

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Corinna Rüffer, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/6968 –

Umsetzung des Modernisierungsprogramms für barrierefreie kleine Bahnhöfe

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat vor einigen Monaten ein Modernisierungsprogramm für Bahnstationen im ländlichen Raum gestartet. Der Bund stellt 50 Mio. Euro zur Verfügung, um kleine Stationen (mit weniger als 1 000 Ein- und Aussteigern pro Tag) barrierefrei zu machen. Die Bundesländer wurden gebeten, bis Herbst 2015 geeignete Projekte zu nennen. Der Deutsche Behindertenrat, so das BMVI, wurde bei der Auswahl der Projekte eingebunden. Die vorgeschlagenen Stationen sollen innerhalb von drei Jahren – bis spätestens zum Jahr 2018 – barrierefrei umgebaut werden. 50 Prozent der Kosten des barrierefreien Umbaus werden über dieses Programm gefördert. (Presseerklärung des BMVI vom 31. Juli 2015).

In Deutschland gibt es nach Angaben, die die DB AG den Fragestellern auf Anfrage hat zukommen lassen, rund 5 400 Bahnhöfe, die von der DB Station & Service AG betrieben werden. Davon weisen rund 3 500 weniger als 1 000 Reisende pro Tag auf. Diese „Kleinbahnhöfe“ weisen damit einen Anteil von 65 Prozent aller Personenbahnhöfe auf. Die relativ gesehen meisten dieser Bahnhöfe befinden sich in Bayern (594 oder 17 Prozent aller „Kleinbahnhöfe“), gefolgt von Baden-Württemberg (394 oder 11 Prozent), Nordrhein-Westfalen (332 oder 9 Prozent), Sachsen (327 oder 9 Prozent) und Rheinland-Pfalz (318 oder 9 Prozent). Lediglich Hamburg weist keine Bahnhöfe mit einem Aufkommen von weniger als 1 000 Reisenden auf.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Mit dem Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) stellt die Bundesregierung zusätzliche Mittel für Investitionen zur Verfügung mit dem Ziel, die Verkehrswege weiter auszubauen und zu modernisieren. Die Inanspruchnahme der ZIP-Mittel ist auf die Jahre 2016 bis 2018 begrenzt.

Auch der Verkehrsträger Schiene profitiert vom ZIP; dies eröffnet den finanziellen Spielraum dafür, die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene auch im Bereich der Nahverkehrshalte, die weniger als 1000 Ein- und Aussteiger pro Tag aufweisen, weiter zu steigern. Im Einzugsgebiet der jeweiligen Verkehrsstation soll eine Einrichtung liegen, die einen Bedarfsschwerpunkt darstellt, z. B. ein Seniorenheim, eine Werkstatt für behinderte Menschen, eine Blindenschule. Das entsprechende ZIP-Teilprogramm trägt den Titel „Herstellung der Barrierefreiheit kleiner Schienenverkehrsstationen“.

Rechtsgrundlage der Förderung ist das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG). Ausschließliche Empfängerin der Fördermittel des Bundes ist die DB Station&Service AG als Eigentümerin der Verkehrsstationen und Bauherrin der Maßnahmen. Der Baubeginn darf unter zuwendungsrechtlichen Gesichtspunkten noch nicht erfolgt sein. Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sind die Länder. Vor diesem Hintergrund und um den Hebel der Investitionen im Rahmen des ZIP-Teilprogramms bundesweit zu vergrößern, fördert der Bund die ZIP-Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit kleiner Schienenverkehrsstationen mit einer Quote in Höhe von 50 Prozent. Die Komplementärfinanzierung ist von den Ländern sicherzustellen.

1. Von wie vielen zu fördernden Projekten bzw. welchen durchschnittlichen Maßnahmenkosten ging die Bundesregierung bei der Festlegung des Programmrahmens von 50 Mio. Euro aus?

Der von der Bundesregierung beabsichtigte Programmrahmen beträgt 100 Mio. Euro; der Bund trägt mit dem ZIP-Teilprogramm „Herstellung der Barrierefreiheit kleiner Schienenverkehrsstationen“ davon 50 Mio. Euro. Die Anzahl der damit förderfähigen Maßnahmen befindet sich noch in Prüfung.

2. Wie viele Anträge auf Förderung sind nach Kenntnis der Bundesregierung beim BMVI bislang eingegangen (bitte nach Bundesländern darstellen)?

Die Förderfähigkeit wird noch geprüft:

Bundesland	Anzahl der vorgeschlagenen Stationen (grundsätzlich nach BSWAG förderfähige Maßnahmen)
Baden-Württemberg	33
Bayern	24
Brandenburg	20
Bremen	3
Hessen	25
Mecklenburg-Vorpommern	5
Niedersachsen	20
Nordrhein-Westfalen	21
Rheinland-Pfalz	16
Sachsen	45
Sachsen-Anhalt	6
Schleswig-Holstein	4
Saarland	4
Thüringen	9
Summe	235

3. Können nach Kenntnis der Bundesregierung noch weitere Förderanträge gestellt werden, und wenn ja, bis wann?

Nein.

4. Wie genau sehen nach Kenntnis der Bundesregierung die Förderbedingungen aus?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

5. Wie wurde bzw. wird der Deutsche Behindertenrat nach Kenntnis der Bundesregierung konkret in die Auswahl der geförderten Modernisierungsprojekte eingebunden?

Hatte er ein Vorschlagsrecht, hatte er ein Vetorecht?

Bundesminister Alexander Dobrindt hat seine Länderkolleginnen und -kollegen über die Initiierung des Programms „Herstellung der Barrierefreiheit kleiner Schienenverkehrsstationen“ informiert und um Maßnahmenvorschläge zum Programm unter Beteiligung der jeweiligen Beauftragten des Landes für die Belange von Menschen mit Behinderung gebeten. Mit parallelem Schreiben hat der Bundesminister Alexander Dobrindt den Vorsitzenden des Sprecherrats des Deutschen Behindertenrats über sein Schreiben an die Länder informiert und darum gebeten, sich an dem Auswahlprozess über die jeweiligen Landesbeauftragten für die Belange für Menschen mit Behinderung einzubringen. Zudem hat der Bundesminister Alexander Dobrindt die Beauftragte der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen über das ZIP-Teilprogramm informiert und ebenfalls darum gebeten, sich an dem Auswahlprozess über die jeweiligen Landesbeauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderung zu beteiligen. Die Beteiligung des Deutschen Behindertenrats am Vorschlagsprozess lag im Verantwortungs- und Entscheidungsbereich der vorschlagsberechtigten Länder.

6. Wie definiert die Bundesregierung im Zusammenhang mit dem Förderprogramm den Begriff der „Barrierefreiheit“?

Können auch Modernisierungsmaßnahmen gefördert werden, die beispielsweise das Anlegen von taktilen Bodenleitsystemen für Menschen mit Sehbehinderung umfassen, aber für Menschen im Rollstuhl keine erforderlichen Rampen oder Aufzüge vorsehen?

7. Können nach Kenntnis der Bundesregierung auch Bahnsteigerhöhungen gefördert werden?

Wenn ja, ist dafür der barrierefreie bzw. stufenlose Zugang zu den Bahnsteigen ein Förderkriterium?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wurden die folgenden drei Kriterien als prioritäre Auswahlmaßstäbe für die Herstellung von Barrierefreiheit vorgegeben:

- barrierefreie Wegeleitung und Kundeninformationsanlagen,
- stufenfreier Bahnsteigzugang,
- optimierte Bahnsteighöhe.

Ziel ist die Herstellung einer umfassenden Barrierefreiheit; insofern gelten alle drei Kriterien grundsätzlich als gleichbedeutend.

8. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass ein Förderkriterium eine vertiefte Planung darstellt?

Inwiefern hält die Bundesregierung es für realistisch, dass in der Kürze der Zeit zwischen Bekanntgabe des Förderprogramms und dem Abgabetermin für den Förderantrag im „Herbst 2015“ eine Planung betrieben und die Finanzierung des Komplementäranteils realisiert werden?

Das Vorliegen einer vertieften Planung stellt kein Förderkriterium dar. Die DB Station&Service AG sowie der Bund prüfen die Vorschläge der Länder derzeit auf Realisierbarkeit. Anschließend wird es Finanzierungsvereinbarungen des Bundes mit den Ländern und der DB Station&Service AG zu den abgestimmten Vorschlägen geben. Sobald die Finanzierungsgrundlagen gesichert sind, wird die DB Station&Service AG mit der Planung der Maßnahmen beginnen.

9. Wie kann nach Einschätzung der Bundesregierung die bauliche Fertigstellung bis spätestens Ende 2018 ermöglicht werden, wenn häufig noch keine Planungen und Genehmigungen bzw. Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen?

Nach Auskunft der DB Station&Service AG zeichnet sich ab, dass sich viele Maßnahmenvorschläge der Länder auch ohne bereits vorliegende Planungen bis Ende 2018 realisieren lassen.

10. Wer ist aus Sicht der Bundesregierung für die Planung barrierefreier Modernisierungsmaßnahmen an den „Kleinbahnhöfen“ zuständig?

Eigentümerin und Bauherrin der Verkehrsstationen ist die DB Station&Service AG. Sie ist für die Planung zuständig. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

11. Wie sollen nach Ansicht der Bundesregierung die 50 Prozent der Modernisierungskosten, die nicht vom Bund übernommen werden, finanziert werden?

Die Beantwortung dieser Frage hat der Bund den Ländern anheimgestellt.

12. Wie viele der beantragten Maßnahmen erfüllen nach Kenntnis der Bundesregierung alle Förderkriterien?

13. Inwiefern werden nach Kenntnis der Bundesregierung auch Modernisierungsmaßnahmen bewilligt, bei denen nicht alle Förderkriterien erfüllt sind?

14. Welche Förderzusagen hat das BMVI nach Kenntnis der Bundesregierung bereits erteilt bzw. wird das BMVI erteilen (bitte tabellarisch nach Bundesländern angeben)?

Wenn noch keine Förderentscheidungen getroffen wurden, wann ist damit zu rechnen?

Die Fragen 12, 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prüfungen der Maßnahmenvorschläge der Länder dauern noch an.

15. Welche Bundesländer haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung an das BMVI gewandt mit der Bitte, die Förderkriterien zu verändern und/oder die Anmeldefrist auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben, und was waren konkret die Anliegen der Bundesländer?

Die Länder Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz schlagen vor, den Realisierungszeitraum des Programms über das Jahr 2018 hinaus zu verlängern. Baden-Württemberg hat als einziges Land vorggetragen, auch die Verkehrsstationen nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE) und die Verkehrsstationen mit mehr als 1 000 Ein- und Aussteigern pro Tag in das Programm aufnehmen zu wollen; die Bundesregierung kann diesen Forderungen des Landes angesichts der Förderbedingungen nicht entsprechen (siehe Vorbemerkung der Bundesregierung). Das Land Nordrhein-Westfalen schlägt vor, den 50-prozentigen Bundesanteil pro Maßnahme in den Jahren 2016 bis 2018 einzusetzen und den Länderanteil an der Finanzierung in den Folgejahren einzubringen.

16. In welcher Höhe und nach welchen Kriterien fördert der Bund auch die Modernisierung größerer Bahnhöfe mit mehr als 1 000 Reisenden pro Tag?

Der in der Frage angesprochene Förderbereich ist nicht Gegenstand des ZIP-Teilprogramms „Herstellung der Barrierefreiheit kleiner Schienenverkehrsstationen“. Die Förderung der Herstellung der Barrierefreiheit an Schienenverkehrsstationen mit mehr als 1 000 Ein-/Aus-/Umsteigern an einem Werktag erfolgt auf Grundlage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II.

17. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen zwar für jeden Halt in einem Bahnhof Stationsentgelte an den Infrastrukturbetreiber (zumeist die DB Station & Service AG) zu entrichten haben, es aber bei der DB Station & Service AG keine im Detail definierte Gegenleistung gibt, und so beispielsweise keine Verfügbarkeit von Aufzügen gewährleistet wird?

Was gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen, um beispielsweise die „Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe“ (INPB) zu konkretisieren oder § 24 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsordnung (EIBV) entsprechend zu überarbeiten?

Die Nutzungsbedingungen für die Eisenbahninfrastruktur sind vom jeweiligen Betreiber des Schienenwegs oder der Serviceeinrichtung zu erstellen. Die gesetzlichen Vorgaben sind dabei zu beachten.

