

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 27. Juli 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. August 2017)

zum Thema:

Vor-Ort Termin für eine barrierefreie S-Bahn

und **Antwort** vom 30. August 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Sep. 2017)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/12061
vom 27. Juli 2017
über Vor-Ort-Termin für eine barrierefreie S-Bahn

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

Frage 1:

Erfolgte eine schriftliche Dokumentation des oben genannten Vor-Ort-Termins? Wenn ja, welche Punkte wurden hier notiert und wo ist dieser Bericht nachzulesen?

Antwort zu 1:

Zu den Ergebnissen des oben benannten Vor-Ort-Termins wurde ein Protokoll für interne Zwecke erstellt. In der nachfolgenden Beantwortung der Fragen 2, 3 und 5 werden alle wesentlichen Inhalte dieses Protokolls wiedergegeben.

Frage 2:

Welche Veränderungswünsche haben die Vertreter der AG „Bauen und Verkehr barrierefrei“ und der Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung im Rahmen dieses Termins vorgebracht? Welche der geäußerten Änderungswünsche konnten bisher nicht umgesetzt werden und warum fanden diese bislang keine Berücksichtigung?

Frage 3:

Welche der konkreten Änderungswünsche können aktuell am S-Bahn Prototyp (Null-Serie) vorgenommen werden?

Frage 5:

Welche der konkreten Änderungswünsche können aktuell an den S-Bahn-Serienfahrzeugen vorgenommen werden?

Antwort zu 2, 3 und 5:

Im Rahmen des Vor-Ort-Termins am 6. Juli 2017 wurden unter den Anwesenden zahlreiche Maßnahmen erörtert. Diese werden durch das Herstellerkonsortium insbesondere hinsichtlich technischer Machbarkeit, Zulassungsfähigkeit sowie entstehender Mehrkosten geprüft. Dabei werden die Umsetzbarkeit sowie die entstehenden Kosten differenziert nach Vorserien- und Hauptfahrzeugen bewertet. Das Herstellerkonsortium prüft zudem, inwieweit die Maßnahmen bereits mit Auslieferung der Vorserienfahrzeuge umgesetzt werden können. Dabei besteht die Prämisse, dass in jedem Fall ein Terminrisiko für die rechtzeitige Lieferung sowohl der Vor- als auch der Hauptserie zwingend zu vermeiden ist.

Zu den Maßnahmen:

Auf dem Fußboden in den Mehrzweckbereichen der Endwagen mit TSI-PRM-Rollstuhlplätzen (die TSI-PRM ist die europäische Technische Spezifikation für Interoperabilität für Mobilitätseingeschränkte Personen) sollen ausschließlich Rollstuhlpiktogramme verwendet werden (Piktogramme für Fahrrad und Kinderwagen entfallen ersatzlos). Dabei sollen die Hinweise zur prioritären Nutzung des PRM-Mehrzweckbereiches neu an der Fahrzeugwand (innen) angebracht werden. Zusammen mit den zusätzlich gewünschten Rollstuhlpiktogrammen an den Außenfenstern soll eine eindeutige Priorisierung des PRM-Mehrzweckbereiches für Rollstuhlfahrende ermöglicht werden.

Zur Vergrößerung der Stellfläche im PRM-Mehrzweckbereich wurde das Herstellerkonsortium aufgefordert, eine veränderte Sitzanordnung zu prüfen. Folgende Vorschläge sind bei der Prüfung zu beachten:

- Entfall der Doppelsitze im PRM-Mehrzweckbereich,
- Anlehnflächen neu im Bereich des Windfangs, damit Entfall der gesonderten Anlehnflächen,
- Neu jeweils ein zusätzlicher Klappsitz für Begleiter von Rollstuhlfahrenden rechts und links im PRM-Mehrzweckbereich,
- Neuausrichtung der Sprechstelle.

Um eine Verbesserung der Erreichbarkeit des PRM-Mehrzweckbereichs zu ermöglichen, wurde das Herstellerkonsortium aufgefordert, den Entfall der vertikalen Haltestangen im Bereich der zweiten Einstiegstür zu prüfen. Des Weiteren soll das Herstellerkonsortium zur Verbesserung der Leitwirkung der horizontalen Haltestangen für blinde Fahrgäste prüfen, inwieweit diese möglichst durchgängig, mit Ausnahme im Bereich der Einstiegsbereiche, angebracht werden können.

Das Herstellerkonsortium wurde aufgefordert, zu allen Punkten so bald wie möglich eine Prüfung vorzunehmen. Das Herstellerkonsortium teilt daraufhin mit, dass gegenwärtig bis Ende September 2017 die Phase des Final Design Reviews (FDR) läuft. Dieser Konstruktions- und Entwicklungsschritt hat für die Einhaltung des Zeitplans für die

Fahrzeuglieferung hohe Priorität. Bis dahin sind ergänzende Prüfungen nur sehr eingeschränkt möglich.

Frage 4:

Wie viele S-Bahn Prototypen (Null-Serie) werden im Einsatz sein und auf welchen Strecken (Viertel- und Halbzüge)?

Antwort zu 4:

Ab dem 01.01.2021 sollen auf der Linie S47 zehn Vorserienfahrzeuge, je fünf Viertel- und fünf Halbzüge, in den Fahrgastbetrieb gehen. Zwischen der Auslieferung des letzten Fahrzeugs der Vorserie und der Produktion des ersten Serienfahrzeuges ist ein Zeitraum von über einem Jahr vorgesehen, um Erkenntnisse aus den Vorserienfahrzeugen in die Produktion der Serienfahrzeuge einfließen zu lassen.

Frage 6:

Wie wurden die Betroffenen-Verbände und AGen sowie der Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung im bisherigen Planungsprozess einbezogen und wie werden diese im weiteren Prozess eingebunden?

Frage 7:

Wie wird das bisherige Beteiligungsverfahren aus Sicht der Senatsverwaltung und des Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung bewertet?

Antwort zu 6 und 7:

Seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wurden die Betroffenenverbände und Arbeitsgruppen sowie der Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung sowohl bei der Erarbeitung der Fahrzeuganforderungen (Lastenheft) im Rahmen des Vergabeverfahrens für das Teilnetz Ring als auch bei der praktischen Prüfung und Abstimmung zu ggf. erforderlichen Änderungen anhand des Fahrzeug-Mockups umfangreich mit einbezogen. Bei der Berücksichtigung der Vielzahl von Anforderungen und Hinweisen war und ist seitens der Länder auch abzuwägen, wie die verschiedenen, sich zum Teil widersprechenden Anforderungen und Interessen der einzelnen Nutzergruppen bestmöglich berücksichtigt und zum Ausgleich gebracht werden können.

Das bisherige Beteiligungsverfahren wird aus Sicht der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz als positiv und erfolgreich bewertet.

In den geplanten Fahrgastprobetrieb und die Fahrgastbefragungen werden die Betroffenenverbände und Arbeitsgruppen sowie der Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung ebenfalls wie vorgesehen einbezogen.

Frage 8:

Wie will man künftig mehr Transparenz und Verbindlichkeit über die im Beteiligungsprozess getroffenen Entscheidungen herstellen?

Antwort zu 8:

Eine Beteiligung verschiedenster Interessengruppen – wie bei der Gestaltung der Fahrzeuge der Baureihe 483/484 sowohl bei der Erstellung eines Lastenheftes als auch der praktischen Erprobung eines Mock-Ups – gab es in dieser Weise und in diesem Umfang bislang in Berlin noch nicht. Aus Sicht der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ist bereits heute eine hinreichende Transparenz und Verbindlichkeit über die im Beteiligungsprozess getroffenen Entscheidungen gegeben.

Berlin, den 30.08.2017

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner

.....
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz