Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 18 / 425**

18. Wahlperiode **12.8.2026**

Kleine Anfrage

des Abg. Stephan Schwarz AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Barrierefreier Umbau des Bahnhofs Plüderhausen und Finanzierung zusätzlicher Bahnhofszugänge

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Bis zu welcher Leistungsphase ist die Planung des von der DB InfraGO verantworteten Stationsprojekts am Bahnhof Plüderhausen derzeit abgeschlossen?

2. Für welches Jahr ist nach ihrer Kenntnis in der aktuellen Projektsteuerung der Baubeginn des von der DB InfraGO verantworteten Stationsprojekts am Bahnhof Plüderhausen hinterlegt?

3. Finden die in der Absichtserklärung vom 1. Juli 2025 zwischen dem Land und der DB InfraGO vereinbarten verbesserten Ausstattungsstandards bei der weiteren Planung des Bahnhofs Plüderhausen Anwendung?

4. Welcher Gesichtspunkt ist für sie bei der Zuordnung eines zusätzlichen Bahnhofszugangs zur Verkehrsstation oder zur kommunalen Zuwegung ausschlaggebend, wenn die örtlichen Eigentumsverhältnisse einerseits und die verkehrliche Funktion des Zugangs andererseits für unterschiedliche Zuordnungen sprechen?

5. Welche Stelle entscheidet bei Bahnhofsumbaumaßnahmen abschließend darüber, ob ein zusätzlicher Bahnhofszugang der Verkehrsstation oder der kommunalen Zuwegung zuzuordnen ist?

6. Zu welchem Zeitpunkt im Planungsprozess trifft das Land bei Stationsprojekten, deren Planung bereits vor dem Jahr 2025 begonnen hat, eine verbindliche Entscheidung über die Finanzierung eines zusätzlichen Bahnhofszugangs?

7. Unter welchen Voraussetzungen übernimmt das Land bei einem zusätzlichen Bahnhofszugang die tatsächlich anfallenden Kosten der Entwurfs- und Genehmigungsplanung, statt diese lediglich im Rahmen der Planungskostenpauschale zu fördern?

Eingegangen: 12.8.2026 / Ausgegeben: 8.10.2026

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

8. Bei welchen Bahnhofsprojekten in Baden-Württemberg hat das Land seit Beginn der 17. Wahlperiode zugesagt, die Kosten der Entwurfs- und Genehmigungsplanung für einen zusätzlichen Bahnhofszugang zunächst vollständig und auf eigenes Risiko zu tragen?

9. Unter welchen Voraussetzungen übernimmt das Land Betriebskosten eines zusätzlichen Aufzugs, der nicht der Anlagenverantwortung der DB InfraGO zugeordnet ist?

10. Bei welchen Bahnhofsprojekten in Baden-Württemberg hat das Land seit Beginn der 17. Wahlperiode die Übernahme von Betriebskosten eines zusätzlichen, nicht der Anlagenverantwortung der DB InfraGO zugeordneten Aufzugs zugesagt?

12.8.2026

Stephan Schwarz AfD

B e g r ü n d u n g

Der Bahnhof Plüderhausen ist bislang nicht vollständig barrierefrei erschlossen. Im DB-seitigen Stationsprojekt sind zur stufenfreien Erschließung des Mittelbahnsteigs von der Nordseite aus über die bestehende Personenunterführung zwei Aufzüge planerisch vorgesehen; vorhanden ist am Bahnhof bislang kein Aufzug. Ein verbindlicher Zeitpunkt für die bauliche Umsetzung ist bisher nicht bekannt.

Für eine zusätzliche stufenfreie Erschließung des Südzugangs in Richtung des P&R-Parkplatzes Ahornstraße wurden unterschiedliche bauliche Varianten untersucht. Der Gemeinderat hat sich am 11. Juni 2026 unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Zusage des Landes für die Aufzugsvariante ausgesprochen. Dieser Aufzug käme zu den beiden im DB-seitigen Stationsprojekt vorgesehenen Aufzügen hinzu. Die Gemeindeverwaltung wurde beauftragt, die weiteren vertraglichen, förderrechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen der Gesamtmaßnahme mit den beteiligten Stellen zu klären.

Mit der Absichtserklärung vom 1. Juli 2025 haben das Land und die DB InfraGO verbesserte Ausstattungsstandards an den Personenbahnhöfen der DB InfraGO in Baden-Württemberg vereinbart. Klärungsbedarf besteht insbesondere hinsichtlich der Anwendung dieser Standards auf bereits zuvor begonnene Stationsprojekte sowie der Einordnung und Finanzierung zusätzlicher Bahnhofszugänge und Aufzugsanlagen außerhalb der Anlagenverantwortung der DB InfraGO.

Mit der Kleinen Anfrage sollen der aktuelle Stand des DB-seitigen Stationsprojekts und die landesweit geltenden Maßstäbe sowie die bisherige Praxis des Landes bei der Planung und Finanzierung zusätzlicher Bahnhofszugänge und Aufzugsanlagen beleuchtet werden.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 5. Oktober 2026 Nr. VM3-0141.5-36/47/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Bis zu welcher Leistungsphase ist die Planung des von der DB InfraGO verantworteten Stationsprojekts am Bahnhof Plüderhausen derzeit abgeschlossen?

Eine Anfrage des Landes an die DB InfraGO AG als Vorhabenträgerin dieser Maßnahme an der Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes hat folgende Informationen ergeben:

„Die Leistungsphase 2i nach HOAI ist noch nicht abgeschlossen."

2. Für welches Jahr ist nach ihrer Kenntnis in der aktuellen Projektsteuerung der Baubeginn des von der DB InfraGO verantworteten Stationsprojekts am Bahnhof Plüderhausen hinterlegt?

Eine Anfrage des Landes an die DB InfraGO AG hat folgende Informationen ergeben:

„Laut heutigem Stand ist der Baubeginn für das Jahr 2033 vorgesehen. Jedoch stehen sämtliche baubetriebliche Anmeldungen noch aus."

3. Finden die in der Absichtserklärung vom 1. Juli 2025 zwischen dem Land und der DB InfraGO vereinbarten verbesserten Ausstattungsstandards bei der weiteren Planung des Bahnhofs Plüderhausen Anwendung?

Die im Letter of Intent vom 1. Juli 2025 zwischen DB InfraGO AG und dem Land Baden-Württemberg vereinbarten verbesserten Standards an den Personenbahnhöfen der DB InfraGO AG in Baden-Württemberg (nachfolgend: LoI) sind auf die weitere Planung des Bahnhofs Plüderhausen nicht unmittelbar anzuwenden. Unter Ziffer 3 („Verfahrenshinweise") auf Seite 6 des LoI (s. *Anlage 1*) heißt es:

„Die Vereinbarung soll bei allen zukünftigen Projekten zur Anwendung kommen, die eine Station der EdB [Eisenbahnen des Bundes] in Baden-Württemberg betreffen. In laufenden Projekten, in denen im Jahr 2025 der Planungsbeginn lag, sollen dieses Standards ebenfalls zur Anwendung kommen."

Die Finanzierungsvereinbarung für die Leistungsphasen 1 bis 4 für den Bahnhof Plüderhausen wurde bereits im März 2023 durch das Land Baden-Württemberg und die DB InfraGO AG unterzeichnet. Das Land Baden-Württemberg verfolgt jedoch das Ziel, die Barrierefreiheit und damit die Attraktivität des SPNV weiter zu verbessern. Mobilität bedeutet Freiheit und gesellschaftliche Teilhabe, Barrierefreiheit ist daher ein wesentliches Qualitätsmerkmal moderner Bahnhöfe und Verkehrsinfrastruktur. Vor diesem Hintergrund ist dem Land Baden-Württemberg die Herstellung eines zusätzlichen, von der Park-and-Ride-Anlage aus stufenfrei erreichbaren Zugangs mittels eines Aufzugs ein besonderes Anliegen.

Das Land Baden-Württemberg hat daher auch die Zusage für die vollständige Kostenübernahme der Entwurfs- und Genehmigungsplanung für diesen zusätzlichen, barrierefreien Bahnhofszugang zugesagt. Die Finanzierung der Umsetzung dieser Zusatzmaßnahme ist dann im späteren Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zu regeln.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

4. Welcher Gesichtspunkt ist für sie bei der Zuordnung eines zusätzlichen Bahnhofszugangs zur Verkehrsstation oder zur kommunalen Zuwegung ausschlaggebend, wenn die örtlichen Eigentumsverhältnisse einerseits und die verkehrliche Funktion des Zugangs andererseits für unterschiedliche Zuordnungen sprechen?

Ausschlaggebender Gesichtspunkt ist die Widmung der öffentlichen Wegebeziehung. Wenn Zugänge zu einer Station mit mehr als 1 000 Reisenden zu beiden Seiten des städtebaulichen Umfeldes eine relevante verkehrliche Bedeutung haben, dann soll ein Aufzug oder eine Rampe auch möglichst beide Zugänge stufenfrei erschließen. Eine solche Bedeutung ist insb. im Hinblick auf die Siedlungsstruktur, die Erreichbarkeit von Parkierungsanlagen, ÖPNV-Haltestellen oder Verkaufspunkte für Fahrkarten zu beurteilen und kann auch im Rahmen der Vermeidung von längeren Umwegen gegeben sein. Die Umsetzung steht unter der Voraussetzung einer kommunalen Mitfinanzierung.

5. Welche Stelle entscheidet bei Bahnhofsumbaumaßnahmen abschließend darüber, ob ein zusätzlicher Bahnhofszugang der Verkehrsstation oder der kommunalen Zuwegung zuzuordnen ist?

Für die Zuordnung ist die öffentliche Widmung der Wegebeziehung entscheidend.

6. Zu welchem Zeitpunkt im Planungsprozess trifft das Land bei Stationsprojekten, deren Planung bereits vor dem Jahr 2025 begonnen hat, eine verbindliche Entscheidung über die Finanzierung eines zusätzlichen Bahnhofszugangs?

Dem Land Baden-Württemberg sind neben der Modernisierung der Bahnhöfe Plüderhausen und Böbingen derzeit keine weiteren SPNV-Infrastrukturprojekte bekannt, bei denen der Planungsbeginn vor 2025 lag und die bauliche Möglichkeit zur Herstellung eines zusätzlichen Bahnhofszugangs mittels eines Aufzugs oder einer Rampe besteht.

7. Unter welchen Voraussetzungen übernimmt das Land bei einem zusätzlichen Bahnhofszugang die tatsächlich anfallenden Kosten der Entwurfs- und Genehmigungsplanung, statt diese lediglich im Rahmen der Planungskostenpauschale zu fördern?

Das Land Baden-Württemberg kann die tatsächlich anfallenden Kosten einer Entwurfs- und Genehmigungsplanung eines zusätzlichen Bahnhofszugangs übernehmen, wenn dadurch eine frühzeitige und ganzheitliche Planung der Verkehrsstation „aus einem Guss“ ermöglicht wird, was auch zu Synergieeffekten führen kann. Die Kostenübernahme für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erfolgt zunächst vollständig und auf eigenes Risiko des Landes im Wege einer Vorfinanzierung.

Voraussetzung ist dabei, dass grundsätzlich die Bereitschaft der Kommune besteht, sich im Falle einer späteren Realisierung mit einer Kofinanzierung am zusätzlichen Zugang sowie am Gesamtprojekt zu beteiligen. Zudem ist bei den genannten Stationen die Sondersituation gegeben, dass parallel zur laufenden Planung die beabsichtigte Finanzierungsarchitektur für ein Stationsbündel erstmals über das Bundes-GVFG in Abstimmung mit der DB und dem Bund zu konkretisieren ist.

8. Bei welchen Bahnhofsprojekten in Baden-Württemberg hat das Land seit Beginn der 17. Wahlperiode zugesagt, die Kosten der Entwurfs- und Genehmigungsplanung für einen zusätzlichen Bahnhofszugang zunächst vollständig und auf eigenes Risiko zu tragen?

Seit Beginn der 17. Wahlperiode hat das Land Baden-Württemberg bei zwei SPNV-Infrastrukturvorhaben zugesagt, die Kosten der Entwurfs- und Genehmigungsplanung für einen zusätzlichen, mittels eines Aufzugs herzustellenden barrierefreien Bahnhofszugangs zunächst vollständig und auf eigenes Risiko zu tragen. Dies betrifft die Modernisierung der Verkehrsstationen in Plüderhausen und Böbingen.

9. Unter welchen Voraussetzungen übernimmt das Land Betriebskosten eines zusätzlichen Aufzugs, der nicht der Anlagenverantwortung der DB InfraGO zugeordnet ist?

10. Bei welchen Bahnhofsprojekten in Baden-Württemberg hat das Land seit Beginn der 17. Wahlperiode die Übernahme von Betriebskosten eines zusätzlichen, nicht der Anlagenverantwortung der DB InfraGO zugeordneten Aufzugs zugesagt?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet wie folgt:

Das Land Baden-Württemberg übernimmt keine Betriebskosten für Aufzüge, die sich nicht in der Anlagenverantwortung der DB InfraGO AG befinden.

Razavi

Ministerin für Verkehr

Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

DB InfraGO

Letter of Intent

zur Umsetzung verbesserter Standards an den Personenbahnhöfen der DB InfraGO AG in Baden-Württemberg

zwischen

1. **dem Land Baden-Württemberg,**
vertreten durch das Ministerium für Verkehr,
dieses vertreten durch den Minister für Verkehr, Herrn Winfried Hermann
- nachfolgend **„Land“** genannt –

und

2. **der DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Personenbahnhöfe**
vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch
den Vorstandsvorsitzenden der DB InfraGO AG, Herrn Dr. Philipp Nagl
und den Leiter Regionalbereich Südwest der DB InfraGO AG, Herrn Michael Groh
- nachfolgend **„DB InfraGO“** genannt –

– 1. und 2. nachfolgend gemeinsam **„Partner“** genannt –

Ausgangslage

Für den Klimaschutz im Verkehr verfolgt Baden-Württemberg ambitionierte Ziele, darunter auch die Verdoppelung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr bis 2030. Hierzu ist die hohe Qualität des SPNV-Angebots die zentrale Grundlage. Dabei beginnt und endet die Fahrt im SPNV an einer SPNV-Station, sodass neben der verkehrlichen Attraktivität dessen Qualität in den Fokus rückt. Dazu sind unter anderem funktionale und erreichbare Verkehrsstationen mit hoher Aufenthaltsqualität und guter Einbindung in die Städte und Gemeinden von großer Bedeutung. Das Land setzt sich daher dafür ein, die Haltepunkte des SPNV und deren Umfeld in besonderem Maße aufzuwerten und zu attraktiven Orten zu machen. Dabei soll stellenweise über die bisher definierten Ausstattungsstandards gemäß der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III), die zwischen DB InfraGO und Bund vereinbart sind, hinausgegangen werden.

Mit der Gründung der DB InfraGO AG im Jahr 2024 und der Etablierung gemeinwohlorientierter Unternehmensziele rückt die attraktive Gestaltung und ganzheitliche Entwicklung der Stationsinfrastruktur auch für die DB InfraGO als Eisenbahninfrastrukturunternehmen noch mehr in den Fokus. Hierzu wurde auch das Zielbild der Zukunftsbahnhöfe entwickelt.

Mit dem vorliegenden Dokument vereinbaren die Partner, sich gemeinsam für eine verbesserte Ausstattung an den Stationen der Eisenbahnen des Bundes (nachfolgend EdB genannt) im Land einzusetzen. Dabei wird die Zusammenarbeit zunächst auf vier konkrete Bereiche fokussiert:

1. Stufenfreiheit,

2. Aufzugsgrößen,

3. Wetterschutz und

4. Bike and Ride.

Um möglichst individuell auf die jeweilige Situation vor Ort eingehen zu können, schreibt diese Absichtserklärung keine festen Größen oder konkreten Lösungen fest. Vielmehr willigen die Partner ein, in der Planung und Umsetzung einer Baumaßnahme projektspezifische Lösungen für die vier genannten Bereiche zu entwickeln, die über den üblichen Standard der DB InfraGO und des Bundes für die Stationen der EdB hinausgehen. Dazu definiert die Vereinbarung zur Planungs- und Prozessvereinfachung Mindestschwellen sowie Prozessschritte.

Neben erweiterten baulichen Standards wird die DB InfraGO zukünftig noch mehr die gegebenen Möglichkeiten nutzen, um im Sinne der Fahrgäste von den Kategorien gemäß Ausstattungskatalog abzuweichen.

Es handelt sich um eine Vereinbarung im Vorgriff auf eine spätere Gesamtdefinition der fahrgastorientierten Ausstattungsstandards für SPNV-Stationen der EdB in Baden-Württemberg aufbauend auf und ergänzend zu dem Zielbild der DB InfraGO für die sogenannten Zukunftsbahnhöfe und entsprechender Qualitätsstandards des Landes.

1. Definition abweichender Standards

1.1. Stufenfreiheit

Baden-Württembergische Bahnstationen sollen für alle Menschen erreichbar und nutzbar sein. Daher beabsichtigen die Partner die Herstellung von stufenfrei erreichbaren Bahnsteigen an allen Stationen. Konkret werden dazu folgende Eckpunkte beachtet (auch unter Berücksichtigung der Prognosen über zukünftige Reisendenzahlen):

Schaffung der Erreichbarkeit:

- Alle durch den regelmäßigen SPNV bedienten Bahnsteige sind durch stufenfreie Wege, Rampen oder Aufzüge zu erschließen.
- Bei Ein- und Ausstiegszahlen über 500 Reisende pro Tag soll die Stufenfreiheit im Sinne der Barrierefreiheit der Standard sein.
- An Verkehrsstationen unter 500 Reisenden pro Tag soll die Stufenfreiheit nach Möglichkeit durch Rampen mit einer Neigung von mehr als 6% (sogenannte Schweizer Rampe) oder geneigte Wege hergestellt werden.

Zusätzliche Zugangsmöglichkeiten:

- Wenn Zugänge zu einer Station mit mehr als 1.000 Reisenden zu beiden Seiten des städtebaulichen Umfeldes eine relevante verkehrliche Bedeutung haben, dann soll ein Aufzug oder eine Rampe auch beide Zugänge stufenfrei erschließen. Eine solche Bedeutung ist insb. im Hinblick auf die Siedlungsstruktur, die Erreichbarkeit von Parkierungsanlagen, ÖPNV-Haltestellen oder Verkaufspunkte für Fahrkarten zu beurteilen und kann auch im Rahmen der Vermeidung von längeren Umwegen gegeben sein. Die genaue planerische wie bauliche Umsetzung ist eng mit der jeweiligen Kommune abzustimmen und die Finanzierung von der Baulastträgerschaft, den lokalen Eigentumsverhältnissen sowie den damit verknüpften rechtlichen Verpflichtungen abhängig. Die Umsetzung steht unter der Voraussetzung einer kommunalen Mitfinanzierung.
- Bei Stationen
  - mit einer Knotenfunktion zwischen Linien des SPNV *und* mehr als 5.000 Reisende/Tag
  - *oder* mehr als 10.000 Reisenden/Tag
  - *oder* anderen verkehrlichen Gründen im Einzelfall wie insb. einem erfahrungsgemäß deutlich erhöhten Aufkommen an Reisenden mit Fahrrädern

  soll neben der Herstellung der Stufenfreiheit über einen Aufzug auch eine Schweizer Rampe errichtet werden, soweit die Platzverhältnisse und Betriebssituation dies zulassen.

Die Entscheidung über die Umsetzung wird im Einzelfall durch das Land unter Beachtung der Kosten- und Verhältnismäßigkeit getroffen.

Zielbild: *Jede Bahnstation in Baden-Württemberg ist von allen Seiten aus stufenlos erreichbar und die Zugangsinfrastruktur ist insgesamt bedarfsgerecht und großzügig zu dimensionieren.*

1.2. Aufzugsgrößen

Die gewünschte Steigerung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr erfordert auch eine Erweiterung der Personenkapazitäten am Bahnhof. Die DB InfraGO erstellt laut Ausstattungsstandard Aufzüge mit einem Kabineninnenmaß von 1,1m x 2,1m.
Um den gestiegenen Anforderungen an Barrierefreiheit und den gesellschaftlichen Veränderungen Rechnung zu tragen und sofern keine Sprungkosten zu erwarten sind,

- prüft die DB InfraGO beim Neubau von Aufzügen die Errichtung von größeren Aufzügen.
- strebt die DB InfraGO auch bei Aufzugsaustauschen älterer und damit kleinerer Aufzüge die Herstellung mindestens des Standardmaßes an.

Zielbild: *Jede Bahnstation mit einem Aufzug in Baden-Württemberg bietet ausreichend Kapazität für Menschen, die bei einem Bahnsteigwechsel darauf angewiesen sind.*

1.3. Wetterschutz

Baden-Württemberg ist laut Prognosen in besonderem Maße vom Klimawandel betroffen[1]. Wetterschutz ist nicht nur der Schutz vor Niederschlägen, sondern auch zunehmend vor besonderen Hitzebelastungen mit einhergehenden Gesundheitsgefahren, was den Bedarf an Wetterschutz am Bahnsteig steigert.

Ferner streben die Partner an, über einen verbesserten Wetterschutz auch einen Beitrag zur Optimierung der Verteilung der wartenden Reisenden über den Bahnsteig zu erreichen.

Daher beabsichtigen die Partner den bisher vorwiegend den Vorgaben der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III orientierten Standards bedarfsgerecht und qualitätsorientiert wie folgt zu ergänzen:

- An kleinen Stationen (<1000 Fahrgäste/Tag) sieht das Land mindestens ein zusätzliches Wetterschutzhaus je Bahnsteigkante vor.
- Im Fall der ausschließlichen Realisierung von Wetterschutzhäusern ist die jeweils nächst höhere Standardstufe mit einer größeren Nutzfläche zu realisieren. Neben einer größeren Nutzungsbreite kann dies auch zusätzlich durch eine höhere Nutzungstiefe erreicht werden.
- In den Stationskategorien mit mehr als 3.000 Reisenden, bei denen bisher schon ein anteiliges Bahnsteigdach möglich ist, ist ein Wetterschutzhaus je 70 m nicht wettergeschützter Netto-Bahnsteiglänge zu errichten.
- Grundsätzlich ist auch die Überdachung von Zuwegungen, insb. bei Personenüberführungen, Stegen und Treppen zu prüfen, sofern diese in der Anlagenverantwortung der Bahn stehen. Bei benachbarter Umsetzung von Bahnsteigmaßnahmen und Projekten des Bahnhofsumfeldes (z.B. ZOB, Fahrradabstellanlage) ist auch eine gemeinschaftlich genutzte Dachfläche zu prüfen.

Zielbild: *Jede Bahnstation in Baden-Württemberg bietet allen Reisenden ausreichend Schutz gegen Nässe und Hitze und damit mehr Komfort gegenüber heute.*

---

[1] Klima-Sachverständigenrat Baden-Württemberg, 2023: Klimawandelbedingter Lufttemperaturanstieg in Baden-Württemberg seit 1881. Kurzpapier

1.4. Bike and Ride

Zur Beschleunigung der Verkehrswende setzt Baden-Württemberg auf ganzheitliche Ansätze einer vernetzten Mobilität, die sich nicht auf die Optimierung eines einzelnen Verkehrsmittels beschränken, sondern die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in den Blick nehmen. Für eine bessere Verknüpfung von öffentlichem Verkehr und Radverkehr sollen daher landesweit die Abstell- und Sicherungsmöglichkeiten für Fahrräder an Bahnhöfen so weiter ausgebaut werden, dass diese bis 2030 dem Standard gemäß B+R-Leitfaden-Baden-Württemberg entsprechen.

Standards und Prozessschritte im Einzelnen:

- Jede Kommune, die Baumaßnahmen im Umfeld des Bahnhofs durchführt oder deren Bahnhof von einer Maßnahme der Partner profitiert, bekommt als neuen Standard ein zwischen DB InfraGO und NVBW koordiniertes Beratungsangebot zur Planung, Finanzierung und Umsetzung von B+R-Anlagen. Hierzu bündeln die Partner (beim Land über die NVBW) das Beratungsangebot für die betreffenden Kommunen und benennt Ansprechpartner.

- Die Partner beginnen ferner streckenbezogen mit einer gezielten Beratung und gemeinsamen Umsetzung von Abstellanlagen mit den Anrainerkommunen der Stationen der Strecke.

- Ein Label zum fahrradfreundlichen Bahnhof wird entwickelt und umgesetzt. Dazu werden Mindest- und Zielstandards als Anforderung für die Bahnhofausstattung und die Umfeldgestaltung definiert.

- Ein Programm zur Umsetzung und Finanzierung von Fahrradstationen in Baden-Württemberg wird vom Land in Abstimmung mit der DB InfraGO entwickelt und umgesetzt.

- Zur vereinfachten Umsetzung von Radabstellanlagen erfolgt bei der DB InfraGO eine schnelle Flächenprüfung im Rahmen der bestehenden Bike+Ride Offensive.

Zielbild: *Jede Bahnstation in Baden-Württemberg hat ausreichend diebstahlsichere, wettergeschützte und in unmittelbarer Nähe zu den Gleisen gelegene Fahrradstellplätze.*

2. Finanzierung

Die Partner gehen davon aus, dass die zuvor beschriebenen verbesserten Ausstattungsstandards mit zusätzlichen Kosten in den einzelnen Stationsprojekten verbunden sein werden. Diese sind von der DB InfraGO frühzeitig vor Aufnahme der Planung abzuschätzen und zu erläutern. Alle Mehrkosten im Zusammenhang mit der Umsetzung der verbesserten Standards werden vollständig vom Land übernommen. Sollte auch eine Kommune an der Finanzierung des Projekts beteiligt sein, ist diese ebenfalls an den Mehrkosten entsprechend des für das Projekt gültigen Finanzierungsschlüssels zu beteiligen.

Neben den Investitionsmehrkosten trägt das Land ebenso die mit der Errichtung der Anlagen entstehenden Mehrkosten des laufenden Stationsbetriebs im Rahmen einer Ausgleichszahlung als auch die Ersatzinvestitionen nach Ablauf der Lebensdauer einer Anlage.

Von der vorstehenden Regelung zur Finanzierung wird nur dann abgewichen, wenn die Förderbedingungen des Bundes zum Beispiel im Rahmen der LuFV oder des BGVFG die

Finanzierung des definierten Maßnahmenumfangs, der damit zusammenhängen Betriebskosten und der Ersatzinvestition ermöglichen. Eine Doppelförderung ist zu jederzeit vollständig ausgeschlossen.

3. Verfahrenshinweise

Die zuvor definierten erweiterten Ausstattungsstandards für Stationen dienen den Partnern zur Vereinfachung der Abstimmungen der Projektdefinition und des anschließenden Planungsprozesses durch die Festlegung von Mindestschwellen in besonders relevanten Bereichen. Die Vereinbarung soll bei allen zukünftigen Projekten zur Anwendung kommen, die eine Station der EdB in Baden-Württemberg betreffen. In laufenden Projekten, in denen im Jahr 2025 der Planungsbeginn lag, sollen dieses Standards ebenfalls zur Anwendung kommen. Für Bike and Ride strebt das Land zudem ein gesondertes Programm an.

Die DB InfraGO prüft im Rahmen der Projektdefinition, ob und welche Ausprägung der zuvor genannten zusätzlichen Ausstattungsstandards projektspezifisch umgesetzt werden können und in welcher Höhe daraus Mehrkosten entstehen.

Die Partner treffen darauf aufbauend noch vor Beginn der Planung eine Entscheidung zur Berücksichtigung im weiteren Planungsprozess und schließen dazu jeweils eine projektspezifische Finanzierungsvereinbarung über die Lph. 1-9 sowie über den Ausgleich der Betriebskosten und die Übernahme der Ersatzinvestition ab. Alle weiteren Prozessschritte ergeben sich aus dem jeweiligen Planungs- und Finanzierungsvertrag.

4. Schlussbestimmungen

Die Partner gehen davon aus, dass eine Weiterentwicklung der Stationsausstattungsstandards im Rahmen des Konzepts der Zukunftsbahnhöfe durch die DB InfraGO erfolgt. Ferner ist von einer Fortschreibung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB InfraGO und dem Bund auszugehen. Sollten sich daraus Anpassungen in den Ausstattungsstandards sowie deren Finanzierung ergeben, sind diese zu berücksichtigen.

Die Finanzierung von zusätzlichen fahrgastbezogenen Stationsstandards bei den Stationen der EdB sind kein Präjudiz für zukünftige Finanzierungen in anderen Projekten und grundsätzlich von der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln des Landes abhängig.

Für das Land Baden-Württemberg:

Stuttgart, den 01.07.2025

Winfried Hermann, MdL
Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg

Für die DB InfraGO AG:

Stuttgart, den 01.07.2025

Dr. Philipp Nagl
Vorsitzender des Vorstands

Michael Groh
Leiter Regionalbereich Südwest