

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Maria Noichl SPD**
vom 09.08.2012

Bahn und Behinderung

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche Bahnhöfe, Verkehrsstationen bzw. Haltestellen gibt es in den Landkreisen Rosenheim und Traunstein (bitte immer nach Landkreisen getrennt auflisten)?
 - a) welchen Kategorien (0, 1, 2, 3 oder 4) entsprechen sie?
 - b) wie sind diese Kategorien definiert?
2. a) Welche Eigentumsverhältnisse liegen bei den aufgelisteten Bahnhöfen, Verkehrsstationen bzw. Haltestellen vor?
3. a) Welche der Bahnhöfe, Verkehrsstationen bzw. Haltestellen sind behindertengerecht und barrierefrei ausgebaut?
 - b) Wie ist behindertengerecht und barrierefrei im Bahnbereich definiert?
4. Welche Bahnhöfe, Verkehrsstationen bzw. Haltestellen
 - a) befinden sich zzt. im behindertengerechten Ausbau?
 - b) bei welchen ist ein Ausbau geplant und für wann?
 - c) bei welchen ist ein Ausbau nicht geplant?
5. a) Bei welchen Bahnhöfen, Verkehrsstationen bzw. Haltestellen gibt es behindertengerechte und barrierefreie öffentliche Parkplätze, z. B. P+R?
 - b) bei welchen ist das geplant und für wann?
 - c) bei welchen ist das nicht geplant?
 - d) Wem obliegt jeweils die Bereitstellung?
6. Haben Kommunen die Möglichkeit, den Ausbau durch Eigenleistungen oder Eigenmittel zu beschleunigen, bzw. bei Bahnhöfen/Verkehrsstationen unter 4 c, und 5 c, in die Wege zu leiten, wenn sie dadurch Vorteile z. B. im touristischen Bereich erwarten?
7. Gibt es Möglichkeiten, von der 1.000-Ein-und-Ausstiege-Regel abzuweichen?
8. a) Gibt es spezielle Landesmittel für den behindertengerechten und barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen, Verkehrsstationen bzw. Haltestellen?
 - b) Wenn ja, welche und in welcher Höhe?

Antwort

des **Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie**
vom 20.11.2012

Situation an den Bahnhöfen in den Landkreisen Rosenheim und Traunstein

Zu 1. a):

Der Bahnhof der kreisfreien Stadt Rosenheim wird der Kategorie 2 zugeordnet. Im **Landkreis Rosenheim** gehören die Stationen Brannenburg, Kiefersfelden, Prien am Chiemsee und Raubling zur Kategorie 4. Die Stationen Bad Aibling, Bad Endorf (Oberbay), Bernau am Chiemsee, Oberaudorf und Wasserburg am Inn gehören zur Kategorie 5. Die Kategorie 6 beinhaltet die folgenden Stationen: Aschau im Chiemgau, Bad Aibling, Bruckmühl, Edling, Flintsbach, Forsting, Großkarolinenfeld, Heufeld, Heufeldmühle, Kolbermoor, Ostermünchen, Ramerberg, Rott am Inn, Schechen, Soyen und Westerham. In der Kategorie 7 sind die Stationen Pfraundorf am Inn, Umratshausen Bahnhof, Umratshausen Ort und Urschalling.

Im **Landkreis Traunstein** hat einzig der Bahnhof Traunstein die Kategorie 4. Die Stationen Bergen und Übersee sind in die Kategorie 5 eingeteilt. Die Kategorie 6 beinhaltet die Bahnhöfe Altenmarkt an der Alz, Bad Empfing, Bibelöd, Eisenärzt, Fridolfing, Höpfling, Hörpolding, Hufschlag, Kirchanschöring, Kirchhalling, Matzing, Otting, Ruhpolding, Schalchen, Seiboldsdorf, Siegsdorf, Stein an der Traun, Tacherting, Tittmoning-Wiesmühl, Traundorf, Traunreut, Trostberg, Unterասchau, Waging, Weibhausen und Wiesmühl an der Alz. Die Station Vachendorf hat die Kategorie 7.

Zu 1. b):

Nachfolgend die ausführliche Definition der Bahnhofskategorien (Auszug aus den Geschäftsbedingungen der DB AG mit bundesweitem Bezug):

Die sieben Bahnhofskategorien

Um Bahnhöfe bedarfsgerecht weiterentwickeln zu können, hat die DB AG ca. 5.400 Stationen ab 2011 in sieben Kategorien eingeteilt. So zielt die DB AG darauf ab, Kundenbedürfnisse und Wirtschaftlichkeit in Einklang zu bringen und Entwicklungsziele für jeden einzelnen Bahnhof aufzuzeigen.

Jeder Bahnhof wird gemäß der im Stationspreissystem „SPS 11“ festgelegten Kategorisierungslogik einer von sieben Kategorien zugeordnet. Für die Kategorisierung maßgebend

sind die Ausprägung bzw. das Vorhandensein von folgenden sechs Kategorisierungselementen:

- Anzahl Bahnsteigkanten
- Maximale Bahnsteiglänge
- Anzahl Reisende
- Anzahl Zughalte
- Vorhandensein technischer Stufenfreiheit
- Vorhandensein Service-Personal

Die Gewichtung der einzelnen Kategorisierungselemente ist kostenseitig hinterlegt. Somit werden Bahnhöfe mit ähnlichen Gesamtkosten in einer Kategorie abgebildet. Im Ergebnis können aus diesem Grund auch Bahnhöfe in ein und dieselbe Kategorie eingeordnet sein, die auf den ersten Blick z. B. hinsichtlich der verkehrlichen Bedeutung (Anzahl Reisende, Anzahl Zughalte) höchst unterschiedlich sind. Entscheidend ist jedoch, dass die Gesamtkosten über die sechs Kategorisierungselemente möglichst vergleichbar sind. Trotz etwaiger Unterschiede weisen die Bahnhöfe in den sieben Kategorien in der Regel folgende Leistungsmerkmale auf:

Kategorie 1

Die 21 deutschen Bahnhöfe der Kategorie 1 verfügen über eine große und leistungsstarke Infrastruktur, sind stark frequentiert und technisch stufenfrei. In repräsentativen Gebäuden, die im Zentrum der Großstädte liegen, finden Bahnreisende und Bahnhofbesucher grundsätzlich sämtliche Dienstleistungen rund um die Bahn. Das Angebot wird ergänzt durch zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten, wobei auf persönlichen Kundenservice großer Wert gelegt wird. Hochwertige Ausstattungsmaterialien sorgen für ein angenehmes Ambiente.

Kategorie 2

Die 83 Bahnhöfe der Kategorie 2 sind häufig wichtige Zustiegspunkte für den Fernverkehr oder Schnittstellen zu den großen Flughäfen und Hauptbahnhöfen größerer Städte. Alle wichtigen Funktionen und Dienstleistungen rund um die Bahnreise sind vorhanden und eine Betreuung der Reisenden in den Hauptverkehrszeiten durch die Mitarbeiter der DB AG ist gewährleistet. Ausstattung und Service haben ein ähnlich hohes Niveau wie an Bahnhöfen der Kategorie 1.

Kategorie 3

Bahnhöfe der Kategorie 3 sind häufig Hauptbahnhöfe kleiner bis mittelgroßer Städte. Die verkehrliche Bedeutung bzw. die Anzahl der Reisenden an den 220 Bahnhöfen dieser Kategorie ist in der Regel dementsprechend groß. Die Ausstattung orientiert sich daran, weshalb moderne Fahrgastinformationsanlagen und Aufzüge, Fahrtreppen zu finden sind. Viele dieser Bahnhöfe verfügen über ein Empfangsgebäude mit verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten.

Kategorie 4

Knapp 600 Bahnhöfe sind der Kategorie 4 zugeordnet. Hier finden sich z. B. Bahnhöfe in Ballungsräumen wieder, die stark durch den Regional- und Stadtverkehr geprägt sind. Die Reisenden sind daher häufig Pendler mit kurzen Aufenthaltszeiten am Bahnhof. Die funktionale Ausstattung ist

mit der eines Busbahnhofs vergleichbar und beinhaltet in der Regel Wetterschutz und Sitzgelegenheiten.

Kategorie 5

Die Kategorie 5 beinhaltet Bahnhöfe kleinerer Städte und zahlreiche Stadtteilbahnhöfe, die größtenteils von Pendlern genutzt werden. Diese rund 1.040 Bahnhöfe sind weniger belebt, weshalb auf eine robuste Ausstattung geachtet wird, die auch Vandalismus standhält. Weniger ist hier oft mehr: Statt in nicht benötigte Ausstattung zu investieren, werden finanzielle Mittel wirkungsvoller für Reinigung und Instandhaltung eingesetzt.

Kategorie 6

Die über 2.500 kleineren Bahnhöfe liegen meist in dünn besiedelten Gegenden an Standorten mit geringen Reisedenzahlen und stellen die Grundversorgung im Schienenpersonennahverkehr sicher. Die Ausstattung beschränkt sich zumeist auf das Notwendige.

Kategorie 7

Bahnhöfe dieser Kategorie können allgemein als „Landhalt“ bezeichnet werden. Die ca. 880 Bahnhöfe dieser Kategorie verfügen in der Regel über eine sehr einfache bzw. geringe Infrastruktur (z. B. nur eine Bahnsteigkante), sind aufgrund ihrer ländlichen Lage nur sehr gering frequentiert und bedürfen daher in der Regel weder des Einsatzes von Service-Personal noch Anlagen der technischen Stufenfreiheit.

Zu 2.:

Der Bahnverkehr in der kreisfreien Stadt Rosenheim wird vom Regionalbereich Süd der DB Station & Service AG betrieben. Darüber hinaus gehören im **Landkreis Rosenheim** folgende Bahnhöfe ebenfalls zum RB Süd:

Aschau im Chiemgau, Bad Aibling, Bad Aibling Kurpark, Bad Endorf in Oberbayern, Bernau am Chiemsee, Brannenburg, Bruckmühl, Flintsbach, Großkarolinenfeld, Heufeld, Heufeldmühle, Kiefersfelden, Kolbermoor, Oberaudorf, Ostermünchen, Pfraundorf am Inn, Prien am Chiemsee, Raubling, Umratshausen Bahnhof, Umratshausen Ort, Urschalling und Westerham

Im Landkreis Rosenheim werden die Bahnhöfe Edling, Forsting, Ramerberg, Rott am Inn, Schechen, Soyen und Wasserburg am Inn von der Südostbayernbahn betrieben.

Im **Landkreis Traunstein** werden die Bahnhöfe Bergen in Oberbayern, Traunstein, Übersee und Vachendorf von der DB Station & Service AG betrieben.

Des Weiteren gehören im Landkreis Traunstein folgende Bahnhöfe zur Südostbayernbahn:

Altenmarkt an der Alz, Bad Empfing, Bibelöd, Eisenärzt, Fridolfing, Höpfling, Hörpolding, Hufschlag, Kirchanschörring, Kirzhalling, Matzing, Otting, Ruhpolding, Schalchen, Seiboldsdorf, Siegsdorf, Stein an der Traun, Tacherting, Tittmoning-Wiesmühl, Traundorf, Traunreut, Trostberg, Unteraschau, Waging, Weibhausen und Wiesmühl an der Alz.

Zu 3. a):

In der kreisfreien Stadt Rosenheim ist der Bahnhof Rosenheim behindertengerecht und barrierefrei ausgebaut. Im **Landkreis Rosenheim** sind die Bahnhöfe Bad Aibling Kurpark, Bad Endorf in Oberbayern und Prien am Chiemsee ebenfalls behindertengerecht und barrierefrei ausgebaut. Nur teilweise behindertengerecht und barrierefrei ausgebaut sind die Bahnhöfe Bad Aibling, Brannenburg, Großkarolinenfeld, Kiefersfelden, Raubling und Wasserburg am Inn.

Im **Landkreis Traunstein** sind die Bahnhöfe Bibelöd, Ruhpolding, Tacherting und Traunreut behindertengerecht und barrierefrei ausgebaut.

Zu 3. b):

Die Definition für „barrierefrei bzw. behindertengerecht“ bedeutet gemäß der DB AG, dass die gesamte Verkehrsstation stufenfrei erreichbar ist und die Bahnsteige eine Höhe von mindestens 55 cm über Schienenoberkante (SO) haben.

Zu 4. a):

Der Bahnhof Traunstein befindet sich zzt. im behindertengerechten Ausbau.

Zu 4. b):

Laut Aussage der DB AG gibt es in den Landkreisen Rosenheim und Traunstein derzeit keine weiteren Planungen für den Gesamtausbau von Stationen mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern pro Tag.

Zu 4. c):

Bei Betrachtung der Stationen von mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern sind dies die Stationen Bruckmühl, Kolbermoor und Raubling.

Zu 5. a):

In der kreisfreien Stadt Rosenheim verfügt der Bahnhof Rosenheim über behindertengerechte P+R-Parkplätze. Im **Landkreis Rosenheim** sind an den Bahnhöfen Aschau im Chiemgau, Bad Aibling, Bad Endorf in Oberbayern, Bernau am Chiemsee, Edling, Flintsbach, Forsting, Kiefersfelden, Schechen und Wasserburg am Inn ebenfalls behindertengerechte P+R-Parkplätze vorhanden.

Keine behindertengerechten P+R-Parkplätze sind hingegen an den Bahnhöfen Bad Aibling Kurpark, Brannenburg, Bruckmühl, Großkarolinenfeld, Heufeld, Heufeldmühle, Kolbermoor, Oberaudorf, Ostermünchen, Pfraundorf am Inn, Prien am Chiemsee, Ramerberg, Raubling, Rott am Inn, Soyen, Umrathshausen Bahnhof, Umrathshausen Ort, Urschalling und Westerham vorhanden.

Im **Landkreis Traunstein** haben die Bahnhöfe Bergen in Oberbayern, Ruhpolding, Siegsdorf und Tacherting behindertengerechte P+R-Parkplätze.

An den Bahnhöfen Altenmarkt an der Alz, Bad Empfung, Bibelöd, Eisenärzt, Fridolfing, Höpfling, Hörpolding, Hufschlag, Kirchanschörling, Kirchhalling, Matzing, Otting, Schalchen, Seiboldsdorf, Stein an der Traun, Tittmoning-

Wiesmühl, Traundorf, Traunreut, Traunstein, Trostberg, Übersee, Unterachau, Vachendorf, Waging, Weibhausen und Wiesmühl an der Alz sind hingegen keine behindertengerechten P+R-Parkplätze vorhanden.

Zu 5. b) und c):

Nach Aussage der DB AG gibt es derzeit keine konkreten Planungen für behindertengerechte und barrierefreie öffentliche Parkplätze wie z. B. P+R-Anlagen.

Zu 5. d):

Die Errichtung von P+R-Anlagen obliegt den Landkreisen und kreisfreien Städten als Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs und den Kommunen im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge.

Fragen zur Finanzierung des behindertengerechten und barrierefreien Ausbaus von Bahnhöfen in Bayern

Zu 6.:

Die Verkehrsstationen stehen im Eigentum der DB Station & Service AG. Sie ist daher für die Planung und Ausführung des barrierefreien Ausbaus zuständig. Die Finanzierung liegt gemäß Art. 87 e Abs. 4 GG in der Verantwortung des Bundes. Den Kommunen steht es frei, in Abstimmung mit der DB AG Planungen für den barrierefreien Ausbau zu beauftragen oder den barrierefreien Ausbau aus Eigenmitteln zu finanzieren. Die Errichtung von P+R-Anlagen aus Eigenmitteln der Kommunen ist generell möglich.

Zu 7.:

Nach einer Erhebung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) aus dem Jahr 2002 bestand bei mehr als 800 Verkehrsstationen erheblicher Ausbaubedarf. Der Gesamtbedarf für einen barrierefreien Ausbau aller Verkehrsstationen, der durch entsprechende Abstimmung von Bahnsteig und Fahrzeug ein vollständiges barrierefreies Reisen ermöglichen könnte, wurde damals auf mehr als 1 Mrd. Euro geschätzt. Angesichts dieses immensen Finanzierungsbedarfs und der Tatsache, dass nach wie vor große Bahnhöfe in Bayern, wie z. B. Würzburg, Augsburg und Passau, nicht barrierefrei ausgebaut sind, sieht der Freistaat Bayern in absehbarer Zeit keine Chance, kleine Verkehrsstationen mit einem Reisendenaufkommen von weniger als 1.000 Personen täglich barrierefrei auszubauen.

Zu 8. a) und b):

Die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau von Verkehrsstationen liegt beim Bund. Mangels Zuständigkeit hat der Freistaat Bayern keine mit Landesmitteln dotierte Haushaltsstelle für den barrierefreien Ausbau von Verkehrsstationen vorgesehen. Dennoch hat der Freistaat ein 102-Millionen-Euro-Programm für die S-Bahn-Stationen im MVV-Raum ausschließlich für den barrierefreien Ausbau und ein 46-Millionen-Euro-Programm für Stationen im Großraum Nürnberg mit absolutem Schwerpunkt bei der Barrierefreiheit aufgelegt. Diese Programme werden aus den allgemeinen ÖPNV-Fördermitteln gespeist. Der Ministerrat hat zur Fortsetzung dieser Programme am 09.05.2012 ein 13-Punkte-Sofortprogramm beschlossen, das auch den

barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen umfasst. Der Freistaat Bayern ist damit bereit, Investitionen von DB AG und Bund mit insgesamt bis zu 50 Mio. Euro zu unterstützen. Diese sollen vorrangig den S-Bahnen in München und Nürnberg zugutekommen, da der Freistaat im Bereich der S-Bahnen eine finanzielle Mitverantwortung trägt. Die Aufnahme weiterer

Bahnhöfe außerhalb des S-Bahnbereiches in das Programm hängt entsprechend der grundgesetzlichen Aufgabenverteilung maßgeblich von der Höhe der finanziellen Beteiligung des Bundes und der DB AG ab. Die Verhandlungen mit der DB AG werden zügig vorangebracht. Eine abschließende Festlegung ist aktuell leider noch nicht möglich.