

Antwort

der Landesregierung
auf die Kleine Anfrage 2472
des Abgeordneten Péter Vida
der BVB/FREIE WÄHLER Gruppe
Drucksache 6/6028

Bahnsteighöhenkonzept

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Fragestellers: Gegenwärtig wird die Bahnstrecke Berlin - Dresden (Dresdner Bahn) für eine Geschwindigkeit von 200 km/h ausgebaut. Es handelt sich daher um eine Hochgeschwindigkeitstrasse, bei der eine Bahnsteighöhe von 76 cm über Schiene vorgeschrieben ist. Diese Höhe ist auch in Übereinstimmung mit europäischen Vorgaben. Allerdings wird diese Strecke auch von Regionalzügen befahren, die teilweise eine Ausstiegshöhe von 55 cm haben und nicht alle Waggontypen sind mit ausfahrbaren Stufen ausgerüstet, um die 21 cm Höhendifferenz zu den 76 cm hohen Bahnsteigen im Sinne der Barrierefreiheit zu überwinden. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass einige Bahnsteige an dieser Strecke die Höhe von 55 cm behalten bzw. so neu errichtet werden. Bei den Fernzügen tritt dann das Problem wie bei den Regionalzügen geschildert an diesen 55 cm hohen Bahnsteigen auf. Die gleiche Situation ist sinngemäß an der zur Sanierung vorgesehenen Strecke des RE 25 (Berlin – Werneuchen) gegeben, da hier je nach Hersteller Züge mit 55 cm bzw. 76 cm im Einsatz sind. Auch die Antwort auf die Anfrage Drucksache 6/5248 brachte keine klaren Antworten.

Frage 1: Wie bekannt, gibt es das Bahnsteighöhenkonzept der DB AG (Festlegung der DB AG Station Service vom 13.04.2011 und der DB AG Holding vom 03.05.2011). Wann und in welcher Form wurden diese dem Land Brandenburg zur Kenntnis gegeben?

Frage 2: Wo und in welcher Form sind die darin verankerten „linienbezogenen Zielhöhen“ für unseren Landesbereich festgehalten?

zu Fragen 1 und 2: Nach Aussage der DB ist das Bahnsteighöhenkonzept seit dem Jahr 2012 als internes Bauregelwerk der DB Station&Service AG implementiert. Das konkrete Bahnsteighöhenkonzept wurde dem Land nicht übermittelt.

Frage 3: An welchen Stationen der Dresdner Bahn und der RB 25 sind welche Bahn-

steighöhen vorgesehen?

Frage 4: Welche Gründe haben im Einzelnen zu diesen Bahnsteighöhen geführt?

zu Fragen 3 und 4:

ABS Berlin-Dresden:

Blankenfelde:	76 cm
Dahlewitz:	76 cm
Rangsdorf:	55 cm
Dabendorf:	76 cm
Zossen:	76 cm
Wünsdorf-Waldstadt:	76 cm
Neuhof:	55 cm
Baruth:	55 cm
Klasdorf:	55 cm
Golßen:	76 cm
Drahnisdorf:	76 cm
Luckau-Uckro:	55 cm
Walddrehna:	76 cm
Doberlug-Kirchhain:	76 cm
Rückersdorf:	55 cm
Hohenleipisch:	55 cm
Elsterwerda:	55 cm
Prösen Ost:	76 cm
Frauenhain:	76 cm
Zabeltitz:	76 cm

Nach Aussage der DB AG kann sie die Anforderungen des SPNV-Aufgabenträgers für eine durchgehende Bahnsteighöhe von 55 cm über Schienenoberkante (ü. SO), welche einen stufenfreien Einstieg vom Bahnsteig in die Züge des Regionalverkehrs ermöglicht, nicht umsetzen. Die DB AG verweist auf genehmigungsrechtliche Vorgaben, die bei der Neuerrichtung von Bahnsteigkanten an Hochgeschwindigkeitstrassen eine Bahnsteighöhe von 76 cm ü. SO vorsehen. An diesen Bahnhöfen soll ein barrierefreier Einstieg in Regionalzüge durch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen erreicht werden. Im Übrigen wird auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage 2099 (DS 6/5248) verwiesen.

RB 25

Auf der Grundlage des mit der DB Station&Service am 05.10.2007 vereinbarten spezifischen Bahnsteigkonzept für das Land Brandenburg wurde für die Stationen der Linie RB 25 eine Bahnsteigkantenhöhe von 55 cm vorgesehen. Nach Abstimmung mit DB Station&Service ist nunmehr beabsichtigt, die Bahnsteigkantenhöhe an den jeweiligen Stationen auf 76 cm zu orientieren.

Frage 5: Was besagen die erwähnten genehmigungsrechtlichen Vorgaben zu den Bahnsteighöhen im Sinne von Frage 3?

zu Frage 5: Gemäß §13 Absatz 1 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) soll die Bahnsteighöhe bei Neu- und umfassenden Umbauten in der Regel 76 cm über Schienenoberkante betragen. Durch die in der aktuellen DB-RIL 813.0102 (ab 01.05.2012) übernommenen Interoperabilitätsrichtlinien im Hochgeschwindigkeitsverkehr (>160km/h) ist an Stationen des TEN-Netzes der DB AG, die mit mehr als 160 km/h durchfahren werden, eine Bahnsteigkantenhöhe von 76 cm ü. SO zu pla-

nen: „Bahnsteige in den Personenbahnhöfen im Transeuropäischen Eisenbahnnetz (TEN), die TEN HGV-Regelhalte sind oder in denen Zugdurchfahrten mit mehr als 160 km/h stattfinden, erhalten bei Neu- oder umfassenden Umbauten die Bahnsteighöhe von 760 mm gemäß der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) und den Anforderungen nach Kap. 4.1.2.18.1 sowie Kap. 7.3.1.6 der technischen Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem“ (TSI PRM).“ Die DB AG hat eine entsprechende Umsetzung in den aktuellen Planrechtsverfahren vorgenommen.

Frage 6: Laut EU-Vorgabe soll bis Ende 2021 der öffentliche Verkehr barrierefrei gestaltet sein. Das gilt ja nicht nur für die Erreichbarkeit der Bahnsteige, sondern auch für das Ein- und Aussteigen. Wie soll das auf den beiden genannten Strecken erfolgen, ohne dass durch die Zugbegleiter Ein/Ausstieghilfen manuell aktiviert werden?

zu Frage 6: Solch eine EU-Vorgabe ist dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung nicht bekannt. Der Zugang zum Schienenfahrzeug wird bei abweichender Bahnsteigkantenhöhe mit technischen Hilfsmitteln überbrückt.

Frage 7: Inwiefern werden bei zukünftigen Ausschreibungen für Züge die im Land vorhandenen unterschiedlichen Bahnsteighöhen berücksichtigt bzw. wie wird die barrierefreie Ein- und Ausstiegsmöglichkeit abgesichert?

zu Frage 7: Für jeden Fahrgast, der mobilitätseingeschränkt im Sinne des § 2 Absatz 11 des ÖPNV-Gesetzes ist und Hilfe bei der Benutzung von Bus und Bahn und an komplizierten Umsteigepunkten benötigt, werden schon heute im Bereich des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg Informations- und Serviceangebote bereit gestellt. Daran wird selbstverständlich auch in Zukunft festgehalten. Bei künftigen Ausschreibungen werden im Rahmen der infrastrukturellen, technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten kontinuierliche Verbesserungen angestrebt, die eine barrierefreie Fahrt ermöglichen.