

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden),
Monika Lazar, Claudia Müller, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Barrierefreiheit im Schienenverkehr – Bahnsteighöhen

Barrierefreies Reisen im Eisenbahnverkehr ist dann möglich, wenn der Bahnsteig stufenfrei erreichbar ist, der Einstieg sowie Ausstieg zwischen Bahnsteig und Zug niveaugleich erfolgen kann und zudem die Anforderungen von Menschen mit Sehbehinderung berücksichtigt sind. In der vorliegenden Anfrage wird hierzu der stufenlose Zugang zum Zug erfragt. Das Ziel einer zunehmend flächendeckenden Erreichbarkeit des Schienenverkehrs in Deutschland ist in der Praxis mit einer durchgängigen Bahnsteighöhe auf einer Linie und Zügen mit hierzu passgenauen Einstiegshöhen erreichbar.

Historisch bedingt gibt es eine Vielzahl verschiedener Bahnsteighöhen. Dabei sind die Bahnsteighöhen von 55 und 76 Zentimetern die am stärksten verbreiteten Bahnsteighöhen in Deutschland. Trotz der nach Eisenbahnbetriebsordnung vorgesehenen Regelhöhe von 76 Zentimetern Bahnsteighöhe in Deutschland haben sich in der Praxis im Sinne einer schnellen Umsetzung der Barrierefreiheit im Schienenverkehr 55 Zentimeter Bahnsteighöhe als gleichwertiger Standard etabliert. So weisen derzeit in den Neuen Bundesländern 999 Bahnsteige eine Höhe von 55 Zentimetern auf, jedoch nur 341 Bahnsteige eine Höhe von 76 Zentimetern. Seit dem letzten Bahnsteighöhenkonzept 2011 wurden ebenfalls zahlreiche Bahnsteige in Deutschland auf 55 Zentimeter über Schienenoberkante aufgehöhht. Zugleich empfiehlt der internationale Eisenbahnverband UIC eine Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern, die auch in fast allen Nachbarländern Deutschlands, namentlich Dänemark, Frankreich, Schweiz, Österreich und Tschechische Republik sowie partiell in Polen, als regulärer Bahnsteighöhenstandard umgesetzt wird.

Seit der Überarbeitung des Bahnsteighöhenkonzepts im Jahr 2017 mit dem Leitziel einer einheitlichen Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern in ganz Deutschland gerät der Prozess hin zu mehr Barrierefreiheit im Schienenverkehr ins Stocken. Aus zahlreichen Bundesländern ist bekannt, dass nunmehr Planungsstillstände und Baustopps bei der Schaffung barrierefreier Bahnhöfe herrschen. Bei durchgängiger Umsetzung einer Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern wird nach Einschätzung der fragstellenden Abgeordneten das Ziel einer durchgängigen Barrierefreiheit deutlich verzögert. Aus Sicht der fragstellenden Abgeordneten kann es zudem nicht im Interesse des Bundes, der Länder und Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sein, bereits im Sinne einer zunehmenden Barrierefreiheit des Schienenverkehrs geleistete Investitionen wenige Jahre nach Umsetzung nunmehr wieder in Frage zu stellen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Bahnhöfe und Haltepunkte in Deutschland wurden seit dem 1. Januar 2011 barrierefrei umgebaut und welche Bahnsteighöhe wurde hierbei umgesetzt?
2. Wie viele Bahnsteige in Deutschland haben eine Bahnsteighöhe von bis zu 38 Zentimetern (bitte Gesamtzahl für Deutschland und aufgeschlüsselt nach Bundesländern angeben)?
3. Wie viele Bahnsteige in Deutschland haben eine Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern (bitte Gesamtzahl für Deutschland und aufgeschlüsselt nach Bundesländern angeben)?
4. Wie viele Bahnsteige in Deutschland haben eine Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern (bitte Gesamtzahl für Deutschland und aufgeschlüsselt nach Bundesländern angeben)?
5. Wie viele Bahnsteige in Deutschland haben eine Bahnsteighöhe von 96 Zentimetern (bitte Gesamtzahl für Deutschland und aufgeschlüsselt nach Bundesländern angeben)?
6. Wie viele Bahnsteige in Deutschland haben eine Bahnsteighöhe von mehr als 96 Zentimetern (bitte Gesamtzahl für Deutschland und aufgeschlüsselt nach Bundesländern angeben)?
7. Für welche Bundesländer wurden zwischen 1990 und 2000 für die bundeseigenen Schienenwege Bahnsteighöhenkonzepte vereinbart, die auf einen Umbau von Bahnhöfen oder Haltepunkten von 55 Zentimetern über Schienenoberkante abzielen?
8. Für welche Bundesländer wurden im Jahr 2011 für die bundeseigenen Schienenwege Bahnsteighöhenkonzepte vereinbart, die auf einen Umbau von Bahnhöfen oder Haltepunkten von 55 Zentimetern über Schienenoberkante abzielen?
9. Inwiefern unterscheidet sich das Bahnsteighöhenkonzept 2017 vom Bahnsteighöhenkonzept 2011 und wie sind die Unterschiede zu begründen?
10. Aus welchen Gründen ist nach Einschätzung der Bundesregierung bereits sechs Jahre nach der letzten Zielvereinbarung zu den Bahnsteighöhen in Deutschland im Bahnsteighöhenkonzept 2011 eine neue Zielvereinbarung notwendig?
11. Wie hoch soll nach Einschätzung der Bundesregierung der Anteil von Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante in Deutschland im Zielzustand sein?
12. Wie bewertet die Bundesregierung die Förderfähigkeit eines barrierefreien Umbaus von Bahnhöfen und Haltepunkten auf eine Bahnsteigzielhöhe von 55, 76 und 96 Zentimetern über Schienenoberkante durch Mittel des Bundes?
13. Wie viele Bahnsteige mit 55 Zentimetern Bahnsteighöhe sollten nach dem Zielhöhenkonzept 2017 bis 2025, bis 2030 und bis 2040 nachträglich auf eine neue Höhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante umgebaut werden?
14. Wie hoch waren die finanziellen Aufwendungen aus der ersten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für den Umbau von Bahnsteigen und welche Gesamtinvestitionen wurden hieraus jeweils für die Aufhöhung von Bahnsteigen auf 55 Zentimeter, 76 Zentimeter und 96 Zentimeter über Schienenoberkante getätigt (bitte Gesamtinvestitionen auf die jeweilige Bahnsteigzielhöhe aufschlüsseln)?

15. Wie hoch waren die finanziellen Aufwendungen aus der zweiten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) für den Umbau von Bahnsteigen und welche Gesamtinvestitionen wurden hieraus jeweils für die Aufhöhung von Bahnsteigen auf 55 Zentimeter, 76 Zentimeter und 96 Zentimeter über Schienenoberkante getätigt (bitte Gesamtinvestitionen auf die jeweilige Bahnsteigzielhöhe aufschlüsseln)?
16. Wie hoch waren bisher die finanziellen Aufwendungen aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) Barrierefreiheit für den Umbau von Bahnsteigen und welche Gesamtinvestitionen wurden hieraus jeweils für die Aufhöhung von Bahnsteigen auf 55 Zentimeter, 76 Zentimeter und 96 Zentimeter über Schienenoberkante getätigt (bitte Gesamtinvestitionen auf die jeweilige Bahnsteigzielhöhe aufschlüsseln)?
17. Wie viele Jahre würde bei Fortschreibung der bisherigen Finanzausstattung der Umbau sämtlicher Bahnsteige von bis zu 38 Zentimetern Bahnsteighöhe in Deutschland auf eine neue Bahnsteigzielhöhe in Anspruch nehmen?
18. Wie viele Jahre würde bei Fortschreibung der bisherigen Finanzausstattung der Umbau aller nach dem bisher geltenden Bahnsteighöhenkonzept noch umzubauenden Bahnsteige in Deutschland auf eine neue Bahnsteigzielhöhe in Anspruch nehmen?
19. Soll der etwaige Umbau von Bahnsteigen von 55 Zentimetern Bahnsteighöhe in gewachsenen regionalen 55-Zentimeter-Netzen im Schienenverkehr auf 76 Zentimeter Bahnsteighöhe innerhalb des Regelablaufs oder mittels eines gesonderten Finanzierungskonzepts für die Aufhöhung erfolgen?
20. Wie beurteilt die Bundesregierung im Sinne der Praktikabilität und schnellen Umsetzbarkeit des Ziels einer durchgängigen Barrierefreiheit im Schienenverkehr den Vorschlag regional abgegrenzter Nahverkehrsnetze mit 55 Zentimetern Bahnsteighöhe und einer Separierung von 55- und 76-Zentimeter-Netzen in den Knotenbahnhöfen?
21. Welche Zug-Baureihen ermöglichen nach Kenntnis der Bundesregierung einen stufenlosen Ein- und Ausstieg an 55 Zentimeter hohen Bahnsteigen (bitte nach Baureihen des Nahverkehrs und Fernverkehrs aufschlüsseln)?
22. Welche Zug-Baureihen ermöglichen nach Kenntnis der Bundesregierung einen stufenlosen Ein- und Ausstieg an 76 Zentimeter hohen Bahnsteigen (bitte nach Baureihen des Nahverkehrs und Fernverkehrs aufschlüsseln)?
23. Welche Zug-Baureihen ermöglichen nach Kenntnis der Bundesregierung einen stufenlosen Ein- und Ausstieg an 96 Zentimeter hohen Bahnsteigen (bitte nach Baureihen des Nahverkehrs und Fernverkehrs aufschlüsseln)?
24. Können nach Einschätzung der Bundesregierung Züge mit einer Wagenbodenhöhe von 60 Zentimetern sämtliche Bahnsteighöhen zwischen 38 Zentimetern und 76 Zentimetern über Schienenoberkante bedienen?
Wenn nein, warum nicht?
25. Inwiefern berücksichtigt die Bundesregierung beim barrierefreien Umbau von Bahnhöfen und Haltepunkten im Schienenpersonenfernverkehr, dass die Baureihe „Intercity 2“ für die Ausweitung von Schienenpersonenfernverkehrsangeboten in Deutschland nur eine Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern barrierefrei bedienen kann?
26. Inwiefern wird der einstimmig gefassten Aufforderung der Verkehrsministerkonferenz der Länder vom 9. und 10. November 2018 Rechnung getragen, damit das Bahnsteighöhenkonzept „länderspezifisch die bisher gemeinsam getätigten Investitionen in die Stationsausbauten, bestehende Bahnsteighöhenkonzepte der Länder, die Laufzeiten von Verkehrsverträgen und den Lebenszyklus der eingesetzten Fahrzeuge“ berücksichtigt?

27. Wurde bereits der einstimmig gefassten Aufforderung der Verkehrsministerkonferenz der Länder vom 9. und 10. November 2018 Rechnung getragen, „ein Gespräch der Verkehrsministerkonferenz mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der DB zu der Thematik“ abzuhalten und wann fand dieses Gespräch statt?
- Wenn nein, warum nicht?
28. Wann ist die Plausibilitätsprüfung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur hinsichtlich der Verhandlungsergebnisse aus der Sitzung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und der DB Station&Service vom 1. Juni 2018 abgeschlossen?
29. Welche Ergebnisse resultieren aus der Plausibilitätsprüfung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur hinsichtlich der Verhandlungsergebnisse aus der Sitzung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und der DB Station&Service vom 1. Juni 2018?
30. Wann wird nach Einschätzung der Bundesregierung der Konsultationsprozess zum Bahnsteighöhenkonzept 2017 abgeschlossen werden?

Berlin, den 2. Juli 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion