



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 28.03.2018

### Bahnsteighöhen

Ich frage die Staatsregierung:

- a) An welchen Halten im Netz der S-Bahn Nürnberg müssen die Bahnsteige von einer Bahnsteighöhe von 96 cm über Schienenoberkante auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante zurückgebaut werden?

b) Welche Kosten entstehen dabei?

c) Wie beteiligt sich der Freistaat an diesen Kosten?
- a) An welchen Halten im Netz der S-Bahn München müssen die Bahnsteige von einer Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante auf eine Bahnsteighöhe von 96 cm über Schienenoberkante erhöht werden?

b) Welche Kosten entstehen dabei?

c) Wie beteiligt sich der Freistaat an diesen Kosten?
- Wie wird die Barrierefreiheit für die geplanten Express-S-Bahnen sichergestellt, nachdem es derzeit unterschiedliche Bahnsteighöhen innerhalb und außerhalb des heutigen S-Bahn-Netzes München gibt?
- Welche Fahrzeuge sollen auf den geplanten Express-S-Bahn-Strecken fahren?
- Inwieweit kollidiert das von der Deutschen Bahn (DB) Station&Service AG und Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) erarbeitete Konzept für streckenbezogene Zielbahnsteighöhen in Bayern mit dem Bahnsteighöhenkonzept des Bundes bzw. der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, die bei Neubauten oder umfassenden Umbauten von Personenbahnsteigen Bahnsteighöhen von 76 cm vorsieht?
- Inwieweit können barrierefreie Bahnsteige mit einer Höhe von 55 cm noch errichtet werden?
- Inwieweit sieht die Staatsregierung bei dem Thema Bahnsteighöhen Handlungsbedarf?

## Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr  
vom 13.06.2018

- a) An welchen Halten im Netz der S-Bahn Nürnberg müssen die Bahnsteige von einer Bahnsteighöhe von 96 cm über Schienenoberkante auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante zurückgebaut werden?**

An den folgenden Stationen soll die Bahnsteighöhe von 96 cm auf 76 cm geändert werden:

Station (S2)
Altdorf (b. Nürnberg) (S2)
Altdorf West (S2)
Ludersheim (S2)
Winkelhaid (S2)
Feucht-Moosbach (S2)
Feucht (S2, S3)
Fischbach (b. Nürnberg) (S2)
Nürnberg Frankenstadion (S2)
Nürnberg-Dutzendteich (S2)
Nürnberg-Gleißhammer (S2)
Nürnberg-Dürrenhof (S1, S2)
Nürnberg Hbf (S1, S2, S3, S4)
Nürnberg-Steinbühl (S1, S2)
Nürnberg-Sandreuth (S2)
Nürnberg-Eibach (S2)
Nürnberg-Reichelsdorf (S2)
Reichelsdorfer Keller (S2)
Katzwang (S2)
Schwabach-Limbach (S2)
Schwabach (S2)

<b>Station (S2)</b>
Rednitzhembach (S2)
Büchenbach (S2)
Roth (S2)

An den folgenden Stationen gibt es derzeit Bahnsteige mit der Sonderhöhe 85 cm bzw. 86 cm, die ebenfalls auf 76 cm vereinheitlicht werden soll:

<b>Station (S1)</b>
Röthenbach (Pegnitz) (S1)
Schwaig (S1)
Nürnberg-Mögeldorf (S1)
Nürnberg Ostring (S1)

#### b) Welche Kosten entstehen dabei?

Eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2012 beziffert die voraussichtlichen Kosten für die Stationen an der S2 auf 11,6 Mio. Euro. Für die Stationen Röthenbach (Pegnitz), Schwaig, Nürnberg-Mögeldorf und Nürnberg Ostring liegen noch keine Kostenschätzungen vor.

#### c) Wie beteiligt sich der Freistaat an diesen Kosten?

Der Freistaat hat die DB im Frühjahr 2017 mit den Planungen bis zur Erlangung des Baurechts (Leistungsphase 1–4 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI) beauftragt und übernimmt hierfür die Planungskosten in Höhe von 1,5 Mio. Euro vollständig. Die Finanzierung der anschließenden Planungs- und Bauleistungen ist noch offen.

#### 2. a) An welchen Halten im Netz der S-Bahn München müssen die Bahnsteige von einer Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante auf eine Bahnsteighöhe von 96 cm über Schienenoberkante erhöht werden?

An folgenden Stationen sollen die Bahnsteighöhe von 76 cm auf 96 cm angehoben werden:

<b>Stammstrecke</b>
München Leuchtenberggring**

<b>S1</b>
Moosach
Fasanerie

<b>S1</b>
Unterschleißheim*
Lohhof*
Eching
Neufahrn b. Freising
Pulling

<b>S2</b>
Riem*
Feldkirchen*
Heimstetten**
Grub (Oberbayern)
Poing**
Markt Schwaben**
St. Koloman**
Aufhausen**
Altenerding**

<b>S3</b>
München St. Martin-Straße**
München-Giesing
Otterfing

<b>S4</b>
München Leienfelsstraße**
München-Aubing**
Puchheim**
Eichenau**
Buchenau**
Schöngeising
Grafrath
Türkenfeld

<b><u>S6</u></b>
Sarnberg
Feldafing

<b><u>S7</u></b>
München-Solln
Großhesselohe Isartalbahnhof
Buchenhain
Hohenschäftlarn
Ebenhausen-Schäftlarn
Wolfratshausen**
Hohenbrunn
Wächterhof

<b><u>S8</u></b>
München-Daglfing**
München-Englschalking**
München-Johanneskirchen**
Neuaußing
Geisenbrunn
Gilching-Argelsried*
Neugilching
Weßling**
Steinebach**
Seefeld-Hechendorf

Bei den mit (\*) gekennzeichneten Stationen laufen derzeit bereits die entsprechenden Bauarbeiten. Für die mit (\*\*) gekennzeichneten Stationen haben die Planungen bereits begonnen.

**b) Welche Kosten entstehen dabei?**

Der Staatsregierung liegen keine Kostenschätzungen vor. Zum einen gibt es bei einigen Stationen noch keine Planungen, zum anderen wird im Falle einer Förderung durch den Freistaat stets ein Gesamtbetrag vereinbart, der neben

der Bahnsteigaufhöhung auch weitere Elemente der Barrierefreiheit, wie z. B. die Ergänzung mit Liften, umfasst.

**c) Wie beteiligt sich der Freistaat an diesen Kosten?**

Der Freistaat fördert die Planung und die Baumaßnahmen für die Erhöhung der Bahnsteige an folgenden Stationen:

<b><u>Stammstrecke</u></b>
München Leuchtenbergring**

<b><u>S1</u></b>
Unterschleißheim*
Lohhof*

<b><u>S2</u></b>
Riem*
Feldkirchen*
Heimstetten
Poing
Markt Schwaben
St. Koloman
Aufhausen

<b><u>S3</u></b>
München St. Martin-Straße

<b><u>S4</u></b>
Puchheim
Buchenau

<b><u>S7</u></b>
Wolfratshausen

<b>S8</b>
Gilching-Argelsried*
Weßling
Steinebach

Der finanzielle Beitrag des Freistaates setzt sich in der Regel aus einem Planungs- und Baukostenzuschuss und der Zahlung eines Wirtschaftlichkeitsausgleichs zusammen, wobei Letzterer jedoch in der Regel primär durch die zusätzlichen Betriebskosten für die Aufzüge bedingt ist und weniger durch die Erhöhung der Bahnsteige.

Zudem fördert der Freistaat die Planungen für die Bahnsteigerhöhungen an folgenden Stationen:

<b>S2</b>
Altenerding

<b>S4</b>
München Leienfelsstraße
München-Aubing
Eichenau

Bei reinen Planungsvereinbarungen verlangt die DB zunächst eine Komplettfinanzierung, wobei bei einer Anschlussfinanzierung des Baus diese in der Regel auf den Fördersatz angerechnet wird.

### 3. Wie wird die Barrierefreiheit für die geplanten Express-S-Bahnen sichergestellt, nachdem es derzeit unterschiedliche Bahnsteighöhen innerhalb und außerhalb des heutigen S-Bahn-Netzes München gibt?

Die S-Bahn-Fahrzeuge einschließlich der Express- und Regional-S-Bahnen sollen eine Fahrzeugfußbodenhöhe von 96 cm (über Schienenoberkante) aufweisen, um im Stammstreckenbereich einen schnellen und stufenlosen Fahrgastwechsel zu ermöglichen. Die Höhenüberbrückung zwischen Fahrzeugfußbodenhöhe 96 cm und Stationen mit Bahnsteighöhe 76 cm wird fahrzeugseitig sichergestellt. Teilweise werden auch Stationen, die nur durch Regional-S-Bahn-Linien bedient werden, auf 96 cm Höhe ausgebaut werden. Grundsätzlich müssen alle Haltepunkte über eine Mindesthöhe von 76 cm verfügen.

### 4. Welche Fahrzeuge sollen auf den geplanten Express-S-Bahn-Strecken fahren?

Bereits vor Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke werden die heutigen S-Bahn-Fahrzeuge sukzessive durch Neufahrzeuge ersetzt. Das Leistungsheft für die neue Fahrzeuggeneration, die auch die Fahrzeuge für die Express-

und Regional-S-Bahnen umfasst, wird derzeit erstellt. Die neue S-Bahn-Fahrzeuggeneration wird dem aktuellen technischen Standard und den Erfordernissen des künftigen S-Bahn-Netzes entsprechen.

### 5. Inwieweit kollidiert das von der Deutschen Bahn (DB) Station&Service AG und Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) erarbeitete Konzept für streckenbezogene Zielbahnsteighöhen in Bayern mit dem Bahnsteighöhenkonzept des Bundes bzw. der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, die bei Neubauten oder umfassenden Umbauten von Personenbahnsteigen Bahnsteighöhen von 76 cm vorsieht?

Der grundsätzliche Konflikt, dass in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) bislang keine Regelbahnsteighöhe von 55 cm berücksichtigt ist, besteht schon länger, hatte aber bislang für die Förderpraxis von Bund und Ländern keine Relevanz. Bund und DB haben nun diesen Aspekt überraschenderweise auf die Agenda gehievt.

Das DB-Bahnsteighöhenkonzept 2017 benennt u. a. als Grundregel, alle Strecken auf eine Zielhöhe von 76 cm umzustellen. Ausnahmen sind z. B. bei Grenzbahnhöfen und bei Nebenstrecken mit rein lokaler Bedeutung vorgesehen, sofern diese in den Knotenbahnhöfen an anderen Bahnsteigen halten wie die Fernverkehrs- oder langlaufenden Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Linien. Keine Veränderung ergibt sich beim Münchner S-Bahn-Netz, wo die Zielhöhe von 96 cm auch im DB-Bahnsteighöhenkonzept 2017 vorgesehen ist.

Die Gemeinsame Vereinbarung zwischen DB und Freistaat aus dem Jahr 2007, die durchaus auch eine stetige Fortschreibung erlaubt und bei der Änderungen – wo sinnvoll – auch vorgenommen werden sollen, sieht bisher wesentlich mehr Strecken mit einer Zielbahnsteighöhe von 55 cm vor als das neue DB-Konzept. Insbesondere in Nordostbayern und im südlichen Schwaben sind große flächendeckende Netze mit einer Zielhöhe von 55 cm definiert, die auch langlaufende SPNV-Linien wie z. B. Nürnberg – Marktredwitz/Bayreuth – Hof oder München – Memmingen/Kempten – Lindau umfassen.

Bei bestimmten Strecken, wie z. B. der Zenngrund- und der Schnaittachtalbahn oder der Strecke von Nürnberg nach Neuhaus (Pegnitz), stünde aber wegen der hierfür vorgesehenen S-Bahn-Planungen ohnehin im Zuge einer Fortschreibung eine Umstellung auf 76 cm im bayerischen Konzept an.

Weitere Informationen zum Konzept der Gemeinsamen Vereinbarung sind auf der Homepage der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) abrufbar unter <https://beg.bahnland-bayern.de/de/planung/infrastrukturprojekte/stationen#panel-zielbahnsteighoehen-in-bayern>.

### 6. Inwieweit können barrierefreie Bahnsteige mit einer Höhe von 55 cm noch errichtet werden?

Das DB-Bahnsteighöhenkonzept sieht in seinem aktuellen Entwurfszustand durchaus Stationen in Bayern vor, bei denen Bahnsteige weiter mit einer Höhe von 55 cm errichtet und hierfür auch Bundesmittel eingesetzt werden können:

- Das beinhaltet zum einen Stationen an Nebenstrecken, die im jeweiligen Knotenbahnhof separierbar sind. Darunter fallen insbesondere viele der Stationen, die ak-

tuell im Rahmen des Barrierefreiheitsprogramms für Stationen mit weniger als 1.000 Ein- und Aussteigern ausgebaut werden.

- Zum anderen beinhaltet es Grenzbahnhöfe wie Lindau-Reutin oder Furth im Wald, da in den Schienennetzen der bayerischen Nachbarländer eine Bahnsteighöhe von 55 cm Standard ist.
- Bei einigen besonders dringenden Stationsumbauten, insbesondere entlang der Ausbaustrecke (ABS) 48 Geltendorf – Lindau, hat die DB nach massiver Intervention durch die Staatsregierung erfreulicherweise noch den Bau von 55 cm hohen Bahnsteigen akzeptiert.
- Bei den Projekten der Stationsoffensive Bayern, bei denen für die Realisierung keinerlei Bundesmittel eingeplant sind, werden die Planungen derzeit zwar auf Basis der Gemeinsamen Vereinbarung fortgesetzt. Allerdings kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Bund für jene Stationen, die nicht in Übereinstimmung mit dem DB-Bahnsteighöhenkonzept auf 55 cm Höhe gebaut würden, ein Einsatzverbot von Bundesmitteln für spätere Ersatzinvestitionen verhängt und der Freistaat dann einspringen müsste.

#### **7. Inwieweit sieht die Staatsregierung bei dem Thema Bahnsteighöhen Handlungsbedarf?**

Der größte Handlungsbedarf besteht aus Sicht der Staatsregierung bei den sehr niedrigen Bahnsteigen. Allein in Bayern existieren noch gut 1.000 Bahnsteige, die eine Höhe von 38 cm oder sogar noch darunter aufweisen. Zum einen sind derart hohe Einstiegsbarrieren ein grundsätzliches Manko, zum anderen drohen beim Einsatz neuer Züge mit einer Einstiegshöhe von 76 cm sogar Bedienverbote für Stationen. Im unterfränkischen Kleinostheim und Stockstadt müssen derzeit mit alleiniger freiwilliger Finanzierung durch den Freistaat die Stationen erhöht werden, damit zum Fahrplanwechsel die SPNV-Züge dort nicht durchfahren müssen.

Allein auf Bayern bezogen sähe die Staatsregierung keine Notwendigkeit, ein neues, bundesweit einheitliches Bahnsteighöheninstrumentarium zu schaffen, da die Gemeinsame Vereinbarung seit über zehn Jahren konsequent und erfolgreich angewendet wird und – wie bereits in der Antwort zu Frage 5 erwähnt – beide Seiten auf sich ändernde Rahmenbedingungen im Rahmen von Fortschrei-

bungen reagieren. Auch seitens der Behindertenverbände im Freistaat gab es bislang keine Forderungen, am Konzept der Gemeinsamen Vereinbarung zu rütteln.

Die Staatsregierung will sich einem bundesweit einheitlichen Konzept aber nicht grundsätzlich verschließen, wenn es sinnvoll ist, und dann auch die Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr danach ausrichten. Allerdings verlangt die Staatsregierung für bestimmte Linien, bei denen die Bahnsteighöhe perspektivisch von 55 cm auf 76 cm umgestellt werden soll, eine Berücksichtigung der aktuellen vertraglichen Bindungen bei den Fahrzeugen und daher ein schlüssiges Migrationskonzept, das bereits während der Migrationsphase einen möglichst hohen Grad an Barrierefreiheit für die Fahrgäste sicherstellt und nicht erst am Ende. Im südlichen Schwaben etwa werden ab 2020 für 24 Jahre Neufahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 55 cm eingesetzt, sodass Investitionen in 76 cm hohe Bahnsteige lange überhaupt keinen Nutzen erzielen könnten.

Das DB-Bahnsteighöhenkonzept muss daher aus Sicht der Staatsregierung weiter modifiziert werden. Hierzu finden derzeit zwischen den Ländern, dem Bund und der DB laufend Verhandlungen statt, zuletzt in der Woche nach Pfingsten im Rahmen des von Bayern geleiteten Unterarbeitskreises des Arbeitskreises Bahnpolitik zu Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr.

Bayern wie auch die anderen Länder wollen zudem im Bundesrat erreichen, dass in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung zusätzlich 55 cm als Regelhöhe für Bahnsteige definiert werden. Damit wären auch Strecken mit durchgehender Bahnsteighöhe von 55 cm legitimiert, bei denen mit einer Aufhöhung auf 76 cm kein Zusatznutzen für die Barrierefreiheit erreicht werden kann.

Nicht akzeptabel ist für die Länder auch der bei der DB wegen des Bahnsteighöhendissenses intern beschlossene Bau- und Planungsstopp. In Bayern sind bereits einige Ausbauprojekte betroffen.

Gerade auch zu den beiden letztgenannten Aspekten hat die Verkehrsministerkonferenz (VKM) am 19./20.04.2018 in Nürnberg einstimmige Beschlüsse gefasst. Der Originalwortlaut der VMK-Beschlüsse kann unter <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/termine-node.html> eingesehen werden.