



I. An die
CSU-Stadtratsfraktion

Rathaus

Datum
25.03.2019

Barrierefreiheit an U-Bahnhöfen – Gelbe Rampen verbessern?

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO

Anfrage Nr. 14-20 / F 01389 von Herrn BM Manuel Pretzl, Herrn StR Richard Quaas, Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Dr. Reinhold Babor, Frau StRin Anja Burkhardt vom 24.01.2019, eingegangen am 24.01.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ihrer Anfrage vom 24.01.2019 führten Sie als Begründung aus:

„2014 wurde die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) vom Stadtrat damit beauftragt als Pilotprojekt gelbe Rampen an den U-Bahnhöfen Scheidplatz, Hauptbahnhof und Sendlinger Tor zu errichten. Die Rampen überbrücken den Höhenunterschied zwischen den U-Bahnen und dem Bahnsteig und erleichtern so Rollstuhlfahrern den Einstieg in die Wagons. Da dieses Pilotprojekt auf positive Resonanz gestoßen ist, hat der Stadtrat den Auftrag an die MVG auf insgesamt 51 U-Bahnhöfe erweitert.

Immer wieder berichten allerdings Rollstuhlfahrer, dass die Rampen in der jetzigen Form nicht für alle Rollstuhlmodelle praktikabel sind. Elektro-Rollstühle mit kleinen Rädern würden etwa in der zwölf bis 15 Zentimeter breiten Lücke zwischen der Rampe und der U-Bahn hängen bleiben. Diese Lücke sei auch für klassische Rollstühle schlicht zu breit. Außerdem sei es aufgrund der Neigung der Rampe schwierig, die Vorderräder des Rollstuhls anzuheben.“

Zu den im Einzelnen gestellten Fragen kann ich Ihnen Folgendes mitteilen:

Frage 1:

Wie weit sind die Ausbaumaßnahmen an den 51 U-Bahnhöfen fortgeschritten?

Antwort der SWM/MVG:

„Nach erfolgreichem Abschluss des Pilotprojektes wurde die Umsetzung an allen betroffenen U-Bahnhöfen am 16.01.2018 durch den Stadtrat und unter Zustimmung des Behindertenbeirates beschlossen. Auch die Finanzierung des Projekts wurde sichergestellt.

Im Rahmen dieses Projektes sollen nun alle Bahnsteige der alten Bauweise (51 Bahnhöfe), deren Bahnsteighöhe 100 cm über Schienenoberkante ausgeführt wurde, mit den partiellen Erhöhungen ausgerüstet werden. Die übrigen Bahnhöfe sind bereits mit einer Bahnsteighöhe von 105 cm über Schienenoberkante entsprechend der Norm barrierefrei ausgeführt.

Aktuell befindet sich das Projekt in den letzten Zügen der Ausführungsplanung und ein Genehmigungsantrag nach § 60 BOStrab wurde bei der technischen Aufsichtsbehörde der Regierung von Oberbayern (TAB) eingereicht.

Unter der Annahme eines positiven Genehmigungsbescheides soll die sukzessive Umsetzung nach derzeitigem Stand ab September 2019 erfolgen. Dabei werden zentrale Bahnhöfe und Bahnhöfe mit erhöhtem Bedarf priorisiert.“

Frage 2 und Frage 3:

Sind die Rampen für alle Rollstuhlarten praktikabel?

Wurden bei der Konzipierung der Rampen auch Elektro-Rollstühle bedacht?

Antwort der SWM/MVG:

„Nach Abschluss des Pilotvorhabens hat der Behindertenbeirat Verbesserungsvorschläge formuliert, die nun in die Ausführungsplanung für die Gesamtumsetzung eingeflossen sind. Somit werden die partiellen Bahnsteigerhöhungen auch für Elektro-Rollstühle bestmöglich praktikabel ausgelegt. Gleichwohl wird es eine Lücke zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug geben, die in der folgenden Fragestellung (Frage 4) behandelt wird.“

Frage 4:

Wie kann man breite Lücken zwischen den Rampen und den U-Bahnwagons überbrücken?

Antwort der SWM/MVG:

„Bei der Auslegung der partiellen Bahnsteigerhöhungen ergibt sich ein Konflikt zwischen den verschiedenen Vorschriften hinsichtlich des horizontalen Abstandes zwischen dem Fahrzeug und der Bahnsteigkante. So schreibt die DIN 18040-3:2014-12 einen maximalen horizontalen Abstand von 5 cm vor. Dem gegenüber steht die Trassierungsrichtlinie, die seit 1987 einen minimalen Abstand von 9 cm fordert. Diese beiden Forderungen sind nicht miteinander vereinbar. Für die Planung und Umsetzung von Projekten im Münchner U-Bahnnetz steht das Schutzziel aus der Trassierungsrichtlinie über der DIN. Infolgedessen ist die Einhaltung eines minimalen Abstandes von 9 cm zwingend. Die Anforderungen aus der DIN 18040-3 können demzufolge hinsichtlich des horizontalen Abstandes nicht eingehalten werden.

Aktuell wird dieses Thema SWM-intern diskutiert und im nächsten Schritt mit der TAB abgestimmt. Dabei werden fahrzeuggebundene und nicht fahrzeuggebundene Lösungen untersucht.

Einheitliche, fahrzeuggebundene Lösungen sind aufgrund der verschiedenen Fahrzeugtypen in der Münchner U-Bahn aufwendiger zu realisieren. Eine Analyse der möglichen Varianten muss noch vorgenommen werden.

Als nicht fahrzeuggebundene Lösung kommt eventuell das System der Hamburger Hochbahn AG in Betracht. Dort wird aktuell ein bahnsteiggebundenes Produkt zur Überbrückung der Lücke zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante getestet. Dieser sogenannte Gap-Filler besteht aus vertikal angeordneten Gummilamellen und ist somit betretbar bzw. mit Rollstühlen befahrbar. Die Lamellen werden senkrecht zum Bahnsteig angebracht und erlauben Bewegungen in horizontaler Richtung. Zugbewegungen können somit aufgenommen werden.

Für die Umsetzung eines Pilotprojektes sind zunächst noch weitere Berechnungen, Tests, Dokumentationen und letztlich ein Genehmigungsverfahren erforderlich.

Falls sich dieses System grundsätzlich bewährt, können einzelne Bahnhöfe mit erhöhtem Bedarf mit diesen Gap-Fillern ausgestattet werden. Langfristig wird seitens SWM allerdings eine fahrzeuggebundene Lösung präferiert.“

Ich hoffe, dass ich Ihre Fragen hiermit zufriedenstellend beantworten konnte.

Mit freundlichen Grüßen

II. Abdruck von I.

an das Direktorium-HA II/V 1 (Az. D-HA II/V1 8512.4-3-0041)
an RS/BW
per Mail an anlagen.ru@muenchen.de

per Hauspost
an die Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität

jeweils z.K.

III. z.A. FB 5

Netzlaufwerke/raw-ablage/FB5/SWM/3 Gremien/1 Stadt/1 Stadtrat/3 Anfragen/CSU/1389_Antw.odt

Clemens Baumgärtner