

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 3615

der Abgeordneten Carla Kniestedt (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und Clemens Rostock (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Drucksache 7/10000

### **Rahmenvereinbarung zur Sanierung von Bahnhöfen und Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg**

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Fragesteller:

2019 unterzeichnete die damalige Brandenburger Verkehrsministerin Kathrin Schneider (SPD) und Bahnvorstand Roland Pofalla eine Rahmenvereinbarung zur Sanierung von 150 Bahn-Stationen im Land Brandenburg bis 2028. 170 Millionen Euro waren insgesamt eingeplant, die Deutsche Bahn AG sollte 102 Millionen Euro, das Land 68 Millionen Euro tragen.

Viele Umbauten, Sanierungen, Ergänzungen an Bahnhöfen werden über das Förderprogramm „Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg“ gefördert.

1. Wie ist der aktuelle Stand der Modernisierungs- und Ausbauarbeiten an den 150 Bahnhöfen?

Zu Frage 1:

Die angesprochene Rahmenvereinbarung (im Folgenden: RV BB) umfasst eine Laufzeit von 10 Jahren und ermöglicht es dem Land, Projekte oder Projektteile im Landesinteresse zu finanzieren, wenn die förderrechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Die 150 Projekte der „Gesamtmaßnahmeliste“ stellen dabei ein mögliches Portfolio an Maßnahmen dar, deren Verbindlichkeit für die Realisierung erst durch eine gemeinsam vereinbarte „Jahresliste“ hergestellt wird.

Einige Projekte konnten bereits abgeschlossen werden [u. a. Brandenburg Hbf: Sanierung der Bahnsteigdächer, Fahrradrinnen; Eisenhüttenstadt: Grunderneuerung der Bahnsteige; Golm: Neubau Zuginfomonitor (im Folgenden: ZIM); Löwenberg (Mark): Neubau ZIM; Caputh-Geltow und Caputh-Schwielowsee: Grunderneuerung; RE1 – 1. Betriebsstufe: Bahnsteigverlängerungen; Potsdam Pirschheide: Reaktivierung am Berliner Außenring; Jüterbog: Reaktivierung/Ersatz Bahnsteig 8; Frankfurt (Oder)-Rosengarten: Bahnsteigverlängerung].

Einige Projekte befinden sich derzeit in der Realisierung [u. a. Eichwalde: Neubau eines

Eingegangen: tt.mm.jjjj / Ausgegeben: tt.mm.jjjj

Aufzugs; Falkenberg (Elster): Erneuerung der Bahnsteige; Dallgow-Döberitz: Neubau ZIM].

Bei vielen Projekten hat die Planung bereits begonnen oder ist kurz davor [z. B. Hennigsdorf (b Berlin): Bahnsteigverlängerung S-Bahn; Finkenheerd: Grunderneuerung Verkehrsstation]. Die Realisierung dieser Maßnahmen wird dann, eine entsprechende Finanzierung vorausgesetzt, ggfs. erst nach Ablauf der derzeitigen RV BB (31.12.2028) erfolgen.

2. Wurden die damals genannten Realisierungszeiträume (unterteilt in A 2018-2022, B 2023-2025 und C 2026-2028) bisher eingehalten?

Zu Frage 2:

Die in der Gesamtmaßnahmeliste zu Vertragsabschluss getroffene Einschätzung zu Realisierungszeiträumen (A, B und C) stellt, wie in der Antwort zu Frage 1 bereits ausgeführt, lediglich eine unverbindliche Einschätzung der zuständigen Betreiberin zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses dar. Bei der Umsetzung von Investitionsmaßnahmen kommt es aufgrund der Präzisierung von Planungen, Abstimmungen zur Finanzierung und Realisierungen sowie spezifischen Bauabläufen zu Verzögerungen.

Bei einigen Projekten kommt es zu zeitlichen Verschiebungen in spätere Realisierungszeiträume, u. a. aufgrund von Abhängigkeiten zu anderen Projekten oder fehlenden Kapazitäten am Markt und Personalengpässen [z. B. Herzberg (Elster) (C): Bahnsteigdach; Guben (A): Grunderneuerung Bahnsteig; Golm (B) und Löwenberg (Mark) (C): ZIM; Beutersitz (B): Neubau Verkehrsstation].

3. Wurden in den vergangenen Jahren neue Prioritäten oder Anpassungen am ursprünglichen Plan vorgenommen?

Zu Frage 3:

Ja, sowohl hinsichtlich einer Erweiterung der Gesamtprojektliste durch zusätzliche prioritäre Projekte in der Jahresliste als auch in terminlichen Fortschreibungen. Die RV BB ermöglicht hier ein flexibles und bedarfsorientiertes Agieren der Vertragspartner.

Somit wurden einige neue Projekte aufgenommen [u. a. RE1: Bahnsteigverlängerung; Hennigsdorf (b Berlin): S-Bahnsteigverlängerung; Angermünde: Machbarkeitsstudie Bahnsteigverlängerung].

Manche Projekte wurden auch nicht weiterverfolgt (bspw. Bahnsteigbeläge, Kundeninfo, Sitzelemente, Vitrinen, Fahrgastinfo, WLAN).

4. Wie wird sichergestellt, dass die verbleibenden Projekte innerhalb des vorgesehenen Zeitrahmens abgeschlossen werden?

Zu Frage 4:

Gemäß § 17 Abs. 2 der RV BB gelten deren Regelungen für den Zeitraum der definierten Zweckbindung der jeweiligen Einzelmaßnahme über den 31.12.2028 hinaus fort.

Die Standarddauer der Projekte von der Idee bis zur Inbetriebnahme beträgt im Durchschnitt acht Jahre. Projekte, deren Planung aktuell vorgenommen wird, werden erst nach Ablauf

der RV BB fertiggestellt werden können.

Wie in den Antworten zu den Fragen 1. und 2. ausgeführt sind die in der Gesamtprojektliste aufgeführten Vorhaben unverbindliche Vorschläge für eine verbindliche Aufnahme von Projekten in die entsprechenden Jahreslisten. Infolge der erheblichen Baukostensteigerungen in den vergangenen Jahren, der eingeschränkten Bau- und Planungskapazitäten und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel geht die Landesregierung davon aus, dass nicht alle in der Gesamtprojektliste vorgeschlagenen Vorhaben umgesetzt werden können. Die Projekte unterliegen unter den genannten Bedingungen einer laufenden Priorisierung. Dabei sind auch bisher nicht enthaltene Projekte mit hoher verkehrspolitischer Bedeutung wie die Bahnsteigverlängerungen auf der Linie RE1 oder S-Bahnsteigverlängerung Bahnhof Hennigsdorf (b Berlin) zu berücksichtigen.

5. Wie viel von den veranschlagten 170 Millionen Euro wurde bisher investiert?

Zu Frage 5:

98,078 Mio. Euro wurden inklusive der Vorschau für das Jahr 2024 bereits investiert.

Vom Land Brandenburg wurden über die RV BB bisher 18.592.013,49 Euro ausgezahlt.

6. Gibt es Abweichungen bei der finanziellen Beteiligung der DB Station und Service AG (102 Millionen Euro) und des Landes Brandenburg (68 Millionen Euro)? Falls ja, welche Gründe liegen vor?

Zu Frage 6:

Zunächst wird darauf hingewiesen, dass die Vertragspartnerin seit dem 01.01.2024 die DB InfraGO AG (im Folgenden: DB) ist.

Die finanzielle Beteiligung verteilt sich wie folgt:

DB 65,896 Mio. Euro (67 Prozent) + Land Brandenburg 32.182 Mio. Euro (33 Prozent) = 98,078 (100 Prozent).

Hierbei wurde die Vorschau für das Jahr 2024 berücksichtigt.

Gründe für die Abweichung von der Quote sind aus Landessicht nicht zuwendungsfähige Sachverhalte und fehlende Haushaltsmittel in den jeweiligen Jahresscheiben.

7. Welche Kostensteigerungen sind für das Land zu erwarten?

Zu Frage 7:

Der Umfang der Kostensteigerungen ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzbar. Gründe sind die Inflation und die aktuelle Entwicklung der Baupreise in den verfolgten Projekten.

Kostensteigerungen aus Einzelprojekten schlagen nicht auf den in der RV BB festgelegten Kostenrahmen durch, da in diesem Falle andere Projekte verschoben werden müssten. Bisher konnte der vertraglich durchschnittliche jährliche Förderumfang von der Betreiberin nicht abgerufen werden.

8. Gibt es Pläne für eine Fortsetzung oder Erweiterung des Modernisierungsprogramms über die ursprünglich genannten 150 Bahnhöfe hinaus?

Zu Frage 8:

Abstimmungen beginnen voraussichtlich ab dem 3. Quartal 2025.

Zu Vertragsabschluss wurde vereinbart, zum Ende der Vertragslaufzeit rechtzeitig über eine Fortsetzung RV BB zu verhandeln.

9. Wie viel Mittel sollen 2024 für das Förderprogramm „Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg“ fließen?

Zu Frage 9:

Es sind Ausgabeermächtigungen in Höhe von 6.686.292,48 Euro für Maßnahmen der RV BB im Rahmen des Förderprogramms ÖPNV-Invest für Jahr 2024 vorgesehen.

10. Wie hoch ist die bisherige Gesamtfördersumme, die seit Beginn des Programms bewilligt wurde?

Zu Frage 10:

Insgesamt wurden bisher 27.796.520,48 Euro für Maßnahmen der RV BB bewilligt.

11. Wie viele Anträge auf Förderung wurden seit dem Start des Förderprogramms gestellt?

Zu Frage 11:

Es wurden 38 Fördermittelanträge für Maßnahmen der RV BB gestellt.

12. Gibt es Abweichungen zwischen den geplanten und den tatsächlich ausgezahlten Fördermitteln? Falls ja, welche Gründe liegen vor?

Zu Frage 12:

Abweichungen zwischen geplanten Kosten und den tatsächlichen Kosten treten in einer Vielzahl von Fördervorhaben auf. Überwiegende Ursachen in den letzten Jahren sind die zum Teil erheblich gestiegenen Baupreise und zu niedrig angesetzte Grobkostenschätzungen bei der Pilotierung der Projekte.

13. Wie viele dieser Anträge wurden genehmigt und wie viele abgelehnt? Bitte erläutern Sie die Hauptgründe für die Ablehnung von Anträgen.

Zu Frage 13:

Alle 38 eingereichten Fördermittelanträge wurden bewilligt. Durch das in der RV BB festgelegte Verfahren der inhaltlichen Vorabstimmung der Projektsteckbriefe zwischen allen Beteiligten kann die Einreichung von nicht bewilligungsfähigen Anträgen mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Die DB stellt nur Fördermittelanträge, wenn es zu den Projekten vorab eine Einigung mit dem Land gegeben hat.

14. Welche Kriterien werden bei der Priorisierung der Förderanträge angewendet?

Zu Frage 14:

Eine gesonderte Priorisierung der Antragsbearbeitung für Vorhaben nach der RV BB findet nicht statt. Ausschlaggebend sind die Ergebnisse der Abstimmungen zwischen Land und DB.

15. Gibt es unerwartete Herausforderungen oder Verzögerungen bei der Umsetzung der

Projekte? Falls ja, wie werden diese adressiert?

Zu Frage 15:

Es wird auf die Beantwortung der Frage 4 verwiesen. Die Problemlösung obliegt der DB als Zuwendungsempfängerin, die in regelmäßigen Abstimmungsrunden über die Fortschritte der Baumaßnahmen informiert und über eventuell auftretende Probleme wie bspw. Kosten-erhöhungen oder veränderte Rahmenterminpläne berichtet.

16. Gibt es Bahnhöfe, bei denen die geplanten Maßnahmen zur Barrierefreiheit nicht umgesetzt werden konnten? Falls ja, warum?

Zu Frage 16:

Bei bestimmten Maßnahmen kann eine vollumfängliche Barrierefreiheit nicht erreicht werden. Ursache in diesen Fällen ist, dass der Bund keine Finanzierungszusage für die durch ihn zu finanzierenden Komponenten erteilt. Insbesondere an Zugangsstellen mit weniger als 1000 Reisenden pro Tag wird davon ausgegangen, dass die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme im Sinne von § 7 Bundeshaushaltsordnung (BHO) in einem volkswirtschaftlich sinnvollen Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht dargestellt werden kann. Als Beispiele werden die Bahnhöfe Schönfließ und Sedlitz Ost genannt. Aufgrund der analogen Regelungen zur Wirtschaftlichkeit in § 7 Landeshausordnung (LHO) kann eine Finanzierung über Landesmittel nur bedingt beim Nachweis besonderer Sachverhalte dargestellt werden.

17. Unter welchen Voraussetzungen können Fahrstühle bei Bahnhofssanierungen vom Standardmaß abweichen, sodass Fahrräder nicht sicher reinpassen, wie das am Brandenburg Hauptbahnhof der Fall ist?

Zu Frage 17:

Aufzüge werden als Komponenten für eine barrierefreie Gestaltung von Stationen so gestaltet, dass sie in erster Linie eine barrierefreie Nutzung gewährleisten. Wenn es die räumlichen Verhältnisse ermöglichen ohne größeren zusätzlichen Aufwand eine Transportmöglichkeit für Fahrräder anzubieten, wird dies bei der Dimensionierung der Kabine berücksichtigt. Die Aufzugsanlagen in Brandenburg Hbf stellen eine mit Bundesmitteln finanzierte Bestandsanlage dar, die ohne Mitwirkung des Landes vor dem Inkrafttreten der RV BB in Betrieb genommen wurde. Zur Verbesserung der Zugangsbedingungen für Fahrgäste mit Fahrrädern wurden Ende 2022 Fahrradschienen an der Treppenanlage installiert. Die Maßnahmen wurden teilweise mit Landesfördermitteln finanziert und aus Sicht der DB bisher sehr gut angenommen. Die Fahrradschienen waren eine Maßnahme der RV BB.

18. Welche Maßnahmen wurden bisher konkret umgesetzt und welche Verbesserungen konnten damit erreicht werden?

Zu Frage 18:

Bis heute konnten eine Vielzahl von Maßnahmen an Stationen mit Finanzierungsanteilen aus der RV BB erfolgen. Dazu zählen nachstehende Maßnahmen:

- Brandenburg Hbf: Erneuerung Bahnsteigdächer + Einbau von Fahrradritten
- Caputh-Geltow: Grunderneuerung + Barrierefreiheit
- Caputh-Schwielowsee: Grunderneuerung + Barrierefreiheit
- Eisenhüttenstadt: Grunderneuerung, barrierefreie Gestaltung, Ersatz Personenunterführung, Neubau Bahnsteigdach
- Frankfurt (Oder)-Rosengarten: Bahnsteigverlängerung

- Golm: Bahnsteigverlängerung + Ersatz ZIM
- Jänschwalde: Bahnsteigverlängerung
- Jänschwalde Ost: Bahnsteigverlängerung
- Löwenberg (Mark): Ersatz ZIM
- Potsdam Pirschheide: Reaktivierung und barrierefreie Gestaltung der oberen Bahnsteige am Berliner Außenring in Planung und Realisierung
- Prenzlau: Ersatz ZIM
- Pritzwalk: Ersatz Personenunterführung durch barrierefreien Reisendenüberweg
- Wiesenau: Bahnsteigverlängerung

Die Maßnahmen dienen der Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Zugangsqualität und der Informationsmöglichkeiten für die Reisenden sowie der dem Ausbau der Infrastruktur durch neue und längere Bahnsteige zur Erhöhung der Kapazitäten und Angebote des SPNV.

19. Wie verteilen sich die bewilligten Fördermittel auf die Landkreise und kreisfreien Städte im Land Brandenburg?

Zu Frage 19:

Die bewilligten Fördermittel verteilen sich im Land Brandenburg folgendermaßen:

LK	Betrag	Anteil
BAR	164.900,12 €	0,59%
BRB	751.111,08 €	2,70%
EE	810.367,11 €	2,92%
FFO	1.576.283,88 €	5,67%
HVL	285.212,59 €	1,03%
LDS	2.244.416,71 €	8,07%
LOS	8.662.089,65 €	31,16%
MOL	0,00 €	0,00%
OHV	99.933,65 €	0,36%
P	7.477.538,12 €	26,90%
PM	512.627,18 €	1,84%
PR	450.628,14 €	1,62%
SPN	1.233.744,28 €	4,44%
TF	3.470.745,84 €	12,49%
UM	56.922,13 €	0,20%
<i>Summe</i>	27.796.520,48 €	100,00%

20. Welche weiteren Förderprojekte sind derzeit in der Planung oder in der Antragsphase?

Zu Frage 20:

Für das Jahr 2024 plant die DB noch bis zu 8 weitere Förderanträge zu stellen. Hierbei geht es um Maßnahmen in Dallgow-Döberitz, Elsterwerda, Fredersdorf (b Berlin), Ludwigsfelde, Potsdam Park Sanssouci, Potsdam-Rehbrücke, Schönfließ, Sedlitz Ost, Saarmund und Senftenberg. Die Abstimmungen zwischen dem Land und der DB sind dazu

noch nicht abgeschlossen.

21. Gibt es Pläne zur Anpassung oder Erweiterung der Förderprogramme, um den zukünftigen Anforderungen des ÖPNV gerecht zu werden?

Zu Frage 21:

Die Förderrichtlinie ÖPNV-Invest als Grundlage für Bewilligungen der Maßnahmen der RV BB wird regelmäßig fortgeschrieben und an den technischen Fortschritt angepasst. Das Verfahren zur Verlängerung der Richtlinie über 2024 hinaus wurde im Juli 2024 eingeleitet. Die Erweiterung der Fördertatbestände kann nur im Rahmen der vom Haushaltsgesetzgeber zu Verfügung gestellten Mittel erfolgen. Insofern ist bei der Richtlinienfortschreibung immer eine sachgerechte Abwägung zwischen den zusätzlichen Anforderungen des ÖPNV und den bereitgestellten Ressourcen vorzunehmen.

22. Wie wird der Erfolg des Förderprogramms evaluiert?

Zu Frage 22:

Basis der Evaluierung des Förderprogramms sind die jährliche Förderberichte des LBV und die regelmäßigen Abstimmungen mit den Zuwendungsempfängenden. Im Rahmen der Fortschreibung der Richtlinie werden diese Erfahrungen bei den Anpassungen der Fördergegenstände und Förderbedingungen bewertet und berücksichtigt.