

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Görke, Luigi Pantisano, Doris Achelwilm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke
– Drucksache 21/532 –**

Modernisierung des Bahnhofs Calau – Niederlausitz**Vorbemerkung der Fragesteller**

Der Bahnhof in Calau ist Teil des Schienennetzes in der Lausitz. Er ist Drehkreuz der Bahnlinien Dessau – Berlin – Senftenberg und Frankfurt/Oder – Cottbus – Leipzig und wird daher von sehr vielen Menschen genutzt, die den Bahnverkehr auch für den Weg zur Arbeit in Anspruch nehmen müssen.

Seit 1990 hat sich nach Kenntnis der Fragestellenden das Erscheinungsbild des Bahnhofs und seiner Anlagen kaum verändert. Die Anlagen sind gleich belassen worden und einzig die Anzeigentafeln, auf denen die Verspätungen oder Veränderungen im Bahnbetrieb angezeigt werden sowie der Fahrkartenautomat sind als Neuerungen zu werten. Das Bahnhofsgebäude ist an private Hände verkauft und geschlossen, sanitäre Anlagen existieren im Umfeld nicht, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind nicht ausreichend. Der Tunnel, der die Bahnsteige miteinander verbindet, ist nach Erfahrung der Fragestellenden immer wieder Mittelpunkt von Graffiti-Verzierungen und dient als Ort für die Notdurft. Die Auf- und Abstiege über den Tunnel, um die anderen Bahnsteige (2, 3 und 4) zu erreichen, sind für Menschen mit Kinderwagen, ältere Menschen und deren Gepäck sowie Menschen mit Behinderungen aus Sicht der Fragestellenden eine Herausforderung bzw. ohne fremde Hilfe einfach nicht möglich.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat eine Plangenehmigung für den Umbau des Bahnhofs erarbeitet, die den sofortigen Beginn von Baumaßnahmen ermöglicht (Az. 511ppi/096-2301#006 vom 12. September 2023). Schon im November 2022 hatte die Deutsche Bahn AG (DB AG) jedoch darüber informiert, das Vorhaben Modernisierung der Verkehrsstation Bahnhof Calau in die Jahre 2030 bis 2031 zu verschieben. Grund der Verschiebung sind laut Presseberichten fehlende finanzielle Mittel aus dem Sonderprogramm „Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen“ (FABB) des Bundes für den Zeitraum von 2019 bis 2026 (www.lf-online.de/lausitz/luebbe/nau/bahnhof-in-calau-umbau-auf-2030-verschoben_-das-sind-die-gruende-de-r-deutschen-bahn-70008259.html).

1. Wird nach Planung der Bundesregierung das Sonderprogramm „Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen“ über das Jahr 2026 hinaus verlängert?

Die DB InfraGO AG hat Laufzeitverlängerungen der Finanzierungsvereinbarungen beantragt.

2. Ist vonseiten der Bundesregierung bei der FABB eine Evaluierung geplant, um die Finanzierung von notwendigen Sekundärmaßnahmen in der Zukunft zu berücksichtigen, und wenn ja, bis wann, und durch wen?

Eine Fortführung der aktuellen Förderpraxis, die eine ganzheitliche Modernisierung auf Grund der kleinteiligen und vielfältigen Förderlandschaft nur mit einem hohen Koordinierungsaufwand für wenige Standorte ermöglicht, soll nicht erfolgen, da damit der Substanzverlust für die meisten Standorte weiter fortschreitet und eine zukunftsgerechte Instandsetzung und Instandhaltung nicht möglich ist.

Daher sollen der Bestandsersatz in Verkehrsstationen und Inhalte der Sonderfinanzierungsprogramme mit dem Ziel der ganzheitlichen Bahnhofserneuerung inklusive Empfangsgebäuden im Rahmen einer neuen Leistungsvereinbarung (LV InfraGO) mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Bestandsnetzfinanzierung gebündelt werden.

3. Wie viel Geld stand insgesamt nach Kenntnis der Bundesregierung für die FABB zur Verfügung?
4. In welcher Größenordnung erfolgte nach Kenntnis der Bundesregierung die Inanspruchnahme der FABB von 2019 bis 2024 (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt die Zahl der Anträge und jeweils die Höhe der bewilligten Mittel angeben)?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Jahr	Bewilligte Mittel	Abgerufene Mittel	Anzahl Anträge
2019	10 Mio. Euro	5,9 Mio. Euro	1
2020	30 Mio. Euro	7,747 Mio. Euro	27
2021	60 Mio. Euro	20,413 Mio. Euro	40
2022	117,479 Mio. Euro	32,041 Mio. Euro	55
2023	132,242 Mio. Euro	44,639 Mio. Euro	39
2024	133 Mio. Euro	39,593 Mio. Euro	99

5. Wie viel finanzielle Mittel stehen nach Kenntnis der Bundesregierung für die Jahre 2025 und 2026 aus der FABB noch zur Verfügung (bitte nach Jahren trennen und Gesamtsumme nennen)?

Für das Jahr 2025 stehen im Rahmen der FABB 281,584 Mio. Euro zur Verfügung. Für 2026 stehen bewilligte Mittel in Höhe von 61,366 Mio. Euro zur Verfügung. Es ergibt sich eine Gesamtsumme von 342,95 Mio. Euro.

6. Nach welchen Kriterien erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung die Bewilligung von finanziellen Mitteln aus der FABB?

Die Bewilligung von finanziellen Mitteln erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) auf Grundlage der im Bundeshaushalt zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen. Technische Grundlage der Bewilligung des EBA ist das „Handbuch zur Antrags- und Verwendungsprüfung (AVP 2018)“ sowie die Ausführungsvereinbarungen (AV), welche die Zuwendungsfähigkeitskriterien des AVP 2018 aktualisieren.

Sobald ein Antrag auf Bewilligung finanzieller Mittel eingeht, wird durch das EBA auf Basis der genannten Grundlagen geprüft, ob die Maßnahmeförderfähig ist. Sofern die Prüfung für die zuständige Antragsbearbeiterin bzw. Antragsbearbeiter eindeutig nachvollziehbar ist und keine weiteren Rückfragen bestehen, kann eine Freigabe der Mittel grundsätzlich erfolgen.

Die Förderkriterien sind zwischen dem BMV, dem EBA und der DB InfraGO AG abgestimmt. Sonderregelungen in den einzelnen Finanzierungsvereinbarungen haben jedoch generell Vorrang.

7. Welche Rolle spielen nach Kenntnis der Bundesregierung die Bundesländer bei der Bewilligung von Anträgen aus den jeweiligen Bundesländern im Rahmen der FABB?

Der beschleunigten Herstellung der Barrierefreiheit an kleinen und mittleren Verkehrsstationen (FABB Säule 2) liegt eine Komplementärfinanzierung von Bund in Ländern in Höhe von jeweils 140 Mio. Euro zugrunde. Eine Mittelfreigabe für eine Maßnahme in einem Land kann vom EBA erst erteilt werden, wenn diesem der wirksam abgeschlossene Vertrag für die Komplementärfinanzierung zwischen der DB InfraGO AG und dem Land vorliegt, wobei eine zwischen den Vertragsparteien abgestimmte Maßnahmenliste Vertragsbestandteil ist.

8. Liegt nach Kenntnis der Bundesregierung zur Entscheidung der DB AG zur Verschiebung der Modernisierung der Verkehrsstation Calau eine Stellungnahme des Landes Brandenburg vor, und wenn ja, mit welchem Inhalt?

Nein.

9. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Finanzierungslücke für Sekundärmaßnahmen, die nicht mit der FABB abgedeckt sind, durch andere Programme zu schließen (bitte Programme benennen)?

Die DB InfraGO AG ist unternehmerisch eigenverantwortlich für den Erhalt sowie die Ersatzinvestitionen in ihren Anlagen. Der Bund stellt mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) im Rahmen der notwendigen Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsmaßnahmen Baukostenzuschüsse zur Verfügung und schafft somit die wesentlichen finanziellen Voraussetzungen der Umsetzung. Zusätzliche Programme für eine beschleunigte Umsetzung sind seitens der Bundesregierung derzeit nicht geplant.

10. Für welchen Zeitraum gilt nach Kenntnis der Bundesregierung die Plangenehmigung des Eisenbahn-Bundesamts für den Bahnhof Calau (Az. 511ppi/096-2301#006 vom 12. September 2023)?

Die Plangenehmigung gilt 10 Jahre ab Unanfechtbarkeit. Vor Ablauf der 10 Jahre hat die DB AG die Möglichkeit, die Geltung der Plangenehmigung um höchstens fünf Jahre zu verlängern.

11. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung für das zeitlich verschobene Vorhaben beim Bahnhof Calau eine neue Plangenehmigung erforderlich?

Beginnt die Deutsche Bahn AG bis zum Haushaltsjahr 2033 nicht mit der Umsetzung des Vorhabens und stellt keinen Antrag auf Verlängerung der bestehenden Plangenehmigung, wäre ab 2033 eine neue Plangenehmigung erforderlich. Sollte die Deutsche Bahn AG im Haushaltsjahr 2033 einen Verlängerungsantrag stellen, jedoch bis 2038 nicht mit der Baudurchführung beginnen, müsste anschließend eine neue Plangenehmigung beantragt werden.

12. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit einem Start und bis wann mit einem definitiven Abschluss der Bau- bzw. Modernisierungsmaßnahme am Bahnhof Calau?

Die DB InfraGO AG prüft derzeit, ob eine frühere Umsetzung möglich ist. Ein konkretes Datum kann derzeit nicht genannt werden.

13. Inwieweit sieht sich nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG in der Verantwortung, zusammen mit der Stadt Calau eine Zwischenlösung für Toiletten am Bahnhof Calau anzustreben, weil nach Auffassung der Fragestellenden das Fahrgastaufkommen weiter steigen wird und der Tunnel immer wieder Ort von Verunreinigungen ist?

Die Kommune plant derzeit Maßnahmen im Bahnhofsumfeld, u. a. die Erneuerung der Bahnhofstraße sowie die Errichtung neuer P&R-Anlagen und Bushaltestellen. erfolgen. Nach Kenntnisstand der DB AG werden voraussichtlich öffentliche Toiletten bereitgestellt.

14. Sieht sich nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG grundsätzlich in der Verantwortung, Zwischenlösungen für den barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen in Calau zu realisieren?

Laut Auskunft der DB AG stehen nach dem Planungsstand im vergangenen Jahr keine neuen Kapazitäten für Streckensperrungen (sogenannte Sperrpausen) vor 2030 zur Verfügung – unter anderem, weil die stark befahrene Strecke durch den Umbau des Knotens Cottbus und des Bahnhofs Köpenick bereits stark eingeschränkt werde.