

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
– Drucksache 17/4092 –

Streit um Vereinheitlichung der Bahnsteighöhe an Haltestellen der Deutschen Bahn

Die Kleine Anfrage – Drucksache 17/4092 – vom 11. September 2017 hat folgenden Wortlaut:

Das Bundesverkehrsministerium will eine einheitliche Höhe der Bahnsteige von 0,76 Metern. Argumentiert wird mit der Regelhöhe aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Für Rheinland-Pfalz würde diese Vereinheitlichung jedoch ein Problem darstellen, weil viele Züge aus dem Nahverkehr bei dieser Höhe keine Barrierefreiheit bieten.

Laut Bericht auf Antrag der Grünen-Landtagsfraktion im Verkehrsausschuss am 28. März 2017 hat das Land im Jahr 2006 mit der DB Station&Service AG ein Bahnsteigzielhöhenkonzept für alle SPNV-Strecken im Land vereinbart, welches je Strecke eine anzustrebende Bahnsteighöhe von entweder 0,55 m oder 0,76 m vorsieht. In den folgenden Jahren wurden entsprechend die Bahnsteige modernisiert, umgebaut und barrierefrei gestaltet, indem Bahnsteighöhe und Bodenhöhe des Fahrzeuges im Einstiegsbereich in etwa die gleiche Höhe über Schienenoberkante aufweisen. Gerade im ländlichen Raum seien die Bahnsteighöhen niedriger umgebaut worden, da dort vorher nur minimale Bahnsteighöhen vorhanden waren. Auf Hauptstrecken hingegen wurde in der Regel eine Bahnsteighöhe von 0,76 m verfolgt, da diese Strecken Teil von großen Knoten sind, die bereits seit Längerem eine derartige Bahnsteighöhe aufweisen.

Mit der flächendeckenden Einführung von 0,76 m Bahnsteighöhe würde das Ziel der Barrierefreiheit an Bahnhöfen ad absurdum geführt.

Die Landesregierung positionierte sich in ihrem Bericht im Verkehrsausschuss gegen dieses Ansinnen und kündigte Diskussionen mit dem Bund an.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Zu welchem Ergebnis kam der Beschlussvorschlag des Arbeitskreises Bahnpolitik für die gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter am 29./30. März 2017 in Berlin, der darauf verwiesen hat, dass gemäß der Zielhöhenkonzepte in den vergangenen Jahren unterschiedliche Bahnsteighöhen verfolgt wurden?
2. Zu welchen Ergebnissen haben die Diskussionen zwischen der Landes- und der Bundesregierung im Hinblick auf die Vereinheitlichung der Bahnsteighöhen bislang geführt?
3. Wie positionieren sich, nach Kenntnis der Landesregierung, andere Bundesländer zu den Plänen der Bundesregierung?
4. Welche Auswirkungen hätte eine Vereinheitlichung der Bahnsteighöhen auf die Barrierefreiheit?
5. Welche finanziellen Konsequenzen wären im Falle einer flächendeckenden Vereinheitlichung zu erwarten?
6. Wann kann mit einer endgültigen Entscheidung über die Einführung gerechnet werden?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 4. Oktober 2017 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Arbeitskreis Bahnpolitik der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter (GKVS) der Länder hat festgestellt, dass bereits seit Jahren für die Höhen neu zu bauender Bahnsteige Zielhöhenkonzepte je Strecke zwischen den jeweiligen Ländern und der DB Station&Service AG vereinbart und umgesetzt wurden. Entsprechend den Zielhöhenkonzepten wurden insbesondere an SPNV-Strecken in der Fläche in Abhängigkeit von den langfristig eingesetzten Fahrzeugen Bahnsteige mit einer Höhe von 55 cm über Schienenoberkante (SO) errichtet. Vor diesem Hintergrund wurde es nicht für sinnvoll erachtet, zukünftig nur noch 76 cm hohe Bahnsteige zu errichten. Vielmehr sollte weiterhin eine sinnvolle Kombination von eingesetzten Fahrzeugen und bereits umgesetzten Maßnahmen entlang einer Strecke für die Bestimmung der zukünftigen Bahnsteighöhe maßgebend sein. Die GKVS ist dem gefolgt und hat den Bund aufgefordert, auch dann zukünftig uneingeschränkt Bundesmittel für Bahnsteigmaßnahmen zur Verfügung zu stellen, wenn im Rahmen des Zielhöhenkonzeptes Bahnsteige mit 55 cm Höhe errichtet werden sollen. Ebenso sollen bei der Ermittlung der Qualitätskennzahl „Funktionalität Bahnsteige“ im Rahmen der Leistungs- und Finanzie-

b. w.

rungsvereinbarung zukünftig auch Bahnsteige mit einer Höhe von 55 cm über SO mit derselben Punktzahl wie 76 cm hohe Bahnsteige bewertet werden, wenn die überwiegende Zahl der am jeweiligen Bahnsteig haltenden Fahrzeuge eine Einstiegshöhe von bis zu 60 cm über SO aufweist.

Zu den Fragen 2 und 3:

Es ist zwischen dem Bund und den Ländern unstrittig, dass eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit im SPNV erreicht werden soll. Das jetzige Vorgehen des Bundes wird von den Ländern abgelehnt, da der Vereinheitlichungsversuch auf 76 cm Bahnsteighöhe 20 Jahre zu spät kommt. Seit Beginn der Regionalisierung haben zahlreiche Länder – auch Rheinland-Pfalz – in Abstimmung mit der DB über vereinbarte Zielhöhenkonzepte und die Vorgabe dazu kompatibler Fahrzeuge in den wettbewerblichen Verfahren große Fortschritte bei der Barrierefreiheit erreicht. Das jetzige unabgestimmte Vorgehen des Bundes wird von den Ländern daher abgelehnt. Die DB Station&Service AG hat den Ländern in Abstimmung mit dem Bund kürzlich das neue Konzept vorgestellt. Dabei wurden seitens des Landes Rheinland-Pfalz bereits bei der Erfassung des Bestandes der Stationen größere Unstimmigkeiten festgestellt – eine tatsächliche Annäherung wurde bisher nicht erzielt. Der Bund hat für den 20. Oktober 2017 zu einem – aus seiner Sicht – abschließenden Gespräch eingeladen. Auch dieser nicht nachvollziehbare Zeitdruck führt nicht zu einer Vertrauensbildung gegenüber den Ländern. Dies und die noch zahlreichen offenen Punkte wurden Bund und Bahn gegenüber auch klar kommuniziert.

Zu den Fragen 4 und 5:

Sollten für Rheinland-Pfalz keine Ausnahmetatbestände erreicht werden, würde dies in vielen Regionen einen Wechsel von der bisherigen Bahnsteighöhe von 55 cm auf 76 cm bedeuten. Da in den letzten wettbewerblichen Verfahren nahezu flächendeckend kompatible Fahrzeuge zu den 55 cm Bahnsteigen vorgegeben wurden, sind viele Strecken heute weitgehend barrierefrei, was das Zusammenspiel von Bahnsteig und Fahrzeug anbelangt. Das jetzt hinsichtlich der Barrierefreiheit Erreichte würde sich in den kommenden Ausschreibungen wieder deutlich verschlechtern, da dann auf 76 cm Bahnsteighöhe optimierte Fahrzeuge vorgegeben werden müssten, die dann für einen jahrzehntelangen Übergangszeitraum nicht mehr zu den 55 cm hohen Bahnsteigen passen würden. Berücksichtigt werden muss auch, dass selbst nach vollständiger Umsetzung des Bundeskonzeptes (für 2057 angestrebt) nur eine marginale Verbesserung gegenüber der Umsetzung der heutigen Zielhöhenkonzepte erreicht werden würde. Dies würde erkaufte werden mit einer jahrzehntelangen Verschlechterung der Barrierefreiheit und einem weitgehend unnötigen Mitteleinsatz alleine für Rheinland-Pfalz von mehreren hundert Millionen Euro.

Zu Frage 6:

Es wird auf die Antwort auf die Fragen 2 und 3 verwiesen. Vor diesem Hintergrund ist derzeit keine belastbare Aussage zu einer endgültigen Entscheidung möglich.

Dr. Volker Wissing
Staatsminister