



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Ulrike Müller FREIE WÄHLER**
vom 09.09.2014

Realisierung der Zielbahnsteighöhen

Derzeit werden am Bahnhof Augsburg-Oberhausen die Bahnsteige saniert. Wesentlich dafür scheinen dabei der Einbau der Blindenstreifen und die Markierung der Abstandsflächen zu den durchfahrenden Güterzügen zu sein. Die Bahnsteige an diesem Bahnhof weisen laut Messungen eine Höhe von lediglich 33 cm über Schienenoberkante auf. Dies entspricht 43 cm weniger, als nach dem gemeinsam von DB Station&Service und BEG erarbeiteten Konzept für streckenbezogene Zielbahnsteighöhen in Bayern vorgesehen. Damit sind beim Ein- bzw. Aussteigen je nach Zugtyp bis zu 43 cm Höhenunterschied mit einem Schritt zu bewältigen.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Aus welchem Grund wurde die derzeit stattfindende Sanierung des Bahnhofs Augsburg-Oberhausen nicht genutzt, um die Bahnsteighöhe auf die im Konzept für streckenbezogene Zielbahnsteighöhen in Bayern festgelegten 76 cm anzuheben, und wann ist eine entsprechende Anhebung geplant bzw. zu erwarten?
2. Hatte die DB AG die BEG bzw. den Freistaat Bayern über diese Baumaßnahme in Kenntnis gesetzt?
3. Wurde im Vorfeld der Maßnahme mit der BEG bzw. dem Freistaat Bayern über die Möglichkeit einer gemeinsamen Finanzierung des konzeptgemäßen Umbaus der Bahnsteige verhandelt?
 - a) Wenn ja, mit welcher Begründung wurde ein entsprechender Ausbau abgelehnt?
4. Wie ist die Finanzierung des Konzeptes für streckenbezogene Zielbahnsteighöhen in Bayern organisiert, welche Anteile trägt hier die DB AG und welche die BEG bzw. der Freistaat Bayern?
5. Welche Stationen wurden nach diesem Konzept bereits umgebaut, aufgeschlüsselt nach Orten, Regierungsbezirken und Jahren?
6. Welcher Anteil an den auf den Freistaat Bayern entfallenden Kosten wird aus Regionalisierungsmitteln und welcher aus Pönalgeldern finanziert?
7. Für welche Umbaumaßnahmen im Rahmen dieses Konzepts wurden bisher Einnahmen aus Pönalen verwendet, aufgeschlüsselt nach Orten, Regierungsbezirken und Jahren, jeweils mit den entsprechenden Summen?

8. Welche Bahnsteighöhen haben die einzelnen bayerischen Bahnhöfe, tabellarisch sowie grafisch (Eintrag in Streckenkarte Bayern) dargestellt?
 - a) Welche Bahnhöfe wurden bereits umgebaut?
 - b) Welche Bahnhöfe sind aktuell im Bau?
 - c) Für welche Bahnhöfe gibt es konkrete Planungen und eine feste Finanzierung für die kommenden zwei Jahre?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 17.10.2014

Vorbemerkung:

Der Freistaat Bayern hat Ende 2006 mit der Deutschen Bahn AG eine Vereinbarung zu den Zielbahnsteighöhen an den Bahnhöfen und Haltepunkten in Bayern geschlossen. In dem Konzept ist festgelegt, welche Bahnsteighöhen bei Neubauten von Bahnsteigkanten realisiert werden sollen. Mit der Vereinbarung wurde die Grundlage dafür geschaffen, die Bahnsteighöhen streckenbezogen zu vereinheitlichen, als Grundlage für einen hierauf abgestimmten Fahrzeugeinsatz im Schienenpersonennahverkehr. Zudem konnten die Planungsabläufe für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen vereinfacht werden. Die Vereinbarung ist jedoch nicht mit finanziellen Mitteln hinterlegt. Sie greift vielmehr immer dann, wenn ein Projekt zum Neubau von Bahnsteigkanten startet, unabhängig von dessen Finanzierung. Die Vereinbarung gilt, sofern Bahnsteigkanten vollständig neu gebaut werden. Dies betrifft sowohl bestehende Stationen als auch den Neubau von Stationen. Für reine Sanierungsmaßnahmen gilt die Vereinbarung nicht.

1. **Aus welchem Grund wurde die derzeit stattfindende Sanierung des Bahnhofs Augsburg-Oberhausen nicht genutzt, um die Bahnsteighöhe auf die im Konzept für streckenbezogene Zielbahnsteighöhen in Bayern festgelegten 76 cm anzuheben, und wann ist eine entsprechende Anhebung geplant bzw. zu erwarten?**

Vordergründiges Ziel der Maßnahme war die zeitnahe Kennzeichnung des Gefahrenbereiches an den Bahnsteigen. Die Anhebung der bisherigen Bahnsteigkanten war in diesem Zusammenhang baulich nicht möglich. Um die Bahnsteighöhe zu verändern, hätten sämtliche Bahnsteigkanten neu gebaut werden müssen, mit entsprechenden

Folgewirkungen für andere Bahnhofsteile, wie Bahnsteigdächer, Bahnsteigunterführung usw. Hierbei wären erhebliche zusätzliche Kosten entstanden. Konkrete Planungen für den Bau höherer Bahnsteigkanten in Augsburg-Oberhausen bestehen derzeit nicht.

2. Hatte die DB AG die BEG bzw. den Freistaat Bayern über diese Baumaßnahme in Kenntnis gesetzt?

Nein. Da es sich um eine reine Instandhaltungsmaßnahme handelte, bestand hierzu auch keine Verpflichtung.

3. Wurde im Vorfeld der Maßnahme mit der BEG bzw. dem Freistaat Bayern über die Möglichkeit einer gemeinsamen Finanzierung des konzeptgemäßen Umbaus der Bahnsteige verhandelt?

a) Wenn ja, mit welcher Begründung wurde ein entsprechender Ausbau abgelehnt?

Nein.

4. Wie ist die Finanzierung des Konzeptes für streckenbezogene Zielbahnsteighöhen in Bayern organisiert, welche Anteile trägt hier die DB AG und welche die BEG bzw. der Freistaat Bayern?

Wie in der Vorbemerkung dargestellt, ist die Vereinbarung zu den Zielbahnsteighöhen nicht mit finanziellen Mitteln hinterlegt.

5. Welche Stationen wurden nach diesem Konzept bereits umgebaut, aufgeschlüsselt nach Orten, Regierungsbezirken und Jahren?

Nachfolgend sind alle Stationen genannt, die seit Ende 2006 unter Herstellung der vereinbarten Zielbahnsteighöhen neu oder umgebaut wurden. Da sich der Planungs- und Bauprozess in der Regel über mehrere Jahre erstreckt, wurde auf die Angabe des jeweiligen Jahres verzichtet. Die Finanzierung der Baumaßnahmen war unterschiedlich. Die Stationen, bei welchen Pönalemittel eingesetzt wurden, sind in der Antwort auf Frage 7 genannt.

Regierungsbezirk Mittelfranken

- Allersberg (Rothsee)
- Ansbach (Gleise 1 und 25)
- Anwanden
- Baiersdorf
- Bubenreuth
- Burgbernheim
- Cadolzburg
- Egersdorf
- Eltersdorf
- Erlangen (Gleise 2 und 3)
- Erlangen-Bruck
- Etzelwang (Gleis 2)
- Feucht (Gleise 102 und 103)
- Feucht Ost
- Fischbach (Gleis 2)
- Fürth Hbf (Gleise 20 und 21)
- Fürth-Dambach
- Fürth-Westvorstadt
- Happurg
- Hartmannshof
- Hedersdorf
- Heilsbronn
- Henfenfeld
- Lauf (links Pegnitz)

- Lauf West
- Mimberg
- Neuhaus (Pegnitz) (Gleise 1–3)
- Neustadt (Aisch) Mitte
- Nürnberg Hbf (Gleise 1, 2, 3, 22, 23, 30)
- Nürnberg-Möggeldorf
- Nürnberg-Rehhof
- Nürnberg Rothenburger Straße
- Nürnberg-Stein
- Nürnberg-Steinbühl (Gleis 1)
- Ochenbruck
- Ottensoos
- Petersaurach Nord
- Pommelsbrunn
- Raitersaich
- Rollhofen
- Roßtal-Wegbrücke
- Roth (Gleise 1, 2 und 3)
- Röthenberg-Seespitze
- Röthenbach-Steinberg
- Sachsen bei Ansbach
- Schnaittach Markt
- Schwaig
- Simmelsdorf-Hüttenbach
- Triesdorf (Gleis 1)
- Unterասbach
- Weiherhof
- Wicklesgreuth

Regierungsbezirk Niederbayern

- Bogen
- Deggendorf Hbf
- Eggenfelden Mitte
- Geisenhausen (Gleis 1)
- Grafenau
- Grafing-Arztling
- Laberweinting
- Landshut Süd
- Massing
- Simbach (Gleis 1)
- Vilsbiburg
- Vilshofen (Gleis 2 und 3)
- Wallersdorf
- Zwiesel (Gleis 1)

Regierungsbezirk Oberbayern

- Althegnenberg
- Altötting (Gleise 3 und 4)
- Ampfing
- Baar-Ebenhausen
- Bad Aibling (Gleis 2)
- Bad Aibling Kurpark
- Bad Endorf (Gleis 2)
- Bad Kohlgrub
- Bad Reichenhall
- Bad Reichenhall-Kirchberg
- Baierbrunn
- Benediktbeuern
- Bichl
- Burgkirchen
- Dießen
- Dollnstein
- Ebersberg

- Edling
- Eschenlohe
- Farchant
- Forsting
- Garmisch-Partenkirchen Hausberg (DB-Bahnsteig)
- Geltendorf (Gleis 1)
- Gendorf
- Gernlinden
- Grafing Stadt
- Harthaus
- Herrsching
- Haspelmoor
- Iffeldorf
- Icking
- Ingolstadt Hbf
- Kastl
- Kochel
- Langenbach
- Mammendorf (Regionalbahnsteig)
- Marzling
- Mittenwald
- Mühldorf
- München-Berg am Laim
- München-Feldmoching
- München-Freiham
- München-Heimeranplatz
- München-Hirschgarten
- München-Langwied
- München-Mittersendling
- München-Neuperlach Süd
- München-Pasing (Gleise 5, 6, 7, 8)
- München-Westkreuz
- Murnau
- Neumarkt St. Veit (Gleis 1)
- Oberammergau
- Oberau
- Oberschleißheim
- Ottenhofen
- Ottobrunn
- Paindorf
- Penzberg
- Possenhofen
- Rosenheim
- Rosenheim Hochschule
- Seeshaupt
- Siegsdorf (Gleis 1)
- Tacherting
- Traunstein (Gleise 1a, 3, 4 und 5)
- Traunreut
- Tulling
- Tutzing
- Unterammergau
- Wasserburg (Gleis 2 und 3)

Regierungsbezirk Oberfranken

- Bayreuth Hbf (Gleis 4 und 5)
- Bayreuth-St. Georgen
- Buttenheim
- Ebersdorf
- Eggolsheim
- Feilitzsch
- Forchheim (Gleise 1, 2 und 3)
- Görschnitz
- Harsdorf

- Hirschaid
- Laineck
- Kersbach
- Rödental (Gleis 2)
- Selbitz
- Steinbach am Wald (Gleise 2 und 3)
- Strullendorf
- Trebgast
- Untersteinach bei Bayreuth
- Weidenberg

Regierungsbezirk Oberpfalz

- Altstadt (Waldnaab)
- Bad Kötzing
- Blaibach
- Chamerau
- Maxhütte-Haidhof
- Miltach
- Neumarkt (Gleise 2 und 4)
- Neustadt (Waldnaab)
- Pechbrunn
- Pölling
- Sulzbach-Rosenberg
- Vilseck
- Watzlsteg

Regierungsbezirk Schwaben

- Augsburg-Haunstetterstraße
- Augsburg-Hochzoll
- Blindheim
- Buchloe (Gleis 1)
- Finningerstraße
- Füssen
- Fischen
- Graben (Lechfeld) Gewerbepark
- Heimenkirch
- Jettingen
- Mering-St. Afra
- Mering
- Mindelheim
- Neu-Ulm
- Röthenbach
- Seeg
- Schwabmünchen
- Thalfingen
- Unterechingen
- Weißenhorn
- Weißenhorn-Eschach
- Witzighausen
- Wullenstetten

Regierungsbezirk Unterfranken

- Amorbach
- Aschaffenburg Hbf
- Aschaffenburg Hochschule
- Breitendiel
- Buchbrunn-Mainstockheim
- Dettingen (Gleis 3)
- Elfershausen-Trimberg
- Hammelburg
- Hasloch
- Kälberau
- Kleingemünden
- Langenprozelten (Gleis 1)

- Oberwerrn
- Partenstein
- Reichenberg
- Rieneck
- Rottershausen
- Schweinfurt Mitte
- Seligenstadt
- Stadtprozelten
- Strötzbach

6. Welcher Anteil an den auf den Freistaat Bayern entfallenden Kosten wird aus Regionalisierungsmitteln und welcher aus Pönalgeldern finanziert?

Wie in der Vorbemerkung dargestellt, ist die Vereinbarung zu den Zielbahnsteighöhen nicht mit finanziellen Mitteln hinterlegt.

7. Für welche Umbaumaßnahmen im Rahmen dieses Konzepts wurden bisher Einnahmen aus Pönalen verwendet, aufgeschlüsselt nach Orten, Regierungsbezirken und Jahren, jeweils mit den entsprechenden Summen?

In der nachfolgenden Tabelle sind jene Projekte genannt, bei denen die Zielbahnsteighöhen hergestellt wurden und bei denen es einen Zuschuss des Freistaates Bayern aus Pönalemitteln gab. Dabei ist anzumerken, dass ein Zuschuss aus Pönalemitteln nur für Infrastrukturprojekte gewährt wird, die eine Verbesserung der Pünktlichkeit bewirken. Pönalemittel stehen also nicht für Bahnsteigerneuerungen zur Verfügung, die ausschließlich aus Gründen des Komforts erfolgen. Es kann aber die Situation entstehen, dass im Rahmen eines Pönalprojektes neue Bahnsteige errichtet werden müssen (beispielsweise zur Aufhebung von betriebsbehindernden, höhengleichen Bahnsteigzugängen). In solchen Fällen werden die neuen Bahnsteige in der vereinbarten Zielhöhe hergestellt.

Bahnhof	Regierungsbezirk	Jahr der Fertigstellung	Zuschuss aus Pönalemitteln
Blindheim	Schwaben	2013	958.000 €
Dettingen	Unterfranken	2008	1.256.095 €
Ebersdorf	Oberfranken	2012	748.814 €
Massing	Niederbayern	2008	800.000 €
Neuhaus (Pegnitz)	Mittelfranken	2008	291.500 €
Pechbrunn	Oberpfalz	2009	1.04.673 €
Sulzbach-Rosenberg	Oberpfalz	2011	610.000 €
Rödental	Oberfranken	2010	69.652 €
Vilseck	Oberpfalz	2011	386.952 €

8. Welche Bahnsteighöhen haben die einzelnen bayerischen Bahnhöfe, tabellarisch sowie grafisch (Eintrag in Streckenkarte Bayern) dargestellt?

Die Bahnsteighöhen der einzelnen Bahnhöfe und Haltepunkte in Bayern sind in den Bahnhofsskizzen der Stationsdatenbank des Freistaates Bayern dargestellt. Diese ist im Internet unter <http://bahnland-bayern.de/stationsdatenbank> abrufbar. Für die Richtigkeit der Daten kann keine Gewähr übernommen werden.

a) Welche Bahnhöfe wurden bereits umgebaut?

Alle Bahnhöfe, bei denen seit Abschluss der Zielhöhenvereinbarung im Jahr 2006 ein Umbau erfolgt ist, sind in der Antwort zu Frage 5 aufgelistet.

b) Welche Bahnhöfe sind aktuell im Bau?

Aktuell läuft bei folgenden Bahnhöfen ein Neu- bzw. Umbau, bei welchem die vereinbarte Zielbahnsteighöhe hergestellt wird:

- Altomünster
- Arnbach
- Bachern
- Bad Neustadt (Saale) (Gleis 4)
- Dachau Stadt
- Erdweg
- Freilassung
- Freilassung-Hofham
- Geltendorf (Gleise 2 und 3)
- Großkarolinenfeld (Gleis 1)
- Hinrichsseggen
- Kleinberghofen
- Klingenberg
- Laufach (Gleis 2 und 3)
- Markt Indersdorf
- Mittenwald (Gleis 1)
- München-Lochhausen
- Niederroth
- Partenstein
- Passau Hbf
- Roding
- Schonungen
- Schwabhausen
- Steinhöring

c) Für welche Bahnhöfe gibt es konkrete Planungen und eine feste Finanzierung für die kommenden zwei Jahre?

Bei folgenden Bahnhöfen ist in den nächsten zwei Jahren ein Neu- bzw. Umbau vorgesehen, bei welchem die vereinbarte Zielbahnsteighöhe hergestellt wird. Nicht bei allen Projekten ist auch innerhalb der nächsten 2 Jahre eine Fertigstellung geplant.

- Alte Veste
- Arnschwang
- Bindlach
- Bischofswiesen
- Breitengüßbach
- Coburg
- Creidlitz
- Ebensfeld
- Ebenhausen
- Ebing
- Egglkofen
- Erlangen-Paus-Gossen-Straße
- Freilassung (S-Bahnsteig)
- Fürth-Klinikum
- Fürth-Stadeln
- Fürth-Steinach
- Hammerau
- Heigenbrücken
- Kleinheubach
- Landshut Hbf (Gleise 7 und 8)

- Marktschorgast (Gleis 2)
- München Hbf (Holzkirchner Flügelbahnhof)
- Neumarkt St. Veit (Gleis 2 und 3)
- Oberasbach
- Oberdachstetten
- Oberstaufen
- Ohlstadt
- Piding
- Pocking
- Schneeberg im Odenwald
- Selb-Plößberg
- Spiegelau
- Traunstein (Gleis 1)
- Traunstein-Klinikum
- Tüßling
- Uffenheim
- Wasserburg (Gleis 1)
- Weilheim
- Wörth
- Würzburg Hbf
- Zapfendorf