



**Zu Tagesordnungspunkt 1**

**Barrierefreiheit bei der S-Bahn: aktueller Sachstand und neue Vereinbarungen**

u. a. Antrag der Fraktion Freie Wähler vom 16.11.2020, Anträge der CDU/ÖDP-Fraktion vom 08.02.2021 und 26.04.2021 und Antrag der SPD-Fraktion vom 01.03.2021

**I. Sachvortrag:**

Um allen Menschen, darunter auch mobilitätseingeschränkten Menschen, Eltern mit Kinderwagen, Menschen mit Gepäck und Fahrrädern, älteren Fahrgästen mit Gehhilfe, ein bequemes und selbstbestimmtes Reisen mit der Stuttgarter S-Bahn zu ermöglichen, hat die DB Station&Service, der Verband Region Stuttgart, das Land Baden-Württemberg, die Landkreise, die Stadt Stuttgart sowie die Städte und Gemeinden in den letzten Jahren viel getan.

In der Sitzung wird Herr Michael Groh, DB Station&Service, Leiter Regionalbereich Südwest, anwesend sein und den aktuellen Sachstand präsentieren. Ergänzend gibt die Vorlage einen Überblick über den aktuellen Sachstand und die nächsten Schritte zur Verbesserung der Mobilitätschancen aller Menschen.

**a) Ausbaugrad der weitreichenden Barrierefreiheit an den von der Region mitbenutzten Verkehrsstationen**

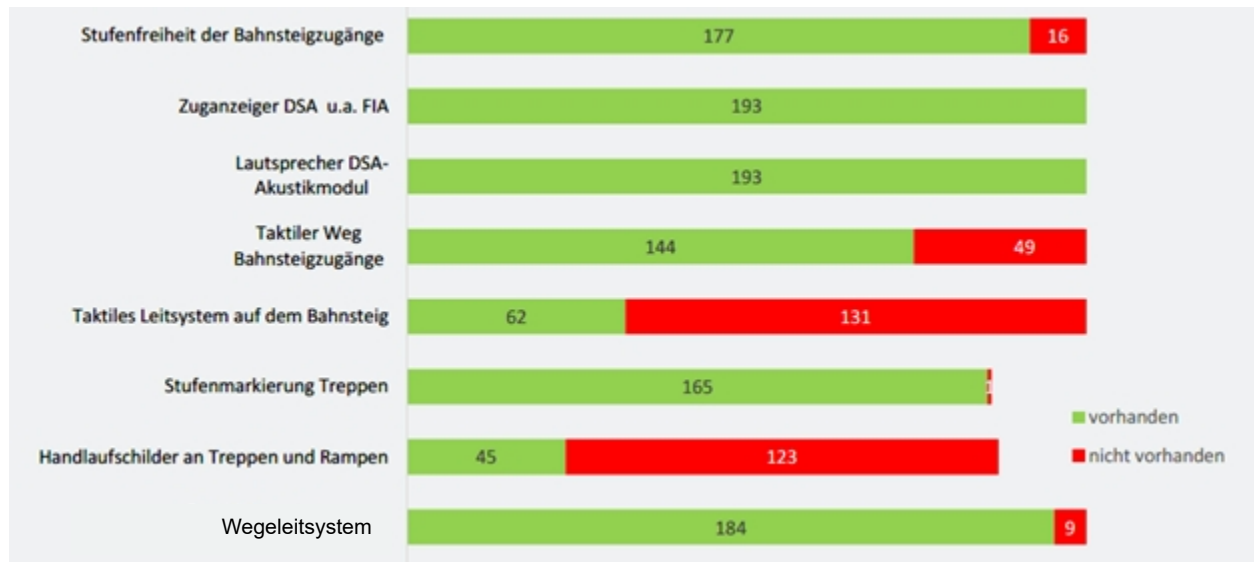
DB Station&Service hat – um den Anforderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) gerecht zu werden und im Interesse aller Kunden – die weitreichende Barrierefreiheit näher bestimmt. Sie umfasst elf Merkmale für sieben Nutzergruppen:

Maßnahmen/Kriterien	Aufzug od. lange Rampe od. höhen-gleicher Zugang	Bahnsteig-höhe	Zugan-zeiger od. Dynami-scher Schriftan-zeiger (DSA)	Laut-sprecher od. DSA-Akustik-modul	Taktiler Weg zum Bahnsteig	Taktiler Leitsys-tem auf dem Bahnsteig	Stufen-mar-kierung	Hand-lauf-schilder	Wege-leitung „blau-gelb 1998“ od. „blau 2016“	Automatik-tür od. manuelle Flügeltür in Empfangs-gebäuden	Niveau-gleicher Einstieg od. Einstiegs-hilfe
<b>PRM*-Nutzer:innengruppe</b>											
<b>Rollstuhlfahrer:innen, Gehbehinderte Menschen</b>	X	X								X	X
<b>Reisende mit Kindern/ Kinderwagen, Kleinwüchsige Menschen</b>	X	X									
<b>Sehbehinderte Menschen</b>				X	X	X	X	X	X		
<b>Blinde Menschen</b>				X	X	X		X		X	
<b>Hörbehinderte Menschen</b>			X						X		
<b>Gehörlose Menschen</b>			X						X		
<b>Reisende mit eingeschränkter Kommunikations-fähigkeit</b>			X	X					X		

**Abbildung 01:** Kriterien der weitreichenden Barrierefreiheit, Quelle: DB Station&Service, April 2021

Anhand dieser Festlegungen hat die DB Station&Service den Ausbaugrad der weitreichenden Barrierefreiheit an den von der Region mitgenutzten Verkehrsstationen untersucht (Abbildung 02).

Untersucht wurde das Bahnhofsmanagement Stuttgart, welches auch die Station Ellental enthält, die als einzig mituntersuchte Station nicht von der Region angefahren wird. Betrachtet wurden alle aktiven Bahnsteige an den 193 Bahnsteigen der 93 Stationen (83 S-Bahn-Stationen + 6 Stationen der kleinen Teckbahn + 3 Stationen der Schusterbahn + Ellental), sodass an Mischverkehrsstationen auch Aussagen zu Bahnsteigen getroffen werden, die nicht von der Region angefahren wurden. Die hierdurch entstehende marginale Verzerrung ist für die nachfolgenden Schlussfolgerungen zu vernachlässigen.



**Abbildung 02:** Ausbaugrad der weitreichenden Barrierefreiheit der von der Region angefahrenen Stationen sowie der Station Ellental (Grundgesamtheit: 193 Bahnsteige, verteilt auf 93 Stationen)  
Quelle: DB Station&Service, Stand: 12.05.2021

Lautsprecheranlagen/Zuganzeiger/Dynamische Schriftanzeige (DAS)/Fahrgastinformationsanlagen(FIA) , welche die Fahrgäste im Zwei-Sinne-Prinzip visuell und akustisch in Echtzeit über den aktuellen Zugverkehr informieren, Wegeleitsystem und Stufenmarkierung von Treppen sind fast flächendeckend vorhanden. Dagegen fehlen vor allem taktile Leitsysteme auf dem Bahnsteig sowie taktile Handlaufschilder für sehbehinderte und blinde Menschen an den Handläufen von Treppen und Rampen, die jedoch im Zuge der Bahnsteigerhöhung (siehe Abschnitt b) mit nachgerüstet werden. Desweiteren wird die DB Station&Service an den 93 Stationen in 2021 50 taktile Handlaufschilder nachrüsten.

### b) Niveaugleicher Einstieg zwischen Bahnsteig und S-Bahn-Fahrzeug

Die Region hat sich zum Ziel gesetzt, dass an allen S-Bahn-Stationen der Ein- und Ausstieg zwischen Bahnsteigkante und S-Bahn-Fahrzeug niveaugleich möglich sein muss. Hierzu sind in den kommenden Jahren in Zusammenarbeit mit DB Station&Service die noch nicht aufgehöhten Bahnsteige an rund 32 Stationen auf 96 cm über Schienenoberkante (SO) aufzuhöhen. Vor diesem Hintergrund beschloss der Verkehrsausschuss in seinen Sitzungen vom 26.06.2019 (VA-337/2019) und 08.07.2020 (VA-074/2020), die Planungsverträge zur Vorplanung für die Stationen Esslingen-Mettingen, Maubach, Stetten-Beinstein und Leonberg abzuschließen. Ferner wurden unter den Gesichtspunkten Fahrgastaufkommen sowie Bündelung entlang von Netzästen die Stationen Backnang, Kornwestheim, Stuttgart- Zuffenhausen, Esslingen (Neckar), Oberesslingen, Esslingen-Zell, Stuttgart-Obertürkheim, Altbach, Stuttgart-Weilimdorf, Neuwirtshaus, Korntal, Ditzingen in der Prioritätenreihung für den Beginn der Planung in den Jahren 2021 bis 2023 priorisiert. Für die Station Ludwigsburg wurde festgelegt, zunächst die Randbedingungen des Fahrplans mit Stuttgart S21 abzuwarten. Seit der letzten Gremienbehandlung wurden die laufenden Planungen vorangetrieben und die nächste Planungscharge 2021, bestehend aus Backnang, Kornwestheim, Zuffenhausen und Esslingen (Neckar), zur Beauftragung und mit Planungsbeginn 2021

vorbereitet. Ebenfalls wurden die Stationen Obertürkheim, Oberesslingen, Esslingen-Zell und Altbach mit Planungsbeginn 2022 zur Beauftragung vorbereitet. Neben der Anpassung der Bahnsteighöhe auf die Einstiegshöhe der S-Bahn-Fahrzeuge umfasst der Planungsumfang an den Bahnsteigen zur Gewährleistung der sogenannten weitreichenden Barrierefreiheit (siehe hierzu auch Abschnitt a) die Überprüfung und, falls notwendig, die Verbesserung folgender Teilbereiche: Fahrgastinformationsanlagen, Lautsprecheranlage oder Akustikmodul, taktiles Leitsystem auf dem Bahnsteig, taktile Weg zum Bahnsteig, Stufenmarkierung, taktile Handlaufschilde an Treppen und Rampen, Wegeleitung – Beschilderung und Herstellung der Stufenfreiheit auf dem Bahnsteig sowie Wetterschutzeinrichtungen. Der aktuelle Sachstand sowie die nächsten von der Region zu veranlassenden Schritte zum Abschluss der notwendigen Vereinbarungen zur Fortführung der Projekte sind in Tabelle 01 dargestellt. Weiterführende Informationen zu den Stationen können der Anlage 2 entnommen werden.

Wie an den Stationen der nächsten Planungscharge ersichtlich, ist von den ersten Planungsüberlegungen bis zur Inbetriebnahme (IBN) von einem Zeitbedarf von rund 8 Jahren auszugehen. Zeitbedarfe entstehen neben den eigentlichen Planungsarbeiten durch die zweistufige Mittelbeantragung für die LGVFG-Finanzierung, die Plangenehmigung und die Eintaktung in die mittelfristige Baubetriebsplanung bei der DB Netz AG.

Im Sinne einer Prozessoptimierung verständigten sich DB Station&Service und der Verband Region Stuttgart auf folgende projektbeschleunigende Maßnahmen: Anstatt wie in der Vergangenheit pro Station drei Vertragswerke zu erarbeiten (Planungsvereinbarung (Pv) 1-2, Pv 3-4, Bau- und Finanzierungsvereinbarung (BuFv) 5-9), abzustimmen und zu unterzeichnen, werden die Pv 1-2 und 3-4 zukünftig in einem Vertragswerk gebündelt, sodass die notwendige Vertragsanzahl auf zwei Vertragswerke reduziert werden kann (Pv 1-4, BuFv 5-9). Zudem sollen die Vertragswerke soweit möglich von der Zeitschiene des Genehmigungs- und Förderungsprozesses entkoppelt werden, um Blockaden, z. B. durch Warten auf den Zuwendungsbescheid, zu vermeiden. Um bei Vertragsabschluss auch ohne Kenntnis der genauen Fördersumme eine belastbare Haushaltsplanung gewährleisten zu können, soll der Kostenbeitrag der Region nach oben hin begrenzt werden. Hierfür erfolgt die Kostenaufteilung der Maßnahmen, wie in Anlage 3 exemplarisch für Rommelshausen dargestellt, wie folgt:

- DB Station&Service: Vom Gesamtwertumfang (Bau- und Planungskosten) der Maßnahmen übernimmt DB Station&Service 10 %.
- Fördergeber: Der Anteil des Fördergebers Land am Gesamtwertumfang setzt sich wie folgt zusammen
  - o Baukosten: Grundsätzlich sind bei Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit 75 % der Baukosten förderfähig. Von diesen 75 % sind der Erfahrung von DB Station&Service nach nicht alle zur Förderung angemeldeten Baukosten zuwendungsfähig, da der Fördergeber unter anderem diverse Kostenpositionen pauschal und nicht absolut kalkuliert oder nicht als förderfähig anerkennt. Dies kann dazu führen, dass eine angemeldete Kostenposition den vom Fördergeber angesetzten pauschalierten Förderbetrag übersteigt und somit nicht oder nur anteilig gefördert wird. Zum Abschluss des BuFv für Rommelshausen wird daher von 65% der zuwendungsfähigen Baukosten ausgegangen.
  - o Planungskosten: Der Planungskostenfördersatz beträgt grundsätzlich 10 % der zuwendungsfähigen Baukosten. Im Sinne einer Coronahilfe beträgt der Planungskostenzuschuss für Projekte, die wie beispielsweise Rommelshausen im Jahr 2021 zur Förderung eingereicht wurden, 15 % der zuwendungsfähigen Baukosten.
- Regionaler Anteil: Die Region übernimmt den verbleibenden Kostenanteil (Regionaler Anteil = GWU abzüglich LGVFG-Förderung abzüglich Anteil DB Station&Service). Kostenerhöhungen bis zu 50 % des angenommenen Gesamtwertumfangs (auf Basis der Kostenberechnung. Hierzu zählen auch Kosten die weniger als angenommenen vom Fördergeber bezuschusst werden) werden gemeinsam je zur Hälfte von DB Station&Service und der Region getragen. Es ist vorgesehen, dass derjenige

Kostenanteil, der die genannten 50 % übersteigt, vollständig von DB Station&Service getragen wird. Im Gegenzug wird der DB die Möglichkeit eingeräumt, bei einer Kostenerhöhung über 50 % das Projekt zu verschieben oder abzubrechen.

Als wesentlicher Vorteil dieser Vorgehensweise ist neben der Entkopplung zur Zeitschiene der Förderung die Kostenbegrenzung des regionalen Anteils zu benennen.

Ebenso wird bei jeder Maßnahme die Inanspruchnahme des Investitionsbeschleunigungsgesetzes geprüft (siehe hierzu auch Antrag der Fraktion Freie Wähler vom 16.11.2020 in Anlage 1). Dieses trat am 9. Dezember 2020 in Kraft und sieht für verschiedene Infrastrukturvorhaben wichtige Planungs- und Verfahrensbeschleunigungen vor. Von zentraler Bedeutung für den Schienenverkehr ist hierbei die Ergänzung des § 18 „Erfordernis der Planfeststellung und vorläufige Anordnung“ des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG).

Demnach kann bei folgenden Maßnahmen auf eine Planfeststellung oder Plangenehmigung verzichtet werden:

1. Elektrifizierung bestehender Bahnstrecken
2. Digitalisierung bestehender Bahnstrecken, insbesondere die Ausstattung einer Bahnstrecke mit Signal- und Sicherheitstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS)
3. Barrierefreier Umbau, insbesondere Erhöhung von Bahnsteigen
4. Errichtung von Lärmschutzwänden zur Lärmsanierung
5. Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetrieb
6. Herstellung von Gleisanschlüssen bis 2.000 Meter und von Zuführungs- und Industriestammgleisen bis 3.000 Meter

Grundvoraussetzung hierfür ist, dass es für das Vorhaben keiner Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf. Sofern für den Vorhabenträger der Verzicht einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht eindeutig belegbar ist, hat er sich mit der Genehmigungsbehörde hierzu abzustimmen. Für die in Nummer 1 bis 4 genannten Einzelmaßnahmen ist ferner keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich, wobei landesrechtliche Regelungen unberührt bleiben. Notwendige Abstimmungen mit den Kommunen, den Anwohnern oder anderen Planungsbeteiligten, die sonst im Rahmen der Planfeststellung geklärt werden, müssen aber vom Planungsträger selbst durchgeführt werden.

Im Hinblick auf die Schienenprojekte der Region können neben der Bahnsteigerhöhung zur Förderung von Barrierefreiheit von diesen Verfahrensbeschleunigungen möglicherweise auch bei Projekten der ETCS-Ausstattung sowie einigen QSS-Maßnahmen Gebrauch gemacht werden. Bisher ist im Regionalbereich Südwest von DB Station&Service nur für das Projekt Rommelshausen das Investitionsbeschleunigungsgesetz zur Anwendung gekommen. Da die Zeitersparnis vom Umfang des Projekts, der Anzahl der zu Beteiligten und der Auslastung der Genehmigungsbehörde abhängt und zudem das Investitionsbeschleunigungsgesetz noch vergleichsweise neu ist, ist eine pauschale Antwort einer konkreten Zeitersparnis derzeit noch kaum möglich. Im Hinblick auf die anstehenden Bahnsteigerhöhungen schätzt DB Station&Service derzeit die Zeitersparnis im Vergleich zur Plangenehmigung (Dauer 18 bis 24 Monate) auf 6 Monate. Zusätzlich bietet sich nun auch die Möglichkeit, innerhalb eines laufenden Projekts, bei dem auf ein Genehmigungsverfahren verzichtet werden kann, Planungen noch sehr kurzfristig vor der Bauphase anzupassen, ohne dass sich dies zwingend in der Terminalschiene durch Abwarten eines formalen Beschlusses oder Änderungen in den Antragsunterlagen niederschlägt.

Station	Geplante Maßnahme & aktueller Stand	Notwendiger nächster Schritt der Region	Vsl. Kosten und vsl. Inbetriebnahmezeitpunkte
Feuerbach	<p>Aufhöhung des Bahnsteigs an Gleis 1 durch Modularbausteine über die gesamte S-Bahn-Fahrzeuglänge (siehe hierzu auch VA-074/2020 des Verkehrsausschusses vom 08.07.2020). Anfang 2021 wurden für die Bahnsteigerhöhung Gleis 1 die Bauleistungen vergeben.</p> <p>Für die projektierte Express-S-Bahn S62 wird im Rahmen der sogenannten QSS Maßnahmen der Ausbau des Bahnsteigs von Gleis 130 im Bahnhof Feuerbach erforderlich. Dem Verkehrsausschuss wurde am 19.05.2021 über den Sachstand des Gleis 130 berichtet (siehe VL132/2021).</p>	Keiner	<p>Gesamtwertumfang (Planung und Bau): 2,9 Mio. €</p> <p>IBN: Bahnsteig Gleis 1: 1. Quartal 2022</p>
Rommelshausen	<p>Aufhöhung der Außenbahnsteige Gleis 1 und 2 über die gesamte S-Bahn-Fahrzeuglänge (siehe hierzu auch VA-275/2018 des Verkehrsausschusses vom 06.06.2018).</p> <p>Zur Beschleunigung der Planung wurde von den Möglichkeiten des Investitionsbeschleunigungsgesetzes Gebrauch gemacht (siehe oben). Ferner wurde im Juni 2021 der Förderantrag zum LGVFG gestellt.</p>	Zeichnung der Bau- und Finanzierungsvereinbarung in Höhe von 1,28 bis 2,47 Mio. € (Gesamtkostenanteil des VRS zwischen 1,65 und 2,84 € Mio. € abzüglich der vereinbarten Zuschüsse der Vorverträge von 0,37 Mio. €).	<p>Gesamtwertumfang (Planung und Bau): 4,77 Mio. €</p> <p>Vsl. Gesamtanteil des VRS<sup>1</sup>: 1,65 bis 2,84 Mio. €</p> <p>IBN: Mitte 2023</p>
Mettingen	<p>Aufhöhung des Mittelbahnsteigs Gleis 3 und 4 über die gesamte S-Bahn-Fahrzeuglänge (siehe hierzu auch VA-337/2019 des Verkehrsausschusses vom 26.06.2019).</p> <p>Die Leistungsphase (Lph) 2 (Vorentwurfsplanung) wurde abgeschlossen.</p> <p>Die bestehenden Bahnsteigkanten weisen Schäden wie Risse und Abplatzungen auf, wodurch die Bahnsteigkanten nicht mit einem Aufhöhungsstein erhöht werden können. Es ist zwingend erforderlich, die Bahnsteigkanten zurückzubauen und durch neue höhere Elemente zu ersetzen.</p> <p><i>Nachrichtlich:</i> In Mettingen denkt DB Station&amp;Service über die Sanierung der Personenunterführung und über den Rückbau des</p>	<p>Zeichnung der Planungsvereinbarungen der Lph 3-4 in Höhe von 0,2 Mio. € für Mettingen respektive 0,183 Mio. € für Maubach.</p> <p><b>Vertragliche Eckpunkte (Schwerpunkt Finanzierung):</b>  <i>Planungskosten:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pauschaler Planungskostenanteil für die Lph 3-4</li> <li>• Planungskostenanteil wird im Zuge des anschließenden Vertrags (Lph 5-9) auf Grundlage der Kostenberechnung (nach Abschluss Lph 4) aktualisiert. Die bis dahin</li> </ul>	<p>Gesamtwertumfang (Planung und Bau): 2,45 Mio. €</p> <p>Vsl. Gesamtanteil des VRS: 0,87 bis 1,49 Mio. €</p> <p>IBN: Anfang 2026</p>

<sup>1</sup> Die dargestellte Kostenspanne der Tabellenwerte zum voraussichtlich Gesamtanteil der Region ergibt sich aus der auf Seite 3 aufgezeigten Kostenaufteilung. Der untere genannte Wert stellt somit den regionalen Anteil bei Einhaltung des Gesamtwertumfangs dar. In den oberen Wert ist die Kostenerhöhung bis zu 50 % des angenommenen Gesamtwertumfangs, die gemeinsam je zur Hälfte von DB Station&Service und der Region getragen werden, eingepreist. Es ist vorgesehen, dass derjenige Kostenanteil, der die genannten 50 % übersteigt, vollständig von DB Station&Service getragen wird.

	Mittelbahnsteigs 1 inkl. Aufbauten nach (keine Kostenbeteiligung der Region vorgesehen). Die Planungen für die SO-96-Maßnahme und die genannten möglichen Parallelmaßnahmen von DB Station&Service werden, falls diese umgesetzt werden, aufeinander abgestimmt.	<p>geleisteten Zahlungen werden im Anschlussvertrag verrechnet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bei kostenrelevanten Abweichungen von der Aufgabenstellung wird Region die daraus entstehenden Mehrkosten finanzieren.</li> </ul>	
Maubach	<p>Aufhöhung der Außenbahnsteige Gleis 1 und 2 über die gesamte S-Bahn-Fahrzeuglänge (siehe hierzu auch VA-337/2019 des Verkehrsausschusses vom 26.06.2019).</p> <p>Die Lph 2 (Vorentwurfsplanung) wurde abgeschlossen.</p> <p><i>Nachrichtlich:</i> In Maubach wird als separates Projekt von DB Station&amp;Service die Bahnsteigüberdachung angepasst.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zahlung in zwei Raten: <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Rate mit Beginn der Entwurfsplanung: 75 % des pauschalen Zuschusses</li> <li>2. Rate mit Vorlage des Entwurfsheftes: 25 % des pauschalen Zuschusses</li> </ul> </li> </ul> <p><i>Abbruch der Infrastrukturmaßnahme:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bei Projektabbruch verpflichtet sich die Region, die bis dahin entstandenen und noch entstehenden Kosten für die Planungen der Maßnahmen sowie die Kosten für den qualifizierten Abbruch dieser Planungen zu finanzieren.</li> <li>Diese Regelungen gelten nicht, wenn die Gründe, die zur Entscheidung über den Abbruch geführt haben, von DB Station&amp;Service in vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Weise herbeigeführt wurden.</li> </ul>	<p>Gesamtwertumfang (Planung und Bau): 2,57 Mio. €</p> <p>Vsl. Gesamtanteil des VRS: 0,9 bis 1,54 Mio. €</p> <p>IBN: 2027/2028</p>
Stetten-Beinstein	<p>Aufhöhung der Außenbahnsteige Gleis 1 und 2 über die gesamte S-Bahn-Fahrzeuglänge (siehe hierzu auch VA-074/2020 des Verkehrsausschusses vom 08.07.2020).</p> <p>Zum Jahreswechsel erfolgte der Zuschlag der Planungsleistungen für die Vorplanung (Lph 1-2). Seitdem wurden u. a. Vermessungsarbeiten und Baugrunduntersuchungen durchgeführt.</p>	Keiner	<p>Gesamtwertumfang (Planung und Bau): 4,11 Mio. €</p> <p>Vsl. Gesamtanteil des VRS: 1,45 bis 2,48 Mio. €</p> <p>IBN: Ende 2026</p>
Leonberg	<p>Aufhöhung der Bahnsteige Gleis 1 und 2/3 über die gesamte S-Bahn-Fahrzeuglänge (siehe hierzu auch VA-074/2020 des Verkehrsausschusses vom 08.07.2020).</p> <p>Zum Jahreswechsel erfolgte der Zuschlag der Planungsleistungen für die Vorplanung (Lph 1-2). Seitdem wurden u. a. Vermessungsarbeiten und Baugrunduntersuchungen durchgeführt.</p>		<p>Gesamtwertumfang (Planung und Bau): 7,58 Mio. €</p> <p>Vsl. Gesamtanteil des VRS: 2,55 bis 4,45 Mio. €</p> <p>IBN: Ende 2026</p>

Esslingen (Neckar)	Aufhöhung des Mittelbahnsteigs Gleis 7/8 über die gesamte S-Bahn-Fahrzeuglänge (betrieblich erst nach Fertigstellung S21 möglich).	Zeichnung der Planungsvereinbarungen für die Lph 1-4 in Höhe von (gerundet): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Esslingen: 0,70 Mio. €</li> <li>• Kornwestheim: 1,15 Mio. €</li> <li>• Zuffenhausen: 0,70 Mio. €</li> <li>• Backnang: 0,91 Mio. €</li> <li>• Oberesslingen: 0,63 Mio. €</li> <li>• Zell: 0,66 Mio. €</li> <li>• Obertürkheim: 0,36 Mio. €</li> <li>• Altbach: 0,55 Mio. €</li> </ul> <b>Vertragliche Eckpunkte</b> <i>Planungskosten:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pauschaler Planungskostenanteil für die Lph 1-4 auf Basis der vorausgegangen Lph 0</li> <li>• Planungskostenanteil wird im Zuge des anschließenden Vertrags (Lph 5-9) auf Grundlage der Kostenberechnung (nach Abschluss Lph 4) aktualisiert. Die bis dahin geleisteten Zahlungen werden im Anschlussvertrag verrechnet.</li> <li>• Bei kostenrelevanten Abweichungen von der Aufgabenstellung wird die Region die daraus entstehenden Mehrkosten finanzieren.</li> <li>• Zahlung in drei Raten             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 1. Rate mit Beginn der Vorplanung: 50 % des pauschalen Zuschusses</li> <li>○ 2. Rate mit Beginn des Entwurfsheftes: 25 % des pauschalen Zuschusses</li> <li>○ 3. Rate mit Vorlage des Entwurfsheftes: 25 % des pauschalen Zuschusses</li> </ul> </li> </ul> <i>Abbruch der Infrastrukturmaßnahme:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei Projektabbruch verpflichtet sich die Region, die bis dahin entstandenen und noch entstehenden Kosten für die Planungen der Maßnahmen sowie die Kosten für den qualifizierten Abbruch dieser Planungen zu finanzieren.</li> </ul>	Gesamtwertumfang (Planung und Bau): 7,19 Mio. €  Vsl. Gesamtanteil des VRS: 2,58 bis 4,38 Mio. €  IBN: Ende 2027
Kornwestheim	Aufhöhung der Mittelbahnsteige Gleis 3 und Gleis 4/5 über die gesamte S-Bahn-Fahrzeuglänge.		Gesamtwertumfang (Planung und Bau): 13,59 Mio. €  Vsl. Gesamtanteil des VRS: 4,69 bis 8,09 Mio. €  IBN: Ende 2027
Zuffenhausen	Aufhöhung der Bahnsteigkante Gleis 4 über die gesamte S-Bahn-Fahrzeuglänge auf eine Höhe von 96 cm über Schienenoberkante (SO).  Der Bahnsteig Gleis 5 soll auch weiterhin von Fahrzeugen mit einer Höhe von 76 cm über SO angefahren werden können.		Gesamtwertumfang (Planung und Bau): 7,31 Mio. €  Vsl. Gesamtanteil des VRS: 2,62 bis 4,45 Mio. €  IBN: Ende 2027
Backnang	Anpassung des Mittelbahnsteigs 4/5, um den Ansprüchen des dort haltenden Regional- und S-Bahn-Verkehrs gerecht zu werden:  Mit IBN des Tiefbahnhofs S21 ist in Backnang eine sogenannte überschlagene Wende der S3 vorgesehen. Anstatt dass in Backnang am Bahnsteig Gleis 5 derselbe Zug direkt nach der Ankunft wieder in die Gegenrichtung aufbricht, wird zukünftig ein zweiter Zug schon warten und pünktlich starten – unabhängig davon, wann der vorhergehende Zug einfährt.  Als Folge dieser betrieblichen Anpassung wird für die S3 zukünftig die Mitbenutzung des Bahnsteigs an Gleis 4 notwendig, wodurch sich im Hinblick auf den niveaugleichen Einstieg zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug zukünftig folgende Anforderungen am Mittelbahnsteig Gleis 4/5 ergeben:		Gesamtwertumfang (Planung und Bau): 10,89 Mio. €  Vsl. Gesamtanteil des VRS: 3,83 bis 6,55 Mio. €  IBN: Ende 2028

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S-Bahn: NL 205 m (Fahrzeuglänge) an 96-cm-Bahnsteig S-Bahn verkehrt abwechselnd über Gleis 4 und 5</li> <li>• Regionalverkehr: NL 212 m (Fahrzeuglänge) an 76 cm Bahnsteig Regionalverkehr verkehrt in Richtung Crailsheim über Gleis 4</li> </ul> <p>Aufgabe des Ingenieurbüros wird die Ausarbeitung einer Aufteilung der Bahnsteigbereiche Bahnsteighöhe SO 76 cm (Regionalverkehr) und SO 96 cm (S-Bahn) unter Berücksichtigung der betrieblichen, verkehrlichen und genehmigungstechnischen Randbedingungen sein.</p> <p><u>Nachrichtlich:</u> Als separate Projekte sind hier zum einem die Anpassung des Mittelbahnsteigs 2+3 auf die Bedürfnisse des dortigen Regionalverkehrs als auch der Neubau einer stadtteilverbindenden Brücke vorgesehen, die mittels Aufzüge auch mit den darunterliegenden Bahnsteigen verbunden werden soll.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diese Regelungen gelten nicht, wenn die Gründe, die zur Entscheidung über den Abbruch geführt haben, von DB Station&amp;Service in vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Weise herbeigeführt wurden.</li> </ul>	
Oberesslingen	Aufföhung des Mittelbahnsteigs Gleis 3 und 4 über die gesamte S-Bahn-Fahrzeuglänge.		<p>Gesamtwertumfang (Planung und Bau): 5,82 Mio. €</p> <p>Vsl. Gesamtanteil des VRS: 2,12 bis 3,58 Mio. €</p> <p>IBN: Mitte 2028</p>
Zell	Aufföhung des Mittelbahnsteigs Gleis 3 und 4 über die gesamte S-Bahn-Fahrzeuglänge.		<p>Gesamtwertumfang (Planung und Bau): 7,50 Mio. €</p> <p>Vsl. Gesamtanteil des VRS: 2,68 bis 4,56 Mio. €</p> <p>IBN: Ende 2028</p>
Obertürkheim	<p>Aufföhung des Mittelbahnsteigs Gleis 5 und 6 über die gesamte S-Bahn-Fahrzeuglänge.</p> <p><u>Nachrichtlich:</u> In Obertürkheim ist ein separates Projekt "Gleismaßnahmen" vorgesehen. Initiator ist das DB-Projekt Stuttgart-Ulm.</p>		<p>Gesamtwertumfang (Planung und Bau): 4,21 Mio. €</p> <p>Vsl. Gesamtanteil des VRS: 1,48 bis 2,53 Mio. €</p>



		IBN: Ende 2028
Altbach	<p>Aufhöhung des Mittelbahnsteigs Gleis 3 und 4 über die gesamte S-Bahn-Fahrzeuglänge.</p> <p><i>Nachrichtlich:</i> In Altbach ist ein separates Projekt "People Mover" vorgesehen. Der vorhandene "People Mover" soll entweder erneuert oder durch einen Aufzug o. ä. ersetzt werden. Initiator für dieses Projekt ist DB Station&amp;Service. Die Planungen für die SO-96-Maßnahme und die Maßnahme zum "People Mover" sollen zeitlich aufeinander abgestimmt werden.</p>	<p>Gesamtwertumfang (Planung und Bau): 7,31 Mio. €</p> <p>Vsl. Gesamtanteil des VRS: 2,62 bis 4,45 Mio. €</p> <p>IBN: Ende 2028</p>

**Tabelle 01:** Aktueller Sachstand SO-96-Maßnahmen

Die Vertragswerke innerhalb eines Maßnahmenpakets sind bis auf die oben genannten Stationsausprägungen identisch. Daher ist der Vorlage ergänzend zu den oben genannten Eckpunkten für jedes Maßnahmenpaket stellvertretend ein entsprechender Vertragsentwurf anhängig:

- Anlage 4: Pv-Entwurf für die Lph 3-4 der Station Maubach, stellvertretend für die Stationen Maubach und Mettingen
- Anlage 5: Pv-Entwurf für die Lph 1-4 der Station Esslingen (Neckar), stellvertretend für die Stationen Esslingen (Neckar), Kornwestheim, Zuffenhausen, Backnang, Oberesslingen, Zell, Obertürkheim und Altbach

Bezüglich Rommelshausen befinden sich DB Station&Service und die Region noch in Vertragsverhandlungen. Es wird angestrebt, den Vertrag bis zur Ausschusssitzung nachzureichen.

### **c) Stufenloser Zugang zum S-Bahnsteig**

Eine Grundanforderungen an das selbstbestimmte Reisen stellt der stufenlose Zugang vom Bahnhofsumfeld zum S-Bahnsteig dar. Um dies gewährleisten zu können, verständigte man sich im Rahmen des sogenannten 5. Ausführungsvertrags darauf, an 40 Stationen den stufenlosen Zugang durch Rampen oder Aufzüge nachzurüsten. Ferner ist die stufenlose Zugänglichkeit bei den bereits umgesetzten (S4-Verlängerung, S60), aber auch bei den derzeit laufenden und geplanten S-Bahn-Ausbaumaßnahmen an den entsprechenden Stationen als Basisanforderung im Planungsprozess fest verankert.

Als Ergebnis kann mit Abschluss der Aufzugsarbeiten in Stetten-Beinstein festgehalten werden, dass ab Juni 2021 alle S-Bahn-Stationen stufenfrei über Aufzüge, Rampen oder ebenerdig erreichbar sind, wenngleich nicht an allen Stationen aufgrund der vorherrschenden Topographie sämtliche Anforderungen der genormten Barrierefreiheit erfüllt werden können. (Die differenzierende Aussage der Abbildung 02 zum stufenlosen Zugang ist auf die dort genannte Verzerrung durch die systembedingte Mitbetrachtung einzelner Bahnsteige, die nicht von der S-Bahn angefahren werden, zurückzuführen.)

### **d) Stufenloser Zugang zu Bahnsteigen und niveaugleicher Einstieg in die Fahrzeuge der regionalbedeutsamen Nebenbahnen**

#### *Kleine Teckbahn*

Über die Planungen zum Ausbau der Bahnsteige der kleinen Teckbahn zwischen Kirchheim (Teck) und Oberlenningen wurde im Verkehrsausschuss am 08.07.2020 ausführlich berichtet (VA-074/2020). Die Station Kirchheim (Teck) ist bereits stufenlos zugänglich. Im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms des Bundes für Verkehrsstationen im ländlichen Raum (SV 58) soll auch an den anderen Teckbahnstationen (Kirchheim (Teck)-Süd, Dettingen (Teck), Owen (Teck), Brucken, Unterlenningen und Oberlenningen) der stufenlose Zugang hergestellt beziehungsweise verbessert werden. Ferner erfolgt ein Neubau der Bahnsteige, die mit einem taktilen Leitsystem ausgestattet werden. Die Bahnsteighöhen werden auf die dort im Einsatz befindlichen Fahrzeuge auf 55 cm über SO für den niveaugleichen Einstieg angepasst.

VRS/SDNet 2021.2 - TKF0000

Da zum Vergabezeitpunkt noch nicht für alle Stationen die notwendigen finanziellen Baufreigaben vorlagen und in Brucken die notwendige Stilllegung eines Bahnübergangs zur Erreichung der gewünschten Bahnsteiglänge einen erhöhten Abstimmungsbedarf erforderte, können nicht – wie ursprünglich vorgesehen – alle Stationen gemeinsam im Jahr 2021 umgesetzt werden.

Anstatt die Baumaßnahmen nun auf die Jahre 2021 und 2022 mit entsprechenden Unterbrechungen des Bahnbetriebs aufzuteilen, entschieden sich DB Station&Service, DB Regio und die Region im Sinne der Reisenden, die zeitgleiche Umsetzung der Maßnahmen an allen sechs Verkehrsstationen und der Maßnahme am Bahnübergang in Brücken in der fahrgastarmen Zeit der Sommerferien 2022 unter Vollsperrung der Teckbahn und mit Schienenersatzverkehr anzustreben.

Wenngleich der Fördergeber die Förderquote für die Planungskosten von 18 auf 24 % der Baukosten erhöht hat, kann aufgrund des nach vertiefter Planung gestiegenen Gesamtkostenumfanges von anfangs rund 8 auf derzeit 9,4 Mio. € eine Kostenerhöhung des VRS-Anteils zur Schließung einer Finanzierungslücke nicht mehr gänzlich ausgeschlossen werden. Die Baufreigaben in finanzieller Hinsicht vom Bund und somit die Kenntnis über die geförderten Planungs- und Baukosten, aus denen sich der VRS-Anteil ableitet, werden im 3. Quartal 2021 erwartet. Während bisher vorgesehen war, den Vertrag erst mit Vorliegen dieser Baufreigaben in finanzieller Hinsicht und somit in Kenntnis des offenen VRS-Anteils zu zeichnen, benötigt DB Station&Service zur Fortführung des Projekts die Zeichnung des Vertrags (Anlage 6) zur Kostenübernahme der nicht vom Bund erstatteten Kosten durch den Aufgabenträger jedoch nun vor dem Vorliegen der entsprechenden Baufreigaben.

#### *Schusterbahn*

Über die Planungen zum Ausbau der Schusterbahn wurde im Verkehrsausschuss am 17.03.2021 ausführlich berichtet (VA-123/2021). Die Stationen der Schusterbahn (Kornwestheim – S-Zazenhausen – S-Münster – S-Ebitzweg – Untertürkheim) verfügen nur zu einem geringen Teil über einen stufenlosen Zugang. Das Thema Barrierefreiheit entlang der Schusterbahn ist daher im Zuge der angedachten Attraktivierungspläne mit zu betrachten. An dieser Stelle gilt es jedoch die sogenannte 1.000-Regel zu beachten, auf die sich die DB mit dem Eisenbahnbundesamt verständigt hat. Sie besagt, dass Verkehrsstationen mit mehr als 1.000 Reisenden am Tag Aufzüge oder lange Rampen erhalten sollen, während Stationen mit weniger als 1.000 Reisenden pro Tag nur in besonderen Fällen, etwa weil ein Seniorenheim oder eine Behinderteneinrichtung in der Nähe sind, umgerüstet werden. Während an den Mischverkehrsstationen der Schusterbahn (Kornwestheim, Untertürkheim) die notwendige Anzahl an Reisenden deutlich überschritten wird, befindet sich das Fahrgastniveau an den ausschließlich von der Schusterbahn genutzten Stationen Zazenhausen, Münster, Ebitzweg im Jahr 2017 auf einem Niveau unter 150 Fahrgäste pro Tag und Station.

#### **e) Stufenloser Zugang an vorhandenen rückwärtigen S-Bahnhofserschließungen**

In der Vergangenheit zeigte sich, dass seitens einiger Kommunen, deren S-Bahnhöfe von beiden Seiten des Gleises zugänglich sind, die einseitige stufenlose Erschließung insbesondere aus städtebaulicher Sicht als nicht ausreichend erachtet wird. So dienen die durchgebundenen Bahnsteigerschließungsanlagen oftmals gleichzeitig auch als Durchlass zur Siedlungsquartierverbindung. Vor diesem Hintergrund entschieden sich in den vergangenen 10 bis 15 Jahren insbesondere die Kommunen an den Stationen Böblingen, Ditzingen, Ehningen, Grunbach, Leinfelden, Ludwigsburg und Schorndorf, auf Eigeninitiative einen weiteren stufenlosen Zugang auf der gegenüberliegenden Seite herzustellen oder befinden sich, wie beispielsweise Backnang und Esslingen (Neckar), diesbezüglich in einem Planungsprozess. Vor diesem Hintergrund analysierten die Geschäftsstelle und DB Station&Service im Rahmen einer überschlägigen Abschätzung die Zugangsverhältnisse auf die Frage hin, wo mobilitätseingeschränkte Reisende im Unterschied zu nicht eingeschränkten Personen einen Nachteil der Zugänglichkeit dadurch erfahren, dass nur eine von beiden Bahnhofszugangsseiten über eine stufenlose Erschließung verfügt. Die Abschätzung erhebt nicht den

Anspruch, in allen Teilen vollständig zu sein und alle Bereiche gleich detailliert zu betrachten. Sie stellt vielmehr eine Ersteinschätzung der Situation dar.

Als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass an 69 Stationen keine Benachteiligung festzustellen sind. Sofern die Station von zwei Seiten zugänglich ist, verfügen beide Seiten über eine stufenlose Anbindung. Dies ist an mindestens 7 Stationen kommunaler Eigeninitiative zu verdanken. Für die übrigen 14 Stationen wurden Steckbriefe erstellt (Anlage 7) und zur besseren Differenzierbarkeit in drei Kategorien eingeteilt. Die Kategorienbildung erfolgte unter Berücksichtigung der gesammelten Erfahrungen mit dem Fördergeber zu zusätzlichen stufenlosen Zugängen. Demnach sind die Förderaussichten der Stationen in den Kategorien „Hohe Einschränkungen“ und „Erhebliche Einschränkungen“ deutlich höher einzuschätzen als für die Stationen in der Kategorie „Spürbare Einschränkungen.“

Kategorie	Kriterien	Betroffene Stationen
Spürbare Einschränkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Barrierewirkung gering (weniger als 300 m) ODER</li> <li>- Gründe, die zur Annahme führen, dass der Zugang von sehr wenigen mobilitätseingeschränkten Personen aufgesucht wird. Bspw.: Im Netzzusammenhang sind bereits andere wesentliche Barrieren vorhanden.</li> </ul>	Altbach, Benningen, Esslingen (Neckar), Ötlingen, Sindelfingen, Untertürkheim
Hohe Einschränkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deutliche Barriere (Umweg zwischen 300 und 800 m) für mindestens eine Nutzergruppe innerhalb des 500-m-Einzugsbereichs</li> </ul>	Esslingen-Zell, Winnenden, Stuttgart Nordbahnhof
Erhebliche Einschränkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhebliche Barriere (Umweg ab 800 m) UND</li> <li>- mehr als eine betroffene Nutzergruppe innerhalb des 500-m-Einzugsbereichs (Anwohner, Arbeitnehmer, intermodale Pendler)</li> </ul>	Backnang, Freiberg (Neckar), Kirchheim (Teck), Oberesslingen, Weil der Stadt

Seitens der Deutschen Bahn und nach deren übergeordneten Regelwerken wird an Stationen mit mehr als 1.000 Reisenden EIN stufenloser Zugang als ausreichend erachtet. Weiter bleibt festzuhalten, dass die dargestellten Bahnzugänge überwiegend neben dem Bahnzugang der Verbesserung der städtebaulichen Erschließung der angrenzenden Siedlungsstrukturen dienen, weshalb die Deutsche Bahn und die Region in der stufenfreien Erschließung der rückwärtigen Bahnhofszugänge vorrangig eine kommunale Aufgabe erkennen. Die Geschäftsstelle empfiehlt, dass diese auf die betroffenen Kommunen der Stationen mit erhöhten Förderaussichten (Kategorien „Hohe Einschränkungen“ oder „Erhebliche Einschränkungen“) zugeht und – sofern von den Kommunen erwünscht – diese bzgl. der Nachrüstung des stufenlosen Zugangs berät, mit den

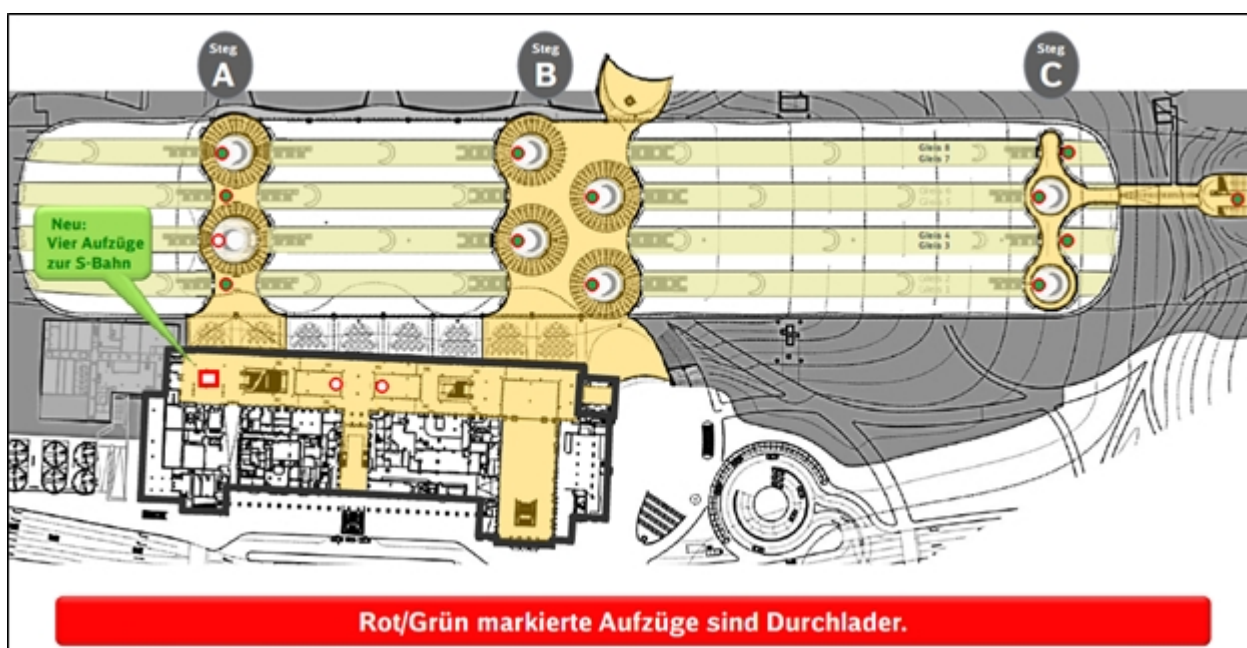
zu beteiligenden Akteuren vernetzt und über die jüngste Förderungsabsicht der Region informiert: So kann die Region im Einzelfall an geplanten Mobilitätspunkten eine barrierefreie Verknüpfung der Mobilitätsangebote (z.B. Bussteig – Bahnsteig) im Rahmen einer städtebaulichen Aufwertung durch einen Planungskosten- sowie Baukostenzuschuss fördern.

**f) Stufenloser Zugang zu den Bahnsteigen des Stuttgarter Durchgangsbahnhofs und stufenlose Umsteigebeziehung zwischen S-Bahn-Station und Durchgangsbahnhof**

(siehe hierzu auch Antrag der CDU/ÖDP-Fraktion vom 08.02.2021 „Aufzugskonzept für den Stuttgarter Tiefbahnhof S 21 in Bezug auf die Möglichkeit zur Mitnahme von Fahrrädern“ in Anlage 1)

Im Zuge der Sitzungsvorlage VA-126/2021 beauftragte der Verkehrsausschuss am 17.03.2021 die Geschäftsstelle, Informationen über die geplanten Aufzüge des zukünftigen Stuttgarter Tiefbahnhofs mit dem Schwerpunkt einzuholen, welche Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern in den geplanten Aufzügen vorgesehen sind.

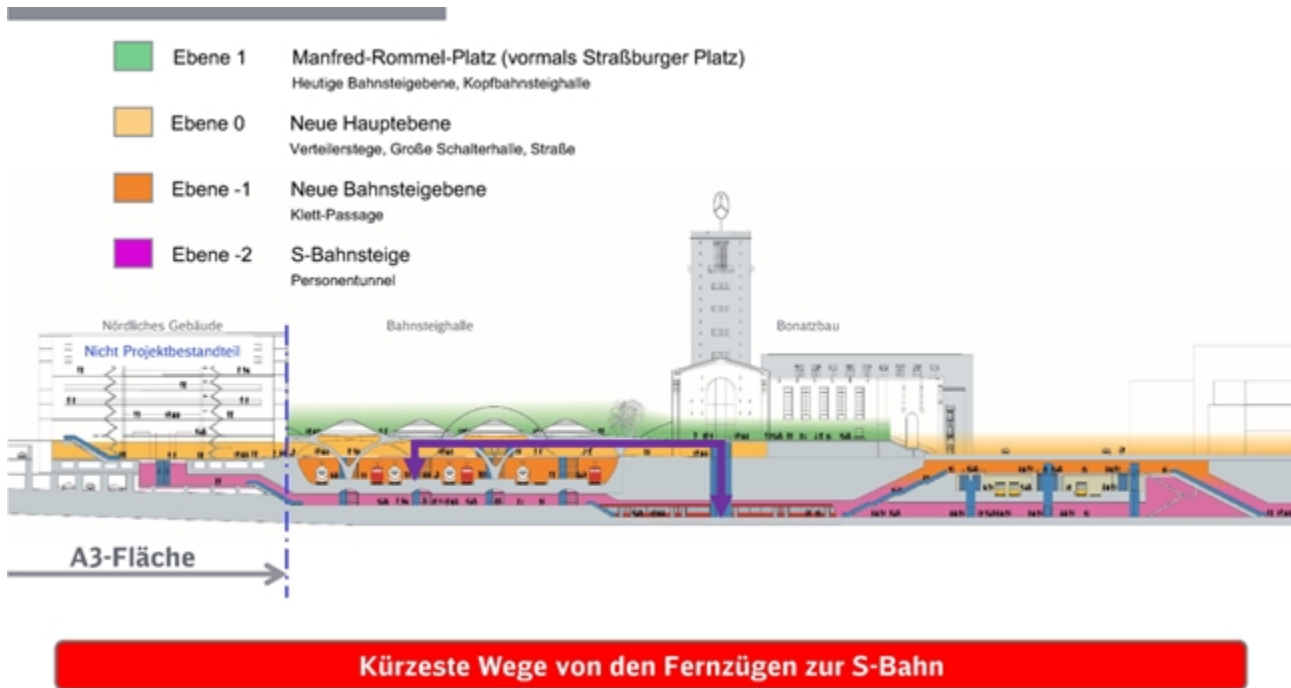
Laut Auskunft der Deutschen Bahn sind für die Verbindung der Haupteisenschließungsebene des neuen Bahnhofs mit den darunterliegenden Bahnsteigen des Fern- und Regionalverkehrs pro Bahnsteig drei runde Aufzugskabinen vorgesehen. Die lichte Türöffnung der Aufzüge beträgt 1,1 m. Der lichte Durchmesser der Aufzüge am Hauptsteg B beträgt 2,5 m (4,9 qm), die der Aufzüge an Steg A und C 2,2 m (3,8 qm) (siehe Abbildung 03).



**Abbildung 03:** Aufzüge am geplanten Stuttgarter Hauptbahnhof, Quelle: DB Station&Service

Darauf aufbauend geht die Deutsche Bahn bei den Aufzügen am Hauptsteg B von einer Kapazität von bis zu 5 Fahrrädern und für die Aufzüge am Steg A und C von bis zu 4 Fahrrädern aus. Die tatsächliche Kapazität ist vom Verhalten der Reisenden, sonstigem Gepäck, weiteren Reisenden abhängig und davon, wie umsichtig und rücksichtsvoll miteinander umgegangen wird. Bezüglich der Transportfrequenz kommt den Radfahrenden zugute, dass sich die Reisenden auf drei Aufzüge je Bahnsteig aufteilen können und dass die Aufzüge keine

Zwischenhalte zwischen der Haupteerschließungsebene und den Tiefbahnhofsteigen haben. Ebenso sind, wie in Abbildung 03 dargestellt, überwiegend Durchladeaufzüge vorgesehen, sodass Rangiervorgänge beim Ein- und Aussteigen meist entfallen. In Abbildung 04 wird die stufenlose Umsteigebeziehung zwischen der S-Bahn und dem Durchgangsbahnhof in violett dargestellt: Von der S-Bahn kommend (Ebene -2) führen 4 Aufzüge zur neuen Hauptebene (Ebene 0). Von dort aus führen die oben erwähnten Aufzüge auf die Bahnsteige des Durchgangsbahnhofs (Ebene -1).



**Abbildung 04:** Stufenlose Umsteigebeziehung zwischen dem Durchgangsbahnhof und der S-Bahn-Station (violetter Pfeil), Quelle: DB Station&Service

**g) Sanierung der Treppenaufgänge der S-Bahnstation im Zuge der Stammstreckensperrung**

(siehe hierzu auch Antrag der CDU/ÖDP-Fraktion vom 25.04.2021 „Sanierung der Treppenaufgänge in S-Bahn-Stationen in Anlage 1)

Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung vom 19.05.2021 (VA-138/2021) die Geschäftsstelle damit beauftragt zu prüfen, ob während des Zeitraums der Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke parallel dazu die Treppenaufgänge der S-Bahn-Stationen erneuert werden können und dies als Teil der Arbeiten mitberücksichtigt werden könnte. DB Station&Service teilte der Geschäftsstelle mit, dass an der Station Hbf tief die Zuwegungen vollumfänglich inklusive Treppen und Zugänge im Rahmen der Revitalisierung modernisiert werden. Ebenso ist an den Stationen S-Stadtmitte und S-Schwabstrasse die Erneuerung der Treppenaufgänge (von Bahnsteig bis Verteilerebene) im aktuellen Projektumfang bereits beinhaltet und wird im Zuge der Bodenbelagsarbeiten ausgeführt – die Schnittkante zwischen alt und neu befindet sich dann an der obersten Treppenstufe/Beginn Verteilerebene. An den Stationen Feuersee und Universität ist aus finanziellen Gründen (derzeit ist hierfür kein Förderprogramm erkennbar) bisher keine Erneuerung des Bahnsteigbelags und/oder des Zugangs vorgesehen. Eine vollständige Finanzierung von Dritten vorausgesetzt, ließen sich auch hier die Treppenzugänge während einer der nächsten Stammstreckensperrungen erneuern. DB

Station&Service geht davon aus, im Rahmen ihres Vortrags in der Sitzung am 21.07.2021 die jeweiligen finanziellen Größenordnungen benennen zu können.

#### **h) Mobilitätsservicezentrale**

(siehe hierzu auch Antrag der SPD-Fraktion vom 01.03.2021 „Mobilitätsservice der DB Region S-Bahn“ in Anlage 1)

S-Bahn-Reisende, die aufgrund körperlicher oder kognitiver Einschränkung nicht selbstständig ihre Reise antreten können, können sich an die Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) der DB wenden. Diese organisiert alles Notwendige, wenn ein Reisender Hilfe beim Ein-, Um- oder Aussteigen benötigt. Sie beantwortet auch Fragen zur Barrierefreiheit von Bahnhöfen oder zu Mindestumsteigezeiten. Sie ist telefonisch, per Mail und im Internet zu erreichen. Der Service wurde 1999 gegründet und war ursprünglich bei DB Vertrieb angesiedelt. Ab Anfang 2019 erfolgte die Organisation der Hilfeleistungen durch die MSZ nur noch für diejenigen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die einen Vertrag mit DB Vertrieb hatten. Da der Stuttgarter S-Bahn-Betreiber DB Regio einen solchen Vertrag mit DB Vertrieb hat, konnten die Stuttgarter S-Bahn-Nutzer auch über das Jahr 2019 hinaus von den Dienstleistungen der MSZ Gebrauch machen. Der Ausschluss von Reisenden von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die hierzu kein Vertragsverhältnis mit DB Vertrieb hatten, führte in der Branche, bei Behindertenverbänden und bei diversen Diskussionen auf Landesebene jedoch zu einem negativen Echo. Daher wurde ein Ansatz erarbeitet, der bundesweit die Nutzung der MSZ für Reisende aller Eisenbahnverkehrsunternehmen in gleicher Qualität ermöglicht und möglichen Regelungen im Rahmen der Novellierung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 (Fahrgastverordnung) gerecht wird. Hierzu sollen die Dienstleistungen aus folgenden Gründen von DB Vertrieb auf DB Station&Service übertragen werden:

- Bereits heute erbringt DB Station&Service operative Leistungen in der Ein-, Um- und Ausstiegshilfe für mobilitätseingeschränkte Reisende auf ihrer Infrastruktur (Mobiler Service=MobiServ). Um die gesamte Verantwortung des Mobilitätsservices zur Sicherstellung eines durchgehenden Angebots und Schaffung der Voraussetzung für eine Prozesssicherheit zu ermöglichen, erscheint die Bündelungen des Organisatorischen (MSZ) und des Operativen (MobiServ) bei DB Station&Service geboten.
- Ebenso entsteht die Möglichkeit, den Kostenaufwand der MSZ in die sogenannten Stationsentgelte einpreisen zu können.

Die Einpreisung in die Stationsentgelte bietet den Vorteil, dass es zukünftig keines Vertrags zwischen den einzelnen Parteien zur Bereitstellung der MSZ mehr bedarf, sondern die Eisenbahnverkehrsunternehmen das Dienstleistungsangebot der MSZ bei einem etwaigen Halt an der betroffenen Verkehrsstation unmittelbar über die zu entrichtenden Stationsentgelte begleichen. Damit steht das Angebot faktisch allen Reisenden zur Verfügung.

Bezüglich der monetären Auswirkungen der Region bleibt festzuhalten, dass die Region bereits in der Vergangenheit die Leistungen über den Vertrag mit DB Regio (siehe oben) mitfinanzierte. Nach der Einpreisung in die Stationsentgelte halten sich die erhöhten Stationsentgelte für den S-Bahn-Verkehr und die diesbezüglich eingesparten Zahlungen an DB Regio die Waage. Die DB Station&Service erwartet zur vollständigen Einpreisung des Services in die Stationsentgelte die schriftliche Zustimmung der Aufgabenträger. Da die S-Bahn auch Stationen mit Verkehrsangeboten des Landes anfährt, das Land ebenfalls dem Vorgehen zustimmen muss und das Land durch die im Vergleich der Region höhere Anzahl an ausgelösten Servicevorgängen stärker von dem Vorgang betroffen ist, erfolgt die formale Abwicklung für die Aufgabenträger Land und Region durch das Land in enger Abstimmung mit der Region. Sofern in Gänze eine

Einpreisung der vereinbarungsgegenständlichen Kosten in die Stationsentgelte aus regulatorischen Gründen nicht möglich ist, sind die verbleibenden negativen wirtschaftlichen Effekte, die im Rahmen einer Ausgleichsrechnung ermittelt werden, vom jeweiligen SPNV-Aufgabenträger vollständig durch eine einmalige oder ratierliche Zahlung auszugleichen. In diesem Falle müsste die Region für die anstehenden drei Vertragsjahre 2022 bis 2024 in erster Abschätzung zusätzlich zu den gestiegenen Stationsentgelten jährlich eine Differenz zwischen 50 und 150 € begleichen. Dieser geringe Kostensatz als auch die moderate Anzahl an ausgelösten Vorgängen innerhalb des Stuttgarter S-Bahn-Netzes (1.120 Vorgänge im Jahr 2019 bei 133 Mio. S-Bahn-Fahrgästen im gleichen Jahr) zeugt aus Sicht der Geschäftsstelle davon, dass das übergeordnete Ziel – das selbstbestimmte barrierefreie Reisen auch ohne zusätzliche ergänzende Dienstleistungen der MSZ durch entsprechende Anpassung der Infrastruktur – im Stuttgarter S-Bahn-Netz in vielen Bereichen bereits erreicht werden konnte.

Die DB und die Region legen Wert auf einen nahtlosen und unterbrechungsfreien Übergang der MSZ von DB Vertrieb auf DB Station&Service, sodass es für die Stuttgarter S-Bahn-Reisenden zu keinen Einschränkungen diesbezüglich kommt.

#### **i) Exkurs: Sauberkeit an Bahnhöfen**

Im unter h) genannten Antrag der SPD-Fraktion vom 01.03.2021 „Mobilitätsservice der DB Region S Bahn“ werden zusätzlich Verbesserungen zum Thema Räum- und Streuarbeiten erbeten.

Einleitend bleibt festzuhalten, dass die Region bezüglich Reinigung und Winterdienst kein direktes Vertragsverhältnis mit der zuständigen DB Station&Service und somit auch kein direktes Durchgriffsrecht zur Beanstandung des Sauberkeitszustands hat. Vielmehr bestellt die Region die S-Bahn-Leistungen bei DB Regio, die für den Halt an den Stationen von DB Station&Service ein definiertes Stationsentgelt zu begleichen hat. In den Stationsentgelten sind wiederum entsprechende Leistungen, wie beispielsweise Reinigung und Winterdienst, enthalten. Als Grundlage gelten hier die Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe (INBP) von DB Station&Service. Entsprechend des mit der Bundesnetzagentur abgestimmten gesetzlichen Rahmens wird zur Gewährleistung der in den INBP genannten Qualitätskriterien auch ein Anreizsystem geführt. In der letzten Winterdienstsaison waren die Leistungen des Nachunternehmers von DB Station&Service an einigen Stationen tatsächlich sehr mangelhaft. Dies ergab die Auswertung des letzten Jahres, und Zahlungen wegen „Nichterfolgter Beräumung“ von DB Station&Service an die Stuttgarter S-Bahn erfolgten. Deshalb hat DB Station&Service ihre Kontrollen erhöht und Ersatzmaßnahmen, wie z. B. Streudienst durch eigene Mitarbeiter sowie Austausch eines Nachunternehmers, durchgeführt. DB Station&Service wird die gewonnenen Erkenntnisse auch in die Vorbereitung der nächsten Winterdienstsaison einfließen lassen, um die gewünschte Qualität sicherstellen zu können.

Die über den Winterdienst hinausgehende Reinigung erfolgt grundsätzlich abhängig vom Reisendenaufkommen und der Größe der Station sowie von weiteren Faktoren, welche ggf. Anpassungen der Intervalle erfordern. Auch im Rahmen der Kundenbefragung im Schulnotensystem 1-6 wird das Thema Sauberkeit bewertet und es ist erkennbar, dass die Bemühungen und Anpassungen in den letzten Jahren zu einer Steigerung der Kundenzufriedenheit geführt haben (2017:2,5; 2018:2,4; 2019: 2,3; 2020: 2,3).



## **II. Beschlussvorschlag:**

1. Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.
2. Die Geschäftsstelle geht auf die Kommunen der Stationen mit „hohen und erheblichen Einschränkungen“ zu (siehe Abschnitt e) und berät und vernetzt diese bei Bedarf zum Thema Nachrüstung eines zusätzlichen stufenfreien Zugangs.
3. Der Verkehrsausschuss stimmt dem Abschluss von Planungsvereinbarungen entsprechend dem Mustervertrag (Anlage 5) für die Leistungsphasen 1-4 und der Übernahme der Finanzierungsanteile von vsl. 5,664 Mio. € für die Stationen Esslingen (Neckar), Kornwestheim, Backnang, Zuffenhausen, Oberesslingen, Zell, Obertürkheim, Altbach zu und beauftragt die Regionaldirektorin, diese zu unterzeichnen.
4. Der Verkehrsausschuss stimmt dem Abschluss von Planungsvereinbarungen entsprechend dem Mustervertrag (Anlage 4) für die Leistungsphasen 3-4 und der Übernahme der Finanzierungsanteile von vsl. 0,383 Mio. € für die Stationen Mettingen und Maubach zu und beauftragt die Regionaldirektorin, diese zu unterzeichnen.
5. Der Verkehrsausschuss stimmt, sofern der Vertrag bis zum Verkehrsausschuss vorliegt, dem Abschluss einer Bau- und Finanzierungsvereinbarung für die Leistungsphasen 5-9 und der Übernahme der nicht von DB Station&Service und Fördergeber übernommenen Finanzierungsanteile von vsl. 1,28 bis 2,47 Mio. € für die Station Rommelshausen zu und beauftragt die Regionaldirektorin, diese zu unterzeichnen.
6. Der Verkehrsausschuss stimmt bezüglich der kleinen Teckbahn einer Erhöhung des regionalen Anteils von bisher 1,6 Mio. auf bis zu 3,0 Mio. € zur Deckung der nicht vom Fördergeber übernommenen Kosten zu und beauftragt die Regionaldirektorin, den Vertrag gem. Anlage 6 zu unterzeichnen.
7. Der Verkehrsausschuss beschließt die Inanspruchnahme von Verpflichtungsermächtigungen in Teilhaushalt 6 in Höhe von 11,517 Mio. €. Die erforderlichen Mittel werden in die Haushaltsplanung 2022 und in die mittelfristige Finanzplanung aufgenommen.
8. Die in Anlage 1 genannten Anträge werden als erledigt erklärt.

## **Anlage(n):**

- 1 Anträge der Fraktionen
- 2 Stationsübersicht SO-96-Maßnahmen
- 3 Exemplarische Kostenaufteilung am Beispiel der Station Rommelshausen
- 4 Finanzierungsvertrag Mustervertrag Maubach für die Leistungsphasen 3-4
- 5 Finanzierungsvertrag Mustervertrag Esslingen für die Leistungsphasen 1-4
- 6 Zuschussvereinbarung Entwurf Teckbahn
- 7 Rückwärtige S-Bahnsteigerschließungen