



BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 541/17

Federführung:

FB Stadtplanung und Vermessung

Sachbearbeitung:

Scheuermann, Martin
Behnsen, Sascha

Datum:

31.01.2018

Beratungsfolge

Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt

Sitzungsdatum

22.02.2018

Sitzungsart

ÖFFENTLICH

Betreff:

Anpassung der Bahnsteighöhe von Gleis 2/3 im Bahnhof an die Ein-/Ausstiegshöhe der S-Bahn

Bezug SEK:

MP08

Bezug:

- Vorl. 622/09 - Antrag der Fraktionsgemeinschaft LUBU/Die Linke vom 25.11.2009
- Vorl. 559/12 - Antrag der Stadträte Burkhardt (LUBU) und Hillenbrand (Linke) vom 21.11.2012
- Vorl. 482/16 - Haushaltsantrag der Stadträtin Burkhardt (LUBU) vom 23.11.2016

Anlagen:

--

Beschlussvorschlag:

1. Anstatt eines Vollumbaus des Bahnsteigs für die Gleise 2 und 3 auf 96 cm sollen dort stattdessen partielle Aufhöhungen weiterverfolgt werden.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, diese Haltung in die weiteren Planungen und Gespräche mit der DB AG und weiteren Akteuren einzubringen.

Sachverhalt/Begründung:

Ausgangslage

In zwei Anträgen wurde eine Anpassung der Bahnsteighöhe des überwiegend für S-Bahnen genutzten Bahnsteigs an den Gleisen 2/3 im Bahnhof Ludwigsburg gefordert.

Hintergrund ist die heutige Bahnsteighöhe aller Bahnsteige in Ludwigsburg von 76 cm, welche als Standard bei der Deutschen Bundesbahn und bei der DB AG für Regional- und Fernverkehrsbahnsteige angestrebt wird.

Im Antrag 559/12 wurde gefordert, den Vollausbau auf 96 cm anzustreben. Die Stadtverwaltung hatte hierfür eine Machbarkeitsstudie beauftragt, welche durch das Ingenieurbüro Pöyry in Zusammenarbeit mit der DB AG durchgeführt wurden und die verschiedene Szenarien aufzeigten.

Zur Historie der Bahnsteighöhen für die S-Bahn

Für die Einführung der S-Bahn-Systeme in den 1970er-Jahren in München, Frankfurt und Stuttgart sowie im Rhein-Ruhr-Gebiet wurden einstiegsstufenlose S-Bahntriebzüge entwickelt (sog. Baureihe 420), welche einen raschen Fahrgastwechsel, wie bei den S-Bahnen in Hamburg und Berlin erlauben sollen. Diese Fahrzeuge fuhrten bis vor kurzem noch im Stuttgarter S-Bahn-Netz.

Durch die damals technischen Grenzen der Aggregatgrößen im Unterboden der Fahrzeuge wurde die Fußbodenhöhe im Fahrzeug auf ca. 100 cm festgelegt und damit die Bahnsteighöhe auf 96 cm.

Entsprechend wurde beim Bau der S-Bahn Stuttgart in den Tunneln und auf vielen Außenstrecken eine Bahnsteighöhe von 96 cm umgesetzt.

Dies erfolgte aber nicht überall. Zwei Hauptgründe waren:

- a. Bahnsteige auf Strecken, auf der Züge mit Lademaßüberschreitung auftreten.
Damit sind Ladungen gemeint, welche das sogenannte Lichtraumprofil, wie es z. B. in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung des Bundes dokumentiert ist, überschreiten. Überbreite Ladungen können hier z. B. an die 96 cm hohen Bahnsteigkanten stoßen. Ein solches Beispiel ist die Bahnlinie zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Renningen (Württembergische Schwarzwaldbahn). Die Bahnsteige entlang der Gleise, an denen Lademaßüberschreitungen auftreten können, sind nur 76 cm hoch.
- b. Bahnsteige, an denen Regionalverkehr und S-Bahnen gleichzeitig halten. Dies betrifft z. B. die S-Bahnsteige in Esslingen/N., Plochingen oder in Ludwigsburg.

Auch sonst sind viele Bahnsteige z. B. an der Rems- und Murrbahn noch auf einer Höhe von 76cm.

Die heutige und zukünftige betriebliche Lage im Bahnhof Ludwigsburg

Im Bahnhof Ludwigsburg kommen fahrplanbedingt um die Minute 30 jeweils zwei Züge in Richtung Stuttgart an. Zu Zeiten, wo hohes Fahrgastaufkommen auftritt, werden die Züge an den Gleisen 4 und 3 abgewickelt, da bei kleinen Verspätungen die Züge dann gleichzeitig im Bahnhof stehen können. Damit halten regulär Regionalzüge am S-Bahnsteig Ludwigsburg.

Auch außerplanmäßig kommt es am Bahnsteig von Gleis 2 zu Halten von Regionalzügen in Richtung Bietigheim-Bissingen.

Aufgrund dieser Rahmenbedingungen hatte die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) als Aufgabenträgerin für den Schienenpersonennahverkehr im Land eine umfassende Bahnsteigerhöhung bisher abgelehnt.

Insbesondere die immer dichtere Betriebsabwicklung in Richtung Stuttgart erfordert eine Flexibilität bei der Disposition der Züge.

Zukünftig soll seitens des Landes nochmals das Angebot im Regionalverkehr verdichtet werden. Seit dem letzten Antrag von 2012 gab es ein kontinuierliches Fahrgastwachstum. Zusammen mit diversen Engpässen kommt es zu immer häufigeren Verspätungen und Betriebseinschränkungen. Die Zulaufstrecken auf den Knoten Stuttgart sind und bleiben auch in Zukunft die betrieblich limitierenden Elemente. Dazu zählt auch die viergleisige Strecke (Frankenbahn) aus Richtung Würzburg und Heilbronn durch Ludwigsburg. Auch mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wird die Schnellfahrstrecke von Mannheim auf der Höhe Stuttgart-Stammheim in die Frankenbahn eingeführt. Von dort bis zum Hauptbahnhof muss der Fernverkehr mit dem Regionalverkehr und der S-Bahnen somit weiter auf vier Gleisen abgewickelt werden. Hierfür braucht es eine betriebliche Flexibilität im Bahnhof Ludwigsburg, woran auch der Einsatz moderner Signaltechnik nichts ändern kann.

Eine Trennung der Zuggattungen und die ausschließliche Nutzung des Bahnsteigs der Gleise 2 und 3 nur für die S-Bahn im Bahnhof Ludwigsburg ist somit aus Sicht der Verwaltung nun **nicht mehr zu empfehlen**.

Bahnsteighöhen in der bundesweiten Debatte

Die jüngste Debatte in Deutschland um die Bahnsteighöhen verdeutlicht aber, dass der Bund weiter eine Standardisierung der Bahnsteighöhen auf 76 cm wünscht, dem aber mittlerweile evolutionär gewachsene Gegebenheiten mit unterschiedlichen Bahnsteighöhen in den Bundesländern gegenüber stehen (38 cm, 55 cm, 76 cm, 96 cm).

In Baden-Württemberg wird seitens des Landes verstärkt auf 55 cm hohe Bahnsteige gesetzt, die teils auch in der Region anzutreffen sind und die für manche Doppelstockwagen (Fußbodenhöhe am Einstieg 55 cm) und die Karlsruher Mehrsystem-Stadtbahnen barrierefrei sind.

Mittlerweile werden in Deutschland auch S-Bahnnetze mit Fahrzeugen betrieben, die nur eine Bahnsteighöhe von 76 cm erfordern. Dazu zählt u. a. das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar.

Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr wurde sogar festgelegt, dass die heutigen 96 cm hohen Bahnsteige der S-Bahn auf die einheitliche Bahnsteighöhe von 76 cm angepasst werden sollen. Dies hat den Vorteil, dass eine einheitliche Bahnsteighöhe für alle Fahrzeuge und alle Zuggattungen hergestellt wird. Die Barrierefreiheit ist damit für Fern-, Regional- und S-Bahn-Züge am jeweils gleichen Bahnsteig gegeben. Damit besteht auch bei der Betriebsabwicklung volle Flexibilität.

Aufgrund der unklaren Finanzierung solcher Bahnsteigumbauten wird zunehmend in Fachkreisen Weitsicht und Augenmaß gefordert, was in den nächsten Jahren und Jahrzehnten in den jeweiligen Ländern und Regionen betrieblich erforderlich ist, um darauf die öffentlichen Mittel koordiniert abzustimmen. Der Blickwinkel alleine aus dem Status quo der bisherigen Debatte und Technologien heraus erscheint nicht mehr sinnvoll, wenn die Zielhöhe des Bundes in Ludwigsburg bereits vorliegt.

Demgegenüber versucht der Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger für die S-Bahn Stuttgart und den regionalbedeutsamen Schienenverkehr in der Region Stuttgart die Bahnsteigaufhöhungen weiter voranzutreiben, da auch die jetzigen S-Bahn-Triebzüge (sog. Baureihe 430) für 96 cm hohe Bahnsteige bestellt und ausgelegt wurden.

Fazit

1. Angesichts der heutigen Faktenlage ist in Baden-Württemberg mindestens mit **55 cm und 76 cm** hohen Bahnsteigen im **Regionalverkehr** zu rechnen.
2. Es wird in Ludwigsburg zukünftig einen dichteren Takt geben, auch mit Zügen, die diese beiden Bahnsteighöhen auf dem Linienweg antreffen. Die weitere **Verdichtung des Angebots** von und nach Stuttgart Hbf erfordert **betriebliche Flexibilität** und damit Bahnsteige, an denen alle Züge in Ludwigsburg halten können.
3. Bundesweit und selbst in Verkehrsverbänden geht die Tendenz hin zu 76 cm Bahnsteighöhe. Kritisch wird die einheitliche Anpassung eher aus dem Blickwinkel der **unklaren Finanzierbarkeit** der Anpassung der Bahnsteighöhen in vielen Bundesländern gesehen. Ein kostspieliger Umbau von 76 cm auf 96 cm Bahnsteighöhe in Ludwigsburg für 10 Mio. Euro ist deshalb mit einem Fragezeichen zu versehen.
4. Eine **systemweite Umstellung** auf **einheitlich 76 cm** bei den S-Bahnsteigen ist seitens des Verbands Region Stuttgart aktuell **nicht vorgesehen**. Dennoch sollte aus Sicht der Verwaltung die bundesweite Entwicklung Berücksichtigung finden und – auch im Interesse der städtischen Haushaltsmittel – nicht mehr ein Maximalausbau gefordert werden.

Vor diesem Hintergrund erscheint es in jeder Hinsicht günstiger, nur partielle Umbauten vorzunehmen, welche Barrierefreiheit, z. B. im Bereich der Mehrzweckabteile, herstellen.

Die Stadt Ludwigsburg hat im Januar schriftlich Kontakt zur DB Station und Service AG aufgenommen. Ziel ist es, gemeinsam mit der DB Station und Service, dem Eisenbahnbundesamt, dem Land und dem VRS zeitnah das weitere Vorgehen zur Bahnsteigerhöhung am Bahnhof Ludwigsburg abzustimmen.

Im Zusammenhang mit dem Umbau des ZOB, der geplanten ergänzenden Unterführung unter den Gleisen zum ZOB und den Zielen zur Stärkung des Rad- und Fußverkehrs, möchte die Verwaltung die Gelegenheit nutzen, die weiteren Planungen nun mit allen Beteiligten zu vertiefen und abzustimmen. Es soll in den Gesprächen zusätzlich darauf hingewirkt werden, dass eine einheitliche Halteposition aller S-Bahnen eingerichtet wird, so dass die Einstiegshilfen bei allen S-Bahn-Längen funktionieren. Es könnten dann entlang des Bahnsteigs feste Markierungen angebracht werden, wo Radfahrende, mobilitätseingeschränkte Personen oder Personen mit Kinderwägen dann den Einstieg in das Mehrzweckabteil erwarten können.

Die Verwaltung bittet deshalb um den Beschluss, dass die Stadt Ludwigsburg nicht mehr einen Vollumbau des Bahnsteigs für die Gleise 2 und 3 auf reine 96 cm fordert, sondern stattdessen partielle Anpassungen weiter verfolgt werden sollen.

Ergänzend soll der Verwaltung der Auftrag erteilt werden, die Planungen mit den Akteuren weiter zu vertiefen.

Unterschriften:

Martin Kurt

Finanzielle Auswirkungen?				
<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: EUR	
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt		Produktgruppe		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input type="checkbox"/> Ja		
		<input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

Verteiler: DI, DII, DIII, NSE, 17, 20, 67



LUDWIGSBURG

NOTIZEN