
Bericht

des Arbeitskreises Bahnpolitik

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter
der Länder (GKVS) am 12./13. September 2018 in Erfurt

und zur Verkehrsministerkonferenz am 18./19. Oktober 2018 in Hamburg

TOP 5.7 / Ausbau der Stationsinfrastruktur

TOP 5.8

Die Länder begrüßen die angekündigten Fördervorhaben des Bundes für Bahnhöfe. Die im Koalitionsvertrag genannten Programme sollten rasch ausgearbeitet werden. Insbesondere die Förderung von Barrierefreiheit an Bahnhöfen sollte schnell gestartet werden. Die Unsicherheit über den Start und die Ausgestaltung der Programme hemmen beispielsweise eine nahtlose Fortsetzung von Projekten, die im ZIP-Planungsvorrat schon bis zum Baurecht beplant wurden. Ausdrücklich begrüßt wird das Vorhaben, neben Empfangsgebäuden auch Bahnanlagen und das Bahnhofsumfeld zu fördern. Bei den Empfangsgebäuden sollte grundsätzlich auch ein Neubau förderfähig werden.

Die Förderprogramme sollten so ausgestaltet sein, dass sie grundsätzlich auch für Stationen mit unter 1000 Reisenden täglich eingesetzt werden können.

Die VMK begrüßt ausdrücklich, dass sich der Bund im Koalitionsvertrag insbesondere zur Unterstützung der Verlagerung von Pendlerverkehren auf die Schiene durch die Förderung des Ausbaus im Bereich Park & Ride bekennt. Eine Förderung mit Bundesmitteln wird hier begrüßt.

In der Praxis scheitern kommunale Projekte oft an den Forderungen der Unternehmen der Deutschen Bahn im Rahmen der Bereitstellung von Flächen. Wenn beispielsweise ein mehrstöckiges Parkdeck entstehen soll, kann dies nicht auf Grundlage einer durch die Deutsche Bahn jährlich kündbaren Gestattung erfolgen. Wenn die Deutsche Bahn

ausnahmsweise bereit ist, die Flächen endgültig zu veräußern, verlangt sie in der Regel die Übertragung zum Marktpreis. Gerade dort wo Park & Ride-Anlagen in Verdichtungsräumen besonders dringend benötigt werden, führt dies zum Teil zu untragbaren Kosten für das Projekt.

Insbesondere bei Stationsausbaumaßnahmen und vor allem beim barrierefreien Ausbau treten weit über dem Durchschnitt liegende Kostensteigerungen von teilweise über 100 % auf. Teilweise werden gar keine Angebote durch die Bauwirtschaft abgegeben, zumal es sich dabei oft um kleinere Aufträge handelt. Eine der Folgen davon ist - in Kombination mit Engpässen bei der Bearbeitung durch die Behörden (z.B. EBA) - eine oft verzögerte Realisierung. Insbesondere bei zeitlich befristeten Programmen wirkt sich dies negativ auf die vereinbarte Parität aus. Es kann sogar die Umsetzung im Programm bedroht sein, wenn sich die Fertigstellung über die Befristung hinauszieht.

Gemäß Sachstand Frühjahr 2018 war bei dem zeitlich befristeten Barrierefreiheitsprogramm für Verkehrsstationen mit weniger als 1.000 Ein- und Aussteigern im Rahmen des ZIP – aggregiert über alle Projekte im Bundesgebiet – der seitens des Bundes noch mögliche Puffer zur Parität bei 4 Prozentpunkten gelegen, bei einzelnen Ländern lag schon damals der aufzubringende Landesanteil über 50 %. Seitdem haben sich bereits weitere Entwicklungen bei den Projekten ergeben, die weitere Finanzierungsverschiebungen zulasten der Länder bewirken. Es ist eine Fortsetzung dieser Entwicklung zu erwarten, zumal in den später zu realisierenden und damit de facto vom Länderanteil zu finanzierenden Projekten aufgrund der fehlenden Planungstiefe und noch nicht erfolgten Ausschreibungen die derzeitige Marktsituation noch nicht einberechnet ist. Mit einer kurzfristigen Änderung der Marktsituation ist nach aktueller Einschätzung nicht zu rechnen – eher ist das Gegenteil der Fall.

Nachdem dieses Programm durch die Kofinanzierung und die vereinbarte Parität stets einen „Geist des Miteinanders“ zwischen Ländern und Bund geatmet hat, sollte weitere Spielräume im Programm geschaffen werden, damit zumindest die zugesagten Projekte realisiert werden können, möglichst mit der zu Programmbeginn zugrunde gelegten paritätischen Finanzierung. Als mögliche Ansatzpunkte sehen die Länder u.a. das Wegfallen der 18-%-Schranke bei der Anerkennung von Planungskosten analog zur Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung, die Möglichkeit des Einsatzes von Bundesmitteln auch noch in 2019 und die Fristerweiterung für die Realisierung auf zumindest das Jahr 2021.