

Kleine Anfrage

des Abg. Jochen Haußmann FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Herstellung der Barrierefreiheit im Schienenpersonennahverkehr im Rems-Murr-Kreis

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Bahnhöfe und Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs müssen im Hinblick auf eine barrierefreie Nutzbarkeit der Zugsysteme S-Bahn sowie sonstige Schienenfahrzeuge wie beispielsweise Regionalbahnen und -expressen im Rems-Murr-Kreis noch baulich umgestaltet werden?
2. An welchen dieser Stationen (unter Angabe der Zahl der durchschnittlich täglich Reisenden) wird eine Erhöhung der Bahnsteigkanten auf das für S-Bahnen der Region Stuttgart erforderliche Maß aufgrund der Freihaltung für Güterverkehre mit Lademaßüberschreitungen als nicht durchführbar erachtet?
3. Seit wann ist diese Problematik bekannt und in welcher Weise wurde auf eine Lösung hingearbeitet, insbesondere im Hinblick auf die Verpflichtung zur Herstellung der Barrierefreiheit aufgrund des Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung und zur Änderung anderer Gesetze vom 27. April 2002?
4. In welcher Häufigkeit haben Güterverkehre mit Lademaßüberschreitung auf den relevanten Strecken in den letzten fünf Jahren stattgefunden?
5. Aus welchen Gründen werden Umleitungen solcher Verkehre an den für die Herstellung der Barrierefreiheit umzubauenden Haltestellen vorbei als nicht durchführbar erachtet?
6. Weshalb wurde aus ihrer Sicht entschieden, die S-Bahnen in der Region Stuttgart mit einer Einstieghöhe zu gestalten, die vom sonstigen Schienenpersonennahverkehr abweicht?

7. Welche Erkenntnisse liegen ihr darüber vor, welche Einstiegshöhen in anderen S-Bahn-Netzen genutzt werden?
8. Liegen ihr Informationen darüber vor, welche Unterschiede bei der Anschaffung von Schienenfahrzeugen für den S-Bahn-Verkehr mit einer Einstiegshöhe von 76 cm bestehen?
9. In welcher Weise wird sie für eine barrierefreie Gestaltung der hier abgefragten Bahnhöfe und Haltestellen im Rems-Murr-Kreis sorgen?

08.05.2015

Haußmann FDP/DVP

Begründung

Die Barrierefreiheit des Schienenpersonennahverkehrs ist eine wichtige Voraussetzung für die selbstbestimmte Teilhabe von Menschen mit Behinderung am Leben in der Gesellschaft. Obwohl vielerorts bereits Aufzüge an Bahnhöfen geschaffen wurden, bestehen jedoch Lücken in der Barrierefreiheit des Reisewegs, sodass die einzelne Verbesserung bei finaler Betrachtung wenig nützlich erscheint. Entscheidend ist die barrierefreie Zugangsmöglichkeit ab dem Bahnhof bis zum Bahnsteig und in den Zug sowie der entgegengesetzte Weg. Eine Erhöhung der Bahnsteigkante auf 96 cm wird teilweise mit der Begründung abgelehnt, die Strecke sei für Güterverkehre mit Lademaßüberschreitung freizuhalten, weshalb der Bahnsteig auf der Höhe von 76 cm verbleiben müsse. Es stellt sich hierbei auch die Frage, seit wann dieses Problem bekannt ist und weshalb überhaupt die S-Bahn mit einer größeren Höhe beschafft wurde, nachdem dem Vernehmen nach in anderen Bundesländern S-Bahnen oder vergleichbare Verkehre mit der Standardhöhe von 76 cm verkehren.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 19. Juni 2015 Nr. 3-3894.0/1179 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Bahnhöfe und Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs müssen im Hinblick auf eine barrierefreie Nutzbarkeit der Zugsysteme S-Bahn sowie sonstige Schienenfahrzeuge wie beispielsweise Regionalbahnen und -expresse im Rems-Murr-Kreis noch baulich umgestaltet werden?

Laut DB Netz erreichen bereits heute rund 97 Prozent der S-Bahn-Reisenden in der Region Stuttgart ihren Bahnsteig stufenfrei. So können sämtliche Bahnsteige entlang der Murrbahn bis Backnang stufenfrei erreicht werden. Auf der Remsbahn zwischen Waiblingen und Schorndorf ist dagegen die barrierefreie Erschließung der Haltepunkte Weiler (Rems), Stetten-Beinstein und Geradstetten bis 2018 vorgesehen.

Von der barrierefreien Erreichbarkeit der Haltepunkte unterschieden werden muss der barrierefreie Einstieg in die Fahrzeuge. Ein stufenfreier Einstieg in S-Bahn-Züge ist im Rems-Murr-Kreis möglich auf der Murrbahn in Fellbach, Waiblingen,

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Neustadt-Hohenacker, Winnenden, Backnang und auf der Remsbahn in Endersbach, Grunbach und Schorndorf. An den übrigen Halten im S-Bahn-Bereich sind mit den unter Ziff. 5 genannten Ausnahmen zumindest partielle Erhöhungen auf eine Bahnsteighöhe von 96 cm über Schienenoberkante (SOK) planerisch vorgesehen.

Für die Regionalbahnsteige entlang der Murrbahn außerhalb des S-Bahn-Netzes beträgt die Zielbahnsteighöhe 76 cm SOK. Hintergrund für diese Ausnahme von der sonst landesweit verfolgten Strategie einer Zielbahnsteighöhe von 55 cm SOK sind die in Waiblingen und Winnenden vorhandenen Bahnsteige mit Höhen von 96 cm, deren Bedienung durch Schienenfahrzeuge mit Niederflureinstieg ausgeschlossen ist. Im Rahmen der laufenden SPNV-Ausschreibungen wird dieser Situation dadurch Rechnung getragen, dass für die neu zu beschaffenden Fahrzeuge eine Einstiegshöhe von 80 cm vorgegeben wird. Damit wird sowohl eine Bedienung der Bahnsteige mit 96 cm als auch ein barrierefreier Ein- und Ausstieg an Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 cm ermöglicht.

An den folgenden Haltepunkten besteht noch Ausbaubedarf, um einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen: Oppenweiler, Sulzbach (Murr), Murrhardt, Urbach und Plüderhausen.

3. Seit wann ist diese Problematik bekannt und in welcher Weise wurde auf eine Lösung hingearbeitet, insbesondere im Hinblick auf die Verpflichtung zur Herstellung der Barrierefreiheit aufgrund des Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung und zur Änderung anderer Gesetze vom 27. April 2002?

Um dieser Problematik in einem ersten Schritt entgegenzuwirken, wurde im Jahr 1994 zwischen der DB, dem Land, der Landeshauptstadt Stuttgart und den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und dem Rems-Murr-Kreis der Vertrag zur behindertengerechten Nachrüstung von S-Bahn-Stationen im Mittleren Neckarraum geschlossen. Gegenstand dieses Vertrags ist die behindertengerechte Nachrüstung von 40 Stationen im Bereich der S-Bahn Stuttgart mit Aufzugsanlagen, Rampen und sonstigen Zugangseinrichtungen und deren etwa notwendige Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz.

Darüber hinaus regelt das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG), dass für förderungsfähige Vorhaben Voraussetzung ist, dass die Belange von Menschen mit Behinderungen und mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt werden und das Vorhaben den Anforderungen der Barrierefreiheit nach § 7 des Landes-Behindertengleichstellungsgesetzes entspricht. Auch im Rahmen des Bahnhofsmodernisierungsprogramms, das im Jahr 2009 zwischen der DB und dem Land verabschiedet wurde, wird bei allen zu modernisierenden Knotenbahnhöfen der vollständige barrierefreie Ausbau erfolgen.

2. An welchen dieser Stationen (unter Angabe der Zahl der durchschnittlich täglich Reisenden) wird eine Erhöhung der Bahnsteigkanten auf das für S-Bahnen der Region Stuttgart erforderliche Maß aufgrund der Freihaltung für Güterverkehre mit Lademaßüberschreitungen als nicht durchführbar erachtet?

4. In welcher Häufigkeit haben Güterverkehre mit Lademaßüberschreitung auf den relevanten Strecken in den letzten fünf Jahren stattgefunden?

5. Aus welchen Gründen werden Umleitungen solcher Verkehre an den für die Herstellung der Barrierefreiheit umzubauenden Haltestellen vorbei als nicht durchführbar erachtet?

Die Fragen Ziff. 2, 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet wie folgt:

Bei der Rems- und der Murrbahn handelt es sich um Strecken nach TEN- bzw. TSI-Standard, auf denen grundsätzlich das Lichtraumprofil GC gem. Richtlinie 800.0130 einzuhalten ist. Da auf beiden Strecken neben dem S-Bahn-Verkehr auch Personen- und Güterverkehr durchgeführt wird, ist – außerhalb des reinen

S-Bahn-Bereichs – eine Bahnsteighöhe von maximal 76 cm zugelassen. Auf beiden Strecken finden werktäglich im Regelverkehr aufrechtzuerhaltende Güterzugfahrten statt, die die Möglichkeit zur Beförderung von Gütern mit Lademaßüberschreitungen zulassen. Eine Ausweichstrecke in Richtung Crailsheim–Nürnberg ist nicht vorhanden, da diese beiden Strecken als gegenseitige Ausweichstrecke ausgewiesen sind und somit zur Verfügung stehen müssen.

An allen Haltepunkten der o. g. Strecken, an welchen ein „Umfahrungsgleis“ für den Güterverkehr existiert, wurde durch die DB Netz AG eine Bahnsteighöhe von 96 cm SOK realisiert. An allen anderen Haltepunkten muss aufgrund des Lichtraumprofils des Güterverkehrs die Bahnsteighöhe von 76 cm SOK jedoch beibehalten werden, sodass in absehbarer Zeit kein niveaugleicher Einstieg in S-Bahn-Züge möglich sein wird. Konkret sind das die Stationen Rommelshausen, Stetten-Beinstein, Beutelsbach, Geradstetten, Winterbach, Weiler (Rems), Schwaikheim, Nellmersbach und Maubach.

6. Weshalb wurde aus ihrer Sicht entschieden, die S-Bahnen in der Region Stuttgart mit einer Einstiegshöhe zu gestalten, die vom sonstigen Schienenpersonenverkehr abweicht?

Die bei der S-Bahn Stuttgart eingesetzten Fahrzeuge verfügen über eine Fußbodenhöhe von mehr als 96 cm. Laut Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger des S-Bahn-Verkehrs wäre eine Beschaffung von Fahrzeugen mit einer geringeren Fußbodenhöhe wie beispielsweise 76 cm ohne eine geringere Anzahl von Türen aufgrund der Fahrzeugstatik nicht möglich gewesen. Dies wiederum hätte negative Auswirkungen auf die Fahrgastwechselzeiten gehabt, die insbesondere auf der S-Bahn-Stammstrecke ein wesentliches Element für die Betriebsqualität darstellt. Für die Beschaffung der neuen S-Bahn-Fahrzeuge vom Typ ET 430 gab es zwar Überlegungen hinsichtlich einer variablen Fußbodenhöhe (96 cm und 76 cm). Eine technische Lösung war jedoch zu der Zeit nicht realisierbar.

Letztlich regelt § 13 Abs. 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), dass Bahnsteige, an denen ausschließlich Stadtschnellbahnen (S-Bahnen) halten, auf eine Höhe von 96 cm gelegt werden sollen.

7. Welche Erkenntnisse liegen ihr darüber vor, welche Einstiegshöhen in anderen S-Bahn-Netzen genutzt werden?

In Deutschland existieren derzeit 16 als S-Bahn bezeichnete Eisenbahnnetze mit einer Länge von 40 (S-Bahn Mittelbe) bis über 700 Kilometern (S-Bahn Rhein-Ruhr/Rhein-Sieg). Aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Systeme, die teilweise bereits seit den 1920er-Jahren bestehen, existieren auch weitgehend uneinheitliche Einstiegshöhen. So waren etwa in der Erstfassung der EBO von Mai 1967 als Regelhöhen für Bahnsteige 38 und 76 cm vorgesehen. Eine Vereinheitlichung auf die Regelhöhe von 76 cm im Mischbetrieb wurde 1991 eingeführt. Während ein großer Teil der S-Bahn-Systeme Einstiegshöhen von 76 cm aufweist, bestehen etwa im Bereich der S-Bahnen München, Rhein-Main (Frankfurt) und Stuttgart Einstiegshöhen von 96 cm.

8. Liegen ihr Informationen darüber vor, welche Unterschiede bei der Anschaffung von Schienenfahrzeugen für den S-Bahn-Verkehr mit einer Einstiegshöhe von 76 cm bestehen?

Aufgrund der bundesweit unterschiedlichen Einstiegshöhen in den S-Bahn-Systemen besteht sowohl für Fahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 76 cm als auch für Fahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 96 cm ein Markt. Die Anschaffungsmodalitäten dürften sich deshalb nicht wesentlich voneinander unterscheiden. Weitere Erkenntnisse liegen der Landesregierung hierzu nicht vor.

9. In welcher Weise wird sie für eine barrierefreie Gestaltung der hier abgefragten Bahnhöfe und Haltestellen im Rems-Murr-Kreis sorgen?

Auf Antrag fördert das Land über das LGVFG Vorhaben, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden beitragen. Die Landesregierung wird im Rahmen der laufenden Gesetzesinitiative zur Novellierung des LGVFG vorschlagen, dass künftig auch Umbauvorhaben im Hinblick auf die Herstellung von Barrierefreiheit gefördert werden können. Im Bahnhofsmodernisierungsprogramm ist im Übrigen der Knotenbahnhof Backnang enthalten.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur