

Antrag

der Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Bahnsteighöhen und Verkehre auf Brenzbahn, Donaubahn, Filstalbahn und Südbahn

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Bahnsteigzielhöhe das Land als Aufgabenträger, Besteller und Finanzierer des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) bisher mit der Deutschen Bahn (DB) für die Brenzbahn, Donaubahn, Filstalbahn und Südbahn abgestimmt hat;
2. inwiefern und auf welcher Grundlage diese Abstimmungen des Landes mit der DB hinsichtlich der Bahnsteighöhe erfolgten;
3. welche Bahnsteigzielhöhe sie künftig auf diesen Bahnstrecken anstrebt (mit Angabe der Begründung) und wie sie gedenkt, dieses Ausbauziel zu erreichen;
4. wie sie dabei eine linienspezifische Abstimmung mit der DB bewertet, die einen besonderen Fokus auf die vorhandene Infrastruktur und das Fahrzeugmaterial legt, und inwiefern sie sich dafür einsetzen wird;
5. wie sie sich darüber hinaus für die Gewährleistung der Barrierefreiheit im Gesamtnetz der geplanten länderübergreifenden Regio-S-Bahn Donau-Iller einsetzen wird, dies auch mit Blick auf eine Abstimmung mit dem Freistaat Bayern hinsichtlich der angestrebten Ausbauhöhe auf den bayerischen und baden-württembergischen Strecken;
6. inwiefern es Änderungen bei den Planungen des Bahnhalts Merklingen hinsichtlich der Bahnsteighöhe gab und, wenn ja, mit welcher Begründung diese vorgenommen wurden;

7. von welchen Auswirkungen sie bei einer Festlegung auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm am Bahnhof Merklingen auf die Verkehre und die Infrastruktur besonders auf der Südbahn, aber auch auf der Brenzbahn, Donaubahn und Filstalbahn ausgeht (u. a. mit besonderem Fokus auf die Barrierefreiheit, das Fahrzeugmaterial, die Planungsdauer und die Kosten für die Modernisierung bestehender sowie den Bau neu hinzukommender Bahnhalte);
8. von welchen Auswirkungen sie bei einer Festlegung auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm am Bahnhof Merklingen auf das geplante Fahrplankonzept auf der Südbahn ausgeht;
9. wie das Land im Falle einer Festlegung der Bahnsteighöhe in Merklingen auf 76 cm diesen Auswirkungen auf die Verkehre und Infrastruktur besonders auf der Südbahn aber auch auf der Brenzbahn, Donaubahn und Filstalbahn begegnen wird.

06. 10. 2017

Dörflinger, Burger, Deuschle, Hagel, Haser,
Mack, Razavi, Schuler, Zimmermann CDU

Begründung

Die Bahnsteighöhen entlang einer Bahnstrecke wirken sich vielfältig auf die darauf verkehrenden Linien aus. Daher sollte die Bahnsteighöhe zu modernisierender oder neu zu bauender Bahnhöfe linienspezifisch auf die bereits vorhandene Infrastruktur abgestimmt werden, um negative Auswirkungen beziehungsweise Dominoeffekte beispielsweise auf die wichtige Barrierefreiheit, die Planungsdauer sowie die Gesamtkosten der Maßnahmen zu verhindern. Daher wird abgefragt, welche Bahnsteigzielhöhe das Land als Aufgabenträger, Besteller und Finanzierer der SPNV-Verkehre auf der Brenzbahn, Donaubahn, Filstalbahn und Südbahn anstrebt und welche Umsetzungsstrategie es hierzu verfolgt. Zur Konkretisierung werden zudem potenzielle Auswirkungen der Bahnsteighöhe des derzeit entstehenden Bahnhalts in Merklingen auf diese Bahnen abgefragt. Dabei ist die Gewährleistung der Barrierefreiheit im länderüberschreitenden Gesamtnetz der geplanten Regio-S-Bahn Donau-Iller vom besonderen Interesse für die Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs in der Region; ebenso die Realisierung der geplanten Fahrplankonzeption auf der Südbahn, die bekanntlich eine besondere Verbindung zum Bahnhof Merklingen hat.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 2. November 2017 Nr. 34-3822.0-00/1890 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. welche Bahnsteigzielhöhe das Land als Aufgabenträger, Besteller und Financier des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) bisher mit der Deutschen Bahn (DB) für die Brenzbahn, Donaubahn, Filstalbahn und Südbahn abgestimmt hat;*
- 2. inwiefern und auf welcher Grundlage diese Abstimmungen des Landes mit der DB hinsichtlich der Bahnsteighöhe erfolgten;*
- 3. welche Bahnsteigzielhöhe sie künftig auf diesen Bahnstrecken anstrebt (mit Angabe der Begründung) und wie sie gedenkt, dieses Ausbauziel zu erreichen;*
- 4. wie sie dabei eine linienspezifische Abstimmung mit der DB bewertet, die einen besonderen Fokus auf die vorhandene Infrastruktur und das Fahrzeugmaterial legt, und inwiefern sie sich dafür einsetzen wird;*

Die Ziffern 1 bis 4 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es liegt derzeit kein zwischen der Deutschen Bahn AG (DB Station&Service AG) und dem Land abgestimmtes landesweites Bahnsteighöhenkonzept vor. Die zu einem früheren Zeitpunkt (2008) festgelegten Konzepte für einzelne Linien/Strecken in Baden-Württemberg (u. a. auch Donaubahn und Brenzbahn) mit einer Zielhöhe von 55 cm Bahnsteighöhe wurden durch die nunmehr grundsätzliche Forderung des Bundes und der DB Station&Service AG nach der Einrichtung einer Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante (SO) fast vollständig in Frage gestellt.

Das Land hat sich bereits in den 1990er-Jahren bei den meisten Stationen des Nahverkehrs im Grundsatz auf eine einheitliche Bahnsteighöhe von 55 cm über SO festgelegt. Dadurch wird ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg zu den Fahrzeugen des Nahverkehrs und der neueren Modelle der Karlsruher Zweisystem-Stadtbahnen mit einer Wagenbodenhöhe von 60 cm über SO im Einstiegsbereich ermöglicht.

Auch im europäischen Kontext ist eine einseitige Fixierung auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm über SO nicht nachvollziehbar. Europäischer Standard sind sowohl 55 als auch 76 cm hohe Bahnsteigkanten. In den Nachbarländern Schweiz, Österreich und Frankreich sind die Bahnsteige bei den Normalspurbahnen einheitlich 55 cm hoch.

Das Land hält grundsätzlich weiterhin an der einheitlichen Bahnsteighöhe von 55 cm über SO im Nahverkehr fest, da sich an den geschilderten Sachzwängen bisher nichts geändert hat.

Da der aktuelle Konflikt für alle Bundesländer mit negativen Folgen verbunden ist, werden die Verkehrsminister der Länder dieses Thema auf der nächsten Verkehrskonferenz besprechen. Der Bundesverkehrsminister soll per Beschluss aufgefordert werden, seine diesbezügliche Haltung aufzugeben. Unabhängig hiervon wird die Landesregierung bei der Weiterentwicklung des SPNV die Frage der Bahnsteighöhen gemeinsam mit der DB nochmals prüfen und die möglichen Konsequenzen im Einzelfall betrachten.

5. *wie sie sich darüber hinaus für die Gewährleistung der Barrierefreiheit im Gesamtnetz der geplanten länderübergreifenden Regio-S-Bahn Donau-Iller einsetzen wird, dies auch mit Blick auf eine Abstimmung mit dem Freistaat Bayern hinsichtlich der angestrebten Ausbauhöhe auf den bayerischen und baden-württembergischen Strecken;*

Das Verkehrsministerium befindet sich mit der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr über das Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller im Gespräch und wird den Aspekt der angestrebten Ausbauhöhe einbeziehen.

6. *inwiefern es Änderungen bei den Planungen des Bahnhalts Merklingen hinsichtlich der Bahnsteighöhe gab und, wenn ja, mit welcher Begründung diese vorgenommen wurden;*

Die zwischen dem Land und der Deutschen Bahn bisher abgestimmte und im Realisierungs- und Finanzierungsvertrag vereinbarte Bahnsteighöhe für den in Bau befindlichen Bahnhof Merklingen beträgt 55 cm über Schienenoberkante (SO). Seitens des Bundes und der DB wurde das Bestreben an das Land herangetragen, die weiteren Planungen für den Bahnhof auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm abzuändern. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur begründete die Zielhöhe von 76 cm beim Bahnhof Merklingen mit dem Bestreben die Schienenfernverkehrsachse Mannheim – Stuttgart – Ulm durchgängig mit Bahnsteigen in dieser Höhe auszustatten, um Niveauunterschiede beim Einstieg zu vermeiden. Das Land hat im Fall Merklingen daher seine Zustimmung zu einer Umplanung signalisiert, sofern die DB die Kosten der von ihr gewünschten Umplanung übernimmt.

7. *von welchen Auswirkungen sie bei einer Festlegung auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm am Bahnhof Merklingen auf die Verkehre und die Infrastruktur besonders auf der Südbahn, aber auch auf der Brenzbahn, Donaubahn und Filstalbahn ausgeht (u. a. mit besonderem Fokus auf die Barrierefreiheit, das Fahrzeugmaterial, die Planungsdauer und die Kosten für die Modernisierung bestehender sowie den Bau neu hinzukommender Bahnhalte);*

8. *von welchen Auswirkungen sie bei einer Festlegung auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm am Bahnhof Merklingen auf das geplante Fahrplankonzept auf der Südbahn ausgeht;*

9. *wie das Land im Falle einer Festlegung der Bahnsteighöhe in Merklingen auf 76 cm diesen Auswirkungen auf die Verkehre und Infrastruktur besonders auf der Südbahn aber auch auf der Brenzbahn, Donaubahn und Filstalbahn begegnen wird.*

Die Ziffern 7 bis 9 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es sind keine Auswirkungen auf das bislang geplante Fahrplankonzept auf der Südbahn erkennbar. Darüber hinaus sind keine weiteren Aussagen möglich, hierzu bleibt die weitere Entwicklung abzuwarten. Im Übrigen wird auf die Beantwortung der Ziffern 1 bis 4 verwiesen.

Hermann
Minister für Verkehr