



Letter of Intent
zur Umsetzung verbesserter Standards
an den Personenbahnhöfen der DB InfraGO AG
in Baden-Württemberg

zwischen

- 1. dem Land Baden-Württemberg,**
vertreten durch das Ministerium für Verkehr,
dieses vertreten durch den Minister für Verkehr, Herrn Winfried Hermann
- nachfolgend „**Land**“ genannt –

und

- 2. der DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Personenbahnhöfe**
vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch
den Vorstandsvorsitzenden der DB InfraGO AG, Herrn Dr. Philipp Nagl
und den Leiter Regionalbereich Südwest der DB InfraGO AG, Herrn Michael Groh
- nachfolgend „**DB InfraGO**“ genannt –

– 1. und 2. nachfolgend gemeinsam „**Partner**“ genannt –

Ausgangslage

Für den Klimaschutz im Verkehr verfolgt Baden-Württemberg ambitionierte Ziele, darunter auch die Verdoppelung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr bis 2030. Hierzu ist die hohe Qualität des SPNV-Angebots die zentrale Grundlage. Dabei beginnt und endet die Fahrt im SPNV an einer SPNV-Station, sodass neben der verkehrlichen Attraktivität dessen Qualität in den Fokus rückt. Dazu sind unter anderem funktionale und erreichbare Verkehrsstationen mit hoher Aufenthaltsqualität und guter Einbindung in die Städte und Gemeinden von großer Bedeutung. Das Land setzt sich daher dafür ein, die Haltepunkte des SPNV und deren Umfeld in besonderem Maße aufzuwerten und zu attraktiven Orten zu machen. Dabei soll stellenweise über die bisher definierten Ausstattungsstandards gemäß der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III), die zwischen DB InfraGO und Bund vereinbart sind, hinausgegangen werden.

Mit der Gründung der DB InfraGO AG im Jahr 2024 und der Etablierung gemeinwohlorientierter Unternehmensziele rückt die attraktive Gestaltung und ganzheitliche Entwicklung der Stationsinfrastruktur auch für die DB InfraGO als Eisenbahninfrastrukturunternehmen noch mehr in den Fokus. Hierzu wurde auch das Zielbild der Zukunftsbahnhöfe entwickelt.

Mit dem vorliegenden Dokument vereinbaren die Partner, sich gemeinsam für eine verbesserte Ausstattung an den Stationen der Eisenbahnen des Bundes (nachfolgend EdB genannt) im Land einzusetzen. Dabei wird die Zusammenarbeit zunächst auf vier konkrete Bereiche fokussiert:

1. Stufenfreiheit,
2. Aufzugsgrößen,
3. Wetterschutz und
4. Bike and Ride.

Um möglichst individuell auf die jeweilige Situation vor Ort eingehen zu können, schreibt diese Absichtserklärung keine festen Größen oder konkreten Lösungen fest. Vielmehr willigen die Partner ein, in der Planung und Umsetzung einer Baumaßnahme projektspezifische Lösungen für die vier genannten Bereiche zu entwickeln, die über den üblichen Standard der DB InfraGO und des Bundes für die Stationen der EdB hinausgehen. Dazu definiert die Vereinbarung zur Planungs- und Prozessvereinfachung Mindestschwellen sowie Prozessschritte.

Neben erweiterten baulichen Standards wird die DB InfraGO zukünftig noch mehr die gegebenen Möglichkeiten nutzen, um im Sinne der Fahrgäste von den Kategorien gemäß Ausstattungskatalog abzuweichen.

Es handelt sich um eine Vereinbarung im Vorgriff auf eine spätere Gesamtdefinition der fahrgastorientierten Ausstattungsstandards für SPNV-Stationen der EdB in Baden-Württemberg aufbauend auf und ergänzend zu dem Zielbild der DB InfraGO für die sogenannten Zukunftsbahnhöfe und entsprechender Qualitätsstandards des Landes.

1. Definition abweichender Standards

1.1. Stufenfreiheit

Baden-Württembergische Bahnstationen sollen für alle Menschen erreichbar und nutzbar sein. Daher beabsichtigen die Partner die Herstellung von stufenfrei erreichbaren Bahnsteigen an allen Stationen. Konkret werden dazu folgende Eckpunkte beachtet (auch unter Berücksichtigung der Prognosen über zukünftige Reisendenzahlen):

Schaffung der Erreichbarkeit:

- Alle durch den regelmäßigen SPNV bedienten Bahnsteige sind durch stufenfreie Wege, Rampen oder Aufzüge zu erschließen.
- Bei Ein- und Ausstiegswerten über 500 Reisende pro Tag soll die Stufenfreiheit im Sinne der Barrierefreiheit der Standard sein.
- An Verkehrsstationen unter 500 Reisenden pro Tag soll die Stufenfreiheit nach Möglichkeit durch Rampen mit einer Neigung von mehr als 6% (sogenannte Schweizer Rampe) oder geneigte Wege hergestellt werden.

Zusätzliche Zugangsmöglichkeiten:

- Wenn Zugänge zu einer Station mit mehr als 1.000 Reisenden zu beiden Seiten des städtebaulichen Umfeldes eine relevante verkehrliche Bedeutung haben, dann soll ein Aufzug oder eine Rampe auch beide Zugänge stufenfrei erschließen. Eine solche Bedeutung ist insb. im Hinblick auf die Siedlungsstruktur, die Erreichbarkeit von Parkieranlagen, ÖPNV-Haltestellen oder Verkaufspunkte für Fahrkarten zu beurteilen und kann auch im Rahmen der Vermeidung von längeren Umwegen gegeben sein. Die genaue planerische wie bauliche Umsetzung ist eng mit der jeweiligen Kommune abzustimmen und die Finanzierung von der Baulastträgerschaft, den lokalen Eigentumsverhältnissen sowie den damit verknüpften rechtlichen Verpflichtungen abhängig. Die Umsetzung steht unter der Voraussetzung einer kommunalen Mitfinanzierung.
- Bei Stationen
 - o mit einer Knotenfunktion zwischen Linien des SPNV und mehr als 5.000 Reisende/Tag
 - o oder mehr als 10.000 Reisenden/Tag
 - o oder anderen verkehrlichen Gründen im Einzelfall wie insb. einem erfahrungsgemäß deutlich erhöhten Aufkommen an Reisenden mit Fahrrädern soll neben der Herstellung der Stufenfreiheit über einen Aufzug auch eine Schweizer Rampe errichtet werden, soweit die Platzverhältnisse und Betriebssituation dies zulassen.

Die Entscheidung über die Umsetzung wird im Einzelfall durch das Land unter Beachtung der Kosten- und Verhältnismäßigkeit getroffen.

Zielbild: Jede Bahnstation in Baden-Württemberg ist von allen Seiten aus stufenlos erreichbar und die Zugangsinfrastruktur ist insgesamt bedarfsgerecht und großzügig zu dimensionieren.

1.2. Aufzugsgrößen

Die gewünschte Steigerung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr erfordert auch eine Erweiterung der Personenkapazitäten am Bahnhof. Die DB InfraGO erstellt laut Ausstattungsstandard Aufzüge mit einem Kabineninnenmaß von 1,1m x 2,1m.

Um den gestiegenen Anforderungen an Barrierefreiheit und den gesellschaftlichen Veränderungen Rechnung zu tragen und sofern keine Sprungkosten zu erwarten sind,

- prüft die DB InfraGO beim Neubau von Aufzügen die Errichtung von größeren Aufzügen.
- strebt die DB InfraGO auch bei Aufzugs austauschen älterer und damit kleinerer Aufzüge die Herstellung mindestens des Standardmaßes an.

Zielbild: *Jede Bahnstation mit einem Aufzug in Baden-Württemberg bietet ausreichend Kapazität für Menschen, die bei einem Bahnsteigwechsel darauf angewiesen sind.*

1.3. Wetterschutz

Baden-Württemberg ist laut Prognosen in besonderem Maße vom Klimawandel betroffen¹. Wetterschutz ist nicht nur der Schutz vor Niederschlägen, sondern auch zunehmend vor besonderen Hitzebelastungen mit einhergehenden Gesundheitsgefahren, was den Bedarf an Wetterschutz am Bahnsteig steigert.

Ferner streben die Partner an, über einen verbesserten Wetterschutz auch einen Beitrag zur Optimierung der Verteilung der wartenden Reisenden über den Bahnsteig zu erreichen.

Daher beabsichtigen die Partner den bisher vorwiegend den Vorgaben der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III orientierten Standards bedarfsgerecht und qualitätsorientiert wie folgt zu ergänzen:

- An kleinen Stationen (<1000 Fahrgäste/Tag) sieht das Land mindestens ein zusätzliches Wetterschutzhaus je Bahnsteigkante vor.
- Im Fall der ausschließlichen Realisierung von Wetterschutzhäusern ist die jeweils nächst höhere Standardstufe mit einer größeren Nutzfläche zu realisieren. Neben einer größeren Nutzungsbreite kann dies auch zusätzlich durch eine höhere Nutzungstiefe erreicht werden.
- In den Stationskategorien mit mehr als 3.000 Reisenden, bei denen bisher schon ein anteiliges Bahnsteigdach möglich ist, ist ein Wetterschutzhaus je 70 m nicht wettergeschützter Netto-Bahnsteiglänge zu errichten.
- Grundsätzlich ist auch die Überdachung von Zuwegungen, insb. bei Personenüberführungen, Stegen und Treppen zu prüfen, sofern diese in der Anlagenverantwortung der Bahn stehen. Bei benachbarter Umsetzung von Bahnsteigmaßnahmen und Projekten des Bahnhofsumfeldes (z.B. ZOB, Fahrradabstellanlage) ist auch eine gemeinschaftlich genutzte Dachfläche zu prüfen.

Zielbild: *Jede Bahnstation in Baden-Württemberg bietet allen Reisenden ausreichend Schutz gegen Nässe und Hitze und damit mehr Komfort gegenüber heute.*

¹ Klima-Sachverständigenrat Baden-Württemberg, 2023: Klimawandelbedingter Lufttemperaturanstieg in Baden-Württemberg seit 1881. [Kurzpapier](#)

1.4. Bike and Ride

Zur Beschleunigung der Verkehrswende setzt Baden-Württemberg auf ganzheitliche Ansätze einer vernetzten Mobilität, die sich nicht auf die Optimierung eines einzelnen Verkehrsmittels beschränken, sondern die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in den Blick nehmen. Für eine bessere Verknüpfung von öffentlichem Verkehr und Radverkehr sollen daher landesweit die Abstell- und Sicherungsmöglichkeiten für Fahrräder an Bahnhöfen so weiter ausgebaut werden, dass diese bis 2030 dem Standard gemäß B+R-Leitfaden-Baden-Württemberg entsprechen.

Standards und Prozessschritte im Einzelnen:

- Jede Kommune, die Baumaßnahmen im Umfeld des Bahnhofs durchführt oder deren Bahnhof von einer Maßnahme der Partner profitiert, bekommt als neuen Standard ein zwischen DB InfraGO und NVBW koordiniertes Beratungsangebot zur Planung, Finanzierung und Umsetzung von B+R-Anlagen. Hierzu bündeln die Partner (beim Land über die NVBW) das Beratungsangebot für die betreffenden Kommunen und benennt Ansprechpartner.
- Die Partner beginnen ferner streckenbezogen mit einer gezielten Beratung und gemeinsamen Umsetzung von Abstellanlagen mit den Anrainerkommunen der Stationen der Strecke.
- Ein Label zum fahrradfreundlichen Bahnhof wird entwickelt und umgesetzt. Dazu werden Mindest- und Zielstandards als Anforderung für die Bahnhofausstattung und die Umfeldgestaltung definiert.
- Ein Programm zur Umsetzung und Finanzierung von Fahrradstationen in Baden-Württemberg wird vom Land in Abstimmung mit der DB InfraGO entwickelt und umgesetzt.
- Zur vereinfachten Umsetzung von Radabstellanlagen erfolgt bei der DB InfraGO eine schnelle Flächenprüfung im Rahmen der bestehenden Bike+Ride Offensive.

Zielbild: *Jede Bahnstation in Baden-Württemberg hat ausreichend diebstahlsichere, wettergeschützte und in unmittelbarer Nähe zu den Gleisen gelegene Fahrradstellplätze.*

2. Finanzierung

Die Partner gehen davon aus, dass die zuvor beschriebenen verbesserten Ausstattungsstandards mit zusätzlichen Kosten in den einzelnen Stationsprojekten verbunden sein werden. Diese sind von der DB InfraGO frühzeitig vor Aufnahme der Planung abzuschätzen und zu erläutern. Alle Mehrkosten im Zusammenhang mit der Umsetzung der verbesserten Standards werden vollständig vom Land übernommen. Sollte auch eine Kommune an der Finanzierung des Projekts beteiligt sein, ist diese ebenfalls an den Mehrkosten entsprechend des für das Projekt gültigen Finanzierungsschlüssels zu beteiligen.

Neben den Investitionsmehrkosten trägt das Land ebenso die mit der Errichtung der Anlagen entstehenden Mehrkosten des laufenden Stationsbetriebs im Rahmen einer Ausgleichszahlung als auch die Ersatzinvestitionen nach Ablauf der Lebensdauer einer Anlage.

Von der vorstehenden Regelung zur Finanzierung wird nur dann abgewichen, wenn die Förderbedingungen des Bundes zum Beispiel im Rahmen der LuFV oder des BGVFG die

Finanzierung des definierten Maßnahmenumfangs, der damit zusammenhängen Betriebskosten und der Ersatzinvestition ermöglichen. Eine Doppelförderung ist zu jederzeit vollständig ausgeschlossen.

3. Verfahrenshinweise

Die zuvor definierten erweiterten Ausstattungsstandards für Stationen dienen den Partnern zur Vereinfachung der Abstimmungen der Projektdefinition und des anschließenden Planungsprozesses durch die Festlegung von Mindestschwellen in besonders relevanten Bereichen. Die Vereinbarung soll bei allen zukünftigen Projekten zur Anwendung kommen, die eine Station der EdB in Baden-Württemberg betreffen. In laufenden Projekten, in denen im Jahr 2025 der Planungsbeginn lag, sollen diese Standards ebenfalls zur Anwendung kommen. Für Bike and Ride strebt das Land zudem ein gesondertes Programm an.

Die DB InfraGO prüft im Rahmen der Projektdefinition, ob und welche Ausprägung der zuvor genannten zusätzlichen Ausstattungsstandards projektspezifisch umgesetzt werden können und in welcher Höhe daraus Mehrkosten entstehen.

Die Partner treffen darauf aufbauend noch vor Beginn der Planung eine Entscheidung zur Berücksichtigung im weiteren Planungsprozess und schließen dazu jeweils eine projektspezifische Finanzierungsvereinbarung über die Lph. 1-9 sowie über den Ausgleich der Betriebskosten und die Übernahme der Ersatzinvestition ab. Alle weiteren Prozessschritte ergeben sich aus dem jeweiligen Planungs- und Finanzierungsvertrag.

4. Schlussbestimmungen

Die Partner gehen davon aus, dass eine Weiterentwicklung der Stationsausstattungsstandards im Rahmen des Konzepts der Zukunftsbahnhöfe durch die DB InfraGO erfolgt. Ferner ist von einer Fortschreibung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB InfraGO und dem Bund auszugehen. Sollten sich daraus Anpassungen in den Ausstattungsstandards sowie deren Finanzierung ergeben, sind diese zu berücksichtigen.

Die Finanzierung von zusätzlichen fahrgastbezogenen Stationsstandards bei den Stationen der EdB sind kein Präjudiz für zukünftige Finanzierungen in anderen Projekten und grundsätzlich von der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln des Landes abhängig.

Für das Land Baden-Württemberg:

Stuttgart, den 01.07.2025

.....

Winfried Hermann, MdL
Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg

Für die DB InfraGO AG:

Stuttgart, den 01.07.2025

.....

Dr. Philipp Nagl
Vorsitzender des Vorstands

.....

Michael Groh
Leiter Regionalbereich Südwest