

Referat für Arbeit und Wirtschaft

CSU Fraktion im Münchner Stadtrat

## **Facharbeitskreis Mobilität**

### **Vorsitzende:**

Brigitte Neumann-Latour  
Zellerhornstr. 43, 81549 München  
Tel.: 089 / 49 25 51  
E-Mail: [latsenft@gmx.de](mailto:latsenft@gmx.de)

### **Geschäftsstelle:**

Burgstraße 4, 80331 München  
Telefon: 089 / 233 – 210 75  
Telefax: 089 / 233 – 212 66  
E-Mail:  
[behindertenbeirat.soz@muenchen.de](mailto:behindertenbeirat.soz@muenchen.de)

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Datum

20.02.2018

## **Wirklich unvermeidlich? Fragen zum tödlich verlaufenden Sturz eines Blinden an der U-Bahnstation Josefsplatz**

StR-Antrags-Nummer: 14-20 / F 01077 vom 09.01.2018

## **Position des FAK Mobilität zu den im Dezember 2017 / Januar 2018 in den Medien berichteten Gleisstürzen mit Todesfolge bzw. schwerwiegender Verletzung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der FAK Mobilität im Behindertenbeirat der LHM wurde insbesondere von der Politik aufgefordert, zu der Gesamtproblematik Stellung zu nehmen. Die folgende Bewertung wurde dem Bayerischen Blinden – und Sehbehindertenbund vorgelegt und wird vom ihm unterstützt. Die Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten, Oswald Utz, ist ebenfalls erfolgt.

Am 30.12.2017 verlor ein blinder Fahrgast am Bahnsteig der U-Bahn-Haltestelle Josefsplatz die Orientierung, stürzte ins Gleis und wurde von einer einfahrenden U-Bahn so schwer verletzt, dass er am 02.01.2018 verstarb. Am 26.01.2018 stürzte ein vermutlich unter Alkohol- oder Drogeneinfluss stehender Fahrgast am Bahnsteig der U-Bahn-Haltestelle Münchner Freiheit ins Gleis. Ihm wurden von der einfahrenden U-Bahn beide Beine abgetrennt.

Die geschilderten Fälle zeigen einerseits, dass Gleisstürze und darauf folgende Unfälle keine absoluten Ausnahmefälle sind und verdeutlichen andererseits, dass die gegenwärtige Situation nicht nur für Menschen mit Behinderung eine erhebliche Gefahrenquelle darstellt. Hinzu kommt, dass Menschen mit psychischen Behinderungen, die einen Selbstmordversuch unternehmen, in der Öffentlichkeit aus guten Gründen keine Erwähnung finden.



Die Problematik ist seit Jahren bekannt; sie führte unter anderem zu folgenden Stadtratsanträgen und - anfragen:

„Sind Personen-Unfälle im Gleisbereich der Münchner U- Bahnstationen durch technische Maßnahmen wie moderne Detektoren verhinderbar“ – Anfrage vom 12.01.10.

„Belange von blinden und sehbehinderten Fahrgästen umfassend berücksichtigen“ - Antrag vom 2.11.2011.

„Menschenleben retten – für eine elektronische Gleisbettüberwachung der Münchner U- Bahn“ - Antrag vom 30.11.2011.

„40 Jahre Münchner U-Bahn – Mehr Fahrgastsicherheit bei der Münchner U-Bahn“ – Antrag vom 13.2.2012.

Ausweislich des zeitlich jüngsten Dokuments - „Bahnsteiggleisraumüberwachungssysteme bei der Münchner U-Bahn Testbericht“ Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08708 Bekanntgabe in der Sitzung des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 20.06.2017 - wurden zwei Lösungsansätze diskutiert, zum einen ein Bahnsteiggleisraumüberwachungssystem und ein Bahnsteigtürsystem.

Nach den Untersuchungen der MVG liefert von den verschiedenen existierenden Bahnsteiggleisraumüberwachungssystemen (mit Radarsensoren, mit Scannern und mit Videosensoren) nur dasjenige mit Radarsensoren halbwegs zuverlässige Ergebnisse – und das auch nur in unterirdischen U-Bahn-Haltestellen. Unabhängig davon, wie man die Untersuchungen der MVG bewertet, bleibt festzuhalten, dass auch das bestmögliche Bahnsteiggleisraumüberwachungssystem nur einen Teil der zu verzeichnenden Gleisstürze zu erfassen und dementsprechend daraus resultierende Unfälle zu verhindern vermag. So können beispielsweise Suizide durch einen Sprung vor die U-Bahn ebenso wenig vermieden werden wie Gleisstürze blinder oder nicht aufmerksamer Fahrgäste bei einfahrender U-Bahn. Zu dieser Lückenhaftigkeit sämtlicher Bahnsteiggleisraumüberwachungssysteme kommen Realisierungskosten von 62,9 Mio € in obigem Fall der Radarsensoren nur für die unterirdischen Bahnhöfe (Sitzungsvorlage Seite 4, Ziffer 2.5), ohne Wartungs- und sonstige Kosten.

Der FAK Mobilität hält aufgrund dieser Erwägungen ein Bahnsteigtürsystem für die geeignetere Lösung. Dieses gewährleistet nicht nur das gefahrlose Ein- und Aussteigen blinder und sehbehinderter Menschen, es verhindert auch Personenunfälle gleich welcher Art (Selbstmorde, Trunkenheitsunfälle, Stoßen aufs Gleis) und auch das Einstellen des Zugverkehrs wegen Personen im Gleis (die ja vom Bahnsteig nicht mehr ohne Weiteres in den Tunnel kommen). Ein Bahnsteigtürsystem nutzt damit in einer Vielzahl von Situationen und trägt durch die Verringerung von Störungen auch zu größerer Pünktlichkeit und Verlässlichkeit bei.

Sämtliche von der MVG in der Sitzungsvorlage vorgebrachten Bedenken gegenüber dem Bahnsteigtürsystem sind sehr kritisch zu sehen.(Sitzungsvorlage, S.6, Ziffer 2.6) und überzeugen deshalb nicht. Die Existenz unterschiedlicher Wagenserien könnte durch eine sukzessive Einführung des Bahnsteigtürsystems im bestehenden U-Bahn-Netz Rechnung getragen werden. Schon heute fahren nicht alle Wagenserien auf allen Linien. Seit 2015 fährt überdies in Mailand die Linie M 5 auf der gesamten Strecke mit einem Bahnsteigtürsystem. Es dürfte daher ein Leichtes sein, die von der MVG angesprochenen technischen Fragen im Rahmen eines Erfahrungsaustausches zwischen benachbarten Verkehrsbetrieben zu diskutieren und einer Klärung zuzuführen.

Der FAK begrüßt jedoch, dass MVG/SWM sich gegenüber dem Stadtrat verpflichtet hat, eine Machbarkeitsstudie zur Einführung von Bahnsteigtürsystemen bei der Münchner U-Bahn anzufertigen und die Ergebnisse dem Stadtrat wieder vorzustellen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08708).

Allerdings sollte sich der Stadtrat im Gegensatz zum gescheiterten fünfjährigen Pilotversuch "Gleisbettüberwachung" zeitnah über den Verlauf der Machbarkeitsstudie unterrichten lassen. Der FAK schlägt daher vor, umgehend einen Projektbeirat "Bahnsteigtüren für die Münchner U-Bahn" einzurichten, der mit dem Design und der Begleitung der Machbarkeitsstudie befasst wird. Die Machbarkeitsstudie sollte auf jeden Fall vollumfänglich im Internet z. B. im Stadtrats-RIS veröffentlicht werden. Diesem Projektbeirat sollten Vertreter des Stadtrats, technische Fachleute (z. B. von TU, HM, TÜV), aber auch Vertreter des Behindertenbeirats- FAK Mobilität und von Blindenorganisationen angehören.

Der FAK ist abschließend der Auffassung, dass bei hochfrequentierten U-Bahnsystemen der ungehinderte Zugang ins Gleisbett sicherheitstechnisch genauso anachronistisch ist, wie es Personenaufzüge ohne Aufzugsschachttüre wären.

Als Sofortmaßnahme müssen aber die Leitstreifen an den Bahnsteigen aller U-Bahn-Haltestellen nach der geltenden Norm DIN 32984 – Bodenindikatoren im öffentlichen Raum – unverzüglich erneuert werden.

In diesem Zusammenhang weisen wir insbesondere auf folgende Ausführung unter 5.5.1 hin: „Leitstreifen entlang der Bahn- Straßenbahn- und Bussteigkanten  
Auf Bahn-, Straßenbahn und Bussteigen sind Leitstreifen in einem Abstand von mindestens 60 cm parallel zur Bahn- und Bussteigkante entsprechend den jeweils gültigen Vorschriften zu verlegen.“

Eine mit dem Blindenlangstock gut erfassbare Leitlinie verschafft nicht nur die Möglichkeit, sich schneller zu orientieren. Sie vermittelt auch Sicherheit und somit die nötige Ruhe, um sich nicht von Nebengeräuschen, Passanten etc. ablenken zu lassen. Dies ist ein erster Schritt, um mehr Sicherheit für blinde Menschen zu schaffen.

**Zusammenfassend möchten wir somit nochmal kurz festhalten:**

- Die Bodenindikatoren sind an allen Bahnsteigen umgehend nachzubessern.
- Perspektivisch sollte das Bahnsteigtürensysteem eingeführt werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Brigitte Neumann Latour  
Vorsitzende

gez.

Wolfgang Vogl  
Stellvertreter