

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten **Katrin Lompscher (LINKE)**

vom 21. November 2013 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. November 2013) und **Antwort**

Gewährleistung der Barrierefreiheit auf U- und S-Bahnhöfen in Lichtenberg

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

Die Kleine Anfrage betrifft teilweise Sachverhalte, die der Senat 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 AöR und die Deutsche Bahn AG um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat zugeliefert wurde. Sie wird nachfolgend wiedergegeben.

Frage 1: Auf welche Weise erfolgt die Informationsübermittlung und die Aufnahme von Störungen an Aufzügen und Fahrtreppen für die U-Bahnhöfe Magdalenenstraße, Tierpark und Friedrichsfelde, die S- und U-Bahnhöfe Frankfurter Allee und Lichtenberg sowie die S-Bahnhöfe Storkower Straße, Gehrenseestraße, Hohenschönhausen, Wartenberg, Friedrichsfelde Ost, Berlin-Rummelsburg, Betriebsbahnhof Berlin-Rummelsburg und Karlshorst?

Antwort zu 1: Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Störungen an den Aufzügen und Fahrtreppen der BVG AöR werden durch ein elektronisches Meldesystem (ZMX) sofort erfasst und von der jeweils zuständigen Leitstelle (SIS) registriert. Diese veranlasst unverzüglich eine örtliche Überprüfung und Sicherung der Anlage durch das Bahnhofsmanagement.

Wird das Vorliegen einer Störung bestätigt, beauftragt die Betriebsleitstelle Infrastruktur (BLI) den für die Störungsbeseitigung zuständigen technischen Dienstleister. Im Falle der Fahrtreppen ist dies eine eigene Service-Werkstatt der BVG AöR, bei den Aufzügen eine externe Fachfirma.“

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Ihre Anfrage können wir nur in Bezug auf die S-Bahnhöfe beantworten. Bei S-Bahnhöfen mit Aufzügen (Friedrichsfelde Ost, Frankfurter Allee, Storkower Straße, Rummelsburg, Betriebsbahnhof Rummelsburg, Hohenschönhausen, Lichtenberg) erfolgen Störungsmeldungen

durch örtliche Aufsichten, Servicemitarbeiterinnen und Servicemitarbeiter, regelmäßige Qualitätskontrollen und durch Kunden, die bei der 3-S-Zentrale melden. Der Bahnhof Gehrenseestraße hat noch keinen Aufzug.“

Frage 2: Wie hoch lagen die Ausfallzeiten von Aufzügen und Fahrtreppen für die benannten Bahnhöfe seit dem 1.1.2012?

Antwort zu 2: Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„In den benannten U-Bahnhöfen betreibt die BVG AöR insgesamt vier Fahrtreppen und sechs Aufzüge. Im Zeitraum vom 01.01.2012 bis 31.10.2013 betrug bei diesen Fahrtreppen die Ausfallquote 3,2 % und bei den Aufzügen 2,2 %. Hierin sind sowohl Ausfallzeiten aufgrund von Störungen als auch von vorgeschrieben Instandhaltungsarbeiten enthalten. Damit wurden konkret für diese Anlagen vergleichsweise sehr gute Verfügbarkeiten von 96,8 % bzw. 97,8 % erreicht.

Hinweis: Seit August 2013 sind die beiden Fahrtreppen am U-Bahnhof Lichtenberg aufgrund umfangreicher Sanierungsarbeiten am Baukörper außer Betrieb. Für diesen Zeitraum wurden die betreffenden beiden Anlagen nicht bewertet.“

Die DB AG hat hierzu die nachfolgende Tabelle mit einer Übersicht der Ausfallzeiten übermittelt:

Bahnhof	01.01. - 31.12. 2012		01.01. - 30.10. 2013	
	8760 Stunden	365 Tage	7272 Stunden	303 Tage
Friedrichsfelde Ost	304	12,7	658	27,4
Frankfurter Allee	527	22,0	260	10,8
Storkower Straße	86	3,6	266	11,1
Rummelsburg	133	5,5	0	0,0
Betriebsbahnhof Rummelsburg	663	27,6	225	9,4

Außerdem teilt die S-Bahn noch Folgendes mit:

„Hohenschönhausen in 2012 384 h (2 Aufzüge), 2013 744h - ein Aufzug wurde aufgrund einer nicht mehr zu reparierenden technischen Schadens stillgelegt.“

Zu Lichtenberg gibt es derzeit leider noch keine relevanten Erkenntnisse.“

Frage 3: Gibt es gesicherte Angaben, Erfahrungswerte oder Schätzungen über Latenzzeiten zwischen dem Auftreten, der Meldung und Erfassung von Störungen an Aufzügen und Fahrtreppen für die benannten Bahnhöfe? Wie lassen sich diese beziffern?

Antwort zu 3: Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Der Zeitraum zwischen dem Auftreten eines ZMX-Störsignals und der Erfassung als Störmeldung im SAP-Instandhaltungssystem durch die BLI beträgt bei den Fahrtreppen im Regelfall nicht länger als 30 Minuten, bei den Aufzügen aufgrund der höheren Priorität im Regelfall nicht länger als 10 Minuten.“

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Bei technischen Störmeldungen wird der Entstörprozess umgehend eingeleitet. Angaben über Zeiträume zwischen Auftreten der Störung und Beginn der Reparatur werden nicht erfasst.“

Frage 4: Welche Möglichkeiten zur Verringerung oder Eliminierung von Latenzzeiten bestehen? Welche davon werden auf den genannten Bahnhöfen genutzt bzw. sollen in der Zukunft genutzt werden? Existiert dafür ein Zeitplan?

Antwort zu 4: Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Derzeit sind keine organisatorischen oder technischen Maßnahmen bezüglich der Latenzzeiten vorgesehen. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass bei den Fahrtreppen der durch technische Störungen verursachte Anteil an der Gesamtausfallzeit lediglich 30 % beträgt. Etwa 70 % der Ausfallzeiten resultieren aus planmäßig vorbereiteten Arbeiten und gesetzlichen Prüfungen, die keine Latenzzeit beanspruchen.“

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Optimierungsmöglichkeiten gibt es, indem man die Meldewege optimiert, sowie die fördertechnischen Anlagen technisch aufschaltet. Wir prüfen diese Möglichkeiten der Optimierung zurzeit noch.“

Frage 5: Werden Latenzzeiten in den Verfügbarkeitsstatistiken, die für Vergütungsregelungen bzw. Maluszahlungen maßgeblich sind, erfasst und dargestellt?

Antwort zu 5: Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die Latenzzeiten sind Bestandteil der erfassten Ausfallzeit und werden in den Verfügbarkeitsstatistiken nicht gesondert ausgewiesen.“

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Nein, es werden keine Latenzzeiten erfasst und demzufolge gibt es keine Auswirkungen auf Vergütungsregelungen.“

Frage 6: Lässt sich ein Zusammenhang zwischen Störungs- und Latenzzeiten einerseits und der Ausstattung der Bahnhöfe mit Personal vor Ort andererseits erkennen? Wenn ja: Wie stellt er sich dar?

Antwort zu 6: Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Ein statistisch belastbarer Zusammenhang zwischen den Störungs- und Latenzzeiten und der Ausstattung der Bahnhöfe mit Personal vor Ort ist nicht belegt. Es ist insbesondere auch nicht zu erkennen, dass die durch eine ständige Besetzung der Bahnhöfe ggf. erreichte Verkürzung der Latenzzeit, den resultierenden hohen Personalaufwand rechtfertigen können.“

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Nein. Aufzüge sind bis auf Storkower Straße, Hohenschönhausen und Lichtenberg an ein Fernwirkssystem angeschlossen und damit personalunabhängig. Am Bahnhof Storkower Straße greifen personelle Kontrollen (siehe Pkt.1). Der Zeitpunkt des Störungseintritts kann im Nachgang jedoch nicht festgestellt werden.“

Frage 7: Gibt es Angaben zur Reaktionszeit zwischen einer Störungsmeldung an Aufzügen und Fahrtreppen der benannten Bahnhöfe und dem Termin vor Ort zur Behebung der Störung? Welche Möglichkeiten zur Verringerung der Reaktionszeiten werden genutzt bzw. sollen in der Zukunft genutzt werden?

Antwort zu 7: Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die Reaktionszeit zwischen einer Störungsmeldung an Aufzügen und Fahrtreppen und dem Beginn der Behebung vor Ort soll nicht länger als zwei Stunden betragen. Dies gilt bei den Aufzügen über die Dauer der gesamten fahrplanmäßigen Verkehrszeit der U-Bahn und bei den Fahrtreppen für die Zeit von 6:30 bis 14:30 Uhr an Wochentagen. Außerhalb dieser Zeiten ist für besonders verkehrsrelevante Fahrtreppen ein ständiger Rufbereitschaftsdienst eingesetzt.“

Die Einhaltung der mit den Aufzugsfirmen vertraglich festgelegten Reaktionszeit wird permanent dokumentiert und kontrolliert. Verstöße werden nicht geduldet und konsequent geahndet.“

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Angaben zur Reaktionszeit zwischen Störungsmeldung und Eintreffen eines Technikers vor Ort werden nicht erfasst. Die Störungen werden schnellstmöglich abgearbeitet. Durch Optimierung der Auftragsmanagementprozesse beim Auftragnehmer soll eine Verringerung der Reaktionszeiten erreicht werden.“

Frage 8: Wie oft wurde auf den benannten Bahnhöfen eine Wiederinbetriebnahme nach Nothalt erforderlich? Gibt es Angaben zu Ausfall- und Instandsetzungszeiten? Welche Möglichkeiten der Verringerung von Ausfallzeiten nach Nothalt bestehen und wurden in der Vergangenheit genutzt?

Antwort zu 8: Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die Fahrtreppen in den U-Bahnhöfen Lichtenberg und Tierpark sind mit Wiederbereitschaltungen (WBS) ausgestattet. Hierbei erfolgt nach jeder Nothaltauslösung eine selbsttätige technische Überprüfung, ob die Fahrtreppe wieder freigegeben werden kann. Ist dies der Fall, geht die Fahrtreppe ohne manuelle Schalthandlung wieder in Fahrtbereitschaft.“

In den betreffenden U-Bahnhöfen registrieren wir durchschnittlich 15 bis 20 missbräuchliche Nothaltbetätigungen je Fahrtreppe und Monat.“

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Es wird keine Statistik darüber geführt, wie oft eine Inbetriebnahme nach einem Nothalt erforderlich war. Derzeit werden schnellere Reaktions- und Eingriffsmöglichkeiten geprüft. Konkrete Ergebnisse hierzu gibt es noch nicht.“

Frage 9: Wie kann sichergestellt werden, dass Menschen, die auf barrierefreie Zugänge zur U- und S-Bahn angewiesen sind, in den Kundenzufriedenheitsumfragen von BVG und S-Bahn Berlin – insbesondere bei der Frage nach der Zufriedenheit mit der Bequemlichkeit der Zugänge – entsprechend ihrem Bevölkerungsanteil repräsentiert sind?

Antwort zu 9: Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Auf der Grundlage des Verkehrsvertrages zwischen der BVG AöR und dem Berliner Senat wird von der BVG AöR einmal pro Jahr eine repräsentative Bevölkerungstichprobe von rd. 2.400 Personen ab 16 Jahren erhoben. Daraus abgeleitet sind sämtliche denkbaren Zielgruppen des ÖPNV entsprechend ihrem realen Anteil in der Bevölkerung abgebildet. Dies gilt auch für Menschen, die auf barrierefreie Zugänge zur U- und S-Bahn angewiesen sind.“

Die BVG AöR fragt nach der Zufriedenheit mit der behindertengerechten Ausstattung der U-Bahn, der U-Bahnhöfe, der Straßenbahn und der Busse. Es gibt allerdings keine Einzelfrage zur „Zufriedenheit mit der Bequemlichkeit der Zugänge“.“

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Zielgruppe der Befragung sind S-Bahn-Fahrgäste, die häufiger als 10 mal im Jahr die S-Bahn benutzen. Bei der Untersuchung wird eine persönliche Breitenbefragung durchgeführt, wobei im Rahmen der benötigten Stichprobenziehung das Verfahren einer disproportionalen Zufallsauswahl angewendet wurde. Die Befragung wird bei der Zielgruppe zu unterschiedlichen Tageszeiten und Tagen auf allen Linien durchgeführt, um ein möglichst breites Spektrum der S-Bahn Fahrgäste zu erhalten. Damit ist eine sehr gute statistische Repräsentanz der Ergebnisse gewährleistet.“

Das Thema barrierefreie Erschließung ist Bestandteil der Befragung. Nicht erfasst werden, schon aus Datenschutzgründen, jegliche Mobilitätseinschränkungen der Befragten. In dieser Stichprobe sind Fahrgäste, die auf barrierefreie Zugänge angewiesen sind, entsprechend ihres Fahrgastanteils enthalten.“

Frage 10: Wann wird nach derzeitiger Planung mit den erforderlichen Baumaßnahmen zur Realisierung der Barrierefreiheit am S-Bahnhof Nöldnerplatz begonnen und welche Maßnahmen sehen die Pläne derzeit vor?

Antwort zu 10: Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Im Zuge der Brückenerneuerung von DB Netz ist der Bau eines Aufzugs am S-Bahnhof Nöldnerplatz vorgesehen. Eine genaue Planung bzw. Zeitangaben sind nach dem derzeitigen Stand nicht möglich.“

Berlin, den 19. Dezember 2013

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Jan. 2014)