

**Jahresbericht des ORH**

Ziel der bayerischen Staatsregierung ist es, prioritär den Öffentlichen Personennahverkehr bis 2023 barrierefrei zu gestalten. Trotz erheblicher Fördermittel endet die Barrierefreiheit im Bereich der S-Bahn München immer wieder an den Bahnsteigkanten. Der Abstand zum Schienenfahrzeug ist für mobilitätseingeschränkte Menschen an einer Reihe von Bahnhöfen zu groß. Um dieses Ziel bis 2023 zu erreichen, sind bauliche Maßnahmen und geeignete technische Lösungen etwa bei den Schienenfahrzeugen eng aufeinander abzustimmen.

Beim Neubau eines S-Bahnhofs in München wurden zwei auf Bahnsteigniveau führende Rampen errichtet, die nicht erforderlich und auch laut Beschilderung für Rollstuhlfahrer ungeeignet sind. Planungen müssen konsequent auf Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit hin ausgerichtet sein. Die Bewilligungsbehörden haben dies im Bewilligungsverfahren eingehend zu prüfen.

**Beschluss des Landtags**

vom 21. Juni 2017  
(Drs. 17/17326 Nr. 2a)

Die Staatsregierung wird gem. Art. 114 Abs. 3 und 4 der BayHO ersucht, sicherzustellen, dass die Barrierefreiheit der Münchner S-Bahn durch sorgfältige Planung verbessert wird, indem bauliche Maßnahmen und geeignete technische Lösungen geprüft werden, inwieweit bei den Schienenfahrzeugen diese enger aufeinander abgestimmt werden können und dass gerade bei Festbetragsförderungen im Zuwendungsverfahren die Notwendigkeit aller Maßnahmenteile sorgfältig geprüft und dokumentiert wird. Dem Landtag ist bis zum 30.11.2017 zu berichten.

**Stellungnahme des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**

vom 15. Januar 2018  
(IIE5-0756.7-1-1)

Im Zeitraum 01.01.2018 bis 14.12.2019 erfolge die Vergabe der Verkehrsleistungen der S-Bahn München in Form eines Übergangsvertrages an die DB Regio. Damit würden die bereits heute eingesetzten Fahrzeuge vom Typ ET 423 und ET 420, die jeweils an der ersten und letzten Tür über an das Fahrzeug anlegbare Klapprampen verfügten,

auch im Übergangsvertrag eingesetzt.

Für die geplante Ausschreibung des ersten Münchner S-Bahn-Vertrages, der voraussichtlich ab 15.12.2019 gelten sollte, wurde die Leistungsbeschreibung derzeit erstellt. Zum Start des Vertragszeitraums sei vorgesehen, weiterhin die Bestandsfahrzeuge einzusetzen. Zeitlich parallel zur Inbetriebnahme der zweiten S-Bahn-Stammstrecke würden sukzessive Neufahrzeuge eingesetzt. Bei den Neufahrzeugen habe die weitere Verbesserung der Barrierefreiheit hohe Priorität. Welche technische Lösung zur Reduzierung des Horizontalspaltes am besten den hohen betrieblichen Anforderungen des Münchener S-Bahn-Netzes gerecht werden könne, werde von der BEG noch untersucht. In jedem Falle müssten die Neufahrzeuge den technischen Spezifikationen hinsichtlich der Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität entsprechen. Darüber hinaus werde die BEG bei der Ausschreibung auch weiterhin rollstuhlgerechte Einstiegshilfen fordern, mit denen ein Einstieg an allen Bahnsteigen im S-Bahnnetz ermöglicht werde.

Im Zuwendungsverfahren gelte es, die Zuwendungsentscheidung sorgfältig abzuwägen und zu dokumentieren. Dies habe im Hinblick auf den zu beachtenden Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit generell zu erfolgen. Der Anmerkung des ORH liege die Problematik der sachgerechten Dimensionierung von geförderten Infrastrukturmaßnahmen im öffentlichen Verkehr zugrunde. Speziell bei Bahnstationen stelle sich regelmäßig die Frage, ob neben dem notwendigen ersten Zu- und Abgang ein weiterer Zu- und Abgang errichtet und gefördert werden sollte und ob dieser zumindest barrierearm (beispielsweise durch eine einfache Rampe) ausgestaltet werden könne. Hier gelte es eine Abwägung im Einzelfall zu treffen, bei der neben der Nutzungsintensität der Station auch die örtlichen Gegebenheiten Berücksichtigung finden müssten. Dabei müsse auch die zu erwartende Entwicklung der Nutzungshäufigkeit betrachtet werden. Denn in der Regel sei die spätere Nachrüstung von Anlagen wirtschaftlich nachteilig.

Die Einschätzung des ORH sei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie den Förderbehörden mitgeteilt und um Berücksichtigung bei künftigen Entscheidungen gebeten worden.

**Anmerkung des ORH**

Der Freistaat legt beim sukzessiven Ersatz der Altfahrzeuge durch Neufahrzeuge hohe Priorität auf eine weitere Verbesserung der Barrierefreiheit. Offen ist jedoch, welche technische Lösung zur Reduzierung des Abstands zwischen Bahnsteigkanten und Fahrzeugtüren künftig gewählt wird. Hierzu sollte erneut berichtet werden.

Der Freistaat wird im Zuwendungsverfahren die Notwendigkeit aller Maßnahmenteile sorgfältig prüfen und die Abwägung der Förderentscheidung dokumentieren. Wesentlicher Aspekt muss dabei sein, dass nicht dringend Notwendiges nicht förderfähig ist.

Die Bezeichnung „barrierearme Rampen“ verschleiern die Tatsache, dass diese für Rollstuhlfahrer nicht geeignet sind und für andere mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ggf. die Unfallgefahr erhöht wird.

**Beschluss des Ausschusses  
für Staatshaushalt und Finanz-  
fragen**

vom 11. April 2018

Die Staatsregierung wird gemäß Artikel 114 Absatz 3 und 4 der Bayerischen Haushaltsordnung ersucht, dem Landtag bis zum 30.06.2019 erneut zu berichten, wie die Barrierefreiheit im Bereich der S-Bahn München an den Bahnsteigkanten weiter verbessert werden kann.