

Bericht des Arbeitskreises Bahnpolitik

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS)
am 13./14. März 2019 in Berlin

und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 4./5. April 2019 in Saarbrücken

TOP 5.5 Bahnsteighöhen

Abstimmung Länder – Bund / DB AG

Im Auftrag der VMK hat der Arbeitskreis Bahnpolitik die Verhandlungen mit dem Bund und der DB Station&Service AG zur Verständigung auf ein Bahnsteighöhenkonzept zur Sicherung der Barrierefreiheit weitergeführt. Ein letzter Gesprächstermin mit Bundesverkehrsministerium und Ländern auf Abteilungsleiter-ebene und der DB Station&Service AG fand am 23. November 2018 im Bundesverkehrsministerium statt.

Vorausgegangen waren neben Gesprächen zwischen den Ländern und der DB Station&Service AG am 30./31. August und am 11. September 2018 auch ein Termin mit Fahrzeugherstellern (Alstom, Siemens, Bombardier, Stadler) am 17. Oktober 2018. Dieser wurde länderseitig genutzt, die Fahrzeughersteller nach den Entwicklungsmöglichkeiten von Doppelstockfahrzeugen mit einem Einstieg bei 80 cm und Hybridfahrzeugen (Fahrzeuge mit unterschiedlicher Einstiegshöhe) zu befragen. Ergebnis war, dass die Industrie Fahrzeuge anbieten kann, welche für Bahnsteige mit 55 cm und 76 cm aber nicht für die noch im großen Umfang vorhandenen Stationen mit Bahnsteigen ≤ 38 cm kompatibel sind. Die Erhöhung dieser niedrigen Bahnsteige sollte auch aus diesem Grund mit Priorität vorangetrieben werden. Modelle bzw. Lösungsvorschläge für Hybridfahrzeuge wurden ebenfalls vorgestellt. Die DB Station&Service AG sieht im Einsatz von Hybridfahrzeugen und Kombibahnsteigen (Bahnsteige mit verschiedenen hohen Bahnsteigabschnitten) den Lösungsweg zur Umsetzung des Bahnsteighöhenkonzeptes.

Aus Sicht der Länder und vieler Aufgabenträgern werden Hybridfahrzeuge, weil mit Kapazitätseinschränkungen zu rechnen ist, aber als kritisch bewertet. Darüber hinaus ist mit betrieblichen Nachteilen zu rechnen, da sich beim Einsatz von Hybridfahrzeugen und / oder Kombibahnsteigen u.a. neue Anforderungen an die EVU's und die DB Station&Service AG hinsichtlich der Fahrgastinformation und dem punktgenauen Halten an der Verkehrsstation ergeben.

Bezüglich vieler Linien/Teilnetze konnte bereits bis November 2018 zwischen der DB Station&Service AG und den Ländern Übereinstimmung zu Zielhöhen erzielt werden. Andere Linien / Teilnetze verblieben strittig. Diese wurden im Gesprächs-termin am 23. November 2018 mit Vertretern des Bundesverkehrsministeriums und der Länder auf Abteilungsleiterebene und der DB Station&Service AG besprochen. Die Länder haben grundsätzlich ihr weitgehendes Einverständnis zu einer langfristigen Erreichung der Zielhöhe 76 cm gegeben; ausgenommen sind nur wenige Strecken mit einer dauerhaften Zielhöhe 55 cm nach dem Bahnsteighöhenkonzept. Diese Zusage wurde aber an die Prämissen geknüpft,

- dass der Bund geeignete Finanzierungsprogramme für die Umsetzung des Bahnsteighöhenkonzeptes aufstellt, welche neben der Finanzierung von Bahnsteigerhöhungen direkt auf die Zielhöhe 76 cm bzw. 55 cm auch die zweistufige Erhöhung mit einer 55cm Zwischenstufe und späterer Erhöhung auf die Zielhöhe 76 cm sowie die Erhöhung von Stationen mit niedrigen Bahnsteigen ($\leq 38\text{cm}$) beinhalten.
- dass die DB Station&Service AG länderspezifische Migrationskonzepte, welche länderspezifische Besonderheiten (u.a. getätigte Investitionen, Laufzeiten von Verkehrsverträgen, Lebenszyklus der eingesetzten Fahrzeuge) berücksichtigen und konkrete Zeit- und Finanzierungspläne beinhalten, entwickelt und diese mit den Bundesländern verbindlich abstimmt,
- dass für Strecken mit noch strittiger Bahnsteighöhe Lösungen zur Barrierefreiheit - ohne zwischenzeitliche Rückschritte - gefunden werden und dass hierzu Gespräche zwischen Ländern und DB Station&Service AG auf Regionalbereichsebene geführt werden.

Hinsichtlich der Finanzierung des Bahnsteighöhenkonzeptes ist die DB Station&Service AG nach eigenen Aussagen auf Fremdmittel angewiesen. Einziges

Finanzierungsinstrument von Seiten des Bundes ist gegenwärtig die LuFV, deren Nutzbarkeit für die Umsetzung des Bahnsteighöhenkonzeptes bislang aber nur bedingt gegeben ist. Im Rahmen des Bund-Länder Termins am 23. November 2018 stellte der Bund ein Sonderprogramm in Aussicht, welches aber ausschließlich die Erhöhung von Bahnsteigen von ≤ 38 cm auf die Zielhöhe 76 cm fördern und zudem an die Beschaffung von Fahrzeugen kompatibel zu 76 cm hohen Bahnsteigen gebunden sein soll. Die Länder fordern dagegen zu den noch vorzulegenden Migrationskonzepten passende Förderinstrumente sowie die Erweiterung der LuFV zur Umsetzung des Bahnsteighöhenkonzeptes. Diesbezüglich gab es von Seiten des Bundes noch keine positive Stellungnahme.

Hinsichtlich der noch strittigen Strecken fanden in 2018 und im Januar 2019 Gespräche mit den Regionalbereichen der DB Station&Service AG in den Ländern statt. Das Bundesverkehrsministerium sicherte im Interesse einer Lösungsfindung zu, dass die bisherigen Regelvorgaben des Bahnsteighöhenkonzeptes flexibel angewendet werden können bzw. von ihnen abgewichen werden kann.

Die in den Regionalgesprächen zwischen DB Station&Service AG und den Ländern ausgehandelten streckenbezogenen Lösungsvorschläge wurden dem AK Bahnpolitik-Vorsitz von den Ländern übermittelt. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass auf Länderebene zu einer Mehrzahl der zuvor noch strittigen Strecken Lösungsvorschläge zwischen den Ländern und den DB Regionalbereichen gefunden wurden. Bei einigen Strecken konnte man sich dagegen auf keinen Kompromiss einigen. Hier sollten mit Unterstützung des Bundes zeitnah Lösung gefunden werden, die unter Berücksichtigung des bereits erreichten Stands von Barrierefreiheit die vollständige Barrierefreiheit zeitnah und effektiv erreichen.

Grundsätzlich machen die Länder ihre finalen Zusagen zu den in den Regionalgesprächen gefundenen Lösungsvorschlägen von der Vorlage der für deren Umsetzung noch ausstehenden Migrationskonzepte und von verbindlichen Finanzierungszusagen zur Umsetzung des Bahnsteighöhenkonzeptes durch den Bund abhängig.

Länderinitiative für ein Gesetz zur Verwirklichung der Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr

Der AK Bahnpolitik hat auf Grundlage des VMK Beschlusses vom 19./20. April 2018 im Rahmen einer Arbeitsgruppe unter Vorsitz des Landes Sachsen-Anhalt einen Gesetzesentwurf erarbeitet und mit den Ländern abgestimmt.

Mit dem Vorschlag wird eine gesetzliche Regelung zur Änderung der EBO in das Verfahren eingebracht. Dies hat zudem den Vorteil, dass nun auch die Anforderungen an die Barrierefreiheit in das AEG und damit auf gesetzlicher Grundlage Eingang finden.

Allerdings ist nicht beabsichtigt, die EBO-Regelung dauerhaft als gesetzliche Regelung festzuschreiben, sondern die EBO nach der gesetzlichen Änderung als Verordnung weiterzuführen (siehe hierzu Art. 3 des Gesetzesentwurfs).

Bundesrat

Drucksache/18
xx.xx.2018

**Gesetzesantrag
der Länder Sachsen-Anhalt,
Brandenburg,**

Entwurf eines Gesetzes zur Verwirklichung der Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr

A. Zielsetzung

Die Barrierefreiheit von Bahnanlagen und Fahrzeugen leitet sich bereits aus dem Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen der Vereinten Nationen (UN-Behindertenrechtskonvention) ab, das seine nationale Umsetzung u.a. im Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG) gefunden hat.

Im Interesse der Verwirklichung dieses Ziels müssen die Gestaltung der Bahnanlagen, insbesondere der Bahnsteige, die eingesetzten und die künftig vorgesehenen Fahrzeuge aufeinander abgestimmt sein. Aufgrund des seitens der Eisenbahninfrastrukturunternehmen – oft mit maßgeblicher Finanzierung des Bundes, der Länder und der Kommunen - erreichten Ausbaustands der Bahnsteige und der langjährig festgelegten Fahrzeugeinsatzkonzepte der Länder und Aufgabenträger erscheint eine kurzfristige einheitliche Bahnsteighöhe von 0,76 m über Schienenoberkante nicht für alle Teilnetze als sachgerecht und behindert die zeitnahe und kostengünstige Verwirklichung des Ziels der Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr. Für die Zeit bis zur Verwirklichung einer einheitlichen Höhe von 0,76 m über Schienenoberkante ist eine Gleichstellung mit einer Bahnsteighöhe von 0,55 m über Schienenoberkante erforderlich.

B. Lösung

Aufnahme der Anforderungen an die Barrierefreiheit in das AEG, also auf gesetzlicher Ebene, um dem Aspekt der Barrierefreiheit mehr Gewicht zu verleihen. Implementierung des Einvernehmens zwischen den Aufgabenträgern als Verantwortungsträger für den Schienenpersonennahverkehr und den Eisenbahnen, die die Verantwortung für die Infrastruktur oder Fahrzeuge tragen. Gleichstellung von Bahnsteighöhen von 0,55 m und 0,76 m.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen

Die Flexibilisierung der Bahnsteighöhen wirkt insgesamt kostenreduzierend.

E. Sonstige Kosten

Durch die Änderung des AEG und der EBO ergeben sich unmittelbar keine zusätzlichen Kosten für die Eisenbahnunternehmen. Tendenziell führt die Änderung zu einer Kostenreduzierung.

F. Bürokratiekosten

Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger sowie die Verwaltung werden nicht eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Entwurf eines Gesetzes zur Verwirklichung der Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr

Vom

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen.

Art. 1 § 8 Allgemeines Eisenbahngesetz

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808; 2018 I 472)

wird wie folgt geändert:

§ 8 Barrierefreiheit

Bahnanlagen und Fahrzeuge sind so zu gestalten, dass in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen diese ohne besondere Erschwernis nutzen können. Die Eisenbahnen bedürfen hierzu des Einvernehmens der nach § 1 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes durch Landesrecht bestimmten Stellen, soweit Belange des Schienenpersonennahverkehrs betroffen sind.

Art. 2 Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. Juli 2017 (BGBl. I S. 3054) wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

Satz 1 wird gestrichen.

2. Der bisherige § 2 Abs. 3 S. 2 wird zu § 2 Abs. 3 S. 1 (neu) und erhält folgende Fassung:

Zur Ausgestaltung der Barrierefreiheit (§ 8 AEG) sind die Eisenbahnen verpflichtet, Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen mit dem Ziel zu erstellen, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen.

3. § 13 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

Bei Neubauten oder umfassenden Umbauten von Personenbahnsteigen sollen in der Regel die Bahnsteigkanten auf eine Höhe von 0,55 m oder 0,76 m über Schienenoberkante gelegt werden; Höhen von unter 0,38 m und über 0,96 m sind unzulässig. Bahnsteige, an denen ausschließlich Stadtschnellbahnen halten, können auf eine Höhe von 0,96 m über Schienenoberkante gelegt werden. In Gleisbögen ist auf die Überhöhung Rücksicht zu nehmen.

Art. 3 Inkrafttreten

Die auf Artikel 2 dieses Gesetzes beruhenden Teile der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung können aufgrund von § 26 Absatz 1 Satz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz in Verbindung mit diesem Artikel durch Rechtsverordnung geändert werden.

Dieses Gesetz tritt am Tage nach Verkündung in Kraft.

Begründung:

Zu Artikel 1

Die Barrierefreiheit von Bahnanlagen und Fahrzeugen leitet sich bereits aus dem Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen der Vereinten Nationen (UN-Behindertenrechtskonvention) ab, das seine nationale Umsetzung u.a. im Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG) gefunden hat.

Im Interesse der Verwirklichung dieses Ziels muss auch die Gestaltung der Bahnanlagen, insbesondere der Bahnsteige, auf die eingesetzten Fahrzeuge oder auf die künftig vorgesehenen Fahrzeuge abgestimmt sein.

Durch die Aufnahme in das AEG, also auf gesetzlicher Ebene, soll dem Aspekt der Barrierefreiheit mehr Gewicht verliehen werden.

Das Erfordernis des Einvernehmens wird eingeführt, weil die Zuständigkeit für die Verkehrsangebote des SPNV bei den Ländern liegt (Art. 87 e Abs. 4, 106 a GG).

Dieser Gestaltungsauftrag der Länder erfordert das Einvernehmen zwischen Aufgabenträgern und Eisenbahnen, die die Verantwortung für die Infrastruktur oder Fahrzeuge tragen.

Zu Artikel 2 Nummer 1

Der materielle Inhalt von § 2 Abs. 3 S. 1 EBO wird künftig in § 8 AEG (Barrierefreiheit) geregelt. Auf die Begründung zu § 8 AEG wird verwiesen.

Zu Artikel 2 Nummer 2

§ 2 Abs. 3 S.1 (neu) EBO dient der Klarstellung, dass Satz 1 den § 8 AEG inhaltlich ausgestaltet.

Zu Artikel 2 Nummer 3

Die ergänzte Vorschrift des § 13 Abs. 1 EBO greift den Regelungsinhalt der Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission vom 18.11.2014 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (TSI Infrastruktur) auf.

In Nr. 4.2.9.2 der TSI Infrastruktur sind beide Bahnsteighöhen gleichwertig.

Die Nachbarländer Deutschlands haben überwiegend eine Regelhöhe von 0,55 m bei ihren Bahnsteighöhen eingeführt.

Auch der Internationale Eisenbahnverband (UIC) empfiehlt seinen Mitgliedern eine Regelhöhe von 0,55 m.

Die Bahnsteige für Stadtschnellbahnen weisen derzeit abhängig vom System eine Höhe von 0,76 m oder von 0,96 m über Schienenoberkante auf. Die bisherige Regelung, die eine Regelhöhe von 0,96 m über Schienenoberkante vorsieht, entspricht nicht den tatsächlichen Verhältnissen, da diese Bahnsteighöhe nur in den Gleichstrom-S-Bahnen in Berlin und Hamburg ausschließlich genutzt wird. Die neue Formulierung bildet das tatsächlich bestehende Verhältnis von Regelhöhe und den bestehenden Ausnahmen mit Bahnsteighöhen von 0,96 m ab. Änderungen der vorhandenen Bahnsteighöhen von 0,96 m über Schienenoberkante in den genannten Gleichstrom-S-Bahnsystem in Berlin und Hamburg sind damit weder für vorhandene noch für etwaige Neubauten verbunden.

Mit dieser Regelung wird damit sichergestellt, dass den systembedingten Erfordernissen von S-Bahnen hinsichtlich einer Bahnsteigkantenhöhe von 0,38 m bis 0,96 m über Schienenoberkante Rechnung getragen werden kann.

Mit der Neufassung des § 13 Absatz 1 Satz 2 ist keine Änderung der bisherigen Bahnsteigkantenhöhe in den bestehenden S-Bahn-Systemen beabsichtigt. Gleiches gilt für Strecken, die mit Zwei-System-Fahrzeugen befahren werden.

In Satz 3 wird eine redaktionelle Korrektur vorgenommen.

Zu Artikel 3

Satz 1 dient dem Zweck, dass die Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung als Rechtsverordnung fort gilt.

Satz 2 regelt das Inkrafttreten.