



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Jürgen Mistol**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 24.01.2014

### Barrierefreies Angebot im Oberpfälzer Schienenverkehr

Ich frage die Staatsregierung:

1. Laut Antwort der Staatsregierung vom 21.08.2006 (15/6243) sollten die Bahnhöfe in Schwandorf, Weiden und Amberg prioritär barrierefrei ausgebaut werden, warum ist dies bis heute nicht geschehen?
  - a) Bis wann ist der barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe Schwandorf, Weiden und Amberg geplant?
  - b) Wie verträgt sich dieser bisher nicht stattgefundenen barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe mit dem Ziel der Staatsregierung „Barrierefreies Bayern 2023“?
  - c) Wie soll das Ziel „Barrierefreies Bayern 2023“ in die Realität umgesetzt werden, wenn der prioritäre barrierefreie Ausbau der genannten Bahnhöfe über sieben Jahre nicht stattgefunden hat?
2. Welche Züge, die an Bahnhöfen in der Oberpfalz halten, sind nicht barrierefrei, sodass Fahrgäste Servicepersonal benötigen, obwohl die Station barrierefrei ausgebaut ist?
  - a) Betrifft dies Züge, die von der BEG bestellt wurden, und wenn ja, welche?
  - b) Fand das Kriterium „Barrierefreiheit“ jeweils in den Ausschreibungen Berücksichtigung?
  - c) Bis wann wird in der Oberpfalz ausschließlich barrierefreies Wagenmaterial eingesetzt werden?
3. Bis wann ist mit einem barrierefreien Ausbau der weiteren noch nicht barrierefreien Schienenthalpunkte in der Oberpfalz zu rechnen?
  - a) Gibt es hierzu bereits konkrete Planungen?
  - b) Mit welchen Kosten ist zu rechnen, bis alle Bahnstationen in der Oberpfalz barrierefrei ausgebaut sind?

## Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr  
vom 06.03.2014

1. Laut Antwort der Staatsregierung vom 21.08.2006 (15/6243) sollten die Bahnhöfe in Schwandorf, Weiden und Amberg prioritär barrierefrei ausgebaut werden, warum ist dies bis heute nicht geschehen?
  - a) Bis wann ist der barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe Schwandorf, Weiden und Amberg geplant?

- b) Wie verträgt sich dieser bisher nicht stattgefundenen barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe mit dem Ziel der Staatsregierung „Barrierefreies Bayern 2023“?
- c) Wie soll das Ziel „Barrierefreies Bayern 2023“ in die Realität umgesetzt werden, wenn der prioritäre barrierefreie Ausbau der genannten Bahnhöfe über sieben Jahre nicht stattgefunden hat?

Die Fragen werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verkehrsstationen stehen im Eigentum der DB Station & Service AG. Sie ist daher für die Planung und Ausführung des barrierefreien Ausbaus zuständig. Die Finanzierung liegt gemäß Art. 87 e Abs. 4 GG in der Verantwortung des Bundes.

Der Freistaat Bayern kann den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen nicht in Aussicht stellen, solange die Finanzierung durch die DB AG nicht gesichert ist. Auch in der erwähnten Antwort der Bayerischen Staatsregierung vom 31.07.2006 (Drs. 15/6243) wird der barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe in Schwandorf, Weiden und Amberg nicht in Aussicht gestellt.

Im Rahmen des vom Ministerrat beschlossenen Ausbauprogramms „Bayernpaket 2013–2018“ wird der Freistaat Bayern weiterhin den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen in Bayern unterstützen. In diesem Paket werden mit einem Mitteleinsatz von rund 60 Mio. Euro in ganz Bayern 26 Bahnhöfe barrierefrei ausgebaut sowie Planungen für den barrierefreien Ausbau weiterer 5 Stationen finanziert. Außerhalb des S-Bahnbereiches konnten entsprechend der grundgesetzlich vorgegebenen Aufgabenverteilung nur Maßnahmen aufgenommen werden, für die die Grundfinanzierung durch den Bund gesichert und die in der mittelfristigen Finanzplanung der DB Station & Service AG enthalten sind. Bei den Kriterien zur Projektauswahl von DB Station & Service AG werden u. a. der bauliche Zustand und notwendige Instandhaltungsmaßnahmen sowie das Fahrgastaufkommen berücksichtigt. Die Platzierung der Maßnahmen unterliegt einem bundesweiten Ranking; es wird hier nicht nach Regionen/Regierungsbezirken unterschieden. Die Bahnhöfe in Schwandorf, Weiden und Amberg konnten dabei nicht berücksichtigt werden.

Entsprechend der Regierungserklärung von Herrn Ministerpräsident Horst Seehofer vom 12.11.2013 beabsichtigt die Bayerische Staatsregierung, ein „Sonderinvestitionsprogramm Bayern 2023“ für die barrierefreie Ausgestaltung des öffentlichen Raumes und des ÖPNV aufzulegen. Die erforderlichen Mittel für die baulichen Maßnahmen sollen ab dem Doppelhaushalt 2015/2016 angemeldet werden. Zur konkreten Ausgestaltung dieses Programms gibt es noch keine Festlegungen.

2. Welche Züge, die an Bahnhöfen in der Oberpfalz halten, sind nicht barrierefrei, sodass Fahrgäste Servicepersonal benötigen, obwohl die Station barrierefrei ausgebaut ist?
  - a) Betrifft dies Züge, die von der BEG bestellt wur-

den, und wenn ja, welche?

**b) Fand das Kriterium „Barrierefreiheit“ jeweils in den Ausschreibungen Berücksichtigung?**

**c) Bis wann wird in der Oberpfalz ausschließlich barrierefreies Wagenmaterial eingesetzt werden?**

Die Fragen werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei allen Zugleistungen in der Oberpfalz, die bereits mit Neufahrzeugen im Wettbewerb vergeben wurden, hat das Kriterium der Barrierefreiheit in den Ausschreibungen Berücksichtigung gefunden. Dementsprechend verkehren auf diesen Linien seit bzw. ab Inbetriebnahme mit einer Ausnahme („alex“) ausschließlich barrierefreie Niederflurfahrzeuge:

Linien	Wettbewerbsprojekt Verkehrsunternehmen)	Inbetriebnahme	Anmerkung
Regensburg – Schwandorf – Weiden – Marktredwitz	Regensburg – Hof (Vogtlandbahn)	2001	
München – Regensburg – Hof/Prag (Expresszüge)	IR 25-Ersatz Nord (Regentalbahn, „alex“)	2007	heute auf der Relation München – Regensburg – Hof jeweils ein Doppelstockwagen mit Niederflureinstieg; auf dem Linienast nach Prag ein Wagen mit mechanischer Klapprampe, die vom Zugpersonal angelegt wird
Neumarkt – Regensburg – Plattling, Landshut – Regensburg – Ingolstadt – Ulm	E-Netz Regensburg mit Donautalbahn (agilis)	2010	
Weiden – Bayreuth, Kirchenlaibach – Marktredwitz – Hof	D-Netz Oberfranken (agilis)	2011	
Schwandorf – Furth im Wald, Cham – Lam, Cham – Waldmünchen	Regionalzüge Ostbayern – Teilnetz Oberpfalzbahn – (Regentalbahn)	12/2014	bereits heute überwiegend barrierefreie Fahrzeuge

Die noch nicht ausgeschriebenen Zugleistungen in der Oberpfalz sind nur teilweise barrierefrei. Bei laufenden bzw. künftigen Ausschreibungen findet das Kriterium der Barrierefreiheit Berücksichtigung:

Linien	Wettbewerbsprojekt	Inbetriebnahme	Anmerkung
Nürnberg – Neumarkt (S-Bahn)	S-Bahn Nürnberg	vsl. 12/2018	bereits heute vollständig barrierefrei
Expressverkehr München – Regensburg – Nürnberg	Ringzug Ost	vsl. 12/2023	heute Doppelstockwagen mit Niederflureinstieg mindestens im Steuerwagen, einzelne Züge ohne Niederflureinstieg

Im Neigetechnetz in der Oberpfalz werden nicht barrierefreie Neigetechfahrzeuge eingesetzt. Da derzeit keine geeigneten barrierefreien Neigetechfahrzeuge auf dem Markt sind, muss über den in künftigen Ausschreibungen geforderten Fahrzeugeinsatz noch entschieden werden:

Linien	Wettbewerbsprojekt	Inbetriebnahme	Anmerkung
Expressverkehr München – Regensburg – Hof / Furth im Wald	IR 25 Nord	vsl. 12/2020	vsl. Ausschreibung mit barrierefreien Fahrzeugen ohne Neigetech
Expressverkehr Nürnberg – Weiden – Neustadt (Waldnaab), Nürnberg – Schwandorf – Regensburg / Furth im Wald, Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Cheb (Eger)	RSO	vsl. 12/2023	

**3. Bis wann ist mit einem barrierefreien Ausbau der weiteren noch nicht barrierefreien Schienenhaltunkte in der Oberpfalz zu rechnen?**

**a) Gibt es hierzu bereits konkrete Planungen?**

Es gibt derzeit keine konkreten Planungen für den barrierefreien Ausbau aller Schienenhaltunkte im Regierungsbezirk Oberpfalz

**b) Mit welchen Kosten ist zu rechnen, bis alle Bahnhaltunkte in der Oberpfalz barrierefrei ausgebaut sind?**

Die Kostenermittlung setzt konkrete Planungen voraus. Die Kosten sind derzeit nicht bekannt.