



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Kerstin Celina**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 29.03.2017

Mehr Verkehrssicherheit für blinde und sehbehinderte Menschen durch Signaltöne an Zug- und S-Bahntüren

Nach der EU-Verordnung (EU Nr.1300/2014) über die technischen Spezifikationen für die Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität müssen seit 2014 alle neu in Betrieb genommenen Eisenbahn- und S-Bahn-Fahrzeuge mit einem auch außen hörbaren akustischen Auffindesignal ausgerüstet werden. Für bereits vorhandene Züge besteht keine Pflicht zur Nachrüstung. Für blinde und hochgradig sehbehinderte Personen führt der Einstieg in Eisenbahn- oder S-Bahnwaggons immer wieder zu Gefahrensituationen. Sie müssen sich den Weg zur Tür häufig erst ertasten, sodass sie nicht rechtzeitig einsteigen können und zu nah an den bereits abfahrenden Zug geraten. Ein innerhalb und außerhalb des Zuges deutlich hörbares Signal, sobald eine Tür zum Öffnen freigegeben ist, könnte den betroffenen Menschen die Orientierung erleichtern und so unnötige Gefahrensituationen vermeiden.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Staatsregierung:

1. a) In welchem Umfang wurden bisher im Rahmen der Vergabe von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) neue Eisenbahnfahrzeuge angefordert, die mit einem akustischen Auffindesignal ausgerüstet sind?
b) In welchen derzeit laufenden Ausschreibungsprojekten im SPNV, bei denen Neufahrzeuge gefordert werden, sind außen hörbare akustische Auffindesignale vorgesehen?
c) Welche Ausschreibungsprojekte werden demnächst starten, bei denen Neufahrzeuge mit entsprechender Technik angefordert werden?
2. a) Wie lange wird es voraussichtlich dauern, bis alle Fahrzeuge im bayerischen SPNV durch den sukzessiven Ersatz von Gebrauchtfahrzeugen durch Neufahrzeuge mit einem akustischen Auffindesignal ausgerüstet sein werden?
b) Wie bewertet die Staatsregierung diesen Zeithorizont im Zusammenhang mit dem in der Regierungserklärung von Ministerpräsident Seehofer ausgegebene Ziel, Bayern bis zum Jahr 2023 im gesamten öffentlichen Raum barrierefrei zu machen?
c) Welchen Stellenwert hat die selbstständige und sichere Bewegungsfreiheit von blinden und sehbehinderten Menschen mit öffentlichen Verkehrsmitteln für die Staatsregierung im Kontext der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention?
3. a) Mit welchem technischen und finanziellen Aufwand wäre die Nachrüstung des bestehenden Fahrzeugparks im SPNV möglich?
b) Was würde die technische Nachrüstung mit einem akustischen Auffindesignal pro Zug und für alle derzeit in Bayern im SPNV eingesetzten Fahrzeuge kosten und aus welchem Haushaltstitel wäre dies finanzierbar?
c) Wäre eine technische Nachrüstung aus Mitteln des Sonderinvestitionsprogramms „Bayern barrierefrei 2023“ finanzierbar?
4. a) Wird sich die Staatsregierung gegenüber den Anbietern von Verkehrsleistungen im SPNV für eine schnelle Nachrüstung von Gebrauchtfahrzeugen mit einem akustischen Auffindesignal einsetzen?
b) In welchem Umfang wurden bisher Gebrauchtfahrzeuge auf freiwilliger Basis nachgerüstet?
c) Warum wurden die Münchner S-Bahnen nur mit einem im Inneren des Zuges hörbaren Signalton nachgerüstet?
5. a) Welche anderen Maßnahmen plant die Staatsregierung, um für sinnesbehinderte oder mobilitätsbeschränkte Personen die Sicherheit im SPNV und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu erhöhen?
b) Welche weiteren Maßnahmen hält die Staatsregierung für notwendig, um für sinnesbehinderte Menschen die Orientierung auf Bahnsteigen und in Bahnhöfen zu verbessern?
c) Mit welchen Programmen und Maßnahmen unterstützt die Staatsregierung die zuständigen Verkehrsträger und die Kommunen bei der Verbesserung der Sicherheit für sinnesbehinderte Menschen im ÖPNV und SPNV?
6. a) Welche Unfälle von blinden und sehbehinderten Menschen im SPNV sind der Staatsregierung in den letzten Jahren bekannt geworden?
b) Wie viele dieser Unfälle hätten sich durch ein innen und außen hörbares akustisches Auffindesignal vermeiden lassen?
7. a) Welche anderen Möglichkeiten gibt es, um blinden oder sehbehinderten Menschen ein leichteres Auffinden der Türen zu ermöglichen?
b) Wie bewertet die Staatsregierung die Möglichkeit, durch Markierungen auf dem Bahnsteig, bei denen die Züge passgenau halten und die Türen leicht auffindbar sind, die Sicherheit von blinden oder sehbehinderten Menschen zu erhöhen?
c) Welche Vorteile hätten solche festen Haltemarkierungen für andere Bahnnutzer, z. B. für Gehbehinderte oder Familien mit kleinen Kindern?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 17.05.2017

1. a) In welchem Umfang wurden bisher im Rahmen der Vergabe von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) neue Eisenbahnfahrzeuge angefordert, die mit einem akustischen Auffindesignal ausgerüstet sind?

Neufahrzeuge müssen im Rahmen der TEIV (Transeuropäische Eisenbahninteroperabilitätsverordnung) die TSI PRM (Technische Spezifikationen zur Interoperabilität im Eisenbahnverkehr für Personen mit reduzierter Mobilität, VO 1300/2014) erfüllen. Diese definiert weitreichende Anforderungen an die Barrierefreiheit von Eisenbahnfahrzeugen wie beispielsweise auch Türfindesignale. Seit dem 01.07.2008 ist die Anwendung der TSI PRM (Entscheidung der Kommission 2008/164/EG; inzwischen neu VO 1300/2014) für Neufahrzeuge verbindlich vorgeschrieben.

b) In welchen derzeit laufenden Ausschreibungsprojekten im SPNV, bei denen Neufahrzeuge gefordert werden, sind außen hörbare akustische Auffindesignale vorgesehen?

Türfindesignale sind bei allen Neufahrzeugen über die TSI PRM gesetzlich vorgeschrieben und sind somit Gegenstand aller laufenden Ausschreibungsverfahren.

c) Welche Ausschreibungsprojekte werden demnächst starten, bei denen Neufahrzeuge mit entsprechender Technik angefordert werden?

Folgende Wettbewerbsprojekte starten demnächst mit neuen oder teilweise neuen Fahrzeugen:

- D-Netz Allgäu, Los 1, 12/2017
- S-Bahn Nürnberg, Los 2, 12/2018
- D-Netz Ulm, 12/2019
- E-Netz Allgäu, 12/2020

2. a) Wie lange wird es voraussichtlich dauern, bis alle Fahrzeuge im bayerischen SPNV durch den sukzessiven Ersatz von Gebrauchtfahrzeugen durch Neufahrzeuge mit einem akustischen Auffindesignal ausgerüstet sein werden?

Ausgehend von der verbindlichen Anwendung der TSI PRM für Neufahrzeuge und der Annahme, dass Schienenfahrzeuge wirtschaftlich über zwei Verkehrsvertragsperioden mit je 12 Jahren eingesetzt werden, wären die letzten Fahrzeuge, die die TSI PRM noch nicht erfüllen, vsl. bis etwa 2032 im Einsatz, sofern keine entsprechende Nachrüstung erfolgt.

b) Wie bewertet die Staatsregierung diesen Zeithorizont im Zusammenhang mit dem in der Regierungserklärung von Ministerpräsident Seehofer ausgegebene Ziel, Bayern bis zum Jahr 2023 im gesamten öffentlichen Raum barrierefrei zu machen?

Im Rahmen von „Bayern barrierefrei“ hat die Staatsregierung als besonderes elementares Handlungsfeld die Mobilität in Bussen und Bahnhöfen benannt und setzt hier im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen klaren Schwerpunkt, um über Mobilität Teilhabe zu ermöglichen.

c) Welchen Stellenwert hat die selbstständige und sichere Bewegungsfreiheit von blinden und sehbehinderten Menschen mit öffentlichen Verkehrsmitteln für die Staatsregierung im Kontext der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention?

Blinde und sehbehinderte Menschen sollen wie alle anderen behinderten Menschen grundsätzlich entsprechend ihrer Behinderungen bei der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum Berücksichtigung finden.

Auszug aus Internetseite Bayern barrierefrei: <http://www.barrierefrei.bayern.de/fakten/programm/index.php#sec2>

Die Staatsregierung will für alle Menschen in Bayern eine größtmögliche Teilhabe verwirklichen, für Menschen mit Behinderung genauso wie für ältere Bürgerinnen und Bürger sowie für Familien mit Kindern. Unterstützt werden nur Vorhaben, die

- Belange von Menschen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität berücksichtigen.
- den Anforderungen an Barrierefreiheit möglichst weitreichend entsprechen.

Optische und akustische Signale in Linienbussen müssen dem Zwei-Sinne-Prinzip entsprechen. Dieses Prinzip stellt sicher, dass auch Menschen mit Seh- oder Hörbehinderung alle wichtigen Infos erhalten. Die Bahnhöfe in Bayern gehören der DB Station&Service AG. Sie ist daher für die Planung, Ausführung und grundsätzlich auch für die Finanzierung des barrierefreien Ausbaus zuständig.

Der Freistaat unterstützt die Deutsche Bahn bei der barrierefreien Gestaltung der Bahnhöfe in Bayern allein im Rahmen des Bayern-Pakets I in den Jahren 2013 bis 2018 mit 60 Millionen Euro. Im Rahmen des Folgeprogramms für die Jahre 2019 bis 2021 (Bayern-Paket II) wird die Förderung durch den Freistaat – vorbehaltlich verfügbarer Haushaltsmittel – sogar rund 100 Millionen Euro betragen. Beim Zukunftsinvestitionsprogramm des Bundes stellt der Freistaat eine Kofinanzierung in Höhe von 14 Millionen Euro sicher, damit 19 kleinere Stationen in der Nähe von Bedarfsschwerpunkten wie z. B. Senioren- oder Behinderteneinrichtungen barrierefrei zugänglich werden. Um insbesondere bei solchen kleinen Stationen in der Fläche schneller voranzukommen, wird der Freistaat darüber hinaus eine pragmatische Lösung zur teilweisen Aufhebung niedriger Bahnsteige an zwei Pilotstandorten erproben. All diese Projekte sind, wie auch z. B. der barrierefreie Ausbau des Augsburgsberger und des Würzburger Hauptbahnhofs, Bestandteil des „Bayerischen Aktionsprogramms für barrierefreie Stationsinfrastruktur 2021“ (BABS I 21). Im Rahmen von BABS I 21 wird bis 2021 an 115 zusätzlichen Stationen ein barrierefreier Zustieg möglich sein; für 90 weitere Stationen erfolgen entsprechende Planungen.

3. a) Mit welchem technischen und finanziellen Aufwand wäre die Nachrüstung des bestehenden Fahrzeugparks im SPNV möglich?

b) Was würde die technische Nachrüstung mit einem akustischen Auffindesignal pro Zug und für alle derzeit in Bayern im SPNV eingesetzten Fahrzeuge kosten und aus welchem Haushaltstitel wäre dies finanzierbar?

c) Wäre eine technische Nachrüstung aus Mitteln des Sonderinvestitionsprogramms „Bayern barrierefrei 2023“ finanzierbar?

Die Nachrüstung von Türfindesignalen greift in die Sicherheitsarchitektur der Türen und damit des gesamten Fahr-

zeugs ein. Umfassende Nachrüstungen von Hard- und Softwarekomponenten wären notwendig, die auch die Zulassung des Fahrzeugs tangieren. Der Aufwand für die Nachrüstung müsste je Tür und Fahrzeugtyp zunächst auf eine grundsätzliche Machbarkeit hin geprüft und anschließend spezifiziert werden. Angaben zu den Kosten und darauf aufbauend zur haushaltsmäßigen Verortung und Finanzierbarkeit sind deshalb derzeit nicht möglich.

4. a) Wird sich die Staatsregierung gegenüber den Anbietern von Verkehrsleistungen im SPNV für eine schnelle Nachrüstung von Gebrauchtfahrzeugen mit einem akustischen Auffindesignal einsetzen?

Mit zahlreichen Neufahrzeugen im bayerischen SPNV konnte der Freistaat seit 1996 einen wesentlichen Beitrag zur Barrierefreiheit leisten. Die skizzierte aufwendige Nachrüstung von Gebrauchtfahrzeugen, die unter Umständen nur noch eine geringe Restnutzungszeit haben, wird sich bei den Anbietern von Verkehrsleistungen aus wirtschaftlichen und vertraglichen Gründen nur schwer durchsetzen lassen.

b) In welchem Umfang wurden bisher Gebrauchtfahrzeuge auf freiwilliger Basis nachgerüstet?

Uns sind keine Fahrzeuge bekannt, die mit einem expliziten Türfindesignal, das der TSI PRM genügt, nachgerüstet worden sind.

c) Warum wurden die Münchner S-Bahnen nur mit einem im Inneren des Zuges hörbaren Signalton nachgerüstet?

Die Münchner S-Bahn-Fahrzeuge sind nicht mit einem Türfindesignal nachgerüstet worden, jedoch mit einem Warnsignal, das vor dem zwischenzeitlich möglichen automatischen Öffnen der Tür warnt.

5. a) Welche anderen Maßnahmen plant die Staatsregierung, um für sinnesbehinderte oder mobilitätseingeschränkte Personen die Sicherheit im SPNV und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu erhöhen?

Im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Bahnhöfe werden die Bahnsteige und Bahnhöfe mit einem Blindenleitsystem ausgestattet. Dieses erleichtert die Orientierung im Bahnhof und markiert die Gefahrenbereiche. Zudem werden die Bahnsteige auf die Zielbahnsteighöhe gebracht. Damit reduziert sich der Höhenunterschied zwischen Bahnsteig und Fahrzeug, was auch für sinnesbehinderte und mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu einer Erhöhung der Sicherheit führt. Bis 2021 ist im Rahmen des „Bayerischen Aktionsprogramms für barrierefreie Stationsinfrastruktur 2021 (BABS I 2021)“ der barrierefreie Ausbau von 113 Stationen vorgesehen. Für weitere 84 Stationen sollen bis 2021 Planungen für den barrierefreien Ausbau erstellt werden. Im Rahmen des Projektes „Revitalisierung Tunnelstationen“ plant die DB AG die Nachrüstung eines Blindenleitsystems in den Tunnelstationen der Münchner S-Bahn.

Weiterhin werden bei Neuausschreibungen i. d. R. Niederflurfahrzeuge mit einer auf die Zielbahnsteighöhe abgestimmten Einstiegshöhe gefordert. Damit wird – im Zusammenspiel mit dem barrierefreien Ausbau der Bahnsteige – bei einer steigenden Anzahl von Zughaltes ein stufenfreier Einstieg gewährleistet, der auch für sinnesbehinderte und mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu einer Erhöhung der Sicherheit führt.

Um mittel- bis langfristig eine Harmonisierung von Bahnsteighöhen und Fahrzeugeinstiegshöhen zu erreichen, hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) mit der DB AG und weiteren Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) ein Bahnsteighöhenkonzept vereinbart, welches seit 2005 gültig ist. Sowohl beim Ausbau von Bahnsteigen durch die EIU als auch bei den Fahrzeuganforderungen in den Ausschreibungsprojekten der BEG werden im Grundsatz die Festlegungen des Bahnsteighöhenkonzeptes zugrunde gelegt.

Bei Neuausschreibungen fordert die BEG standardmäßig eine Zusammenarbeit der Energieversorgungsunternehmen (EVU) mit der Mobilitätsservicezentrale, bei der mobilitätseingeschränkte Reisende ihre Fahrten anmelden und Unterstützung beim Ein-/Ausstieg anfordern. Ebenso wird eine kurzfristige telefonische Anmeldeöglichkeit (bis zu eine Stunde vor Abfahrt) direkt beim EVU gefordert. Neufahrzeuge müssen standardmäßig mit einer optischen und akustischen Fahrgastinformation im Fahrzeug über Zuglauf, Ausstiegsseite und Anschlüsse ausgerüstet sein.

b) Welche weiteren Maßnahmen hält die Staatsregierung für notwendig, um für sinnesbehinderte Menschen die Orientierung auf Bahnsteigen und in Bahnhöfen zu verbessern?

Die technischen Standards für Neubauten oder wesentliche Änderungen von Bahnstationen ergeben sich fallweise aus der Zusammenschau von mehreren rechtlichen und untergesetzlichen technischen Normen. Durch die schrittweise Ertüchtigung der vorhandenen Altanlagen nach den Vorgaben dieser Regelwerke werden sukzessive sehr gute Orientierungsmöglichkeiten für blinde und sehbehinderte Reisende geschaffen, so z. B. durch:

- die systematische Ergänzung taktiler Leitsysteme bei Belagserneuerungen auf Bahnsteigen sowie bei entsprechendem Bedarf auch in Stationsgebäuden und im Bereich der Bahnsteigzuwegungen; die Leitsysteme umfassen stets sowohl einen visuellen als auch einen haptischen (ertastbaren) Kontrast nach DIN 32984;
- Nachrüstung taktiler Informationen in Braille- und Prismenschrift an Treppengeländern, Einsatz taktiler Tasten in Liften;
- Verbesserung der Beleuchtung, insbesondere Nachrüstung bislang unbeleuchteter Haltepunkte mit einer Beleuchtungsanlage.

c) Mit welchen Programmen und Maßnahmen unterstützt die Staatsregierung die zuständigen Verkehrsträger und die Kommunen bei der Verbesserung der Sicherheit für sinnesbehinderte Menschen im ÖPNV und SPNV?

Maßnahmen im Bereich des allgemeinen ÖPNV sowie des SPNV können im Rahmen der Vorgaben und Mittel des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG) sowie der Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV) förderfähig sein. Zudem wurde die Barrierefreiheit bei Linienbussen durch die Förderung von Bussen im ÖPNV in den vergangenen Jahren deutlich verbessert. Auch im Doppelhaushalt 2017/2018 sind jährlich 30 Mio. Euro veranschlagt. Zuwendungsfähig sind ausschließlich Niederflerbusse oder Omnibusse mit Hublift, die mit geeigneten optischen und akustischen Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle, optischen Anzeigen „Wagen hält“, optischer Anzeige/Darstellung

des Linienverlaufs im Fahrzeug sowie einer ausreichenden Anzahl von Haltewunschtafeln ausgestattet sind, um den Informationsanforderungen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip nachzukommen.

Akustische Auffindesignale erzeugt der Bus aktuell noch selbst (Dieselmotor, Hydraulik des Kneeling, Geräusch beim Öffnen der Tür). Ein Bus hat bei der Bereitstellung auch nicht so lange Standzeiten wie ein Zug (d. h. das Fahrzeug ist akustisch wahrnehmbar, zumindest den Motor hört man) und der Fahrer kann wegen der großenbedingten Überschaubarkeit des Fahrzeugs ggf. Hilfestellung geben (Aufgabe der Fahrerschulungen durch die Unternehmen).

6. a) Welche Unfälle von blinden und sehbehinderten Menschen im SPNV sind der Staatsregierung in den letzten Jahren bekannt geworden?

b) Wie viele dieser Unfälle hätten sich durch ein innen und außen hörbares akustisches Auffindesignal vermeiden lassen?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine für diese Personengruppe spezifizierten Informationen vor.

7. a) Welche anderen Möglichkeiten gibt es, um blinden oder sehbehinderten Menschen ein leichteres Auffinden der Türen zu ermöglichen?

Viele neuere Fahrzeuge sind mit einer Tastlippe ausgestattet, die das Auffinden des Türöffners von außen erleichtert. Bei Neufahrzeugen sind Einstiegsbereiche und Haltestangen kontrastierend gestaltet.

b) Wie bewertet die Staatsregierung die Möglichkeit, durch Markierungen auf dem Bahnsteig, bei denen die Züge passgenau halten und die Türen leicht auffindbar sind, die Sicherheit von blinden oder sehbehinderten Menschen zu erhöhen?

c) Welche Vorteile hätten solche festen Haltemarkierungen für andere Bahnnutzer, z. B. für Gehbehinderte oder Familien mit kleinen Kindern?

Passgenaue Einstiegsmarkierungen auf dem Bahnsteig sind aus Sicht der Staatsregierung aus folgenden Gründen nicht praktikabel:

- Züge des Schienenpersonennahverkehrs weisen i. d. R. eine Haltetoleranz von 5 m auf. Eine zentimetergenaue Festlegung von Halteorten ist daher nicht möglich.
- An vielen Stationen halten unterschiedliche Fahrzeugtypen und diese wiederum in unterschiedlichen Zugkompositionen (Einfach-, Mehrfachtraktion). Damit sind die Positionen, an denen die Türen zum Stehen kommen, je nach Zug unterschiedlich. Hinzu kommt, dass nicht alle Fahrzeuge symmetrisch sind, d. h. dass sich die Türpositionen ändern, wenn der Zug um 180 Grad gedreht verkehrt.
- Da der Fahrzeugeinsatz auch kurzfristigen Änderungen unterworfen ist (z. B. aufgrund von Ersatzfahrzeugen, Umleitungen, Bauarbeiten etc.), lassen sich die Haltepositionen der Türen nicht allgemeingültig festlegen.