

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Sattelberger,
Dr. Christian Jung, Frank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/24057 –**

Zustand der Bürklein-Bahnhöfe in Bayern mit dem Schwerpunkt auf dem Starnberger Seebahnhof

Vorbemerkung der Fragesteller

Georg Friedrich Christian Bürklein (1813 bis 1872) war ein deutscher Architekt und bayerischer Baubeamter. Als Königlicher Baurat war Bürklein für zahlreiche Bauprojekte in Bayern verantwortlich, darunter auch für das Maximilianeum und die Maximilianstraße in München sowie zahlreiche bayerische Bahnhöfe u. a. in Würzburg, Augsburg und Starnberg. Mit der Kleinen Anfrage möchte die Fraktion der FDP den aktuellen Sanierungsstand der historischen Bürklein-Bahnhöfe in Bayern erfragen. Dabei legen wir den Fokus auf den denkmalgeschützten Starnberger Bürklein-Seebahnhof, der aus dem Jahr 1854 stammt.

Der Blick von Starnbergs Bürklein-Seebahnhof in Richtung Zugspitze ist einzigartig. Der Bahnhof selbst ist nach Ansicht der Fragesteller leider ein Schandfleck für die Stadt Starnberg und die Deutsche Bahn AG. Es fehlt seit ca. neun Jahren ein Dach, und der Bahnhof ist nicht barrierefrei.

Hintergrund dieses unhaltbaren Zustandes ist ein alter Vertrag zwischen der Stadt Starnberg und der Deutschen Bahn AG über die Umgestaltung der Bahnanlagen in Starnberg aus dem Jahre 1987. Dieser Vertrag ist der Öffentlichkeit nicht zugänglich. Eine Mediation mit den Vertretern der Deutschen Bahn AG und der Stadt Starnberg über das weitere Vorgehen ist im Sommer 2019 gescheitert. 2017 bis 2019 fand ein umfangreiches, erfolgloses Mediationsverfahren zwischen der Stadt Starnberg und der Deutschen Bahn statt. Im Jahr 2019 forderte die Starnberger Bürgerversammlung die Offenlegung der Mediationsunterlagen.

Die Bahn hat inzwischen Klage gegen die Stadt Starnberg in Höhe von 170 Mio. Euro erhoben. Die Klärung dieser Streitigkeit und die sich ggf. daraus ergebenden Planungs-, Genehmigungs- und Bauverfahren werden wohl noch bis zu 20 Jahre auf sich warten lassen bzw. andauern.

Mit der im Januar 2020 gestarteten Onlinepetition „Dach und Aufzug für Deutschlands ‚schönsten‘ Seebahnhof!“ haben bereits über 500 Bürgerinnen und Bürger die Forderung nach einer kurzfristigen Lösung für den Starnberger Bürklein-Seebahnhof unterstützt.

1. Welche Bahnhöfe wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Bayern von Georg Friedrich Christian Bürklein gestaltet und können als Bürklein-Bahnhöfe angesehen werden?
Wann wurden diese Bahnhöfe fertiggestellt?
2. Welche dieser Bürklein-Bahnhöfe sind nach Kenntnis der Bundesregierung heute noch existent?
Welche stehen unter Denkmalschutz?
3. Welche dieser Bahnhöfe haben ein Dach und sind barrierefrei, und wie ist diese Barrierefreiheit im Einzelnen ausgestaltet?
4. Welche dieser Bahnhöfe haben nach Kenntnis der Bundesregierung kein Dach und/oder sind nicht barrierefrei?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Deutschen Bahn AG (DB AG) und der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

5. Seit wann hat der Sarnberger Bürklein-Seebahnhof nach Kenntnis der Bundesregierung kein Dach mehr?

Nach Auskunft der DB AG wurden die Dächer auf den Bahnsteigen im Jahr 2011 aufgrund der fehlenden Tragfähigkeit der denkmalgeschützten Stützen zurückgebaut.

6. Gilt nach Kenntnis der Bundesregierung unabhängig von der Zuständigkeit des Freistaats Bayern die Regelung des § 8 III 3 des Personenbeförderungsgesetzes, nach dem für den öffentlichen Personennahverkehr bis 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden soll, auch für den Sarnberger Bürklein-Seebahnhof?

Für Verkehrsstationen der Eisenbahnen des Bundes gilt die Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung und nicht das Personenbeförderungsgesetz.

7. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Planungen bezüglich der Erneuerung des Sarnberger Bürklein-Seebahnhofs?
Wenn ja, wie schauen diese Planungen aus?
Wenn nein, warum gibt es keine Planungen?
8. Welche Fördermöglichkeiten gibt es aus Sicht der Bundesregierung, um dem Sarnberger Bürklein-Seebahnhof wieder ein Dach zu geben und ihn barrierefrei auszubauen?
10. Mit welchen Kosten ist bei der Herstellung eines Daches am Sarnberger Bürklein-Seebahnhofs zu rechnen?
Welche Kosten würden für die Installation von Aufzügen am Sarnberger Bürklein-Seebahnhof entstehen?

16. Warum und unter welchen Annahmen hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur seine Zustimmung zum Vertrag zwischen der Stadt Starnberg und der Deutschen Bundesbahn vom 23. Januar 1987 erteilt?

Die Fragen 7, 8, 10 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG liegt die Planungsverpflichtung gemäß dem Vertrag zwischen der Stadt Starnberg und der DB AG über die Umgestaltung der Bahnanlagen in Starnberg aus dem Jahre 1987 bei der Stadt Starnberg. Nach Bundesbahngesetz war die Genehmigung durch das damalige Bundesministerium des Verkehrs zum Abschluss des Vertrages erforderlich.

Aufgrund der vertraglichen Konstellationen mit der Stadt Starnberg sind derzeit die Voraussetzungen für eine Förderung aus Bundes- und Landesmitteln beim Starnberger Seebahnhof nicht gegeben.

9. Wieviel Zuschüsse des Bundes erhält die Deutsche Bahn AG im Jahr 2020 und in den folgenden Jahren für den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen?

Wäre die Deutsche Bahn AG aus Sicht der Bundesregierung finanziell in der Lage, die Sanierung des Starnberger Bürklein-Seebahnhofs zu stemmen?

Die Herstellung der Barrierefreiheit an Bahnhöfen ist ein wichtiges Anliegen der Bundesregierung. Der Bund stellt mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) im Zeitraum von 2020 bis 2029 der DB Station&Service AG im Durchschnitt jährlich mindestens 200 Mio. Euro für Ersatzinvestitionen in abgängige Anlagen zur Verfügung. Von den Mitteln gemäß Bundes-schienenwegeausbaugesetz für Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen in die Schienenwege im Rahmen der LuFV III sind 20 Prozent für Investitionsmaßnahmen in den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu verwenden. Zusätzlich stehen gemäß Anlage 8.7 zur LuFV III Bundesmittel in Höhe von 2,8 Mrd. Euro für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen des SPNV über die gesamte Laufzeit der LuFV III zur Verfügung. Mit diesen Mitteln können die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH in Abstimmung mit den Ländern ohne weitere Beteiligung des Bundes Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit finanzieren.

Im Zusatzbedarf der LuFV III stehen darüber hinaus für die Aufhöhung von Bahnsteigen < 38 cm Bahnsteighöhe für die Jahre 2020 bis 2024 pro Jahr 105 Mio. Euro bereit.

Für die Jahre 2019 bis 2026 sind für die bauliche Fertigstellung des im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms der Bundesregierung von 2016 bis 2018 angelegten Planungsvorrates Barrierefreiheit insgesamt ca. 330 Mio. Euro vorgesehen.

Schließlich beinhaltet die Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen im Rahmen des „Tausend-Bahnhöfe-Förderprogramms“ die Herstellung der Barrierefreiheit an Verkehrsstationen zwischen ca. 1.000 und bis zu ca. 4.000 Reisenden/Tag. Das Programm hat eine Laufzeit von 2020 bis 2027 und umfasst ein Finanzierungsvolumen von ca. 280 Mio. Euro von Bund und den jeweiligen Ländern. Der Bundesanteil beträgt 140 Mio. Euro.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 6 und 56 auf Bundestagsdrucksache 19/18841 verwiesen.

Zur Finanzierungsfähigkeit der Sanierung und Plänen der DB AG liegen der Bundesregierung keine eigenen Kenntnisse vor.

11. Teilt die Bundesregierung die mit Schreiben vom 21. August 2020 des Konzernbevollmächtigten der Bahn für den Freistaat Bayern, Klaus-Dieter Josel, in Bezug auf den Sarnberger Bürklein-Seebahnhof mitgeteilte Position, „dass bis zur Klärung des [...] juristischen Sachverhaltes kein barrierefreier Ausbau sowie weitere bauliche Maßnahmen erfolgen können“?
Und wenn nein, warum nicht?
12. Steht dieser „juristische Sachverhalt“ aus Sicht der Bundesregierung einer kurzfristigen Lösung (Herstellung von Dach und Barrierefreiheit) am Sarnberger Bürklein-Seebahnhof entgegen?
13. Gab es im Jahr 2020 Gespräche zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und weiteren Personen bezüglich des Sarnberger Bürklein-Seebahnhofs?
14. Wie bewertet die Bundesregierung die Umsetzbarkeit einer „kurzfristigen Lösung“ auf Basis des Entwurfs der Wörsching Ingenieure GmbH, der am 12. Oktober 2020 dem Konzernbevollmächtigten der Bahn für den Freistaat Bayern, Klaus-Dieter Josel, zur Kenntnis gebracht wurde?
21. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, den unhaltbaren Zustand am Sarnberger Bürklein-Seebahnhof zeitnah zu lösen, und wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 11 bis 14 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung kommentiert keine laufenden juristischen Verfahren.

15. Warum ist der Vertrag zwischen der Stadt Sarnberg und der Deutschen Bundesbahn vom 23. Januar 1987 mit seinen Ergänzungen nicht öffentlich zugänglich?
17. Bestehen aus Sicht der Bundesregierung rechtliche Bedenken dagegen, dass die Unterlagen dieser Mediation der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden?

Die Fragen 15 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG sind die Unterlagen der Mediation gemäß den Vereinbarungen der Stadt Sarnberg mit der DB AG zur Durchführung des Verfahrens unter Androhung einer Vertragsstrafe vertraulich.

18. Ist die im Vertrag zwischen der Stadt Sarnberg und der Deutschen Bundesbahn vom 23. Januar 1987 angelegte Gleisverlegung im Bereich des Sarnberger Bürklein-Seebahnhofs endgültig ad acta gelegt?

Nach Auskunft der DB AG nein.

19. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen der Sanierung des Starnberger Bürklein-Seebahnhofs und der zweiten Stammstrecke in München?

Gibt es hier Synergieeffekte oder Abhängigkeiten?

Nach Auskunft der DB AG gibt es keine Abhängigkeiten und Synergieeffekte.

20. Sind der Bundesregierung weitere Verträge zwischen einer Kommune und der Deutschen Bundesbahn/Bahn AG bekannt, durch die die Kommune zum Träger des Vorhabens zur Umgestaltung der Bahnanlagen wurde und sich zur Übernahme der kompletten Finanzierung verpflichtet hat?

Der Bundesregierung sind keine weiteren Verträge bekannt.

