



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Jürgen Mistol**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 02.08.2018

Barrierefreiheit der Bahnhöfe

Der ehemalige Ministerpräsident Horst Seehofer hat in seiner Regierungserklärung vom November 2013 das Ziel Bayern barrierefrei 2023 ausgegeben.

Demnach soll Bayern bis 2023 im öffentlichen Raum und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) barrierefrei sein.

Mit Hinblick auf den Schienenverkehr wird propagiert, der Freistaat würde bei entsprechender Einstufung von Bahnhöfen in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) auch mit der Planung für die Barrierefreiheit in Vorleistung gehen.

Ich frage die Staatsregierung:

- Hält die Staatsregierung beim Verkehrsträger Schiene am Ziel der Barrierefreiheit der Bahnhöfe bis 2023 fest?
 - Auf welcher Grundlage fußt die Einschränkung der Bereitschaft zur Vorausleistung bei der Planung der Barrierefreiheit (Einstufung im vordringlichen Bedarf des BVWP)?
 - Unter welchen Bedingungen ist der Freistaat bereit, bei der Planung in Vorleistung zu gehen?
 - Unter welchen Bedingungen ist der Freistaat bereit, beim Bau der Barrierefreiheit in Vorleistung zu gehen?
 - Inwiefern ist eine Realisierung der Barrierefreiheit von Bahnhöfen entlang der Strecke zwischen Hof – Obertraubling an eine Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof – Obertraubling gebunden?
 - Nachdem im Rahmen einer Massenpetition vom Dezember 2013 zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Weiden der Landtag die Beauftragte für Menschen mit Behinderung um Stellungnahme gebeten hat – „Diese bemängelt die nicht zufriedenstellende Erschließung barrierefreier Bahnhöfe insbesondere in der Oberpfalz und regt deshalb dringend an, die ‚Prioritätenliste‘, in der festgehalten wird, wann welcher Bahnhof mit welchen konkreten Maßnahmen entsprechend umzubauen ist, um den Bahnhof Weiden zu erweitern.“ –, frage ich die Staatsregierung, wie sich diese Prioritätenliste darstellt?
 - Sofern keine Prioritätenliste erstellt wurde, warum nicht?
- Gibt es im Hinblick auf die Zusage des Staatsministers des Innern und für Integration Joachim Herrmann zur Planung des barrierefreien Umbaus des Bahnhofs in Cham bereits einen konkreten zeitlichen Verlauf?
 - Oder wurden die Planungen bereits aufgenommen?
 - Wie setzen sich konkret die Planungskosten von 700.000 Euro zusammen?
 - Gibt es vergleichbare Zahlen für die Bahnhöfe Weiden, Amberg und Schwandorf?
 - Inwiefern stellt die Staatsregierung in diesem Fall Vorbedingungen für die Vorfinanzierung der Planungskosten?
 - Wird die Staatsregierung die Vorleistung der Planungskosten vom Bund bzw. der DB Station&Service AG zurückfordern?
 - Welche Erkenntnisse liegen der Staatsregierung für bereits barrierefreie Bahnhöfe, wie z.B. Regensburg, für die Ausfallzeiten der entsprechenden Barrierefreiheit garantierenden Einrichtungen wie Aufzüge oder Rolltreppen vor?
 - Wer erstellt die Dokumentation über diese Ausfallzeiten?
 - Inwieweit wird der Ausfall von Aufzügen und Rolltreppen penalisiert?

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 20.08.2018

1. Hält die Staatsregierung beim Verkehrsträger Schiene am Ziel der Barrierefreiheit der Bahnhöfe bis 2023 fest?

Für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur und damit auch für den barrierefreien Ausbau der Verkehrsstationen im Eigentum der DB ist gemäß Grundgesetz der Bund zuständig, der Vollzug liegt bei der DB. Aus Sicht der Staatsregierung wäre es wünschenswert, bis zum Jahr 2023 die Bahnhöfe im bayerischen Bahnnetz barrierefrei zu bekommen. Inwieweit Bund und DB dies realisieren können, liegt nicht im Einflussbereich der Staatsregierung. Sie unterstützt jedoch seit Jahren den barrierefreien Ausbau massiv auf freiwilliger Basis, um den Prozess zu beschleunigen.

2. **Auf welcher Grundlage fußt die Einschränkung der Bereitschaft zur Vorausleistung bei der Planung der Barrierefreiheit (Einstufung im vordringlichen Bedarf des BVWP)?**
3. a) **Unter welchen Bedingungen ist der Freistaat bereit, bei der Planung in Vorleistung zu gehen?**
 b) **Unter welchen Bedingungen ist der Freistaat bereit, beim Bau der Barrierefreiheit in Vorleistung zu gehen?**

Bund und DB gewähren bis dato keinerlei Möglichkeit, in Vorleistung zu gehen, sofern damit eine Vorfinanzierung gemeint ist. Jegliches freiwilliges Engagement von Dritten, sei es Land oder Kommune, wird nur als nicht rückzahlbarer Zuschuss akzeptiert. Ob die Staatsregierung die Planungen oder den Ausbau der Barrierefreiheit an Stationen fördert, hängt von der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln, Schwerpunktsetzungen bei einzelnen Förderpaketen und der verkehrlichen Notwendigkeit ab. Äußerst wichtige Aspekte für die Staatsregierung sind hierbei die Zahl der Ein- und Aussteiger sowie die Knotenfunktion.

Streckeneinstufungen im Bundesverkehrswegeplan haben im Übrigen grundsätzlich keinen direkten Zusammenhang mit dem barrierefreien Komplettausbau von Bahnhöfen. Die Staatsregierung fordert jedoch vom Bund, dass im Rahmen von BVWP-Ausbauprojekten alle Stationen entlang der relevanten Strecke barrierefrei gemacht und durch das BVWP-Projekt finanziert werden. Die Staatsregierung hat hierzu auch einen entsprechenden Beschluss der Verkehrsministerkonferenz bewirkt.

4. **Inwiefern ist eine Realisierung der Barrierefreiheit von Bahnhöfen entlang der Strecke zwischen Hof – Obertraubling an eine Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof – Obertraubling gebunden?**

Die Elektrifizierung der Strecke Hof – Regensburg befindet sich zusammen mit dem Kapazitätsausbau zwischen Regensburg und Obertraubling als hoch prioritäres Ausbauprojekt im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030). Ein durch das BVWP-Projekt veranlasster barrierefreier Ausbau würde nach bisheriger Vorgehensweise des Bundes lediglich für die Stationen bzw. Teilbereiche von Stationen vorgenommen werden, die durch das Ausbauprojekt baulich verändert werden und über 1.000 Ein- und Aussteiger aufweisen.

Für jegliche gesonderte Aktivitäten zum barrierefreien Ausbau dieser Stationen ist jedoch unabdingbar, dass zuerst die Vorplanungen des BVWP-Streckenausbaus abgewartet werden müssen, um ausreichende Erkenntnisse über den künftigen Zuschnitt der Stationen zu haben und Fehlinvestitionen zu vermeiden. Das betrifft insbesondere die beiden Knotenbahnhöfe Schwandorf und Weiden, wo zudem auch Ausbaustrecken kreuzen, die sich bis dato noch im Potenziellen Bedarf des BVWP 2030 befinden und durch die bei einer möglichen Hochstufung gegebenenfalls noch weitere Einflussfaktoren berücksichtigt werden müssten.

5. a) **Nachdem im Rahmen einer Massenpetition vom Dezember 2013 zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Weiden der Landtag die Beauftragte für Menschen mit Behinderung um Stellungnahme gebeten hat – „Diese bemängelt die nicht zufriedenstellende Erschließung barrierefreier Bahnhöfe insbesondere in der Oberpfalz und regt deshalb dringend an, die ‚Prioritätenliste‘, in der festgehalten wird, wann welcher Bahnhof mit welchen konkreten Maßnahmen entsprechend umzubauen ist, um den Bahnhof Weiden zu erweitern.“ –, frage ich die Staatsregierung, wie sich diese Prioritätenliste darstellt?**

- b) **Sofern keine Prioritätenliste erstellt wurde, warum nicht?**

Die Staatsregierung hat den im Dezember 2016 beschlossenen weiterführenden barrierefreien Ausbau der bayrischen Bahnstationen mit dem sogenannten Bayern-Paket II, das acht Realisierungs- und vier Planungsprojekte umfasst, in enger Abstimmung mit der Beauftragten für Menschen mit Behinderung entwickelt. Wichtigste Grundlage für die Projektauswahl war eine gemeinsam mit DB Station&Service vorgenommene verkehrliche Priorisierung der noch nicht barrierefrei ausgebauten Bahnhöfe in Bayern nach den unterschiedlich gewichteten Kriterien „Anzahl der Ein-/Aussteiger“, „Knotenfunktion“, „Distanz zum nächstgelegenen barrierefreien Bahnhof“ und „besonderer Bedarf“.

Bei der konkreten Auswahl der Bahnhöfe für das Bayern-Paket II spielten dann noch weitere Determinanten eine Rolle, unter anderem das zur Verfügung stehende Finanzierungsvolumen durch DB und Freistaat sowie die Maßgabe, dass bereits mit Landesmitteln geplante Barrierefreiheitsprojekte keinen Projektstopp hinnehmen dürfen und zur Realisierung gebracht werden sollen.

Die Bahnhöfe Schwandorf und Weiden kamen aufgrund der in der Antwort zu Frage 4 genannten Gründe nicht für ein bis zum Jahr 2021 befristetes Finanzierungspaket infrage, obschon sie gemäß der verkehrlichen Priorisierung unter den zehn bedeutendsten Stationen im Freistaat lagen, die damals noch keine Ausbauperspektive hatten.

6. a) **Gibt es im Hinblick auf die Zusage des Staatsministers des Innern und für Integration Joachim Herrmann zur Planung des barrierefreien Umbaus des Bahnhofs in Cham bereits einen konkreten zeitlichen Verlauf?**

- b) **Oder wurden die Planungen bereits aufgenommen?**

Die Zusage der Staatsregierung für die Finanzierung der Planungen zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Cham ist Ende 2016 in der gemeinsam von Staatsminister Joachim Herrmann und dem damaligen Bahnchef Dr. Rüdiger Grube unterschriebenen Absichtserklärung zum weiteren Ausbau der Barrierefreiheit im Bahnland Bayern ergänzend und außerhalb des Bayern-Pakets II (2019–2021) festgehalten.

ten worden. Ermöglicht wurde dies durch das geplante Pilotprojekt des Freistaates, die Planungen für den Streckenausbau zwischen Schwandorf und der deutsch-tschechischen Grenze hinter Furth im Wald nach Hochstufung des Projekts in den „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP 2030 freiwillig zu finanzieren. Die Planungen für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Cham sollten Bestandteil der Streckenplanungen sein.

Um mit den Ausbauplanungen für den Bahnhof Cham zu starten, fehlt zum einen die vom damaligen Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt vor einem Jahr zugesagte Hochstufung des Streckenausbaus im BVWP, die nach Aussagen des Bundes nunmehr Ende des dritten Quartals dieses Jahres erfolgen soll. Zum anderen wird eine Planungsaufnahme auch durch den schwellenden Dissens erschwert, der zwischen dem aktuell vertraglich gültigen gemeinsamen Bahnsteighöhenkonzept von DB Station&Service und Freistaat und dem neu ins Spiel gebrachten Bahnsteighöhenkonzept von Bund und DB Station&Service herrscht. Aus Sicht des Freistaates ist am Bahnhof Cham bei einer aktuellen Planung eine Bahnsteighöhe von 55 cm ab Schienenoberkante sinnvoll, während Bund und DB aktuell auf 76 cm insistieren.

c) Wie setzen sich konkret die Planungskosten von 700.000 Euro zusammen?

Bei diesem Betrag handelt es sich um einen Schätzwert. Erfahrungsgemäß umfassen bei Barrierefreiheitsprojekten die Leistungsphasen 1 bis 4 nach Honorarordnung für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI) rund 10 Prozent der Gesamtkosten. Gemäß der vor rund drei Jahren erfolgten ersten Grobkostenschätzung von DB Station&Service, der Betreiberin des Bahnhofs Cham, wurde für den kompletten barrierefreien Ausbau der Station ein Gesamtvolumen von 7 Mio. Euro angesetzt. Unter Einbeziehung der Nominalpreis- und Marktentwicklung wird faktisch jedoch mit einem deutlich höheren Betrag zu rechnen sein, der derzeit jedoch nicht quantifizierbar ist.

7. a) Gibt es vergleichbare Zahlen für die Bahnhöfe Weiden, Amberg und Schwandorf?

Für die genannten Bahnhöfe hat die DB damals eine gleichartige Grobkostenschätzung vorgenommen. Dabei ermittelte sie für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Weiden ein Kostenvolumen von 14,3 Mio. Euro, für den Bahnhof Amberg von 7,4 Mio. Euro und für den Bahnhof in Schwandorf von 16,3 Mio. Euro. Auch hierfür gilt die Einschätzung der Kostensteigerungen in der Antwort zur Frage 6c. Zum Vergleich: Der in der Grobkostenschätzung mit einem ähnlichen Investitionsvolumen wie der Bahnhof Weiden eingestufte barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Freilassing hatte Ende

2016 auf Basis fortgeschrittener Planungserkenntnisse bereits einen Ausbaumumfang von über 30 Mio. Euro erreicht.

b) Inwiefern stellt die Staatsregierung in diesem Fall Vorbedingungen für die Vorfinanzierung der Planungskosten?

c) Wird die Staatsregierung die Vorleistung der Planungskosten vom Bund bzw. der DB Station&Service AG zurückfordern?

Im Fall der Bahnhöfe Weiden und Schwandorf wird auf die Antworten zu den Fragen 2 bis 4 verwiesen. Für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Amberg gilt dasselbe, außer dass die Planungen des Ausbaus Bestandteil des Bayern-Pakets II (2019–2021) sind und die Finanzierung durch einen nicht rückzahlbaren Zuschuss des Freistaates erfolgt.

8. a) Welche Erkenntnisse liegen der Staatsregierung für bereits barrierefreie Bahnhöfe, wie z.B. Regensburg, für die Ausfallzeiten der entsprechenden Barrierefreiheit garantierenden Einrichtungen wie Aufzüge oder Rolltreppen vor?

b) Wer erstellt die Dokumentation über diese Ausfallzeiten?

Der Staatsregierung liegen hierüber keine Erkenntnisse vor, es besteht auch keine Berichtspflicht. Nach Auskunft von DB Station&Service führt diese einen internen, engmaschigen Kontrollprozess durch, über den die Verfügbarkeit täglich ausgewiesen wird. Vorgabe ist, dass bei den Stationen im ländlichen Raum eine Verfügbarkeit von 95 Prozent und in den Ballungsräumen von 97 Prozent sicherzustellen ist. Über die kostenfreie DB-App „Bahnhof live“ ist es möglich, stationsbezogen die aktuelle Verfügbarkeit zu überprüfen.

c) Inwieweit wird der Ausfall von Aufzügen und Rolltreppen pönalisiert?

Es gibt rechtlich derzeit keine Möglichkeit, Ausfälle von Aufzügen und Rolltreppen zu pönalisieren. Die Verträge über die Stationsnutzung werden zwischen dem Bahnhofsbetreiber – i. d. R. DB Station&Service – und dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abgeschlossen. Gemäß den Allgemeinen Geschäftsbedingungen von DB Station&Service hat das EVU keinen Anspruch auf funktionierende Aufzüge und Rolltreppen, auch eine Pönalisierung beim Ausfall dieser Anlagen ist nicht vorgesehen.

Die Bundesnetzagentur als zuständige Regulierungsbehörde prüft derzeit die Nutzungsbedingungen, insbesondere im Hinblick auf garantierte Mindestleistungen und Anreize zur Verringerung von Störungen. Der Freistaat hat im Rahmen des Prüfverfahrens gefordert, dass für Aufzüge und Rolltreppen eine Mindestverfügbarkeit festgelegt wird und Störungen pönalisiert werden.