

## KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Mignon Schwenke, Fraktion DIE LINKE

**Konzept für Bahnsteighöhen und Umsetzung der Barrierefreiheit beim SPNV**  
und

## ANTWORT

der Landesregierung

Die Verkehrsministerkonferenz forderte im November vergangenen Jahres einstimmig den Bund auf, mit der Deutschen Bahn und den Ländern ein gemeinsam abgestimmtes Bahnsteighöhenkonzept zu entwickeln. Während sich im bisherigen „Bahnsteighöhenkonzept 2011“ Bund und Länder auf einheitlich 55 Zentimeter geeinigt hatten, sieht das „Bahnsteighöhenkonzept 2017“ des Bundesverkehrsministeriums nunmehr 76 Zentimeter vor. Die Umsetzung soll ab 2030 erfolgen.

1. Wie viele Bahnsteige gibt es insgesamt in Mecklenburg-Vorpommern und mit jeweils welcher Höhe?

Nach Angaben von insgesamt sieben Eisenbahninfrastrukturunternehmen (inklusive den Schmalspurbahnen) gibt es in Mecklenburg-Vorpommern mit Stand Januar 2018 insgesamt 366 Bahnsteige. Die Höhe und Anzahl kann der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

<b>Bahnsteighöhe in Zentimetern</b>	76	55	38	unter 38
<b>Anzahl</b>	18	171	85	92

2. Für welche Bahnsteighöhe ist das aktuell im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eingesetzte Zugmaterial geeignet, um einen barrierefreien Zugang (stufenlosen Einstieg) sicherzustellen?

Mit Ausnahme der Schmalspurbahnen ist das bestellte und eingesetzte Fahrzeugmaterial in Mecklenburg-Vorpommern vollständig für einen stufenlosen Einstieg an Bahnsteigkanten mit einer Höhe von 55 Zentimetern über Schienenoberkante (üSO) ausgelegt.

3. Auf welche Regionen bzw. Linien (Linie RE) beziehen sich die Angaben zu den Fragen 1 und 2 jeweils (z. B. Teilnetz Usedom, Bahnsteighöhe 38 cm, Wagentyp ...)?

Die Angaben zu den Fragen 1 und 2 beziehen sich auf ganz Mecklenburg-Vorpommern. Eine Unterscheidung in Teilnetze des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist aufgrund der Überlappung von Linien nicht sinnvoll.

4. Aus welchen Gründen gibt es in Mecklenburg-Vorpommern unterschiedliche Bahnsteighöhen und daraus resultierend gegebenenfalls auch unterschiedliches Zugmaterial im SPNV?

Wie in der gesamten Bundesrepublik Deutschland handelt es sich auch in Mecklenburg-Vorpommern um eine historische Entwicklung, die aus den Anfangstagen der Eisenbahn und den seinerzeit unterschiedlichen Anforderungen und Ausbaustandards in einer heterogenen Infrastrukturbetreiberlandschaft resultiert. Seit Übertragung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV durch das Regionalisierungsgesetz im Jahr 1996 ist die Landesregierung bemüht, im regelspurigen Verkehr insbesondere für die diversen Bahnsteige mit Einstiegshöhen unter 38 Zentimetern über Schienenoberkante einen Ausbauzustand von 55 Zentimetern über Schienenoberkante herzustellen. Da das Land jedoch kein Eigentümer von Bahnsteigen ist, konnte dies in der Regel nur bei einer anteiligen Landesfinanzierung von Baumaßnahmen durchgesetzt werden.

5. Inwieweit sind gegebenenfalls unterschiedliche Bahnsteighöhen maßgebend für die Wahl bzw. Aufteilung der Teilnetze bzw. Streckenführungen im SPNV?  
Welche Pläne gibt es, daran etwas zu ändern?

Für die Aufteilung der Teilnetze des SPNV sind unterschiedliche Bahnsteighöhen nicht maßgebend.

6. Auf welchen Bahnhöfen in Mecklenburg-Vorpommern, die sowohl als Halt für den Bahn-Fernverkehr als auch für den Bahn-Nahverkehr dienen, besteht in Hinblick auf die Bahnsteighöhe zur Sicherung eines stufenlosen Einstiegs Handlungsbedarf (bitte nach Rang- und Reihenfolge der Dringlichkeit und der notwendigen Maßnahmen aufführen)?

In die durch die DB Fernverkehr AG im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) eingesetzten Züge ist mit Ausnahme des InterCity 2 (IC 2) grundsätzlich kein stufenloser Einstieg möglich. Der IC 2 verkehrt, soweit der Landesregierung bekannt, in Mecklenburg-Vorpommern derzeit nicht.

An den vom SPFV und SPNV angefahrenen Bahnhöfen Ludwigslust, Bützow, Stralsund und Neustrelitz (76 Zentimeter üSO) sowie Ribnitz-Damgarten West (etwa 38 Zentimeter üSO) ist ein stufenloser Einstieg ohne Hilfsmittel in Züge des SPNV derzeit nicht möglich.

Zwischen der Landes- und der Bundesregierung besteht derzeit kein Einvernehmen über ein mögliches Zielkonzept zu den Bahnsteighöhen im Bereich der DB AG. Die Gespräche auf Basis des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom November 2017 sind noch nicht abgeschlossen. Die Frage kann daher hinsichtlich des Handlungsbedarfes für einen stufenlosen Einstieg und einer Priorisierung derzeit nicht beantwortet werden.

7. Wären auf den Bahnhöfen nach Frage 6 mit i. d. R. mehreren Bahnsteigen grundsätzlich unterschiedliche Bahnsteighöhen für den Bahn-Fernverkehr und den Bahn-Nahverkehr machbar?  
Wenn ja, sind diese bereits umgesetzt?

Die Frage der Machbarkeit kann nur durch den Infrastrukturbetreiber beziehungsweise dem Bund als dessen Eigentümer beantwortet werden. Inwieweit eine Umsetzung solcher Maßnahmen sinnvoll ist, hängt vom Ausgang der in der Antwort zu Frage 6 genannten Gespräche zu einem Zielhöhenkonzept ab.

8. Wird mit der vorgenommenen Beschränkung des Teilnetzes Usedom auf Usedom bis Züssow ein Umbau gegebenenfalls vorhandener Bahnsteighöhen von 38 Zentimeter an Haltepunkten/Bahnhöfen außerhalb Usedom auf eine Höhe von 55 bzw. 76 Zentimeter angestrebt?  
Wird oder wurde ein Umbau bereits vorgenommen?

Die Bahnsteige in Groß Kiesow sollen nach Angaben der DB AG im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogrammes in diesem Jahr auf 55 Zentimeter über Schienenoberkante umgebaut werden.

Für die Halte Jeesser und Wüstenfelde (DB Station&Service AG) sowie Wolgast Hafen, Wolgast, Hohendorf, Buddenhagen, Karlsburg, Saatel, Kenz und Barth (Usedomer Bäderbahn GmbH) sind der Landesregierung derzeit keine Umbaupläne der jeweiligen Infrastrukturbetreiber bekannt.

9. Wie wird bis zu einer laut Plangenehmigung zum Vorhaben „Neubau Kreuzungsbahnhof Schmollensee“ späteren übergreifenden, d. h. alle Verkehrsstationen auf Usedom einbeziehenden barrierefreien Lösung der barrierefreie Einstieg auf dem Teilnetz Usedom und mit der Inbetriebnahme des Kreuzungsbahnhofs Schmollensee sichergestellt?

Die im Teilnetz Usedom verkehrenden Reisezüge verfügen über mobile Rampen, die mit Unterstützung der Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter eingesetzt werden können. Die Züge werden auch künftig mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzt sein.

10. Bis wann wird die in Frage 9 beschriebene übergreifende Lösung zum Erreichen von Barrierefreiheit umgesetzt werden?

Der Landesregierung sind keine derartigen Pläne des Infrastrukturbetreibers bekannt.