



# HESSISCHER LANDTAG

28. 09. 2023

## Kleine Anfrage

**Karina Fissmann (SPD) und Knut John (SPD) vom 28.08.2023****Barrierefreie Erreichbarkeit am Bahnhof Sontra****und**

## Antwort

**Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

### Vorbemerkung Fragesteller:

Im Planungsvorrat der dritten Rahmenvereinbarung „Bahnhofmodernisierungsprogramm Hessen“, die Ende 2021 gemeinsam zwischen dem Land Hessen, den Verkehrsverbänden RMV und NVV sowie der DB Station und Service unterzeichnet worden ist, ist auch das Projekt in Sontra enthalten. Die Planung für den barrierefreien Ausbau wird bis zum Jahr 2029 angestrebt, realisiert werden soll das Bauvorhaben zu einem bislang unbestimmten späteren Zeitpunkt. Bis dahin müssen Fahrgäste aus Sontra, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind, auf eine alternative Beförderungsmöglichkeit ausweichen.

Die Vorbemerkung der Fragesteller vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Vor dem Hintergrund, dass die Planung für den barrierefreien Zugang bis zum Jahr 2029 angestrebt wird: Verfügt die Landesregierung über einen konkreten Zeitplan hinsichtlich des Planungsverfahrens?
- Frage 2. Wann ist mit dem tatsächlichen Umbau zum barrierefreien Bahnhof in Sontra zu rechnen?
- Frage 3. Inwiefern kann für den Bahnhof Sontra ggf. ein vordringlicher Bedarf angemeldet werden, sodass man den Umbau zu einem früheren Zeitpunkt realisieren könnte?
- Frage 4. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, um übergangsweise Abhilfe zu schaffen, damit der Bahnhof für alle Fahrgäste gleichermaßen nutzbar ist?

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

Der Bahnhof Sontra steht, wie nahezu alle Bahnhöfe in Hessen, im Eigentum der bundeseigenen Deutschen Bahn. Er hat 226 Reisende täglich und wurde in das „Bahnhofsmodernisierungsprogramm Hessen“ (Rahmenvereinbarung III vom 23.11.2021) aufgenommen. Als Eigentümer der Deutschen Bahn finanziert der Bund auf Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) u. a. die Modernisierung der bestehenden Infrastruktur; dazu zählen auch Bahnhöfe. Die Umsetzung erfolgt über die sog. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III), die der Bund mit der Deutschen Bahn abgeschlossen hat. Die Herstellung der Barrierefreiheit wird von der Modernisierung umfasst. Ergänzend zu der Finanzierung der Modernisierungsmaßnahmen durch den Bund fördert das Land Hessen auf der Grundlage des Mobilitätsförderungsgesetzes die Herstellung der Barrierefreiheit an Bahnhöfen anteilig in Höhe von bis zu 85 %. Dadurch wird die Herstellung der Barrierefreiheit beschleunigt, da die zur Verfügung stehenden Mittel insgesamt höher sind.

Zusätzlich zu den Mitteln der LuFV III stellt der Bund der Deutschen Bahn durch Sonderprogramme Mittel für Bahnhofsmodernisierungen zur Verfügung, für die die Länder Komplementärfinanzierungen leisten – in der Vergangenheit z. B. mit der Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB 2). Die Bundesregierung hat weitere Sonderprogramme in Aussicht gestellt, die derzeit noch nicht vorliegen. Vorhaben, für die ein qualifizierter Planungsstand vorliegt, können dann zur Finanzierung über ein Sonderprogramm angemeldet werden. Sollte sich hieraus eine Möglichkeit zur Beschleunigung der Modernisierungsmaßnahme ergeben, wird sich die Hessische Landesregierung dafür einsetzen, dass dies auch gelingt.

Die Herstellung der Barrierefreiheit, die im Zuge von Modernisierungsmaßnahmen der Stationen erfolgt, richtet sich nach dem Regelwerk der Deutschen Bahn (→ [www.deutschebahn.com/de/geschaeft/infrastruktur/bahnhof/Bau-und-Betrieb-Personenbahnhoeefe/Bauregelwerke-6880138](http://www.deutschebahn.com/de/geschaeft/infrastruktur/bahnhof/Bau-und-Betrieb-Personenbahnhoeefe/Bauregelwerke-6880138)), dem Vorgaben des nationalen und EU-Rechts zu Grunde liegen. Für die Herstellung der Barrierefreiheit sind der stufenfreie Zugang zu den Bahnsteigen über Aufzüge, Rampen oder niveaugleiche Bahnsteigzugänge einerseits sowie der barrierefreie Ein- und Ausstieg in die Züge (Bahnsteighöhe entspricht der Einstieghöhe der haltenden Züge) andererseits zu unterscheiden.

Rechtsgrundlage hinsichtlich des stufenfreien Zugangs zu den Bahnsteigen ist die EU-Verordnung TSI PRM (Verordnung (EU) Nr. 1300/2014). Auf nationaler Ebene muss diesen Anforderungen gemäß Art. 8 der Verordnung TSI PRM mit einem Umsetzungsplan entsprochen werden. Deutschlands Umsetzungsplan (→ [www.transport.ec.europa.eu/system/files/2018-03/nip-prm-tsi-germany](http://www.transport.ec.europa.eu/system/files/2018-03/nip-prm-tsi-germany)) sieht vor, dass bei Personenbahnhöfen mit bis zu 1.000 Reisenden am Tag aufgrund der geringen Nutzerzahlen keine Aufzüge oder Rampen zusätzlich zu Treppen vorgesehen werden müssen, wenn ein vollständig barrierefreier Personenbahnhof in einem Umkreis von 50 km vorhanden ist. In der Nähe zum Bahnhof Sontra befinden sich die drei vollständig barrierefreien Bahnhöfe Wehretal-Reichensachsen (12 km entfernt) sowie Bebra und Eschwege (jeweils 18 km entfernt), welche für barrierefreies Reisen genutzt werden können.

Soweit es um den barrierefreien Ein- und Ausstieg in den Zug geht, bietet die Mobilitätsservicezentrale der Deutschen Bahn die Reservierung von Assistenzleistungen (Beispiel: Hublift für den Rollstuhl) für die gesamte Reise an (Ein-, Um- und Aussteigen), auch für den Bahnhof Sontra. Die Mobilitätsservicezentrale wird bezogen auf den öffentlichen Nahverkehr u. a. vom Land Hessen finanziert.

Für die Station Sontra wurde auf der Grundlage der Rahmenvereinbarung III vereinbart, bis zum Ende der Laufzeit der Rahmenvereinbarung III die Modernisierung so weit zu planen, dass das Baurecht bis spätestens Ende des Jahres 2029 vorliegt. Die vorgesehenen Maßnahmen für die Station umfassen nach dem derzeitigen Stand neben den Modernisierungsmaßnahmen – über die oben dargestellten rechtlichen Anforderungen hinaus – auch die Herstellung der Barrierefreiheit, wie die Errichtung von Aufzügen am Haus- und Mittelbahnsteig und der Ersatz der Treppe auf der gegenüberliegenden Seite der Personenunterführung durch eine Rampe.

Hinsichtlich des dargestellten Zeitplans können sich derzeit Änderungen infolge des Konzeptes der Deutschen Bahn zur Sanierung der sogenannten Hochleistungskorridore ergeben. Als Pilotstrecke soll die Riedbahn (Frankfurt – Mannheim) im zweiten Halbjahr 2024 umfassend saniert und dazu fünf Monate gesperrt werden. Perspektivisch sollen diesem Beispiel folgend weitere Strecken saniert und vorab auch Umleiterstrecken ertüchtigt werden. Das hierzu von der Deutschen Bahn erstellte Konzept wurde seitens des Bundes noch nicht bestätigt. Der Bahnhof Sontra befindet sich auf der Strecke Göttingen-Bebra. Diese wird voraussichtlich als Umleiterstrecke von der Umsetzung des Konzeptes betroffen sein und vor der Nutzung als Umleiterstrecke ertüchtigt. Die Konzepte hierfür, d. h. welche Vorhaben im Zuge dieser Korridorkonzepte und Umleiterstrecken erforderlich sind und umgesetzt werden, werden derzeit von der Deutschen Bahn erarbeitet. Die hierzu erforderlichen Finanzierungsgrundlagen sollen durch eine Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes geschaffen werden, das sich derzeit im Gesetzgebungsverfahren befindet.

Wiesbaden, 25. September 2023

**Tarek Al-Wazir**