

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Bahnsteighöhen an der Residenzbahn,
insbesondere am Haltepunkt Niefern**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wann und in welcher Zusammensetzung sind Termine mit der Deutschen Bahn zur Lösung der Problematik der ab sofort zu planenden Bahnsteighöhen an der Residenzbahn geplant?
2. Welche Informationen wurden im Vorfeld der Deutschen Bahn bezüglich der vonseiten des Landes priorisierten Bahnsteighöhe entlang der Residenzbahn mitgeteilt?
3. Wie gedenkt sie, das grundsätzliche Problem der unterschiedlich priorisierten Bahnsteighöhen (Land 55cm/Bund 76 cm) zu lösen?
4. Inwieweit erachtet sie es als sinnvoll, an Bahnstrecken zwischen zwei personell besetzten, verkehrstechnischen Knotenpunkten (z. B. Karlsruhe Hauptbahnhof und Stuttgart Hauptbahnhof mit jeweils Bahnsteighöhe 76 cm) eine dazwischenliegende Streckenverbindung – wie die der Residenzbahn – auf eine einheitliche Bahnsteighöhe von 55 cm auszubauen?
5. Inwieweit stellt die Tatsache, dass die Haltepunkte Pforzheim Hauptbahnhof sowie Mühlacker Hauptbahnhof gerade auf 55 cm ausgebaut wurden bzw. aktuell ausgebaut werden, eine fachlich begründete zulässige Ausnahme von der Regelhöhe nach Eisenbahnbau- und Betriebsordnung dar?
6. Welche empirisch erhobenen Zahlen bezüglich des Nutzungsverhaltens der Fahrgäste der Residenzbahn liegen vor (dargestellt als „direkte Verbindungen zu einem der beiden Knotenpunkte“ sowie als „Verbindungen innerhalb der Residenzbahn zwischen den beiden Knotenpunkten“; jeweils mit Datum des Erhebungszeitraums)?

7. Welche empirisch erhobenen Zahlen bezüglich des Nutzungsverhaltens der Fahrgäste des Bahnhofs Niefern liegen ihr vor (dargestellt als „Verbindung zu einem der beiden Knotenpunkte“ sowie als „Verbindungen innerhalb der Residenzbahn zwischen den beiden Knotenpunkten“; jeweils mit Datum des Erhebungszeitraums)?
8. Ist ihr bzw. der für die Planung der Bahnsteighöhen zuständigen Abteilung der Deutschen Bahn bekannt, dass die Gemeinde Niefern-Öschelbronn den Bahnhof Niefern erworben und für einen siebenstelligen Betrag saniert hat?
9. Inwieweit wurde die Planung einer Bahnsteighöhe in Niefern unter dem Gesichtspunkt geführt, dass dann bei einem renovierten Bahnhof direkt zum Gleis hin mit massiven Stufen und den damit verbundenen Effekten des „auf die Füße Schauens“ zu rechnen ist?
10. Inwieweit sollen von der Gemeinde Niefern-Öschelbronn nun aktuell die Außenanlagen des Bahnhofs hergestellt werden, sodass ein barrierefreier Zugang zum Gleis 1 gewährleistet werden kann, unabhängig von der dann realisierten Bahnsteighöhe?

21.08.2017

Dr. Schweickert FDP/DVP

Antwort*)

Mit Schreiben vom 25. September 2017 Nr.34-3822.0-00/1822 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wann und in welcher Zusammensetzung sind Termine mit der Deutschen Bahn zur Lösung der Problematik der ab sofort zu planenden Bahnsteighöhen an der Residenzbahn geplant?*

Schon am 4. Mai 2017 hat ein erstes Gespräch zwischen der Zentrale der DB Station & Service AG (DB S&S), dem Verkehrsministerium (Land) sowie der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) zur Problematik der Zielhöhen für die Bahnsteige im gesamten Land stattgefunden. Dabei wurden u. a. auch die Bahnsteighöhen an der Residenzbahn angesprochen. In der Folge gab es dann mehrere Besprechungen auf Arbeitsebene, in welchen versucht wurde, sich in den unterschiedlichen Positionen anzunähern. Die DB S&S hatte daraufhin noch einmal ihre Vorstellung mitgeteilt und das VM hatte der DB S&S Ende Juli 2017 eine Übersicht der aus Landessicht gewünschten Zielhöhen entlang der verschiedenen Linien zur Verfügung gestellt.

Darüber hinaus ist und war der Dissens zwischen den Ländern und dem Bund bei den Bahnsteigzielhöhen bereits Thema in politischen Gremien (z. B. GKVS).

2. *Welche Informationen wurden im Vorfeld der Deutschen Bahn bezüglich der vonseiten des Landes priorisierten Bahnsteighöhe entlang der Residenzbahn mitgeteilt?*

Das Land hatte sich immer auf eine Bahnsteiglänge von 140 m und eine Bahnsteighöhe von 55 cm über Schienenoberkante (SO) festgelegt, da die Residenzbahn u. a. von Doppelstockzügen, künftig Elektrotriebwagen und Stadtbahnfahrzeugen bedient wird, die eine Fußbodenhöhe von 600 mm haben und nur von

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Bahnsteigen mit einer Höhe von 55 cm über SO ohne technische Hilfsmittel bestiegen werden kann. Dieser Wunsch wurde der DB S&S vom Land teilweise bei Besprechungen zu Ausbauplanungen (Pforzheim, Mühlacker) als auch schriftlich, wie bei der Verkehrsstation Niefern, mitgeteilt.

3. Wie gedenkt sie, das grundsätzliche Problem der unterschiedlich priorisierten Bahnsteighöhen (Land 55 cm/Bund 76 cm) zu lösen?

Wie schon unter Ziffer 1 beschrieben, ist das Land mit der DB S&S als auch mit dem Bund im Gespräch, um eine für beide Seiten akzeptable Lösung zu finden. Diese Lösung muss aus Sicht des Landes jedoch auch den Ausbauzustand aller Bahnsteige entlang einer Strecke berücksichtigen. So gibt es auch noch viele Bahnsteige, deren Höhe deutlich unter 30 cm über SO liegt und bei denen ggf. eine Bedienung mit Fahrzeugen mit einer Fußbodenhöhe von 800 mm nicht erlaubt wäre, da in diesem Falle der nach der TSI PRM zulässige Höhenunterschied zwischen Trittstufe und Bahnsteig von maximal 310 mm überschritten wäre. Somit erfolgte für die nächste Generation der Verkehrsverträge eine Festlegung auf Fahrzeuge mit 600 mm Bodenhöhe, die bei Bahnsteigen mit 55 cm Höhe barrierefrei sind. Auch dieser Grund wurde berücksichtigt, als das Land mit der DB S&S schon vor einigen Jahren eine Bahnsteighöhenkonzeption für einzelne Strecken abgestimmt hatte, die nun von der DB S&S infrage gestellt wird.

Des Weiteren steht das Land weiterhin in Gesprächen mit dem Bund um hier allgemein ein Umdenken herbeizuführen. Auch wird das Thema aktuell erneut politisch diskutiert.

4. Inwieweit erachtet sie es als sinnvoll, an Bahnstrecken zwischen zwei personell besetzten, verkehrstechnischen Knotenpunkten (z. B. Karlsruhe Hauptbahnhof und Stuttgart Hauptbahnhof mit jeweils Bahnsteighöhe 76 cm) eine dazwischenliegende Streckenverbindung – wie die der Residenzbahn – auf eine einheitliche Bahnsteighöhe von 55 cm auszubauen?

Aufgrund der eingesetzten Fahrzeuge ist eine Bahnsteighöhe von 55 cm über SO auf der Residenzbahn sehr sinnvoll. Die Stationen westlich von Pforzheim werden auch langfristig mit Zweisystemfahrzeugen der Stadtbahn Karlsruhe bedient werden, die wegen der Führung durch die Karlsruher Innenstadt eine Einstieghöhe von 600 mm aufweisen. Die künftigen Fahrzeuge des Ausschreibungsnetzes 1 weisen auch eine Fußbodenhöhe von 600 mm auf.

Einige Bahnsteige weisen auch geringere Einstieghöhen als 38 cm über SO auf. Die Auswirkungen sind unter Ziffer 3 beschrieben. Auch von diesen Bahnsteigen mit geringer Höhe ist ein Zugang von mobilitätsbehinderten Fahrgästen mit einer Rampe möglich und auch die beiden begrenzenden Knotenbahnhöfe Karlsruhe Hbf und Stuttgart Hbf mit Bahnsteighöhen von 76 cm über SO können alle Fahrzeuge des Nahverkehrs mit einer Rampe von mobilitätsbehinderten Fahrgästen erreicht werden.

5. Inwieweit stellt die Tatsache, dass die Haltepunkte Pforzheim Hauptbahnhof sowie Mühlacker Hauptbahnhof gerade auf 55 cm ausgebaut wurden bzw. aktuell ausgebaut werden, eine fachlich begründete zulässige Ausnahme von der Regelhöhe nach Eisenbahnbau- und Betriebsordnung dar?

Wie unter Ziffer 3 beschrieben wurde die Einigung auf eine Bahnsteighöhe von 55 cm über SO bei den Bahnsteigen entlang der Residenzbahn schon vor einigen Jahren erzielt. Die fachliche Begründung für diese Höhe ist in den Antworten zu den Fragen 3 und 4 beschrieben.

6. Welche empirisch erhobenen Zahlen bezüglich des Nutzungsverhaltens der Fahrgäste der Residenzbahn liegen vor (dargestellt als „direkte Verbindungen zu einem der beiden Knotenpunkte“ sowie als „Verbindungen innerhalb der Residenzbahn zwischen den beiden Knotenpunkten“; jeweils mit Datum des Erhebungszeitraums)?

Derartige Informationen liegen nicht vor.

7. Welche empirisch erhobenen Zahlen bezüglich des Nutzungsverhaltens der Fahrgäste des Bahnhofs Niefern liegen ihr vor (dargestellt als „Verbindung zu einem der beiden Knotenpunkte“ sowie als „Verbindungen innerhalb der Residenzbahn zwischen den beiden Knotenpunkten“; jeweils mit Datum des Erhebungszeitraums)?

Am Bahnhof Niefern verzeichnen die dort haltenden EVUs täglich rund 1.200 Ein- und Aussteiger. Es liegen keine detaillierten Informationen zu den jeweiligen Ziel- und Herkunftsbahnhöfen der Reisenden vor.

8. Ist ihr bzw. der für die Planung der Bahnsteighöhen zuständigen Abteilung der Deutschen Bahn bekannt, dass die Gemeinde Niefern-Öschelbronn den Bahnhof Niefern erworben und für einen siebenstelligen Betrag saniert hat?

Der DB Station&Service AG ist bekannt, dass die Stadt Niefern-Öschelbronn das Empfangsgebäude am Bahnhof Niefern erworben und saniert hat. Nach Auskunft der DB Station&Service AG erfolgt eine enge Abstimmung zwischen dem zuständigen Projektleiter der DB Station&Service AG und dem von der Stadt beauftragten Architekten.

9. Inwieweit wurde die Planung einer Bahnsteighöhe in Niefern unter dem Gesichtspunkt geführt, dass dann bei einem renovierten Bahnhof direkt zum Gleis hin mit massiven Stufen und den damit verbundenen Effekten des „auf die Füße Schauens“ zu rechnen ist?

Die DB Station&Service AG befindet sich in enger Abstimmung mit der Gemeinde Niefern-Öschelbronn und dem von ihr beauftragten Architekten in Bezug auf die Umfeldgestaltung des Empfangsgebäudes. Durch die enge Abstimmung der Planung wird der Effekt des „auf die Füße Schauens“ verhindert.

10. Inwieweit sollen von der Gemeinde Niefern-Öschelbronn nun aktuell die Außenanlagen des Bahnhofs hergestellt werden, sodass ein barrierefreier Zugang zum Gleis 1 gewährleistet werden kann, unabhängig von der dann realisierten Bahnsteighöhe?

Siehe Ziffer 9. Im Übrigen ist ein stufenfreier Zugang zum Gleis 1 weiterhin gewährleistet und wird auch im Rahmen des Projekts der DB Station&Service AG zukünftig sichergestellt.

Hermann
Minister für Verkehr