

## **Antrag**

**der Abg. Bernd Gögel u. a. AfD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Zustand und Perspektiven des Bahnhofs Wilferdingen-Singen (Remchingen) und anderer Bahnhöfe der Residenzbahn**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. wie – unter Darstellung der jeweiligen räumlichen Abgrenzung der betreffenden Bereiche untereinander – nach ihrer Kenntnis augenblicklich die Besitzverhältnisse und damit die Zuständigkeiten für Hygiene und Reinigung, für Sicherheit, für den baulichen Zustand und für die baulich-technische Modernisierung und Barrierefreiheit der jeweiligen Liegenschaften auf dem Gelände des Bahnhofs Wilferdingen-Singen einschließlich dessen für die Öffentlichkeit zugänglichen Nebenanlagen sind (betreffend Bahnsteige, Bahnstiege, Bahnstiegen, Bahnstiegenunterführung zwischen den Ortsteilen Wilferdingen und Singen, Treppen zur Bahnstiegenunterführung, Fahrradstellplätze, Park-and-Ride-Anlagen entlang der Bundesstraße [B] 10 bzw. Landesstraße [L] 570, Parkplätze entlang der Dajasstraße, gegebenenfalls privat genutzte ehemalige Bahngelände);
2. welche konkreten Aktivitäten welcher Akteure (z. B. Kommune, Deutsche Bahn, Behörden) mit jeweils welchem Ergebnis seit dem 1. Januar 2010 und bis heute ihr bekannt sind, die zum Ziel hatten, auf dem Gelände des Bahnhofs Wilferdingen-Singen und dessen für die Öffentlichkeit zugänglichen Nebenanlagen Barrierefreiheit herzustellen;
3. warum nach ihrer Kenntnis, unter Angabe der – soweit bekannt – Stellungnahmen der betroffenen Akteure (z. B. Kommune, Deutsche Bahn, für Fördermaßnahmen zuständige Behörden) seit dem 1. Januar 2010 bis heute am Bahnhof Wilferdingen-Singen und dessen für die Öffentlichkeit zugänglichen Nebenanlagen keine Barrierefreiheit hergestellt werden konnte;

4. von welchen seit dem 1. Januar 2010 und bis heute bereits existierenden Planungen und finanziellen Rückstellungen bei welchen Einrichtungen (z. B. Kommunen, Unternehmen, Behörden) für welche baulichen Veränderungen am Bahnhof Wilferdingen-Singen sie Kenntnis hat;
  5. wie sich nach ihrer Kenntnis bei Planungen im Sinne der Ziffer 4 die Ausgestaltung und die veranschlagten Kosten samt Aufteilung dieser Kosten auf zuständige Kostenträger (z. B. festgelegte Bahnsteighöhen, Standort von Personenaufzügen, Rampen und dergleichen) darstellen;
  6. welche Fördergelder im Sinne der Ziffern 2 bis 5 nach ihrer Kenntnis seit dem 1. Januar 2010 und bis heute in welcher Höhe von wem aus welchen Förderprogrammen mit welcher Begründung mit welchem Ergebnis für welche baulichen Veränderungen oder Anlagen am Bahnhof Wilferdingen-Singen und dessen öffentlich zugänglichen Nebenanlagen beantragt wurden (oder mit eindeutiger Begründung von einer Antragstellung abgesehen wurde);
  7. falls entsprechend der Ziffer 5 Fördergelder beantragt wurden (z. B. nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz [LGVFG] oder Bahnstahofsmoernisierungsprogrammen), warum bis heute vor Ort keine baulichen Maßnahmen, insbesondere im Sinne der Barrierefreiheit, erkennbar sind;
  8. welchen Akteuren im Sinne der Ziffer 3 nach ihrer Einschätzung derzeit welche Möglichkeiten zu welchen konkreten Maßnahmen (z. B. Förderanträge, rechtliche Schritte und dergleichen) zur Verfügung stehen, um eine Modernisierung des Bahnhofs Wilferdingen-Singen und seiner für die Öffentlichkeit zugänglichen Nebenanlagen im Sinne der Barrierefreiheit innerhalb der kommenden fünf bis spätestens zehn Jahre mit Erfolgsaussicht verwirklichen zu können;
  9. welche konkreten Auswirkungen nach ihrer Kenntnis die Übernahme der Regionalverbindungen auf dem betreffenden Abschnitt der Residenzbahn durch den Betreiber Abellio ab dem Sommerfahrplan 2019 haben wird, insbesondere auch hinsichtlich der Häufigkeit von Zughalten der IRE- und RE-Züge in Wilferdingen-Singen sowie der ab Mitte 2019 voraussichtlich zur Verfügung stehenden Fahrgast-Infrastruktur wie z. B. Sanitäranlagen, Parkplätze, der Auswirkungen des möglichen Fortfalls der Halte bestimmter Zugkategorien auch auf die Zulässigkeit bestimmter baulicher Verbesserungslösungen an Bahnsteigen, der Lösungen für Fahrrad-Unterstellmöglichkeiten, Fahrgast-Aufenthaltsbereiche und dergleichen;
  10. welche auf dem Gelände des Bahnhofs Wilferdingen-Singen und seiner für die Öffentlichkeit zugänglichen Nebenanlagen sowie der übrigen Bahnhöfe und Bahnhalte der Residenzbahn – insbesondere der Bahnhöfe Pforzheim und Mühlacker sowie ihrer zugehörigen für die Öffentlichkeit zugänglichen Nebenanlagen – begangenen Arten von Straftaten unter Auflistung nach Bahnhof und Jahr ihr seit dem 1. Januar 2010 in welcher Anzahl und mit welchen aufgetretenen Schäden für Personen oder Vermögen zur Kenntnis gelangt sind;
- II. alle ihr zur Verfügung stehenden finanziellen und rechtlichen Möglichkeiten zu nutzen und gegenüber anderen beteiligten Körperschaften, Einrichtungen und Unternehmen aktiv zu propagieren bzw. mit Nachdruck auszuschöpfen, damit Barrierefreiheit binnen fünf bis zehn Jahren sowie ständig hohe Sicherheit und Sauberkeit auf allen Bahnhöfen der Residenzbahn verwirklicht bzw. gewährleistet werden.

12.01.2018

Gögel, Stauch, Baron,  
Sänze, Dr. Grimmer AfD

### Begründung

Der Antragsteller Bernd Gögel MdL hatte am 22. Dezember 2017 Gelegenheit, den Bahnhof Wilferdingen-Singen in Augenschein zu nehmen. An diesem Bahnhof sind keine Ansätze von Barrierefreiheit festzustellen. Baulich ausgeführte Rampen oder Aufzüge für Gehbehinderte sind nicht vorhanden. Die Treppen haben eine Steigung von ca. 45 Grad und verfügen an den Straßenzugängen lediglich über aufgeschraubte provisorische Rampen aus Blech für Kinderwagen und dergleichen. Der Treppenaufgang zu den inneren Bahngleisen ist ganz ohne solche Hilfen. Die Höhe der einzelnen Bahnsteigabschnitte variiert. Vandalismus an abgestellten Fahrrädern sowie starke Verschmutzung der Bahnsteige und der Wartebereiche für Fahrgäste sind regelmäßige Erscheinungen. Nach Aussage der Gemeindeverwaltung Remchingen seien die örtlichen Besitzverhältnisse recht komplex. Warum eine Bahnstufenmodernisierung nicht vorankommt, konnte vor Ort nicht zufriedenstellend und schlüssig geklärt werden – seitens der Gemeindeverwaltung wurde auf angeblich geringes Interesse der DB-Liegenschaftsgesellschaft und auf hinderliche Formalien des Bahnstufenmodernisierungsprogramms des Landes hingewiesen. Der Bahnhof befindet sich in unmittelbarer Nähe der „Neuen Ortsmitte“ der Gemeinde Remchingen, wo derzeit ein repräsentatives Rathaus gebaut wird. Die Bahnstufen-Fußgängerunterführung ist dabei die zentrale Fußgänger Verbindung zwischen den Ortsteilen Wilferdingen und Singen. Sie ist schlecht (und mit teils defekten Leuchtkörpern) beleuchtet und auffallend zum Teil mit Unrat verschmutzt, mit Graffiti versehen, über mehrere Monate nicht gereinigt, nicht überwacht, nicht barrierefrei und erfüllt das gängige Klischee eines „Angstraums“. In Bezug auf letzteren Aspekt und entsprechende Berichte der Lokalpresse über Überfälle im Umkreis des Pforzheimer Hauptbahnhofs Ende 2017 interessiert die tatsächliche Häufigkeit von Straftaten. Zusammenfassend steht der Zustand des Bahnhofs Remchingen betreffend Barrierefreiheit und Hygiene in auffallendem Kontrast zum Anspruch der Gemeinde als regionales Unterzentrum und ist nicht zeitgemäß. Die Landesregierung wird gebeten, sich nachdrücklich für die Abstellung dieser gravierenden Mängel an diesem und an anderen Bahnhöfen der Residenzbahn einzusetzen.

### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 12. Februar 2018 Nr. 3-3894.0/1305 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen,*

*I. zu berichten,*

*I. wie – unter Darstellung der jeweiligen räumlichen Abgrenzung der betreffenden Bereiche untereinander – nach ihrer Kenntnis augenblicklich die Besitzverhältnisse und damit die Zuständigkeiten für Hygiene und Reinigung, für Sicherheit, für den baulichen Zustand und für die baulich-technische Modernisierung und Barrierefreiheit der jeweiligen Liegenschaften auf dem Gelände des Bahnhofs Wilferdingen-Singen einschließlich dessen für die Öffentlichkeit zugänglichen Nebenanlagen sind (betreffend Bahnsteige, Bahnstufenunterführung zwischen den Ortsteilen Wilferdingen und Singen, Treppen zur Bahnstufenunterführung, Fahrradstellplätze, Park-and-Ride-Anlagen entlang der Bundesstraße [B] 10 bzw. Landesstraße [L] 570, Parkplätze entlang der Dajasstraße, gegebenenfalls privat genutzte ehemalige Bahngebäude);*

\*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

2. *welche konkreten Aktivitäten welcher Akteure (z. B. Kommune, Deutsche Bahn, Behörden) mit jeweils welchem Ergebnis seit dem 1. Januar 2010 und bis heute ihr bekannt sind, die zum Ziel hatten, auf dem Gelände des Bahnhofs Wilferdingen-Singen und dessen für die Öffentlichkeit zugänglichen Nebenanlagen Barrierefreiheit herzustellen;*
3. *warum nach ihrer Kenntnis, unter Angabe der – soweit bekannt – Stellungnahmen der betroffenen Akteure (z. B. Kommune, Deutsche Bahn, für Fördermaßnahmen zuständige Behörden) seit dem 1. Januar 2010 bis heute am Bahnhof Wilferdingen-Singen und dessen für die Öffentlichkeit zugänglichen Nebenanlagen keine Barrierefreiheit hergestellt werden konnte;*
4. *von welchen seit dem 1. Januar 2010 und bis heute bereits existierenden Planungen und finanziellen Rückstellungen bei welchen Einrichtungen (z. B. Kommunen, Unternehmen, Behörden) für welche baulichen Veränderungen am Bahnhof Wilferdingen-Singen sie Kenntnis hat;*
5. *wie sich nach ihrer Kenntnis bei Planungen im Sinne der Ziffer 4 die Ausgestaltung und die veranschlagten Kosten samt Aufteilung dieser Kosten auf zuständige Kostenträger (z. B. festgelegte Bahnsteighöhen, Standort von Personenaufzügen, Rampen und dergleichen) darstellen;*

Zu den Fragen 1 bis 5 liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

6. *welche Fördergelder im Sinne der Ziffern 2 bis 5 nach ihrer Kenntnis seit dem 1. Januar 2010 und bis heute in welcher Höhe von wem aus welchen Förderprogrammen mit welcher Begründung mit welchem Ergebnis für welche baulichen Veränderungen oder Anlagen am Bahnhof Wilferdingen-Singen und dessen öffentlich zugänglichen Nebenanlagen beantragt wurden (oder mit eindeutiger Begründung von einer Antragstellung abgesehen wurde);*
7. *falls entsprechend der Ziffer 5 Fördergelder beantragt wurden (z. B. nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz [LGVFG] oder Bahnstationsmodernisierungsprogrammen), warum bis heute vor Ort keine baulichen Maßnahmen, insbesondere im Sinne der Barrierefreiheit, erkennbar sind;*

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

Seit 1. Januar 2010 wurden keine Fördergelder für bauliche Veränderungen oder Anlagen am Bahnhof Wilferdingen-Singen beantragt.

8. *welchen Akteuren im Sinne der Ziffer 3 nach ihrer Einschätzung derzeit welche Möglichkeiten zu welchen konkreten Maßnahmen (z. B. Förderanträge, rechtliche Schritte und dergleichen) zur Verfügung stehen, um eine Modernisierung des Bahnhofs Wilferdingen-Singen und seiner für die Öffentlichkeit zugänglichen Nebenanlagen im Sinne der Barrierefreiheit innerhalb der kommenden fünf bis spätestens zehn Jahre mit Erfolgsaussicht verwirklichen zu können;*

Das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz eröffnet die Möglichkeit, den Umbau und die Nachrüstung bestehender verkehrswichtiger Anlagen und Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit zu fördern. Antragsteller nach dem LGVFG können Kommunen und Verkehrsunternehmen sein. Ggf. sollten sich hier die Stadt Remchingen und die DB Station und Service AG zur Antragstellung abstimmen. Im Bahnstationsmodernisierungsprogramm I ist der Bahnhof Wilferdingen-Singen nicht enthalten. Das Verkehrsministerium und die Deutsche Bahn verhandeln derzeit über ein Bahnstationsmodernisierungsprogramm II, das insbesondere auch die Herstellung von Barrierefreiheit im Blick haben wird. Eine Aussage, welche Bahnhöfe in dieses Programm aufgenommen werden, ist derzeit nicht möglich.

9. welche konkreten Auswirkungen nach ihrer Kenntnis die Übernahme der Regionalverbindungen auf dem betreffenden Abschnitt der Residenzbahn durch den Betreiber Abellio ab dem Sommerfahrplan 2019 haben wird, insbesondere auch hinsichtlich der Häufigkeit von Zughalten der IRE- und RE-Züge in Wilferdingen-Singen sowie der ab Mitte 2019 voraussichtlich zur Verfügung stehenden Fahrgast-Infrastruktur wie z. B. Sanitäreinrichtungen, Parkplätze, der Auswirkungen des möglichen Fortfalls der Halte bestimmter Zugkategorien auch auf die Zulässigkeit bestimmter baulicher Verbesserungslösungen an Bahnsteigen, der Lösungen für Fahrrad-Unterstellmöglichkeiten, Fahrgast-Aufenthaltsbereiche und dergleichen;

Die Landesregierung geht davon aus, dass nach der Bedienung des Haltes Wilferdingen-Singen durch IRE- oder RE-Züge gefragt wird. Das Zielkonzept des Landes sieht vor, den Haltepunkt, wie auch heute, zweistündlich durch den IRE Stuttgart-Karlsruhe zu bedienen. Der Betreiberwechsel im SPNV steht in keinem Zusammenhang mit der Infrastruktur am Bahnhof, für die DB Station und Service zuständig ist.

10. welche auf dem Gelände des Bahnhofs Wilferdingen-Singen und seiner für die Öffentlichkeit zugänglichen Nebenanlagen sowie der übrigen Bahnhöfe und Bahnhalte der Residenzbahn – insbesondere der Bahnhöfe Pforzheim und Mühlacker sowie ihrer zugehörigen für die Öffentlichkeit zugänglichen Nebenanlagen – begangenen Arten von Straftaten unter Auflistung nach Bahnhof und Jahr ihr seit dem 1. Januar 2010 in welcher Anzahl und mit welchen aufgetretenen Schäden für Personen oder Vermögen zur Kenntnis gelangt sind;

Vorbemerkung:

Bei der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) handelt es sich um eine sogenannte reine Ausgangsstatistik, in der strafrechtlich relevante Sachverhalte nach der polizeilichen Sachbearbeitung vor Abgabe an die Strafverfolgungsbehörden erfasst werden. Der zur Straftat gehörige Tatort kann in der PKS Baden-Württemberg über die Rubrik „Tatörtlichkeit“ oder anhand eines „Tatortschlüssels“ recherchiert werden.

Bei Bahnhöfen und Haltepunkten ist hierbei zu beachten, dass die Erfüllung polizeilicher Aufgaben auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes grundsätzlich in die örtliche und sachliche Zuständigkeit der Bundespolizei fällt. Obwohl die von der Bundespolizei statistisch erfassten Straftaten in der PKS Baden-Württemberg ausgewiesen werden, können diese wegen Abweichungen bei der Erfassung bisher nicht mit der Tatörtlichkeit „Bahnhof“ ausgewertet werden. Somit würde eine Recherche mit der Tatörtlichkeit „Bahnhof“ zur Ausgabe unvollständiger Fallzahlen führen. Hinzu kommt, dass einige der von der Residenzbahn angefahrenen Haltepunkte aufgrund ihrer Beschaffenheit nicht unter die Tatörtlichkeit „Bahnhof“ im Sinne der PKS fallen und alternative Parameter wie „Haltepunkt“ oder „Residenzbahn“ in der PKS nicht vorhanden sind. Eine behelfsweise vorzunehmende manuelle Eingrenzung der entsprechenden Örtlichkeiten wäre mit außerordentlich hohem Verwaltungsaufwand verbunden. Hierzu verweisen wir auch auf die Drucksache 16/873 des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP zu „Sicherheit an Bahnhöfen entlang der Residenzbahn, der Nagoldbahn und der Zugverbindung auf der Relation Mühlacker-Bruchsal.“ Daher kann zu den einzelnen Haltepunkten der Residenzbahn, insbesondere zum Haltepunkt Wilferdingen-Singen aus den genannten Gründen keine Auskunft erteilt werden.

Lediglich für größere Bahnhöfe, welche auch von der Residenzbahn angefahren werden, war eine PKS-Auswertung anhand des für diese Bahnhöfe bestehenden eigenen Tatortschlüssels möglich. Die nachfolgenden Tabellen beinhalten hierbei sowohl die von der Landes- als auch von der Bundespolizei erfassten Straftaten.

<b>Karlsruhe, Hauptbahnhof</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Straftaten gesamt	292	380	337	399	440	425	434
- davon Straftaten gegen die sexuelle Selbstbestimmung	4	4	0	1	1	2	6
- davon Rohheitsdelikte/Straftaten gegen die persönliche Freiheit	29	27	21	35	29	61	66
- hiervon Raubdelikte	2	3	6	1	1	9	5
- hiervon Körperverletzungen	24	24	14	31	26	45	59
- davon Diebstahl insgesamt	112	112	104	129	162	204	153
- hiervon Diebstahl ohne erschwerte Umstände	55	79	66	97	119	144	105
- hiervon Diebstahl unter erschwerten Umständen	57	33	38	32	43	60	48
- davon Vermögens- und Fälschungsdelikte	62	72	83	90	77	49	68
- davon Sonstige Straftatbestände nach dem StGB	28	25	18	16	25	28	31
- davon Strafrechtliche Nebengesetze	57	140	111	128	146	81	110

Für das Jahr 2017 zeichnet sich am Hauptbahnhof Karlsruhe eine leichte Steigerung der Fallzahlen ab. Die Rohheitsdelikte/Straftaten gegen die persönliche Freiheit waren nach deutlichen Steigerungen in den Vorjahren rückläufig. Dem steht eine Steigerung der erfassten Fälle im Bereich der strafrechtlichen Nebengesetze gegenüber.

<b>Karlsruhe-Durlach, Bahnhof</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Straftaten gesamt	3	5	1	3	8	5	4
- davon Straftaten gegen die sexuelle Selbstbestimmung	0	0	0	0	0	0	0
- davon Rohheitsdelikte/Straftaten gegen die persönliche Freiheit	0	1	0	0	0	0	0
- hiervon Raubdelikte	0	0	0	0	0	0	0
- hiervon Körperverletzungen	0	1	0	0	0	0	0
- davon Diebstahl insgesamt	0	0	1	1	0	1	0
- hiervon Diebstahl ohne erschwerte Umstände	0	0	1	1	0	1	0
- hiervon Diebstahl unter erschwerten Umständen	0	0	0	0	0	0	0
- davon Vermögens- und Fälschungsdelikte	1	3	0	2	5	3	4
- davon Sonstige Straftatbestände nach dem StGB	0	0	0	0	1	0	0
- davon Strafrechtliche Nebengesetze	2	1	0	0	2	1	0

Im Jahr 2017 befindet sich die Anzahl der am Bahnhof Karlsruhe-Durlach erfassten Fälle etwa auf dem Vorjahresniveau.

<b>Pforzheim, Bahnhof und Unterführungen</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Straftaten gesamt	153	139	149	136	130	135	160
- davon Straftaten gegen die sexuelle Selbstbestimmung	0	0	3	1	2	1	1
- davon Rohheitsdelikte/Straftaten gegen die persönliche Freiheit	50	45	45	28	22	36	27
- hiervon Raubdelikte	6	7	2	4	2	2	3
- hiervon Körperverletzungen	40	33	38	21	19	34	22
- davon Diebstahl insgesamt	31	19	31	41	39	35	33
- hiervon Diebstahl ohne erschwerte Umstände	26	14	18	33	28	24	26
- hiervon Diebstahl unter erschwerten Umständen	5	5	13	8	11	11	7
- davon Vermögens- und Fälschungsdelikte	22	22	19	25	29	14	13
- davon Sonstige Straftatbestände nach dem StGB	26	22	18	16	11	12	32
- davon Strafrechtliche Nebengesetze	24	31	33	25	27	37	54

Am Bahnhof in Pforzheim zeichnet sich für das Jahr 2017 ein deutlicher Rückgang der Fallzahlen ab, etwa auf das Niveau des Jahres 2015. Rückläufig waren die Anzahl registrierter Körperverletzungen und Rohheitsdelikte/Straftaten gegen die persönliche Freiheit. Einen Anstieg der Fallzahlen gab es hingegen im Bereich der Vermögens- und Fälschungsdelikte.

<b>Mühlacker, Bahnhof</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Straftaten gesamt	20	53	14	23	18	22	17
- davon Straftaten gegen die sexuelle Selbstbestimmung	0	2	0	0	1	0	0
- davon Rohheitsdelikte/Straftaten gegen die persönliche Freiheit	3	5	4	5	3	3	3
- hiervon Raubdelikte	1	1	0	1	1	0	0
- hiervon Körperverletzungen	2	3	3	4	2	3	3
- davon Diebstahl insgesamt	2	7	3	2	4	11	4
- hiervon Diebstahl ohne erschwerte Umstände	1	6	0	1	1	5	0
- hiervon Diebstahl unter erschwerten Umständen	1	1	3	1	3	6	4
- davon Vermögens- und Fälschungsdelikte	2	2	2	2	5	1	4
- davon Sonstige Straftatbestände nach dem StGB	4	23	3	5	2	1	0
- davon Strafrechtliche Nebengesetze	9	14	2	9	3	6	6

Im Jahr 2017 waren die Fallzahlen am Bahnhof Mühlacker in allen Bereichen rückläufig oder stagnierten.

Als Schaden wird in der PKS grundsätzlich der Geldwert des rechtswidrig erlangten Gutes erfasst. Der entstandene Sachschaden wird hierbei nicht berücksichtigt. Die im Zuge der Schadensdelikte erfassten Schäden in der PKS stellen sich für die genannten Bahnhöfe wie folgt dar:

<b>Sachschaden in Euro</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>Karlsruhe, Hauptbahnhof</b>	61.556	317.347	105.918	2.997.210	104.723	523.561	78.605
<b>Karlsruhe-Durlach, Bahnhof</b>	4	9	60	5.386	229	1.488	311
<b>Pforzheim, Bahnhof und Unterführungen</b>	68.185	13.187	15.194	29.067	21.261	15.674	33.918
<b>Mühlacker, Bahnhof</b>	590	1.312	784	329	2.280	3.123	1.929

Für das Jahr 2017 waren die Schäden für die Bahnhöfe Karlsruhe-Durlach, Pforzheim und Mühlacker deutlich rückläufig. Für den Hauptbahnhof Karlsruhe stieg der erfasste Schaden im Jahr 2017 an, liegt gleichwohl aber deutlich unter dem Niveau des Jahres 2015.

Die verletzten Opfer wurden anhand der Opferdelikte in der PKS recherchiert. Bei den Opferdelikten handelt es sich vor allem um Straftaten gegen das Leben, die körperliche Unversehrtheit, die Freiheit und die sexuelle Selbstbestimmung. Dies ergab für die vier Bahnhöfe folgende Anzahl an verletzten Opfern:

<b>Verletzte Opfer</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>Verletzte Karlsruhe, Hauptbahnhof</b>	23	30	15	18	24	50	53
- davon leicht verletzt	22	26	15	16	23	50	52
- davon schwer verletzt	1	4	0	2	1	0	1

<b>Verletzte Karlsruhe-Durlach, Bahnhof</b>	0	0	0	0	0	0	0
- davon leicht verletzt	0	0	0	0	0	0	0
- davon schwer verletzt	0	0	0	0	0	0	0

<b>Verletzte Pforzheim, Bahnhof und Unterführungen</b>	34	28	38	28	21	33	22
- davon leicht verletzt	33	28	38	27	19	30	22
- davon schwer verletzt	1	0	0	1	2	3	0

<b>Verletzte Mühlacker, Bahnhof</b>	2	2	2	4	3	3	3
- davon leicht verletzt	2	2	2	4	3	3	3
- davon schwer verletzt	0	0	0	0	0	0	0

Im Jahr 2017 ging die Anzahl der erfassten, verletzten Opfer bei den Bahnhöfen Karlsruhe, Pforzheim und Mühlacker deutlich zurück, bzw. stagnierte beim Bahnhof Karlsruhe-Durlach auf dem Vorjahresniveau.

An keinem der Bahnhöfe sind zwischen 2010 und 2017 Opferdelikte mit tödlich verletzten Opfern in der PKS erfasst worden.

*II. alle ihr zur Verfügung stehenden finanziellen und rechtlichen Möglichkeiten zu nutzen und gegenüber anderen beteiligten Körperschaften, Einrichtungen und Unternehmen aktiv zu propagieren bzw. mit Nachdruck auszuschöpfen, damit Barrierefreiheit binnen fünf bis zehn Jahren sowie ständig hohe Sicherheit und Sauberkeit auf allen Bahnhöfen der Residenzbahn verwirklicht bzw. gewährleistet werden.*

Die Schaffung von Barrierefreiheit ist Aufgabe des Infrastrukturbetreibers bzw. der Kommunen. Die Landesregierung ist gerne bereit, entsprechende Maßnahmen wie unter Frage. I. Nr. 8 dargestellt, zu unterstützen

Hermann  
Minister für Verkehr