

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Sören Pellmann, Susanne Ferschl, Sylvia Gabelmann, Katja Kipping, Zaklin Nastic, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Harald Weinberg, Pia Zimmermann, Sabine Zimmermann (Zwickau) und der Fraktion DIE LINKE.

Barrierefreiheit und Bahnsteighöhen im deutschen Schienennetz

Momentan gibt es mehrere unterschiedliche Bahnsteighöhen auf den Bahnhöfen im deutschen Schienennetz. Am verbreitetsten sind die Höhen von 55 cm (jeweils Bahnsteigoberkante gegenüber der Schienenoberkante), die vor allem im Nahverkehr dominiert, und 76 cm, die vorwiegend im Fernverkehr zu finden sind. Hinzu kommen aber auch ältere Bahnsteige, die oft nochmals niedriger sind.

Laut Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) sind Bahnsteighöhen zwischen 38 und 96 cm über Schienenoberkante erlaubt. Dabei ist auch festgelegt, dass bei Neubauten und Umbauten von Bahnhöfen eine Höhe von 76 cm anzustreben ist (§13 Absatz 1 EBO). Ausnahmen gelten für S-Bahnen, wo eine Höhe von 96 cm zulässig ist. Die TSI Infrastruktur (TSI = Technische Spezifikationen für die Interoperabilität) legt für Fernbahnsteige in der EU Bahnsteighöhen von 55 oder 76 cm fest. In den meisten anderen EU-Ländern ist allerdings im Gegensatz zu Deutschland die Höhe von 55 cm für Neu- und Umbauten festgelegt. Auch viele Nahverkehrsbahnhöfe haben bislang eine Bahnsteighöhe von 55 cm und ermöglichen in Verbindung mit den gängigen Nahverkehrszügen (inkl. Doppelstockzügen) einen niveaugleichen Einstieg.

Die im Netz vorhandenen unterschiedlichen Bahnsteighöhen führen dazu, dass eine umfassende Barrierefreiheit in dem Sinne, dass Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität stufenfrei und selbständig in die Züge ein- und aus diesen aussteigen können, nicht durchgehend gewährleistet ist. Außerdem führen große Höhenunterschiede zwischen Zug und Bahnsteig zu deutlich längeren Aus- und Einstiegszeiten, so dass Züge länger halten müssen und leichter Verspätungen bekommen.

Während der niveaugleiche Ein- und Ausstieg bei Regionalzügen in vielen Fällen möglich ist, ist dies bei Fernzügen unabhängig von der gewählten Bahnsteighöhe nicht der Fall. Beim Einstieg in ICs und ICEs sowie beim Ausstieg sind Reisende mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität daher auf Hublifte auf den Bahnsteigen und Servicepersonal an den Bahnhöfen angewiesen, was ihre Möglichkeit zum selbständigen Reisen insbesondere aufgrund der begrenzten Servicezeiten erheblich einschränkt. Der ICE 4 hat immerhin erstmals einen fahrzeuggebundenen Hublift, mit dessen Hilfe Rollstühle durch das Zugpersonal in den Zug und aus dem Zug gehoben werden können. Auch diese Regelung erfüllt nach Ansicht der Fragesteller aber nicht § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG), dem zufolge eine selbständige Nutzung auch von öffentlichen Verkehrsmitteln ohne fremde Hilfe möglich sein sollte. Diese ist im Fernverkehr

bislang nur bei den neuen doppelstöckigen IC2-Zügen erfüllt, wo zumindest in einigen Wagen ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg möglich ist – allerdings nur bei einer Bahnsteighöhe von 55 cm.

Eine Anpassung von Bahnsteighöhen ist bislang nur im Rahmen von großen Umbauten von Bahnhöfen durchgeführt worden. Technisch ist eine Anpassung von 76 cm auf 55 cm jedoch in vielen Fällen auch ohne größere Umbauten möglich – durch ein Hochstopfen der Gleise mit Schotter sowie eine Anpassung der Oberleitung (Signal 2/2018, S. 20 ff., „Bahnsteighöhenchaos bei der Deutschen Bahn“).

Nun ist ein neues Bahnsteighöhenkonzept im Gespräch, im Rahmen dessen eine Anpassung auf 76 cm angedacht ist. In diesem Zusammenhang mahnen insbesondere Behinderten- und Sozialverbände ein Zurückbleiben hinter bereits erreichten Barrierefreiheitsstandards als völlig inakzeptabel an. Auch wird die ungenügende Beteiligung der Organisationen und Verbände kritisiert (www.vdk.de/deutschland/pages/presse/pressemitteilungen_statements/74217/vdk_kritisiert_neues_bahnsteighoehenkonzept).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welches Konzept verfolgt die Bundesregierung zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) im Bahnverkehr?
2. Bis zu welchem Zeitpunkt beabsichtigt die Bundesregierung eine vollständige Verwirklichung umfassender Barrierefreiheit an allen deutschen Bahnhöfen und Haltepunkten, und welche Mittel stellt sie dafür in den nächsten Jahren bereit?
3. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass in Deutschland eine Bahnsteighöhe von 76 cm als Regelform vorgesehen ist, während die meisten anderen EU-Länder eine Bahnsteighöhe von 55 cm vorsehen?
4. An wie vielen Bahnhöfen in Deutschland sind nach Kenntnis der Bundesregierung nach heutigem Stand Bahnsteighöhen von 55 bis 60 cm, 76 cm, unter 55 cm oder über 76 cm realisiert (bitte Anzahlen der Bahnhöfe mit den jeweiligen Bahnsteighöhen nach Bundesländern angeben)?
5. Welche Anteile der Zughalte in Deutschland finden nach Kenntnis der Bundesregierung an Bahnsteigen mit Höhen von 55 bis 60 cm, 76 cm, unter 55 cm oder über 76 cm statt (bitte nach Bahnsteighöhen in Prozent, aufgliedert nach Fern- und Regionalverkehr angeben)?
6. Wie viele in Deutschland verkehrende Nahverkehrszüge ermöglichen nach Kenntnis der Bundesregierung einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg bei Bahnsteighöhen von 55 bis 60 cm, 76 cm oder anderen Höhen (bitte Anzahlen der jeweiligen Züge aufgliedert nach Bahnsteighöhen und Bundesländern sowie mit der Zusatzangabe, ob ein Schiebetritt zur Spaltüberbrückung vorhanden ist, angeben)?
7. Welche Nahverkehrszug-Modelle welcher Hersteller gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung, die einen niveaugleichen Einstieg bei einer Bahnsteighöhe von 76 cm ermöglichen, und wie sind diese aus Sicht der Bundesregierung mit Blick auf die Barrierefreiheit innerhalb des Fahrzeugs zu bewerten?
8. Erachtet es die Bundesregierung für sinnvoll, in solchen Regionen, in denen eine Bahnsteighöhe von 55 cm dominiert, alle Bahnsteige auf 76 cm zu erhöhen, wenn dadurch die Barrierefreiheit mit den auf 55 cm Höhe angepassten Fahrzeugen auf absehbare Zeit abnimmt?

9. Wie schätzt die Bundesregierung den Einsatz von Fahrzeugen, die einen niveaugleichen Einstieg bei 76 cm Bahnsteighöhe ermöglichen, gegenüber Fahrzeugen, die einen niveaugleichen Einstieg bei 55 cm Bahnsteighöhe ermöglichen, auf solchen Strecken ein, auf denen es noch eine Vielzahl von Bahnhöfen mit Bahnsteighöhen unter 55 cm gibt?
10. Wie bewertet die Bundesregierung die Umsetzung des 3. Programms der DB AG, dem zufolge an Knotenbahnhöfen Bahnsteige mit möglichst passenden Bahnsteighöhen für alle Linien angeboten werden sollen?
11. Wie bewertet die Bundesregierung mögliche Zwischenlösungen, um den niveaugleichen Einstieg an solchen Bahnhöfen zu ermöglichen, wo die heutige Bahnsteighöhe nicht zu den dort bis auf weiteres verkehrenden Fahrzeugen passt:
 - a) Aufschottern des Gleisbetts,
 - b) Bahnsteigkonstruktionen, die so bemessen und ausgeführt werden, dass im Rahmen einer späteren Bahnsteigerhöhung auf 76 cm keine nachträglichen Veränderungen oder Eingriffe an der statischen Konstruktion einschließlich Gründung notwendig werden,
 - c) Bahnsteige mit unterschiedlich hohen Einstiegsbereichen,
 - d) weitere Maßnahmen (bitte spezifizieren)?
12. An welchen Bahnhöfen wurden die in Frage 11 genannten Möglichkeiten für eine auch temporäre Anpassung der Bahnsteighöhe nach Kenntnis der Bundesregierung bereits geprüft und kalkuliert und mit welchem Ergebnis (bitte Tabelle der Bahnhöfe mit notwendigen Maßnahmen und prognostizierten Kosten, aufgliedert nach Bundesländern, erstellen)?
13. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass im Zuge von Bahnsteigerhöhungen das unmittelbare Umfeld entsprechend barrierefrei angepasst wird (z. B. Gebäudezugänge, Treppen, Aufzüge, bislang stufenfreie Bahnsteigzugänge sowie schon vorhandene Anrampungen)?
14. Welche Mehrkosten für Bund und Länder entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung durch die im Rahmen des Bahnsteighöhenkonzepts mit der vorgesehenen Höhe von 76 cm beabsichtigten Bahnsteigerhöhungen sowie die weiteren damit verbundenen Anpassungen (wie z. B. für Gebäudezugänge, Treppen, Aufzüge, Anrampungen), und welche Auswirkungen hat dies auf den Zeitpunkt der Verwirklichung umfassender Barrierefreiheit aller Bahnhöfe und Haltepunkte in Deutschland?
15. Inwiefern wird sichergestellt, dass bei Bahnsteigerhöhungen grundsätzlich Ausnahmen bei der 1 000-Reisenden-Regelung getroffen werden, um neben der Bahnsteigerhöhung auch die Herstellung von Barrierefreiheit zu garantieren?
16. Inwieweit führt fehlende Barrierefreiheit nach Bahnsteigerhöhungen nach Einschätzung der Bundesregierung zu einer Erhöhung der Verletzungsgefahr für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität?

17. Inwieweit wurden und werden nach Kenntnis der Bundesregierung Behinderten- und Sozialverbände als Expertinnen und Experten in eigener Sache bei der Beratung und Umsetzung des neuen Bahnsteighöhenkonzeptes sowie bei der Schaffung umfassender Barrierefreiheit tatsächlich und wirksam beteiligt?

Berlin, den 11. September 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion