



**Landesverband
Baden-Württemberg e.V.**

Tübinger Straße 15
70178 Stuttgart
Telefon: (0711) 6 07 02 17
Telefax: (0711) 6 07 02 18
eMail: info@vcd-bw.de
Internet: www.vcd-bw.de

Geschäftskonto:

Sparda-Bank Baden-Württemberg
Konto-Nr. 10 839 606
BLZ 600 908 00

Spendenkonto:

Sparda-Bank Baden-Württemberg
Konto-Nr. 110 839 606
BLZ 600 908 00

Stuttgart, 03.09.07

VCD Baden-Württemberg e.V. • Tübinger Straße 15 • 70178 Stuttgart

An die
NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
Herr Dr.-Ing. Walter Gerstner
Wilhelmsplatz 11

70182 Stuttgart

Bahnhofsmodernisierungsprogramm Baden-Württemberg

Sehr geehrter Herr Dr. Gerstner,

die Deutsche Bahn AG und das Land Baden-Württemberg beabsichtigen, wichtige Bahnhöfe in Baden-Württemberg auszubauen, insbesondere den behinderten-gerechten (barrierefreien) Zugang zu den Bahnsteigen sowie Bahnsteigaufhöhungen zum behindertengerechten (barrierefreien) Einstieg von den Bahnsteigen zu den Zügen zu ermöglichen.

Nachstehend sind die Prioritäten des VCD Landesverbandes Baden-Württemberg e.V. für ein solches Programm aufgeführt. Diese Prioritätenliste des VCD basiert auf der Broschüre „Bahnhofsentwicklungsprogramm Baden-Württemberg – Aktueller Stand und Konzeption 2006“ der DB Station & Service AG, Stand November 2006, und eigenen Recherchen.

I. Vorbemerkungen

1. Personenkreis

Der barrierefreie Ausbau von Bahnstationen ist nicht nur aufgrund des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (§ 8 BBG) geboten, sondern erleichtert darüber hinaus allen mobilitätseingeschränkten Personen (z.B. Fahrgäste mit schwerem Gepäck, mit Kinderwagen, mit Fahrrädern) die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Durch den barrierefreien Ausbau von Bahnstationen wird somit der ÖPNV gestärkt und zusätzliche Fahrgäste angesprochen, für die bislang insbesondere die Nutzung der Bahn zu unbequem war.

2. Fernverkehr

Der Fernverkehr der DB AG wird zu einem immer größeren Anteil von ICE-Zügen bestritten. Die früheren Interregio-Linien wurden entweder abgeschafft oder in IC-Züge umgewandelt. Die heute noch im Einsatz befindlichen IC-Züge sollen in den nächsten Jahren durch neue Fahrzeuge ersetzt werden. Die heute eingesetzten ICE-Züge erfordern eine minimale Bahnsteighöhe von 55 cm. Viele IC-Haltebahnhöfe in Baden-Württemberg erfüllen diese Kriterien derzeit nicht. Bei der Umwandlung von IC- in ICE-Züge sind schon in den letzten Jahren aufgrund zu niedriger Bahnsteighöhen einzelne Zughalte weggefallen (z.B. in Bietigheim-Bissingen, Göppingen, Mühlacker, Plochingen). Werden die Bahnsteige dieser heutigen IC-Halte nicht kurzfristig auf eine ICE-taugliche Bahnsteighöhe umgebaut, droht der Wegfall der Fernverkehrshalte mit der Konsequenz, dass Ersatzzüge des Nahverkehrs vom Land teuer zu bestellen sind. Eine Investition bevorzugt in die heutigen IC-Bahnhöfe, deren Infrastruktur derzeit den Halt von ICE-Zügen nicht ermöglicht, würde diese Bahnhöfe zukunftsfähig machen und damit Folgekosten für das Land vermeiden. Andererseits könnten nach diesem Ausbau auch neue Bedienungskonzepte des SPfV umgesetzt werden. So wären nach dem Ausbau der Bahnhöfe entlang der Strecke Stuttgart – Nürnberg auch ICE-Verbindungen Zürich – Nürnberg denkbar. Ebenso wären Flügelzüge Offenburg – Konstanz mit ICE 3 anstelle der heutigen IC-Züge denkbar – damit könnten wie in Frankreich auch HGV-Züge in die Urlaubsgebiete fahren und die Fahrzeitverkürzungen durch die Schnellfahrstrecken umsteigefrei weitergegeben werden.

3. Fahrgastpotenzial

Bei der Festlegung der Reihenfolge ist die Einwohnerzahl der Stadt, das Einzugsgebiet des Bahnhofs sowie die Verknüpfung mit anderen Bahnlinien (3-Löwen-Takt) sowie dem übrigen ÖPNV zu beachten. Bei Bahnhöfen in Tourismusregionen ist das erhöhte Aufkommen von Fahrgästen mit schwerem Gepäck bzw. ggf. von Radtouristen zu berücksichtigen.

4. Standards für Barrierefreiheit

Die Realisierung barrierefreier Bahnhöfe erfordert den Einbau entweder von Rampen oder von Aufzügen. Aus Nutzersicht sind - falls möglich - Rampen vor Aufzügen einzubauen, da hier die Gewähr für eine dauerhafte Nutzung gegeben ist, während technische Geräte wie Aufzüge auch ausfallen können. Allerdings besteht nicht überall die Möglichkeit, lange Rampen einzubauen, so dass häufig Aufzüge zum Einsatz kommen werden. Hierbei sollte beachtet werden, dass z.B. in Regionen mit häufiger Radmitnahme die Aufzüge ausreichend dimensioniert sind.

Hinsichtlich der Bahnsteighöhe sollte die „europäische Bahnsteighöhe“ 55cm gemäß TSI gewählt werden, um sowohl ICE-Tauglichkeit als auch optimale Einstiege für moderne Doppelstockwagen sowie andere Regionalzüge bzw. Stadtbahnen zu ermöglichen. Die Bahnsteighöhe 76 cm ist für den Regionalverkehr außerhalb von eigenen S-Bahn-Netzen (S-Bahn Rhein-Neckar) eher ungeeignet.

5. Nicht betrachtete Bahnhöfe

Die Bahnhöfe im Bereich der S-Bahn Stuttgart ohne Fernverkehrshalt oder im Bereich geplanter S-Bahn-Linien sind nicht Gegenstand dieser Untersuchung. Hier gibt es

schon im Rahmen des sog. 5. S-Bahnausführungsvertrags (5. AV) ein Maßnahmenbündel abgeschlossener Planungen, das allerdings noch nicht abschließend finanziert ist. Für den S-Bahn-Ausbau liegen i.d.R. auch schon Planungen vor.

II. Bestandsaufnahme des VCD

Die folgenden IC-Bahnhöfe in Baden-Württemberg sind derzeit nicht barrierefrei zugänglich bzw. die Bahnsteige sind zu niedrig (und sind damit auch nicht ICE-tauglich):

Tabelle 1 – IC-Bahnhöfe

	IC-Linie	Bahnhof	Einwohner	Tägliche Bahnhofs- besucher (lt. DB)	Bemerkung	Bahnsteig ICE- tauglich	Zugang barriere- frei
1	KA-Nürnberg	Pforzheim Hbf	119.000	50.000	Knotenbahnhof	nein	nein
2	KA-Nürnberg	Mühlacker	26.000	10.000	Knotenbahnhof	nein	nein
3	KA-Nürnberg	Schwäbisch Gmünd	61.000	5.000		nein	nein
4	KA-Nürnberg	Aalen	67.000	10.000	Knotenbahnhof	nein	nein
5	KA-Nürnberg	Ellwangen	25.000	2.500		nein	nein
6	KA-Nürnberg	Crailsheim	33.000	2.500	Knotenbahnhof	nur Mittel- bahnsteig	nein
7	Frankfurt- Salzburg, Karlsruhe- Hannover	Weinheim (Bergstr.)	44.000	10.000	Knotenbahnhof	nein	nein
8	Karlsruhe- München	Plochingen	14.000	50.000	Knotenbahnhof	nein	nein
9	Karlsruhe- München	Göppingen	58.000	10.000		nein	ja
10	Karlsruhe- München	Geislingen	27.000	5.000	Weniger als 2-h- Takt	nein	nein
11	Dortmund- Innsbruck	Biberach/Riß	32.000	5.000	1 Zugpaar	nein	nein
12	Dortmund- Innsbruck	Aulendorf	10.000	5.000	Knotenbahnhof, 1 Zugpaar	nein	nein
13	Dortmund- Innsbruck	Friedrichs- hafen Stadt	58.000	10.000	Knotenbahnhof, 1 Zugpaar	nein	nein
14	Hamburg- Konstanz	Rastatt	48.000	10.000	Knotenbahnhof, einzelne IC-Züge	nein	nein
15	Hamburg- Konstanz	Hausach	6.000	2.500	Knotenbahnhof, einzelne IC-Züge	nein	nein
16	Hamburg- Konstanz	Villingen	82.000	5.000	Knotenbahnhof, einzelne IC-Züge	nein	nein
17	Hamburg-	Donau-	21.000	5.000	Knotenbahnhof,	nein	nein

	Konstanz	eschingen			einzelne IC-Züge		
18	Hamburg-Konstanz	Radolfzell	30.000	10.000	Knotenbahnhof, einzelne IC-Züge	ja	nein
19	Hamburg-Konstanz	Konstanz	81.000	10.000	Knotenbahnhof, einzelne IC-Züge	nein	nein

Weitere wichtige Bahnhöfe ohne Fernverkehrshalte, die dringend barrierefrei ausgebaut werden müssen, sind (Knotenbahnhöfe oder Bahnhöfe mit mehr als 2.500 täglichen Besuchern):

Tabelle 2 - Regionalbahnhöfe

	Bahnhof	Einwohner	Tägliche Bahnhofs- besucher (lt. DB)	Bemerkung	Bahnsteig barrierefrei	Zugang barrierefrei
1	Bad-Friedrichshall-Jagstfeld	19.000	5.000	Knotenbahnhof	nein	nein
2	Bretten Bf	28.000	5.000	Knotenbahnhof	ja	nein
3	Emmendingen	26.000	5.000	Kreisstadt	nein	nein
4	Graben-Neudorf	12.000	5.000	Knotenbahnhof	nein	nein
5	Heidenheim	49.000	5.000	Kreisstadt	nein	nein
6	Heilbronn Hbf	121.000	50.000	Knotenbahnhof	nein	nein
7	Kisslegg	9.000	2.500	Knotenbahnhof	nein	nein
8	Lahr	43.000	5.000		nein	nein
9	Lauda	15.000	5.000	Knotenbahnhof	nein	nein
10	Mannheim-Friedrichsfeld	14.000	2.500	Knotenbahnhof	nein	nein
11	Metzingen	22.000	5.000	Knotenbahnhof	nein	nein
12	Müllheim (Baden)	18.000	5.000		nein	nein
13	Neustadt (Schwarzwald)	12.000	10.000	Umsteigebahnhof	nein	nein
14	Schwäbisch-Hall-Hessental	37.000	2.500	Knotenbahnhof	nein	nein
15	Schwetzingen	22.000	5.000		nein	nein
16	Sigmaringen	17.000	5.000	Knotenbahnhof	nein	nein
17	Sinsheim (Elsenz)	36.000	5.000		nein	nein
18	Titisee	12.000	5.000	Knotenbahnhof	nein	nein
19	Tübingen Hbf	84.000	50.000	Knoten-	nein	nein

				bahnhof		
20	Waldshut	23.000	10.000	Kreisstadt	nein	nein
21	Weil (Rhein)	30.000	2.500	Knoten- bahnhof	tw.	nein

Die folgenden Bahnhöfe sind nur teilweise barrierefrei ausgebaut (ICE-Bahnsteige), aber bei einzelnen Regionalbahnsteigen fehlt entweder der barrierefreie Zugang oder ist die Bahnsteighöhe zu niedrig:

Tabelle 3 – ICE-Bahnhöfe mit nicht vollständiger Barrierefreiheit an Regionalbahnsteigen

	Bahnhof	Einwohner	Tägliche Bahnhofs- besucher (lt. DB)	Bemerkung	Bahnsteig barrierefrei	Zugang barrierefrei
1	Freiburg Hbf	218.000	50.000	Knoten- bahnhof	tw.	tw.
2	Karlsruhe Hbf	286.000	50.000	Knoten- bahnhof	tw.	tw.
3	Ulm Hbf	121.000	50.000	Knoten- bahnhof	tw.	tw.
4	Freiburg Hbf	218.000	50.000	Knoten- bahnhof	tw.	tw.

Für die o.g. 43 Bahnhöfe fallen bei geschätzten durchschnittlichen Umbaukosten von 5 - 10 Mio. Euro pro Bahnhof (Rampen oder Aufzüge pro Bahnsteig, Bahnsteig-erhöhung auf 55 cm) insgesamt ca. 215 bis 430 Mio. Euro Gesamtkosten an.

III. Prioritätenliste des VCD Landesverbandes Baden-Württemberg e.V.

Da die notwendigen Investitionen nicht auf einen Schlag, sondern nur über mehrere Jahre finanziert werden können, ist eine Priorisierung notwendig, damit die begrenzten Mittel pro Jahr möglichst optimal Verwendung finden, d.h. möglichst schnell möglichst vielen Fahrgästen Nutzen bringen. Im Hinblick auf die fehlende ICE-Tauglichkeit der IC-Stationen ist es auch sinnvoll, linienweise vorzugehen, um zu vermeiden, dass einzelne Halte einer Linie aufgrund fehlenden Ausbaustandards nicht mehr bedient werden.

Auf Basis der o.g. Bestandsliste ergibt sich unter Berücksichtigung der Ausführungen unter I. aus Sicht des VCD folgende Prioritätenliste:

Tabelle 4 – Prioritätenliste für Bahnstufenmodernisierung

Priorität	Bahnhof	Einwohner	Tägliche Bahnhofs- besucher (lt. DB)	Begründung
1	Pforzheim Hbf	119.000	50.000	Höchste Einwohnerzahl unter den nicht barrierefreien IC-Bahnhöfen
2	Heilbronn Hbf	121.000	50.000	Einwohnerzahl und Fahrgäste
3	Tübingen Hbf	84.000	50.000	Einwohnerzahl und Fahrgäste
4	Weinheim	44.000	10.000	Höchste IC-Zugzahl

	(Bergstr.)			
5	Aalen Hbf	67.000	10.000	Einwohnerzahl und Fahrgäste
6	Göppingen	58.000	10.000	Nur Bahnsteige
7	Plochingen	14.000	50.000	S-Bahn schon barrierefrei
8	Mühlacker	26.000	10.000	Linienbezogener Ausbau (IC KA-Nürnberg)
9	Schwäbisch Gmünd	61.000	5.000	Linienbezogener Ausbau (IC KA-Nürnberg)
10	Crailsheim	33.000	2.500	Linienbezogener Ausbau (IC KA-Nürnberg)
11	Ellwangen	25.000	2.500	Linienbezogener Ausbau (IC KA-Nürnberg)
12	Geislingen	27.000	5.000	Linienbezogener Ausbau (IC)
13	Rastatt	48.000	10.000	
14	Friedrichshafen Stadt	58.000	10.000	
15	Konstanz	81.000	10.000	
16	Radolfzell	30.000	10.000	
17	Neustadt (Schwarzw)	12.000	10.000	
18	Karlsruhe Hbf	286.000	50.000	Restliche Bahnsteige/Zugänge
19	Freiburg Hbf	218.000	50.000	Restliche Bahnsteige/Zugänge
20	Ulm Hbf	121.000	50.000	Restliche Bahnsteige/Zugänge

Die übrigen 23 Bahnhöfe sollten entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung ebenfalls rasch barrierefrei ausgebaut werden.

IV. Zusammenfassung

Mit der Umsetzung des barrierefreien Ausbaus von rund 40 Bahnhöfen in Baden-Württemberg würde die Akzeptanz des SPNV und SPFV weiter gesteigert. Mit dem bevorzugten Ausbau von heutigen nicht ICE-tauglichen IC-Bahnhöfen kann der Entfall von Halten bei der Umstellung auf ICE vermieden werden bzw. es können flexiblere Bedienungskonzepte für den SPFV umgesetzt werden (z.B. ICE-Flügelzug auf der Schwarzwaldbahn, Durchbindung Zürich - Nürnberg).

Wir hoffen, mit dieser Prioritätenliste einen wertvollen Diskussionsbeitrag für einen raschen barrierefreien Ausbau der rund 40 wichtigsten noch nicht barrierefreien Bahnhöfe in Baden-Württemberg geleistet zu haben und stehen zu einer Diskussion gerne zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß



Matthias Lieb
- Vorsitzender -