Telefon: 233 - 61500
Telefax: 233 - 61505

Bezirksausschuss 7

31.a

Baureferat
Ingenieurbau

Eilt | Sofort | ∅
Direktorium - HA II / BA G Süd
02. AUG. 2017
AZ:
ZK | zwV | R | Wv. | Abt. | Vg. | Uml.

Barrierefreier Zugang zum U- / S-Bahnhof Heimeranplatz / Josef-Rank-Weg
Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Barrierefreier Ausbau der U-Bahnstation Heimeranplatz

Antrag Nr. 08-14 / A 03559
der Stadtratsfraktionen der SPD, DIE GRÜNEN/RL, der CSU und der FDP
vom 27.07.2012

Barrierefreier Zugang zum U- / S-Bahnhof Heimeranplatz / Josef-Rank-Weg

Antrag Nr. 08-14 / B 03764
des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 7 Sendling - Westpark
vom 13.03.2012

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08403

Beschluss des Bauausschusses vom 04.07.2017 (SB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht
zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Beschluss des Bauausschusses vom 18.06.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11586), wonach für eine zusätzliche barrierefreie Erschließung der U- und S-Bahnsteige am Westkopf des U- und S-Bahnhofes Heimeranplatz mit barrierefreiem Zugang vom Josef-Rank-Weg und der Ridlerstraße nach Klärung der Rahmenbedingungen mit der DB AG eine Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung zu beauftragen war und dem Stadtrat über die Ergebnisse zu berichten ist.
Inhalt	Darstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie
Gesamtkosten / Gesamterlöse	- / -

Entscheidungs-vorschlag	1. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die Ausstattung des U-Bahnhofs Heimeranplatz mit einer zweiten barrierefreien Erschließung nicht weiter verfolgt werden kann. 2. Das Baureferat wird beauftragt, Verhandlungen mit der DB AG aufzunehmen mit dem Ziel, eine zweite barrierefreie Erschließung der S-Bahn-Anlage in einem Gemeinschaftsprojekt zu realisieren und dem Stadtrat über die Ergebnisse zu berichten. 3. Der Antrag Nr. 08-14 / A 03559 der Stadtratsfraktionen der SPD, DIE GRÜNEN/RL, der CSU und der FDP vom 27.07.2012 ist geschäftsordnungsgemäß behandelt. 4. Der Antrag Nr. 08-14 / B 03764 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 7 Sendling - Westpark vom 13.03.2012 ist satzungsgemäß behandelt.
Gesucht werden kann im RIS auch unter:	- Aufzugsnachrüstung - Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz
Ortsangabe	U- und S-Bahnhof Heimeranplatz

Telefon: 233 - 61500
Telefax: 233 - 61505

Baureferat
Ingenieurbau

Barrierefreier Zugang zum U- / S-Bahnhof Heimeranplatz / Josef-Rank-Weg
Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Barrierefreier Ausbau der U-Bahnstation Heimeranplatz

Antrag Nr. 08-14 / A 03559
der Stadtratsfraktionen der SPD, DIE GRÜNEN/RL, der CSU und der FDP
vom 27.07.2012

Barrierefreier Zugang zum U- / S-Bahnhof Heimeranplatz / Josef-Rank-Weg

Antrag Nr. 08-14 / B 03764
des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 7 Sendling - Westpark
vom 13.03.2012

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08403

Vorblatt zum Beschluss des Bauausschusses vom 04.07.2017 (SB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis **Seite**

Telefon: 233 - 61500
Telefax: 233 - 61505

Baureferat
Ingenieurbau

Barrierefreier Zugang zum U- / S-Bahnhof Heimeranplatz / Josef-Rank-Weg
Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Barrierefreier Ausbau der U-Bahnstation Heimeranplatz

Antrag Nr. 08-14 / A 03559
der Stadtratsfraktionen der SPD, DIE GRÜNEN/RL, der CSU und der FDP
vom 27.07.2012

Barrierefreier Zugang zum U- / S-Bahnhof Heimeranplatz / Josef-Rank-Weg

Antrag Nr. 08-14 / B 03764
des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 7 Sendling - Westpark
vom 13.03.2012

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08403

Anlagen
- Kurzfassung der Machbarkeitsstudie
- Schreiben der Tectareal Property Management GmbH, Region Süd
- Antrag Nr. 08-14 / A 03559
- BA-Antrag Nr. 08-14 / B 03764

Beschluss des Bauausschusses vom 04.07.2017 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Beschlusslage

Mit Antrag Nr. 08-14 / A 03559 vom 27.07.2012 haben die Stadtratsfraktionen der SPD, DIE GRÜNEN/RL, der CSU und der FDP gefordert, am Westkopf des gemeinsamen U- und S-Bahnhofes Heimeranplatz einen vollständigen barrierefreien Ausbau durchzuführen. Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 7 Sendling - Westpark hat am 13.03.2012 zum gleichen Gegenstand den Antrag Nr. 08-14 / B 03764 gestellt, der ebenfalls auf eine zweite barrierefreie Erschließung des U- / S-Bahnhofes Heimeranplatz abzielt.
Mit dem Beschluss des Bauausschusses vom 18.06.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11586) wurden die Anträge aufgegriffen und das Baureferat hierzu beauftragt, nach Klärung der Rahmenbedingungen mit der DB AG für eine zusätzliche barrierefreie Erschließung der U- und S-Bahnsteige am Westkopf des U- und S-Bahnhofes Heimeranplatz mit barrierefreiem Zugang vom Josef-Rank-Weg und der Ridlerstraße eine Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung zu beauftragen und dem Stadtrat über die Ergebnisse zu berichten.

2. Sachstand

Nach der Klärung der komplexen Rahmenbedingungen und aufwändigen Beschaffung der Bestands- und Planunterlagen der Deutschen Bahn AG hat das Baureferat mit der Durchführung der Machbarkeitsstudie ein Ingenieurbüro beauftragt, das mit der Planung im DB-Bereich vertraut ist. Dieses erstellte, auf Basis aller Bestandsunterlagen, Planunterlagen für die Geländeoberfläche, für die U-Bahn-Anlagen, für die Bestandsanlagen und Planungen der Deutschen Bahn AG sowie für die Bauwerke benachbarter Dritter die Machbarkeitsstudie, deren Ergebnisse nachfolgend zusammenfassend dargestellt werden. Darüber hinaus können weitere Einzelheiten, Auszüge aus den gefertigten Plänen sowie die Ergebnisse der Kostenschätzung der Kurzfassung der Machbarkeitsstudie in Anlage 1 entnommen werden.

Am U- und S-Bahnhof Heimeranplatz kreuzen sich die in Ost-West-Richtung orientierte U-Bahn-Linie U 4 / 5 und die von Nordwesten nach Südosten verlaufenden Gleisanlagen der DB AG.

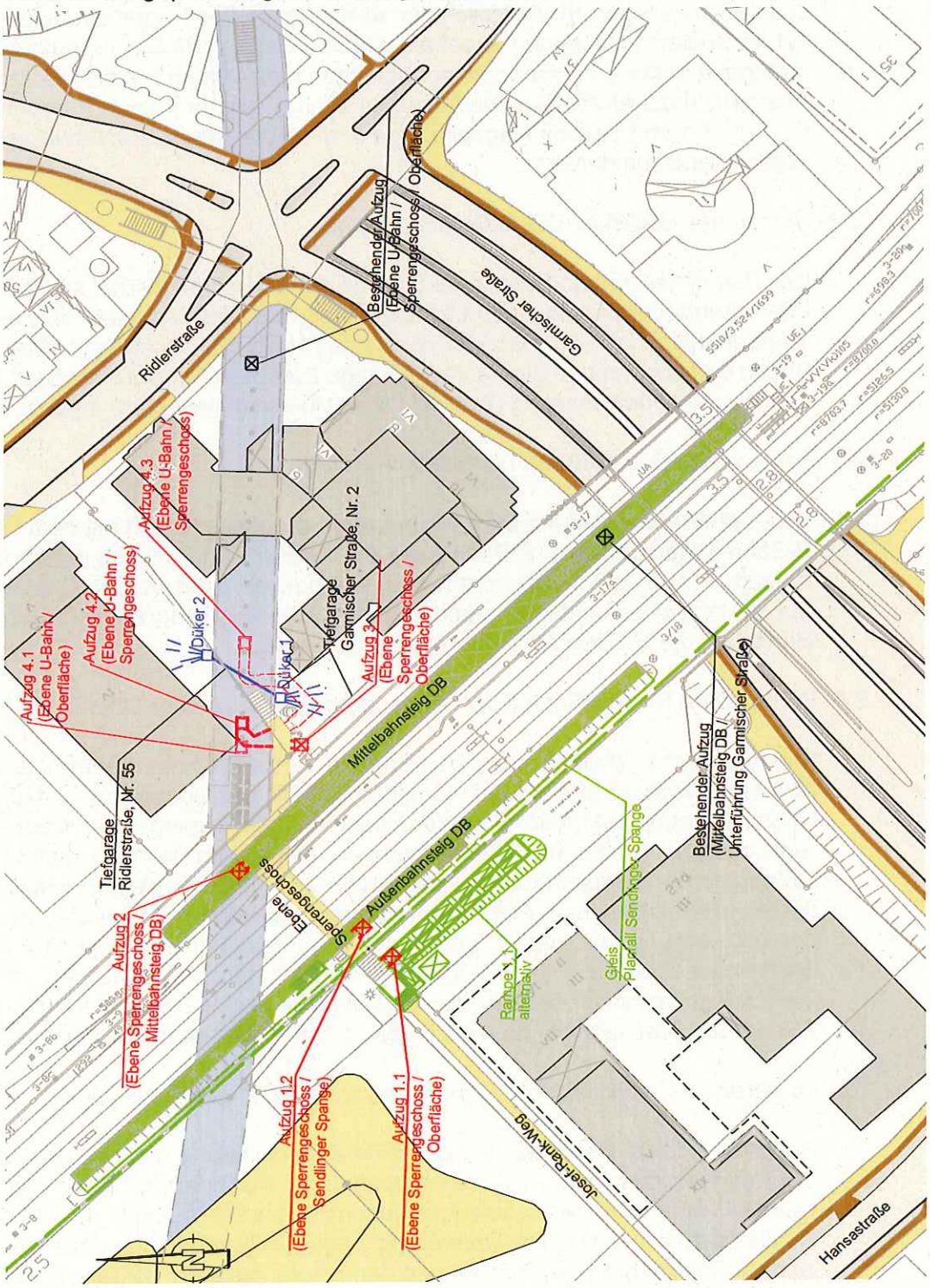
Der U-Bahnhof Heimeranplatz wird im Westen von einem Sperrengeschoss (West) aus erschlossen, welches mit einem langen Gang die Gleise der DB AG unterquert und von der Oberfläche über eine Festtreppenanlage jeweils vom Josef-Rank-Weg und der Ridlerstraße erreichbar ist. Das U-Bahnsteiggeschoss wird über eine kombinierte Treppenanlage (Fest- und Fahrtreppe) vom Sperrengeschoss (West) erreicht. Es ist kein barrierefreier Zugang zum U-Bahnhof über das Sperrengeschoss (West) vorhanden. Der U-Bahnhof östlich des Sperrengeschosses (West) ist von zwei privaten Tiefgaragen überbaut, die eine Verbindung zwischen der Oberfläche und dem U-Bahnsteig ohne Durchdringung der Tiefgaragen nicht erlauben. Diese gehören zu den Anwesen Ridlerstraße 55 nördlich des U-Bahnhofs und dem Gebäudekomplex Garmischer Straße 2 - 12 südlich davon.

Zusätzlich wird der U-Bahnhof im Osten ebenfalls durch eine kombinierte Treppenanlage erschlossen, die von der Bahnsteigebene unmittelbar an die Geländeoberfläche östlich des Straßenzuges Garmischer Straße führt. Westlich der Garmischer Straße befinden sich weitere kombinierte Treppenanlagen, die die Oberfläche über das Sperrengeschoss (Ost) mit dem Bahnsteig verbinden. Ein barrierefreier Zugang des Sperrengeschosses (Ost) sowie des U-Bahnsteigs ist über eine bestehende Aufzugsanlage im Osten möglich.

Der Mittelbahnsteig der Gleise 1 und 2 der S-Bahn-Linie S 7 ist vom Sperrengeschoss (West) des U-Bahnhofs über eine Festtreppenanlage zu erreichen. Die barrierefreie Erschließung des Mittelbahnsteiges der S-Bahn erfolgt im Südosten, ausgehend vom Fußweg der Garmischer Straße unter der Eisenbahnüberführung, über eine bestehende Aufzugsanlage. Der Außenbahnsteig des südlichsten Gleises der DB AG ist vom Josef-Rank-Weg barrierefrei über eine Rampe erschlossen.

Zum Ausbau der barrierefreien Erschließung des U- und S-Bahnhofs vom Josef-Rank-Weg und der Ridlerstraße über das Sperrengeschoss (West) wurden mögliche Standorte für Aufzugsanlagen untersucht.

Aufgrund der beengten Verhältnisse und der Überbauung des U-Bahnhofs mit zwei privaten Tiefgaragen ist dies nicht ohne Eingriff in privaten Besitz möglich. Die bestehenden Anlagen (schwarz) sowie mögliche Standorte (rot) sind im Übersichtslageplan dargestellt und gekennzeichnet.



Übersichtslageplan - Bestand und untersuchte Standorte

2.1 Barrierefreie Erschließung des Sperrengeschosses (West) vom Josef-Rank-Weg

Für die barrierefreie Erschließung des Sperrengeschosses (West) vom Josef-Rank-Weg kann südöstlich der vorhandenen Festtreppe ein Aufzug (Aufzug 1.1 im Übersichtslageplan) angebaut werden. Der zu errichtende Aufzug kann auf im Eigentum der Landeshauptstadt München befindlichen Flächen realisiert werden. Alternativ dazu ist anstelle des Aufzuges auch eine gebrochene Rampenanlage (Rampe 1.1 im Übersichtslageplan) auf dem stadteigenen Grundstücksstreifen südlich der Bahn denkbar.

2.2 Umbau des südlichen DB-Außenbahnsteigs

Das Planungsszenario Sendlinger Spange sieht den Umbau des südlichen DB-Außenbahnsteigs in einen Mittelbahnsteig vor. Hierfür müsste die bestehende Treppenanlage zwischen Sperrengeschoss (West) und Josef-Rank-Weg nach Süden verschoben und eine Aufzugsanlage zwischen Sperrengeschoss (West) und dem neuen Mittelbahnsteig (Aufzug 1.2 im Übersichtslageplan) ergänzt werden.

2.3 Barrierefreie Erschließung DB-Mittelbahnsteig

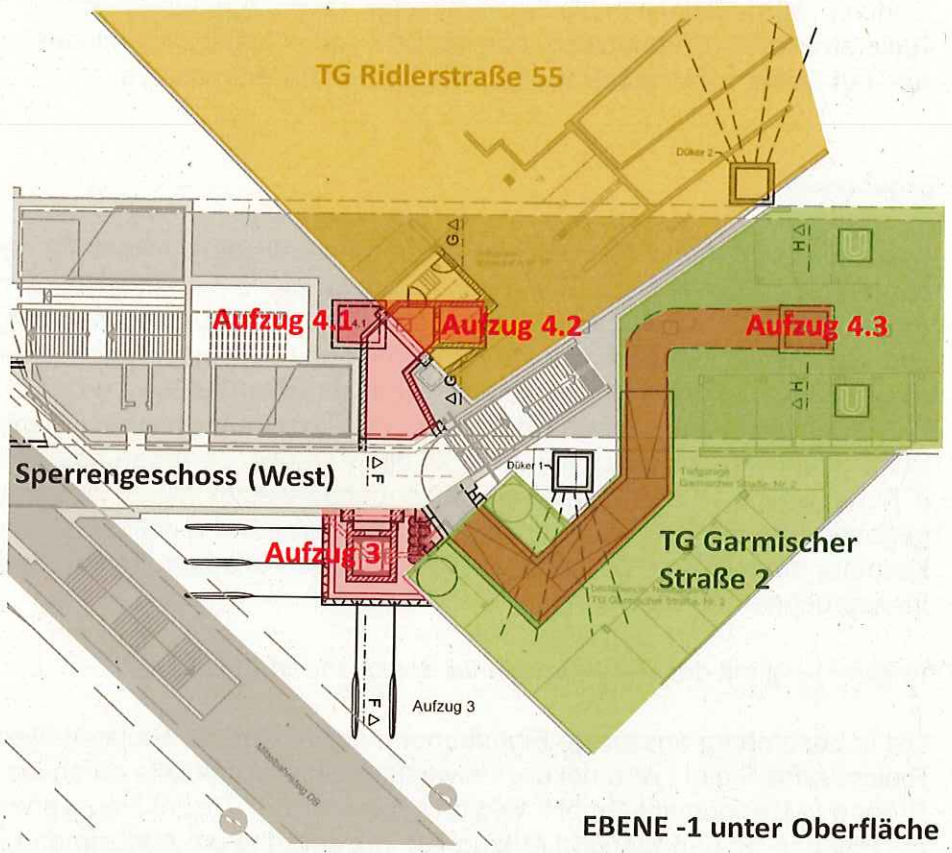
Eine barrierefreie Verbindung des Sperrengeschosses (West) mit dem bestehenden S-Bahn-Mittelbahnsteig (S-Bahn-Linie S 7, Gleise 1 und 2) kann in Form eines Aufzuges (Aufzug 2 im Übersichtslageplan) nachgerüstet werden. Die Anlage kann auf der Westseite an den Bestand angebaut werden, so dass der Aufzug den Bahnsteig der S-Bahn am westlichen Ende erreicht.

2.4 Barrierefreie Erschließung Sperrengeschoss (West) von der Oberfläche Ridlerstraße

Problematischer stellt sich eine barrierefreie Verbindung des Sperrengeschosses (West) zur Ridlerstraße auf der Nordseite dar. Die Aufzugsanlage (Aufzug 3 im Übersichtslageplan) muss südlich des bestehenden Zugangs zum Treppenaufgang Ridlerstraße zwischen den Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG und der Tiefgarage der Anwesen Garmischer Straße 2 - 12 auf der kleinen verbleibenden, derzeit nicht unterbauten Fläche untergebracht werden. Für die Aufzugsanlage und deren Zuwegung muss das Grundstück Fl.-Nr. 8398/10 Gem. Sektion V (Anwesen Garmischer Straße 2 - 12) auf Dauer in Anspruch genommen werden.
Die Inanspruchnahme des privaten Grundstücks beeinträchtigt die Nutzbarkeit der Anlage nur unwesentlich, da nicht in die Tiefgarage eingegriffen werden muss.

2.5 Barrierefreie Erschließung U-Bahnsteig vom Sperrengeschoss (West)

Praktikabel kaum lösbar ist die barrierefreie Erschließung des U-Bahnsteigs vom Sperrengeschoss (West). Zur Untersuchung der Machbarkeit dieser Verbindung wurden 3 unterschiedliche Aufzugsstandorte überprüft (Aufzüge 4.1, 4.2 und 4.3 im Übersichtslageplan). Die Darstellung zeigt die Lage der Standorte in Bezug zu dem Sperrengeschoss (West) und den beiden privaten Tiefgaragen über dem U-Bahnsteig.



EBENE -1 unter Oberfläche

Die westlichste in statisch-konstruktiver Sicht mögliche Lage eines Aufzugs käme unmittelbar vor dem unteren Treppenantritt der kombinierten Treppenanlage zwischen Bahnsteigwestkopf und U-Bahn-Schalterhalle zum Liegen (Aufzug 4.1 im Übersichtslageplan). Auf der Bahnsteigebene der U-Bahn läge dieser Aufzug ca. 1,5 m vor dem unteren Treppenantritt dieser Treppenanlage. Damit wären die Fluchtwege für die Fahrgäste im Ereignisfall versperrt. Zudem würde in die südliche Ecke der Fassade des Anwesens Ridlerstraße 55, Fl.-Nr. 8398/42 Gem. Sektion V, zumindest bauzeitlich eingegriffen und bei unmittelbarer Führung des Aufzuges bis zur Oberfläche an dieser Stelle auch die Feuerwehrzufahrt zu den rückwärtigen Flächen dieses Anwesens verbaut.

Ein weiterer möglicher Standort dieses Aufzuges ca. 30 m weiter östlich (Aufzug 4.3 im Übersichtslageplan) würde eine Zugangsrampe zum Sperrengeschoss (West) erfordern. Diese Rampe würde erheblich in die beiden Tiefgaragengeschosse des Anwesens Garmischer Straße 2 - 12 (Hotel- und Büronutzung) eingreifen, so dass eine Nutzbarkeit dieser Garagenanlage nicht mehr gegeben wäre.

Als einzige denkbare Lösung kommt daher eine Lage dieses Aufzuges ca. 8 m östlich des unteren Treppenantritts der kombinierten Treppenanlage am Bahnsteig-westkopf in Betracht (Aufzug 4.2 im Übersichtslageplan). Die Lage erscheint im Hinblick auf die Zugänglichkeit dieser Treppe gerade noch vertretbar.

Dadurch würde jedoch in die 2-geschossige Tiefgarage des Anwesens Ridlerstraße 55 (Büronutzung) eingegriffen, wobei bauzeitlich mindestens zehn und auf Dauer mindestens sechs Stellplätze entfallen müssten.

3. Ergebnisse

Der U- und S-Bahnhof Heimeranplatz verfügt jeweils am Ostkopf über eine barrierefreie Erschließung. Somit genügt der U- und S-Bahnhof Heimeranplatz den Anforderungen nach Art. 4 des Bayerischen Gesetzes zur Gleichstellung, Integration und Teilhabe von Menschen mit Behinderung und zur Änderung anderer Gesetze (Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz – BayBGG) vom 01.08.2003.
Die Durchsetzbarkeit vorbenannter massiver Eingriffe in privates Eigentum in einem Planfeststellungsverfahren gemäß § 28 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) oder § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ist somit nicht gegeben. Die Erteilung einer entsprechenden öffentlich-rechtlichen Genehmigung kann nur dann in Betracht kommen, wenn der oder die betroffenen Eigentümer der Inanspruchnahme zustimmen.

3.1 Abstimmung mit der Eigentümerin für den Standort Aufzug 4.2

Die in Luxemburg ansässige Eigentümerin des Anwesens Ridlerstraße 55, Patron Ridlerstraße S.à.r.l., wird bei der Verwaltung dieser Immobilie durch die Tectareal Property Management GmbH, Region Süd vertreten. Dieser Hausverwaltung wurde die Planung für den Standort Aufzug 4.2, mit der Bitte um Abstimmung mit der Eigentümerin, ob eine Zustimmung zu den Eingriffen gegen eine der Höhe nach noch zu verhandelnde Entschädigung in Aussicht gestellt werden kann, übersandt. Mit als Anlage beiliegendem Schreiben teilte die Hausverwaltung mit, dass dem erforderlichen Eingriff von der Eigentümerin nicht zugestimmt wird. Weitere Erläuterungsgespräche zu dem Vorhaben, um die Eigentümerin vom positiven Nutzen der Maßnahme zu überzeugen, wurden trotz nachdrücklicher Anfragen seitens der Hausverwaltung abgelehnt. Eine Durchsetzbarkeit des Vorhabens ohne eine derartige Zustimmung ist nicht gegeben.

3.2 Teillösung ohne U-Bahn-Anbindung

Mit Realisierung der Aufzugsstandorte 1.1, 2 und 3 ist lediglich eine zusätzliche barrierefreie Erschließung des S-Bahnsteiges über das Sperrengeschoss (West) möglich. Dieses könnte vom Joseph-Rank-Weg über den Aufzug 1.1 und von der Ridlerstraße über den Aufzug 3 barrierefrei erreicht werden. Die barrierefreie Anbindung des U-Bahnsteigs an das Sperrengeschoss (West) über den Aufzug 4.2 ist aufgrund der Eingriffe in den Privatgrund Ridlerstraße 55 nicht möglich.

3.3 Kosten

Die Kostenschätzung hat ergeben, dass bereits für die beschriebene Teillösung ohne U-Bahn-Anbindung Baukosten von ca. 3,2 Mio. € anfallen. Zusätzlich sind gegebenenfalls mit zu berücksichtigende bauliche Ergänzungen der DB AG mit weiteren ca. 1,3 Mio. € anzusetzen.

Losgelöst von der rechtlichen Durchsetzbarkeit wären für die bauliche Realisierung der U-Bahn-Anbindung (Aufzug 4.2) zusätzlich noch weitere ca. 2,1 Mio. € aufzuwenden.
Somit würden sich die Gesamtkosten auf bis zu ca. 6,6 Mio. € zuzüglich Ablösekosten für den künftigen Betrieb und Unterhalt der Anlagen durch die SWM GmbH bzw. die DB AG sowie Entschädigungen für die Grundstücksinanspruchnahmen in derzeit nicht bezifferbarer Höhe belaufen.

3.4 Zuständigkeit bei Realisierung der Teillösung

Darüber hinaus würde eine zusätzliche barrierefreie Erschließung allein der S-Bahn-Anlagen gemäß Art. 1 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) nicht dem allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr, sondern dem Schienenpersonennahverkehr zuzurechnen sein. Während nach Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr die Landkreise und kreisfreien Gemeinden sind, somit also innerhalb des Stadtgebietes die Landeshauptstadt München, ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr gemäß Art. 15 Abs. 1 dieses Gesetzes der Freistaat Bayern.
Die Landeshauptstadt München kann außerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches nicht als Bauherr tätig werden. Bei dem S-Bahnhof handelt es sich um eine Betriebsanlage der DB AG, deren bauliche Änderung nur durch die DB AG genehmigt und durchgeführt werden darf. Die Landeshauptstadt München könnte bei Realisierung der Teillösung als Gemeinschaftsprojekt die DB AG finanziell unterstützen.

Die Ausstattung des U-Bahnhofs Heimeranplatz mit einer zweiten barrierefreien Erschließung kann nicht weiter verfolgt werden. Es wird vorgeschlagen, Verhandlungen mit der DB AG aufzunehmen mit dem Ziel, die zweite barrierefreie Erschließung des S-Mittelbahnsteigs in einem Gemeinschaftsprojekt zu realisieren.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 03559 der Stadtratsfraktionen der SPD, DIE GRÜNEN/RL, der CSU und der FDP vom 27.07.2012 und dem Antrag Nr. 08-14 / B 03764 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 7 Sendling - Westpark vom 13.03.2012 kann damit nur zum Teil entsprochen werden.

Beteiligungsrechte der Bezirksausschüsse gemäß der Satzung für die Bezirksausschüsse liegen in dieser Angelegenheit nicht vor. Da der U- und S-Bahnhof Heimeranplatz an der Grenze zwischen dem Stadtbezirk 7 Sendling-Westpark und dem Stadtbezirk 8 Schwanthalerhöhe liegt, erhalten beide Bezirksausschüsse jedoch Abdrucke dieser Vorlage zu ihrer Information.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Danner, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Ingenieurbau, Herr Stadtrat Reissl, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die Ausstattung des U-Bahnhofs Heimeranplatz mit einer zweiten barrierefreien Erschließung nicht weiter verfolgt werden kann.

2. Das Baureferat wird beauftragt, Verhandlungen mit der DB AG aufzunehmen mit dem Ziel, eine zweite barrierefreie Erschließung der S-Bahn-Anlage in einem Gemeinschaftsprojekt zu realisieren und dem Stadtrat über die Ergebnisse zu berichten.

3. Der Antrag Nr. 08-14 / A 03559 der Stadtratsfraktionen der SPD, DIE GRÜNEN/RL, der CSU und der FDP vom 27.07.2012 ist geschäftsordnungsgemäß behandelt.

4. Der Antrag Nr. 08-14 / B 03764 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 7 Sendling - Westpark vom 13.03.2012 ist satzungsgemäß behandelt.

5. Dieser Beschluss unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag. gegen die Stimmen von FDP-HUT Stadtratsfraktion

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

gez. Josef Schmid

Josef Schmid
2. Bürgermeister

Die Referentin

gez.
Rosemarie Hingerl

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. – III.
über das Direktorium - HA II/V Stadtratsprotokolle
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an die Stadtkämmerei - II/21
zur Kenntnis.

V. Wv. im Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung.

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 7 Sendling - Westpark
An den Bezirksausschuss 8 Schwanthalerhöhe
An das Direktorium - HA II/V
An das Direktorium - BAG Süd
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An die Stadtwerke München GmbH
An den Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt München, Herrn Utz, Sozialreferat
An den Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München, Sozialreferat
An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
An das Baureferat - V, H, G
An das Baureferat - T, TZ, TZ-K, T 02
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - JZ, J0, JZ3
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - über Vorzimmer J an J 1
zum Vollzug des Beschlusses.

Am 26. Juli 2017
Baureferat - RG 4
i. A.

Anlage 1

Kurzfassung (Druckfassung) der Machbarkeitsstudie für einen barrierefreien Zugang zum U-/S-Bahnhof Heimeranplatz von der Hansastraße/Josef-Rank-Weg und der Ridlerstraße

bearbeitet im Auftrag der Landeshauptstadt München, Baureferat, Ingenieurbau

Lahmeyer München
Ingenieurgesellschaft mbH
Akademiestraße 7
80799 München

1. Anlass

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 18.06.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08 14 / V 11586) wurde das Baureferat beauftragt, für eine zusätzliche barrierefreie Erschließung der U- und S-Bahnsteige am Westkopf des U-/S-Bahnhofes Heimeranplatz mit barrierefreiem Zugang vom Josef-Rank-Weg und der Ridlerstraße eine Machbarkeitsstudie durchzuführen. Mit diesen Arbeiten wurde das Ingenieurbüro Lahmeyer München Ingenieurgesellschaft mbH beauftragt.

2. Randbedingungen

2.1. Bestand

Am U- und S-Bahnhof Heimeranplatz kreuzen sich die etwa in Ost-West-Richtung orientierte U-Bahn-Linie U 4/5 und die von Nordwesten nach Südosten verlaufenden Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG.

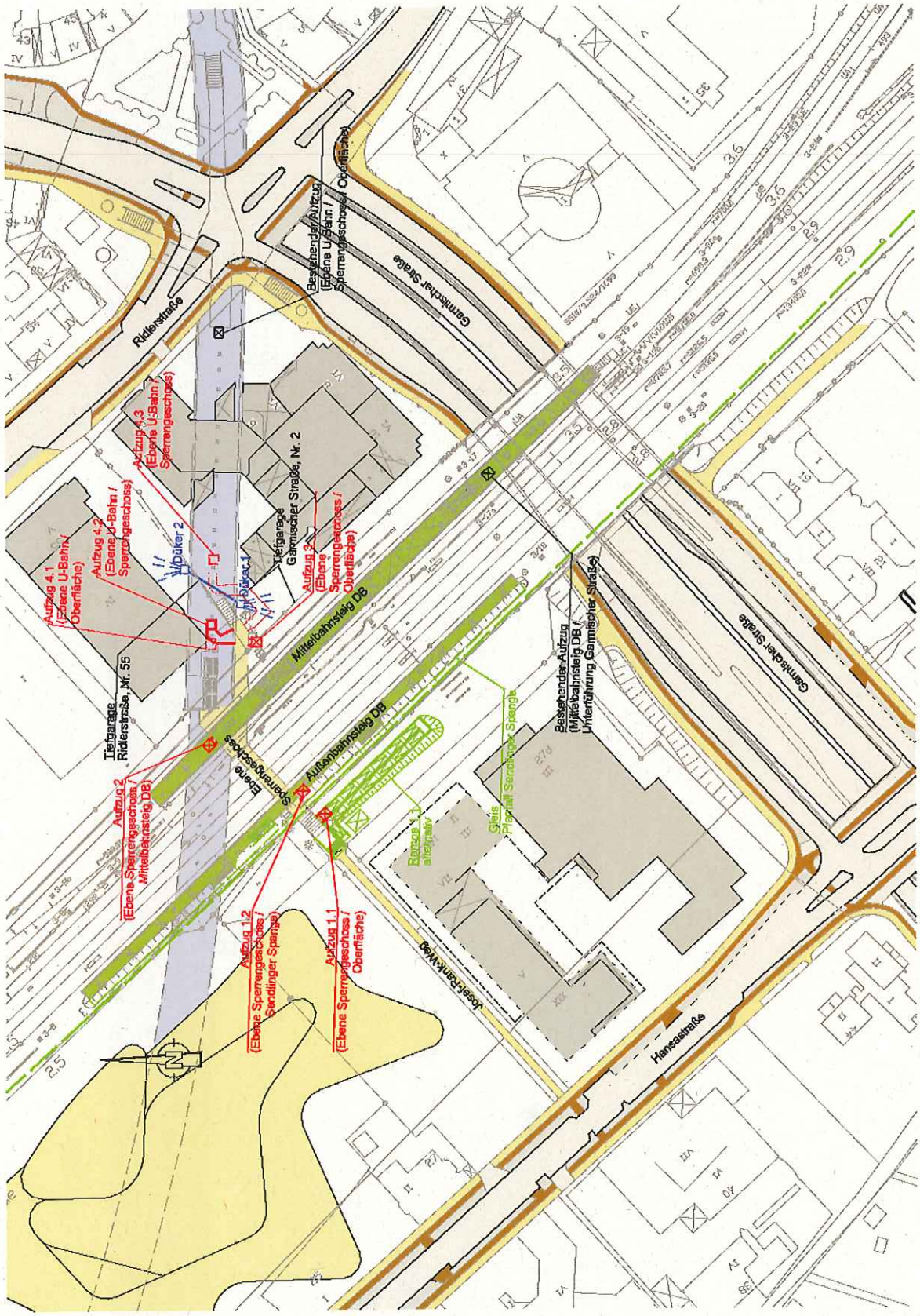
Der unterirdische U-Bahnhof Heimeranplatz verfügt über zwei Gleise und einen Mittelbahnsteig. Das nördliche stadtauswärts führende Gleis 1 führt über den U-Bahnhof Westendstraße zum derzeitigen Streckenende am U-Bahnhof Laimer Platz, das südliche stadteinwärts führende Gleis 2 zum U-Bahnhof Arabellapark (U-Bahn-Linie U 4) bzw. zum U- und S-Bahnhof Neuperlach-Süd (U-Bahn-Linie U 5).

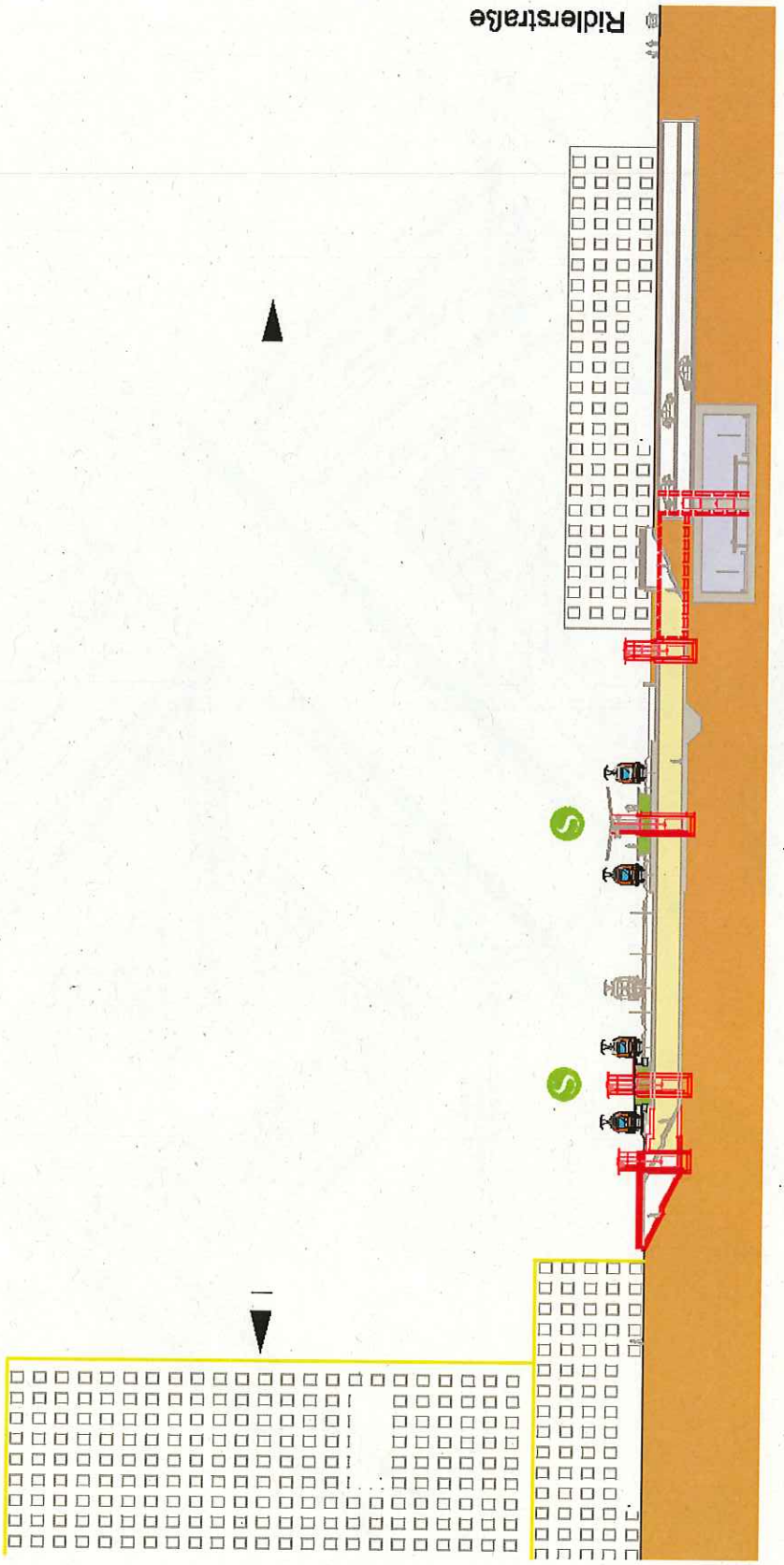
Die Anlage der Deutschen Bahn AG ist im Kreuzungsbereich mit der U-Bahn achtgleisig ausgelegt. Das nordöstlichste Gleis wird nicht mehr betrieben und ist bereits teilweise rückgebaut. Die beiden in südwestlicher Richtung folgenden Gleise dienen der S-Bahn-Linie S 7 und werden auch von verschiedenen Regionalzügen mitbenutzt. Zwischen dem anschließenden nordöstlichen, stadteinwärts Richtung Kreuzstraße führenden Gleis 2 und dem in südwestlicher Richtung darauf folgenden Gleis 1 für die S-Bahn-Linie S 7 nach Wolfratshausen ist ein Mittelbahnsteig angeordnet. Das südwestlichste Gleis 11 der DB Anlage besitzt einen im Südwesten davon liegenden Seitenbahnsteig und wird von der S-Bahn-Linie S 20 verwendet. Zwischen den S-Bahn-Gleisen 1 und 11 liegen insgesamt vier weitere DB Gleise für Regional- und Fernzüge, die die Bahnanlagen im Hauptbahnhof bzw. in Pasing mit dem Ostbahnhof verbinden.

Der U-Bahnhof Heimeranplatz wird im Westen von einer Schalterhalle aus erschlossen, die mit einem langen Gang die Gleise der DB unterquert und von der Oberfläche aus über eine Festtreppenanlage jeweils vom Josef-Rank-Weg und der Ridlerstraße aus erreichbar ist. Der Verbindung dieser Schalterhalle mit dem Bahnsteiggeschoss dient eine kombinierte Treppenanlage mit einer Fest- und einer Fahrtreppe. Im Osten wird der U-Bahnhof durch eine von der Bahnsteigebene aus unmittelbar an die Geländeoberfläche führende Treppenanlage mit drei Fahrtreppen östlich des Straßenzuges Garmischer/Trappentreustraße erschlossen. Westlich

dieses Straßenzuges ist ein Sperrengeschoss angeordnet, das vom Bahnsteig aus über eine kombinierte Treppenanlage mit einer Fest- und einer Fahrtreppe erreichbar ist. Von dort aus gelangt man über zwei nördlich und südlich der Ridlerstraße gelegene kombinierte Treppenanlagen mit jeweils einer Fest- und einer Fahrtreppe an die Oberfläche. Auf der Fläche vor den Anwesen Garmischer Straße 6 und 8 befindet sich ein Aufzug, der den Bahnsteig des U-Bahnhofes über die dortige Schalterhalle unmittelbar mit der Oberfläche verbindet.

Der Mittelbahnsteig der Gleise 1 und 2 der S-Bahn-Linie S 7 ist von der westlichen Schalterhalle des U-Bahnhofs aus über eine Festtreppenanlage zu erreichen. Weitere Festtreppenanlagen zu diesem Bahnsteig befinden sich beiderseits der Eisenbahnüberführung über die Garmischer Straße und führen von den dortigen Fußgängerwegen auf die Bahnsteigebene. Die barrierefreie Erschließung des Mittelbahnsteiges der S-Bahn erfolgt von dem Fußweg unter der Eisenbahnüberführung über die Garmischer Straße aus auf der nordwestlichen Seite. Der Seitenbahnsteig des südlichsten Gleises 11 für die S-Bahn-Linie S 20 ist vom Josef-Rank-Weg aus barrierefrei über eine Rampe erschlossen; eine kurze Differenztreppe verkürzt den Weg vom Josef-Rank-Weg aus zu diesem Bahnsteig für nicht mobilitätseingeschränkte Personen.


Ridlerstraße
Garmischer Straße
Bestehender Aufzug (Ebene U-Bahn / Sperrengeschoss / Oberfläche)
Aufzug 4.3 (Ebene U-Bahn / Sperrengeschoss)
Aufzug 4.2 (Ebene U-Bahn / Sperrengeschoss)
Aufzug 4.1 (Ebene U-Bahn / Oberfläche)
Tiefgarage Garmischer Straße, Nr. 2
Tiefgarage Ridlerstraße, Nr. 55
Bauwerk 2
Bauwerk 1
Aufzug 3 (Ebene Sperrengeschoss / Oberfläche)
Mittelbahnsteig DB
Außenbahnsteig DB
Ebene Sperrengeschoss
Aufzug 2 (Ebene Sperrengeschoss / Mittelbahnsteig DB)
Aufzug 1.2 (Ebene Sperrengeschoss / Sendlinger Spange)
Aufzug 1.1 (Ebene Sperrengeschoss / Oberfläche)
Bauwerk 1.1 alternativ
Gleis Planfall Sendlinger Spange
Bestehender Aufzug (Mittelbahnsteig DB / Unterführung Garmischer Straße)
Isarkanal-Weg
Hansastraße


Rilerstraße

2.2. Zu berücksichtigende Projekte

2.2.1 Sendlinger Spange

Im Fall der Realisierung der sog. Sendlinger Spange wird südlich des südlichsten bestehenden S-Bahn-Gleises ein weiteres Gleis für den S-Bahn-Verkehr zwischen Pasing und Höllriegelskreuth errichtet. Dabei wird der bestehende Seitenbahnsteig des Gleises 11 in einen Mittelbahnsteig umgebaut. Für dieses Bauvorhaben muss neben der Eisenbahnüberführung über die Garmischer Straße auch die Eisenbahnüberführung über den Josef-Rank-Weg nach Südwesten verbreitert werden.

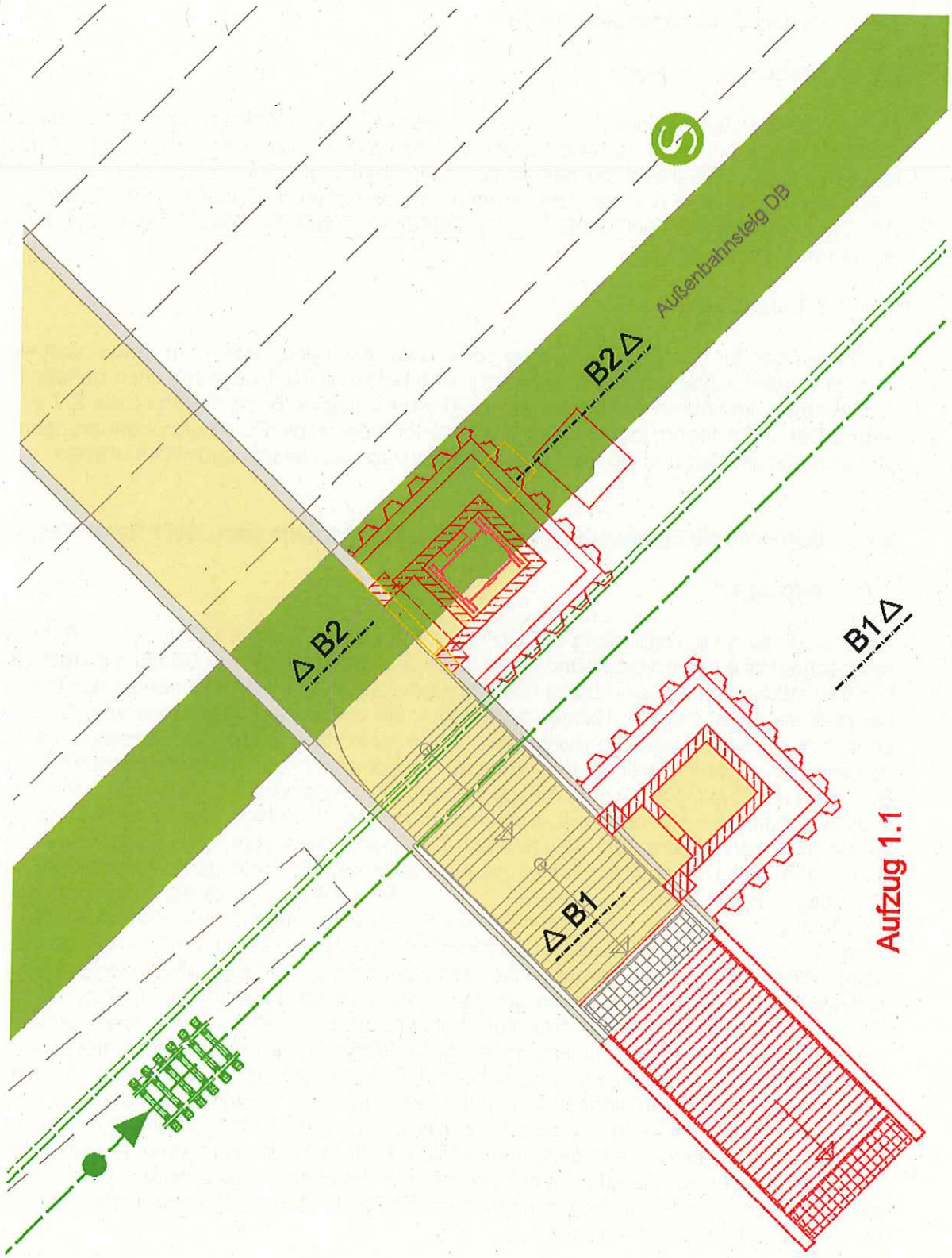
2.2.2 S-Bahn-Südring

Die Planungen für den S-Bahn-Südring sollen zwar nach gegenwärtigem Stand nicht weiterverfolgt werden. Entsprechende Optionen sollen jedoch derzeit weiterhin offen gehalten werden. Hierbei wird südlich des bestehenden Mittelbahnsteiges für die S-Bahn-Linie S 7 ein weiterer S-Bahn-Mittelbahnsteig errichtet. Auch hierfür müssen die Eisenbahnüberführungen über den Josef-Rank-Weg und die Garmischer Straße nach Südwesten verbreitert werden.

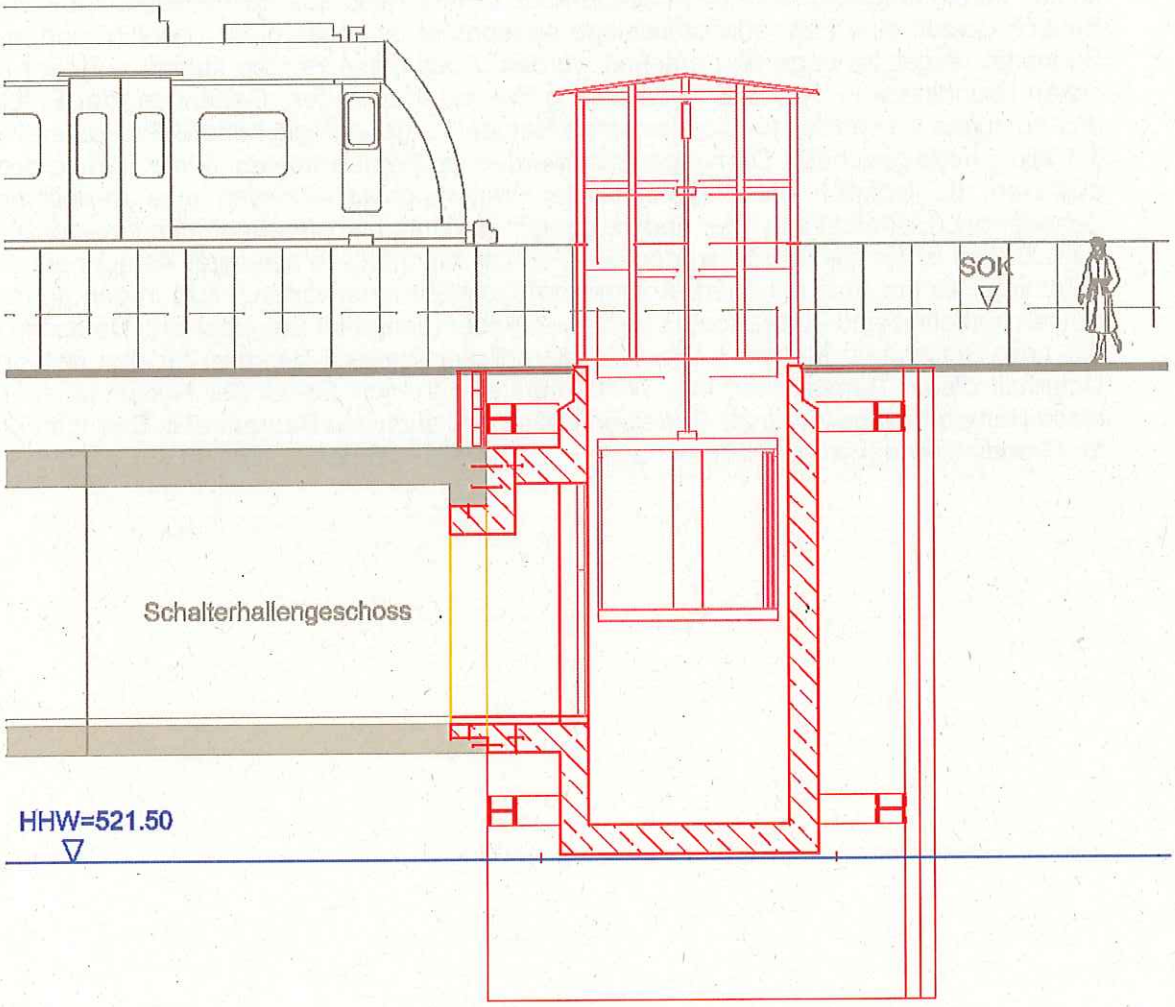
3. Barrierefreie Erschließung der U-Bahn-Schalterhalle vom Josef-Rank-Weg aus

3.1. Aufzug 1.1

Für die barrierefreie Verbindung der Oberfläche am Josef-Rank-Weg mit dem U-Bahn-Sperrengeschoss bzw. dem Verbindungsgang unter den Gleisanlagen der DB kann südöstlich dieses Verbindungsganges ein Aufzug (nachfolgend als Aufzug 1.1 bezeichnet) an das Bestandsbauwerk angebaut werden. Hierzu muss jedoch die vorhandene Festtreppe vom Sperrengeschoss zum Josef-Rank-Weg rückgebaut und in einer nach Südwesten verschobenen Lage neu errichtet werden, damit vor dem unteren Treppenantritt noch ein ausreichender Raum als Stauraum und Zugang zu diesem Aufzug vorhanden ist. Wie bereits erläutert, erfordern die DB-Projekte „Sendlinger Spange" und „S-Bahn-Südring" gleichermaßen eine Verbreiterung der bestehenden Eisenbahnüberführung über dem Zugangsbauwerk vom Josef-Rank-Weg aus nach Südwesten. Es ist daher sinnvoll, im Zuge einer Umbaumaßnahme zur barrierefreien Erschließung des U-Bahn-Sperrengeschosses vom Josef-Rank-Weg aus diese Treppenanlage und den Aufzug 1.1 bereits so weit nach Südwesten zu verschieben, dass etwaige Konflikte mit einer Verbreiterung der DB-Anlage durch zusätzliche Gleise und damit ein verlorener Bauaufwand für den Fall der Realisierung eines der vorgenannten DB-Projekte vermieden wird. Insoweit werden für diesen Fall bereits gewisse Vorleistungen erbracht. Der Aufzug 1.1 kommt hierbei auf dem im städtischen Eigentum befindlichen Grundstück Fl. Nr. 8539, Gemarkung Sektion V, zu liegen, so dass eigentumsrechtliche Probleme bei der Errichtung dieser Aufzugsanlage und bei der zugehörigen Verschiebung der Festtreppe zum Josef-Rank-Weg nach Südwesten nicht zu erwarten sind. Der Kostenaufwand für die Errichtung des Aufzuges 1.1 kann grob mit ca. 1,0 Mio € netto abgeschätzt werden. Nicht darin enthalten sind Ablösekosten an den Betreiber (denkbare Betreiber sind Deutsche Bahn AG oder Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr) für den Betrieb und Unterhalt dieses Aufzuges bzw. seine Wiederherstellung nach Ablauf der Nutzungsdauer. Kosten für Grundstücksinanspruchnahmen fallen – wie bereits erläutert – nicht an.

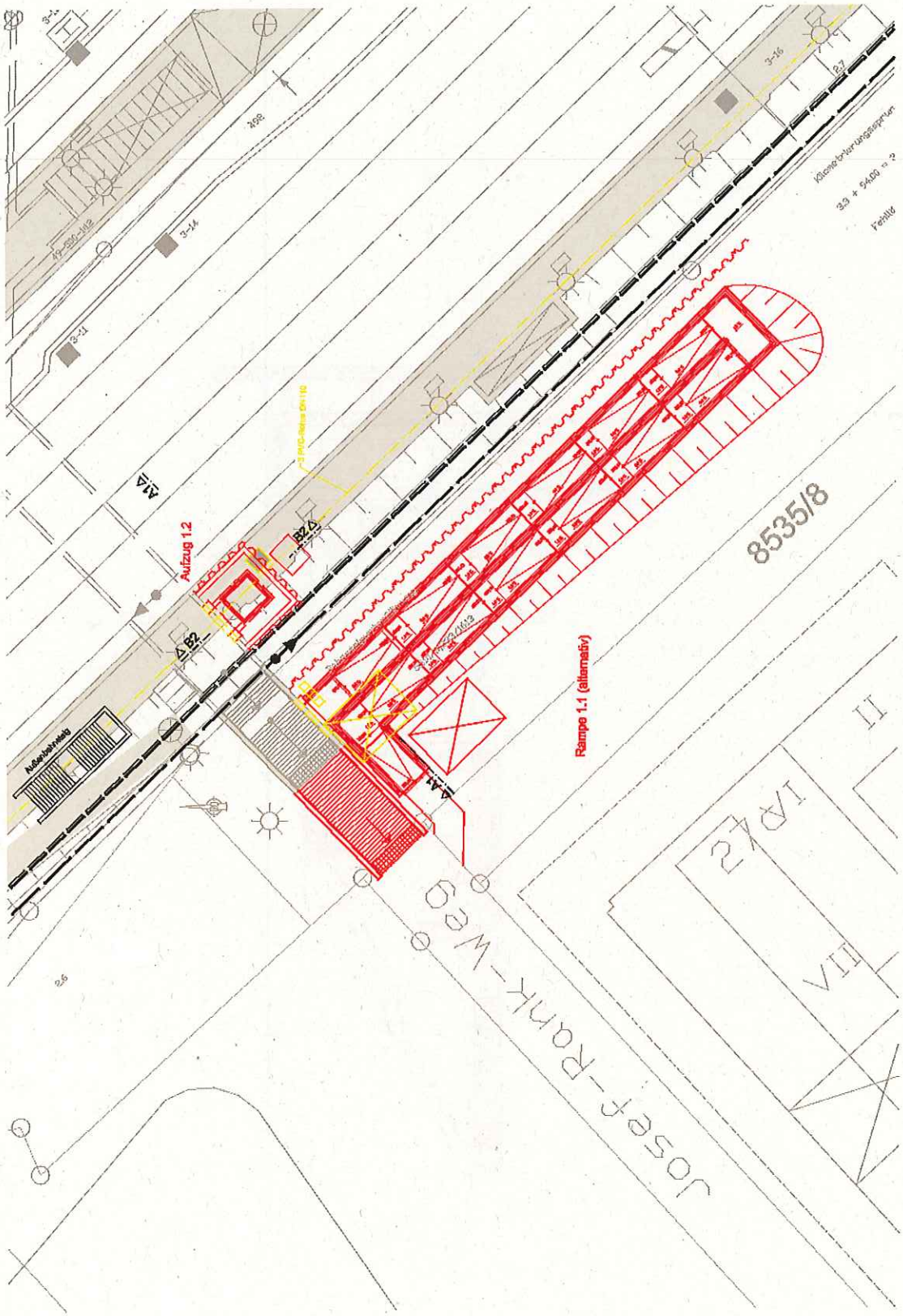

Außenbahnsteig DB
B2
B2
B1
B1
Aufzug 1.1

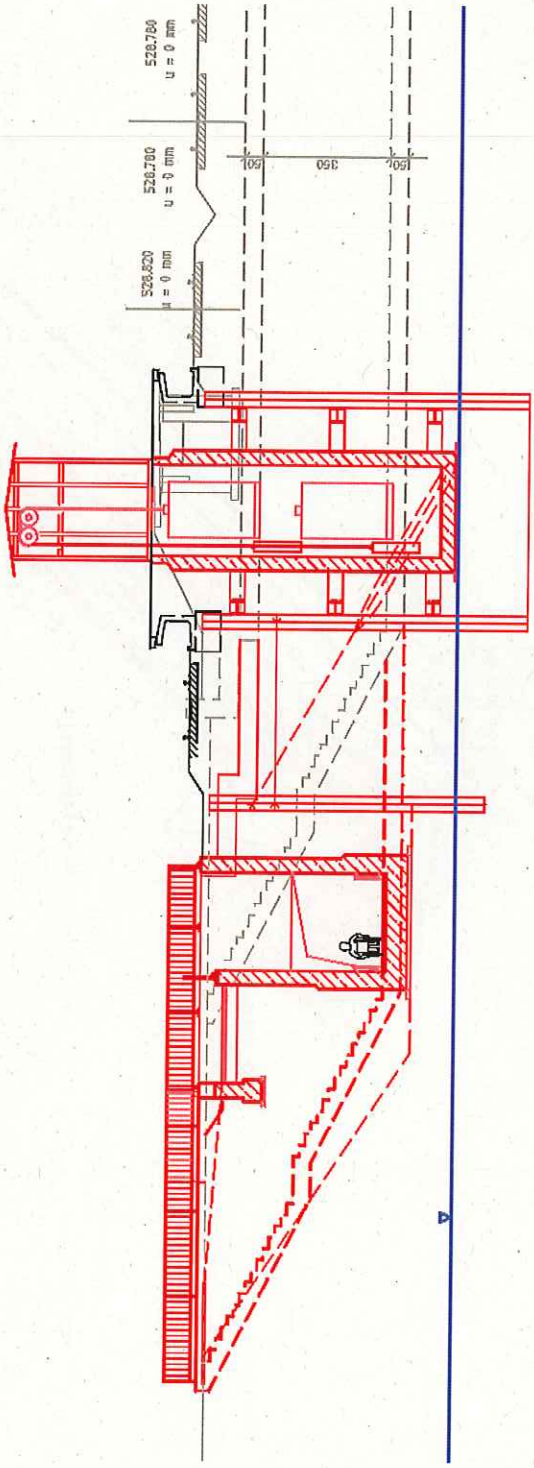
Aufzug 1.1
Sperrengeschoss - Josef-Rank-Weg



3.2. Rampe 1.1

Anstelle des Aufzuges 1.1 kann als Verbindung zwischen der Oberfläche am Josef-Rank-Weg und dem U-Bahn-Sperrengeschoss alternativ auch eine Rampe (nachfolgend als Rampe 1.1 bezeichnet) errichtet werden. Sie führt von der Ebene des Sperrengeschosses aus zunächst in südöstliche Richtung, wird danach um 180° gewendelt und führt in nordwestliche Richtung zum Josef-Rank-Weg zurück. Dort knickt die Rampe dann nach Südwesten in eine kurze parallel zur Festtreppe geführte Lage ab. Als Zugang zum oberen Rampenantritt ist ein neuer kurzer Verbindungsweg vom bestehenden Josef-Rank-Weg aus herzustellen. Da in diesem Bereich derzeit eine Fahrradabstellanlage angeordnet ist, muss diese beseitigt und in nach Südosten versetzter Lage neu errichtet werden. Auch diese Rampe kommt auf dem städtischen Grundstück Fl. Nr. 8539, Gemarkung Sektion V zu liegen. Gegenüber der Errichtung des Aufzuges 1.1 werden für die alternative Rampe 1.1 geringfügig höhere Baukosten von ca. 1,1 Mio € netto geschätzt. Demgegenüber werden die Betriebskosten für die Rampe geringer ausfallen, da lediglich bei entsprechenden Witterungsverhältnissen eine Beheizung zur Schnee- und Eisfreihaltung oder andere geeignete Winterdienstmaßnahmen erforderlich werden. Zudem ist für die Rampe wegen des Fehlens mechanisch bewegter Komponenten eine gegenüber einem Aufzug höhere Anlagenverfügbarkeit zu erwarten. Nicht in den genannten Kosten enthalten sind Ablösekosten an den Betreiber (denkbare Betreiber sind Deutsche Bahn AG oder Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr) für den Betrieb und Unterhalt dieser Rampe bzw. ihre Wiederherstellung nach Ablauf der Nutzungsdauer. Für diese Rampenanlage käme als Betreiber jedoch ggf. auch das Baureferat in Betracht. Kosten für Grundstücksinanspruchnahmen fallen – wie bereits erläutert – nicht an.


Aufzug 1.2
Rampe 1.1 (alternativ)
8535/8
Josef-Rank-Weg
Ausgleichsfläche

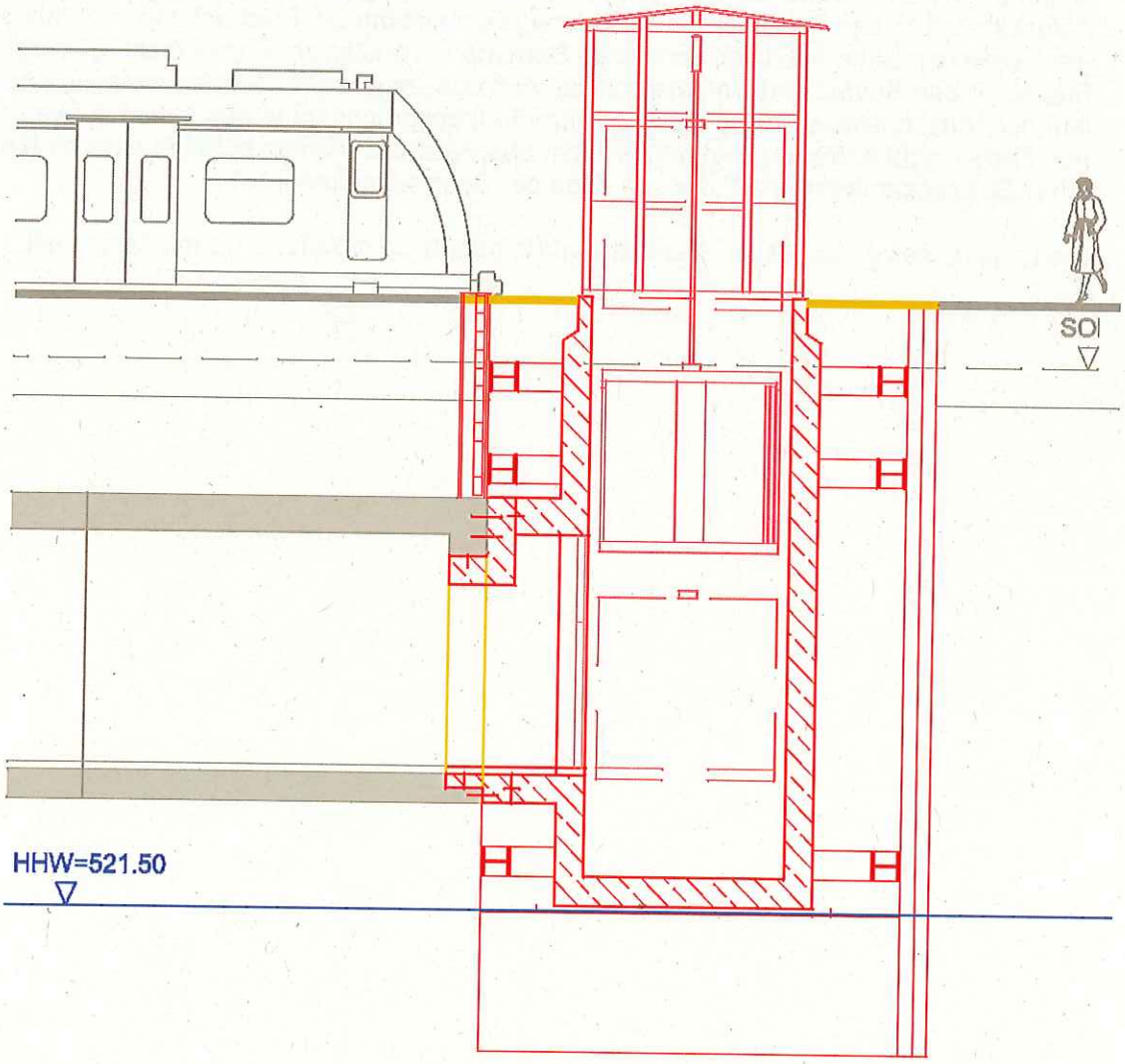

528.820
u = 0 mm
528.780
u = 0 mm
528.780
u = 0 mm
150
360
150

4. Barrierefreie Erschließung des S-Bahnsteiges Gleis 11 im Planfall „Sendlinger Spange" – Aufzug 1.2

Wie bereits erläutert, besteht derzeit zum Seitenbahnsteig des Gleises 11 (S 20 Richtung Höllriegelskreuth) eine barrierefreie Erschließung mittels einer Rampe. Im Planfall „Sendlinger Spange" wird südlich dieses Bahnsteiges ein weiteres Gleis hinzugebaut, so dass dann ein Mittelbahnsteig für das derzeitige Gleis 11 und das neue Gleis entsteht und die bestehende barrierefreie Erschließung durch die Rampe wegfällt. Hierfür kann – analog wie der Aufzug 1.1 – ein Aufzug 1.2 an das an das Bestandsbauwerk des bestehenden U-Bahn-Sperrengeschosses bzw. den Verbindungsgang angebaut werden. Dieser Aufzug führt dann von der Ebene des Sperrengeschosses auf die Ebene des künftigen Mittelbahnsteiges der „Sendlinger Spange". Der Aufzug kommt auf Flächen der Deutschen Bahn AG zu liegen. Für diesen Aufzug werden – im Hinblick auf erforderliche Anpassungsmaßnahmen an der Oberleitung der Deutschen Bahn AG – Aufwendungen von ca. 1,3 Mio € netto geschätzt. Nicht darin enthalten sind Ablösekosten an den Betreiber (da diese Anlage unmittelbar der Erschließung von Bahnsteigen der Deutschen Bahn AG dient, kommt als Betreiberin voraussichtlich nur diese Gesellschaft in Frage) für den Betrieb und Unterhalt dieses Aufzuges bzw. seine Wiederherstellung nach Ablauf der Nutzungsdauer sowie ggf. auch für die Inanspruchnahme des Grundstückes der DB AG. Ferner nicht enthalten sind derzeit nicht abschätzbare etwaige bahnbetriebliche Mehrkosten (z.B. Langsamfahrstellen usw.) im Zuge der Baumaßnahmen.

Die Lage dieses Aufzuges im Grundriss wurde bereits beim Aufzug 1.1 mit dargestellt.

Aufzug 1.2
Sperrengeschoss - Sendlinger Spange

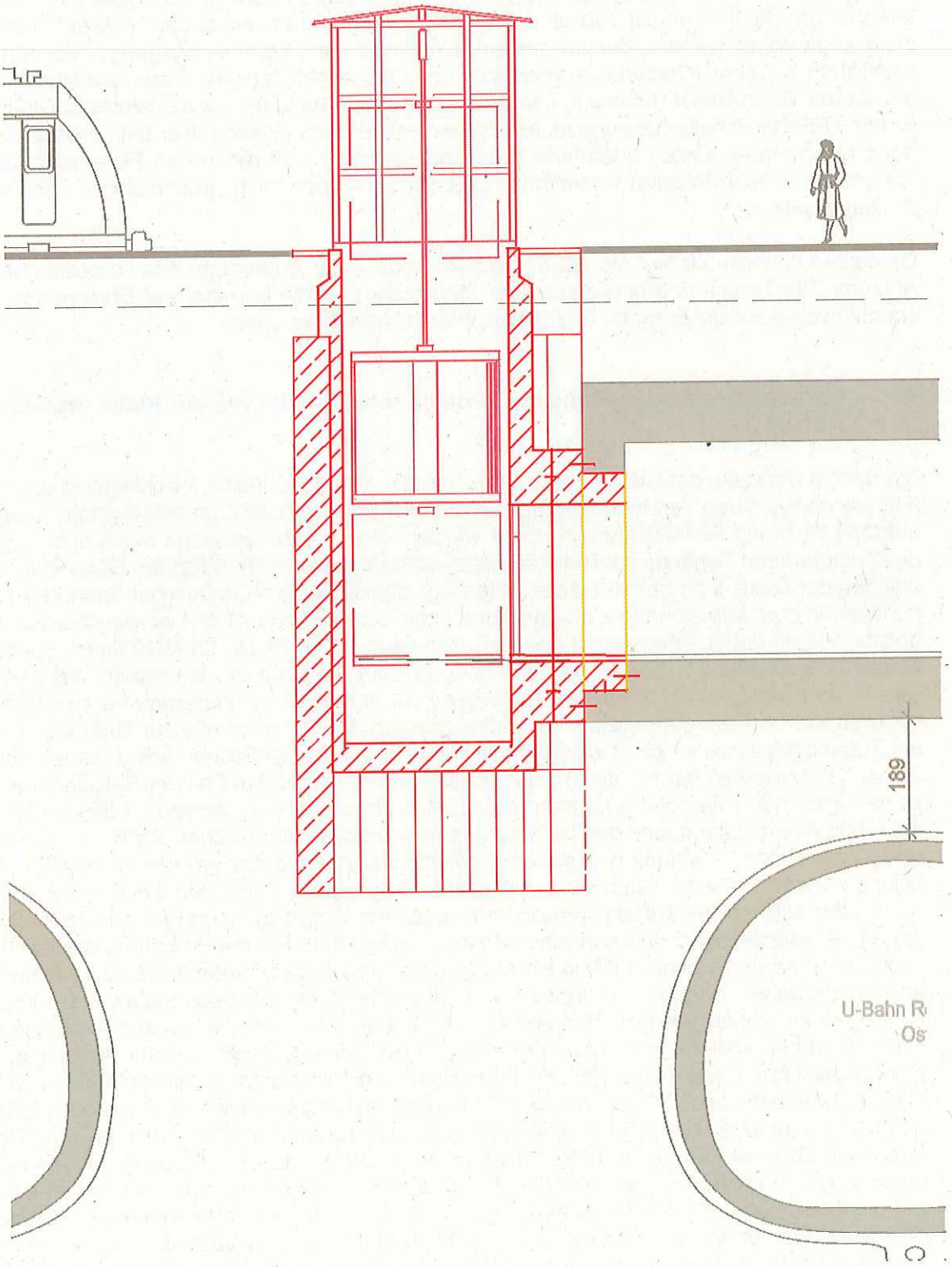


5. Barrierefreie Erschließung des S-Bahnsteiges Gleise 1 und 2 (S 7) – Aufzug 2

Der bestehende Mittelbahnsteig der S-Bahn-Anlage der Deutschen Bahn AG wird vom U-Bahn-Sperrengeschoss aus durch eine in südöstlicher Richtung orientierte Festtreppenanlage erschlossen. Gegenüberliegend, also nordwestlich des bestehenden Sperrengeschosses, kann an dieses Bauwerk ein Aufzug (nachfolgend als Aufzug 2 bezeichnet) angebaut werden, der die Ebene des U-Bahn-Sperrengeschosses mit dem bestehenden S-Bahnsteig verbindet. Dieser Aufzug kommt auf dem Betriebsgelände der Deutschen Bahn AG zu liegen. Hierfür werden Kosten von ca. 1,1 Mio € netto geschätzt. Nicht darin enthalten sind Ablösekosten an den Betreiber (da diese Anlage unmittelbar der Erschließung von Bahnsteigen der Deutschen Bahn AG dient, kommt als Betreiberin voraussichtlich nur diese Gesellschaft in Frage) für den Betrieb und Unterhalt dieses Aufzuges bzw. seine Wiederherstellung nach Ablauf der Nutzungsdauer sowie ggf. auch für die Inanspruchnahme des Grundstückes der DB AG. Ferner nicht enthalten sind derzeit nicht abschätzbare etwaige bahnbetriebliche Mehrkosten (z.B. Langsamfahrstellen usw.) im Zuge der Baumaßnahmen.


D
D

Aufzug 2
Mittelbahnsteig S-Bahn



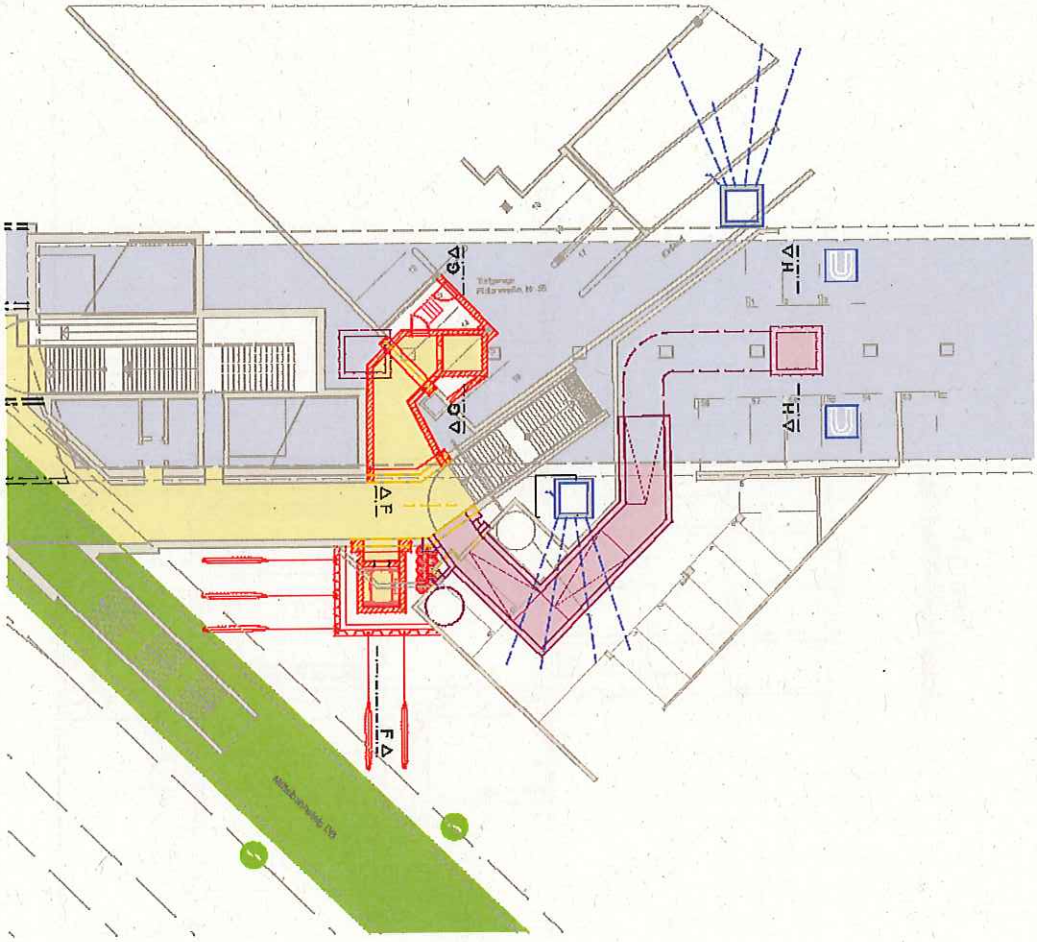
6. Barrierefreie Erschließung eines zusätzlichen S-Bahnsteiges für den Fall der Realisierung des S-Bahn-Südringes

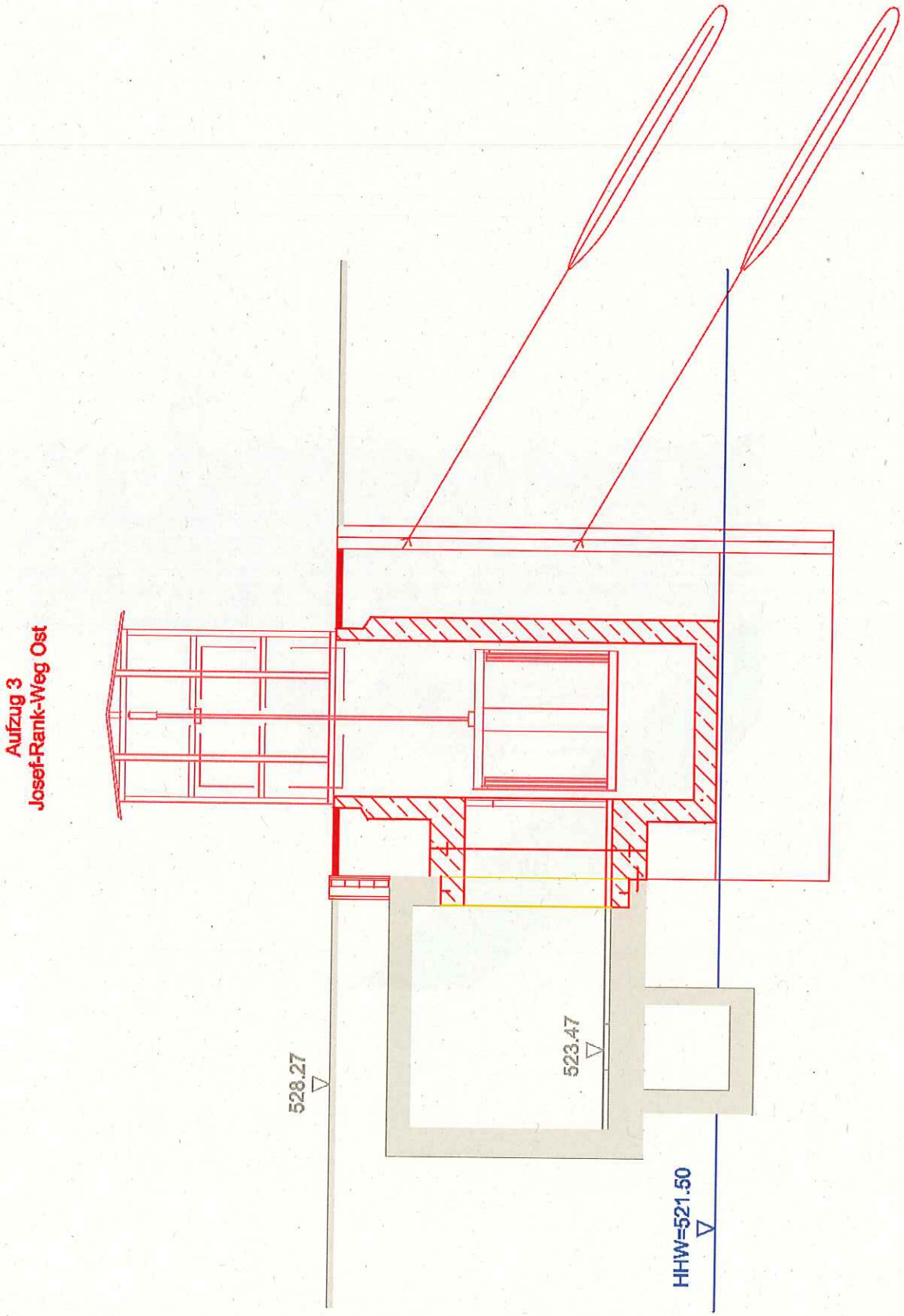
Für den Fall der Realisierung des S-Bahn-Südringes würde nach den hier bekannten Planunterlagen der DB unmittelbar südlich des bestehenden S-Bahnsteiges ein weiterer Mittelbahnsteig angeordnet werden, der an seinem Westende vom Verbindungsgang zwischen dem westlichen U-Bahn-Schalterhallengeschoss und dem Josef-Rank-Weg aus erschlossen werden würde. Auch dieser Bahnsteig könnte in Form eines Aufzuges auf der Westseite des westlichen U-Bahn-Schalterhallengeschosses barrierefrei erschlossen werden. Hierbei würde dann nur die nach Osten orientierte Festtreppe errichtet und die in den Planungen der DB vorgesehene nach Westen orientierte zusätzliche Treppenanlage durch den vorgenannten Aufzug ersetzt.

Da diese Lösung – bis auf die südwestlichere Lage – der Anordnung des vorbeschriebenen Aufzugs 2 technisch und hinsichtlich der Mehrkosten für die barrierefreie Erschließung entspricht, wurde auf die Beigabe detaillierter Planbeilagen verzichtet.

7. Barrierefreie Erschließung der U-Bahn-Schalterhalle von der Ridlerstraße aus – Aufzug 3

Auf der Nordostseite der DB-Anlagen kann ein Aufzug zur Oberfläche (nachfolgend als Aufzug 3 bezeichnet) an den Verbindungsgang der U-Bahn-Schalterhalle zum bestehenden Treppenaufgang Richtung Ridlerstraße angebaut werden. Diese Aufzugsanlage muss dabei südlich des bestehenden Zugangs zur Ridlerstraße zwischen diesem unterirdischen Gang, den Gleisanlagen der Deutschen Bahn und der Tiefgarage des Anwesens Garmischer Straße 2 - 12 auf der kleinen dort verbleibenden, derzeit nicht unterbauten Fläche situiert werden. Die Aufzugsanlage kommt dabei teilweise auf dem privaten Grundstück Fl. Nr. 8398/10 Gem. Sektion V, Garmischer Straße 2 - 12 gerade, teilweise auf dem Gelände der Deutschen Bahn AG zu liegen. Vom oberen Austritt dieses Aufzuges zum bestehenden Zugangsweg zwischen der Ridlerstraße und der nordwestlichen Festtreppe von der Schalterhalle zur Oberfläche muss ein Zugangsweg neu errichtet werden, der auf diesem privaten Grundstück zu liegen kommt. Je nach Einzelheiten der mit der Grundstückseigentümerin für den Fall der Realisierung noch zu verhandelnden Wegeführung kann es dabei auch erforderlich werden, in diesem Zusammenhang einen Notausgang der Tiefgarage des Anwesens Garmischer Straße 2 zu verlegen oder Anpassungsmaßnahmen an der gärtnerischen Gestaltung des Grundstückes (z.B. Baumfällungen) vorzunehmen. Auch am bestehenden Zugangsweg zwischen der Ridlerstraße und der nordwestlichen Festtreppe werden voraussichtlich Anpassungsmaßnahmen zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit erforderlich werden. Für die Errichtung dieses Aufzuges werden Kosten von ca. 1,0 Mio € netto geschätzt. Nicht darin enthalten sind Ablösekosten an den Betreiber (denkbare Betreiber sind Deutsche Bahn AG oder Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr) für den Betrieb und Unterhalt dieses Aufzuges bzw. seine Wiederherstellung nach Ablauf der Nutzungsdauer sowie ggf. auch für die Inanspruchnahme des Grundstückes der DB AG. Ferner nicht enthalten sind derzeit nicht abschätzbare etwaige bahnbetriebliche Mehrkosten (z.B. Langsamfahrstellen usw.) im Zuge der Baumaßnahmen. Darüber hinaus nicht enthalten sind die im Einzelnen noch mit dem privaten Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 8398/10 Gem. Sektion V zu verhandelnden Anpassungsmaßnahmen und Entschädigungen. Da dieses Grundstück zwar bauzeitlich in Anspruch genommen werden muss, die erforderlichen Anpassungen und Inanspruchnahmen des Grundstückes auf Dauer jedoch die Nutzbarkeit der dortigen Anlagen nur unwesentlich beeinträchtigen, erscheint der für diese Aufzugsanlage erforderliche Eingriff in privates Eigentum grundsätzlich verhandelbar.


G
G
F
F
H
H


Aufzug 3
Josef-Rank-Weg Ost
528.27
523.47
HHW=521.50

8. Barrierefreie Erschließung des U-Bahnsteiges von der U-Bahn-Schalterhalle aus – Aufzüge 4.1, 4.2 und 4.3

Als außerordentlich problematisch stellt sich die barrierefreie Verbindung des U-Bahn-Sperrengeschosses mit der Bahnsteigebene der U-Bahn dar. Hierfür wurden drei unterschiedliche Aufzugslagen (nachfolgend als Aufzüge 4.1, 4.2 und 4.3 bezeichnet) untersucht.

Die Lage dieser Aufzüge im Grundriss wurde bereits beim Aufzug 3 mit dargestellt.

8.1. Aufzug 4.1

Der Aufzug 4.1 stellt die einzige mögliche Lage einer Aufzugsverbindung zwischen U-Bahnsteig und U-Bahn-Schalterhalle dar, bei der eine durchgängige Führung bis an die Oberfläche grundsätzlich denkbar erscheint (hierbei wäre dann der vorbeschriebene Aufzug 3 entbehrlich). Eine Weiterverfolgung dieser Lage des Aufzuges ist jedoch aus mehreren Gründen nicht zielführend:

- Der Aufzug 4.1 greift mit seiner nordöstlichen Ecke bauzeitlich, bei Führung bis zur Geländeoberfläche auch auf Dauer, in die südliche Ecke des Gebäudes Ridlerstraße 55 ein. Die Realisierung einer derartigen Aufzugsanlage ist daher bereits aus statischen Gründen problematisch.

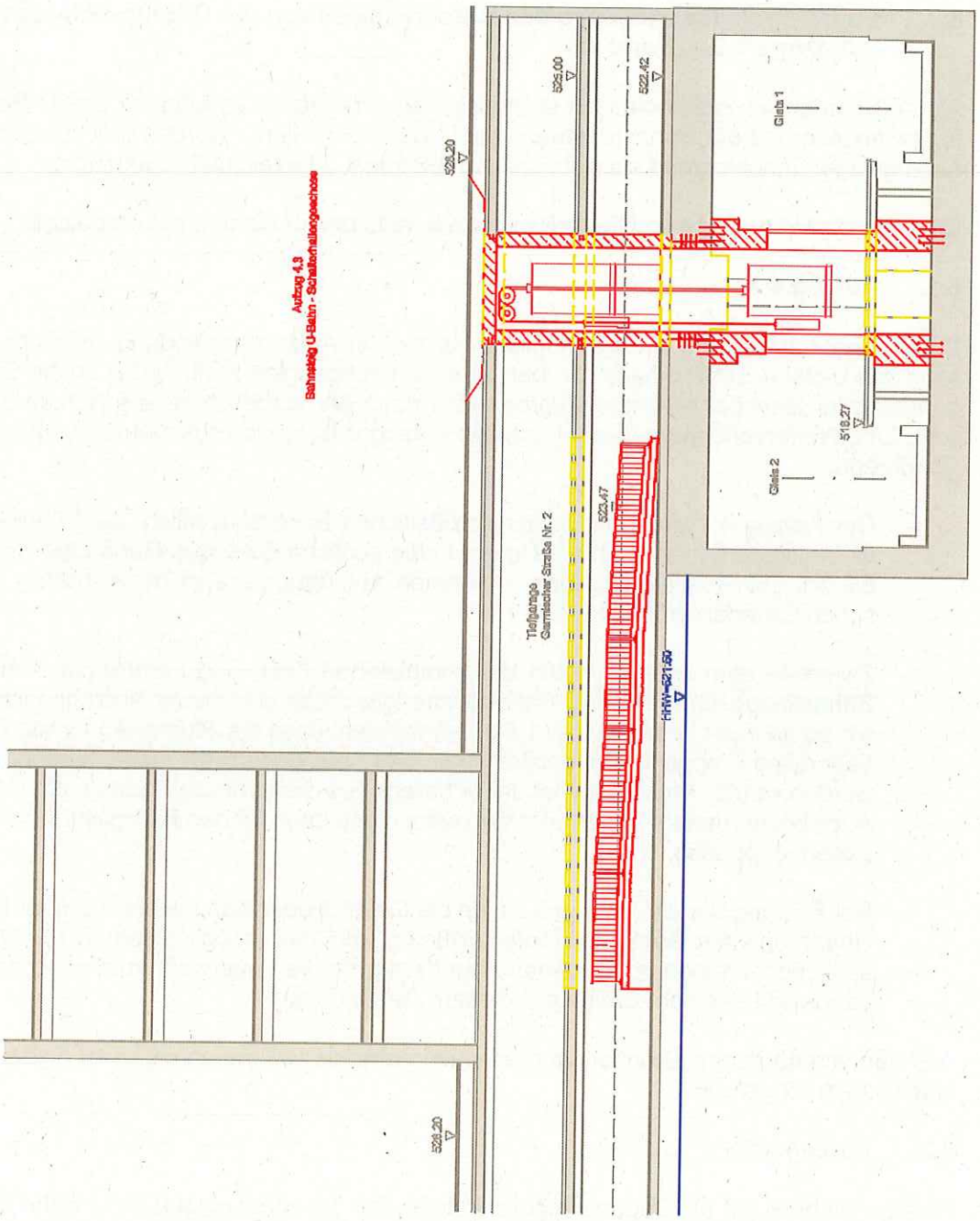
- Zwischen dem unteren Antritt der kombinierten Fest- und Fahrtreppe vom U-Bahn-Bahnsteiggeschoss zum U-Bahn-Sperrengeschoss und dieser Aufzugsanlage ist nur ein so geringer Abstand (ca. 1,5 m) vorhanden, dass der Fluchtweg für die Fahrgäste über diese Treppe im Ereignisfall durch das Aufzugsbauwerk weitestgehend versperrt werden würde. Diese Lage ist daher bereits aus Sicherheitsgründen nicht realisierbar. Auch bei normalem U-Bahn-Betrieb wäre diese Lage für den Fahrgastfluss verkehrlich extrem ungünstig.

- Bei Führung dieses Aufzuges bis an die Geländeoberfläche würde darüber hinaus die Umfahrung des Gebäudes Ridlerstraße 55 nicht mehr möglich sein. Diese Umfahrung stellt jedoch einen notwendigen Angriffsweg für die Feuerwehr zum rückwärtigen Gebäudeteil bei einem Ereignis in diesem Gebäude dar.

Aus den vorerläuterten Gründen wurden weitergehende Untersuchungen zu dieser Aufzugslage nicht durchgeführt.

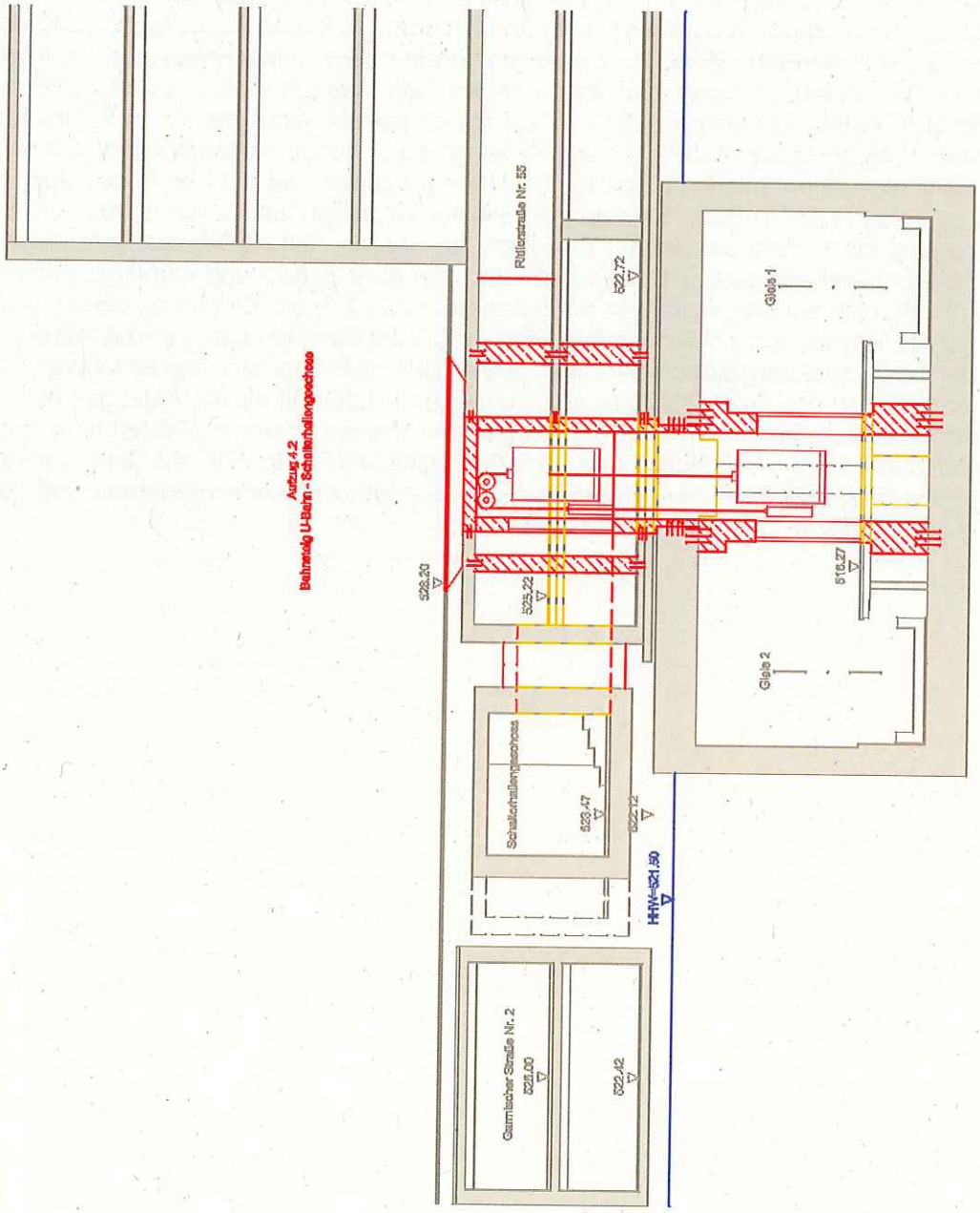
8.2. Aufzug 4.3

Eine im Hinblick auf die Zugangsmöglichkeit zu den Treppenanlagen im U-Bahn-Bahnsteiggeschoss verkehrlich ideale Lage dieses Aufzuges wäre mit einem größeren Abstand (ca. 31 m) vom unteren Treppenantritt der kombinierten Fest- und Fahrtreppe vom Bahnsteiggeschoss zum Schalterhallengeschoss in Gestalt des Aufzuges 4.3 denkbar. In diesem Bereich ist jedoch das U-Bahn-Bahnsteiggeschoss mit der Tiefgaragenanlage der Anwesen Garmischer Straße 2 mit 12 gerade überbaut. Das Aufzugsbauwerk würde deshalb in die zweigeschossige Tiefgarage dieser Anwesen eingreifen. Um vom oberen Halt dieses Aufzuges auf die Ebene des Schalterhallengeschosses zu gelangen, wäre eine Rampenanlage erforderlich, die jedoch in dieser Tiefgarage solchermaßen angeordnet werden müsste, dass sie einen Rückbau der Fahrrampe zwischen erstem und zweitem Tiefgaragengeschoss erfordern würde. Damit wäre nahezu die gesamte Tiefgarage dieser Anwesen nicht mehr nutzbar. Ein derartiger Eingriff in Privateigentum erscheint keinesfalls durchsetzbar, so dass diese Aufzugslage ebenfalls nicht weiter verfolgt werden konnte.


Auftrag 4.3
Bahnsteig U-Bahn - Schalldämmungsschicht
526,20
525,00
522,42
Gleis 1
Gleis 2
518,27
522,47
Tiefgarage
Garmischer Straße Nr. 2
HHW=521,50
526,20

8.3. Aufzug 4.2

Als einzig möglich Lage wurde aufgrund der vorerwähnten Untersuchungen eine Situierung des Aufzuges zwischen der ersten und zweiten westlichen Mittelstütze des U-Bahn-Bahnsteiggeschosses in der Nähe der kombinierten Treppenanlage vom Bahnsteiggeschoss ins Sperrengeschoss (nachfolgend als Aufzug 4.2 bezeichnet) ermittelt. Diese Lage des Aufzuges erscheint im Hinblick auf die Fluchtmöglichkeit über diese Treppenanlage im Ereignisfall (Abstand zum unteren Treppenantritt der kombinierten Fest- und Fahrtreppenanlage ca. 8 m) gerade noch vertretbar. Diese Aufzugsanlage greift jedoch in die Tiefgarage des Anwesens Ridlerstraße 55 ein. In dieser zweigeschossigen Tiefgarage müssen in beiden Geschossen bauzeitlich jeweils mindestens fünf und auf Dauer jeweils mindestens drei Stellplätze entfallen. Nachteilig bei dieser Aufzugsanlage ist ferner, dass wegen der vorhandenen, zum Betrieb der Tiefgarage erforderlichen Einbauten im Untergrund bzw. der auf Ebene des Sperrengeschosses befindlichen U-Bahn-Betriebsanlagen nur ein relativ unübersichtlicher und verwinkelter Zugang als Verbindungstunnel zwischen der oberen Haltestelle dieses Aufzuges und dem Sperrengeschoss geschaffen werden kann, der eine Begegnung von Rollstuhlfahrern in diesem Bereich nur eingeschränkt ermöglichen würde. Für die Errichtung dieser Aufzugsanlage werden Kosten von 2,1 Mio € netto geschätzt. Nicht darin enthalten sind Ablösekosten an den Betreiber (denkbare Betreiber sind Deutsche Bahn AG oder Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr) für den Betrieb und Unterhalt dieses Aufzuges bzw. seine Wiederherstellung nach Ablauf der Nutzungsdauer. Ferner in diesen Kosten nicht enthalten sind Entschädigungen des Eigentümers des Grundstückes Fl. Nr. 8398/42 Gem. Sektion V, Ridlerstraße 55 für die Inanspruchnahme seines Grundstückes samt Tiefgarage und den bauzeitlichen und dauernden Entfall von Stellplätzen.


Rüttlerstraße Nr. 55
522,72
Gleis 1
Gleis 2
Aufzug 4.2
Bahnsteig U-Bahn - Schallschutzgeschoss
522,20
525,22
518,27
Schallschutzgeschoss
523,47
522,72
HHW=521,50
Garmischer Straße Nr. 2
528,00
522,42

9. Ergebnis der Machbarkeitsstudie

Der U- und S-Bahnhof Heimeranplatz verfügt am jeweiligen Ostkopf bereits über eine barrierefreie Erschließung. Eingriffe in privates Eigentum können daher nur im Verhandlungswege mit dem betroffenen Eigentümer durchgesetzt werden. Die Eigentümerin des Anwesens Ridlerstraße 55 hat diesem Eingriff zur Errichtung des Aufzuges 4.2 jedoch nicht zugestimmt. Damit ist eine barrierefreie Erschließung des Bahnsteigs des U-Bahnhofes Heimeranplatz vom Josef-Rank-Weg und der Ridlerstraße aus nicht möglich.

Anlage 2

Tectareal Property Management GmbH
Region Süd Lutzstraße 2, 80687 München

Landeshauptstadt München
Baureferat
Hauptabteilung Ingenieurbau
Friedenstr. 40
81660 München

089/233 61545

tectareal

Tectareal Property Management G
Region Süd
Lutzstraße 2
80687 München
Tel.: 089/1250310-35

Namens und im Auftrag der Patron Ridlerstraße S.à.r.l.
Objekt: Ridlerstraße 55 in 80339 München
Anfrage zur barrierefreien Erschließung

Sehr geehrte Damen und Herren,

leider können wir Ihnen keine positive Rückmeldung zu Ihrer Mail vom 04.03.2016 von Frau [redacted] bezüglich der barrierefreien Erschließung des U-Bahnhofs Heimeranplatz vom Josef-Rank-Weg aus geben. Die Eigentümerin der Ridlerstraße 55 stimmt keinem Eingriff in die Tiefgarage des genannten Grundstücks zu.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Tectareal Property Management GmbH
Region Süd

[redacted] [redacted]

Anlage 3

SPD-Fraktion **Die Grünen/RL-Fraktion** **CSU-Fraktion** **FDP-Fraktion**

Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus

27.07.2012

Antrag Nr.: 3559
Barrierefreier Ausbau der U-Bahnstation Heimeranplatz

Der Stadtrat möge beschließen:
Die Verwaltung prüft mit der MVG eine Lösung für den barrierefreien Ausbau der U-Bahnstation Heimeranplatz zu den Arbeitsplätzen an der Hansa- und Dillwächterstraße. Hierbei sollen in einem ersten Schritt die bestehenden Fahr- oder Rolltreppen Richtung Josef-Rank-Weg zwischen der U-Bahnstation und dem Zwischengeschoss erneuert werden, sodass sie von beiden Richtungen angefordert werden können. Zusätzlich werden solche Fahr- oder Rolltreppen (für beide Richtungen) am Ausgang zum Josef-Rank-Weg und auf der anderen Seite zur Ridlerstraße aus dem Zwischengeschoss errichtet.
In einem zweiten Schritt bedarf es eines weiteren barrierfreien Zugangs zwischen U- und S-Bahn im Bereich des Josef-Rank-Wegs.

Begründung:
Im Einzugsbereich der U-Bahn Heimeranplatz, Ausgang Josef-Rank-Weg, befinden sich rund 6.000 Arbeitsplätze (ADAC, Fraunhofer Gesellschaft, Obermeier, Hofpfisterei, Polizei) und soziale Einrichtungen wie Kindertagesstätte und Sozialbürgerhaus. Allein der ADAC beschäftigt 150 Schwerbehinderte. Ein vollständiger barrierefreier Ausbau der U-Bahnstation ist daher dringend geboten. Umwegfahrten von mehr als 500 Meter zu Fuß oder mit einem Bus, der allerdings für Rollstuhlfahrer nur alle 30 Minuten (Niederflurbus) genutzt werden kann, sind nicht akzeptabel. Der vorgeschlagene erste Schritt dürfte keine unvertretbaren Kosten verursachen. Ein weiterer barrierefreier Ausbau sollte auch im Hinblick auf die zu errichtende Sendlinger Spange vorangetrieben werden.

Gez.	Gez.	Gez.	Gez.
Alexander Reissl Fraktionsvorsitzender	Sabine Nallinger Stadtratsmitglied	Otto Seidl Stadtratsmitglied	Dr. Michael Mattar Fraktionsvorsitzender

Anlage 4

Bezirksausschuss 7
Sendling-Westpark

München, den 13.03.2012

Antrag Nr. 3764

Barrierefreier Zugang zum U- / S- Bahnhof Heimeranplatz / Josef-Rank-Weg

Der offensichtlich nur teilweise geglückte, behindertengerechte Umbau des U- / S-Bahnhofes am Heimeranplatz muss dringend nachgebessert werden.

Der Bezirksausschuss 7 Sendling-Westpark fordert deshalb DB, MVG und das Baureferat der Stadt München auf, sich mit der Bürgerinitiative "Barrierefreier Zugang Josef-Rank-Weg zum U- / S-Bahnhof Heimeranplatz" und dem BA 7 baldmöglichst zusammen zu setzen, um auch einen direkten barrierefreien Zugang von und zur Hansastraße (über den Josef-Rank-Weg) zu realisieren.

Begründung:

Ein behindertengerechter Ein- und Ausgang zum Gewerbe- und Wohngebiet in der Hansastr. (ADAC, Fraunhofer, Obermeyer, diverse Polizeidienststellen sowie mehrere Kinderkrippen und das Sozialbürgerhaus) fehlt.

Der Zugang vom Josef-Rank-Weg und die Umsteigebeziehung zwischen U- und S-Bahn und umgekehrt wird heute täglich von rund 6.000 Personen benutzt; davon viele Behinderte, die in den Betrieben arbeiten. Diese Entwicklung wurde in den 80er Jahren, als der U-Bahnhof gebaut wurde, leider nicht berücksichtigt. Ein rund 400 bis 500 m langer Umweg über die Garmischer Straße, den Mittleren Ring zur Hansastr. ist für Schwerbehinderte und Rollstuhlfahrer, Mütter mit Kleinkindern, aber auch für ältere Personen mit Gehwagen, nicht zumutbar. Deshalb ist unverzüglich mit der Planung und Realisierung eines barrierefreien Zugangs vom Josef-Rank-Weg zu U- und S-Bahn zu beginnen.

Antrag behandelt in der Sitzung des Bezirksausschusses am 13.03.2012
~~Entscheidungssammlung vom~~
einstimmig / ~~mit Mehrheit~~ beschlossen / ~~abgelehnt~~
Bezirksausschuß
Bezirksausschuss 7 Sendling - Westpark
16. MRZ. 2012
Nichtzutreffendes streichen!