



# HESSISCHER LANDTAG

07. 03. 2018

## **Kleine Anfrage**

**der Abg. Hofmann (SPD) vom 06.12.2017**

**betreffend stufenfreie und barrierefreie Bahnhöfe in Darmstadt-Dieburg  
und**

## **Antwort**

**des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung**

### **Vorbemerkung der Fragestellerin:**

Laut der "Allianz pro Schiene" sind mittlerweile fast 80 % der deutschen Bahnhöfe stufenfrei. In Hessen sind allerdings nur 66 % der 429 Bahnhöfe stufenfrei. Hessen schafft es mit diesem Wert nur auf Platz 15 der 16 Bundesländer. Stufenfreie Bahnhöfe nutzen Menschen mit Behinderungen, Müttern oder Vätern mit Kinderwagen, Fahrradfahrern, Reisenden mit schwerem Gepäck und älteren Reisenden, so die "Allianz pro Schiene".

Laut der Deutschen Bahn umfasst Barrierefreiheit an Bahnstationen darüber hinaus eine Vielzahl von Aspekten der Informationen, des Service und der baulichen Gestaltung des Bahnhofes. Im Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) § 4 Barrierefreiheit heißt es: "Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme und Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig."

### **Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:**

Die Bahnhöfe und Stationen in Hessen sind in der Regel Eigentum der DB Station & Service AG. Sie ist daher für die Planung und Ausführung des barrierefreien Ausbaus zuständig. Die Finanzierung liegt gemäß Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz in der Verantwortung des Bundes. Der Bund stellt der DB Station & Service AG Bundesmittel aus dem Budget der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur Verfügung. Die aus diesem Budget vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel haben jedoch nicht die Barrierefreiheit als Vorgabe, sondern den Bestandserhalt der Bahnhöfe. Insofern werden seitens des Bundes bezogen auf die Barrierefreiheit fehlende oder falsche Anreize gesetzt. Das Land Hessen wird daher im Rahmen der nun beginnenden Verhandlungen zwischen Bund und Deutscher Bahn zur Ausgestaltung einer Nachfolgelösung der aktuellen LuFV II eine deutliche Anreizregelung zum barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen fordern, mit der zudem auch den Verpflichtungen des Bundes in finanzieller Hinsicht entsprochen wird.

Die derzeit laufenden Planungen und baulichen Umsetzungen des barrierefreien Ausbaus von Verkehrsstationen in Hessen erfolgen auf Basis der "Rahmenvereinbarung über die Modernisierung und Qualitätsverbesserung von Personenbahnhöfen in Hessen (Laufzeit 2011 bis 2019)". Vor dem Hintergrund, dass die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel nicht ausreichen, um die Bahnhöfe im gebotenen Tempo zu modernisieren und barrierefrei auszubauen, wurde von vielen Ländern eine Rahmenvereinbarung abgeschlossen, in der für die Planung und Realisierung der Vorhaben ein Finanzierungsmix vereinbart wurde. D.h. für den Ausbau und die Erweiterung bestehender Anlagen an Bahnhöfen, die über die Instandhaltung des Bahnhofes hinausgehen, wie beispielsweise der erstmalige Einbau von Fahrtreppen, Aufzügen und Rampen, beinhaltet der vereinbarte Finanzierungsmix eine Einbeziehung der Fördermittel des Landes und die Einbeziehung der Aufgabenträger des ÖPNV. In diesem vereinbarten mehrjährig getakteten Programm der DB Station & Service AG mit dem Land Hessen und den Aufgabenträgern (RMV, NVV, VRN) ist der Umfang, die Finanzierung und die Terminierung der Modernisierungsprojekte von Bahnhöfen antizipiert, um das verfügbare Budget der DB (LuFV II und Eigenmittel DB Station & Service) auf den Erneuerungs- und Ausbaubedarf abzustimmen. Dabei stellt sich die Finanzierung des einzelnen Bahnhofs - je nach Sanierungs- und Modernisierungsbedarf des Vorhabens - unterschiedlich dar. Diese bis 2019 laufende Rahmenvereinbarung sieht vor, dass mit einem jeweils rund hälftig von DB Station & Service einerseits und vom Land, den Verbänden und den lokalen Aufgabenträgern andererseits bereitgestellten Finanzvolumen von insgesamt 258 Mio. € rund 90 Verkehrsstationen u.a. mit neuen Bahnsteigen, Aufzügen und Rampen ausgestattet werden.

Zudem hat der Bund im Jahr 2015 ein Sonderprogramm (Zukunftsinvestitionsprogramm ZIP) zum Umbau kleiner Bahnstationen mit weniger als 1000 Ein- und Aussteigern pro Tag gestartet. Die Landesregierung hat diese Chance ergriffen und zur Beschleunigung des Prozesses entschieden, die vom Bund geforderte hälftige Beteiligung an den Kosten im Gegensatz zu vielen anderen Bundesländern komplett durch das Land zu tragen. Dieser Schritt hat entscheidend dazu beigetragen, dass von den bundesweit 132 für dieses Programm angemeldeten Stationen der absolut höchste Anteil, nämlich 31 und damit fast ein Viertel der in diesem Programm finanzierten Umbauten, hessische Stationen betreffen, darunter auch einige im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Die Liste der im Rahmen des ZIP geförderten Stationen ist der Antwort als Anlage angefügt.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Welche Gründe sprechen für das schlechte Abschneiden Hessens bei stufenfreien Bahnhöfen? Wie viele Bahnhöfe in Darmstadt-Dieburg gibt es und wie viele sind stufenfrei oder barrierefrei?
- Frage 2. Was wurde bisher investiert und von welcher Ebene, um die Bahnhöfe in Darmstadt-Dieburg stufenfrei oder barrierefrei zu machen? Bitte für jeden Bahnhof einzeln darstellen in Bezug auf Stufenfreiheit und Barrierefreiheit.
- Frage 3. Was wird die Landesregierung in den kommenden Jahren unternehmen, um den Nachholbedarf in Darmstadt-Dieburg zu bewerkstelligen?
- Frage 4. Welche Aufgaben hat die Bundesebene, welche die Landesebene und welche die Standortkommunen, um die Bahnhöfe stufenfrei und barrierefrei zu machen?

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Hinsichtlich der genannten Statistik der "Allianz pro Schiene" zur Stufenfreiheit von Verkehrsstationen in verschiedenen Bundesländern ist darauf hinzuweisen, dass die erstplatzierten Länder meistens über deutlich weniger Bahnstationen verfügen als Hessen. Bei der Interpretation der erwähnten Statistik ist außerdem relevant, dass Bundesländer mit überwiegend ländlichem Raum und einfachen bahnbetrieblichen Verhältnissen (z.B. viele eingleisige Strecken) im Hinblick auf die Stufenfreiheit Vorteile gegenüber bevölkerungsreichen Bundesländern haben. In Hessen, mit insgesamt etwa 500 Bahnhöfen der DB Station & Service AG, der Kurhessenbahn sowie der Hessischen Landesbahn und sowohl sehr ländlichem Raum als auch sehr verkehrsreichen Ballungszentren ist die Herstellung von Stufenfreiheit ungleich schwieriger und aufwendiger.

Zu den insgesamt 20 Stationen im Landkreis Darmstadt-Dieburg hat DB Station & Service mitgeteilt, dass die Situation hinsichtlich der Stufenfreiheit der Verkehrsstationen ausgesprochen gut sei. Das in der Vorbemerkung erwähnte Sonderprogramm des Bundes, welches vom Land zu 50 % kofinanziert wird, wird zur weiteren Verbesserung der Situation beitragen. So seien bis zum Jahr 2019 bereits 18 der 20 Verkehrsstationen im Kreis stufenfrei erreichbar und modernisiert. Hinsichtlich der Station Hähnlein-Alsbach stehe der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), die Gemeinde Alsbach-Hähnlein und die DB Station & Service gegenwärtig über einen Planungsbeginn der Modernisierung und Herstellung der Stufenfreiheit der Station im Gespräch. Die Station Hergershausen ist zwar stufenfrei, aber nicht modernisiert.

Zu den Investitionen im Einzelnen kann das Land lediglich Auskünfte über die hessische Beteiligung und nicht zum Einsatz von Bundesmitteln bei DB-Projekten geben. Zur Gesamtinvestition im Landkreis hat DB Station & Service mitgeteilt, dass in den vergangenen rund zehn Jahren etwa 20 Mio. € in die Verkehrsstationen im Landkreis investiert worden seien. Die Modernisierung der Station in Weiterstadt erfolgt im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) durch Bundes- und Landesmittel. Zudem werde bis Ende 2019 der Bahnhof Messel im Rahmen des Projekts "Elektronisches Stellwerk (ESTW) Kranichstein" modernisiert, die Herstellung der Barrierefreiheit der Station Messel wird aus Mitteln des ZIP finanziert.

- Frage 5. Sind Entlastungen für die Standortkommunen geplant, die sich an der Finanzierung beteiligen und wie sollen diese erfolgen?
- Frage 7. Ist eine Änderung der Rahmenvereinbarung Hessen zur Modernisierung der Bahnhöfe erforderlich, um das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit der hessischen Bahnhöfe zu erreichen?
- Frage 8. Was kann das Land tun, um die Barrierefreiheit an hessischen Bahnhöfen schneller umzusetzen?

Die Fragen 5, 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Finanzierungsbeteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften beruht auf der in der Vorbemerkung genannten Rahmenvereinbarung, die für den Zeitraum von 2011 bis 2019 geschlossen worden ist. Hintergrund hierfür ist, dass in Hessen die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV, gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr, bei den kommunalen Gebietskörperschaften in gemeinsamer Aufgabenwahrnehmung mit den Verkehrsverbänden liegt. DB Station & Service hingegen finanziert im Grundsatz die Maßnahmenteile, die dem Be-

standserhalt dienen. Zu den in diesem Zusammenhang bestehenden Forderungen des Landes an den Bund wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Um den barrierefreien Ausbau von Stationen bis zum Vorliegen der vom Bund und der Bahn in der Verhandlung befindlichen LuFV III voranzubringen, plant die Landesregierung - parallel zu der derzeit noch laufenden Rahmenvereinbarung II - mit DB Station & Service und den Aufgabenträgern eine Vereinbarung abzuschließen, um bis zum Vorliegen der LuFV III einen Planungsvorrat für die Modernisierung von weiteren Stationen auf den Weg zu bringen. Auf diesem Wege sollen Mittel des Bundes, die im Rahmen von Sonderprogrammen oder durch die LuFV III zur Verfügung gestellt werden, unmittelbar für die bauliche Realisierung von Bahnhofsmo-  
dernisierungen eingesetzt und der barrierefreie Ausbau beschleunigt werden.

Frage 6. Bis wann soll für alle Bahnhöfe in Darmstadt-Dieburg die Barrierefreiheit hergestellt werden?

Nach Information der DB Station & Service AG ist vorgesehen, dass im Landkreis Darmstadt-Dieburg voraussichtlich bis zum Jahr 2019 bereits 18 von insgesamt 20 Stationen modernisiert und stufenfrei erreichbar sein werden. Zum Zeitpunkt der Herstellung der Barrierefreiheit (Niveaugleichheit von Bahnsteighöhe und Fahrzeugeinstieg) können derzeit keine Aussagen getroffen werden, da seitens des Bundes und DB Station & Service ein neues Bahnsteighöhenkonzept zur Umsetzung gelangen soll. Das Bahnsteighöhenkonzept des Bundes sieht vor, an allen Hauptstrecken eine Bahnsteighöhe von 76 cm umzusetzen und bestimmt die Herstellung der Barrierefreiheit - die untrennbar im Zusammenhang mit den im Einsatz befindlichen Fahrzeugen steht - lediglich als Langfristziel. Mit Beschluss vom November 2017 hat die Verkehrsministerkonferenz den Bund gebeten, das Konzept zu überprüfen und einen Migrationspfad auf den Weg zu bringen, der dem gebotenen Maßstab der schnellstmöglichen Herstellung der Barrierefreiheit entspricht.

Wiesbaden, 22. Februar 2018

**Tarek Al-Wazir**

**Anlage**

## Anlage KLA 19/5751

### Liste der im Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) angemeldeten Stationen im Land Hessen

Auringen-Medenbach	Kirch Göns
Bad Arolsen	Korbach
Baunatal-Gunthershausen	Korbach-Süd
Bensheim-Auerbach*	Lehnheim
Biebesheim	Mandern
Biedenkopf	Mengeringhausen
Borken (Hess)	Messel
Bruchköbel	Oestrich-Winkel
Darmstadt Süd	Ostheim (b Butzbach)
Fritzlar	Sterzhausen
Fuldataal-Ihringshausen	Stockstadt (Rhein)
Gernsheim	Ungedanken
Gießen Erdkauter Weg	Weiterstadt
Goßfelden	Wiesbaden-Erbenheim
Groß-Rohrheim*	Wölfersheim-Södel
Hadamar	

\* Der Projektzuschnitt des barrierefreien Ausbaus und die Finanzierung wurden zwischenzeitlich geändert.