

zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 2

Barrierefreiheit der S-Bahn-Stationen und Planungsvereinbarungen für Mettingen und Maubach

I. Sachvortrag

Bericht zur Barrierefreiheit

Stufenfreier Zugang vom Bahnsteig zum Fahrzeug – Bahnsteigaufhöhungen

Der Stand der Bahnsteighöhen im Netz der S-Bahn Stuttgart ist in Anlage 2 dargestellt. Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 06.05.2015 vordringliche Stationen für die Anpassung der Bahnsteighöhe auf 96 cm festgelegt. Dies sind neben Feuerbach die Stationen

Ludwigsburg
Rommelshausen
Mettingen
Esslingen (Neckar)
Maubach

Laufende Projekte

Feuerbach

Für die Station Feuerbach wurde die Aufhöhung des Bahnsteigs am Gleis 2 fertiggestellt und der Bahnsteig am 28.11.2018 in Betrieb genommen. Die wegen der Innenbogenlage günstigere Bahnsteigkante hat insgesamt sowohl durch die Aufhöhung mit neuem Bodenbelägen und taktilem Leitsystem als auch durch die Anlagenerneuerungen, die dem Stuttgart 21 Vorhaben zugeordnet werden, eine deutliche Verbesserung, z.B. durch ein modernes Bahnsteigdach und neue Bahnsteigbeleuchtung, erfahren.

Für die Realisierung der Bahnsteigaufhöhung (Gleis 1 am Hausbahnsteig) ist noch ein Bau- und Finanzierungsvertrag zu schließen, da diese wegen der fehlenden Finanzierbarkeit zurückgestellt werden musste (Vorlage 178/2017). Am Bahnhof Feuerbach steht außerdem die Herstellung eines Bahnsteigs am Gleis 130 zur Nutzung durch die S-Bahn an. Zudem ist die Eisenbahnbrücke über die Borsigstraße (unmittelbar anschließend in Richtung Zuffenhausen) als Maßnahme der DB Netz zu erneuern. Die Geschäftsstelle hat die DB Station&Service aufgefordert, für die Maßnahmen ein abgestimmtes Planungs- und Finanzierungskonzept vorzulegen.

Rommelshausen

Für die Station Rommelshausen läuft derzeit die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Vorlage 275/2018). Es ist im Zeitplan der DB vorgesehen, im Herbst 2019 die Planfeststellung zu beantragen. Der Umbau ist für 2022 vorgesehen.

Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für Planungsleistungen

Mettingen

Für die Station Mettingen (Esslingen) liegt eine Finanzierungsvereinbarung für die Durchführung der Lph 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung) vor. Die Kosten betragen für die Region 198 T€, die in zwei Raten (mit Vertragsunterzeichnung und nach erfolgter Leistung) zu zahlen sind. Es ist vorgesehen, am Bahnsteig Gleis 3 / 4 der Station Esslingen-Mettingen eine stufenfreie Einstiegsmöglichkeit in die S-Bahn durch Aufhöhung der Bahnsteige auf 96 cm über SO (inkl. erforderlicher Anpassungsarbeiten an den weiteren vorhandenen Anlagen) zu schaffen. Die Anforderungen der Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Menschen sollen durch ein taktiles Leitsystem umgesetzt werden. Der Vertragsentwurf ist als Anlage 3 beigefügt. Im Anschluss an die Vorplanung sind noch die weiteren Planungsstufen – einschl. der Planfeststellung – sowie die Finanzierungssicherung (einschl. L-GVFG) erforderlich. Der weitere Zeitplan basiert auf einer Bauzeit im Jahr 2024 mit Fertigstellung Anfang 2025.

Maubach

Für die Station Maubach (Backnang) liegt eine Finanzierungsvereinbarung für die Durchführung der Lph 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung) vor. Die Kosten betragen für die Region 142 T€, die in zwei Raten (mit Vertragsunterzeichnung und nach erfolgter Leistung) zu zahlen sind. Es ist vorgesehen, an den Bahnsteigen Gleis 1 und Gleis 2 der Station Maubach eine stufenfreie Einstiegsmöglichkeit in die S-Bahn durch Neubau der Bahnsteige auf 96 cm über SO (inkl. erforderlicher Anpassungsarbeiten an den weiteren vorhandenen Anlagen) zu schaffen. Die Anforderungen der Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Menschen sollen durch ein taktiles Leitsystem umgesetzt werden. Der Vertragsentwurf ist als Anlage 4 beigefügt. Im Anschluss an die Vorplanung sind noch die weiteren Planungsstufen – einschl. der Planfeststellung – sowie die Finanzierungssicherung (einschl. L-GVFG) erforderlich. Der weitere Zeitplan basiert auf einer Bauzeit im Jahr 2025 mit Fertigstellung im zweiten Quartal 2026.

Planungen unter Berücksichtigung des zukünftigen Fahrplans (mit S21)

Esslingen

Für die Station Esslingen liegt noch keine Finanzierungsvereinbarung für die Durchführung der Lph 1 und 2 vor. Grund dafür ist, dass erst mit der Festlegung des künftigen Fahrplans mit Stuttgart 21 eine Abstimmung über die Bestellungen für diese Bahnsteiggleise vorgenommen werden kann. Zwar wird der Regionalverkehr künftig voraussichtlich ausschließlich über die Ferngleise und die zugehörigen Bahnsteigkanten abgewickelt, jedoch wurde bisher von der DB Netz noch keine Zustimmung zur Aufhöhung der Bahnsteigkanten an den S-Bahn-Gleisen 7 und 8 erreicht.

Ludwigsburg

Wie bereits berichtet (Vorlage 178/2017) wurde für die Station Ludwigsburg 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. Diese Einschätzung seitens der DB Netz AG und des Aufgabenträgers Land wurde bisher nicht revidiert.

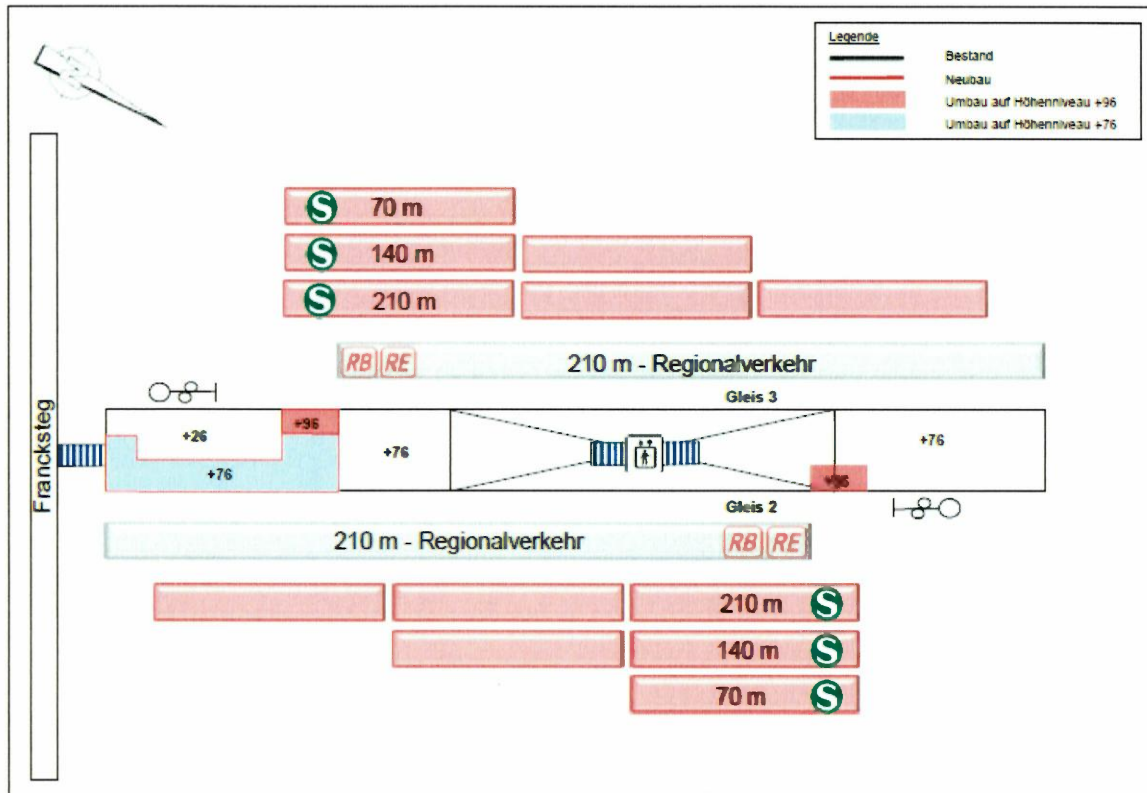


Abbildung 1: Machbarkeitsuntersuchung Teilaufhöhung - Ergebnis Vorzugsvariante

Mit dem technischen Ergebnis dieser Studie liegt eine Minimallösung vor, nach der jeweils am Bahnsteigende ein höhengleicher Einstieg in die S-Bahn auf einer Länge von 12 m für die vorderste Tür erreicht wird (bauliche Länge des Bahnsteigs etwa 290m). Diese Lösung ist in Wernau bei Ein- und Aussteigerzahlen von unter 3.000 Fahrgästen pro Tag realisiert. Die Station Ludwigsburg wird dagegen täglich von über 34.000 Ein-, Aus- und Umsteigern genutzt und steht damit auf Rang 4 der meistfrequentierten Stationen im Netz der S-Bahn Stuttgart. Das technische Ergebnis der Studie beruht einschließlich einer Kostenschätzungen auf dem Stand 2013. Eine planrechtliche Genehmigung für die Sonderlösung ist beim Eisenbahn-bundesamt noch einzuholen. Dazu wären die Planungsleistungen der Lph 1 bis 4, d.h. bis zur Genehmigungsplanung erforderlich.

Seit der Machbarkeitsstudie haben sich einige Randbedingungen verändert: Die Stadt Ludwigsburg hat den Aufzug zum Francksteg wieder in Betrieb genommen und weitere städtebauliche und verkehrliche Planungen im Umfeld des Bahnhofs laufen. Der Verband Region Stuttgart hat den durchgehenden 15-Minuten-Takt der S-Bahn ab Dezember 2020 beschlossen. Dadurch sind im Fahrplan über den Tag kaum noch weitere fahrplanmäßige Trassen über die S-Bahn-Gleise möglich. Der Zielfahrplan mit S21 wird in abschließenden Abstimmungsrunden demnächst fertig gestellt und wäre daraufhin zu prüfen, ob überhaupt noch zusätzliche Fahrplantrassen zur S-Bahn möglich sind.