



Fortschreibung des Bahnsteighöhenkonzepts der DB AG

Referat beim Fahrgastbeirat Baden-Württemberg

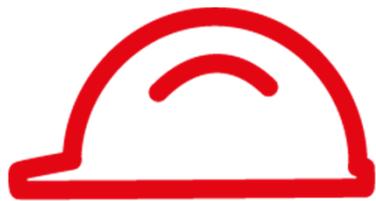
DB Station&Service im Südwesten

Bahnhöfe in Baden-Württemberg auf einen Blick



684

Bahnhöfe der DB



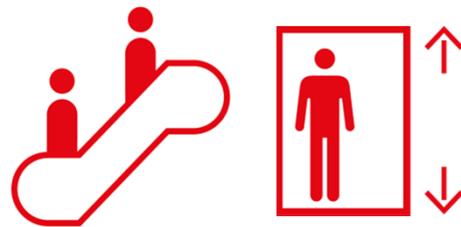
150

Bahnhofsprojekte
2017 in Planung
und Bau



1.747

Fahrgastinformationsanlagen



86 Fahrtreppen &
318 Aufzüge



136

Empfangsgebäude



100%

der Bahnhöfe sind mit
Wetterschutz ausgestattet



697

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
bei DB Station&Service

52

Auszubildende und
Dual Studierende
bei DB Station&Service



77,9%

der Bahnhöfe sind stufenfrei



17 Mio.

Stationshalte pro Jahr



2,4 Mio.

Reisende und Besucher täglich

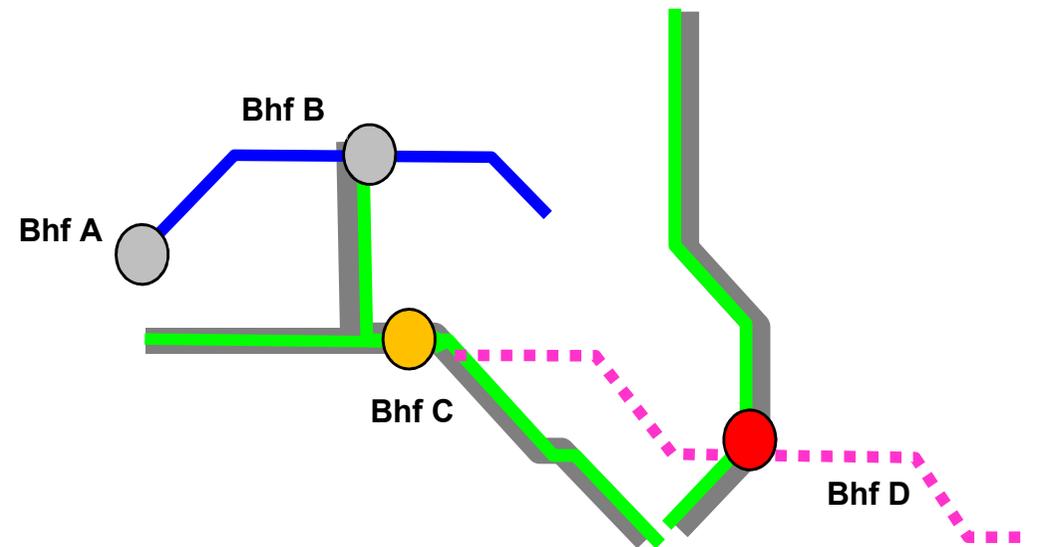
Das Eisenbahnsystem soll weiter barrierefrei ausgebaut werden

Der unabhängige und barrierefreie* Zugang zum Eisenbahnsystem ist für Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte und Personen mit Kinderwagen dann gegeben, wenn ein stufenfreier Zugang mit niveaugleichem Einstieg in den Zug auf einer **kompletten Linie** ermöglicht wird.

Das Ziel wird dann erreicht, wenn auf einer Linie

- alle Bahnsteige stufenfrei erreichbar sind,
- alle Bahnsteige eine einheitliche Höhe aufweisen und
- der Fahrzeugeinstieg passend zu dieser Bahnsteighöhe ist (niveaugleicher Einstieg).

Die Separierbarkeit von Bahnsteighöhe unterschiedlicher Linien in den Knoten hat zentrale Bedeutung für die niveaugleiche Reisekette (siehe nebenstehendes Beispiel)



- Vollständige Separierung möglich
- Separierung teilweise möglich
- keine Separierung möglich

— ZH 55 cm

— ZH 76 cm

— Hauptnetz

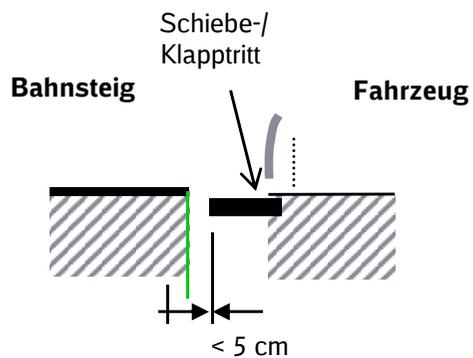
⋯ Nicht vollständig separierbar vom Hauptnetz

* Vgl Art 20 UN-BRK in Verbindung mit Definition Barrierefreiheit nach BGG

Definition „Niveaugleicher Einstieg“ nach TSI PRM

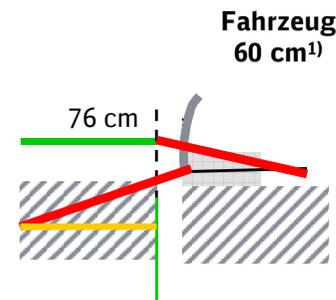
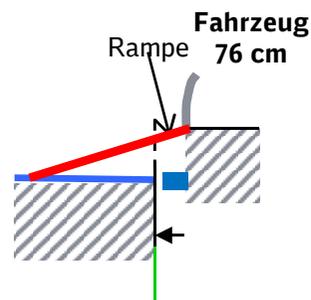
Regelfall im Nahverkehr

- Selbständiger stufenfreier Ein-/Ausstieg



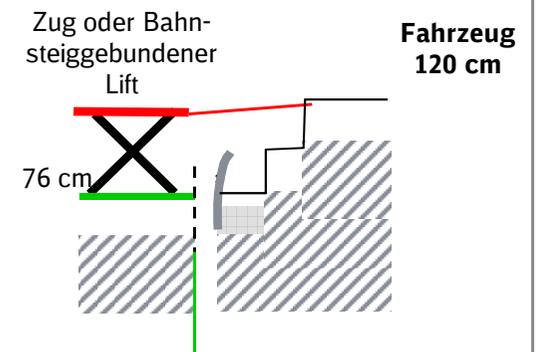
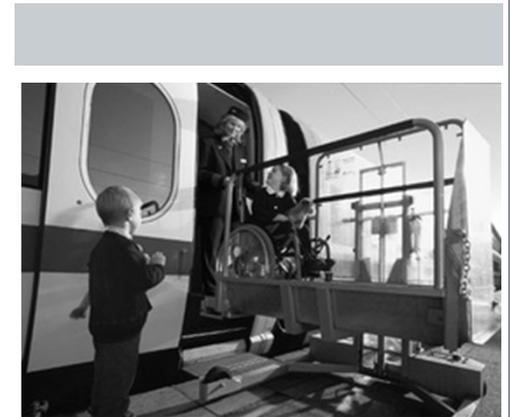
Ausnahme/Übergangszeit

- Assistenzbedarf durch Rampen
→ Kosten- und Verspätungsrisiken



Exkurs: Fernverkehr

- Nutzung zug- oder bahnsteiggebundener Lifte



Niveaugleicher Einstieg an Regelbahnsteighöhen 76/96cm

Einstock

ET/VT



- Alstom (ET/VT)
- Siemens (ET)
- Bombardier (ET)
- Stadler (ET/VT)
- CAF (ET)
-

Doppelstock

Wagen / Triebwagen



- Bombardier
- Siemens (Rollstuhlfahrer Einstieg im einstöckigen Wagen)
- Skoda (76cm)

Fernverkehr*

Einstock



- Stadler (250 km/h)
- Talgo (350 km/h)

* Doppelstöckige Konzepte sind per se nicht stufenfrei, da Durchgang nur im Oberstock möglich

S-Bahn 96cm**



- Bombardier
- Alstom (aktuell 25 kV)

**Besonderheiten:

- kurze Türabstände, sowie Türen oberhalb der Drehgestelle
- Überbreiter Wagenkasten / geringer Spalt

Die Bahnsteighöhen sind in der Eisenbahnbau- und -betriebsordnung (EBO) vom 8.Mai 1967 geregelt

§ 13

Bahnsteige, Rampen

- (1) Bei Neubauten oder umfassenden Umbauten von Personenbahnsteigen sollen in der Regel die Bahnsteigkanten auf eine Höhe von 76 cm über Schienenoberkante¹⁾ gelegt werden; Höhen von unter 38 cm und über 96 cm sind unzulässig.

Bahnsteige, an denen ausschließlich Stadtschnellbahnen halten, sollen auf eine Höhe von 96 cm über Schienenoberkante gelegt werden. In Gleisbogen ist auf die Überhöhung Rücksicht zu nehmen.

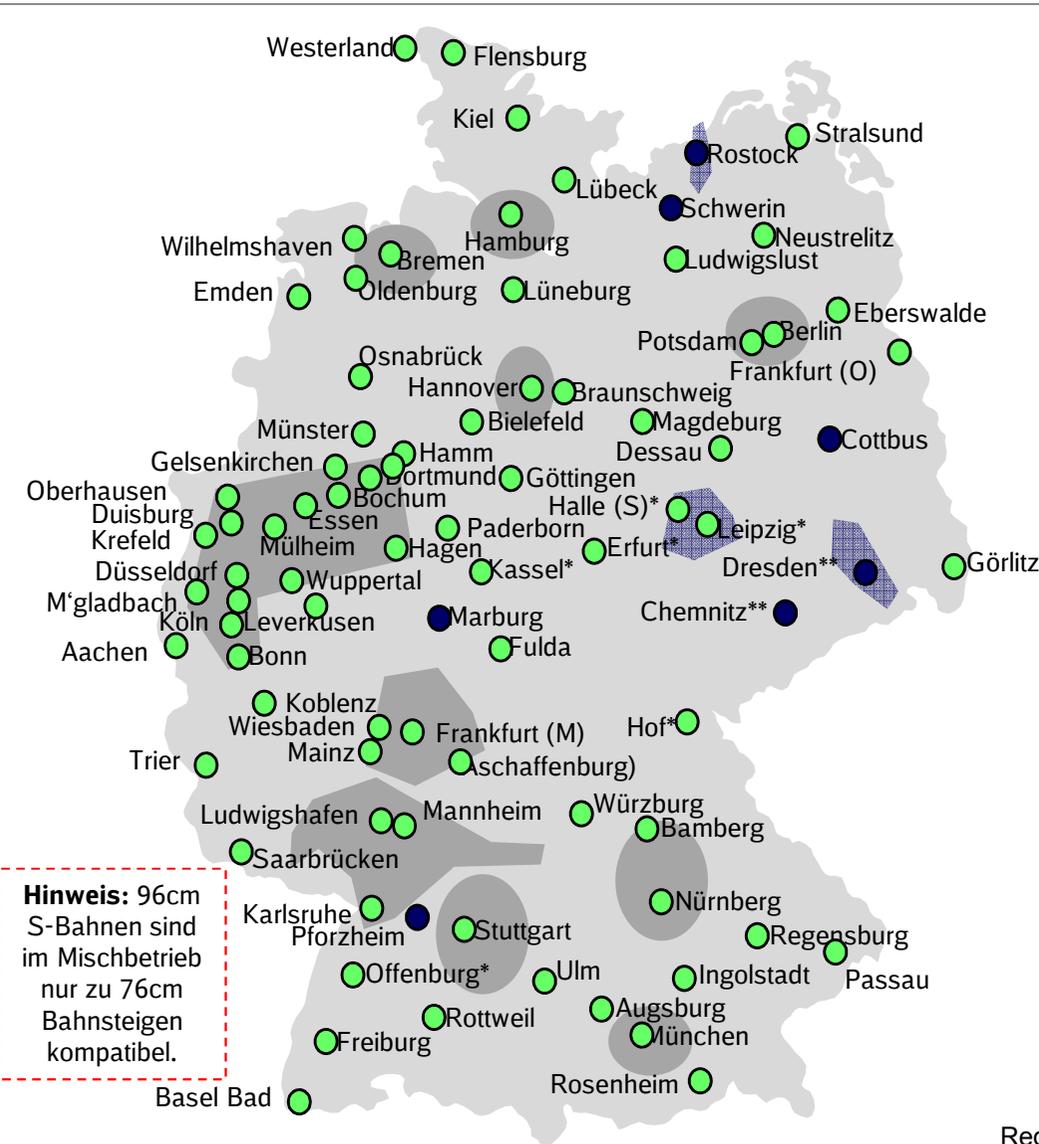
Fazit:

Soll-Vorschrift: Es sind ausschließlich fachlich begründete Ausnahmen zulässig.

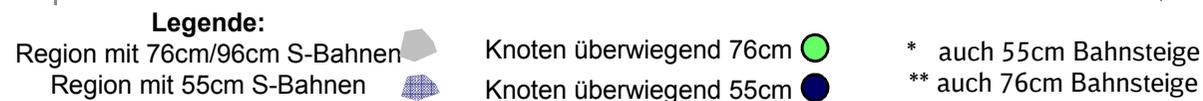
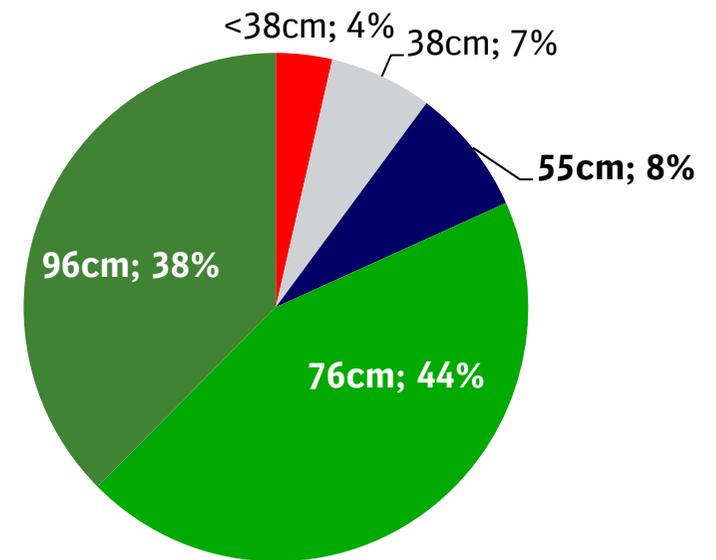
¹⁾ Bereits in der EBO von 1904 sind als Regelhöhen 76 cm ü.SO. und 38 cm ü.SO. festgelegt.

82% aller Reisenden verkehren an Bahnsteigen mit 76cm oder 96cm Bahnsteighöhe

Die 50 größten Städte sowie bedeutende Bahnknoten



Verteilung aller Reisenden auf die Bahnsteighöhen



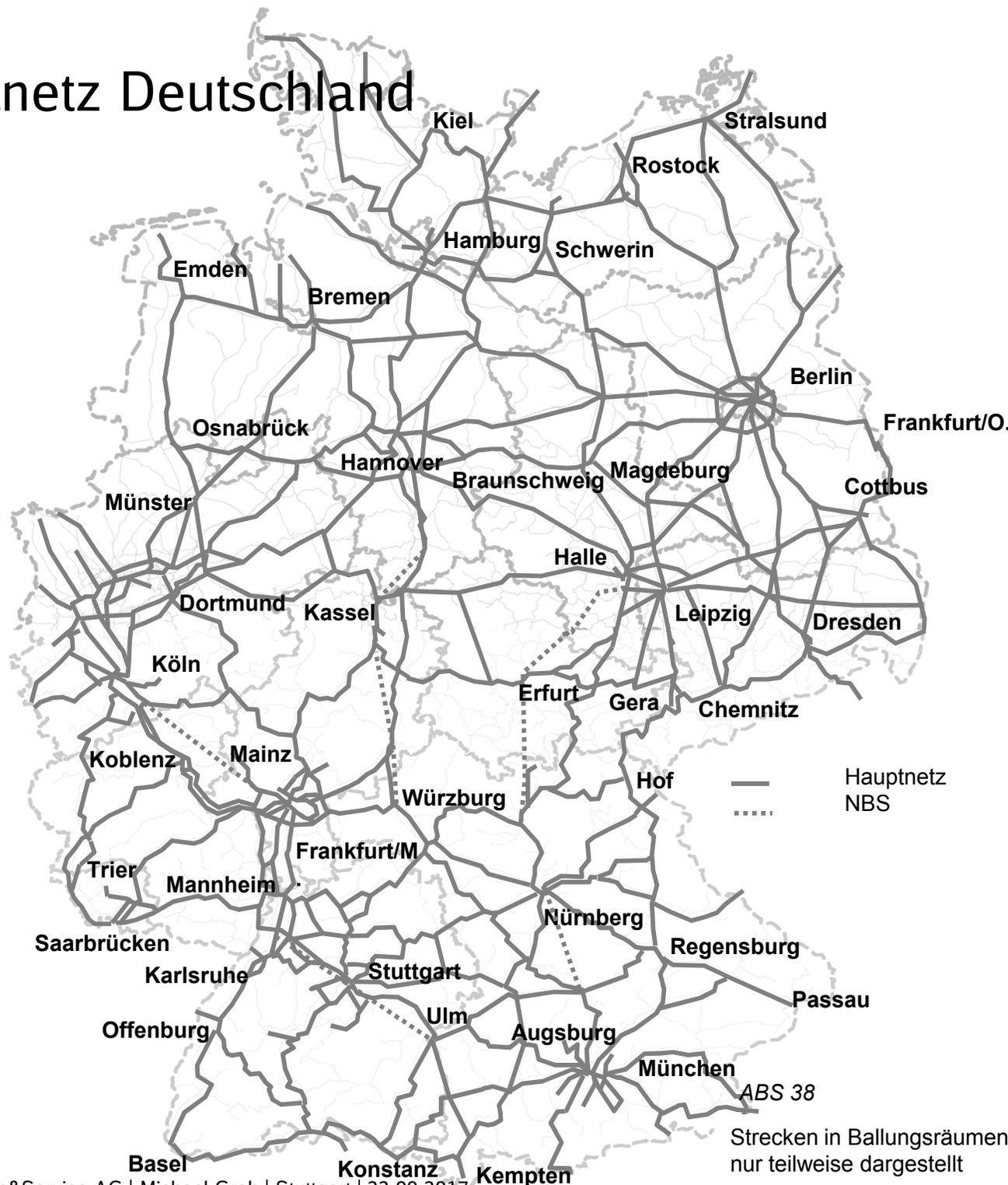
Für das Bahnsteighöhenkonzept 2017 wurden zwischen DB und BMVI Regeln zur Bestimmung der Ziel-Bahnsteighöhe festgelegt

- Die Bahnsteighöhe auf einer Linie soll einheitlich sein.
- Die EBO-Regelbahnsteighöhen sind 76 cm ü.SO bzw. 96 cm ü. SO. für Halte der Stadtschnellbahnsysteme
- Auf Strecken in Ballungsräumen und auf Hauptkorridoren mit Fernverkehr oder anderem überregionalen Verkehr („Hauptnetz“) soll es keine Ausnahmen von den EBO-Regelbahnsteighöhen geben.
- Durch die Separierung von Strecken soll keine zusätzliche Infrastruktur entstehen.

Ausnahme:

Bahnsteighöhen von 55 cm ü. SO. nur in separierten Regional-Nahverkehrsnetzen bzw. an Regional-/Nahverkehrslinien, wo bereits die Mehrzahl der Bahnsteige mit 55 cm ü. SO. errichtet wurden.

Hauptnetz Deutschland

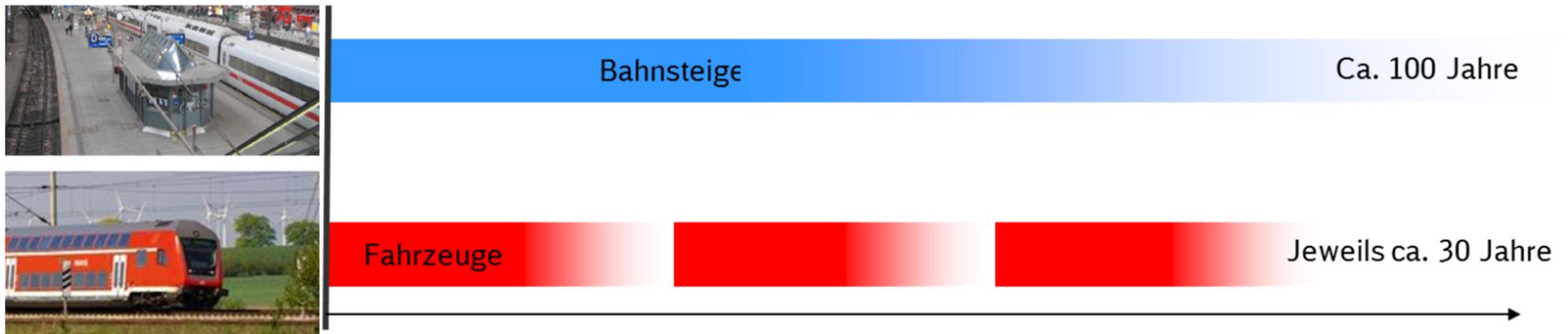


Definition „Hauptnetz“:

- Strecken in Ballungsräumen und auf Hauptkorridoren, auf denen Fernverkehr oder anderer überregionaler Verkehr fährt.
- Diese Strecken ergeben sich aus dem Fern- und Ballungsnetz, das durch Verbindungsstrecken ergänzt wird.
- Ausgenommen sind nur organisatorisch dem Fern- und Ballungsnetz zugeordnete Strecken, die Nebenstreckencharakter haben.

Die langlebige Infrastruktur bestimmt das Bahnsteighöhenkonzept

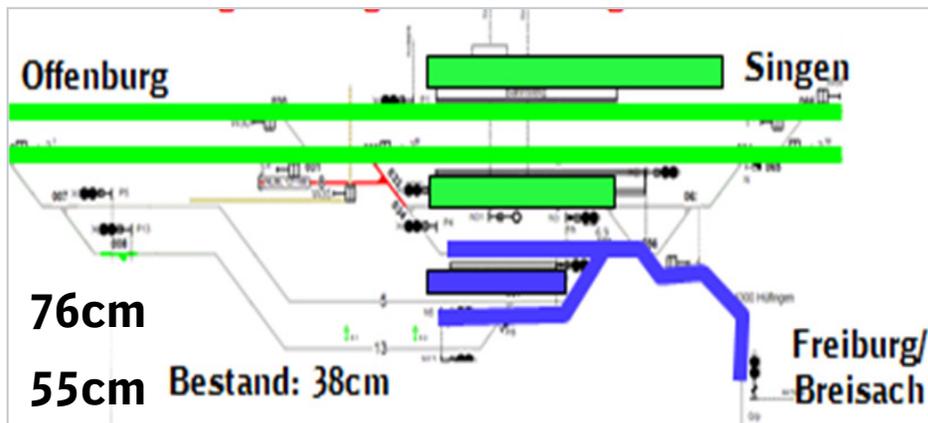
- Die Verteilung der Reisenden (Reisendennutzen) auf die Bahnsteighöhen einer Strecke (Verkehrslinien) (Stand heute).
- Die **3 bis 4-mal längere Lebensdauer der vorhandenen Infrastruktur** gegenüber der Lebensdauer der flexibel einsetzbaren Bestandsfahrzeuge.



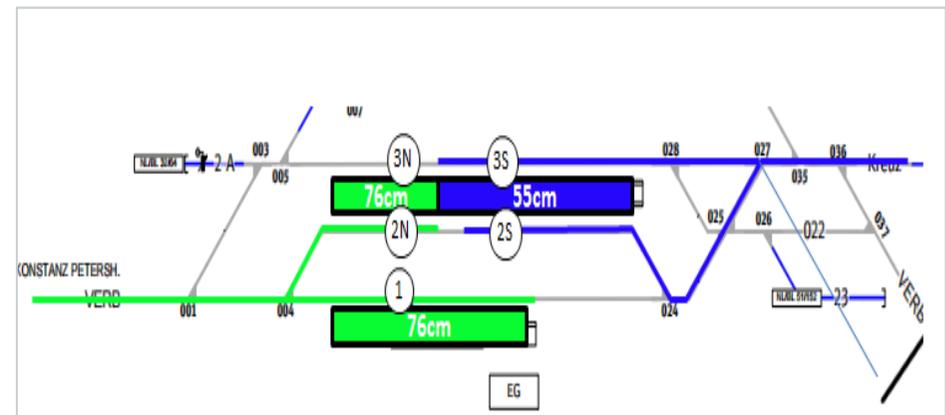
Begriff der Separierbarkeit unterschiedlicher Linien/Strecken in den Knoten

Volle Separierbarkeit liegt vor,

- wenn eine bauliche Trennung der Strecken vorliegt.
- wenn ein Bahnsteig in zwei Abschnitte quer geteilt ist und zwei Bahnsteighöhen genutzt werden können.
Die Abschnitte müssen jeweils für die Länge der dort im Regelfahrplan haltenden Züge ausreichen und es muss ein signaltechnisch sicherer Halt gewährleistet sein.



Beispiel: Volle Separierbarkeit im Bf Donaueschingen entlang der Linie Singen-Offenburg



Beispiel: Separierbarkeit in Konstanz (Kombibahnsteig für „Schweizer“ und „deutsche Linien“)