

Antrag

der Abg. Dr. Natalie Pfau-Weller u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Barrierefreiheit an Bahnhöfen

Antrag

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

1. ob mit Abschluss des Bahnstationsmodernisierungsprogramms I (BMP I) die Barrierefreiheit an den Knotenbahnhöfen erreicht und die Einstiegshöhen an allen vorgesehenen Bahnhöfen den Normen von 55 cm vollständig angepasst wurden;
2. welche Kriterien bei der Auswahl der 51 Stationen für die Modernisierung und den barrierefreien Ausbau bis 2029 im Bahnstationsmodernisierungsprogramm II (BMP II) angewendet wurden;
3. ob betroffene Kommunen in die Planungsprozesse einbezogen wurden, und wenn ja wie;
4. welche Kriterien erfüllt werden müssen, um in zukünftige Förderprogramme für Barrierefreiheit aufgenommen werden zu können;
5. welche Mechanismen eingesetzt werden, um sicherzustellen, dass die Maßnahmen des BMP II im Budget bleiben und die vorgesehenen Bauarbeiten durchgeführt werden können;
6. welche Maßnahmen ergriffen wurden, um an Bahnhöfen für Personen mit sensorischen Einschränkungen (wie z. B. Seh- oder Hörbehinderungen) Barrierefreiheit sicherzustellen;
7. welche Regularien es gibt, um die Barrierefreiheit regelmäßig zu überprüfen und zu bewerten, gerade in Bezug auf Aufzüge und Rolltreppen;

8. wie hoch die Ausfallquote von Aufzügen und Rolltreppen an Bahnhöfen ist und wie diese aus ihrer Sicht gesenkt werden kann;
9. welche weiteren Technologien eingesetzt werden, um die Barrierefreiheit an Bahnhöfen zu fördern;
10. wie die Barrierefreiheit in Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln, wie z. B. beim Umstieg auf Busse, sichergestellt wird.

28.2.2025

Dr. Natalie Pfau-Weller, Dörflinger, Bückner,
Hartmann-Müller, von Loga, Schuler CDU

Begründung

Mit diesem Antrag soll festgestellt werden, ob die Erreichung der Barrierefreiheit an Bahnhöfen planmäßig vorangeht. Barrierefreiheit ist nicht nur eine Pflicht, sondern fördert auch den gesellschaftlichen Zusammenhalt und die Mobilität aller Menschen.

Die Förderung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs ist ein zentrales Ziel der Verkehrspolitik für Baden-Württemberg. Eine barrierefreie Bahninfrastruktur sorgt dafür, dass möglichst viele Menschen den Schienenverkehr als nachhaltige Mobilitätsoption nutzen können.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 24. März 2025 Nr. VM3-0141.5-34/13/4 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung.

Die Stellungnahme wurde auf der Grundlage von Zulieferungen der DB InfraGO AG erstellt.

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

1. ob mit Abschluss des Bahnhofsmodernisierungsprogramms (BMP I) die Barrierefreiheit an den Knotenbahnhöfen erreicht und die Einstiegshöhen an allen vorgesehenen Bahnhöfen den Normen von 55 cm vollständig angepasst wurden;

Zu 1.:

Wird ein Bahnsteig neu- oder umgebaut, wird die Bahnsteigzielhöhe nach dem Bahnsteighöhenkonzept der DB AG errichtet. In Deutschland gilt nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) die Regelhöhe von 76 cm für den Neu- und Umbau von Bahnsteigen. Begründete Abweichungen sind zulässig und im Bahnsteighöhenkonzept für das jeweilige Bundesland festgelegt. Bahnsteighöhen von mindestens 55 cm sind Voraussetzung, dass Reisende niveaugleich ein- und aussteigen können, wenn Züge mit dazu passender Einstiegshöhe an den Fahr-

zeugtüren eingesetzt werden. Aufgrund des verkehrenden Rollmaterials an den im BMP I umgesetzten Knotenbahnhöfen wurde, bis auf wenige Ausnahmen, eine Bahnsteighöhe von 55 cm realisiert. Die Bahnhöfe Tübingen Hbf und Geislingen (Steige) sind aus dem BMP I aufgrund der fehlenden Bereitschaft der Kommunen zur Mitfinanzierung entfallen. Die Maßnahme in Tübingen ist nun im BMP II enthalten. Die Gespräche mit der Stadt Tübingen wurden bereits seitens der DB InfraGO AG aufgenommen. Auch für den Bahnhof Geislingen (Steige) konnte eine alternative Finanzierung über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) mit kommunaler Beteiligung gefunden werden. Die Maßnahme ist bereits in Planung. Im Bahnhof Ulm Hbf sind die entsprechenden Bahnsteighöhen bereits vorhanden. Die umgesetzten Maßnahmen in den „Knotenbahnhöfen“ im BMP I sind der nachfolgenden Liste zu entnehmen:

- *Ulm Hbf*: Aufzüge am städtischen Steg
- *Tübingen Hbf*: stufenfreie Zugänge
- *Pforzheim Hbf*: Bahnsteighöhe 55 cm, Parallelrealisierung von Aufzügen außerhalb BMP I
- *Karlsruhe Hbf*: aus BMP I herausgefallen, jeweils außerhalb BMP I: Bahnsteig der Gl. 11/12 auf Bestandshöhe 76 cm erneuert (55 cm nicht machbar wegen Bunkerbauwerk) sowie parallele Realisierung von Aufzügen an den Bahnsteigen der Gl. 11/12, 13/14 und am Hausbahnsteig
- *Heilbronn Hbf*: Bahnsteighöhe 55 cm, Parallelrealisierung von Aufzügen außerhalb BMP I
- *Aalen Hbf*: Bahnsteighöhe 55 cm, Parallelrealisierung von Aufzügen außerhalb BMP I
- *Bietigheim-Bissingen*: Bahnsteighöhe der Gl. 3/4 und Gl. 9/10 auf 76 cm, Aufzüge an Gl. 3/4, 7/8 und 9/10 (Bahnsteig der Gl. 5/6 hat bereits S-Bahn-Höhe 96 cm, Bahnsteig der Gl. 7/8 hat bereits Höhe 76 cm, Bahnsteig der Gl. 5/6 hat bereits einen Aufzug)
- *Friedrichshafen Stadt*: Bahnsteighöhe 55 cm und Realisierung von Aufzügen
- *Konstanz*: Bahnsteighöhe 55 cm/Aufzüge
- *Mühlacker*: Bahnsteighöhe 55 cm/Aufzüge
- *Esslingen (Neckar)*: Bahnsteighöhe der Gl. 2/3 u. 5/6 auf 76 cm, Realisierung von Aufzügen an Gl. 2/3 und 5/6 (Bahnsteig der Gl. 7/8 hat bereits 76 cm und Aufzug)
- *Schwäbisch Gmünd*: Bahnsteighöhe 55 cm, Realisierung von Aufzügen
- *Donaueschingen*: Bahnsteighöhe 55 cm, Realisierung von Aufzügen
- *Villingen (Schwarzw)*: Bahnsteighöhe 55 cm, Realisierung von Aufzügen
- *Geislingen (Steige)*: Realisierung von Aufzügen
- *Heidenheim*: Bahnsteighöhe 55 cm, Realisierung von Aufzügen
- *Emmendingen*: Bahnsteighöhe 55 cm, Realisierung eines Aufzugs an Gl. 1, einer Rampe an Gl. 2/3, zusätzlich Durchstich der Personenunterführung

2. welche Kriterien bei der Auswahl der 51 Stationen für die Modernisierung und den barrierefreien Ausbau bis 2029 im Bahnstationsmodernisierungsprogramm II (BMP II) angewendet wurden;

Zu 2.:

Bei der Auswahl der Stationen, die im Rahmen des BMP II Modul 1 modernisiert und barrierefrei ausgebaut werden, kamen neben Knotenbahnhöfen auch kleine Stationen (unter 1 000 Reisende pro Tag) zum Zuge. Folgende Kriterien wurden bei der Auswahl der Stationen zugrunde gelegt:

- Anzahl Reisende
- Betriebliche Bedarfe
- Knotenfunktion
- Anzahl Zughalte/Tag
- Notwendige Elemente zur vollständigen Barrierefreiheit
- Technischer Erneuerungsbedarf aus Sicht der DB
- Zur Verfügung stehendes Budget

Da entsprechend den aus der Rahmenvereinbarung resultierenden Finanzierungsmodalitäten für das Modul 1 sich die DB sowohl mit Bundes- als auch Eigenmitteln an der Finanzierung beteiligt, war die Stationsauswahl auch mit der DB abzustimmen.

3. ob betroffene Kommunen in die Planungsprozesse einbezogen wurden, und wenn ja wie;

Zu 3.:

Die Kommunen sind fester Bestandteil des Planungs- und Finanzierungsprozesses im BMP II. Durch den Aufbau des BMP II mit insgesamt drei Modulen wird deutlich, dass neben der Modernisierung und dem Ausbau der eigentlichen Verkehrsstation der DB (Modul 1) auch die Schnittstellen zum ÖPNV (Modul 2) und Stationsgebäude in der Hand Dritter (Stationsrichtlinie Modul 3) die Gesamtentwicklung der Stationen in den Blick genommen wurde. Der Finanzierungsanteil der Kommunen beträgt in der Regel 20 Prozent der Gesamtmaßnahme, vorausgesetzt die Härtefallregel findet keine Anwendung. Ohne eine kommunale Mitfinanzierung kann eine Maßnahme im BMP II nicht realisiert werden.

Vor Abschluss des ersten Finanzierungsvertrages zur Planung der Leistungsphase (Lph.) 1 und Lph. 2 nach HOAI findet ein Auftaktgespräch zwischen DB InfraGO und der entsprechenden Kommunen statt. Dabei geht es um die Vorstellung der Rahmenbedingungen und der Pläne, eventuelle Schnittstellen und eine Erörterung über die Zusammenarbeit über Grundstücksgrenzen hinaus. Auch der Finanzierungsvertrag für die Planungsphasen Lph. 3 und Lph. 4 wird zwischen DB InfraGO und der Kommune geschlossen. Das Land beteiligt sich ab Lph. 5 im Rahmen des zwischen DB InfraGO, Land und Kommune geschlossenen Realisierungs- und Finanzierungsvertrags an der Finanzierung der Maßnahme. Außerdem werden die Kommunen beim Variantenentscheid, zum Beispiel beim Herstellen der (weitreichenden) Barrierefreiheit und Zugängen zur Infrastruktur, Angebot, Umfeld und städtische Zugänge/Personenunterführung beteiligt.

4. welche Kriterien erfüllt werden müssen, um in zukünftige Förderprogramme für Barrierefreiheit aufgenommen werden zu können;

Zu 4.:

Für die Aufnahme von Bahnhöfen in zukünftige Förderprogramme zum Ausbau der Barrierefreiheit besteht derzeit kein vordefinierter Kriterienkatalog. Die Auswahl hängt von den jeweiligen Förderkriterien der zukünftigen Förderprogramme ab.

Neben Förderprogrammen von Bund und Land zur Umsetzung der Barrierefreiheit, richtet sich die Aufgabe der Schaffung von Barrierefreiheit zunächst auch an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen wie die DB InfraGO oder weitere nicht-bundeseigene Eisenbahnen selbst, dies in eigener Verantwortung und Finanzierung umzusetzen. Seit längerem ist seitens der DB InfraGO beispielsweise ein Programm der sogenannten „Zukunftsbahnhöfe“ angekündigt.

5. welche Mechanismen eingesetzt werden, um sicherzustellen, dass die Maßnahmen des BMP II im Budget bleiben und die vorgesehenen Bauarbeiten durchgeführt werden können;

Zu 5.:

Die Projektabwicklung unterliegt den geltenden standardisierten Prozessen der DB InfraGO. Halbjährlich findet eine Lenkungsreissitzung zum BMP II statt. Teilnehmende Parteien sind das Verkehrsministerium Baden-Württemberg, die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und DB InfraGO. Dieser Termin dient der rückblickenden Betrachtung des finanziellen Sachstands sowie der prognostizierten Kostenentwicklungen der Projekte im Modul 1 des BMP II. Möglichkeiten der Kostensteuerung in den einzelnen Projekten bestehen für das Land so gut wie nicht. An dieser Stelle ist zu erwähnen, dass auch die Infrastrukturmaßnahmen in Bahnhöfen von den teils erheblichen Kostensteigerungen innerhalb der Baubranche betroffen sind. Folglich kann der zum Zeitpunkt des Abschlusses der Rahmenvereinbarung definierte Kostenrahmen nicht eingehalten werden. Die Sicherstellung der Finanzierung durch DB, Land und Kommunen erfolgt nach den Vorgaben der Rahmenvereinbarung zum BMP II.

6. welche Maßnahmen ergriffen wurden, um an Bahnhöfen für Personen mit sensorischen Einschränkungen (wie z. B. Seh- oder Hörbehinderungen) Barrierefreiheit sicherzustellen;

Zu 6.:

Reisende, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, haben unterschiedliche Bedürfnisse an die Reiseplanung. Nachfolgende Tabelle, die von DB InfraGO geliefert wurde, zeigt die jeweiligen Maßnahmen auf, die an Bahnhöfen in DB-Eigentum im Rahmen des barrierefreien Ausbaus umgesetzt werden:

Die mobilitätseingeschränkten Nutzer:innengruppen haben spezifische Bedürfnisse und profitieren von unterschiedlichen Maßnahmen. 

Maßnahmen/Kriterien	Aufzug od. lange Rampe od. höhen-gleicher Zugang	Bahnsteig-höhe ≥ 55 cm	Zugan-zeiger od. Dynami-scher Schriftan-zeiger (DSA)	Laut-sprecher od. DSA-Akustik-modul	Taktiler Weg zum Bahnsteig	Taktiler Leitsystem auf dem Bahnsteig	Stufen-mar-kierung	Hand-lauf-schilder	Wege-leitung „blau-gelb 1998“ od. „blau 2016“	Automatik-tür od. manuelle Flügeltür in Empfangs-gebäuden	Niveaugleicher Einstieg od. Einstiegs-hilfe
PRM*-Nutzer:innengruppe											
Rollstuhlfahrer:innen, Gehbehinderte Menschen	X	X								X	X
Reisende mit Kindern/ Kinderwagen, Kleinwüchsige Menschen	X	X									
Sehbehinderte Menschen				X	X	X	X	X	X		
Blinde Menschen				X	X	X		X		X	
Hörbehinderte Menschen			X						X		
Gehörlose Menschen			X						X		
Reisende mit eingeschränkter Kommunikationsfähigkeit			X	X					X		

DB InfraGO AG | I.15M | Stand: September 2024 * PRM = persons with reduced mobility Erläuterungen zu den Maßnahmen/Kriterien sind im Glossar dieser Präsentation hinterlegt. 7

7. welche Regularien es gibt, um die Barrierefreiheit regelmäßig zu überprüfen und zu bewerten, gerade in Bezug auf Aufzüge und Rolltreppen;

Zu 7.:

Die Barrierefreiheit von Bahnsteigen und deren Zuwegungen bemisst sich nach dem Bewertungssystem „Weitreichende Barrierefreiheit“. Hierin wird für die Kundengruppen mit Behinderungen das Vorhandensein jeweils zwingend erforderlicher Merkmale für die Zugänglichkeit der Bahnhöfe festgestellt. Für Menschen mit Hörbehinderung oder eingeschränkter Kommunikationsfähigkeit sind die Bahnsteige schon weitgehend barrierefrei. Menschen mit Gehbehinderungen oder Mobilitätseinschränkungen finden ca. 90 Prozent barrierefrei zugängliche Bahnsteige bei den DB-Stationen in Baden-Württemberg vor. An Stationen von Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) sind 63 Prozent Bahnsteige barrierefrei erreichbar. Die jährliche Verbesserung der Kriterien der barrierefreien Zugänglichkeit wird im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuVF) dargestellt.

8. wie hoch die Ausfallquote von Aufzügen und Rolltreppen an Bahnhöfen ist und wie diese aus ihrer Sicht gesenkt werden kann;

Zu 8.:

Für die Stellungnahme zu Ziffer 8 lieferte DB InfraGO folgende Stellungnahme zu:

„Um die Ausfallzeiten für die Reisenden so gering wie möglich zu halten, sind die von der DB AG beauftragten Dienstleistungsunternehmen vertraglich dazu verpflichtet, die Meldung einer Störung 24 Stunden 7 Tage die Woche entgegenzunehmen. Innerhalb der Kernnutzungszeit (6 bis 22 Uhr) hat der jeweilige Dienstleister im Ballungsraum zwei Stunden und im ländlichen Raum vier Stunden Zeit, um die Entstörung zu beginnen. Ist eine Entstörung innerhalb weniger Stunden nicht möglich, wird in eine Instandsetzung übergeleitet. Für die Instandsetzung ist eine Wiederherstellzeit von drei Tagen angesetzt. Die tatsächliche Ausfallzeit hängt von vielen verschiedenen Kriterien ab, die Komplexität der Störung (häufig verursacht durch Vandalismus) spielt hierbei eine große Rolle.“

9. welche weiteren Technologien eingesetzt werden, um die Barrierefreiheit an Bahnhöfen zu fördern;

Zu 9.:

Zur Förderung der Barrierefreiheit an Bahnhöfen werden folgende Technologien eingesetzt:

- Automatiktüren in Empfangsgebäuden
- Rampen, bzw. geneigte Wege/Stufenfreiheit
- Einstiegshilfen
- Blindenleitsysteme und Wegeleitung in Brailleschrift
- Akustische und optische Reisendeninformation

10. wie die Barrierefreiheit in Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln, wie z. B. beim Umstieg auf Busse, sichergestellt wird.

Zu 10.:

Im Rahmen des BMP II wird neben der Modernisierung und des barrierefreien Ausbaus von Bahnhöfen (Modul 1) auch das Stationsumfeld (Modul 2) bedacht. Das Land fördert den Ausbau von Verkehrsstationen zu multimodalen Mobilitätsknoten bzw. Mobilitätsdrehscheiben durch Maßnahmen im Umfeld der Verkehrsstation zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger. Darunter fallen u. a. die Schnittstellen zu verknüpfenden Bushaltestellen, Taxi-Stellplätzen und Park&Ride-Anlagen. Für die Maßnahmen aus dem Modul 2 erfolgt die Förderung im Rahmen und nach den Regelungen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) auf Grundlage der jeweils geltenden Verwaltungsvorschrift. Zuständige Bewilligungsstelle sind die Förderreferate der Regierungspräsidien.

Hermann
Minister für Verkehr