

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Jens Beeck, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/2814 –**

Bahnsteighöhen in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bahnsteige in Deutschland haben historisch bedingt keine einheitliche Höhe. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren in der Bundesrepublik Deutschland Bahnsteighöhen von 76 cm die Regel, in der Deutschen Demokratischen Republik waren 38 cm bzw. 55 cm üblich. In den neuen Bundesländern begann man nach der Wiedervereinigung mit Wissen und in Abstimmung mit den zuständigen Gesellschaften der Deutschen Bahn AG sowie dem Eisenbahn-Bundesamt als der zuständigen Planfeststellungsbehörde damit, die Bahnsteige auf den meisten Strecken auf eine Höhe von 55 cm auszubauen. Grund hierfür war der Bestand vieler Bahnsteige mit einer Höhe von 38 cm oder weniger. So wurde die Voraussetzung geschaffen, dass alle Züge mit einer Bodenhöhe von 60 cm diese und alle weiteren Bahnsteighöhen zwischen 38 cm bis 76 cm bedienen können. Laut § 13 Absatz 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung gilt seit 1991 jedoch, dass Bahnsteige in Deutschland „in der Regel eine Höhe von 76 cm“ besitzen sollen. Ausnahmen wie jene in Ostdeutschland sind damit nur in begründeten Fällen zulässig.

Um eine deutschlandweit einheitlich Höhe herbeizuführen, haben das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und die Deutsche Bahn AG im Jahr 2017 angekündigt, die Höhe von 76 cm verstärkt durchsetzen zu wollen. Der Internationale Eisenbahnverband UIC empfiehlt hingegen eine Bahnsteighöhe von 55 cm, welche in Ländern wie Frankreich, Österreich, Italien oder Tschechien umgesetzt wird. Der generelle Ausbau auf 76 cm würde jedoch in den gewachsenen Regional-Nahverkehrsnetzen Ost- und Mitteldeutschlands sowie anderer Bundesländer mit mehrheitlich 38-cm- bzw. 55-cm-Bahnsteigen über Jahrzehnte für Probleme beim barrierefreien Zugang sorgen. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass Bahnsteige mit der Höhe 76 cm hauptsächlich für den Schienenpersonenfernverkehr ausgelegt sind, muss aus Sicht der Fragesteller unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und der Barrierefreiheit hinterfragt werden, ob in separierten Nahverkehrsnetzen Bahnsteige sowie Wagenmaterial unter erheblichem finanziellen Aufwand ausgetauscht werden müssen. Als Folge dieser Ungewissheit über die zukünftigen Bahnsteighöhen kommt es

heute schon in einigen Bundesländern zu Baustopps und Investitionsverschiebungen. Sowohl der Steuerzahler als auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden dabei mit erheblichen Kosten belastet, mobilitätseingeschränkten Bürgerinnen und Bürgern droht der Verlust der bereits erreichten Barrierefreiheit.

1. Wie viele Bahnsteige gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und welche Höhe haben diese jeweils (bitte nach Bundesländern sowie Nah- und Fernverkehr aufschlüsseln)?

Die DB Station&Service AG hat eine Aufschlüsselung ihrer 9 231 aktiv in Betrieb befindlichen Bahnsteige (Stand Infrastrukturauditorat: 30. November 2017) nach Bahnsteighöhen und Bundesländern in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Bahnsteige für den Halt des Fernverkehrs werden überwiegend vom Nahverkehr mitgenutzt; daher ist keine getrennte Aufschlüsselung möglich.

Bundesland	Bahnsteighöhen							Gesamt
	< 38 cm	38 cm	55 cm	76 cm	85 cm	96 cm	103 cm	
Baden-Württemberg	241	253	381	322	7	79		1.276
Bayern	391	395	232	394		157		1.576
Berlin	0	2	6	37		118	47	210
Brandenburg	142	28	128	175		28	11	512
Bremen	1	4		22				27
Hamburg	0	1		19		61		81
Hessen	173	148	161	236	1	70		789
Mecklenburg-Vorpommern	61	42	161	18				282
Niedersachsen	59	72	157	358		1		647
Nordrhein-Westfalen	96	219	43	633		181		1.172
Rheinland-Pfalz	183	126	143	165				717
Saarland	46	8	45	20				119
Sachsen	226	96	305	26				653
Sachsen-Anhalt	97	124	212	68				501
Schleswig-Holstein	3	42	34	128		9		216
Thüringen	127	93	220	13				453
Gesamtergebnis	1.846	1.653	2.328	2.634	8	704	58	9.231

Tabelle 1: Anzahl der Bahnsteige nach Bahnsteighöhen je Bundesland (Stand: 30. November 2017)

2. Wie viele Bahnsteige in wie vielen Bahnhöfen wurden in den letzten zehn Jahren neu- bzw. umgebaut, und auf welche Höhe erfolgte der jeweilige Umbau- bzw. Neubau?

Die DB Station&Service AG hat im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2017 angegeben, in durchschnittlich ca. 100 Bahnhöfen pro Jahr die Bahnsteige zu erneuern und aufzuhöhen. Im Berichtsjahr 2017 dominiert die Reisedennutzung von 76-cm- und 96-cm-Bahnsteigen mit insgesamt 82,7 Prozent. Die Reisedennutzung von 55-cm-Bahnsteigen beträgt 8,5 Prozent. Hinsichtlich der Reisedennutzung kommt den 76 cm hohen Bahnsteigen gegenüber den 55 cm

hohen Bahnsteigen eine steigende Bedeutung zu. Im Zeitraum 2012 bis 2017 wird der Zuwachs der Fahrgäste, die an 76 cm hohen Bahnsteigen ein- oder aussteigen, mit 2 Prozent angegeben, während der Zuwachs an 55 cm hohen Bahnsteigen in diesen Zeitraum 1,3 Prozent beträgt.

3. Welche Anzahl und welcher Anteil von Bahnhöfen mit Fernverkehrshalt besitzt durchgängige Bahnsteighöhen von 76 cm, und welcher Anteil besitzt unterschiedliche Bahnsteighöhen für Nah- und Fernverkehrszüge?

Nach Angaben DB Station&Service AG haben die bedeutenden Bahnhöfe für Fern- und Nahverkehr der größten Städte und Ballungszentren überwiegend 76 cm oder für reine S-Bahnhalte 96 cm hohe Bahnsteige. Ausnahmen hiervon sind Erfurt, Dresden und Rostock. Nähere Informationen sind in einer Kartenübersicht im Internet abrufbar unter: www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/medienpaket_bahnsteighoehen-1204448.

4. Wie viele Reisezugwagen betreiben die Deutsche Bahn AG und ihre Tochterunternehmen derzeit, und welche Bahnsteighöhen können diese jeweils barrierefrei bedienen?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass die Züge der DB AG grundsätzlich für mobilitätseingeschränkte Reisende geeignet sind. Die Züge haben einen ausreichend breiten Einstieg, mehrere Rollstuhlstellplätze, die erforderlichen Bewegungsflächen und eine Universaltoilette in der Nähe der Rollstuhlstellplätze. Der Zugang zu älteren Zügen wird an vielen Bahnhöfen (55 cm und 76 cm) über sogenannte mobile Hublifte ermöglicht. Eine Übersicht über diese Bahnhöfe und deren Servicezeiten sind im Internet abrufbar unter: www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/zielgruppen_-_msc/handicap/zugangsregeln_leitfaden/mdb_240280_zugangsregeln_bahnhofsliste_2016.pdf.

Die modernen Züge der Baureihe 407 und 412 sowie die Intercity 2 haben integrierte Hublifte bzw. Rampen und sind somit unabhängig vom Bahnhof. Die Angaben zu den Reisezugwagen sind der beigefügten Anlage aufgeführt.

5. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung beim Aus- und Neubau der Bahnsteige in Deutschland?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 11 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Plenarprotokoll 19/35 verwiesen.

6. Nach welchen Kriterien wird die im neuen Bahnsteighöhenkonzept vorgenommene Unterteilung in Haupt- und Ballungsraumnetz sowie Nebennetz mit der Folge der Zulässigkeit unterschiedlicher Bahnsteighöhen vorgenommen?

Die DB Station&Service AG hat mitgeteilt, dass das in der Weiterentwicklung des Bahnsteighöhenkonzepts verankerte „Hauptnetz“ auf die Regelbahnsteighöhen 76 cm (bzw. 96 cm für S-Bahnssysteme) nach EBO ausgelegt ist; Abweichungen – beispielsweise auf 55 cm – sind in begründeten Fällen zulässig. Das Hauptnetz ergibt sich aus dem Fern- und Ballungsnetz, das durch Verbindungsstrecken ergänzt wird, auf denen überregionaler Verkehr (z. B. ICE, IC, RE) fährt oder fahren kann. Im Übrigen finden nach wie vor Verhandlungen der DB Station&Service AG mit den Ländern und den Behindertenverbänden statt, die zu weiteren Justierungen des Bahnsteighöhenkonzepts führen.

7. Welches Konzept verfolgen die Länder Dänemark, die Niederlande, Belgien, Luxemburg, Frankreich, die Schweiz, Österreich, Tschechien und Polen nach Kenntnis der Bundesregierung beim Aus- und Neubau der Bahnsteige?

Grundlage für die Genehmigung von Neu- und Ausbaumaßnahmen sind die zum Zeitpunkt der Genehmigung geltenden rechtlichen Normen sowie die einschlägigen anerkannten Regeln der Technik. Mit der technischen Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ (TSI PRM) hat der europäische Gesetzgeber definiert, wie Fahrzeuge und Bahnsteige aufeinander abzustimmen sind. Dies bildet unter anderem die Grundlage für eine Inbetriebnahmegenehmigung. In den Nachbarländern Belgien, Niederlande und Polen dominieren 76 cm hohe Bahnsteige. In Dänemark, Luxemburg, Frankreich, Schweiz und Österreich werden 55 cm hohe Bahnsteige favorisiert.

8. Wie hat sich der Anteil der barrierefreien Zustiegsmöglichkeiten bei Fahrten der Deutschen Bahn AG und ihrer Tochterunternehmen in den vergangenen zehn Jahren jeweils im Schienenpersonennah- und -fernverkehr entwickelt (bitte als Anteil aller Stationshalte angeben)?

Der Bundesregierung liegen keine entsprechenden Informationen vor, da diese von der DB AG nicht erfasst werden.

9. Wie hoch wären nach Kenntnis der Bundesregierung die finanziellen Aufwendungen, um alle Bahnsteige in Deutschland auf eine Höhe von 76 cm umzubauen, und in welchem Zeitraum wäre ein solcher Umbau abgeschlossen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 11 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Plenarprotokoll 19/35 verwiesen.

10. Welcher finanzielle Aufwand würde den Aufgabenträgern im Schienenpersonennahverkehr für eine Anpassung bzw. Neubeschaffung von Fahrzeugen zur Barrierefreiheit für 76-cm-Bahnsteige sowie zur Anpassung der jeweiligen Zuwegungen (Rampen, Aufzüge, Rolltreppen) auf die geänderte Bahnsteighöhe entstehen?
13. Welche Vereinbarungen bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen der Deutschen Bahn AG und einzelnen Bundesländern über Abweichungen von der Soll-Bahnsteighöhe von 76 cm, und was wird in der jeweiligen Vereinbarung konkret geregelt?
14. Welche Vereinbarungen über Abweichungen von der Soll-Bahnsteighöhe von 76 cm sind gegenwärtig Verhandlungsgegenstand zwischen der Deutschen Bahn AG und einzelnen Bundesländern, und was soll in der jeweiligen Vereinbarung konkret geregelt werden?

Die Fragen 10, 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Station&Service AG hat mitgeteilt, dass das Bahnsteighöhenkonzept der DB AG die fachliche Begründung für Abweichungen von den Regelhöhen der EBO darstellt. Verhandlungsgegenstand sind Ausnahmeregelungen, um dem an einigen Strecken bereits erreichten Ausbaustand mit 55 cm hohen Bahnsteigen Rechnung zu tragen, sowie streckenbezogene Migrationskonzepte, um perspektivisch den Ausbau der Bahnsteige und den künftigen Einsatz passender Nahverkehrsfahrzeuge aufeinander abzustimmen.

11. Welche finanziellen Mittel strebt die Bundesregierung an, jährlich bis 2025 bereitzustellen, um eine bundesweit einheitliche Bahnsteighöhe zu erreichen?

Die Verhandlungen über das Bahnsteighöhenkonzept sind noch nicht abgeschlossen, so dass die Frage nicht beantwortet werden kann.

12. Wie hoch wären nach Kenntnis der Bundesregierung die finanziellen Aufwendungen, um alle Reisezugwagen der Deutschen Bahn AG und ihrer Tochterunternehmen für eine barrierefreie Bedienung von 76-cm-Bahnsteigen zu ertüchtigen?

Die Ertüchtigung für einen barrierefreien Zugang bei Bahnsteighöhe von 76 cm ist bei der alten Fahrzeugflotte nachträglich aus konstruktiven Gründen nicht möglich. Bei allen neuen Fahrzeugen, wie dem ICE 4 oder dem Intercity 2, werde auf den barrierefreien Zugang geachtet.

15. Wie beurteilt die Bundesregierung das Verhältnis zwischen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung als einfachgesetzlichem technischen Regelwerk des Bundes und der grundgesetzlich verankerten Zuständigkeit der Länder für den Schienenpersonennahverkehr?

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) gilt für regelspurige Eisenbahnen und enthält Regelungen zur Infrastruktur, zu den Fahrzeugen und zum Betrieb; sie dient der Technischen Einheitlichkeit im Eisenbahnwesen. Die Zuständigkeit der Länder zielt hingegen auf die Gestaltung des Leistungsangebots im Schienenpersonennahverkehr.

16. Ist der Bundesregierung das von den gesetzlichen Aufgabenträgern aus Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen sowie vom Nordhessischen Verkehrsverbund erstellte Bahnsteighöhenkonzept Mitteldeutschland bekannt, welches zahlreiche Vorschläge für eine deutlich schnellere und kostengünstigere Herstellung der Barrierefreiheit im Schienenpersonennahverkehr Mitteldeutschlands aufzeigt?

Falls ja, wie bewertet die Bundesregierung die dort aufgeführten Vorschläge?

Die Bundesregierung prüft derzeit die Vorschläge.

Anlage „Bahnsteighöhen in Deutschland“

Wagen im Regionalverkehr per 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gemäß TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Neubeschaffung vor TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung	Teilweise barriere- frei geeignet für Rollstuhlfahrer (Ein- und Ausstieg)	Nicht barrierefrei	2017
Elektrische Triebzüge	326	532	791	831	56	2.536
Verbrennungstriebwagen	116	465	239	-	453	1.273
Einstöckige Wagen	-	90	-	97	433	620
Doppelstockwagen	182	-	962	-	887	2.031
Gesamt	624	1.087	1.992	928	1.829	6.460
Anteil in %	10	17	31	14	28	100

ICE-Züge (Triebzugbasis) per 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gemäß TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gemäß TSI PRM	Teilweise barriere- frei (zum Beispiel geeignet für Rollstuhlfahrer)	Nicht barrierefrei	2017
ICE 1	-	-	58	-	58
ICE 2	-	44	-	-	44
ICE 3 (BR 403/406)	-	11	52	-	63
ICE 3 (BR 407)	17	-	-	-	17
ICE 4 (BR 412)	8	-	-	-	8
ICE T (BR 411/415)	-	-	67	-	67
ICE MET ¹⁾	-	-	2	-	2
Gesamt	25	55	179	0	259
Anteil in %	10	21	69	0	100

¹⁾ Siebenteiliger Zug mit Lok.

IC-Reisezugwagen (Einzelwagenbasis) per 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gemäß TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gemäß TSI PRM	Teilweise barriere- frei (zum Beispiel geeignet für Rollstuhlfahrer)	Nicht barrierefrei	2017
ICmod mit Rollstuhlplätzen	-	222	-	-	222
ICmod ohne Rollstuhlplätze	-	-	548	-	548
Sonstige IC-Wagen mit Rollstuhlplätzen	-	-	64	-	64
Sonstige IC-Wagen ohne Rollstuhlplätze ¹⁾	-	-	-	473	473
Intercity 2	135	-	-	-	135
Gesamt	135	222	612	473	1.442
Anteil in %	9	15	43	33	100

¹⁾ Ohne Dienst-/Kuppelwagen.

Quelle: DB AG

