



**FDP-Fraktion im Verband
Region Stuttgart**
Kai Buschmann, Armin Serwani,
Albrecht Braun, Gudrun Wilhelm

FDP-Regionalfraktion Postfach 2160 71370 Weinstadt

Verband Region Stuttgart
Kronenstrasse 25

70174 Stuttgart

Geschäftsstelle: Traubenstraße 3, 71384 Weinstadt
Telefon 07151 – 96 90 90
Telefax 07151 – 96 90 96
e-Mail: info@demokratie-online.de

21.05.2015

Antrag

Anfrage

Barrierefreiheit auf den S-Bahn-Strecken

Sehr geehrte Damen und Herren,
die FDP-Fraktion stellt folgenden

Antrag

Der Verband Region Stuttgart berichtet in der nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses,

- a) wie der Ablauf bei der Schaffung der Barrierefreiheit auf den S-Bahn-Linien der Region seit 2001/2002 im Einzelnen war und wie weit das 2002 beschlossene Konzept bis heute umgesetzt werden konnte?
- b) wann und mit welchem Ergebnis Verhandlungen über die Umleitung von Güterzügen mit der DB geführt wurden, wie in der Machbarkeitsstudie vom Juni 2001 vorgeschlagen?
- c) wie weit Vorgaben und Regelungen des Landes sowie fehlende Finanzierungsmittel für die immer noch nicht geschaffene Barrierefreiheit der S-Bahn ursächlich sind?

- d) ob eine Erhöhung der Bahnsteige auf 76 Zentimeter anstelle der heute notwendigen 96 Zentimeter nicht ausgereicht hätte, wenn die entsprechend niedrigeren Züge beschafft worden wären?
- e) ob ihm bekannt ist, dass der Verkehrsverband Rhein-Ruhr alle bereits erhöhten S-Bahn-Haltepunkte auf die Standardhöhe von 76 Zentimetern absenken wird, nachdem sich das nordrhein-westfälische Verkehrsministerium und die dortigen Verkehrsverbände auf diesen Standard geeinigt haben, weil nur diese Höhe den reibungslosen Parallelbetrieb von Intercity-, Regio- und Güterzügen mit der S-Bahn gewährleistet?
- f) ob geklärt ist, wie weit das baden-württembergische Verkehrsministerium ähnliche Überlegungen verfolgt?
- g) ob in den vergangenen Jahren bei der Erstbeschaffung der ET 430 der Einsatz von S-Bahnen mit niedrigerer Einstiegshöhe geprüft worden ist?
- h) ob der Verband von der DB Regio über den Einsatz niederfluriger S-Bahn-Züge auf anderen Strecken informiert worden ist, da die DB Regio nicht nur im VRR-Gebiet mit diesen Zügen aktiv ist, sondern diese auch bei der Ausschreibung für den Bereich Nürnberg angeboten hat?
- i) welche alternativen Betriebsmöglichkeiten es beim derzeitigen Ausbaustand gibt, beispielsweise den Einsatz anderer Zugtypen.

Begründung:

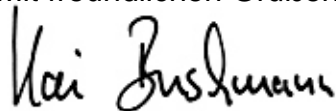
Der Verkehrsausschuss hat in den Jahren 2001 und 2002 den barrierefreien Ausbau der S-Bahn beschlossen und die Verbandsverwaltung mit der Umsetzung beauftragt. Bei der VA-Sitzung am 06.05.2015 hat der Bahnbevollmächtigte Sven Hantel unter anderem darauf hin gewiesen, dass Bahnsteighöhen von 96 Zentimetern nicht möglich sind, wenn überbreiter Güterverkehr auf der Strecke laufen soll, wie das beispielsweise auf der S2 im Remstal der Fall ist. Das Problem wurde bereits in der Machbarkeitsstudie 2001 angesprochen: *„Aus Sicht von DB Cargo ist es erforderlich die Strecke Stuttgart Bad-Cannstatt – Schorndorf für Transporte mit Lademaßüberschreitungen freizuhalten. Bei der Umsetzung der partiellen Bahnsteigerhöhung ist gemeinsam mit DB Cargo zu prüfen, ob LÜ-Verkehre so geführt werden können, dass es im S-Bahn-Netz Stuttgart keine Einschränkungen bei Bahnsteigerhöhungen gibt.“* (Seite 3).

Die Lösung könnte außer in der Erhöhung der Bahnsteige auch in der Absenkung der S-Bahnen liegen. Die Verkehrsverband Rhein-Ruhr, der wie der VVS teilweise schon über 96-Zentimeter-Bahnsteige verfügt, beschreitet nach einem Bericht der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung (WAZ) vom 28.11.2014 diesen Weg, weil sich das Land Nordrhein-Westfalen und die dortigen Verkehrsunternehmen auf die für alle nutzbare Höhe von 76 Zentimetern geeinigt haben, *„...und damit werden die meisten Essener S-Bahnhöfe mittel- und langfristig wieder zum Sanierungsfall, weil entweder Bahnsteige um 20 Zentimeter abgesenkt oder das Gleisbett (was meist billiger wäre) entsprechend erhöht werden müssen. Ein Programm, das etliche Millionen Euro kosten wird...“*

Trotzdem rechnet sich der Umstieg nach Angaben des VVR gegenüber der WAZ: „Bei dieser Entscheidung ging es aber auch ums Geld. Weil höher gelegte S-Bahnen nur noch als teure „Sonderanfertigung“ bestellt werden können, niedrigere Züge es aber bei den Herstellern inzwischen „von der Stange gibt“- und damit weitaus preisgünstiger sind, argumentiert VRR-Sprecher Johannes Bachteler.“ Tatsächlich kostet ein Zug nach Angaben des VRR bei der Beschaffung von 28 Stück rund fünf Millionen Euro pro Stück, während die in Region Stuttgart eingesetzten Fahrzeuge um mehrere Millionen über diesem Betrag liegen. Der EZ1440 wird dabei als komfortabler als der ET430 eingestuft, weil er unter anderem erstmal eine Toilette in der S-Bahn bietet.

Angesichts der Vorgehensweise im VRR-Gebiet, neue Züge zu kaufen und die kostspielig erhöhten Bahnsteige wieder abzusenken, muss in der Region rechtzeitig geklärt werden, wie das weitere Vorgehen ist.

Mit freundlichen Grüßen



Kai Buschmann
Fraktionsvorsitzender



Armin Serwani



Albrecht Braun



Gudrun