

Sitzungsvorlage Nr. 074/2020

Verkehrsausschuss
am 08.07.2020



zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

22.06.2020 – VA07420
459 - VA-Ö - 074/2020

Zu Tagesordnungspunkt 4

Barrierefreiheit der S-Bahn-Stationen und Modernisierung Teckbahnstationen

u.a. Antrag der SPD-Fraktion vom 16.10.2019 Barrierefreiheit im ÖPNV herstellen

In der Haushaltsberatung wurde der folgende alternative Beschlussvorschlag beschlossen:

Das im Juni 2019 vom VA diskutierte Vorgehen zum angesprochenen Sachverhalt soll wie beschlossen umgesetzt werden.

u.a. Antrag der AfD-Fraktion vom 21.10.2019 Barrierefreiheit im ÖPNV

Die Fraktion der AfD im VRS beantragt eine Aufstellung der Verwaltung über die Reparaturzeiten defekter Aufzüge an S-Bahn-Haltestellen in der vorherigen Wahlperiode.

I. Sachvortrag

In der Sitzung wird Herr Michael Groh, DB Station&Service AG, Leiter Regionalbereich Südwest, anwesend sein und den aktuellen Sachstand präsentieren.

a) Bahnsteigaufhöhungen S-Bahn

Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 26.06.2019 beschlossen, die Planungsverträge zur Vorplanung für die Stationen Mettingen in Esslingen und Maubach in Backnang mit der DB abzuschließen, die Planungen für die Stationen Stetten-Beinstein und Leonberg folgen zu lassen und weitere 10 Stationen mit der DB Station&Service zu bestimmen und für den barrierefreien Ausbau voranzutreiben.

Für die Planungen ist zunächst eine sogenannte Planungsstufe Lph 0 erforderlich, in der die DB Station&Service das Projekt definiert, eine grobe Kostenschätzung für Planung und Bau erstellt und erste Klärungen mit der DB Netz AG herbeiführt. Mit dieser Voraussetzung können die Planungsstufen Lph 1 (Grundlagenermittlung) und 2 (Vorplanung) vertraglich vereinbart und an ein Ingenieurbüro vergeben werden. Diese Vorbereitungen wurden für die Stationen Stetten-Beinstein und Leonberg getroffen. Die Eckdaten sind der untenstehenden Grafik zu entnehmen. Für die Planungskosten sind vom Verband Region Stuttgart in den Leistungsphasen 1-2 für Stetten-Beinstein 175T€ und für Leonberg 293T€ zu tragen. Mit den Ergebnissen kann voraussichtlich im kommenden Jahr ein Antrag auf Programmaufnahme in die Förderung des LGVFG gestellt werden. Der Fördersatz für Maßnahmen der Barrierefreiheit beträgt inzwischen 75%, auch eine Förderung der Planungskosten ist bis zu 10% der Baukosten der Höhe nach möglich. Eine Bündelung von Maßnahmen zur Barrierefreiheit wurde vom Förderreferat des Landes nicht befürwortet.



Die Planungsverträge für die Lph 1 und 2 an den Stationen Stetten-Beinstein und Leonberg sind dieser Sitzungsvorlage als Anlagen 3 und 4 beigelegt.

Für die Auswahl der weiteren 10 Stationen wurden die Gesichtspunkte Fahrgastaufkommen, bauliche Probleme (Bahnsteig im Bogen) sowie eine Bündelung entlang von Netzästen zugrunde gelegt. Dabei haben sich

- zunächst die aufkommensstärksten Stationen – Backnang (nur für S3), Kornwestheim und Zuffenhausen (Gleis 4), die bisher noch nicht priorisiert waren,
- der Ostast der S1
- sowie die S6/S60

besonders herauskristallisiert. Mit einer elften Station wären die S1 und die S6/S60 mit Ausnahmen für einige, insgesamt etwas weniger frequentierte Stationen fast in ganzer Länge mit barrierefrei erreichbaren Bahnsteigen und Einstiegen in die S-Bahn versorgt (siehe Anlage 5).

	Station	Reisendenzahlen 2018 Ein-+Aussteiger circa	Linie
1	Backnang	9.000 – 21.000	S3/S4 (Bahnsteigkante Gleis 1 bereits mit S4-Ausbau erhöht)
2	Kornwestheim	9.000 – 21.000	S4/S5
3	Stuttgart-Zuffenhausen	9.000 – 21.000	S4/S5/S6/S60 (nur Bahnsteigkante Gleis 4)
4	Oberesslingen	4.000 – 9.000	S1
5	Esslingen-Zell	4.000 – 9.000	S1
6	Stuttgart-Obertürkheim	4.000 – 9.000	S1
7	Altbach	< 4.000	S1
8	Stuttgart-Weilimdorf	4.000 – 9.000	S6/S60
9	Neuwirtshaus	4.000 – 9.000	S6/S60
10	Korntal	4.000 – 9.000	S6/S60
11	Ditzingen	4.000 – 9.000	S6/S60

Für die Stationen Esslingen und Ludwigsburg wurde im VA am 26.06.2019 festgelegt, die Randbedingungen (Vermeidung von Mischverkehr) des Fahrplans mit Stuttgart 21 abzuwarten. Sie sind dann in die Abfolge der Stationen einzutakten, wenn eine Vollerhöhung möglich ist. Wie in Anlage 5 erkennbar, geht die DB Station&Service von einem Gesamtzeitbedarf von der Planungsstufe 0 bis zur Inbetriebnahme von 8

Jahren je Station aus. Zeitbedarfe entstehen neben den eigentlichen Planungsarbeiten durch die zweistufige Mittelbeantragung für die LGVFG-Finanzierung, die Planfeststellung und die Eintaktung in die mittelfristige Bauplanung bei der DB Netz AG. Für die Bauarbeiten selbst müssen bauzeitliche Einschränkungen über einen Zeitraum von etwa einem halben Jahr erwartet werden (Eingleisigkeit, Wochenend- und Nachtsperren bis hin zu Vollsperrungen).

Sofern pro Jahr vier Stationen in den Planungsprozess aufgenommen werden, ist mit einer Fertigstellung der oben genannten Stationen bis 2030 zu rechnen (vgl. Anlage 5). Im Bahnhofsmodernisierungsprogramm des Landes (BMP II) sind die Stationen Waiblingen und Plochingen enthalten. Der barrierefreie Ausbau der S-Bahnsteige an diesen Stationen soll zeitlich – sofern dies möglich ist – mit den BMP II-Maßnahmen umgesetzt werden.

Für die Station Feuerbach wurde mittels eines neuen Bauverfahrens die Möglichkeit eröffnet, die Bauarbeiten am Gleis 1 im Jahr 2021 durchzuführen. Die Baumaßnahmen in Rommelshausen sind für 2022 angemeldet. Derzeit laufen die Planfeststellung und die Vorbereitung des LGVFG-Förderantrags. Der Abschluss eines Bau- und Finanzierungsvertrags für Rommelshausen setzt den Erhalt des LGVFG-Förderbescheids voraus.

b) Verfügbarkeit der Aufzüge an S-Bahn-Stationen

Zuständig und verantwortlich für die Bahnhöfe und Stationen in der Region ist das Bahnhofsmanagement Stuttgart von DB Station&Service im Regionalbereich Südwest. Nach deren Auskunft hat die Gewährleistung der Barrierefreiheit höchste Priorität und deshalb wurde gerade im Bereich der Höhenfördertechnik in den letzten Jahren stark investiert. Seit Ende 2016 werden alle Aufzugsanlagen kontinuierlich digital überwacht, um eine eingeschränkte Verfügbarkeit sofort zu erkennen und beseitigen zu können. Die Aufzüge melden „Abweichungen“ sozusagen selbst online in Echtzeit an den Anlagenbetreiber. Über entsprechende Open-Data-Schnittstellen kann dann zeitgleich die Reisendeninformation erfolgen sowie im Falle von Stillständen/Störungen der „Entstördienst“ auf den Weg gebracht werden.

Der beauftragte bahninterne Dienstleister DB Services hat neben einem umfangreichen Lager mit oft benötigten Ersatzteilen auch eine 24/7 Bereitschaft eingerichtet, welche dann umgehend aktiv wird. Für das Ballungsgebiet Stuttgart konnte durch den Einsatz dieser Technik und die Verbesserung der Abläufe der Zielwert um 8 Prozentpunkte auf jetzt 97 % Verfügbarkeit gesteigert werden. Die Auswertungen der letzten 4 Jahre (2016 ist ab 01.04. verfügbar) zeigen die im Trend positive Entwicklung. In den Vorjahren (z. B. 2014 und 2015) gab es noch keine elektronische Erfassung. Eine prozentuale Verfügbarkeit liegt daher für diesen Zeitraum nicht vor.

Eine Auswertung einzelner Reparaturzeiten der letzten Jahre ist systemisch nach Aussage von DB Station&Service leider nicht möglich und aufgrund der großen Bandbreite von Störungen/Defekten auch nicht pauschal zu beantworten. Allerdings kann man an den Verfügbarkeitswerten relativ gut erkennen, ob es längere Ausfallzeiten gab bzw. dass Aufzugsanlagen in der Regel nicht länger als 48 Stunden außer Betrieb sind.

Die angeführten Daten (siehe Anlage 6) enthalten in den Anfangsjahren der Erfassung noch nicht alle Aufzugsanlagen, weil die Installation der Überwachungsmodule bundesweit entsprechende Zeit benötigt hat und nicht alle Anlagen zeitgleich ausgestattet werden konnten. Aber es ist gerade in den Jahren 2017

und 2018 eine deutliche Verbesserung der Gesamtverfügbarkeit durch die ergriffenen Maßnahmen erkennbar.

Grundsätzlich sind bei DB Station&Service auch die Abläufe bei längeren Ausfallzeiten einer Anlage (Austausch eines Aufzuges o. ä.) klar geregelt und das Bahnhofsmanagement informiert dann z. B. in Kooperation mit dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) über Alternativen, stellt örtliches Personal (Hilfe beim Gepäcktransport) oder bietet individuelle Lösungen zur Beförderung von Rollstuhlfahrern. In der letzten Zeit war das in Esslingen (Neckar), Ehningen (bei Böblingen), Winnenden und Stuttgart-Östfeld der Fall. Diese geplanten Ausfallzeiten werden nicht in die Verfügbarkeitswerte eingerechnet. Für die kommenden Jahre ist der Ersatz weiterer Anlagen vorgesehen, so wie in Stuttgart Schwabstraße (alt gegen neu) oder wie in Stetten-Beinstein der komplette Neubau einer Aufzugsanlage, um die Barrierefreiheit weiter zu verbessern

c) Modernisierung der Teckbahn – Übernahme eines Finanzierungsanteils für nicht zuwendungsfähige Planungs- und Baukostenanteile

Über die Planungen zum Ausbau der Teckbahn wurde im Verkehrsausschuss am 17.09.2018 (Sitzungsvorlage 296/2018) ausführlich berichtet. Die DB Station&Service hat Planungen für die Erneuerung der Bahnsteige in Kirchheim Süd, Dettingen, Owen, Brucken, Unterlenningen und Oberlenningen erstellen lassen. Diese Planung erfolgt im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms des Bundes für Verkehrsstationen im ländlichen Raum. Ziel ist eine Grunderneuerung der Bahnsteige mit einer Bahnsteiglänge von 113 m und einer Bahnsteighöhe von 55 cm über Schienenoberkante, die nach Abstimmung mit der Region auf die redesignten RegioShuttle, die bis zum Auslaufen des Verkehrsvertrags noch bis mind. 2032 im Einsatz sein werden, ausgerichtet ist. An allen Stationen wird die Barrierefreiheit über höhengleiche Zuwegungen hergestellt. Des Weiteren werden die Bahnsteige mit einem Blindenleitsystem ausgestattet.

Die Modernisierung der Teckbahnstationen wird ganz überwiegend aus dem Bundesprogramm Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung (SV 58) finanziert. Mit der Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen stellt die Bundesregierung im Zeitraum der Jahre 2019 bis 2026 Mittel für die Umsetzung des im Rahmen der SV 47/2016 angelegten Planungsvorrats für Maßnahmen zur Schaffung von Barrierefreiheit an Verkehrsstationen zur Verfügung. Ziel ist es die Barrierefreiheit an Verkehrsstationen sowohl mit weniger als auch mit mehr als 1.000 Ein-, Aus- und Umsteigern pro Werktag zu verbessern. Es wird jedoch erwartet, dass nicht zuwendungsfähige projektbedingte Baukosten in Höhe von etwa 15% sowie Planungskosten in Höhe von 12%-Punkten der Baukosten entstehen (Planungskosten insgesamt etwa 30% der Baukosten, davon 18%-Punkte im Förderprogramm des Bundes). Die DB Station&Service erwartet die Kostenübernahme der nicht vom Bund erstatteten Kosten durch den Aufgabenträger. Entsprechende Unterlagen sind als Anlage 7 angehängt. Bei einem Gesamtvolumen für alle sechs Stationen von etwa 8,0 Mio. € entsteht ein voraussichtlicher Finanzierungsbedarf in Höhe von voraussichtlich 1,66 Mio. €, der durch die Region zu decken ist. Die Abrechnung erfolgt auf der Grundlage der Kostenfeststellung. Die Prüfung der zweckentsprechenden und wirtschaftlichen Verwendung der Mittel für die Planungs- und die Baukosten erfolgt durch das EBA (Schlussverwendungsnachweis). Eine Kostenprüfung sowohl durch den Fördergeber Bund als auch ggf. durch einen von der Region zu beauftragenden Kostenprüfer wird somit vorgesehen. Für die Stationen Dettingen, Owen, Brucken und Oberlenningen liegt das Planrecht vor, für Unterlenningen und Kirchheim (Teck) Süd wird es noch erwartet. Es wird eine bauliche Umsetzung unter Vollsperrung vorgesehen. Die Baumaßnahmen sollen im Rahmen einer Vollsperrung im 2. HJ 2021 in Tagarbeiten realisiert werden.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.
2. Der Verkehrsausschuss stimmt der Finanzierungsvereinbarung (s. Anlage 3) zur Erstellung der Planung (HOAI-Leistungsphasen 1 und 2) für die Infrastrukturmaßnahme „S-Bahn-gerechte Aufhöhung der Bahnsteige Gleis 1 und 2 der Station Stetten-Beinstein“ zu.
3. Der Verkehrsausschuss stimmt der Finanzierungsvereinbarung (s. Anlage 4) zur Erstellung der Planung (HOAI-Leistungsphasen 1 und 2) für die Infrastrukturmaßnahme „S-Bahn-gerechte Aufhöhung der Bahnsteige Gleis 1 und 2/3 der Station Leonberg“ zu.
4. Der Verkehrsausschuss stimmt der Übernahme eines Finanzierungsanteils für die Teckbahn gemäß den Eckpunkten in Anlage 7 zu.
5. Der Verkehrsausschuss stimmt der Auswahl und dem Zeitrahmen für die weiteren Stationen zu.
6. Die Anträge der SPD-Fraktion vom 16.10.2019 und der AfD-Fraktion vom 21.10.2019 werden für erledigt erklärt.