

Bericht

des Arbeitskreises Bahnpolitik

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 21./22. März 2018 in Berlin und
zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 19./20. April 2018 in Nürnberg

TOP 5.6 Bahnsteighöhen

Der Arbeitskreis Bahnpolitik fasste in seiner letzten Sitzung am 14. September 2017 einen Beschluss, der im Wesentlichen gleichlautend von der GKVS und der Verkehrsministerkonferenz bestätigt wurde. Darin wenden sich die Länder gegen die einseitige Festlegung des Zielhöhenkonzepts 2017 der DB Station & Service AG und fordern ein Gespräch mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der DB über das Konzept.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hatte die Länder bereits für den 20. Oktober 2017 zu einem „abschließenden Gespräch“ über das Konzept zwischen dem Bundesministerium, der DB Station & Service AG und den Ländern eingeladen. Dieses Gespräch wurde wegen der im Oktober und November 2017 anstehenden Gremienbeschlüsse der GKVS und der Verkehrsministerkonferenz zu der Thematik verschoben. Das Bundesministerium lud die Länder daraufhin für den 12. Januar 2018 zur Vorstellung des Zielhöhenkonzepts 2017 ein. An dem Gespräch nahmen Vertreter des Bundes, aller Bundesländer, der DB Station & Service AG und der DB Netz teil.

Die Länder betonten in dem Gespräch, dass das Gespräch aus ihrer Sicht der Beginn eines Dialogs über das Konzept sein muss. Man verständigte sich auf das gemeinsame Ziel der Barrierefreiheit. Die Länder wandten sich gegen das Zielhöhenkonzept 2017 und forderten die Einhaltung geschlossener Vereinbarungen. Die DB präsentierte in dem Gespräch weitere Ausnahmen für Bahnsteige mit einer Höhe von 55 cm ü. SO. Die Länder betonten, dass die Ausnahmen nicht weit genug reichen. Zudem erscheinen die Kriterien für die Ausnahmen teilweise willkürlich gewählt und müssten definiert werden. Die Länder kritisierten auch die Festlegung des Hauptnetzes. Die Länder forderten eine Gleichstellung der Bahnsteighöhe von 55 cm ü. SO unabhängig von einem Hauptnetz und sprachen die Möglichkeit einer dementsprechenden Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) an. Maßstab muss die schnelle und kostengünstige Herstellbarkeit von Barrierefreiheit sein. Die Länder schlugen vor, dass zunächst die derzeit nicht separierbaren Knotenbahnhöfe auf Separierbarkeit geprüft werden. Für die Separierbarkeit müsse es möglich sein, auch zusätzliche Infrastruktur zu schaffen. Wenn die Entscheidung für die Höhe des Bahnsteigs nicht an der Streckensituation (bisheriger Ausbaustandard) im Einzelfall und den auf der Linie eingesetzten Fahrzeugen orientiert wird, sind aus der Sicht der Länder zum Teil jahrzehntelange Einbußen bei der Barrierefreiheit zu befürchten.

In dem Gespräch wurde Folgendes vereinbart:

- Die Länder führen in den nächsten Wochen Gespräche mit den regionalen Vertretern der DB. Dabei geht es darum, Lösungen zu finden, die einer optimalen Umsetzung der Barrierefreiheit dienen.
- Die DB prüft die Möglichkeit der Separierbarkeit der derzeit nicht separierbaren Knotenbahnhöfe.
- Danach wird es wieder ein Gespräch zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, der DB Station & Service AG und den Ländern geben.

Das Protokoll zu der Sitzung am 12. Januar 2018 befindet sich derzeit noch in der Abstimmung zwischen den Ländern und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der DB.

Einige Länder haben zwischenzeitlich Gespräche mit den regionalen Vertretern der DB Station & Service AG geführt. In diesen Gesprächen wurden zum Teil Lösungen für einzelne Strecken gefunden. Eine konsequente Orientierung am Ziel, Barrierefreiheit möglichst zeitnah und unter Berücksichtigung der langfristig festgelegten Fahrzeugeinsätze herzustellen, die es ermöglicht, sinnvolle Abgrenzungen auf Basis bisheriger Investitionen zu treffen, war in den Gesprächen jedoch nicht zu erkennen. Vielmehr wurde mitgeteilt, dass kein Verhandlungsmandat zur Infragestellung des Zielhöhenkonzepts 2017 seitens der Zentrale der DB Station & Service AG bestehe.

Die Zentrale der DB Station & Service AG hat die Länder für Mitte April in vier Gruppen zu Gesprächen über das Zielhöhenkonzept nach Berlin eingeladen. Nach dem Wortlaut der Einladung soll gesprochen werden über „Fragen der Umsetzung des Bahnsteighöhenkonzepts 2017“ und das „Vorgehen bezüglich der linienbezogenen Migrationskonzepte und der Möglichkeit der Separierbarkeit in den Knoten“.

Dies lässt daran zweifeln, dass sich die DB Station & Service AG an die Abrede vom 12. Januar 2018 hält, nach der die Länder zusammen mit den regionalen Vertretern der DB Lösungen für die Landesnetze unter Berücksichtigung der jeweiligen Streckensituation mit dem Ziel von mehr Barrierefreiheit besprechen sollten. Aus der Sicht der Länder kann über eine Migrationsphase noch nicht gesprochen werden, da das Zielhöhenkonzept 2017 selbst in Frage steht.

Zudem wurden zu den Gesprächen erneut nicht die Aufgabenträger eingeladen, die aus der Sicht der Länder schon aus sachlichen Gründen zwingend an den Gesprächen über das Zielhöhenkonzept 2017 zu beteiligen sind.

Es steht in Frage, ob für eine Zielbahnsteighöhe von 76 cm ausreichend geeignetes Rollmaterial zur Verfügung stehen würde. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass das Rollmaterial bereits jetzt auf vielen Strecken hohen Kapazitätsanforderungen genügen muss. Die Möglichkeiten der Fahrzeugindustrie, insbesondere Doppelstock-Fahrzeuge mit niveaugleichem Einstieg an Bahnsteigkanten mit einer Höhe von 76 cm ü. SO oder kapazitativ vergleichbare Fahrzeugkombinationen zu entwickeln, sollen daher ermittelt werden. Dazu soll ein Termin mit Fahrzeugherstellern durchgeführt werden, zu dem alle von dem Bahnsteighöhenkonzept Betroffenen eingeladen werden sollen.

In mehreren von dem Zielhöhenkonzept 2017 betroffenen Ländern bestehen derzeit Baustopps und Planungsstillstände oder sind solche zu befürchten. Dieser Situation muss abgeholfen werden. Am 12. Januar 2018 wurden weitere Gespräche über die Regelung der Bahnsteighöhen vereinbart. Solange das Konzept noch besprochen und überprüft wird, muss weitergebaut und -geplant werden. Es müssen die bereits getroffenen Verträge und Vereinbarungen gelten. Dies gilt auch für Rahmenvereinbarungen, z.B. zu länger laufenden Bahnhofsmodernisierungsprogrammen.

Die von den Ländern im Interesse der Barrierefreiheit geforderte Flexibilität für Bahnsteige mit einer Höhe von 55 cm ü. SO sollte in der EBO verankert werden. Zum einen sollte die Bahnsteighöhe 55 cm ü. SO in § 13 Abs. 1 EBO als gleichberechtigte Regelbahnsteighöhe vorgesehen sein. Dies entspricht auch den europarechtlichen Vorschriften, die beide Bahnsteighöhen gleichberechtigt behandeln. Eine zweite Regelbahnsteighöhe von 55 cm ü. SO, mit der sinnvolle Abgrenzungen auf Basis bisheriger Investitionen getroffen werden sollen, trägt damit nicht nur der spezifischen Streckensituation in Deutschland Rechnung, sondern bedenkt auch die Einfügung in den europäischen Raum, da viele Anrainerstaaten eine Regelbahnsteighöhe von 55 cm ü. SO haben. Zum anderen ist eine Anpassung von § 2 Abs. 3 EBO erforderlich. Die Länder und die SPNV-Aufgabenträger müssen zukünftig an der Aufstellung der dort genannten Programme beteiligt werden.