

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

#### der Abgeordneten Andreas Baum und Alexander Spies (PIRATEN)

vom 28. Juli 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. August 2014) und **Antwort**

#### Verbesserte Mobilität von sehbehinderten und blinden Menschen durch „sprechende“ Busse und Straßenbahnen

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat teilweise nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die BVG um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend in den Antworten zu 2. bis 10. wiedergegeben:

Frage 1: Welche gesetzlichen Voraussetzungen bzw. welche Verordnungen wären nach Auffassung des Senats erforderlich oder müssten geändert werden, damit Liniennummern und Fahrtziele von Bussen und Straßenbahnen zusätzlich zu den optischen Anzeigen auch akustisch über Außenlautsprecher an den Fahrzeugen angesagt werden können?

Antwort zu 1: § 55 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) müsste geändert werden, da § 55 Abs. 4 StVZO bestimmt, dass an Kraftfahrzeugen ausschließlich die in den Absätzen 1 bis 3a beschriebenen Einrichtungen für Schallzeichen und Sirenen angebracht sein dürfen. Das sind Hupen und Hörner, das Einsatzhorn für Sonderrechtsfahrzeuge (Polizei, Feuerwehr u.a.) sowie das neue akustische Anhaltesignal ausschließlich für Polizeifahrzeuge. Nach außen wirkende Lautsprecher sind nicht genannt und damit zulassungsrechtlich unzulässig.

Zudem sieht § 33 Abs. 1 Nr. 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vor, dass der Betrieb von Lautsprechern verboten ist, wenn dadurch am Verkehr Teilnehmende in einer den Verkehr gefährdenden oder erschwerenden Weise abgelenkt oder belästigt werden können. Auch insoweit könnte sich Änderungsbedarf ergeben. Beide Verordnungen des Bundes fallen in die Zuständigkeit des Bundesverkehrsministeriums.

Frage 2: Wie viele Haltestellen werden von mehreren Bus- oder Straßenbahnlinien angefahren? (Bitte absolut und prozentual sowie getrennt nach Bus-, Straßenbahn- und gemeinsamen Haltestellen auflisten.)

Antwort zu 2: Die BVG teilt hierzu Folgendes mit: „Die nachfolgenden Angaben beziehen sich auf die Richtungshaltestellen der Omnibus- und Straßenbahnlinien im Tagverkehr. Nicht in die Betrachtung einbezogen wurden die Haltestellen der Nachtbuslinien.“

Im Bereich Bus wurden mit Stand Dezember 2013 insgesamt 5.733 Haltestellen angefahren; an 1.619 (entspricht 28,2 %) hielten mehrere Linien. Bei der Straßenbahn waren es 793 Haltestellen, wobei an 374 (entspricht 47,2 %) mehrere Linien hielten. Die Anzahl der gemeinsamen Haltestellen von Straßenbahn und Bus ist im Verhältnis zur Gesamtzahl der Haltestellen vernachlässigbar gering.“

Frage 3: Auf welchen Bus- und Straßenbahnlinien wechseln im regulären Fahrplanbetrieb die Zielhaltestellen?

Antwort zu 3: Die BVG teilt hierzu Folgendes mit: „Wir interpretieren die Frage bezüglich wechselnder Zielhaltestellen im Regelbetrieb als unterschiedliche Fahrtziele im Tagesverlauf. Diese Fälle treten bei annähernd allen Linien auf. Aber auch bei Linien, die im Regelfall nur zwischen zwei Endhaltestellen verkehren, kommt es durch Schülerverstärker und Aussetzfahrten zu Fahrten mit abweichenden Zielen.“

Frage 4: In wie vielen Fällen und für welche jeweilige Dauer wurden im Kalenderjahr 2013 Bushaltestellen wegen Baumaßnahmen oder anderen Ereignissen (Demonstrationen, Polizeieinsätze, Großveranstaltungen o. Ä.) verlegt?

Antwort zu 4: Die BVG teilt hierzu Folgendes mit: „Bei rd. 6.500 Bushaltestellen kann die Anzahl der Verlegung nur grob geschätzt werden, da hierfür keine automatische, elektronische Auswertung zur Verfügung steht. Die BVG AöR gibt deshalb die Anzahl an Maßnahmen (z.B. Sportveranstaltungen, Straßenfeste, Bauarbeiten, etc.) an, die in der Regel zu Haltestellenverlegungen führen:

- 319 Maßnahmen wegen Sportveranstaltungen und Großveranstaltungen,
- 398 Maßnahmen wegen Straßenfesten und Bauarbeiten,
- 337 Maßnahmen aufgrund von extern bedingter Umleitungen,
- 4 Maßnahmen sonstiger Veranstaltungen.

Im Jahr 2013 wurde also in mehr als 1.000 Fällen eine betriebliche Anweisung zu Veränderungen der Linienführungen bzw. Haltestellenstandorte erstellt, wobei immer auch je Maßnahme mehrere Linien und je Linie mehrere Haltestellen betroffen sind. Die Zahl der daraus resultierenden Verlegungen bzw. Ausfälle von Bushaltestellen kann auf dieser Grundlage nicht hochgerechnet werden. Die Haltestellenverlegungen dauern in der Regel mehrere Tage, Wochen oder sogar Monate.“

Frage 5: In wie vielen Fällen und für welche jeweilige Dauer wurden im Kalenderjahr 2013 Zielhaltestellen von Bus- oder Straßenbahnlinien außerfahrplanmäßig geändert?

Antwort zu 5: Die BVG teilt hierzu Folgendes mit: „Bei der Straßenbahn gab es im Jahr 2013 aufgrund von geplanten Baumaßnahmen 164 Fälle von Änderungen des Originalziels. Die Dauer der Änderung der Zielhaltestellen variiert sehr stark, von kurzfristigen Änderungen bei Sperrungen während des Nachtverkehrs bis hin zu mehreren Wochen bei geplanten Baumaßnahmen.“

Frage 6: Sind Fahrzeuge der BVG bereits mit geeigneten Außenlautsprechern ausgerüstet, und wenn ja, wie viele? (Bitte absolut und prozentual sowie getrennt nach Bussen und Straßenbahnen auflisten.)

Antwort zu 6: Die BVG teilt hierzu Folgendes mit: „Alle Straßenbahnfahrzeuge sind mit Außenlautsprechern ausgerüstet, die manuell über Mikrofon durch das Fahrpersonal bedient werden können. Eine automatisierte Ansage ist jedoch bisher nicht möglich. Das Fahrpersonal bei der Straßenbahn ist angewiesen, bei Erkennbarkeit von sehgeschwachen oder blinden Fahrgästen auf den Haltestellen der Straßenbahn, Linie und Ziel über Mikrofon anzusagen. Die Omnibusse der BVG AöR sind nicht mit Außenlautsprechern ausgestattet.“

Frage 7: Welche Kosten würden bei einer vollständigen Ausrüstung aller Busse und Straßenbahnen der BVG mit geeigneten Außenlautsprechern entstehen?

Frage 8: Welche Kosten würden durch eine Umstellung der Fahrgastinformationssysteme auf zusätzliche akustische Ansagen von Liniennummern und Fahrtzielen über Außenlautsprecher entstehen?

Frage 9: Innerhalb welchen zeitlichen Rahmens wäre eine vollständige Umrüstung aller Busse und Straßenbahnen der BVG auf die genannten Außenansagen realisierbar?

Antwort zu 7., 8. Und 9: Die BVG teilt hierzu Folgendes mit: „Die Ausrüstung aller Busse mit Außenlautsprechern ist zurzeit keine Option für die BVG. Neben den zu erwartenden, beträchtlichen Investitionskosten für die Ausrüstung der rd. 1.300 Busse mit der entsprechenden Technik sind auch die Wartungs- und Instandhaltungskosten zu beachten. Kosten- und Zeitpläne wurden deshalb nicht erstellt. Die BVG prüft zurzeit verschiedene technische Lösungen, um Ansagen an Haltestellen für sehbehinderte Fahrgäste zu ermöglichen. Da die Untersuchungen in einem sehr frühen Stadium sind, kann die BVG hierzu noch keine Auskunft geben.“

Frage 10: Spricht nach Auffassung des Senats etwas gegen ein Angebot „sprechender“ Busse und Trams als Maßnahme, den barrierearmen Zugang vor allem für blinde und sehbehinderte Menschen im öffentlichen Nahverkehr zu verbessern?

Antwort zu 10: Die BVG teilt hierzu Folgendes mit: „Die BVG ist grundsätzlich bereit, ihren ohnehin hohen Standard beim barrierefreien Ausbau für alle Menschen mit Behinderung auszubauen. Hierbei sind neben der Priorisierung der Maßnahmen (barrierefreie Omnibusse und Straßenbahnen, Aufzugsprogramm für die U-Bahnhöfe, Einrichtung barrierefreier Haltestellen in der Oberfläche, etc.) auch die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel zu beachten.“ Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ist Projektpartner in dem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geförderten Forschungsprojekt m4guide (mobile multimodal mobilityguide). M4guide dient nach Fertigstellung als ein Navigationssystem für Blinde und Sehbehinderte von Tür zu Tür, einschließlich der Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV). M4guide ist dabei keine Anwendungssoftware für die Bereitstellung von "Türauffindsignalen", könnte allerdings Dienste (z.B. in Form von iBeacons via Bluetooth) empfangen. Wenn also Busse und Straßenbahnen mit entsprechender Technik ausgestattet werden würden, wäre m4guide ein Abnehmer bzw. Nutzer des Ganzen, da die App nach Fertigstellung als Erweiterung der BVG-Fahrinfo-App dient.

Berlin, den 15. August 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. August 2014)