

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/23423 –**

### **Entwicklung der 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 ehemaligen DDR 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 (DB 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 einheitliche Höhe herbeizuführen, haben das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und die DB 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 (SPFV) 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 angepasst 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 be-

lastet, mobilitätseingeschränkten Bürgerinnen und Bürger droht der Verlust der bereits erreichten Barrierefreiheit.

1. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung beim Aus- und Neubau der Bahnsteige in Deutschland?
7. 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?

Die Fragen 1 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Herstellung der Barrierefreiheit an Bahnhöfen ist ein wichtiges Anliegen der Bundesregierung. Historisch bedingt haben die Bahnsteige in Deutschland sehr unterschiedliche Höhen. Zur Umsetzung des Ziels der Barrierefreiheit hat die DB AG im Jahr 2017 bundesweit einheitliche Regeln entwickelt und hierzu ein Bahnsteighöhenkonzept mit dem Bund abgestimmt. Ziel ist es, mobilitätseingeschränkten Reisenden einen unabhängigen und barrierefreien Zugang zum Eisenbahnsystem zu ermöglichen. Die Zielgröße der Bahnsteighöhen (Herstellmaße) gibt die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vor: Die Höhe soll 76 cm über Schienenoberkante (ü. SO) betragen; genau definierte Ausnahmen sind möglich. Zur Umsetzung dieses Ziels werden in erheblichem Umfang Bundesmittel zur Verfügung gestellt.

Ziel des Bahnsteighöhenkonzepts ist es, u. a. über den Weg von zeitlich befristeten Zwischenstufen bei den Bahnsteighöhen im Zusammenwirken mit den verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen Verschlechterungen der Barrierefreiheit nach Möglichkeit zu vermeiden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat dem Konzept zugestimmt. Im Infrastrukturzustands- und Entwicklungsberichte (IZB) 2019 ist u. a. das Bahnsteighöhenkonzept beschrieben ([https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/IZB\\_2019.html;jsessionid=9CCF2590EFFC2A3B275AC898CEC161BF.live21302?nn=1525292](https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/IZB_2019.html;jsessionid=9CCF2590EFFC2A3B275AC898CEC161BF.live21302?nn=1525292)).

Aktuell erörtert die DB Station&Service AG die Migration/Umsetzung ihres fortentwickelten Bahnsteighöhenkonzepts mit den Ländern, nachdem bereits Abstimmungen mit den Behindertenverbänden stattfanden. Das jeweilige Migrationskonzept pro Land soll den örtlichen Gegebenheiten Rechnung tragen. Dabei sollen auch neue Fahrzeugentwicklungen und sogenannte Kombibahnsteige Berücksichtigung finden. Das BMVI koordiniert und moderiert den Gesamtprozess.

Die Baumaßnahmen der DB Station&Service AG zur Herstellung der Barrierefreiheit umfassen neben der Aufhöhung der Bahnsteige auf die Zielhöhe ebenso weitere Teilelemente, wie die Herstellung der Stufenfreiheit bei den Bahnsteigzugängen, die Installation von Fahrgastinformationsanlagen, Wegeleitsystemen, Lautsprechern, taktilen Leitsystemen auf den Bahnsteigen und vom öffentlichem Bereich zu den Bahnsteigen sowie das Anbringen taktiler Handlaufschilder an Treppen und Rampen, Stufenmarkierungen an den Treppen.

Innerhalb des sogenannten Hauptnetzes ist eine Aufhöhung auf 76 cm Bahnsteighöhe vorgesehen, soweit es sich nicht um S-Bahn-Bahnsteige mit 96 Zentimetern über Schienenoberkante handelt. Außerhalb des Hauptnetzes gibt es Ausnahmemöglichkeiten, die eine Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern über Schienenoberkante zulassen. Das Bahnsteighöhenkonzept beschreibt einen Zielzustand, der nur längerfristig erreicht werden kann. In den nächsten 25 bis 30 Jahren soll eine wesentliche Vereinheitlichung der Bahnsteighöhen bundes-

weit erreicht werden. Aufgrund der Langlebigkeit der Infrastruktur ist die Unterstützung der DB Station&Service AG durch die Bundesregierung bei der Umsetzung des Bahnsteighöhenkonzepts auf Dauer angelegt. Die Umsetzung des Bahnsteighöhenkonzepts erfolgt im Rahmen von Neu- oder Ersatzinvestitionen mit Bundesmitteln. Durch die Initiierung von Sonderfinanzierungsprogrammen will die Bundesregierung Verkehrsstationen an besonderen Bedarfschwerpunkten zusammen mit der DB Station&Service AG möglichst schnell barrierefrei umbauen zu lassen.

Diese Bemühungen der Bundesregierung werden durch ergänzende Initiativen der Länder zur Herstellung der Barrierefreiheit an Verkehrsstationen unterstützt. Eine Schätzung der Kosten liegt nicht vor.

2. Wie viele Bahnsteige gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig in Deutschland, und welche Höhe haben diese jeweils (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Die aktiven Bahnsteige (Angabe in Stück; Stand Infrastrukturkataster 2. Dezember 2019) schlüsseln sich wie folgt nach Bahnsteighöhen und Ländern auf:

Bundesland	<38cm	38cm	55cm	76cm	85cm	96cm	103cm
Baden-Württemberg	214	223	423	338		79	
Bayern	381	376	246	412	7	163	
Berlin			7	37		118	47
Brandenburg	125	26	139	185		26	11
Bremen	1	4		22			
Hamburg		1		19		61	
Hessen	175	132	165	247	1	70	
Mecklenburg-Vorpommern	54	39	168	18			
Niedersachsen	46	65	161	369		1	
Nordrhein-Westfalen	128	160	42	665		180	
Rheinland-Pfalz	178	119	252	170			
Saarland	36	14	48	21			
Sachsen	215	100	323	25			
Sachsen-Anhalt	89	118	218	65			
Schleswig-Holstein	3	41	33	131		9	
Thüringen	127	93	216	13			

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/18841 verwiesen.

3. Wie viele Bahnsteige in wie vielen Bahnhöfen wurden in den letzten zehn Jahren neu- bzw. umgebaut, und auf welche Höhe erfolgte der jeweilige Um- bzw. Neubau (bitte in absoluten Zahlen angeben und nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG werden rund 5700 Personenbahnhöfe betrieben. Pro Jahr baut das Unternehmen durchschnittlich 100 Stationen barrierefrei um. Rund 78 Prozent aller Bahnhöfe sind inzwischen stufenfrei erreichbar.

In den vergangenen zehn Jahren wurden rund 1.300 Bahnsteige aufgehört, um die Barrierefreiheit zu ermöglichen.

Im IZB 2019 enthalten die Abschnitte 3.1.2 Buchstabe A2) „Bahnsteighöhen“ und Abschnitt 3.4 „Entwicklung des Anlagenbestandes“ Informationen zur Entwicklung der Stufenfreiheit an den Bahnsteigen.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

In der seit 1. Januar 2020 gültigen Dritten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) ist festgelegt, dass die DB AG u. a. über die Anzahl der aufgehöhten Bahnsteige sowie die Entwicklung der Bahnsteiganzahl und der Bahnsteigbaulänge unter Berücksichtigung des gültigen Bahnsteighöhenkonzepts zu berichten hat.

4. Welche Bahnhöfe mit Fernverkehrshalt besitzen nach Kenntnis der Bundesregierung keine durchgängigen Bahnsteighöhen von 76 cm, und welche nur Fernzugbahnsteige mit einer Höhe von 76 cm?

Nach Auskunft der DB AG haben die größten Knoten für Fern- und Nahverkehr überwiegend 76 cm oder für reine S-Bahnhalte 96 cm hohe Bahnsteige. Lediglich die Knoten Erfurt, Dresden und Rostock verfügen noch nicht über diese Bahnsteighöhen. Nähere Informationen zur Barrierefreiheit sind im Internet einsehbar unter (abrufbar unter: [https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche\\_Medienpakete/medienpaket\\_barrierefrei-1199988](https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/medienpaket_barrierefrei-1199988)).

5. Wie viele Reisezugwagen betreiben die DB AG und ihre Tochterunternehmen derzeit, und welche Bahnsteighöhen können diese jeweils barrierefrei bedienen (bitte in absoluten Zahlen und mit jeweiliger Zentimeterangabe für höhengleiche Bedienung angeben sowie nach DB Fernverkehr und DB Regio aufschlüsseln)?
10. Wie hoch wären nach Kenntnis der Bundesregierung die finanziellen Aufwendungen, um alle Reisezugwagen der DB AG und ihrer Tochterunternehmen für eine barrierefreie Bedienung von 76-cm-Bahnsteigen zu ertüchtigen?

Die Fragen 5 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG hält die DB Regio AG folgenden Fahrzeugbestand vor:

Baureihe	barrierefrei, Neubeschaffung gem. TSI PRM	weitgehend barrierefrei, Neubeschaffung vor TSI PRM	weitgehend barrierefrei durch Modernisierung	teilweise barrierefrei – geeignet für Rollstuhlfahrer (Ein- und Ausstieg)	nicht barrierefrei	Gesamtbestand
Summe Elektrotriebwagen	405	532	791	830	27	2.585
Summe Verbrennungstriebwagen	143	451	239	0	326	1.159
Summe Einzelstockwagen	0	90	0	96	92	278
Summe Doppelstockwagen	196	0	974	0	853	2.023

Baureihe	barrierefrei, Neubeschaffung gem. TSI PRM	weitgehend barrierefrei, Neubeschaffung vor TSI PRM	weitgehend barrierefrei durch Modernisierung	teilweise barrierefrei – geeignet für Rollstuhlfahrer (Ein- und Ausstieg)	nicht barrierefrei	Gesamtbestand
Summe Gesamt	744	1.073	2.004	926	1.298	6.045
Anteil – Flotte	12 %	18 %	33 %	15 %	21 %	100 %

TSI PRM: technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility (technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität)

Nach Auskunft der DB AG betreibt die DB Fernverkehr AG derzeit 301 ICE-Triebzüge, 1.025 IC 1-Reisezugwagen sowie 53 IC 2-Triebzüge mit 292 Wagen. Alle seit 2008 von DB Fernverkehr beauftragten Neufahrzeuge erfüllen die Vorgaben der TSI PRM der Europäischen Union. Die IC 2-Fahrzeuge bei Bahnsteigkanten mit 55 cm Höhe verfügen über einen stufenlosen Einstieg. Bei den übrigen Fahrzeugen kann ein Einstieg an den gängigen Bahnsteighöhen (55 cm bzw. 76 cm) mit Rampen, integrierten Hubliften in den Fahrzeugen bzw. mit den an vielen Bahnhöfen vorhandenen mobilen Hubliften ermöglicht werden.

Bestehendes Wagenmaterial nachträglich umzurüsten, ist aus konstruktiven Gründen nicht möglich. Eine Abschätzung der finanziellen Aufwendungen erfolgte daher nicht. Der Anteil der Züge mit stufenlosem Einstieg wird sich künftig mit dem Einsatz der 23 neu beauftragten ECx-Züge und der damit verbundenen Ausflottung älterer IC 1-Züge weiter erhöhen.

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

Nach Auskunft der DB AG werden entsprechende Informationen nicht erfasst.

8. 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?

Nach Auskunft der DB AG erfolgt die Migration zur Harmonisierung der Fahrzeug- und Bahnsteighöhen in mehreren Schritten, deren zeitliche Folge u. a. Verkehrsausschreibungen der Aufgabenträger und den normalen Lebenszyklus eingesetzter Fahrzeuge berücksichtigt. Die Ertüchtigung/Umrüstung oder vorgezogene Neubeschaffung von Fahrzeugen mit 76 cm Einstiegshöhe ist nicht erforderlich, da die Umstellung mit einer ohnehin fälligen Neubeschaffung erfolgen kann. Daher entstehen nach aktueller Einschätzung auch keine finanziellen Aufwendungen. Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

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

Neben den in der LuFV III dotierten Bundesmitteln für Ersatzinvestitionen wurden weitere 520 Mio. Euro für die Aufhöhung von Bahnsteigen bis zum Jahresende 2024 innerhalb der LuFV III bereit gestellt. Die Ersatzinvestitionsmittel der LuFV III kann die DB Station&Service AG nach eigener unternehmerischer Entscheidung und unter Berücksichtigung betrieblicher Belange einsetzen. Jahresscheiben sind hierfür durch den Bund nicht vorgegeben. In den jeweiligen IZB beschreiben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihre mittelfristigen Investitionsplanungen. Gemäß dieser Aufstellung im IZB 2019 plant die DB Station&Service AG 847 Mio. Euro Bundesmittel aus der LuFV III für die Jahre 2020 bis 2024 (Ersatzinvestitionsmittel und Zusatzbudget) in den Ersatz von Bahnsteigen zu investieren.

Zusätzlich werden über die sogenannte Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB) Bundesmittel bis einschließlich 2030 bereitgestellt. Die Herstellung der Barrierefreiheit umfasst als Teilelement auch die Aufhöhung von Bahnsteigen auf die Zielhöhe gemäß Bahnsteighöhenkonzept. Eine finanzielle Differenzierung aller Bestandteile der Förderinitiative ist nicht möglich, da die Verhandlungen zur 2. und 3. Säule der FABB noch andauern. Nachstehend die Jahresscheiben der FABB bis 2025 einschließlich:

2021	2022	2023	2024	2025
64 Mio. Euro	41 Mio. Euro	45 Mio. Euro	50 Mio. Euro	55 Mio. Euro

11. 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?
12. 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 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung verweist auf die abgeschlossene LuFV III. Das Bahnsteighöhenkonzept ist in der Anlage 13.2.2. Ziffer 3.2.2 der LuFV III hinterlegt und umfasst sechs Ausnahmeregeln zur Abweichung von der Regelhöhe 76 cm sowie Einzelfallregelungen und Überleitregelungen für laufende Bauprojekte.

Insbesondere zur Ausnahmeregel Nr. 6 (zeitlich befristete Zwischenstufen) müssen Migrationsvereinbarungen zwischen der DB AG und den Ländern geschlossen werden. Dabei regeln die Vereinbarungen, wie die Migrationsphase unter Berücksichtigung von fahrzeugseitigen und baulichen Maßnahmen an der Infrastruktur gestaltet werden soll.

Aktuell finden Gespräche und Verhandlungen zu notwendigen Migrationsritten zwischen der DB Station&Service AG und den Bundesländern statt.

13. 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?

Der Bundesregierung ist das Bahnsteighöhenkonzept Mitteldeutschland bekannt. Die Vorschläge fließen so weit wie möglich in das bundesweite Bahnsteighöhenkonzept der DB Station&Service AG ein.

