



## Jochen Haußmann

Mitglied des Landtags von Baden-Württemberg  
Parlamentarischer Geschäftsführer, stellv. Vorsitzender und  
gesundheitspolitischer Sprecher der FDP/DVP-Landtagsfraktion

### PRESSEMITTEILUNG

vom 20. April 2023

Projekte an einzelnen Bahnhöfen auf der Remsbahn laufen teils bis 2033:

## **Jochen Haußmann: Barrierefreiheit wächst, aber sie wächst nicht schnell genug**

„Es wird besser mit der Barrierefreiheit, aber es gibt auf der Rems-Bahn noch zu viele Lücken“, so fasst Jochen Haußmann die Informationen zusammen, die er von Verkehrsminister Winfried Hermann zum Stand des barrierefreien Ausbaus bekommen hat. „Am Haltepunkt Rommelshausen geht der Umbau des Bahnsteigs gut voran, in Plüderhausen sagt der Plan, dass es frühestens 2032/2033 etwas wird.“ Der Zeitrahmen für Stetten-Beinstein sieht den Neubau der Bahnsteige Gleis 1 und 2 mit einer Höhe von 96 Zentimetern und der Inbetriebnahme für 2025/2026 vor, was Jochen Haußmann als „gute Nachrichten“ einstuft.

Was auf der Strecke Kopfschmerzen macht, sind die Bahnsteighöhen. Aber „der gordische Knoten der unterschiedlichen Bahnsteighöhen wird sich auf absehbare Zeit nicht zerschlagen lassen“, sagt Jochen Haußmann: „Der Verband Region Stuttgart betreibt für die S-Züge des Typs ET430, die für einen ebenerdigen Einstieg eine Höhe von 96 Zentimetern benötigen. Im Regionalverkehr kommen durch das Land seit 2019 Züge mit einer Einstiegshöhe von 55 cm über Schienenoberkante zum Einsatz. Diese Züge können Bahnsteige mit allen Höhen bedienen, mit Ausnahme von reinen S-Bahn-Bahnsteigen mit 96 cm Höhe“, zitiert er aus dem Brief, den er von Verkehrsminister Winfried Hermann erhalten hat: „Das Dilemma können wir nur lösen, wenn alle Bahnhöfe Bahnsteige mit den passenden Bahnsteighöhen erhalten und dieser Ausbau ist nicht billig.“ Denn wie das Beispiel Plüderhausen zeigt, wird ein Hybrid-Bahnsteig, der die Höhen 55 und 76 Zentimeter abdeckt, „dann schon mal über 300 Meter lang.“

Dazu kommt, dass unterschiedliche Zuständigkeiten bestehen. Im S-Bahn-Bereich ist der Verband Region Stuttgart federführend. Da Plüderhausen und Urbach aber nicht mehr zu S-Bahn gehören, sind hier das Land und die Bahn alleine zuständig. Der Verband Region Stuttgart hat ein Ausbauprogramm: Im Mai soll beispielsweise in Rommelshausen der Ausbau abgeschlossen sein. In Stetten-Beinstein ist der Neubau der Bahnsteige Gleis 1 und 2 auf 96 Zentimeter bereits terminiert und die Inbetriebnahme für 2025/2026 geplant, wie aus der

1/2



## Jochen Haußmann

Mitglied des Landtags von Baden-Württemberg  
Parlamentarischer Geschäftsführer, stellv. Vorsitzender und  
gesundheitspolitischer Sprecher der FDP/DVP-Landtagsfraktion

Übersicht hervorgeht, die Jochen Haußmann vom Verkehrsministerium erhalten hat. Das Budget für die komplette Maßnahme liegt derzeit bei knapp fünf Millionen Euro: „Gut angelegtes Geld“, sagt Jochen Haußmann.

In Beutelsbach ist die Bahnsteighöhe aktuell 76 Zentimeter, desgleichen in Geradstetten, Winterbach und Weiler. Damit hier barrierefreier Zugang gesichert werden kann, „verfügen alle S-Bahn-Züge über eine Anlegerampe, die die Lokführerin beziehungsweise der Lokführer auslegen kann, um mobilitätseingeschränkten Reisenden den Zugang in das Fahrzeug zu ermöglichen“, schreibt Winfried Hermann. Jochen Haußmann weiß als regelmäßiger S-Bahn-Fahrgast, dass „das eine sehr unbefriedigende Lösung ist und eine Inanspruchnahme der Anlegerrampe von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen den engen Fahrplan kräftig durcheinanderbringt“.

In Schorndorf gibt es Bahnsteige mit 96 Zentimeter Höhe, aber auch noch welche mit 30 und 32 Zentimetern, die bis 2026/2027 auf 55 beziehungsweise 76 Zentimeter erhöht werden sollen. Außerhalb des VVS-Gebietes ist für Urbach für 4,8 Millionen Euro der Neubau der Gleise und der Bau von Rampen bis 2028 geplant. In Plüderhausen soll es bis 2032/2033 für 9,6 Millionen einen Hybrid-Bahnsteig im Format 76 und 55 Zentimetern geben und Aufzüge, die den barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen sichern. „Das mit den Aufzügen ist auch noch nicht ganz zufriedenstellend gelöst“, sagt Jochen Haußmann und hat dabei nicht nur Plüderhausen im Blick. Denn eine Reparatur kann dauern, wie das Ministerium schreibt: „DB Station&Service hat für Personenaufzüge und Fahrtreppen ein Verfügbarkeitsziel von 97 Prozent festgelegt. Sobald eine Anlage nicht funktioniert, werden automatisch die zuständige 3-S-Zentrale und die Meldezentrale des Dienstleisters verständigt. Innerhalb der Kernnutzungszeit (6 bis 22 Uhr) hat der Dienstleister im Ballungsraum zwei Stunden und in der Fläche vier Stunden Zeit, um mit der Entstörung zu beginnen. Ist eine Entstörung innerhalb weniger Stunden nicht möglich, wird in eine Instandsetzung übergeleitet. Für die Instandsetzung ist eine Wiederherstellzeit von drei Tagen im Ballungsraum und vier Tagen in der Fläche angesetzt.“ Jochen Haußmann: „Letzteres ist eigentlich zu lang, denn die Aufzüge werden ja vielfältig genutzt und sind sicher ein wesentliches Argument für den Umstieg auf den ÖPNV. Das muss verlässlicher und schneller werden.“ Die Ausbauziele und der -zeitrahmen insgesamt stellen ihn auch nicht zufrieden. „Es ist zu überlegen, ob wir nicht über den Bund ein spezielles Investitionsprogramm für Barrierefreiheit auflegen können. Am Wochenende ist Bundesparteitag in Berlin. Da werde ich zusammen mit unserem Bundestagsabgeordneten Stephan Seiter Verkehrsminister Volker Wissing und den Bahnbeauftragten Michael Theurer ansprechen können.“