

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	28
		TOP:	1
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	30.01.2024		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BMin Fezer		
Berichterstattung:	Herr Dr. Wurmthaler (Verband Region Stuttgart), Herr Groh (DB InfraGO AG), Frau Langer (SI-BB)		
Protokollführung:	Frau Zetzsche / fr		
Betreff:	S-Bahn-Haltestellen in Stuttgart - Nachholbedarf bei Barrierefreiheit - Antrag Nr. 35/2023 vom 13.02.2023 (90/GRÜNE) - mündlicher Bericht -		

Der im Betreff genannte Antrag ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Datei- anhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll ist sie in Papierform angehängt.

Herr Körner (S/OB) führt ein, das Grundsatzreferat repräsentiere die Aufgabenträger- schaft der Stadt für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und arbeite vertrau- ensvoll mit dem Verband Region Stuttgart (vertreten durch Herrn Dr. Wurmthaler) als Aufgabenträger der S-Bahn zusammen. Ebenso anwesend seien Herr Groh vom Ei- senbahninfrastrukturunternehmen DB InfraGO AG (kurz DB InfraGO), zuständig für die Infrastruktur der S-Bahn-Haltestellen sowie die Beauftragte für Menschen mit Behinde- rung, Frau Langer (SI-BB).

Anlässlich des Antrags Nr. 35/2023 (90/GRÜNE) wolle man sich darüber austauschen, wie die beiden zentralen S-Bahn-Haltestellen Nürnberger Straße und Nordbahnhof bar- rierefreier ausgestaltet werden könnten. Herrn Körners Mitarbeiterin, Frau Iglesias (S/OB), habe am 27.11.2023 im Beirat für Menschen mit Behinderung auf den heutigen Termin mit Herrn Dr. Wurmthaler und Herrn Groh hingewiesen. Herr Körner übergibt anschließend an beide Berichterstatter.

Herr Dr. Wurmthaler (Verband Region Stuttgart, kurz Verband) erläutert, der Verband habe selbst kein Eigentum an Bahnhöfen und betreibe diese auch nicht. Bei allen die Bahnhöfe betreffenden Themen sei der Verband auf die Umsetzung durch DB InfraGO angewiesen. Auch das Thema Barrierefreiheit liege an der Schnittstelle zwischen kommunaler Verantwortung und der Deutschen Bahn. Der Verband sei "nicht ganz frei in der Art und Weise, wie Verträge mit DB InfraGO geschlossen werden können". Er unterliege durch Standardisierung einer Regulierung - so seien Stationsentgelte beispielsweise festgesetzt und würden von der Regulierungsbehörde überprüft, die grundsätzlichen Vorgaben und Regeln hierzu werde Herr Groh erläutern. Im Anschluss daran werde der Berichterstatter resümieren, wie der Verband und die Landeshauptstadt ihr gemeinsames Anliegen "Barrierefreiheit" voranbringen könnten.

Herr Groh (DB InfraGO AG, Leiter Regionalbereich Südwest Personenbahnhöfe) gibt an, er sei verantwortlich für die rund 700 Personenbahnhöfe in Baden-Württemberg (Betrieb, Ausbau, Instandhaltung, Vermarktung und Service), sowie für die 83 S-Bahn-Stationen im Bereich der Stadt Stuttgart. Folie 2 seiner Präsentation thematisiert die Rollenverhältnisse der beteiligten Akteure: der Aufgabenträger für die S-Bahn (Verband) beauftrage das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) S-Bahn Stuttgart mit der Erbringung einer Verkehrsleistung und nutze dabei die Infrastruktur des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU). Die DB InfraGO (ehemals DB Netz AG und DB Station & Service AG) trage im Geschäftsfeld Personenbahnhöfe Verantwortung für die Bahnhöfe. Die Herstellung der Barrierefreiheit sei bei der Deutschen Bahn mit dem Bund so geregelt, dass bei Stationen (<1000 Reisende) Barrierefreiheit hergestellt werden müsse, sollten Stationen grundlegend umgebaut und modernisiert werden. In Fällen ohne Unterstützung durch den Bund entscheide allein der technische Zustand des Bahnhofs über die Notwendigkeit der Herstellung von Barrierefreiheit. Folie 3 zeigt die bisherigen infrastrukturseitigen sowie fahrzeugseitige Lösungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit an S-Bahnhöfen der Region. Durch Programme des Bundes bzw. der Aufgabenträger habe man im Rahmen des 5. Ausführungsvertrags (5. AV) 40 S-Bahn-Stationen in Stuttgart barrierefrei nachrüsten können, damit seien diese von mindestens einer Seite aus stufenfrei erreichbar. Der Bund fördere ergo bislang nur die barrierefreie Herstellung **eines** Zugangs zur Bahnanlage; seitens der Stadterschließung seien zwei Zugänge jedoch theoretisch möglich. Folie 4 zeige den Status stufenfreien Einstiegs in die S-Bahnen durch das infrastrukturseitig umgesetzte Sonderprogramm 96 (S96), mit dem ein sukzessiver Ausbau der Bahnsteige auf die Einstiegshöhe der S-Bahn (96 cm) fast flächendeckend realisiert werden konnte.

Am Nordbahnhof sei eine stufenfreie Erschließung über Rampen möglich. Im Rahmen des 5. AV sei die Rampe zum Brünnersteg ausgeführt worden, sie sei allerdings nicht barrierefrei. Zur Stadtbahn hin sei eine Stufenfreiheit nicht gegeben. Ergänzend dazu lägen seit den 2000er-Jahren fertige - im Auftrag des Verbands und der Landeshauptstadt erstellte - Vorplanungen für Aufzugsanlagen am Nordbahnhof (ein Aufzug + Verbindungssteg), sowie für die Nürnberger Straße (zwei Aufzüge) vor. Das Land habe diese Projekte erst fördern wollen, wenn die Maßnahmen des 5. AV abfinanziert seien, weshalb die Planungen haben zurückgestellt werden müssen. Zusammenfassend hält Herr Groh fest, an beiden Stationen sei in den kommenden Jahren keine Modernisierung geplant, auch seien keine tiefergehenden Untersuchungen hinsichtlich der Anbringung von Aufzügen vorhanden. Nichtsdestotrotz zeige Folie 6 eine Kostenübersicht, die voraussichtliche Länge der Bauzeit sowie die Kosten für die Instandhaltung ergänzender Zugänge in Form von Aufzügen. In der Regel bestünde dabei für Baukosten die Möglichkeit einer Landesförderung im Rahmen des LGVFG-Programms. Für Planungs-

kosten (Machbarkeitsstudien, Entwurfsgenehmigungsplanungen etc.) sowie für nicht von der LGVFG geförderte Baukosten müssten Dritte aufkommen. Dazu schließe die DB InfraGO entsprechende Vereinbarungen. Der Realisierungszeitraum betrage fünf bis sechs Jahre, sofern im Plangenehmigungsverfahren keine wesentlichen Erleichterungen zu erwarten seien. Richtwert für die Realisierung eines Aufzuges, ohne tiefgehende Untersuchungen vor Ort hinsichtlich eventueller Mehrkosten gemacht zu haben, seien ca. 2 - 2,5 Mio. Euro. Je nach Anordnung der Aufzugsanlage gehe diese häufig ins Eigentum der Kommune über. Es sei denn, es werde geregelt, dass diese Eigentum der DB InfraGo AG werde und somit Ersatzinvestitionen oder laufende Betriebskosten übernommen werden müssten.

Herr Dr. Wurmthaler ergänzt, Schwerpunkt der Arbeit des Verbandes sei es, die Stufenfreiheit zwischen Bahnsteig und Fahrzeug zu gewährleisten, da dies noch nicht überall der Fall sei (S-Bahn-Halte Neuwirshaus, Zuffenhausen, Obertürkheim). Man sei offen dafür, ergänzend zum bundesweit gesetzten Standardzugang bei Neubauten die Barrierefreiheit durch weitere Zugänge zu verbessern. Das Land zeige sich diesbezüglich zwar freigiebiger, allerdings handele es sich hierbei meist um Einzelfallentscheidungen in Abhängigkeit von der Verhältnismäßigkeit des Umwegs. Beim Nordbahnhof sei dieser Umweg, um zur Stadtbahn zu gelangen, erheblich. "Summa summarum" wolle man über den Standard hinausgehen, was der Verband ausdrücklich begrüße, man müsse selbst die Initiative ergreifen und zusätzliche bauliche Aufwendungen mittragen. Im Bereich der Nürnberger Straße erfolge die Erschließung auf städtischem Gebiet, daher sei zu überlegen, ob man die Anlagen in städtischer Hand behalten könnte, um nachfolgende Entscheidungen einfacher treffen zu können. Gehe die Anlage an die Bahn über, ergäben sich Vorteile in Bezug auf Anzeigen u. Ä.; nachteilig sei jedoch, dass zusätzlich Betriebskosten übernommen werden müssten. In den von der Bahn ausgewiesenen standardisierten Stationspreisen sei nur ein barrierefreier Zugang enthalten, weiteren Aufwand trage die jeweilige Kommune. Der Verband gehe diese Themen als Einzelfallentscheidungen im Verkehrsausschuss an und verfüge über ein Budget von 500.000 Euro, um solche Maßnahmen baulicherseits zu unterstützen. Entscheidend sei aber auch die Initiative der Städte im Umfeld, wie das Vorhandensein von Taxi-Halten, Carsharing, Verfügbarkeit von RegioRad, Scootern etc. im Sinne eines Mobilitätshubs; ergo eine Verbesserung von Barrierefreiheit in einem größeren Kontext, ergänzt durch Blindenleitsysteme, Beleuchtung, Verbindungen zwischen S-Bahn und Stadtbahn-Haltestellen. Zentral sei die Initiative der Stadt sowie deren finanzielles Engagement, betont Dr. Wurmthaler nachdrücklich.

Anschließend übergibt BMin Fezer das Wort an Frau Langer, die sich entsetzt über das Gesagte zeigt: Menschen mit Behinderung hätten oft keine Alternativen zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Sie seien überdurchschnittlich häufig von Armut betroffen und besäßen oft kein Auto. Auch den blauen Parkausweis mit dem Hinweis "aG" bekomme man heute nicht mehr so leicht, solange man mit einem Rollator oder noch einigermaßen an Krücken gehen könne. Das Auto stehe daher als Alternative nicht mehr wie einst zur Verfügung. Ohne Mobilität sei die Aufnahme von Arbeit, das Wahrnehmen von Arzt- oder Therapiebesuchen etc. nicht möglich. Auch Einsamkeit sei für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ein zentrales Thema. Frau Langer hebt hervor, dass eingeschränkte Mobilität früher oder später - aufgrund von Unfall oder Krankheit - 97 % der älteren Menschen betreffen werde. § 4 des Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung sage verkürzt, dass Verkehrsmittel und bauliche Anlagen barrierefrei seien, wenn sie für Menschen mit Behinderung ohne besondere Erschwernis erreichbar seien: "Ist die Deutsche Bahn bzw. DB InfraGO davon ausgenommen?" Zum Ende der

Diskussion müsse Sie feststellen, dass die Ziffern 3 und 4 des Antrages nicht beantwortet werden können, da man noch nicht so weit sei. Hinsichtlich Ziffer 5 wolle sie anmerken, dass an der kürzlich als barrierefrei fertiggestellten Haltestelle am Feuersee schwarze Schrift auf dunklem Hintergrund angebracht worden sei und fragt, wie solche Fehler in der Planung zukünftig verhindert werden könnten. Sie erwarte daher, dass die Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung ab sofort bei der Planung von Haltestellen zu beteiligen sei, wie gesetzlich in der Landesvorschrift verankert.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) dankt für die Vorstellung der Perspektiven, deren Ergebnis ihn nicht zufriedenstelle, gleichwohl ihm bewusst sei, dass die Herstellung von Barrierefreiheit keineswegs trivial sei. Mit Blick auf Folie 4 würden beide Haltestellen systematisch "vom Radar fallen." Dort sei Barrierefreiheit zwar an den Bahnsteigen vordergründig gegeben, der immense Umweg für mobilitätseingeschränkte Personen gehe jedoch aus der Übersicht nicht hervor. Es fehle an einer ernsthaften Auseinandersetzung mit der Problemlage. Beide S-Bahn-Haltestellen seien zentrale Umsteigepunkte, was im vergangenen Jahr durch die Sperrung bei der Bahn aufgrund von Arbeiten am ETCS deutlich geworden sei. Auch der Ausbau der Stadtbahn an der Nürnberger Straße zeige deren Relevanz. Im aktuellen sowie im letzten Haushalt habe man Geld für Mobility Hubs eingestellt, davon könnten Machbarkeitsuntersuchungen finanziert werden. Eventuell könnte auch die von Herrn Groh angesprochene Voruntersuchung zum Nordbahnhof hierzu nützlich sein. Sollte die Stadt diese Untersuchung befürworten, stelle sich die Frage, wie sich dann eine Beteiligung des Verbands gestalte. Die von Herrn Dr. Wurmthaler angesprochenen Baukosten lägen über 500.000 Euro, ausgehend von den günstigsten Kosten (8 Mio. Euro für beide Haltestellen mit je 2 Aufzügen) und einer LGVFG-Landesförderung von 85 %, bei 1 Mio. Euro. Der Stadtrat betont den starken Handlungsdruck und fragt, wie beide Akteure dabei unterstützen könnten, dass in den nächsten fünf Jahren hier etwas passiere und man im nächsten Nahverkehrsplan diesbezüglich vorankomme. Er hebt abschließend hervor, dass auch die U1 in Zukunft hinsichtlich der Fahrgastzahlen stärker beansprucht werde und solche Umwege mit Blick auf die alternde Gesellschaft nicht mehr zeitgemäß seien.

Auch StRin Bulle-Schmid (CDU) äußert ihre Enttäuschung über das Gehörte, sie habe den Eindruck, die Aufgaben der Finanzierung würden zwischen Bund, Stadt, Land und Region oszillieren; eine bloße Stufenfreiheit sei unzureichend. Die S-Bahn-Haltestelle Nürnberger Straße sei durch das Krankenhaus Bad-Cannstatt ein wichtiger Zugang zur Innenstadt für kranke und ältere Menschen. Ihrer Meinung nach entziehe sich der Bund mit der Förderung nur eines Zugangs der Verantwortung. Eine Überarbeitung der Richtlinien sei dringend angezeigt, auch äußert die Stadträtin ihre Verwunderung über die lange Realisierungszeit (vgl. Folie 6) und fragt nach dem geplanten Vorgehen der Stadt an beiden Haltestellen.

StRin Schanbacher (SPD) dankt den Antragstellern und lobt die Platzierung an prominenter Position, da die Perspektive von Menschen mit Behinderung bzw. die Sichtweise mobilitätseingeschränkter Personen zu selten eingenommen werde. Die jetzige Situation an solchen zentralen Umsteigepunkten sei gesellschaftlich nicht mehr vermittelbar, es gelte, "unbürokratische Wege" zu finden und einen gewissen Pragmatismus an den Tag zu legen, um den Menschen die angestrebte Mobilitätswende nahe zu bringen. Sie berichtet von einem grotesken Beispiel aus Reutlingen, dort habe die Kommune eine Taxiverbindung eingerichtet, um den barrierefreien Zugang für Rollstuhlfahrende zu ermöglichen, die andernfalls massive Umwege über Tübingen hätten in Kauf nehmen müssen. Indem man an zentralen Stellen praktische Lösungen finde, stärke man letzt-

endlich das Vertrauen in die demokratischen Institutionen, daher sei die Offenheit des Verbands in dieser Hinsicht zu begrüßen.

Für StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) steht eine notwendige Erleichterung des Zugangs für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen außer Frage. Für eine klimagerechte Mobilitätswende sei es entscheidend, auch Personen mit Kinderwägen, Koffern, Krücken etc. eine reibungslose Nutzung des Nahverkehrs zu ermöglichen, sonst konterkariere man bereits getätigte Investitionen in Busspuren usw. Er wünscht sich eindeutige Hinweise in der DB-App, am Bahnsteig und an der Rampe hinsichtlich des geplanten Umweges. Zudem weist er auf die Verabschiedung des Bundeshaushalts hin und erläutert, das Bundesverkehrsministerium streiche Gelder für die Sanierung, Instandhaltung und Barrierefreiheit der Bahnhöfe. Seiner Ansicht nach interessiere das "Gerangel um Geld zwischen Bund, Land und Kommunen" die Menschen nicht, sie verstünden sich als Steuerzahlende, für sie zähle, dass der Nahverkehr zuverlässig funktioniere. Er erkundigt sich, inwiefern Stadt, Land und Deutsche Bahn bei der Planung von Bahnhöfen zusammenarbeiteten und sich hinsichtlich Barrierefreiheit regelmäßig austauschen würden. Auch in den kommunalen Haushaltsplanungen müsse Zeit für Diskussionen sein, um die Definition von Barrierefreiheit auszuloten. Ihn interessiere der geplante Ablauf der Debatte der Verwaltung mit der Bahn. Der Stadtrat fragt abschließend, ob der Rat beantragen sollte, dass man dort in Gespräche gehe, oder ob regelmäßige Austauschrunden geplant seien, auf deren Basis man reagieren sollte.

StRin Königeter (PULS) fragt nach der Länge eines Umwegs, der für mobilitätseingeschränkte Personen gerade noch zumutbar sei. Da Aufzüge nicht immer zuverlässig funktionierten, sollten auch immer pragmatische Ausweidlösungen mitgedacht werden. Zu guter Letzt sei die Zuverlässigkeit eines Verkehrsmittels ausschlaggebend dafür, ob man sich dafür oder dagegen entscheide. Andernfalls könne man auch nicht verlangen, dass v. a. auch Menschen mit Einschränkungen den ÖPNV dem Individualverkehr vorzögen.

Die Unzufriedenheit bei allen Fraktionen im Verkehrsausschuss in Bezug auf das Thema sei sehr groß, so StR Serwani (FDP). Die Bahn sei auch mit Unterstützung durch den Verband gar nicht in der Lage, die geplanten Haltestellen der S-Bahn zeitnah barrierefrei zu gestalten, auch wenn die Stadt mehr Geld für den Ausbau zur Verfügung stelle. Seit 1980 beschäftige ihn als ehemaliges Mitglied im Bezirksbeirat Nord das Thema des barrierefreien Ausbaus des Nordbahnhofes, der nach Plänen der VVS barrierefrei sei. Er spricht sich dafür aus, die Voruntersuchungen an beiden Haltestellen anzugehen und hofft auf eine Veränderung im Bewusstsein der Verwaltung. StR Schrade (FW) ergänzt, die Einrichtung barrierefreier Zugänge müsse priorisiert werden, um voranzukommen. StR Dr. Mayer (AfD) fragt, ob die Personalkosten in den Betriebskosten von 25.000 Euro für den Betrieb eines Aufzugs enthalten seien.

Herr Groh beantwortet die aufgeworfenen Fragen, letztere von StR Dr. Mayer könne bejaht werden, auch werde eine Betreuung der Aufzüge von 6 - 22 Uhr im Stadtgebiet durchschnittlich erreicht. Allerdings gebe es natürlich auch Aufzüge mit größeren Defekten, bzw. die von Vandalismus betroffen seien, was aufgrund fehlender Ersatzteile zur Folge habe, dass die Aufzüge etwas länger außer Betrieb seien. Die Verfügbarkeit eines Aufzugs könne in der App abgerufen und die Reise entsprechend angepasst werden. In Bad Cannstatt würden derzeit mehrere Aufzüge ausgetauscht. Die Erneuerung von Aufzügen alle 10 - 15 Jahre, dauere 16 - 20 Wochen, weshalb er den Eindruck

ständiger Nichtverfügbarkeit nachvollziehen könne. Eine Kinderwagenspur sei aufgrund von Unfällen nicht mehr zulässig. Er müsse darauf hinweisen, dass alles, was im Bereich der Infrastruktur (Bauart- und Typzulassungen) verbaut werde, zur Gewährleistung der Sicherheit zugelassen sein müsse, was das Eisenbahnbundesamt entsprechend überwache. Es gäbe aktuell keine Alternative zum Aufzug.

Des Weiteren führt er aus, im Moment ließe sich keine Aussage dazu treffen, ob DB InfraGO für die Rampe bereits ab Bahnsteig zuständig sei, was wiederum nach sich ziehe, ob Reinigung, Schneeräumung und Instandhaltung durch die Bahn erfolgen müssten. Die von Frau Langer angesprochene Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur sei Sache des Bundes, die Bahn führe die Entscheidung der einseitigen Herstellung eines barrierefreien Zugangs nur aus. Um hier voranzukommen, schlägt Herr Groh eine Machbarkeitsstudie für die Anbringung eines Aufzugs vor, was ab Beauftragung eines Ingenieurbüros pro Station drei bis vier Monate dauere und ca. 25.000 - 30.000 Euro kosten würde. Auf dieser Basis könne mit dem Land über die Höhe der LGVFG-Förderung diskutiert werden. Stand heute sei von einer in etwa hälftigen Förderung auszugehen. Die von StR Peterhoff erwähnten 85 % würden maximal für die zuwendungsfähigen Baukosten und pauschal 10 % der Planungskosten gelten. Diese Berechnung mache aber erst dann Sinn, wenn eine Machbarkeitsstudie mit belastbaren Kostenannahmen für die Örtlichkeit vorliegen würde. Dann könne man auch in die Vorentwurfsplanung einsteigen und einen Zeitrahmen festlegen.

Der Verband könne auf Grundlage der Machbarkeitsstudie ins Gremium der Regionalversammlung gehen und dafür werben, sich anteilig finanziell zu beteiligen. Die genannten 500.000 Euro seien aufgrund der ausstehenden Studie bisher nicht abgerufen worden, er nennt Ludwigsburg als Beispiel für eine besonders aktive Planung bzw. Umsetzung weiterer Zugangsmöglichkeiten zu Bahnsteigen. Es sei vorstellbar, dass sich der Verband hälftig an den Kosten für die Investition beteilige, die nicht vom Land gefördert werden, so Herr Dr. Wurmthaler. Er verweist in diesem Zusammenhang auf frühere Überlegungen, die es zwischen Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) und Verband gegeben habe, die das Land jedoch zurückgestellt habe, da die Barrierefreiheit zunächst zwischen Bahnsteig und Zug sowie an den Haltestellen ohne Aufzug hergestellt werden sollte. Erst vor wenigen Jahren sei der letzte Haltepunkt der S-Bahn barrierefrei erschlossen worden, daher sei jetzt der richtige Zeitpunkt, um das Thema wieder aufzugreifen. Es sei davon auszugehen, dass jährlich drei Haltepunkte niveauegleichend (Bahnsteig - Zug) ausgebaut werden könnten, was 2032 abgeschlossen sein könne. Da jede dieser Baumaßnahmen drei bis vier Monate Sperrung in beide Richtungen notwendig mache, sei eine Koordination der Baustellen innerhalb der Region untereinander unumgänglich. Mit einer Machbarkeitsstudie könnten sich LHS und Verband schnell über die Investitionskosten einig werden, die Betriebskostenübernahme werde dann je nachdem geregelt, ob Aufzüge in kommunaler Hand liegen oder nicht, diese würden 25.000 Euro jedoch nicht übertreffen (Komplettkostenbenennung).

Herr Körner fasst zusammen, es herrsche im Rat der Konsens, dass Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen ein wichtiges Ziel sei. An StR Pantisano gerichtet verweist er auf regelmäßige Austauschrunden im Technikausschuss des VVS. Um den Blick zu weiten, führt er aus, die Stadt und die SSB bearbeiteten dieses Thema bereits seit Längerem, so seien bereits heute 724 von 726 Stadtbahn-Haltestellen stufenlos erreichbar. Bei der stufenlosen Erreichbarkeit gebe es jedoch auch Rampen, die die von Herrn Groh angesprochenen Kriterien nicht erfüllten. Hinsichtlich der Bus-Haltestellen gebe es ein Budget beim Tiefbauamt, um diese - in Abstimmung mit der

SSB - barrierefrei zu gestalten. Trotz der gesetzlichen Pflicht diesbezüglich habe man diese an Bus-Haltestellen bisher noch lang nicht erreicht, man arbeite jedoch daran. Bei den S-Bahn-Haltestellen, die nicht Eigentum der Stadt seien, sei man in Einzelfällen engagiert, so werde beispielsweise am Bahnhof Vaihingen aktuell die Barrierefreiheit geprüft. Da die Haltestellen jedoch nicht der Stadt gehörten, liege hier keine Priorität, man kümmere sich vornehmlich um Busse und Stadtbahn-Haltestellen, was auch folgerichtig sei. Gemäß dem Ziel, alle Haltestellen im Stadtgebiet barrierefrei gestalten zu wollen, schlage er vor, eine Machbarkeitsstudie aus dem Mobilitätspunktebudget zu finanzieren. Auch werde mit der Region gesprochen, inwiefern eine Aufteilung der Kosten möglich sei. Damit verbunden sei auch ein kurzer Blick auf die noch zu erledigenden Hausaufgaben hinsichtlich Barrierefreiheit an den Haltestellen der SSB, da man nicht umhinkomme, Prioritäten zu setzen. Er bitte die Stadträte um die notwendige Rationalität in der Diskussion, nehme jedoch mit, dass die S-Bahn-Haltestelle am Nordbahnhof Priorität habe.

StR Peterhoff macht deutlich, dass es zentral sei, den Knoten der verschiedenen Zuständigkeiten zu lösen. Auch hinsichtlich barrierefreier Bus-Haltestellen ginge seiner Ansicht nach noch mehr. Er sei auch nicht der Meinung, dass der Rat dort bremsen würde und erinnert an die Diskussionen zum Nahverkehrsplan, als der damalige StR Körner den Wunsch geäußert habe, Aufzüge am Nordbahnhof zu installieren. Dieser Wunsch sei aufgenommen worden und müsse nun umgesetzt werden. Dazu sei mit dem Verband Region Stuttgart bezüglich der Planungskosten in Verhandlungen zu gehen, anschließend müsse für beide Bahnsteige eine Machbarkeitsstudie erstellt werden. Parallel dazu könnten Gespräche mit dem Land (LGVFG-Förderung) geführt werden, was den Prozess beschleunigen würde. Im nächsten Haushalt könne man dann in die Umsetzung gehen. Parallel dazu sei ein Bericht der SSB wünschenswert, da durch die Bereitstellung von 100 Mio. Euro jährlich ab übernächstem Jahr auch die nötigen finanziellen Mittel zur Verfügung stünden. Im Anschluss sollte im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik (STA) ein Beschluss gefasst werden.

StRin Bulle-Schmid spricht sich ebenso für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie aus und ist der Meinung, man solle "das Eine tun, ohne das Andere zu lassen."

StRin Schanbacher dankt für das aufgezeigte Verfahren und bittet hinsichtlich des Beitrages von Frau Langer alle Anwesenden noch einmal darum, den Blick zu weiten: An welchen Stellschrauben müsste gedreht werden, um hier in absehbarer Zeit etwas zu erreichen? Sie wirft die Frage auf, wie es zu schaffen sei, dass Prozesse deutlich verschlankt würden. Wenn Geld nicht das Problem sei, weist sie mit Hinblick auf das große politische Netzwerk der Stadträte nachdrücklich darauf hin aufzuzeigen, wo sich der Flaschenhals befinde.

StR Pantisano fragt hinsichtlich der Ausführungen von Herrn Körner erneut nach, ob, ähnlich wie in Ludwigsburg, angedacht sei, gemeinsam mit DB InfraGO zu entwickeln, welche Haltestellen saniert werden könnten. Er sei mit dem von StR Peterhoff beschriebenen Vorgehen einverstanden. Auf Grundlage der Einigkeit im Rat solle sowohl das "Eine, als auch das Andere" zeitnah angegangen werden. Der Verband und DB InfraGO müssten darstellen, was es dazu brauche.

Herr Dr. Wurmthaler formuliert das Schlusswort und betont, es sei wichtig, Prioritäten zu setzen, erst dann könne man den ersten Schritt machen. Zunächst brauche es an jedem Haltepunkt einen barrierefreien Zugang, dann einen Übergang vom Bahnsteig ins

Fahrzeug, was man durch die Beschaffung von Fahrzeugen mit Schiebetritten an Stellen, wo noch keine Niveaugleichheit geherrscht habe, erreicht habe. Wollte man alles gleichzeitig machen, überstrapazierte man die eigenen, sowie die planerischen Kapazitäten.

BMin Fezer stimmt dieser Aussage zu und stellt fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von dem Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Zetzsche / fr

Verteiler:

- I. S/OB
zur Weiterbehandlung
S/OB-Mobil

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 3. *Referat SI*
SI-IP
SI-BB
 4. Referat T
Tiefbauamt (2)
 5. BVinnen Mitte, Nord
 6. *BezÄ Ca, Vai*
 7. Amt für Revision
 8. L/OB-K
 9. Hauptaktei

- III.
 1. *Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN*
 2. CDU-Fraktion
 3. *SPD-Fraktion*
 4. *Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION*
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
 5. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
 6. *FDP-Fraktion*
 7. *Fraktion FW*
 8. *AfD-Fraktion*
 9. *StRin Yüksel (Einzelstadträtin)*

kursiv = kein Papierversand