

## **Bericht des Freistaats Bayern**

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter  
der Länder (GKVS) am 29. März 2017 in Berlin und  
der Verkehrsministerkonferenz am 27./28. April 2017 in Hamburg

### **TOP 5.4 / TOP 5.2    Barrierefreier Ausbau von Stationen entlang von Bedarfsplanstrecken**

Im Rahmen der Finanzierung von Bedarfsplanprojekten ist die Modernisierung von Bahnhöfen entlang dieser Strecken (insbesondere barrierefreier Ausbau) nicht automatisch Bestandteil des Projekts. Lediglich wenn durch das Netzprojekt Bahnsteige angefasst werden müssen oder wenn es um Bahnsteige für den Schienenpersonenfernverkehr geht, ist der Bund bereit, für Bahnhöfe mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteiger die Barrierefreiheit zumindest für jene Bahnsteige herzustellen. Bis vor Kurzem musste insbesondere für Bahnhöfe unter 1.000 Ein- und Aussteiger, die vor einem Ausbau barrierefrei waren und durch den Ausbau diesen Status nicht mehr hatten (z.B. durch Erweiterung des Bahnhofs bei zusätzlichen Gleisen), in jedem Fall eine Einzelfallentscheidung durch den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt herbeigeführt werden, damit auch mit dem Ausbau diese Bahnhöfe barrierefrei blieben. Teilweise erfolgte die Finanzierung noch im Rahmen des Bedarfsplanprojekts, teilweise über andere Bundesmittel.

Inzwischen hat das BMVI erfreulicherweise eine Grundsatzentscheidung getroffen, dass im Rahmen der Realisierung von Ausbau- oder Neubaumaßnahmen des Bedarfsplans Schiene dafür Sorge zu tragen ist, dass sich dadurch die Stufenfreiheit in kleinen Verkehrsstationen nicht verschlechtert. Die damit einhergehenden Investitionen werden als Bestandteil des jeweiligen Bedarfsplanvorhabens vom Bund dann mitfinanziert, Die Herstellung der Stufenfreiheit an kleinen Stationen soll nun immer dann im Zuge der Ausbau- oder Neubaumaßnahmen des Bedarfsplans Schiene erfolgen, wenn schon bislang eine Stufenfreiheit bestanden hat oder aber ein nachgewiesener Bedarfschwerpunkt im näheren Umfeld besteht. Dabei wird jedoch eine Übernahme etwaiger negativer Betriebskosten durch die Länder bzw. SPNV-Aufgabenträger via Stationspreissystem oder eines Wirtschaftlichkeitsausgleichs erwartet

Diese Grundsatzentscheidung sollte bereits sehr viele zusätzliche Fälle abdecken, vor allem wenn der Bund eine ähnlich weite Interpretationsstrategie zulässt wie er sie im Rahmen des ZIP-Teilprogramm für den barrierefreien Ausbau von kleinen Bahnhöfen unter 1.000 Ein- und Aussteigern gefahren hat. Es wäre aus Sicht der Länder aber sinnvoll, eine Gewährleistung des barrierefreien (nicht nur stufenfreien) Ausbaus aller Bahnhöfe und Haltepunkte entlang von Bedarfsplanmaßnahmen mit Finanzierung aus dem jeweiligen Bedarfsplanprojekt zu implementieren. Zum einen ginge man dann diffizilen Interpretationsauslegungen hinsichtlich der Aspekte „Nähe“ und „Bedarfsschwerpunkt“ aus dem Weg und würde damit sicherstellen, dass auch die Bahnsteige die passende Höhe bekämen. Zum anderen erscheint es insbesondere im Zuge besserer Akzeptanz für die Realisierung von Großprojekten und dadurch schnellerer Realisierung zielführend, direkten Nutzen für die Regionen / Orte zu generieren, die am meisten unter den Baubelastungen leiden bzw. durch den Ausbau bzw. Neubau später dann zusätzlich den Belastungen von Mehrverkehren insbesondere des Schienengüterverkehrs ausgesetzt sind.