

Kleine Anfrage

des Abg. Boris Palmer GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Zustand der wichtigsten Bahnhöfe in Baden-Württemberg

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welches sind die zehn baden-württembergischen Bahnhöfe mit den größten Reisendenzahlen und wie hoch sind diese jeweils pro Tag?
2. In welcher Stationspreis-Kategorie befinden sich diese Bahnhöfe?
3. In welchem Zustand befinden sich diese Bahnhöfe?
4. In welche dieser zehn Bahnhöfe wurde in den vergangenen zehn Jahren erheblich investiert und wo sieht die Landesregierung noch Nachholbedarf?
5. Welche dieser Bahnhöfe sind barrierefrei ausgebaut (Aufzüge, Rampen, Bahnsteighöhen)?
6. In welchem Umfang hat sich das Land bislang an der Modernisierung der genannten Bahnhöfe finanziell beteiligt und welche Möglichkeiten bestehen hierfür in Zukunft?

16. 02. 2005

Boris Palmer GRÜNE

Antwort

Mit Schreiben vom 8. März 2005 Nr. 3–3820.0–0/173*1 beantwortet das Ministerium für Umwelt und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welches sind die zehn baden-württembergischen Bahnhöfe mit den größten Reisendenzahlen und wie hoch sind diese jeweils pro Tag?

Zu 1.:

Nach Auskunft der DB Station&Service AG sind dies:

<i>Bahnhof</i>	<i>Reisendenzahlen je Tag</i>
Stuttgart Hauptbahnhof	210.045
Mannheim Hauptbahnhof	65.127
Stuttgart-Stadtmitte	61.058
Karlsruhe Hauptbahnhof	39.298
Freiburg Hauptbahnhof	38.318
Stuttgart-Bad Cannstatt	36.572
Ludwigsburg	33.041
Heidelberg Hauptbahnhof	30.472
Ulm Hauptbahnhof	28.855
Stuttgart-Schwabstraße	27.167

2. In welcher Stationspreis-Kategorie befinden sich diese Bahnhöfe?

Zu 2.:

Die Einstufung der Bahnhöfe in die Stationspreiskategorien des zum 1. Januar 2005 geänderten Stationspreissystems ist wie folgt:

Preiskategorie 1:	Stuttgart Hbf, Mannheim Hbf und Karlsruhe Hbf
Preiskategorie 2:	Heidelberg Hbf, Freiburg Hbf, Ulm Hbf
Preiskategorie 3:	Ludwigsburg
Preiskategorie 4:	Stuttgart-Bad Cannstatt, Stuttgart-Stadtmitte, Stuttgart-Schwabstraße

3. In welchem Zustand befinden sich diese Bahnhöfe?

Zu 3.:

Die Frage des Zustandes eines Bahnhofs hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, wie z. B.

- äußerer Zustand der baulichen Anlagen (Gebäude, Bahnsteige),
- Informationssysteme für Reisende,
- barrierefreier Zugang,
- Sicherheit und Sauberkeit,
- städtisches Umfeld des Bahnhofs,
- Gestaltung und Ausstattung der Bahnsteige für Wartende.

Diese Faktoren unterliegen darüber hinaus einer subjektiven Beurteilung jedes Einzelnen, sodass eine allgemeingültige Aussage über den Zustand eines Bahnhofs nur sehr schwer möglich ist.

Die DB Station&Service AG hat versucht, den Zustand und den Handlungsbedarf bei den einzelnen Bahnhöfen schematisch zu erfassen und zu kategorisieren. Dazu wurden sämtliche Bahnhöfe Baden-Württembergs unter folgenden Gesichtspunkten untersucht:

- Erscheinungsbild (optische Wertung),
- Bauliche Anlagen (technischer Zustand),
- Kundeninformation (Wegweiser, Fahrgastinformation, Uhren, Lautsprecher u. Ä.),
- Aufenthaltsqualität (Ausstattung rund um das Warten),
- Reisebedarf (Dienstleistungs- und Warenangebot, Miet- und Serviceflächen),
- Barrierefreiheit,
- Sicherheit,
- Toiletten,
- Fahrradstellplätze,
- Pkw-Stellplätze,
- ÖPNV-Anbindung.

An Hand dieser Bewertungskriterien wurde aufgrund einer Mängelanalyse der Handlungsbedarf in den einzelnen bewerteten Kriterien für jeden einzelnen Bahnhof in Baden-Württemberg ermittelt. Die Ergebnisse für die zehn o. g. Bahnhöfe können den einschlägigen Publikationen der DB AG entnommen werden (http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/publikationen_broschueren/ub_personenbahnhoefe/bek_baden_wuerttemberg.pdf).

4. In welche dieser zehn Bahnhöfe wurde in den vergangenen zehn Jahren erheblich investiert und wo sieht die Landesregierung noch Nachholbedarf?

Zu 4.:

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr hat keine Erkenntnisse darüber, in welchem Umfang DB Station&Service AG in die einzelnen Bahnhöfe in den letzten zehn Jahren investiert hat. DB Station&Service AG hat auf Anfrage mitgeteilt, dass sie in den letzten 10 Jahren an allen zehn o. g. Bahnhöfen investiert habe, ohne dabei aber Angaben über die Höhe der Investitionen zu machen. Die genannten Investitionen reichen dabei vom Neubau eines Empfangsgebäudes (Mannheim) bis zur Erneuerung der Fahrgastinformationsanlagen (Stuttgart-Schwabstraße).

Der Nachholbedarf ergibt sich zumindest insoweit, als DB Station&Service AG selbst hohen bzw. mittleren Handlungsbedarf festgestellt hat.

5. Welche dieser Bahnhöfe sind barrierefrei ausgebaut (Aufzüge, Rampen, Bahnsteighöhen)?

Zu 5.:

Exakte Angaben über die Ausstattung der einzelnen Bahnhöfe mit Rampen, Fahrtreppen und Aufzügen liegen dem Ministerium für Umwelt und Verkehr nicht vor. Soweit hier von der DB Station&Service AG Handlungsbedarf festgestellt wurde, ist dies in Ziffer 3 angegeben.

Zu den Bahnsteighöhen machte DB Station&Service AG folgende Angaben:

- Stuttgart Hbf, Mannheim Hbf, Ludwigsburg und Heidelberg Hbf: 76 cm,
- Stuttgart-Stadtmitte und Schwabstraße: 96 cm,
- Ulm Hbf, Feiburg Hbf und Karlsruhe Hbf: 38 cm und 76 cm,
- Stuttgart-Bad Cannstatt: 55 cm, 76 cm und 96 cm.

6. In welchem Umfang hat sich das Land bislang an der Modernisierung der genannten Bahnhöfe finanziell beteiligt und welche Möglichkeiten bestehen hierfür in Zukunft?

Zu 6.:

Das Land hat sich in den letzten Jahren finanziell an Bau- oder Ausbaumaßnahmen in den Bahnhöfen Freiburg Hbf, Karlsruhe Hbf, Ludwigsburg, Mannheim Hbf, Stuttgart Hbf, Stuttgart-Bad Cannstatt und Ulm beteiligt. Bezuschusst wurden dabei auch Maßnahmen, die mittels technischer Einrichtungen die Abwicklung der Betriebsprogramme und eines kundenorientierten Bahnhofsbetriebes sicherstellen, wie beispielsweise die Errichtung von „3-S-Zentralen“ (Service, Sicherheit und Sauberkeit) und die Installation von dynamischen Fahrgastinformationsanlagen in LCD-Anzeigetechnologie.

Bisher hat das Land bei den genannten Bahnhöfen Infrastrukturmaßnahmen mit Landeszuschüssen von insgesamt rd. 11,3 Mio. € gefördert.

Ziel der weiteren Förderung durch die Landesregierung ist es, den ÖPNV trotz des Rückgangs der Fördermittel für Investitionen in die Infrastruktur und trotz der Anstrengungen um einen ausgeglichenen Haushalt weiterhin zukunftsfähig zu gestalten. Im Interesse zukünftiger Handlungsfähigkeit ist es notwendig, eine ÖPNV-Förderpolitik mit langfristigen Perspektiven zu betreiben. So können die Investitionsprogramme nur nach strengen Kriterien fortgeschrieben und neue Investitionsmaßnahmen erst dann zugelassen werden, wenn die derzeit hohen Vorfinanzierungslasten bei den laufenden Projekten spürbar abgebaut worden sind. Unter diesen schwierigen Rahmenbedingungen werden Fördermittel für die Modernisierung von Bahnhöfen mittelfristig jedenfalls nicht uneingeschränkt bereitgestellt werden können.

In Vertretung
Hillebrand
Staatssekretär