ Ansagen an den Stationen könnten zur Überfrachtung werden. Für seheingeschränkte Menschen wäre es jedoch sinnvoll, wenn die Zuglänge durchgesagt werden könnte. Zudem würde sich Buchholz wünschen, dass bei der digitalen Fahrplanauskunft auch der richtige Ausgang mit angezeigt würde.

„Wir bekennen uns zu den Kosten, die der Verband tragen muss. Das Geld ist gut angelegt“, betonte Michael Makurath (SPD). Er begrüßte, dass die Planungsvorläufe bei sechs und nicht mehr acht Jahren lägen. „Das ist ein Fortschritt, aber der Fortschritt ist noch immer eine Schnecke. Dies ist ein bittersüßes Resümee“, so Makurath.

Joachim Hülscher (AfD/FR) fand es nicht sonderlich erfreulich, dass zwischen den Wünschen und der Realität derartige Zeitunterschiede klafften. Er bat zu versuchen, in intensiven Gesprächen die Zeitschienen zu verkürzen.

Laut Gabriele Heise (FDP) müsse man weiterkommen, auch wenn man immer wieder erfahre, dass es in kleinen Schritten gehe. „Vieles haben wir nicht in der Hand. Was wir tun können, tun wir“, so Heise.

„Es bleiben noch immer 14 Stationen übrig“, so Michael Knödler (DIE LINKE/PIRAT). Aufgrund der langen Dauer wäre es gut, wenn man jetzt schon mit den Planungen beginnen würde.