

An die  
Vorsitzende des Hauptausschusses  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über  
Senatskanzlei - G Sen -

**0516 R**

**Zwischenergebnisse der Markterkundung S-Bahn-Fahrzeug-Beschaffung  
hier: Ergebnisse des zweiten Teils der Markterkundung - Fortsetzung**

34. Sitzung des Hauptausschusses am 9. Mai 2018  
Bericht SenFin – II LIP 5 – vom 27. April 2018 – rote Nr. 0516 D

36. Sitzung des Hauptausschusses am 20. Juni 2018  
Bericht SenUVK – IV C 21 – vom 30. Mai 2018 – rote Nr. 0516 F

39. Sitzung des Hauptausschusses am 7. November 2018  
Zwischenbericht SenUVK – IV C 21 – vom 25. Oktober 2018, rote Nr. 0516 L

40. Sitzung des Hauptausschusses am 21. November 2018  
Bericht SenUVK – IV C 21 – vom 13. August 2018 – rote Nr. 0516 K  
Bericht SenUVK – IV C 21 – vom 10. November 2018 – rote Nr. 0516 M

41. Sitzung des Hauptausschusses am 5. Dezember 2018  
Bericht SenUVK – IV C 21 – vom 27. November 2018 – rote Nr. 0516 N  
Bericht SenUVK – IV C 21 – vom 27. November 2018 – rote Nr. 0516 O

43. Sitzung des Hauptausschusses am 13. Februar 2019  
Bericht SenUVK – IV C 21 – vom 24. Januar 2019 – rote Nr. 0516 P

Der Hauptausschuss hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss in einem Folgebericht die Markterkundung Teil 2 hinsichtlich der S-Bahn-Fahrzeug-Beschaffung einschließlich der Ergebnisse darzustellen.  
Es wird darum gebeten, dass die beteiligten Bieter darüber in Kenntnis gesetzt werden, dass ihre Präsentationen dem Hauptausschuss zugeleitet werden sollen.“

Beschlussempfehlung

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Hierzu wird berichtet:

## 1 Hintergrund

Mit Bekanntmachung im EU-Amtsblatt vom 22. Februar 2018 hat das Land Berlin darüber informiert, dass es eine Markterkundung zur Beschaffung und Bereitstellung von S-Bahn-Fahrzeugen in den Teilnetzen Stadtbahn und Nord-Süd der Berliner S-Bahn durchführt. Diese befasst sich auch mit Fragen der technischen Anforderungen an die künftigen Fahrzeuge. Wie bereits berichtet (rote Nummer 0516 Q) haben die Länder zunächst Gespräche mit interessierten Unternehmen geführt. Nachfolgend fanden im Februar und März zwei Abstimmungstermine mit den Vertretern der Fahrgast- und Behindertenverbänden statt. Grundlage der Abstimmung war eine aktualisierte Fassung der Anlage T „Fahrzeuganforderungen“ des bereits abgeschlossenen Verkehrsvertrages für das Teilnetz Ring aus dem Jahr 2015. Über den ersten Teil der Verbändeanhörung wurde ebenfalls bereits mit o.g. Bericht informiert. Der vorliegende Bericht zum Themenkreis „Fahrzeuganforderungen“ übermittelt die Ergebnisse des Folgetermins im März.

## 2 Bericht: Weitere Gesprächsergebnisse der Markterkundungsphase (Fahrzeuganforderungen - Fokus Verbände)

Der barrierefreie Zugang nicht nur an der ersten, sondern auch an der zweiten Tür der Ein-/Ausstiegsbereiche hinter jedem Führerstand nahm auch im Folgetermin breiten Raum in der Diskussion ein. Die Thematik betrifft alle Elemente, insbesondere: **automatische Spaltverringerung, Anforderungstaster für den Einsatz der manuellen Rampe und hindernisfreier Durchgang (insbesondere Verzicht auf vertikale Haltestangen)**. Mit Blick auf die Äußerungen der Fahrzeugindustrie hinsichtlich der Unwirtschaftlichkeit der automatischen Spaltverringerung (hohe Kosten, Störungsanfälligkeit, geringer Nutzen aufgrund der günstigen Infrastrukturbedingungen im Netz der Berliner S-Bahn mit in der Regel vergleichsweise geringem Restspalt und geringer Höhendifferenz zwischen Fahrzeugboden und Bahnsteig) wurde seitens der Länder / Center Nahverkehr Berlin (CNB) zugesagt, die herstellerseitig getroffenen Aussagen zu den Mehrkosten zu untermauern. Dabei ist aus Sicht der Länder zu betonen, dass nicht nur die Mehrkosten, sondern u. a. auch die zu erwartenden zusätzlichen Störungen und Verspätungen gegen eine Ausstattung auch des zweiten Ein-/Ausstiegsbereichs mit einem System zur automatischen Spaltverringerung sprechen.

Die verschiedenen **Nutzungen und damit auch Konfliktpotenziale in den Mehrzweckbereichen** wurden ebenfalls ausführlich diskutiert. Dies betraf etwa die Vorrangsregelung für Rollstuhlfahrer und eine diesbezügliche Kennzeichnung in den Mehrzweckbereichen. Der VBB bestätigte auf Nachfrage, dass eine entsprechende Umsetzung in den Neufahrzeugen der BR 483/484 gerade in Arbeit sei. Weiterhin äußerten sich die Gesprächsteilnehmer zu einer Vorrangsregelung für Radfahrer und eine entsprechende Ausstattung der Mehrzweckbereiche für diese, u.a. wurden senkrechte Haltestangen angeregt, an denen Fahrräder angelehnt und befestigt werden können. Länderseitig erfolgte der Hinweise, dass es einerseits in Vierwagenzügen einen Mehrzweckbereich geben werde, welcher vorrangig für die Mitnahme von Fahrrädern ausgelegt sein werde, andererseits aber auch weiterhin Kompromisse erforderlich sein werden, etwa die Verortung senkrechter Haltestangen nur in Bereichen, in denen keine Rollstuhlplätze angeordnet sind oder die Beibehaltung von Klappsitzen im Mehrzweckbereich. Die Anregung zusätzlicher senkrechter Haltestangen wird von den Ländern jedoch für den Mehrzweckbereich, welcher vorrangig für die Mitnahme von Fahrrädern ausgelegt sein werde, geprüft.

Ein weiterer relevanter Punkt der Diskussion war, dass die Vertreterinnen und Vertreter der Behindertenverbände **nur eine vertikale Haltestange je Ein-/Ausstiegsbereich** positiv bewerten – d. h. eine Konzeption wie in der BR 481/482. Der Vorteil der Haltestanganenanordnung in der BR 483/484 mit zwei Haltestangen und dadurch einer Durchgeh- und -rollbarkeit des Zuges in Längsrichtung wurde in Zusammenhang mit dem Risiko, dass bei zwei vertikalen Haltestangen der Ein-/Ausstiegsbereich regelmäßig durch stehende Fahrgäste blockiert sei bzw. die Bewegungsmöglichkeit (Wenden) für Rollstuhlfahrer einschränkt sei, diskutiert. Auch weitere Festhal-

temöglichkeiten – insbesondere **horizontale Haltestangen** wie in der BR 480 oder der U-Bahn sowie **Schlaufen** – wurden diskutiert. Vorteile sind hierbei insbesondere, dass kein Hindernis am Boden vorhanden ist und für sehbehinderte Fahrgäste eine (zusätzliche) Orientierungshilfe zur Verfügung steht. Als nachteilig wurde insbesondere gewertet, dass die Schlaufen von größeren Fahrgästen als störend empfunden würden und für kleinere Fahrgäste keine Nutzbarkeit ermöglichen. Einigkeit bestand, dass es bei den Festhaltemöglichkeiten auf Details, wie die genaue Positionierung ankomme. Daher sollen die Festhaltemöglichkeiten sowie die Anordnung vertikaler Haltestangen in den Ein-/Ausstiegsbereichen Gegenstand der geplanten Mockup-Begehungen<sup>1</sup> und ggf. anschließender Anpassungen des Innenraumentwurfs sein.

Zum Türsystem wurde einerseits die **Türöffnungsbreite**, andererseits die Signalisierung bei **Öffnungs- und Schließvorgängen** besprochen, dabei vor allem die durch (ggf. zeitlich versetzte) Türschließsignale bei automatisch schließenden einzelnen Türen empfundenen Belästigungen und Beeinträchtigungen der Wahrnehmbarkeit. Die Sehbehindertenverbände wiesen auf Wahrnehmungsschwierigkeiten bei eintönigen Signalen hin und informierten über für sie wichtige Detailaspekte, die in die Anforderungen einfließen sollen: so soll zum Beispiel die **Anordnung des Türfindesignals** für blinde Fahrgäste fahrzeugseitig oberhalb, und nicht an der Tür, erfolgen, so dass die Signalquelle sich nicht mit der sich öffnenden Tür mitbewegt. Die Gestaltungen gemäß TSI-PRM (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität) wurden einerseits kritisiert, andererseits verbessert eine Orientierung an der TSI und damit einhergehende Vereinheitlichung die Erkennbarkeit der Signale. Angeregt wurde eine Abstimmung mit der Universität Dresden zu alternativen Lösungen für Türöffnungs- und Schließsignalisierung.

Die vorhandenen **Informationen zu Aufzugstörungen** sollen in der dynamischen Fahrgastinformation sowie auf dem Display des Triebfahrzeugführers angezeigt werden, damit Fahrgäste bei Bedarf die nötige Hilfestellung und Information bekommen, um an einer barrierefreien Station aussteigen zu können.

Die Länder / CNB prüfen den Stand der Technik bzgl. **Einklemmerkennung**. Wunsch ist ein deutlich empfindlicheres System als es in den derzeitigen Baureihen der S-Bahn im Einsatz ist, welches etwa Gegenstände wie einen Blindenstock oder Hundeleinen erkennt.

Für die verbleibenden Fragen – insbesondere die **Fahrgastinformationssysteme** betreffend – wurde eine **schriftliche Rückmeldungsrunde** vereinbart.

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

---

<sup>1</sup> Im Rahmen des Entwicklungs- und Designprozesses der neuen S-Bahn-Fahrzeugserie ist es vorgesehen – wie schon bei den Neufahrzeugen (BR 483/484) für das Teilnetz Ring praktiziert – ein 1:1-Modell (Mockup) eines Teils des neuen S-Bahn-Fahrzeugs erstellen zu lassen, welches dann eine Begehung und Bewertung der Innen- und Außengestaltung und der Einstiegssituation u.a. durch Interessenverbände ermöglicht.