

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek und Catrin Wahlen (GRÜNE)

vom 3. September 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 4. September 2024)

zum Thema:

**Fahrstühle an S- und U-Bahnhöfen – Einhaltung von Kriterien der
Barrierefreiheit bei Installation und Inbetriebnahme**

und **Antwort** vom 17. September 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Sep. 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE) und
Frau Abgeordnete Catrin Wahlen (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/20196
vom 03.09.2024

über Fahrstühle an S- und U-Bahnhöfen – Einhaltung von Kriterien der Barrierefreiheit bei
Installation und Inbetriebnahme

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener
Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort
bemüht und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB AG) und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten
Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

An welchen Berliner U-Bahnhöfen wurden seit 2017 Fahrstühle neu installiert? Bitte nach Jahren tabellarisch
ausweisen.

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Seit 2017 und bis zum 31.08.2024 wurden insgesamt 91 neue Aufzüge in Betrieb genommen:

Jahr	Barrierefreier Ausbau (50 Aufzüge)	Kompletterneuerung (41 Aufzüge)
2017	U-Bhf Afrikanische Straße U-Bhf Hallesches Tor unten U-Bhf Hansaplatz U-Bhf Jannowitzbrücke U-Bhf Kurt-Schumacher-Platz U-Bhf Mohrenstraße U-Bhf Paradedstraße U-Bhf Siemensdamm U-Bhf Zitadelle U-Bhf Zitadelle	U-Bhf Bernauer Straße U-Bhf Lindauer Allee U-Bhf Wittenau U-Bhf Wittenbergplatz
2018	U-Bhf Freie Universität (T) U-Bhf Jakob-Kaiser-Platz U-Bhf Oskar-Helene-Heim U-Bhf Parchimer Allee U-Bhf Podbielskiallee	U-Bhf Blissestraße U-Bhf Karl-Marx-Straße U-Bhf Lindauer Allee U-Bhf Wittenbergplatz
2019	U-Bhf Adenauerplatz U-Bhf Friedrich-Wilhelm-Platz U-Bhf Halemweg U-Bhf Rüdeshheimer Platz	U-Bhf Friedrichstraße U-Bhf Hermannstraße U-Bhf Jungfernheide U-Bhf Rathaus Reinickendorf U-Bhf Rathaus Steglitz U-Bhf Ruhleben U-Bhf Zoologischer Garten
2020	U-Bhf Eisenacher Straße U-Bhf Kurfürstenstraße U-Bhf Nauener Platz U-Bhf Rotes Rathaus U-Bhf Rotes Rathaus U-Bhf Schloßstraße U-Bhf Sophie-Charlotte-Platz U-Bhf Spichernstraße U-Bhf Spichernstraße U-Bhf Unter den Linden U-Bhf Unter den Linden U-Bhf Viktoria-Luise-Platz U-Bhf Zwickauer Damm	U-Bhf Berliner Straße U-Bhf Bismarckstraße U-Bhf Naturkundemuseum U-Bhf Pankow U-Bhf Rathaus Spandau U-Bhf Rathaus Steglitz U-Bhf Reinickendorfer Str. U-Bhf Schwartzkopffstraße U-Bhf Stadtmitte
2021	U-Bhf Jakob-Kaiser-Platz U-Bhf Klosterstraße U-Bhf Museumsinsel U-Bhf Sophie-Charlotte-Platz	U-Bhf Bismarckstraße U-Bhf Nollendorfplatz U-Bhf Pankow U-Bhf Warschauer Straße
2022	U-Bhf Augsburger Straße U-Bhf Birkenstraße	U-Bhf Bismarckstraße U-Bhf Gesundbrunnen

	U-Bhf Dahlem-Dorf U-Bhf Grenzallee U-Bhf Konstanzer Straße	U-Bhf Mendelssohn-Bartholdy-Park U-Bhf Rathaus Spandau U-Bhf Stadtmitte
2023	U-Bhf Augsburgener Straße U-Bhf Bayerischer Platz U-Bhf Platz der Luftbrücke U-Bhf. Rathaus Schöneberg U-Bhf Rosa-Luxemburg-Platz U-Bhf Schlesisches Tor U-Bhf Schlesisches Tor U-Bhf. Seestraße	U-Bhf Alexanderplatz U-Bhf Alexanderplatz U-Bhf Alexanderplatz U-Bhf Mendelssohn-Bartholdy-Park U-Bhf Rosenthaler Platz
2024	U-Bhf Platz der Luftbrücke	U-Bhf Alexanderplatz U-Bhf Rathaus Spandau U-Bhf Westhafen"

Frage 2:

An welchen Berliner S-Bahnhöfen wurden seit 2017 Fahrstühle neu installiert? Bitte nach Jahren tabellarisch ausweisen.

Antwort zu 2:

Hierzu teilt die DB AG mit:

„Im Land Berlin wurden seit 2017 folgende Aufzüge in Betrieb genommen:

Regionalbahnsteig Mahlsdorf (Gleis 5)	Baujahr 2018
S-Bf Warschauer Straße	Baujahr 2018
S-Bf Wilhelmshagen	Baujahr 2021
S-Bf Lichtenrade	Baujahr 2024
S-Bf Gehrenseestraße	Baujahr 2024 (IBN im Herbst geplant)“

Frage 3:

In welchem zeitlichen Abstand zum Bauabschluss wurden die Fahrstühle jeweils in Betrieb genommen?

Antwort zu 3:

Die Inbetriebnahme der Aufzüge erfolgte jeweils in kurzen Abständen nach dem Bauabschluss sowie sämtlichen Abnahmen und Freigaben.

Die BVG teilt dazu ergänzend mit, dass die Aufzüge unmittelbar nach der Endmontage der Aufzugstechnik von der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) abgenommen werden. Sobald die

sichere Betriebsfähigkeit und die Einhaltung aller technischen Vorschriften bestätigt sind, erfolgt deren Inbetriebnahme.

Frage 4:

Welche Leistungen wurden im Bauauftrag festgehalten?

Antwort zu 4:

Nach Aussage der DB AG werden bei ihren Aufzügen in den Bauaufträgen im Wesentlichen die folgenden Leistungen festgehalten:

- die Maschinenteknik des Aufzuges,
- das Schachtgerüst für den Aufzug,
- standortspezifische Baunebenleistungen, wie z.B. Entwässerung, Anbindung an den Bahnsteig, Personenüberführung usw.,
- elektrotechnische Anlagen für die Zuleitungen des Aufzuges
- Telekommunikationsbauleistungen, für den Festnetznotruf und für die Mobilfunkerreichbarkeit,
- Bauleistungen für den Betonschacht/Schachtgrube.

Frage 4.1:

Welche Kriterien wurden hinsichtlich der Anforderungen an die Barrierefreiheit zugrunde gelegt?

Antwort zu 4.1:

Nach Aussage der DB AG werden deren Aufzüge nach bahninternen Vorschriften gebaut. Diese lehnen sich insbesondere an die Richtlinien „Personenbahnhöfe planen und bauen“ (Ril 813) an und gehören zu den Technischen Regelwerken der Deutschen Bahn AG. Sie gelten für den Neubau und Umbau von Anlagen der Personenbahnhöfe und sind verbindlich bei der Planung und der Bauausführung anzuwenden.

Bei der BVG erfolgt der barrierefreie Ausbau gemäß dem verabredeten Lastenheft und berücksichtigt die Erkenntnisse und Forderungen bzgl. der Ausstattungsmerkmale, die 2004 in einer Arbeitsgruppe von DB AG, BVG, Behindertenverbänden und SenStadt unter Federführung von der Senatsverwaltung für Gesundheit, Soziales und Verbraucherschutz und unter Berücksichtigung der Leitlinien zum Ausbau Berlins als behindertengerechte Stadt erarbeitet wurden. Die Kriterien für die Aufzüge betreffen unter anderem Erkennbarkeit, Zugänglichkeit, Größe, Beleuchtung sowie Vorgaben zu den Bedientableaus.

Frage 4.2:

Inwieweit werden Informationen – auch für den Notfall – nach dem Zwei-Sinne-Prinzip bereitgestellt?

Antwort zu 4.2:

In den neuen Aufzügen der Deutschen Bahn AG werden vandalismussichere Notrufknöpfe verbaut. Hierbei handelt es sich um einen zweigeteilten Notrufanschluss, welcher automatisch in den Einsatz kommt, wenn die Festnetzverbindung ausfällt (z.B. Funkverbindung).

Alle Aufzüge der BVG verfügen über ein Modul zur Ausgabe von Sprachansagen innerhalb und außerhalb der Aufzugskabine. Die Bedientasten in der Aufzugskabine sind zusätzlich mit Braille-Schrift gekennzeichnet.

Frage 4.3:

In welchen Sprachen sind diese oben abgefragten Informationen verfügbar?

Antwort zu 4.3:

Bei den Aufzügen der DB AG sind die Informationen nur in deutscher Sprache verfügbar.

Die BVG teilt dazu Folgendes mit:

„Die BVG ist sehr erfreut darüber, täglich auch viele internationalen Fahrgäste zuverlässig von A nach B und auch nach C zu bringen. Daher werden Ansagen in den Fahrzeugen und an den Bahnhöfen selbst selbstverständlich auch auf Englisch gemacht. Während der EM 2024 wurden die Ansagen, als Sonderaktion, sogar in den jeweiligen Muttersprachen der in Berlin spielenden Teams wiedergegeben.“

Aufzüge sind ein Sonderfall. Dort erfolgen die Sprachansagen nur in deutscher Sprache. Eine Erweiterung auf andere Sprachen wurde geprüft und aus folgenden Gründen verworfen: Aufgrund der kurzen Fahrzeit zwischen den Aufzuhalttestellen besteht schon jetzt die Herausforderung, die Ansagen „zum richtigen Zeitpunkt“ auszugeben. Es wäre mitunter verwirrend, wenn eine Sprachansage z.B. bei Öffnung der Türen in diversen Sprachen erfolgt und der ursprüngliche Fahrgast schon längst den Aufzug verlassen hat. Es gibt außerdem Standorte, an denen der Aufzug permanent in Bewegung ist und sowohl Anwohner als auch Fahrgäste von einer „permanenten Beschallung“ gestört wären.“

Frage 4.4:

Wie viele der vorhandenen Aufzüge erfüllen die Barrierefreiheitskriterien vollständig?

Antwort zu 4.4:

Die Aufzüge der Deutschen Bahn entsprechen den bahninternen Vorschriften zur Barrierefreiheit (siehe auch Antwort auf Frage 4.1) gebaut. Nach Auskunft der Deutschen Bahn werden die Barrierefreiheitskriterien regelmäßig überprüft und den aktuellen Anforderungen angepasst: die Wahrnehmbarkeit im Wegeleitsystem mit Aufzugspiktogramm (zur Orientierung für die Reisenden), Verständlichkeit (Ansagen im Fahrkorb, Taster mit Brailleschrift, Etagenknöpfe mit Pyramidenschrift), Bedienbarkeit und Robustheit (Materialverwendung). Es wird nach den DB internen Richtlinien gebaut und auch mit dem Allgemeinen Blinden und Sehschwachen Verband (ABSV) abgestimmt.

Nach Aussage der BVG erfüllen alle Aufzüge in den Berliner U-Bahnhöfen die Kriterien der Barrierefreiheit.

Frage 5:

Welche Abteilung der Senatsverwaltung, bzw. bei der BVG ist/war für die Endabnahme und die Freigabe des Betriebs zuständig?

Antwort zu 5:

Nach Aussage der BVG sind seitens der BVG folgende Abteilungen bei der Endabnahme und der Freigabe des Betriebs zuständig:

- Koordination Betrieb/Technik,
- Infrastruktur-Management U-Bahn,
- Elektrotechnische Anlagen und Services,
- Gebäude, Technik und Services,
- Betriebsdienst.

Bei der Senatsverwaltung ist die Technische Aufsichtsbehörde zuständig.

Für Abnahmen und Freigaben der Aufzüge der DB AG ist die Senatsverwaltung nicht zuständig. Dies obliegt der DB AG selbst.

Frage 6:

Nach welchen Kriterien wurden die Fahrstühle vor Betriebseinsatz in Augenschein genommen?

Antwort zu 6:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Vor der Inbetriebnahme werden die Aufzüge nach folgenden Kriterien in Augenschein genommen:

- Sichere Betriebsfähigkeit: Überprüfung, ob alle sicherheitsrelevanten Komponenten ordnungsgemäß funktionieren und den Anforderungen entsprechen.
- Einhaltung technischer Vorschriften und Normen: Sicherstellung, dass der Aufzug den geltenden technischen Normen, Vorschriften und gesetzlichen Bestimmungen entspricht.
- Mechanische und elektrische Funktionsprüfung: Testen der mechanischen und elektrischen Systeme, um sicherzustellen, dass sie korrekt und sicher arbeiten.
- Notfallfunktionen: Überprüfung der Notfallfunktionen wie Notrufsystem, Notbeleuchtung und Notstopp.
- Schacht- und Türsicherheit: Kontrolle der Schachtstruktur, der Türen, Schließmechanismen und deren sichere Funktion.
- Dokumentation und Zertifikate: Überprüfung der technischen Dokumentation und Zertifikate auf Vollständigkeit und Übereinstimmung mit den Vorschriften.

Diese Kriterien stellen sicher, dass der Aufzug sicher und zuverlässig betrieben werden kann.“

Frage 7:

Welche Weiterentwicklungen der vorhandenen oder geplanten Aufzüge sind im Sinne einer vollständigen Barrierefreiheit geplant?

Antwort zu 7:

Gemäß Mitteilung der BVG sind Aufzüge grundsätzlich barrierefrei zugänglich und werden aktuell nach dem Zwei-Sinne-Prinzip ausgestattet. Vor allem mit Hinblick auf hörbehinderten Fahrgäste ist in den letzten Jahren eine Weiterentwicklung zu verzeichnen. Sowohl für sehbehinderte und blinde Fahrgäste als auch für rollstuhlfahrende Fahrgäste sind die Aufzüge barrierefrei nutzbar.

Nach Aussage der DB AG hat die DB InfraGO AG das Bewertungssystem „weitreichende Barrierefreiheit“ entwickelt, um den barrierefreien Zustand der Bahnhöfe und Fortschritte in der Barrierefreiheit festhalten zu können. Es wird von „weitreichender Barrierefreiheit“ gesprochen, wenn ein Bahnhof über elf Ausstattungsmerkmale verfügt. Die Stufenfreiheit (durch gegebenenfalls Rampen oder Aufzüge) ist dabei die wichtigste Komponente hin zu einer weitreichenden Barrierefreiheit eines Bahnhofs. Bei der Installation von Aufzügen sind immer die Grundsatzanforderungen für die vollständige Barrierefreiheit nach DIN EN 81-70, Aufzugstyp 3 zu erfüllen, wie es die Norm für Bahnsteige empfiehlt. Damit wird gewährleistet, dass der Aufzug einen Benutzer mit einem Rollstuhl der Klasse C und einige andere Fahrgäste

aufnimmt. Er ermöglicht auch den Transport von Krankentragen. Abweichungen im Bestand und Neubau sind je nach Einsatzfall und Örtlichkeit möglich.

Frage 8:

Wie viele Störungen oder Schadensfälle an Aufzügen der Berliner U-Bahn und der Berliner S-Bahn gab es seit 2017 und wie lange hat es jeweils im Einzelfall gedauert, diese zu beheben? (bitte auflisten)

Antwort zu 8:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Jeder Aufzug der BVG wird generell so schnell wie möglich entstört. Im überwiegenden Teil der Fälle wird eine Störung in weniger als 3 Tagen beseitigt. Die beauftragte Wartungsfirma ist verpflichtet, innerhalb von zwei Stunden nach Erhalt einer Störmeldung die infrage stehende Aufzugsanlage zu begutachten. In manchen Fällen reicht bereits ein Handgriff zum Entstören, in anderen Fällen müssen jedoch einzelne Komponenten ersetzt und entsprechend bestellt werden. Die Dauer der Lieferzeiten für nötige Ersatzmaterialien ist nicht immer vorhersehbar und einzelne Reparaturen verursachen einen größeren Aufwand und benötigt mehr Zeit als andere, daher ist eine generelle Zeitangabe nicht möglich.

Im ersten Halbjahr 2024 wurden 1.012 Störungen, im Jahr 2023 insgesamt 1.638 Störungen an Aufzügen der BVG erfasst. Auf Grund knapper personeller und zeitlicher Kapazitäten ist es uns nicht möglich, eine Einzelfallauflistung zurück bis ins Jahr 2017 zur Verfügung zu stellen.

Aktuell laufende Baumaßnahmen, die die Barrierefreiheit einschränken, sind unter <https://www.bvg.de/de/verbindungen/stoerungsmeldungen> zu finden. Die Barrierefreiheit ist jedoch in jedem Fall durch den BVG MUVA Aufzugsersatz sichergestellt.“

Nach Aussage der DB AG hat bei Störungen an den Aufzügen der Fern- und S-Bahnhöfe innerhalb Berlins der Dienstleister nach Meldungseingang zwei Stunden Zeit, um an der Anlage einzutreffen. Dann hat der Techniker wiederum vier Stunden Zeit, um die Anlage zu entstören. Ist dieses jedoch nicht möglich, wird aus der Entstörung eine Instandsetzung, wofür wiederum die Zeitvorgabe von vier Tagen nicht überschritten werden soll.

Bei den DB-Aufzügen gab es im Durchschnitt seit 2017 rund 50 Technikereinsätze pro Tag. Aufgrund des immensen Aufwandes ist es auch der DB nicht möglich, eine Einzelfallauflistung zurück bis ins Jahr 2017 zu erstellen.

Frage 9:

Wie aus der Drucksache 19/12 234 zu entnehmen ist, sollen bis 2025 alle U-Bahnhöfe weitestgehend barrierefrei ausgebaut sein. Wie viele U-Bahnhöfe werden aktuell barrierefrei ausgebaut und wie viele sind schon barrierefrei?

Antwort zu 9:

Von den insgesamt 175 Berliner U-Bahnhöfen, so die Mitteilung der BVG, sind derzeit 149 stufenlos erreichbar. Davon sind wiederum 142 Bahnhöfe barrierefrei zu erreichen (141 über Aufzüge, einer mit einer Rampe mit einer Steigung von 6 %) und sieben mit Rampen mit einer Steigung von mehr als 6 % (damit nach den geltenden Normen nicht barrierefrei). 147 Bahnhöfe verfügen aktuell über ein Blindenleitsystem. In den kommenden Jahren müssen noch weitere 34 Bahnhöfe barrierefrei ausgebaut werden. Aktuell befinden sich sieben Aufzüge im Bau.

Frage 10:

Wie viele S-Bahnhöfe sind aktuell barrierefrei erreichbar?

Antwort zu 10:

Gemäß Mitteilung der DB AG sind derzeit lediglich 6 S-Bahnhöfe im Berliner Stadtgebiet von insgesamt 168 S-Bahnhöfen noch nicht barrierefrei erreichbar. Die Deutsche Bahn arbeitet jedoch kontinuierlich daran, die Barrierefreiheit weiter zu verbessern und auszubauen.

Entsprechend wird auch noch im November dieses Jahres der Aufzug am S-Bahnhof Gehrenseestraße in Betrieb genommen. Folglich sind dann ca. 98 % aller Berliner S-Bahnstationen barrierefrei erreichbar.

Die Baumaßnahme für den barrierefreien Ausbau des S-Bahnhofs Hirschgarten hat gerade begonnen und soll bis Ende 2026 abgeschlossen werden.

Alle Mischbahnhöfe – also Bahnhöfe mit S- und Regional- bzw. Fernverkehr – sind bereits barrierefrei erreichbar.

Berlin, den 17.09.2024

In Vertretung

Johannes Wiczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt