



Behindertenbeirat München,
Carola Walla c/o CBF München, Johann-Fichte-Str. 12, 80805 München

Facharbeitskreis Mobilität

Vorsitzende
Carola Walla

c/o CBF e.V. München
Johann-Fichte-Str. 12
80805 München
Tel.: 089/356 8808

E-Mail:
carola.walla@cbf-muenchen.de

Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

Plan SG 3

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Datum
24.04.2014

Antrag der ÖDP vom 25.03.2014, StR-Antrags-Nummer: 08-14 / A 05282
Welche U-Bahn-Stationen sind als Zeugnisse Ihrer Entstehungszeit
erhaltenswert?

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf den Antrag der Stadtratsfraktion der Bürgerlichen Mitte vom 25.03.2014 nimmt der Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat der LHM wie folgt Stellung: Der Facharbeitskreis Mobilität hält es nur bedingt für erforderlich, U-Bahn-Stationen aus den 1960er und 1970er Jahren möglichst originalgetreu zu erhalten. Soweit wichtige Belange wie zwischenzeitlich als maßgeblich erarbeitete Standards zur Herstellung von Barrierefreiheit oder gestalterische Erfordernisse entgegenstehen, ist diesen Belangen der Vorzug zu geben. Nach Auffassung des FAK liegen die Voraussetzungen zur Bejahung eines Einzeldenkmals oder Annahme von Ensembleschutz insoweit nicht vor.

Gründe:

Anders als in Berlin, Paris oder auch Moskau ist die Geschichte der U-Bahn im Öffentlichen Personennahverkehr Münchens recht überschaubar und beginnt im Zusammenhang mit den Olympischen Sommerspielen 1972 (die Eröffnung der ersten U-Bahn wird auf das Jahr 1971 datiert). Dadurch bedingt haben die seinerzeit geplanten und realisierten U-Bahn-Haltestellen kunstgeschichtlich nicht die Bedeutung wie sie denjenigen der obigen Städte zukommen.

Zudem stellt sich eine Fahrt mit Münchens U-Bahn architektonisch gesehen häufig als Stückwerk dar. Zum einen wurden die Ost-/West- bzw. Nord-/Süd-Achsen in unterschiedlichen Jahrzehnten fertig gestellt, insbesondere beim Umsteigen in der Innenstadt (z.B. von der U3/6 zur U4/5 am Odeonsplatz oder von der U3/6 zur U1/2 am Sendlinger Tor) wechselt man auch stilistisch die Jahrzehnte. Zum anderen wurden die einzelnen Äste der jeweiligen Achsen in mehreren Schritten verlängert, wobei die einzelnen Bahnhöfe gestalterisch das jeweilige Entstehungsdatum widerspiegeln. Spätere Eingriffe waren wiederum durch zwingende Erfordernisse - u. a. auch wegen der Umsetzung der barrierefreien Zugänglichkeit und Nutzbarkeit - bedingt. Dies gilt beispielsweise für den nachträglichen Einbau von Aufzügen (beispielsweise am U-Bahnhof



Seite 2

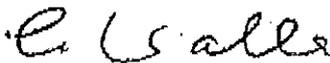
Universität) oder den Austausch der vorhandenen, für blinde Menschen unterlaufbaren und daher gefährlichen Abfallbehälter durch ein nicht mehr unterlaufbares Modell.

Aus alledem folgt für den FAK Mobilität, dass eine originalgetreue Erhaltung obiger Bahnhöfe nur bedingt erforderlich ist.

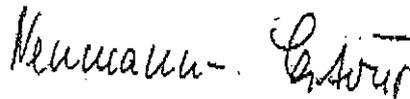
Aufgrund der zum Entstehungszeitpunkt nicht oder nicht im wünschenswerten Umfang vorhandenen Sensibilität für Anforderungen an einen barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehr und im Hinblick auf zwischenzeitlich erlassene einschlägige DIN-Vorschriften und Normen halten wir eine Modernisierung und Ertüchtigung insbesondere der zitierten U-Bahnhöfe aus der Frühzeit für dringend erforderlich. Dabei werden auch Fragen der Zugänglichkeit, einer für Sehbehinderte kompatiblen und den Bahnhöfen Aufenthaltscharakter verleihenden Lichtkonzeption und der neuesten DIN entsprechenden Bodenindikatoren eine herausragende Rolle spielen müssen und sind nach unserer Auffassung vorrangig zu behandeln.

Gleiches gilt im Hinblick auf gestalterische Maßnahmen, die die stark frequentierten und für ein wesentlich geringeres Fahrgastaufkommen konzipierten U-Bahnhöfe insbesondere der Innenstadt zu entlasten geeignet sind.

Mit freundlichen Grüßen



Carola Walla
Vorsitzende FAK Mobilität



Brigitte Neumann-Latour
stv. Vorsitzende