

Stand: 08.02.2026 11:00:18

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/6211

"Barrierefreien Ausbau von Bayerns Bahnhöfen mit voller Kraft vorantreiben - Leistungsfähiges Bayerisches Ausbauprogramm 2018 - 2023 beschließen"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/6211 vom 21.04.2015
2. Beschluss des Plenums 17/6304 vom 22.04.2015
3. Plenarprotokoll Nr. 43 vom 22.04.2015



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Annette Karl, Andreas Lotte, Natascha Kohlen, Inge Aures, Volkmar Halbleib, Hans-Ulrich Pfaffmann, Helga Schmitt-Bussinger, Dr. Simone Strohmayr, Martina Fehlner, Doris Rauscher** und Fraktion (SPD)

Barrierefreien Ausbau von Bayerns Bahnhöfen mit voller Kraft vorantreiben – Leistungsfähiges bayerisches Ausbauprogramm 2018 bis 2023 beschließen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, mit dem barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen von 2018 bis 2023 die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) dadurch zu steigern, dass ein leistungsfähiges, umfangreiches bayerisches Ausbauprogramm aufgelegt wird und dem Landtag mit dem kommenden Nachtragshaushalt ein Finanzierungsvorschlag unterbreitet wird.

Begründung:

Das bayerische Programm zum barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen bis 2018, das in der Kabinettsitzung vom 5. März 2013 zur Steigerung der Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) beschlossen worden ist, ist im Volumen von 60 Mio. Euro erfolgreich angelaufen und betrifft insgesamt 26 Bahnhöfe. Darüber hinaus wurden auch Planungsmittel für den Ausbau von fünf weiteren Bahnhöfen mit der Absicht zur Verfügung gestellt, den barrierefreien Ausbau bis 2018 zu vollenden.

Zudem läuft seit Mai 2012 ein 13-Punkte-Sofortprogramm „Qualität im S-Bahn System“ für die Metropolregionen München und Nürnberg, das in Vereinbarung zwischen dem Freistaat und der DB AG vollzogen wird.

Gemäß der Regierungserklärung von Ministerpräsident Horst Seehofer vom 12. November 2013 ist es jedoch das erklärte Ziel der Staatsregierung bis 2023 die völlige Barrierefreiheit im öffentlichen Raum Bayerns herzustellen.

Allerdings geht aus den Antworten der Staatsregierung zur Interpellation der SPD-Landtagsfraktion „Bayern barrierefrei 2025“ Drs. 17/5084 hervor, dass von über 1.000 Bahnhöfen in Bayern derzeit nur etwa 415 Stationen barrierefrei ausgebaut sind, ca. 50 Stationen teilweise barrierefrei sind und zur Zeit etwa 40 Stationen ausgebaut werden bzw. für den Ausbau vorgesehen sind. Demgemäß müssen noch etwa 560 ausgebaut werden.

Das Ziel der Staatsregierung, bis zum Jahr 2018 90 Prozent der Bahnreisenden in Bayern einen barrierefreien Zugang in die Züge zu gewährleisten und vor allem das Ziel, das gesamte Bahnsystem in Bayern bis 2023 barrierefrei zu gestalten, ist allerdings mit einem bloßen „weiterhin“ definitiv nicht zu erreichen. Selbst die Staatsregierung in Form der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) beziffert den notwendigen Aufwand mit einem Betrag von mindestens 1 Mrd. Euro. Dem können weder die bisherigen Planungen der DB AG für die DB Station & Service AG, noch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG), geschweige denn die nur bis 2018 projektierten Aufwendungen des Freistaats Bayern genügen.

Da im Doppelhaushalt 2015/2016 die notwendige Erweiterung des bayerischen Programms für den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen nicht abgebildet ist, bietet der kommende Nachtragshaushalt 2016 die erste Gelegenheit, die Lücken zu schließen. In Folge dessen muss das Kabinett für das Jahr 2018 bereits Vorsorge treffen und die Perspektive zur Vollendung des Programms bis 2023 formell beschließen.



Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Annette Karl, Andreas Lotte, Natascha Kohnen, Inge Aures, Volkmar Halbleib, Hans-Ulrich Pfaffmann, Helga Schmitt-Bussinger, Dr. Simone Strohmayr, Martina Fehlner, Doris Rauscher** und **Fraktion (SPD)**

Drs. 17/6211

Barrierefreien Ausbau von Bayerns Bahnhöfen mit voller Kraft vorantreiben – Leistungsfähiges Bayerisches Ausbauprogramm 2018 - 2023 beschließen

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet

Abg. Bernhard Roos

Abg. Eberhard Rotter

Abg. Thorsten Glauber

Abg. Michael Hofmann

Abg. Markus Ganserer

Staatsminister Joachim Herrmann

Präsidentin Barbara Stamm

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Ich rufe auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Annette Karl u. a. und Fraktion (SPD)

Barrierefreien Ausbau von Bayerns Bahnhöfen mit voller Kraft vorantreiben - Leistungsfähiges bayerisches Ausbauprogramm 2018 - 2023 beschließen (geänderte Drs.) (Drs. 17/6211)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Karl Feller, Erwin Huber u. a. und Fraktion (CSU)

Barrierefreier Ausbau der Bayerischen Bahnhöfe (Drs. 17/6233)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Erster Redner ist Herr Kollege Roos von der SPD. Bitte schön, Herr Kollege, Sie haben das Wort.

Bernhard Roos (SPD): Werter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen, Hohes Haus! Unser Dringlichkeitsantrag will den erfolgreich begonnenen Weg zum barrierefreien Ausbau von Bayerns Bahnhöfen intensivieren, und zwar massiv intensivieren. Wir fordern insoweit die Bayerische Staatsregierung auf, dem Souverän, also dem Bayerischen Landtag, einen Finanzierungsvorschlag zu unterbreiten. Die erste Gelegenheit hierzu bietet sich spätestens bei einem Kabinettsbeschluss zu den Nachtrags Haushaltsberatungen im Herbst dieses Jahres.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Begründung dafür ist, dass die Bayerische Staatsregierung im März 2013 ein Programm mit einem Volumen von 60 Millionen Euro beschlossen hat. Sie, Herr Kollege Huber, sagen als Vorsitzender des Verkehrsausschusses immer wieder, wie auch Sie, Herr Kollege Rotter, als verkehrspolitischer Sprecher der CSU-Fraktion, dass der Freistaat das eigentlich nicht tun muss. Rein nach dem föderalen Gewaltenteilungsprinzip betrachtet, ist das richtig. Wer sich aber hohe Ziele setzt, der muss auch sagen, wie er diese hohen Ziele erreichen will.

(Unruhe)

Herr Präsident, wenn ich mir eine Bemerkung erlauben darf: Die eine oder andere Unterhaltung hier im Raum, die über meinen Redebeitrag hinausgeht, könnte man vielleicht etwas - -

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

- Ich danke.

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Ich bitte nun alle Kolleginnen und Kollegen, die noch im Saal stehen, ihre Plätze einzunehmen oder den Saal zu verlassen. Ich bitte, dem Redner aufmerksam zu folgen. – Bitte schön.

Bernhard Roos (SPD): - Ich danke. Der Freistaat Bayern hat außerdem ein 13-Punkte-Sofortprogramm zur Qualität im S-Bahn-System aufgelegt. Die Interpellation der SPD-Landtagsfraktion hat aber ergeben, dass derzeit nur etwa 415 von über 1.000 Bahnhöfen im Freistaat barrierefrei ausgebaut sind. Es mag schon so sein, dass derzeit etwa 80 % der Passagiere auf Bayerns Bahnhöfen auf Barrierefreiheit bauen können, im ländlichen Raum sieht das aber ganz anders aus. Das ist ein Wettbewerbsvorteil für die Metropolen, was wir im Hinblick auf gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Bayern selbstverständlich ändern müssen.

(Beifall bei der SPD)

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft selbst hat das notwendige Volumen im Auftrag des Innen- und Verkehrsministers der Staatsregierung auf eine Milliarde Euro beziffert, bis die vollständige Barrierefreiheit der Bahn konstatiert werden kann.

Ich will auf den Parteitag der bayerischen SPD am letzten Samstag in Unterschleißheim verweisen. Wir haben ein Manifest für die Integration behinderter Menschen beschlossen. Wir haben das auch umgesetzt: Der Parteitag selbst und auch unsere Homepage bieten den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, sich barrierefrei zu

beteiligen. Sie können – und darauf will ich hinaus – Defizite im öffentlichen Raum, auch an den Bahnhöfen benennen. Sie können ihre Erkenntnisse dann quasi der Politik vor die Füße werfen, weil dringender Handlungsbedarf besteht. Verena Bentele, die Behindertenbeauftragte der Bundesregierung, hat die richtigen Worte gesagt: Ohne diesen Anspruch und dessen Erfüllung – und darum geht es – kann sich Bayern eben nicht mit dem Titel "barrierefreiestes Bundesland" innerhalb der Bundesrepublik Deutschland schmücken.

Sozialministerin Emilia Müller ist derzeit nicht im Raum. Einer Meldung in der "Mittelbayerischen Zeitung" zufolge hat sie gesagt, dass für barrierefreies Bauen 205 Millionen Euro zur Verfügung stehen. Sie sagt auch: Jedes Jahr stellen wir 30 Millionen Euro für barrierefreie Linienbusse zur Verfügung. Das hat mit den Bahnhöfen nichts zu tun, man muss aber schon etwas Wahres hinzufügen. Im Jahr 2003, in der Ära Stoiber, vor seinen Kahlschlägen, hatten wir 65 Millionen Euro für die Fahrzeugförderung. Derzeit haben wir hierfür nur 30 Millionen Euro. Das ist noch nicht einmal die Hälfte.

(Volkmar Halbleib (SPD): Hört, hört!)

Dabei stehen nicht die kompletten 30 Millionen Euro für die Förderung der Barrierefreiheit zur Verfügung. Man müsste also mehr tun. Das ist auch die Aufforderung und die Ansicht der verkehrspolitischen Sprecher der anderen Fraktionen.

(Beifall bei der SPD)

Der Landesverband der Omnibusunternehmen – LBO – fordert auch mehr.

Beim Dringlichkeitsantrag der CSU werden wir uns enthalten. Der Antrag sagt zwar, dass dem Landtag zu berichten ist, welche Planungen für den Einsatz bayerischer Landesmittel für den barrierefreien Ausbau von Eisenbahnstationen über 2018 hinaus bestehen, aber das ist nur ein kleines Schrittlein in die richtige Richtung. Das ist nicht, was wir wollen. Wir wollen klare Fakten, wir wollen wissen, wie dieser Pfad von 60 Millionen Euro hin zu einer Milliarde Euro – ich überzeichne hier etwas – beschritten wer-

den soll. Die Barrierefreiheit ist bis dato nicht ausreichend gewürdigt. Wenn schon Herr Seehofer – wenn schon unser Ministerpräsident Horst Seehofer, so viel Zeit muss sein,

(Zurufe von der CSU)

ja, so ist es - Bayern bis 2023 barrierefrei machen will, dann muss er auch sagen, wie das geht. Da enthält er sich aber, wie in vielen anderen Punkten, bei denen er durch die Welt irrlichtert, aber nicht sagt, was er zu Hause machen will: Energiepolitik dort oder Verkehrspolitik hier.

(Beifall bei der SPD)

Barrierefreiheit muss sein. Ich fordere Zustimmung.

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön, Herr Kollege. – Als Nächster hat Herr Kollege Eberhard Rotter von der CSU das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

Eberhard Rotter (CSU): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich darf zunächst gerne wiederholen, was Herr Kollege Roos vorhin schon gesagt hat: Bayern hat den Weg des barrierefreien Ausbaus bereits erfolgreich begonnen. Lieber Herr Kollege, nun haben Sie einen Antrag gestellt. Mir ist schon vor Ihrer Rede der Gedanke gekommen, dass er wohl Ausfluss Ihres Parteitags ist, bei dem es um dieses Thema ging.

(Bernhard Roos (SPD): Wir schreiten voran!)

Sie haben mit diesem Antrag aber leider den falschen Adressaten erwischt.

(Volkmar Halbleib (SPD): Stimmt nicht!)

Sie hätten sich an den Bund wenden müssen, beziehungsweise an Ihren Landesvorsitzenden,

(Volkmar Halbleib (SPD): Wir machen das auch im Bundestag!)

an Ihren Baustaatssekretär. Der ist doch Mitglied der Bundesregierung. Dem hätten Sie das mitgeben sollen, damit der Bund sich endlich darum kümmert, wozu er nach dem Grundgesetz eigentlich verpflichtet ist.

(Beifall bei der CSU – Volkmar Halbleib (SPD): Dafür ist Herr Dobrindt zuständig!
Das liegt in CSU-Verantwortung!)

Mittlerweile, Herr Kollege Halbleib, haben wir dafür die CSU-Ressortverantwortung.

(Volkmar Halbleib (SPD): Und was ist das wert?)

Als Freistaat Bayern haben wir uns aber schon um die Jahrtausendwende dieses Themas angenommen.

(Volkmar Halbleib (SPD): Aber es ist nichts passiert!)

Wir haben das getan, weil sich der SPD-Verkehrsminister und der SPD-Finanzminister wie auch der SPD-Bundeskanzler Schröder seinerzeit überhaupt nicht um dieses Thema geschert haben. Sie haben nicht einmal einen zuständigen Referenten dafür im Bundesverkehrsministerium gehabt.

(Beifall bei der CSU – Volkmar Halbleib (SPD): Was macht Herr Dobrindt denn jetzt? Jetzt ist das in Ihrer Verantwortung! Es geht um die Gegenwart!)

- Ja, ja, ist schon gut. Sie wenden sich also an den falschen Adressaten. In Ihrer Regierungszeit in Berlin haben Sie sich um dieses Thema überhaupt nicht gekümmert.

(Volkmar Halbleib (SPD): Es geht um das aktuelle Programm, Herr Kollege!)

- Das hören Sie ungern, Herr Kollege, das ist mir schon klar; Es muss deshalb bei entsprechender Gelegenheit wiederholt werden. Ein Blick ins Grundgesetz zeigt die klare Verantwortung des Bundes auf. Die Verkehrsstationen stehen im Übrigen im Eigentum der DB Station & Service AG. Daher ist diese für die Planung und Ausführung des

barrierefreien Ausbaus zuständig. Dennoch hat der Freistaat Bayern - und hier attestiere ich ausdrücklich, dass Sie das in Ihrer Begründung auch gesagt haben - in den zurückliegenden Jahren umfangreiche freiwillige Leistungen erbracht.

(Volkmar Halbleib (SPD): Aha, jetzt kommen wir der Sache schon näher!)

Wir haben also umfangreiche freiwillige Leistungen erbracht, um den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen voranzubringen. In den vergangenen Jahren sind rund 300 Millionen Euro geflossen, beziehungsweise wir haben uns dazu verpflichtet. Ich nenne jetzt nur die größeren Positionen: 102 Millionen Euro für die S-Bahn München, 46 Millionen Euro für die S-Bahn Nürnberg und rund 60 Millionen Euro für das "Bayern-Paket". Das Programm umfasst 13 S-Bahn-Stationen in München und Nürnberg, nämlich München-Poing, Lohhof, Riem, Höllriegelskreuth, Buchenau, Heimstetten, Feldkirchen, Markt Schwaben, St.-Martin-Straße, Perlach, Weißling und in Nürnberg Ostring und Röthenbach an der Pegnitz.

Außerhalb des S-Bahn-Bereichs sollen Vorhaben zum barrierefreien Ausbau an den Bahnhöfen Buchloe, Türkheim, Ebenhausen in Unterfranken, München Hauptbahnhof – Holzkirchner Flügelbahnhof –, Straubing, Weilheim, Schweinfurt Hauptbahnhof, Grafing Bahnhof, Landshut Hauptbahnhof, Maxhütte-Haidhof, Schwabach, Vilshofen und Coburg umgesetzt werden. Sie hören also, das verteilt sich flächenmäßig recht gut über Bayern.

(Volkmar Halbleib (SPD): Wie geht es weiter?)

Wenn jetzt die großen Bahnhöfe wie Augsburg und Würzburg da noch nicht dabei sind, dann liegt das vor allem daran, dass es hier anderweitige Probleme mit Planung und Umsetzung gibt.

Mit dem Gesamtpaket stellt der Freistaat zusätzliche Planungsmittel zur Verfügung. Die insoweit berücksichtigten Bahnhöfe Stockdorf, Gilching-Argelsried, Donauwörth,

Pleinfeld und Kaufering können baulich verändert werden, sobald die nötigen Haushaltsmittel für diese freiwillige Leistung zur Verfügung stehen.

Wir haben rund tausend Bahnhöfe in Bayern; davon ist etwa ein Drittel vollständig barrierefrei. Ein weiteres Drittel der Verkehrsstationen ist zumindest barrierefrei zugänglich. Wir Verkehrspolitikern, Herr Kollege Roos, kennen die Problematik der unterschiedlichen Bahnsteighöhen und der unterschiedlichen Einstiegshöhen der Züge. Von daher besteht hier noch ein zusätzliches Problem, das im Übrigen auch nicht in der primären Verantwortung des Freistaates Bayern ist.

Demgegenüber, liebe Kolleginnen und Kollegen, existiert ein Sonderprogramm des Bundes zur Barrierefreiheit nicht. Im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB AG werden Qualitätskriterien festgelegt, die den Umfang der Förderung bestimmen.

(Volkmar Halbleib (SPD): Falscher Verkehrsminister!)

Die Barrierefreiheit wird dabei bislang nicht ausreichend berücksichtigt. In dem Zusammenhang nenne ich ein kurioses Beispiel einer Station bei mir im Stimmkreis, nämlich den Bahnhof Hergatz, der um die Jahrtausendwende einen neuen Mittelbahnsteig erhalten hat. Dieser neue Mittelbahnsteig hat einen Schacht für einen Fahrstuhl erhalten, genauso wie auch der Hausbahnsteig, um die volle Barrierefreiheit für eine relativ kleine Station mit unter 1.000 Ein- und Aussteigern pro Tag zu bekommen. Während der Bauphase hat der Bund seinerzeit – ich erinnere daran: Verkehrsminister Stolpe, Finanzminister Eichel – die Förderkriterien geändert und festgelegt, dass nur noch ab 1.000 Ein- und Aussteigern überhaupt eine Förderung möglich ist. Sie können heute noch den mittlerweile abgedeckten Schacht besichtigen; denn der Aufzug ist nie eingebaut worden. Ich meine, ein solches Handeln ist auch nicht verantwortungsvoll.

(Volkmar Halbleib (SPD): Was ändern Sie unter Ihrer Regierungsverantwortung in Berlin? Keine Antwort!)

Von daher zielt unser Antrag darauf ab, dass die Staatsregierung den Bund und die DB AG verstärkt auffordert bzw. bei denen darauf hinwirkt, dass bei der Finanzierung der Infrastruktur der DB AG der Barrierefreiheit von Eisenbahnhaltepunkten und Bahnhöfen in Zukunft ein deutlich größeres Gewicht beigemessen wird. Wir sind also durchaus beieinander. Wir weisen darauf hin – das habe ich jetzt in meiner Rede auch getan –, dass der Freistaat Bayern den barrierefreien Ausbau seit Langem als freiwillige Leistung mit erheblichen Finanzmitteln vorantreibt und unterstützt.

Wir wollen, dass dem Landtag berichtet wird, welche Planungen für den Einsatz bayesischer Landesmittel für den barrierefreien Ausbau von Eisenbahnstationen über 2018 hinaus – denn es muss natürlich weitergehen – bestehen. Dass man dafür Geld in die Hand nehmen muss, liebe Kolleginnen und Kollegen, das wissen auch wir. – Ich bitte um Zustimmung zu diesem Dringlichkeitsantrag.

(Beifall bei der CSU – Zuruf des Abgeordneten Volkmar Halbleib (SPD))

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Herr Kollege, bleiben Sie, bitte schön, noch am Rednerpult. Der Kollege Bernhard Roos hat sich zu einer Zwischenbemerkung gemeldet.

Bernhard Roos (SPD): Kollege Eberhard Rotter, ich danke ausdrücklich für die sehr detailreiche Aufzählung aller Bahnhöfe quer durch Bayern, die derzeit im Bau sind oder wo es beabsichtigt ist. Wenn man die nicht Ausgebauten aufzählen würde, würde die Redezeit partout nicht reichen. Ich sage das als Vorbemerkung.

(Beifall bei der SPD)

Ich will Ihnen eine konkrete Frage stellen. Wenn man jetzt die Verantwortung im Bundeskabinett sieht, dann gibt es eine Verantwortung für den Verkehrsetat bei Dobrindt, und es gibt eine Verantwortung für den Bauetat beim Staatssekretär Pronold bzw. bei der zuständigen Ministerin Hendricks. Wer ist denn bitte zuständig für die Bahnhöfe in Bayern? – Deswegen ging Ihr Hinweis vorhin völlig fehl.

(Beifall bei der SPD)

Natürlich konzedere ich, dass auch der Bund in Verantwortung steht. Die Bayerische Staatsregierung müsste aber massiver auf den Bund einwirken, um deutlich mehr Geld für die Infrastruktur im Allgemeinen und für verkehrliche Vorhaben im Besonderen und besonders für die Barrierefreiheit zu bekommen. Wie sieht der Finanzierungspfad, der Realisierungspfad des Freistaates Bayern für die Barrierefreiheit der bayerischen Bahnhöfe aus?

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön. – Herr Kollege, Sie haben das Wort. Bitte schön.

Eberhard Rotter (CSU): Lieber Herr Kollege Roos, Sie haben vorher gesagt, Sie wollen sich bei der Abstimmung zu unserem Antrag enthalten. Ich gehe davon aus, dass wir trotzdem die Mehrheit haben werden. Von daher wird auch der Bericht seitens der Staatsregierung kommen, den wir in diesem Antrag mit dabei haben. Da wird man in die Zukunft sehen.

Dass mittlerweile die CSU die Verantwortung für das Bundesverkehrsministerium hat und nach wie vor, wie zuvor schon unter SPD-Verantwortung, hier die entsprechenden Mittel dafür nicht zur Verfügung gestellt worden sind, ist eine Koalitionsgeschichte.

(Volkmar Halbleib (SPD): Aber warum nicht?)

Sie werden sich doch jetzt nicht aus der Koalition in Berlin verabschieden wollen? Deswegen sage ich Ihnen: Geben Sie Ihrem Mitglied in der Bundesregierung Florian Pronold genau diese Dinge mit, weil der Bund dafür zuständig ist.

(Beifall bei der CSU – Volkmar Halbleib (SPD): Dobrindt ist zuständig! – Erwin Huber (CSU): Sehr gut!)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön, Herr Kollege. – Als Nächster hat der Kollege Thorsten Glauber von den FREIEN WÄHLERN das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Sehr verehrter Herr Präsident, verehrtes Präsidium, liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Besucher von der Gruppe der Imker aus Forchheim! Ich muss mich schon fragen, wie Sie die Koalition in Berlin führen. Die nette Art, wie Sie hier miteinander umgehen, zeigt: Das muss sehr viel Spaß in Berlin machen.

(Gudrun Brendel-Fischer (CSU): Sie sind gar nicht dabei!)

– Aber wir sind hier in Bayern dabei,

(Dr. Paul Wengert (SPD): Aber Sie können schon differenzieren?)

darum reden wir auch über die bayerischen Themen. Frau Kollegin Brendel-Fischer, wir reden über die bayerischen Themen. Da geht es darum zu sagen, wie der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen in Bayern aussieht. Es wurde die Frage gestellt: Wer ist dafür zuständig? – Zuständig ist in Bayern unser Innenminister und Verkehrsminister Herrmann; den werde ich später in der Rede noch erwähnen.

Richtig ist es natürlich, dass wir Bundesmittel haben, die im Prinzip für den Ausbau von Stationen notwendig sind und in einer Vereinbarung zwischen Bund und DB bereitgestellt werden, wie vorhin dargestellt wurde. Es ist auch richtig, dass Bayern freiwillige Leistungen erbringt. Das wollen wir auch nicht verhehlen. Aber es gab eine Regierungserklärung des Bayerischen Ministerpräsidenten zu Beginn dieser Legislaturperiode, der gerne und immer wieder betont, dass Bayern in Deutschland in der Champions League ist und das Vorbild ist, an dem sich die anderen Bundesländer messen lassen müssen und messen lassen sollen. Er will Bayern bis 2023 barrierefrei machen.

Nur, liebe Kolleginnen und Kollegen von der CSU: Mit dem, was Sie momentan an Haushaltsmitteln zur Verfügung stellen, werden Sie diesem Ziel nicht gerecht werden. Schauen Sie sich den Sachverhalt doch einmal an: Wir haben 500 nicht barrierefrei ausgebaute Bahnhöfe in Bayern. Sie haben im Programm, das jetzt ausgelaufen ist, 26 Bahnhöfe plus 5 im Ausbau. Das ist aber deutlich zu wenig. Da können Sie sich doch ausrechnen, wann Sie Ihr Ziel oder das Ziel des Ministerpräsidenten und des Kabinetts erreichen, bei der Barrierefreiheit leuchtendes Beispiel zu sein, wenn Sie bei der jetzigen Finanzierungssumme bleiben.

Wir gehen davon aus, dass die Barrierefreiheit von Bahnhöfen, vor allem in der Fläche, auf dem Lande, natürlich für den Nahverkehr notwendig ist. Ich brauche den demografischen Wandel und die älter werdende Generation nicht mehr zu erwähnen; das ist Fakt. Von daher ist es eben notwendig, dass wir hier eigene Mittel anfassen.

Der Bayerische Innenminister hat vorher den Plan sogar mit seinen Ministerialbeamten noch einmal besprochen. Er hat einen Plan an alle Mitglieder des Wirtschaftsausschusses ausgeteilt, in dem alle Bahnhöfe, die in Bayern barrierefrei sind, aufgelistet sind. Nach seiner Rede konnte ich ihn noch fragen. Als großer blauer Punkt ist da zum Beispiel Ansbach aufgeführt. Ansbach ist aber nicht barrierefrei. Ich frage mich, was solche Pläne wert sind und was das Papier wert ist, auf das gedruckt wird, wenn Ansbach mit 5.000 bis 6.000 Ein- und Aussteigern am Tag als barrierefrei aufgelistet ist, aber letztendlich doch nicht barrierefrei ist und mit 5.000 bis 6.000 Ein- und Aussteigern auch bis 2018 nicht mit Mitteln bedacht werden wird.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Dann frage ich mich, wie das Innenministerium mit diesen Themen umgeht. Die Zuständigkeit liegt beim Innenministerium, bei der Obersten Baubehörde und dem Bund. Betrachten wir den Fall Ebensfeld. Da gibt es das Projekt 8.1 im Rahmen der Deutschen Einheit, das letzte große Projekt, das vor der Wiedervereinigung beschlossen worden ist. Wir bekommen dazu Anträge und Petitionen hier im Bayerischen Landtag.

Bei der Umsetzung des Projektes 8.1 schafft man es, in Ebensfeld einen jetzt barrierefreien Bahnhof im Neuausbau nicht barrierefrei zu machen. Liebe Kolleginnen und Kollegen, es grenzt doch nahezu an einen Schildbürgerstreich, wenn sich unser Wirtschaftsausschuss und wir als Landtagsabgeordnete für die Barrierefreiheit im Bahnhof Ebensfeld einsetzen müssen. Das muss Aufgabe des Ministeriums sein und darf dort gar nicht als Problem auftauchen. Es muss in den Planungsabteilungen der Obersten Baubehörde sofort vom Tisch kommen, wenn ein Bahnhof, der jetzt barrierefrei ist, im Nachgang nicht mehr barrierefrei wird.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und Abgeordneten der SPD)

Dann gehen wir weiter im Thema. Wir brauchen die Bürger. Gehen wir nach Forchheim-Kersbach. Da brauchen wir die Forchheimer Bürger, die bei der Bahn immer wieder intervenieren, damit es zu einer guten, barrierefreien Lösung kommt. Nach zwei Jahren Debatte mit der Bürgerinitiative über Vorschläge, die in der Planung mit viel Sachverstand eingebracht wurden, bewegt sich die Bahn. Da brauchen wir den Bayerischen Innenminister, und da brauchen wir das Ministerium. Sie müssen an der Seite derer stehen, die sehr gute Vorschläge machen, um dort voranzukommen.

Ein weiteres Beispiel, lieber Kollege Rotter. Sie sprachen von 1.000 Ein- und Aussteigern und einem Schacht ohne Aufzug. Wir in Forchheim-Nord wären bei einem Nachweis von 1.000 Ein- und Aussteigern schon froh, wenn wir den Schachtring und damit die Möglichkeit hätten, den Aufzug einzubauen. Wir haben die 1.000 Ein- und Aussteiger nachgewiesen; der Bayerische Innenminister hat aber bis heute – vielleicht sagt er uns an diesem Pult etwas anderes – bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft für diesen Bahnhof nichts beantragt. Ohne seinen Antrag wird dieser Bahnhof aber natürlich auch nicht in die Planung aufgenommen werden. Diesbezüglich gab es viele Willensbekundungen. Aber es liegt am Innenminister. Er muss den Antrag stellen, und dann gibt es ein nachgelagertes Verfahren.

Ich fasse zusammen. Es ist notwendig, in Bayern mehr Geld anzufassen. Wenn wir, wie es der Ministerpräsident in seiner Regierungserklärung genannt hat, in der Champions League spielen wollen, muss mehr getan werden. Das bedeutet den Einsatz von mehr eigenen Mitteln. Wir werden dem Antrag der SPD-Kolleginnen und -Kollegen zustimmen; denn er geht in die richtige Richtung. Bei dem Antrag der CSU werden wir uns enthalten, weil das ein Weiterhin-Antrag ist, mit dem Sie die Intention des Ministerpräsidenten nicht schaffen.

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Herr Kollege Glauber, wir haben eine Wortmeldung des Kollegen Hofmann für eine Zwischenbemerkung. Bitte schön, Herr Kollege Hofmann.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Gerne.

Michael Hofmann (CSU): (Vom Redner nicht autorisiert) Lieber Kollege Glauber, es geht um den barrierefreien Ausbau. Aber Sie haben es nicht lassen können, Forchheim-Nord anzusprechen. Ich finde es immer wieder schade, wenn Sie in Ihren Wortbeiträgen so tun, als würde in diesem Zusammenhang nichts passieren. Deswegen bedaure ich, dass ich mich dazu zu Wort melden muss, obwohl es nicht um den barrierefreien Ausbau geht.

Wir sind auf dem richtigen Weg. Die verkehrliche Aufgabenstellung ist an die Deutsche Bahn gegangen, und die Planungen sind so weit. Wir sind in dem Plan, den wir uns vorgenommen haben. Bitte fangen Sie nicht wieder an zu erzählen, wir würden den Bahnhof Forchheim-Nord nicht hinbekommen. Wir sind im Zeitplan genau an dem Punkt, den wir uns vorgenommen haben. Bitte tragen Sie dann Ihren Teil dazu bei, dass die Bevölkerung draußen nicht verunsichert wird, sondern sagen Sie, dass in diesem Zusammenhang etwas passiert. Stellen Sie es nicht so dar, als wäre überhaupt nichts passiert.

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön. – Herr Kollege, Sie haben das Wort.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Das hatte ich auch nicht gesagt, lieber Kollege Hofmann. Michael, ich habe in der Rede nicht gesagt, dass nichts passiert ist. Ich habe etwas anderes gesagt, und da kann ich wieder auf den Plan verweisen. Wir könnten uns den Plan anschauen, und ich werde ihn dir zukommen lassen. In diesem Plan ist der S-Bahn-Halt Forchheim nicht genannt. Es geht darum, die Bevölkerung nicht zu verunsichern.

Natürlich gibt es die Willensbekundung, und in der Zeitung ist gestanden, dass der Bayerische Innenminister das möchte. Aber es geht halt leider nur dann, wenn er den Antrag stellt. Natürlich hat der S-Bahn-Halt Forchheim nichts mit dem barrierefreien Ausbau zu tun. Aber ich bin darauf eingegangen, dass der Kollege Rotter die 1.000 Ein- und Aussteiger erwähnt hat. Weil der Bahnhof die 1.000 Ein- und Aussteiger nicht nachweisen konnte, ist der Aufzug leider entfallen. Aber der Schachtring ist da. Das habe ich einfach in meine Rede eingebaut. Es ist so: Der Antrag muss gestellt werden, und die Maßnahme wird vom Innenministerium über die Bayerische Eisenbahngesellschaft bestellt.

(Zuruf des Abgeordneten Erwin Huber (CSU))

Dann wird der Plan festgestellt. – Kollege Huber, Sie wissen genau: Die Bahn wird nur das planfeststellen, was wir beantragt haben. Es ist aber kein Antrag gestellt. Bitte bleiben Sie bei der Wahrheit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön, Herr Kollege. – Als Nächster hat der Kollege Markus Ganserer vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

Markus Ganserer (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die selbstbestimmte Teilhabe aller Menschen, auch derer mit Behinderungen, ist erklärtes Ziel grüner Politik. Und in dieser Sache sind wir, glaube ich, auch über-

haupt nicht auseinander. Von daher möchte ich jetzt versuchen, die Wogen ein bisschen zu glätten, und kündige gleich an, dass wir beiden Anträgen zustimmen, auch wenn beide aus unserer Sicht nicht vollständig sind. Was bei dem einen gut ist, fehlt bei dem anderen und umgekehrt.

Wenn aus der mutig angekündigten Regierungserklärung "Bayern barrierefrei 2023" kein Papiertiger werden soll, muss sich dieses Ziel im Regierungsalltag der Praxis stellen, und dann müssen bei dem Thema der barrierefreien Bahnhöfe aus unserer Sicht in den nächsten Jahren noch wesentlich stärkere Kraftanstrengungen unternommen werden.

Wie die SPD richtig ausführt, sind in Bayern rund 500 Bahnhöfe und Stationen noch nicht barrierefrei zugänglich; das ist in etwa die Hälfte der Stationen in Bayern. Für die Realisierung des Ziels – das hat der Kollege Roos schon gesagt – bräuchten wir Investitionen von rund 1 Milliarde Euro. Zwar ist die Staatsregierung an einigen Baustellen bereits tätig; aber ausschließlich die bisher geleisteten freiwilligen Leistungen werden nicht reichen. Deswegen verstehen wir vollkommen, dass die SPD zusätzliche freiwillige Leistungen einfordert.

Das 13-Punkte-Sofortprogramm ist schon angesprochen worden. Kollege Glauber hat den Bahnhof Ansbach genannt. Wenn man sich das genauer anschaut, muss man ehrlicherweise und fairerweise zugeben, dass das in Teilen auf Krücken läuft. Was nutzt es denn einem Rollstuhlfahrer, wenn er im gesamten S-Bahn-Bereich in Nürnberg in die S-Bahn einsteigen kann, dann an dem Bahnhaltepunkt Fürth oder Ansbach aussteigt und den Anschlusszug nicht erreicht, weil er ohne fremde Hilfe nicht zum anderen Bahnsteig kommt, da die Bahnhöfe nicht barrierefrei ausgebaut sind? - Hier sind dringend Maßnahmen nötig.

Wir haben in dieser Legislaturperiode bereits zwei Anträgen einstimmig zugestimmt, einen für den Bahnhof Ansbach und einem anderen für den Bahnhof Freilassing. Das zeigt, dass wir mit der Forderung eigentlich beisammen sind. Der dritte Antrag steht

uns schon morgen im Wirtschaftsausschuss bevor, und ich gehe davon aus, dass das bei Weitem nicht der letzte in dieser Legislaturperiode sein wird, sondern dass noch jede Menge gleichlautende Anträge folgen.

Aber allein mit Beschlüssen ist es nicht getan, und bei gleichbleibendem Tempo würden wir allein mit den Beschlüssen bis zum Ende der Legislaturperiode noch nicht annähernd alle 500 Stationen abarbeiten. Das zeigt, dass wir hier noch mehr leisten müssen. Die Landtagsbeschlüsse alleine reichen nicht, sie müssen auch mit Mitteln hinterlegt werden. Die Bereitstellung von Planungsmitteln, wie sie auf Antrag der CSU im Haushalt vorgesehen ist, ist für uns nicht ausreichend. Wir haben in der Debatte über den Doppelhaushalt einen eigenen Haushaltstitel zur Umsetzung der Maßnahmen gefordert, mit dem wir bis zu 20 Millionen Euro jährlich aus Haushaltsresten für den barrierefreien Umbau von Bahnhöfen abrechnen wollen. Dieser Antrag wurde leider abgelehnt.

Wir dürfen aber, was dieses Thema angeht, die Deutsche Bahn und die Bundesregierung keinesfalls aus der Pflicht entlassen. Insofern ist nicht nur die CSU gefragt. Der Ball liegt im Feld der beiden großen Fraktionen dieses Hauses, da sowohl CSU als auch SPD in Berlin in der Regierungsverantwortung sind.

Ich möchte ausdrücklich betonen, dass eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn, die DB Station & Service AG, jedes Jahr einen hohen Gewinn aus den Stationen zieht; im Jahr 2012 waren es 160 Millionen Euro, im Jahr 2013 sogar 169 Millionen Euro. CSU und SPD sind gefordert, nicht nur Landtagsbeschlüsse zu fassen, sondern sich bei den Parteikollegen in Berlin dafür einzusetzen, dass die Bundesregierung auf die Deutsche Bahn entsprechend einwirkt. Ziel muss es sein, dass ein wesentlich größerer Teil dieses Gewinns in den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen investiert wird.

Darüber hinaus braucht es mehr als die von dem Kollegen Roos in der Antragsbegründung aufgeführte Erhöhung der Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsver-

einbarung nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz. Diese sind zwar erhöht worden; aber wir brauchen insgesamt mehr Mittel für die Schieneninfrastruktur.

Ich möchte als Letztes darauf hinweisen, dass die Länder den Vermittlungsausschuss angerufen haben, weil das Angebot der Bundesregierung an die Länder zur Dynamisierung der Regionalisierungsmittel völlig unzureichend ist. Das sollte für CSU und SPD ein weiterer Anlass sein, im Interesse Bayerns gemeinsam in Berlin zu streiten. Auch in Zukunft möchten wir solche Haushaltsreste für freiwillige Leistungen bereitstellen können. Es muss möglich sein, auch für freiwillige Leistungen Mittel bereitzustellen.

Wir stimmen beiden Anträgen zu, auch wenn jeder für sich betrachtet nicht ausreichend ist. Aber beide zusammen ergeben ein gutes Ganzes.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön, Herr Kollege. – Als Nächster hat Herr Staatsminister Joachim Herrmann das Wort. Bitte schön, Herr Staatsminister.

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kolleginnen! Die Herstellung von Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr, speziell im Schienenverkehr, hat für die Bayerische Staatsregierung hohe Priorität. Nur durch unsere großen Anstrengungen kann sichergestellt werden, dass der öffentliche Raum bayernweit barrierefrei erschlossen wird. Insbesondere für Menschen, die mobilitätsbehindert sind, ist es sehr wichtig, dass wir ihnen die Nutzung nicht nur des öffentlichen Nahverkehrs, sondern des öffentlichen Verkehrs insgesamt ermöglichen; denn sie sind mehr als andere darauf angewiesen.

Was die Herstellung der Barrierefreiheit des Schienenpersonennahverkehrs angeht, so gibt es – das ist unbestritten – erheblichen Nachholbedarf. So ist bislang nur etwa ein Drittel der rund 1.000 bayerischen Eisenbahnverkehrsstationen vollständig barrierefrei ausgebaut. Beim barrierefreien Ausbau muss allerdings immer berücksichtigt

werden, welche Züge auf der Strecke unterwegs sind. Barrierefreiheit muss sowohl auf den Stationen als auch in den Waggonen erreicht werden. Erst dann kann man von vollständiger Barrierefreiheit sprechen.

(Beifall des Abgeordneten Bernhard Roos (SPD))

Das wollte ich ausdrücklich hinzufügen, weil wir in den Ausschreibungen zum einzusetzenden Zugmaterial in den vergangenen Jahren erhebliche Fortschritte erzielt haben.

Auch auf den Stationen haben wir insoweit große Fortschritte erzielt. Viele wichtige Bahnhöfe sind barrierefrei umgebaut worden, beispielsweise Nürnberg Hauptbahnhof, München-Pasing, München-Ostbahnhof, Ingolstadt, Aschaffenburg, viele Stationen des Münchner S-Bahn-Netzes und fast alle Stationen des Nürnberger S-Bahn-Netzes; für die neuen Stationen des S-Bahn-Ergänzungsnetzes ist Barrierefreiheit sowieso Standard. In den nächsten Jahren, das heißt in einem überschaubaren Zeitraum, wird das gesamte Nürnberger S-Bahn-Netz barrierefrei umgestaltet sein. Der Freistaat hat für diese Maßnahmen erhebliche Mittel bereitgestellt. So ist der barrierefreie Umbau im Bereich der Münchner S-Bahn praktisch vollständig vom Freistaat finanziert worden.

Wir müssen uns der Frage stellen, wie wir die meisten Menschen als Fahrgäste für einen barrierefreien ÖPNV erreichen können. 80 % der Reisenden in Bayern können bereits barrierefreie Bahnhöfe nutzen.

Kollege Glauber hat die Streckenpläne mit den barrierefreien Bahnhöfen angesprochen. Damit nicht beklagt wird, die Staatsregierung halte Herrschaftswissen zurück, habe ich Kopien dieser Pläne mitgebracht. Diese werden gleich in die Fächer der Abgeordneten gelegt, sodass sich alle Kollegen des Hohen Hauses unmittelbar informieren können.

(Beifall bei der CSU)

Allerdings bitte ich schon an dieser Stelle darum, diese Pläne richtig zu lesen, Herr Kollege Glauber. Ich greife das Beispiel Ansbach heraus. Es gibt mehrere Pläne, einen mit dem gesamten bayerischen Netz sowie Spezialpläne für das Nürnberger und das Münchner S-Bahn-Netz. Wenn Sie sich die Pläne genau anschauen, werden Sie feststellen, dass Ansbach auf dem Spezialplan des Nürnberger S-Bahn-Netzes blau, auf dem Plan für ganz Bayern aber weiß gekennzeichnet ist. Der Grund liegt darin, dass die S-Bahn-Station schon barrierefrei umgebaut ist, der übrige Bahnhof aber noch nicht. Die Karten sind also absolut richtig. Man muss sie nur richtig lesen, lieber Herr Kollege Glauber.

(Beifall bei der CSU)

In vielen Zielen sind wir uns sicherlich einig. In der Debatte ist auch schon viel Richtiges gesagt worden. Lieber Herr Kollege Glauber, Sie haben sich dann aber zu ein paar Bemerkungen verstiegen, die ich im Interesse des fairen Umgangs miteinander nicht gutheißen kann.

Das Thema Ebensfeld beschäftigt mich schon seit einer Weile, weil sich die Bürgermeister der an der Neubaustrecke liegenden Gemeinden an mich gewandt haben. Lange, bevor Sie auf die Idee gekommen sind – das werfe ich Ihnen gar nicht vor, Herr Glauber; denn Sie wussten es vorher nicht – und diese hier im Landtag thematisiert haben, hatte ich mich aufgrund der Anregung der Bürgermeister schon an den Bundesverkehrsminister gewandt. Wir sind uns sicherlich darin einig: Wenn es um den Ausbau von ICE-Strecken geht, entscheide nicht ich als bayerischer Innen- und Verkehrsminister, sondern dann entscheidet allein die Bahn. Das betrifft auch den Bau des Bahnsteigs der Stationen an der ICE-Strecke. Ich betone: Wir können nur auf den Bund Einfluss nehmen.

Das Anliegen habe ich schon vor einer Weile an den Bundesverkehrsminister herangetragen. Es wäre in der Tat unverständlich, wenn nach dem Neu- oder Ausbau einer Strecke die an dieser liegenden Stationen nicht barrierefrei wären. Bundesminister

Dobrindt hat mir gesagt, dass er sich darum gekümmert und dies an die Bahn herangetragen habe. Ich gehe davon aus, dass das umgesetzt wird, kann es Ihnen aber heute noch nicht endgültig versprechen. Einer Aufforderung Ihrerseits an das bayerische Ministerium, sich darum zu kümmern, bedarf es wirklich nicht.

Ich verstehe, dass die Station Forchheim-Nord den Kollegen aus dem Landkreis Forchheim ein besonderes Anliegen ist. Ich habe die klare politische Zusage gegeben, dass ich mich für den S-Bahn-Halt Forchheim-Nord einsetze. Wir wollen diesen S-Bahn-Halt. Sie wissen aber auch, dass es unabhängig von unserem Willen in einem Rechtsstaat auch juristische Verfahren gibt. Diese gelten übrigens auch für den Straßenbau. Ich könnte mich zwar hinstellen und versprechen, dass wir eine Straße bauen wollen. Aber unabhängig davon ist ein Planfeststellungsverfahren einzuleiten. Ein solches wird in einem Rechtsstaat nicht durch die Ankündigung eines Ministers ersetzt. Genauso ist es mit der S-Bahn-Station Forchheim-Nord, lieber Herr Kollege Glauber. Eigentlich wissen Sie das genau.

Es gibt eine klare Zusage meinerseits; wir wollen diese Station. Aber unabhängig davon muss man – ich wiederhole mich – ein bestimmtes Verfahren einhalten; das ist übrigens bei der Bahn noch komplizierter als beim Straßenbau. Das Vorhaben muss zunächst einmal angemeldet werden. Dann folgen verschiedene Planungsstufen. Am Schluss bedarf es der Genehmigung vom Eisenbahn-Bundesamt, nicht von mir. Das bitte ich auseinanderzuhalten. Die politische Zusage steht im Raum. Aber gebaut wird die Station erst, wenn das Eisenbahn-Bundesamt die Genehmigung erteilt hat. So ist das nun einmal in unserem Rechtsstaat. Wenn man das weiß, sollte man aus diesem Hohen Haus heraus den Bürgern draußen nicht irgendwelchen Unsinn erzählen. Sie können sich auf mein Wort verlassen.

(Beifall bei der CSU)

Wir wollen auf jeden Fall beim Ausbau der Barrierefreiheit weiter vorankommen. Ich will aber noch auf einen Punkt eingehen, den Herr Ganserer schon angesprochen hat:

Die Stationen stehen im Eigentum der DB Station & Service AG. Sie ist für die Planung und Ausführung des barrierefreien Ausbaus zuständig. Die Finanzierung liegt nach Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes zunächst einmal klar in der Verantwortung des Bundes.

Da der Bund nicht ausreichend Mittel für den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen aufwendet, hat der Freistaat Bayern in den zurückliegenden Jahren daher umfangreiche freiwillige Leistungen erbracht, um den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen voranzubringen. In Summe hat sich der Freistaat zu Leistungen im Umfang von bereits mehr als 300 Millionen Euro über die letzten Jahre verpflichtet. Meine Damen und Herren, Sie werden kein Bundesland finden, das schon bisher in den letzten Jahren und auch weiter in den nächsten Jahren mehr aus eigenen Mitteln zum barrierefreien Ausbau beisteuert, als das der Freistaat Bayern tut. Wir sind uns einig: Wir sind noch lange nicht am Ziel. Aber Sie werden niemanden finden, der dafür mehr tut als wir.

Im Rahmen des vom Ministerrat beschlossenen Ausbauprogramms "Bayern-Paket 2013 bis 2018" wird der Freistaat Bayern weiterhin den Ausbau barrierefreier Bahnhöfe fördern. Aktuell haben wir für dieses Paket einen Mitteleinsatz von 60 Millionen Euro, womit 26 Bahnhöfe barrierefrei ausgebaut werden und darüber hinaus für fünf weitere Stationen die Planung schon einmal finanziert wird. Wir bereiten außerdem in Gesprächen mit der Bahn – da setzt dann diese Planung schon an – das nächste Programm vor. Es ist wichtig, dass wir dafür Planungen in den nächsten Jahren finanzieren, weil wir bei der Bahn einen unheimlich langen Vorlauf haben. Ich hätte das am Anfang auch nicht geglaubt, weil man als Laie meint: Was kann daran so schwierig sein, den Bahnsteig ordentlich herzurichten usw.? Aber bei der Bahn ist das nun einmal – ich will jetzt auf die technischen Einzelheiten nicht eingehen – unheimlich kompliziert. Wir brauchen selbst für das Herrichten eines solchen Bahnsteigs in der Regel mindestens drei bis vier Jahre Vorlaufzeit. Darum müssen wir jetzt in die Planung gehen für ein Programm, das sich dann ab 2018 für die weiteren Ausbaumaßnahmen anschließen soll. Da bin ich dankbar, wenn dieses hier unterstützt wird.

Ich will aber doch deutlich sagen: Der Freistaat erwartet nachdrücklich, dass sich der Bund zu seiner Verantwortung bekennt und einen beachtlichen eigenen Beitrag zur Herstellung der kompletten Barrierefreiheit leistet.

(Beifall bei der CSU)

Wir unternehmen seitens des Freistaats große Anstrengungen. Aber wir brauchen die anderen schon auch dabei. Die Staatsregierung fordert vom Bund und von der DB AG, dass die spürbar gestiegenen Mittel für die Ersatzinvestitionen im Bundeshaushalt, die wir sehr begrüßen, auch einhergehen mit einer deutlichen Verstärkung der Finanzierung des barrierefreien Ausbaus der Verkehrsstationen.

Die Deutsche Bahn hat eine interne, eigene Festlegung, dass sie von den Investitionsmitteln, die sie insgesamt vom Bund bekommt, höchstens 10 % für Investitionen für Stationen und Service verwendet, das heißt, dass de facto 90 % von der Netz AG gebaut werden und höchstens 10 % von DB Station & Service. Dies ist eine Festlegung, die nirgends im Gesetz steht. Diese hat auch nicht, soweit ich weiß, die Bundesregierung verlangt, sondern damit beschränkt sich die Bahn selbst. Gerade beim Ausbau und bei der Modernisierung von Bahnhöfen ist dies eine Beschränkung. Es wären nämlich an Geld schon noch ein paar Euros da, aber die Bahn sagt überall: Nein, die 10-%-Grenze ist erreicht, und deshalb können wir nicht mehr Mittel in Bahnhöfe investieren. Ich habe das jetzt nicht nur wegen der Barrierefreiheit, sondern auch wegen anderer Aspekte noch einmal gegenüber der Bahn und dem Bundesverkehrsminister thematisiert. Wir halten diese Selbstbeschränkung auf 10 % für den Ausbau von Stationen für überzogen.

(Beifall des Abgeordneten Bernhard Roos (SPD))

Das ist eine unnötige Einschränkung des eigenen Handlungsspielraums der Bahn in Zeiten, wo sie sonst eigentlich durchaus Gelder hätte. Herr Kollege Ganserer hat das ja auch angesprochen.

Meine Damen und Herren, summa summarum: Sie können sich darauf verlassen, dass die Staatsregierung weiter mit Nachdruck auf den Ausbau der Barrierefreiheit des Schienenpersonennahverkehrs hinwirken wird. Für die Unterstützung, die wir dabei aus diesem Hohen Haus erfahren, bedanke ich mich bei Ihnen allen sehr herzlich.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Staatsminister, dürfte ich Sie bitten, an das Rednerpult für eine Zwischenbemerkung des Kollegen Glauber zurückzukehren?

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Aber gerne, Frau Präsidentin.

Präsidentin Barbara Stamm: Danke schön. – Herr Kollege, bitte.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Herr Minister, ich möchte nicht, dass Sie dann sagen, dass man sich in irgendwelche Legenden versteigt. Sie sind Jurist, ich bin Architekt. Wir beide kennen Planfeststellungsverfahren. Der eine Fall ist, dass ein Planfeststellungsverfahren, wie es jetzt der Sachverhalt ist, abgeschlossen ist. Ein neues Planfeststellungsverfahren anzuschließen, halte ich für sehr schwierig, wenn man nach Anhörung der Träger öffentlicher Belange und nach Abwägung all der Belange, die man im Planfeststellungsverfahren beachten muss, dann sagt: Ich würde gern noch Weiteres haben. Aber Sie haben versprochen, dass Sie es im nachgelagerten Verfahren tun wollen. Soweit klar.

Nur, die Deutsche Bahn beruft sich immer darauf: Wir würden ja gern, aber die Bayerische Eisenbahngesellschaft hat bei uns nie einen Halt bestellt. Die Deutsche Bahn plant natürlich nur Dinge, die wir als Freistaat Bayern für den Nahverkehr bestellt haben. Die Bahn ist da sehr hartleibig und sagt: Wenn ihr nicht bestellt, dann planen wir nicht. So ist das natürlich ein Katz-und-Maus-Spiel. Sie wissen genau, dass die

Bahn sich immer aktuell auf die Position zurückzieht: Wenn nicht bestellt, dann planen wir nicht.

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Lieber Herr Glauber, Sie müssen dies schon zeitlich auseinanderhalten. Richtig ist, dass im Moment ein Planfeststellungsverfahren läuft für den Ausbau der Strecke Forchheim – Bamberg, wobei ich selbst bedauere, dass das nicht schon längst abgeschlossen ist; denn eigentlich soll und wird auch wohl die Neubaustrecke nach Erfurt Ende 2017 in Betrieb gehen, und eigentlich war immer die Zielsetzung, dass bis dahin der Ausbau zwischen Nürnberg und Bamberg auch fertig ist. Es ist leider so, dass die Bahn das nicht rechtzeitig zuwege gebracht hat.

Als dies vor zehn Jahren begonnen wurde, hat niemand – das ist in der Tat richtig – einen Halt Forchheim-Nord bestellt. Darum gibt es in diesem Planfeststellungsverfahren keinen Haltepunkt Forchheim-Nord. Inzwischen haben wir uns intensiv damit beschäftigt, und ich habe Ihnen nach Prüfung der Sache vor Ort und aufgrund der vielen kommunalen Forderungen in dem Bereich und auch der jetzigen Einschätzung – da liegen bereits die Gutachten vor, mit wie vielen Fahrgästen wir dort rechnen können – versprochen: Jawohl, wir wollen diesen Haltepunkt Forchheim-Nord. Es ist natürlich richtig, dass der gleichzeitig gebaut wird.

Jetzt ging es um das rein formale Vorgehen: Schieben wir diese Änderung noch in das laufende Planfeststellungsverfahren nach, oder machen wir ein getrenntes, nachträgliches Änderungsverfahren? Da haben die Gespräche mit der Bahn ergeben, weil die ganze Strecke von Forchheim nach Bamberg kompliziert genug ist, dass es auch der Bahn lieber ist, das Planfeststellungsverfahren von Forchheim bis Bamberg jetzt nicht mehr zu ändern; denn sonst würde sich das noch weiter verzögern. Damit hängen ja viel kompliziertere Fragen, wie Sie wissen – Gestaltung in Bamberg, Lärmschutzmaßnahmen usw. – zusammen. Es ist besser, dies jetzt zügig voranzubringen und in dem Bereich Forchheim-Nord, wo es wohl sonst keine Probleme gibt, den Abschnitt, der dann geändert werden muss, wo es "nur" – ich weiß, es ist auch dort komplizierter –

letztendlich nur darum geht, einen Bahnsteig – es müssen deswegen die Gleise ein bisschen auseinandergezogen werden – zwischen die vorhandenen Gleise zu setzen an einer klaren Position, mit einem Änderungsgenehmigungsverfahren hinterherzuschieben.

Dies ist inzwischen klar bei der Bahn angemeldet. Es wird seitens der Bayerischen Eisenbahngesellschaft einerseits und der Deutschen Bahn andererseits daran gearbeitet. Wir werden alles dafür tun, dass dieses Änderungs- oder Ergänzungsgenehmigungsverfahren dann auch abgeschlossen ist, bis das Ganze mit dem Bau begonnen wird, weil dann, wenn der viergleisige Ausbau zwischen Forchheim und Bamberg begonnen wird, schon gleichzeitig selbstverständlich der S-Bahn-Halt Forchheim-Nord errichtet werden soll.

Dies ist die Sachlage. Es ist also noch nicht fertig. Es ist auch noch nicht fertig genehmigt, weil das vom Verfahren her aufwendig ist. Aber es gibt eine klare politische Zusage von mir, die ich noch einmal bekräftige, die, soweit ich das sehe, auch von niemandem infrage gestellt wird. Die Kommunen sind sich einig. In diesem Hohen Haus gibt es dazu keine abweichende Meinungen. Die stehen also alle dahinter. Deshalb, denke ich, kann man den Forchheimern auch mit Fug und Recht in Aussicht stellen: Es wird auch kommen.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Staatsminister. – Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Damit ist die Aussprache geschlossen. Wir kommen jetzt zur Abstimmung. Dazu werden die Anträge wieder getrennt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf der geänderten Drucksache 17/6211 – das ist der Antrag der SPD-Fraktion – seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – SPD, Fraktion der FREIEN WÄHLER, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – CSU-Fraktion. Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist der Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/6233 – das ist der Antrag der CSU – zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Die Fraktionen der CSU, des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Die Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Keine. Stimmenthaltungen? – Bei Stimmenthaltungen der SPD-Fraktion und der Fraktion der FREIEN WÄHLER ist dieser Dringlichkeitsantrag angenommen.