

Kleine Anfrage

des Abg. Jochen Haußmann FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Unfallträchtige S-Bahn-Haltestellen und Barrierefreiheit
im Schienenpersonenverkehr**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Gibt es bereits konkrete Ergebnisse aus den seit drei Jahren andauernden Gesprächen zwischen dem Verband Region Stuttgart und der Deutschen Bahn (DB) Station & Service AG bezüglich der Erhöhung der Bahnsteige im S-Bahn-Netz Stuttgart von Schienenoberkante (SO) 76 cm auf SO 96 cm?
2. Trifft es zu, dass die vom Regionalverband in der Ausschreibung für die neuen S-Bahn-Züge geforderte „Spaltüberbrückung“, die Ende 2016 wieder aktiviert werden soll, auch bei besonders problematischen Bahnsteigen Abhilfe schaffen kann (z. B. Situation am Bahnhof Kernen-Rommelshausen)?
3. Gibt es bereits Erfahrungswerte, inwieweit die Rampen, die inzwischen als Einstiegshilfe beim Lokführer mitgeführt werden, von Menschen mit Behinderung angenommen werden?
4. Ist es zulässig, Bahnhöfe als „barrierefrei“ auszuweisen, wenn der Einstieg in die Züge für Menschen mit Behinderung ohne zusätzliche Hilfe schwierig ist?
5. Wie sind rechtlich Unfälle zu bewerten, die sich aufgrund der Spaltenbreiten und der unterschiedlichen Höhen ereignen?
6. Welche Warnhinweise müssen am Bahnsteig vorhanden sein, um Unfälle zu vermeiden?

09.01.2015

Haußmann FDP/DVP

Begründung

Am Bahnhof Kernen-Rommelshausen kam es aufgrund des großen horizontalen und vertikalen Abstands zwischen S-Bahn und Bahnsteig vermehrt zu Unfällen beim Zugausstieg mit erheblichen Personenverletzungen. Die Kleine Anfrage soll beleuchten, welche Maßnahmen geplant sind, um solche Unfälle in Zukunft zu vermeiden.

Antwort

Mit Schreiben vom 2. Februar 2015 Nr. 3-3892.02/1674 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Die Mehrzahl der aufgeworfenen Fragen berührt die Zuständigkeit des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur nicht. Die Antworten basieren daher auf Rückmeldungen der DB Station&Service AG als Eigentümerin von Bahnstationen und des Verbands Region Stuttgart (VRS) als Aufgabenträgerin des S-Bahn-Verkehrs in der Region Stuttgart.

1. Gibt es bereits konkrete Ergebnisse aus den seit drei Jahren andauernden Gesprächen zwischen dem Verband Region Stuttgart und der Deutschen Bahn (DB) Station & Service AG bezüglich der Erhöhung der Bahnsteige im S-Bahn-Netz Stuttgart von Schienenoberkante (SO) 76 cm auf SO 96 cm?

Das Stuttgarter S-Bahn-Netz besteht aus 83 Stationen, von denen 32 nicht über eine Bahnsteighöhe von 96 cm verfügen. Der VRS und die DB Station&Service AG teilen übereinstimmend mit, dass die Stationen Stuttgart-Feuerbach und Ludwigsburg die höchste Priorität für eine Bahnsteigerhöhung auf Schienenoberkante (SO) von 96 cm haben. Für die Station Ludwigsburg wird derzeit unter Beteiligung des VRS, der Stadt Ludwigsburg und des Landes geprüft, ob eine Vollerhöhung des Bahnsteiges Gleis 2/3 möglich ist. Für die Station Stuttgart-Feuerbach wurde zwischenzeitlich zwischen dem VRS und der DB Station&Service AG eine Planungsvereinbarung abgeschlossen. Die Bahnsteige sollen im Rahmen der für das Großprojekt Stuttgart-Ulm ohnehin erforderlichen Anpassung auf 96 cm über SO erhöht werden.

Nach Mitteilung des VRS soll im Laufe des Jahres zwischen VRS und DB Station&Service AG für die noch ausstehenden Stationen ein Konzept zur Erreichung der Barrierefreiheit entwickelt und abgestimmt werden. Der VRS hat darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Ausbauprojekte S 4 und S 60 die Bahnsteige an den S-Bahn-Stationen Marbach, Backnang (Gleis 1), Böblingen, Renningen und Benningen (Gleis 2) auf 96 cm über SO erhöht worden sind. Auch seien die Bahnsteige an allen neu von der S-Bahn angefahrenen Stationen mit einer Bahnsteighöhe von 96 cm ausgebaut worden. Dabei wurde an der Station Wernau wegen der Bedienung mit S-Bahn und Regionalverkehrszügen abschnittsweise eine Kombination der Bahnsteighöhen ausgeführt.

2. Trifft es zu, dass die vom Regionalverband in der Ausschreibung für die neuen S-Bahn-Züge geforderte „Spaltüberbrückung“, die Ende 2016 wieder aktiviert werden soll, auch bei besonders problematischen Bahnsteigen Abhilfe schaffen kann (z. B. Situation am Bahnhof Kernen-Rommelshausen)?

Die DB Station&Service AG und die S-Bahn Stuttgart haben dazu Folgendes mitgeteilt:

„Bei der Konzeption der Neufahrzeuge der Baureihe 430 mussten die Vorschriften der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) eingehalten werden. Dies sind technische Vorschriften mit Gesetzescharakter, die von der Europäischen Kommission für den Eisenbahnverkehr festgelegt werden. Die Einhaltung dieser Vorgaben ist unabdingbare Voraussetzung dafür, dass Neufahrzeuge eine Zulassung durch die Genehmigungsbehörde erhalten, im vorliegenden Fall ist dies das Eisenbahn-Bundesamt.

Eine dieser Vorschriften ist die TSI PRM (Persons with Reduced Mobility). Sie gilt seit 1. Juli 2008 für alle Neufahrzeuge und soll „eingeschränkt mobilen Personen“ den Zugang zum ÖPNV erleichtern. Die TSI PRM definiert u. a. das maximal zulässige Spaltmaß zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante und die Tritthöhe zum Einstieg ins Fahrzeug.

Im Bereich der S-Bahn Stuttgart sind Stationen mit Bahnsteighöhen von 76 bzw. 96 cm anzutreffen.

Der Schiebetritt, der im Neufahrzeug ET 430 voraussichtlich zum Einsatz kommen wird, erfüllt die Anforderungen der TSI PRM, indem an Stationen mit 76 cm Bahnsteighöhe der Höhenunterschied zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug minimiert wird. An diesen Stationen mit 76 cm Bahnsteighöhe verbleibt jedoch weiterhin eine Stufenhöhe, die durch den Schiebetritt nicht überbrückt werden kann. Diese Stufenhöhe führt dazu, dass mobilitätseingeschränkte Fahrgäste auch zukünftig, d. h. auch nach Reaktivierung des Schiebetrittes, auf eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe angewiesen sein werden. Ein vollständiger barrierefreier Zugang in ein S-Bahn-Fahrzeug kann durch den Einsatz eines Schiebetritts nicht hergestellt werden und wird durch die TSI PRM auch nicht gefordert. Die derzeitige Deaktivierung des Schiebetritts führt allerdings dazu, dass an Stationen mit 76 cm Bahnsteighöhe die maximale Einstiegshöhe um 6,5 cm überschritten wird. Aus diesem Grund muss an diesen Stationen solange akustisch auf den Höhenunterschied hingewiesen werden, bis der Schiebetritt reaktiviert werden kann.

An Stationen mit einer Bahnsteighöhe von 96 cm dient der Schiebetritt lediglich der Spaltminimierung. An manchen dieser Stationen werden Rollstuhlfahrer oder andere mobilitätseingeschränkte Reisende auch nach Einsatz des Schiebetritts weiterhin auf den Einsatz einer fahrzeuggebundenen Zustiegshilfe angewiesen bleiben, da der Spalt je nach örtlicher Gegebenheit nicht vollständig durch den Schiebetritt überbrückt werden kann.“

Nach Auskunft des VRS könne die Spaltüberbrückung auch die Einstiegssituation an Bahnsteigen im Außenbogen verbessern. Dort sei der Spalt zwischen Fahrzeugkante und Bahnsteigkante und ggf. auch die Einstiegshöhe besonders groß, da der Abstand zwischen Gleis und Bahnsteig größer ist und zudem noch der Waggon „vom Bahnsteig wegkippt“. Die Spaltüberbrückung verringere den Spalt maßgeblich und in geringem Maße auch den Höhenunterschied. In manchen Fällen könne aber ein erheblicher Abstand zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug verbleiben.

3. *Gibt es bereits Erfahrungswerte, inwieweit die Rampen, die inzwischen als Einstiegshilfe beim Lokführer mitgeführt werden, von Menschen mit Behinderung angenommen werden?*

Die DB Station&Service AG und die S-Bahn Stuttgart haben dazu Folgendes mitgeteilt:

„Die Rampen kommen seit der Einführung der Baureihe ET 423 im Jahr 1999 bei der S-Bahn Stuttgart zum Einsatz und ermöglichen allen Reisenden, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, einen problemlosen Zu- und Ausstieg. Es ist festzustellen, dass die Anzahl der Anforderungen bei den Lokführern zur Auslage der Rampe innerhalb des Gesamtnetzes zunimmt. Immer mehr mobilitätseingeschränkte Reisende nutzen diese Möglichkeit.“

4. *Ist es zulässig, Bahnhöfe als „barrierefrei“ auszuweisen, wenn der Einstieg in die Züge für Menschen mit Behinderung ohne zusätzliche Hilfe schwierig ist?*

Die DB Station&Service AG weist nach eigenen Angaben die Bahnhöfe als vollständig barrierefrei aus, wenn folgende bauliche Elemente erfüllt sind:

- *„Stufenfreier Bahnsteigzugang:* Stufenfreier Zugang vom öffentlichen Raum zum Bahnsteig mit Gehwegen bzw. höhengleichen Übergängen oder bei Brückenbauwerken mit Aufzügen/Rampen.
- *Bahnsteighöhe:* Bahnsteighöhen (in der Regel 55 cm oder 76 cm *entsprechend TSI*) für den optimierten Einstieg in den Zug. Bei reinen S-Bahn-Verkehren auch SO 96 cm.
- *Taktile Leitsysteme/Wegeleitung:* Taktile Leitsysteme und akustische Informationssysteme für Blinde/Sehbehinderte.“

Der Landesregierung ist nicht bekannt, auf welches Regelwerk oder welche technische Spezifikation diese von der DB Station&Service AG ausgewählten Kriterien für Barrierefreiheit Bezug nehmen.

Barrierefreiheit im Sinne von § 3 des Landesbehindertengleichstellungsgesetzes stellt darauf ab, dass die Anlagen und Verkehrsmittel bzw. andere Lebensbereiche für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Soweit dies im Einzelfall der Fall ist, kann auch von Barrierefreiheit im Sinne des Landesbehindertengleichstellungsgesetzes ausgegangen werden.

5. *Wie sind rechtlich Unfälle zu bewerten, die sich aufgrund der Spaltenbreiten und der unterschiedlichen Höhen ereignen?*

Die DB Station&Service AG hat dazu mitgeteilt:

„Die Risiken, die mit dem Betreten und Verlassen von Eisenbahnfahrzeugen verbunden sind, hat die Rechtsprechung im Wesentlichen der Sphäre der Reisenden zugeordnet. Eine Verpflichtung der Eisenbahn, Gefahren zu beseitigen, die beim Ein- oder Aussteigen namentlich aufgrund seitlich und auch höhenmäßig größerer Abstände zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeugtür bzw. -boden entstehen können, haben die Gerichte durchweg verneint; der Eisenbahnunternehmer könne darauf vertrauen, dass sich die Fahrgäste entsprechend vorsichtig verhielten.“

6. Welche Warnhinweise müssen am Bahnsteig vorhanden sein, um Unfälle zu vermeiden?

Die DB Station&Service AG hat dazu mitgeteilt:

„Warnhinweise (optisch/akustisch), welche auf die Gefahren beim Überwinden von Spaltbreiten und Höhen zwischen Bahnsteig und Fahrzeug hinweisen, sind auf Bahnsteigen weder nach TSI noch nach EBO (Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung) gefordert. Insoweit sieht auch das Regelwerk der DB Station&Service AG keine entsprechenden Hinweise vor.

Bei zulässigen Geschwindigkeiten > 80 km/h ist zur Warnung vor aerodynamischen Wirkungen von Zugvorbeifahrten (Sogwirkung) grundsätzlich die freizuhalten Fläche entlang der Bahnsteigkante zu markieren, z. B. durch weiße Warnlinien oder taktile Leitstreifen und durch Schilder „Warnung vor ein- und durchfahrenden Zügen“ zu ergänzen.“

Hermann

Minister für Verkehr
und Infrastruktur