

## **Bericht**

### **des Arbeitskreises Bahnpolitik**

zur Verkehrsministerkonferenz am 9./10. November 2017 in Wolfsburg

#### **TOP 5.3 Bahnsteighöhen**

Die Fortschreibung des Bahnsteighöhenkonzeptes 2011 war bereits Gegenstand der Beschlüsse zu jeweils TOP 5.3 der letzten Sitzungen des Arbeitskreises Bahnpolitik am 7. März 2017 und der GKVS am 29. und 30. März 2017. Inzwischen hat DB Station & Service AG das Konzept konkretisiert und dabei die Auswirkungen auf Bahnhöfe mit anderen Bahnsteighöhen als 76 cm ü. SO verdeutlicht. Das Konzept basiert im Wesentlichen auf folgenden Regeln:

- Die Bahnsteighöhe auf einer Linie soll einheitlich sein.
- Die EBO-Regelbahnsteighöhen sind 76 cm ü. SO bzw. 96 cm ü. SO für Halte der Stadtschnellbahnsysteme. Auf Strecken in Ballungsräumen und auf Hauptkorridoren mit Fernverkehr oder anderem überregionalem Verkehr („Hauptnetz“) soll es keine Ausnahmen von den EBO-Regelbahnsteighöhen geben.
- Durch die Separierung von Strecken soll keine zusätzliche Infrastruktur entstehen.
- Ausnahme: Bahnsteighöhen von 55 cm ü. SO sind nur zulässig in separierten Regional-Nahverkehrsnetzen bzw. an Regional-/Nahverkehrslinien, wo bereits die Mehrzahl der Bahnsteige mit 55 cm ü. SO errichtet wurde.

Die DB Station & Service führte Gespräche mit den einzelnen Bundesländern, in denen sie das neue Konzept vorstellte und die spezifischen Umsetzungsschwierigkeiten der Länder besprach. Für den 20. Oktober 2017 lud der Bund zu einem gemeinsamen Gespräch zwischen Bund, DB Station & Service und den Ländern ein. Das Gespräch wurde im Hinblick auf die Befassung der Verkehrsministerkonferenz mit dem Thema verschoben.

Die Länder fordern weitere Freiräume für individuelle Lösungen für Bahnsteige mit einer Höhe von 55 cm ü. SO bzw. mit einer Höhe von 76 cm ü. SO bei Stadtschnellbahnen. Dem liegen unter anderem folgende Argumente zugrunde:

- Zwischen den Ländern und der DB wurden weitgehend individuelle Länderkonzepte vereinbart, die in den Ländern Grundlage der Förderung und des Einsatzes von Investitionen sind. Die vom Bund beabsichtigte Neuausrichtung würde bereits getätigte Investitionen entwerten und bereits planfestgestellte Vorhaben in Frage stellen.  
Die Länder werden ggf. Fördermittel zurückfordern, wenn durch eine unabhgestimmte Umstellung der Zielhöhe Investitionen der Länder entwertet werden.
- Ein striktes Anwenden der in dem Bahnsteighöhenkonzept genannten Kriterien würde die an zahlreichen Stationen bereits erreichte Barrierefreiheit auf Jahre wieder beseitigen.
- Wichtige Besonderheiten in den Ländern wie die grenzüberschreitenden Verkehre wurden in dem Konzept nicht berücksichtigt. Die Auswirkungen laufender Projekte z.B. des BVWP wurden nicht betrachtet.
- Umsetzung und Kosten des Konzepts sind in den Überlegungen des Bundes und der DB Station & Service AG bisher völlig ausgeklammert. Die Neuausrichtung würde zu einer Steigerung der Infrastrukturkosten und womöglich kumuliert zu einer Nutzenminderung führen. Zudem muss geklärt sein, wie mit den Bahnsteigen mit weniger oder gleich 38 cm ü. SO umgegangen wird. Hierzu wurde der Bund bereits im GKVS-Beschluss vom 29.3.2017 gebeten darzulegen, wie im Fall einer flächendeckenden Umstellung auf eine Zielhöhe 76 cm die zukünftige Bedienung der zahlreichen Stationen mit einer Bahnsteighöhe unter 38 cm erfolgen soll.
- Die Schaffung von Infrastruktur ist häufig billiger und/oder schneller realisierbar als die Umstellung zahlreicher Bahnsteige von 55 auf 76 cm ü. SO; daher darf die Schaffung zusätzlicher Infrastruktur zur Sicherung der Separierbarkeit kein Tabu sein.
- Das Konzept hat in seiner konkreten Ausgestaltung Mängel (z.B. wurden im Einzelfall separierbare Bahnhöfen als nicht separierbar eingestuft) und sollte hinsichtlich seiner Grundannahmen überdacht werden (Abgrenzung des Hauptnetzes), insbesondere im Hinblick auf das Ziel Barrierefreiheit.