

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/5153 –**

Angemessene Bahnsteighöhen für eine benutzerfreundliche Eisenbahninfrastruktur

Vorbemerkung der Fragesteller

Für eine benutzerfreundliche und zukunftsfähige Bahn sind Bahnsteighöhen an Bahnhöfen und Haltepunkten unerlässlich, die einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen. Zu niedrige oder zu hohe Bahnsteige sind vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen problematisch. Oft können sie nur mit fremder Hilfe und erheblichem Zeitaufwand in den Zug gelangen und wieder aussteigen. Vor allem Behinderte und ältere Menschen schrecken angesichts der Unfallgefahren vor einer Benutzung der Bahn zurück und weichen stattdessen auf andere Verkehrsmittel aus. Selbst bei zeitweiliger Mobilitätseinschränkung durch großes Gepäck, Fahrräder oder Kinderwagen wird die Zugänglichkeit erschwert.

Das Kriterium der leichten Zugänglichkeit ist für die Attraktivität und auch die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene jedoch von entscheidender Bedeutung. Derzeit gibt es Bahnsteige mit einer Höhe von unter 38 cm, von 38 cm, von 55 cm, von 76 cm und von 96 cm über der Schienenoberkante. Die europäischen Regelhöhen betragen 55 cm und 76 cm. Im Schienennetz der DB Netz AG (DB = Deutsche Bahn) wurden in den vergangenen Jahren beide Bahnsteighöhen gebaut, an Bahnhöfen mit Fernzughaltes überwiegend von 76 cm Höhe und an reinen Nahverkehrsstrecken überwiegend eine Bahnsteighöhe von 55 cm.

Die Vorgaben in der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) und der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) veranlassen die DB Station&Service AG aus wirtschaftlichen Gründen den höheren Bahnsteig von 76 cm dem etwas niedrigeren und preiswerteren von 55 cm Höhe auch auf Strecken vorzuziehen, auf denen in Zukunft ausschließlich Fahrzeuge mit einer Wagenbodenhöhe passend zum 55 cm hohen Bahnsteig verkehren. Dies betrifft insbesondere Nebenstrecken, die von Fahrzeugen mit Niederflureinstiegen befahren werden, und stark befahrene Regionalstrecken, die von Doppelstockzügen mit Einstieg im Untergeschoss befahren werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen.

Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen und zu welchen Zeitpunkten Investitionen von ihnen aufzubringen sind. Somit können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten geordnet werden (Bedarfsschwerpunkte), damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

1. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die Bahnsteighöhe von 76 cm zu einer Zeit favorisiert wurde, als Niederflureinstiege technisch schwer realisierbar erschienen, die technische Entwicklung diese Vorgabe aber überholt hat?

Wenn nein, mit welcher Begründung?

Unter Abwägung der konstruktiven, wirtschaftlichen und technischen Kriterien erfüllt für den Fern- und Nahverkehr die Regel-Bahnsteighöhe von 0,76 m über Schienenoberkante (ü. S.O.) die Voraussetzung für einen zeitgemäßen und behindertengerechten Einstieg am besten.

Marginale Kosteneinsparungen bei niedrigeren Bahnsteigen stehen kostenaufwendigen, nicht immer behindertengerechten Fahrzeuganpassungsmaßnahmen (Stufen und Podeste innerhalb der Fahrzeuge) gegenüber. Bei modernen Nahverkehrsfahrzeugen – z. B. Baureihe 424 – ist eine Fußbodenhöhe erreicht worden, die behindertengerecht mit der Regel-Bahnsteighöhe korrespondiert. Mit diesen Fahrzeugen kann daher auch problemlos von der Fläche in die Knoten gefahren werden, in denen bereits aufgrund der Fernverkehrsbelange die Bahnsteighöhe von 0,76 m ü. S.O. vorhanden ist.

2. Wie viele Bahnhöfe, gegliedert nach Bahnhöfen an Hauptbahnen, Nebenbahnen, Haltepunkte an Hauptbahnen und Nebenbahnen, haben nach Kenntnis der Bundesregierung eine Einstiegshöhe von 76 cm?
3. Wie viele Bahnhöfe, gegliedert nach Bahnhöfen an Hauptbahnen, Nebenbahnen, Haltepunkte an Hauptbahnen und Nebenbahnen, haben nach Kenntnis der Bundesregierung eine Einstiegshöhe von 55 cm?
4. Wie viele Bahnhöfe, gegliedert nach Bahnhöfen an Hauptbahnen, Nebenbahnen, Haltepunkte an Hauptbahnen und Nebenbahnen, haben nach Kenntnis der Bundesregierung eine Einstiegshöhe kleiner als 55 cm bzw. größer als 76 cm?
5. Auf wie vielen Bahnhöfen, gegliedert nach Bahnhöfen an Hauptbahnen, Nebenbahnen, Haltepunkten an Hauptbahnen und Nebenbahnen, wurde in den letzten zehn Jahren die Bahnsteighöhe auf 76 cm angehoben (bitte nach Jahren gegliedert)?

6. Auf wie vielen Bahnhöfen, gegliedert nach Bahnhöfen an Hauptbahnen, Nebenbahnen, Haltepunkten an Hauptbahnen und Nebenbahnen, wurde in den letzten zehn Jahren die Bahnsteighöhe auf 76 cm herabgesetzt (bitte nach Jahren gegliedert)?
7. Auf wie vielen Bahnhöfen, gegliedert nach Bahnhöfen an Hauptbahnen, Nebenbahnen, Haltepunkten an Hauptbahnen und Nebenbahnen, wurde in den letzten zehn Jahren die Bahnsteighöhe von 76 auf 55 cm herabgesetzt (bitte nach Jahren gegliedert)?
8. Wie viel Prozent der Bahnhöfe, gegliedert nach Bahnhöfen an Hauptbahnen, Nebenbahnen, Haltepunkten an Hauptbahnen und Nebenbahnen, haben derzeit eine Höhe, die der Fußbodenhöhe der eingesetzten Fahrzeuge entspricht?
9. Wie viel Prozent der Reisenden kommen derzeit in den Genuss eines ebenerdigen/stufenlosen Einstiegs?
10. Bei wie viel Prozent der Bahnsteige stellt die Herabsetzung der Bahnsteighöhe von 76 auf 55 cm, bei gleichbleibendem Einsatz der Fahrzeuge, den ebenerdigen bzw. stufenlosen Einstieg her (bitte Gesamtdarstellung und gegliedert nach Bundesländern)?
11. Wie viel Prozent der Fahrgäste würden bei einer Herabsetzung der Bahnsteighöhen von 76 auf 55 cm, bei gleichbleibendem Einsatz der Fahrzeuge, von einem ebenerdigen bzw. stufenlosen Einstieg profitieren (bitte Gesamtdarstellung und gegliedert nach Bundesländern)?

Die Fragen 2 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen zu den Fragestellungen keine Angaben vor. Im Übrigen hielte die Bundesregierung die Verringerung einer bereits vorhandenen Regel-Bahnsteighöhe von 0,76 m ü. S.O. auf einen geringeren Wert für einen unverantwortlichen Mitteleinsatz. Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Wagenboden- bzw. Einstiegshöhe (55 bzw. 76 cm) von den auf der jeweiligen Strecke eingesetzten Fahrzeugen für die Festlegung der Bahnsteighöhen maßgeblich sein sollte?

Wenn nein, mit welcher Begründung?

Entscheidend für die Abhängigkeit der Fahrzeugparameter von den Bahnsteigstandards (nicht umgekehrt) ist die vergleichsweise sehr viel längere technische Lebensdauer der Infrastrukturanlagen. Fahrzeugbezogenen Sonderlösungen bei neuen Bahnsteigen muss aus Verantwortung für die Einheit im Eisenbahnwesen und für den lautereren Wettbewerb unter den Eisenbahnverkehrsunternehmen entgegengewirkt werden. Finanzmittel des Bundes dürfen ausschließlich für volkswirtschaftlich sinnvolle Projekte mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung eingesetzt werden. Der Bund hält daher für Neubauten und umfassende Umbauten an der Regelbahnsteighöhe von 0,76 m ü. S.O. fest, wobei die Bahnsteighöhe 0,55 m für eine Übergangszeit und beschränkt auf bestimmte örtliche Besonderheiten nicht ausgeschlossen werden soll. Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

13. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten pro laufendem Meter bei Neubau eines 55 bzw. 76 cm hohen Bahnsteiges (bitte Kostenverteilung, untere und obere Preisgrenze und Durchschnittswerte angeben)?
14. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Umbaukosten pro laufendem Meter auf 76 cm hohe Bahnsteige (bitte untere und obere Preisgrenzen und Durchschnittswerte angeben)?
15. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Umbaukosten pro laufendem Meter auf 55 cm hohe Bahnsteige (bitte untere und obere Preisgrenzen und Durchschnittswerte angeben)?

Die Fragen 13 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Angaben vor.

16. Inwieweit erlaubt die EBO den Bau von neuen Bahnstiegen abweichend zur Regelhöhe 55 und 76 cm (wie z. B. Bahnsteighöhen von 38 cm bei der Usedomer Bäderbahn, deren Fahrzeuge für den 55-cm-Bahnsteig optimiert sind), und mit welcher Begründung duldet die Bundesregierung solche Abweichungen?

Gemäß § 13 Absatz 1 EBO beträgt die Regelhöhe von Bahnsteigen 0,76 m ü. S.O., die bei Neubauten oder umfassenden Umbauten hergestellt werden soll; Höhen von unter 0,38 m und über 0,96 m sind unzulässig. Die Sollhöhe von 0,96 m ist für Bahnsteige vorgesehen, an denen ausschließlich Stadtschnellbahnen halten.

17. Plant die Bundesregierung, die EBO entsprechend zu verändern?
Wenn ja, in welchem Zeitrahmen?
Wenn nein, mit welcher Begründung?

Nein. Die bestehende Vorschrift gibt den Eisenbahninfrastrukturunternehmen den auch vom Deutschen Bundestag geforderten unternehmerischen Spielraum, um die Gestaltung der Bahnsteige besonderen örtlichen Verhältnissen anzupassen.

18. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung richtig, dass in den vergangenen zehn Jahren aufgrund der EBO Bahnsteige mit einer Höhe von 76 cm gebaut wurden, obwohl auf den entsprechenden Strecken nur Züge mit Niederflureinstieg verkehren?
Wenn ja, welche Strecken, und wie viele Bahnhöfe fallen darunter?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Angaben vor. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 12 verwiesen.

19. Können Aufgabenträger auf die Wahl der Bahnsteighöhe (55 oder 76 cm) Einfluss nehmen, so dass sich die Wahl der Höhe nach den überwiegend vorhandenen Regelbahnsteighöhen an einer Bahnlinie und den Wagenbodenhöhen des eingesetzten und vorgesehenen Zugmaterials richtet?
Wenn ja, auf welche Weise?

Wegen der deutlich längeren Lebensdauer der Infrastruktur im Vergleich zu den Fahrzeugen (vgl. Antwort zu Frage 12) ist es zweckmäßiger, wenn die Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bei der Ausschreibung und Vergabe von Leistungen die vorhandenen Bahnsteighöhen hinsichtlich der Vorgaben für den Fahrzeugeinsatz berücksichtigen.

20. Hält die Bundesregierung den Bau geteilter Bahnsteige, die in einem Abschnitt eine Höhe von 76 cm und im anderen eine Höhe von 55 cm aufweisen, für eine geeignete Maßnahme, um an Bahnhöfen und Haltepunkten die Barrieren zu beseitigen bzw. zu reduzieren?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Es ist Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu beurteilen, ob im jeweiligen Einzelfall eine ausreichende Nutzlänge für einen derart geteilten Bahnsteig vorhanden ist und ob es betrieblich gewährleistet werden kann, Züge mit unterschiedlichen Wagenbodenhöhen zuverlässig am passenden Bahnsteigabschnitt halten zu lassen.

21. Hält die Bundesregierung den Bau geteilter Bahnsteige, die in einem Abschnitt eine Höhe von 96 cm und im anderen eine Höhe von 76 oder 55 cm aufweisen, für eine geeignete Maßnahme, um an Bahnhöfen und Haltepunkten die Barrieren zu beseitigen bzw. zu reduzieren?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bahnsteighöhe von 0,96 m ü. S.O. ist als Sollwert für Bahnsteige vorgesehen, an denen ausschließlich Stadtschnellbahnen halten. Es wird davon ausgegangen, dass die entsprechenden Gleise im Regelfall nicht von anderen Zügen benutzt werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 20 verwiesen.

22. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Anpassung der Bahnsteighöhe an die Fahrzeugbodenhöhe eine Ergänzung zum Einsatz fahrzeuggebundener Einstiegshilfen darstellt, diesen aber nicht ersetzen kann?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Auf die Antworten zu den Fragen 1 und 12 wird verwiesen.

