

Bericht des Freistaates Bayern

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder
(GKVS) am 18./19. September 2019 in Berlin
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 9./10. Oktober 2019 in Frankfurt/Main

TOP 5.7/ TOP 5.2 Dachlängen beim Aus- und Neubau von Bahnhöfen

In der allgemeinen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB ist ein „angemessene Wetterschutz“ definiert. Der Wetterschutz steht dabei in Abhängigkeit von der Nachfrage (Anzahl von Ein- und Aussteiger an einer Station) und der Bahnsteiglänge. Unter anderem wird Folgendes festgelegt:

1. Selbst bei den nachfragestärksten Bahnhöfen sind keinesfalls mehr als 60% der Bahnsteiglänge zu überdachen.
2. Bahnhöfe mit weniger als 3.000 Ein- und Aussteigern erhalten grundsätzlich keine Dächer, sondern nur Wetterschutzanlagen, d. h. Haltestellenhäuschen.

Die DB muss sich bei der Verwendung von Bundesmitteln an diese Vorgaben halten; die Mittelverwendung wird durch das Eisenbahnbundesamt und u. U. auch den Bundesrechnungshof auf Grundlage der LuFV geprüft. Dies führt oftmals dazu, dass bei Bahnhofsumbauten vorhandene, längere Bahnsteigdächer durch LuFV-konforme kürzere Dächer oder sogar nur noch durch Haltestellenhäuschen ersetzt werden, was vor Ort und bei den Fahrgästen in Anbetracht der in die Modernisierung gesteckten Millionen-summen erhebliches Unverständnis hervorruft.

Die in der LuFV festgehaltenen Kriterien für die Wetterschutzvorhaltungen an Bahnsteigen sind nicht mehr zeitgemäß. In ihnen spiegeln sich in keiner Form weder die bereits spürbaren Auswirkungen des Klimawandels noch die für die Lebensdauer der Anlage prognostizierte klimatische Veränderung wider. Angesichts der zu erwartenden Zunahme von Starkregen und -schneefällen, Stürmen und großer Hitze muss auch die Stationsinfrastruktur darauf ausgerichtet werden. Diese deutschlandweit einheitlich festgelegte Maßgabe differenziert ferner nicht zwischen meteorologisch unterschiedlichen Gebieten, die z. B. niederschlagsstarke oder schneereiche Zonen umfassen.

Ein umfangreicherer Wetterschutz führt aber nicht nur zu mehr Akzeptanz, sondern bringt auch zusätzliche Nutzenbeträge. Zum einen bringt es positive Effekte für die reibungslose Abwicklung für den Winterdienst. Vor allem ist aber mit erheblichen zeiteinsparenden Effekten beim Ein- und Aussteigevorgang und damit eine pünktlichkeitsfördernde Wirkung zu rechnen. Die Reisenden konzentrieren sich bei entsprechender Wetterlage sowohl am Bahnsteig für den Einsteigevorgang als auch im Zug für den Aussteigevorgang auf jenen Bereich, der im wettergeschützten Bereich liegt bzw. dort hält. Ein umfangreicherer Wetterschutz entzerrt diese Verdichtung und reduziert die Gefahr von Unpünktlichkeit.

Darüber hinaus werden die von der EU festgelegten Vorgaben zur gleichberechtigten Teilhabe von Menschen mit Behinderung am öffentlichen Leben nicht entsprochen,

wenn beispielsweise das Rollstuhlteil des Zuges außerhalb des neuen, kürzeren Dachs zum Halten kommt.

Nachdem der Bund erfreulicherweise schrittweise das Verschlechterungsverbot für die Barrierefreiheit bei Ausbauten von Stationen eingeführt hat, sollte er analog dazu unverzüglich gegenüber der DB ein Verschlechterungsverbot bei den Bahnsteigdächertängen aussprechen. In einem weiteren Schritt muss geprüft werden, wie die künftige Bemessung von Wetterschutz bei Stationsneubauten und -umbauten den Klimaprognosen angepasst werden soll.