

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Dr. Christian Jung, Renata Alt, Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Dr. Marcel Klinge, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Roman Müller-Böhm, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Gerald Ullrich, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

Entwicklung der Bahnsteighöhen in Deutschland

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 belastet, mobilitätsingeschränkten Bürgerinnen und Bürger droht der Verlust der bereits erreichten Barrierefreiheit.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung beim Aus- und Neubau der Bahnsteige in Deutschland?
2. Wie viele Bahnsteige gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig in Deutschland, und welche Höhe haben diese jeweils (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
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)?
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?
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)?
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)?
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?
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?
9. Welche finanziellen Mittel strebt die Bundesregierung an, jährlich bis 2025 bereitzustellen, um eine bundesweit einheitliche Bahnsteighöhe zu erreichen?
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?
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?
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?

Berlin, den 7. Oktober 2020

Christian Lindner und Fraktion

