

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Bürgereingabe gem. § 24 GO, Fahrtreppen in U-Bahnen (Az.: 02-1600-30/13)

Beschlussorgan

Ausschuss für Anregungen und Beschwerden

Gremium	Datum
Ausschuss für Anregungen und Beschwerden	17.03.2015

Beschluss:

Der Ausschuss für Anregungen und Beschwerden dankt dem Petenten für seine Eingabe, spricht sich jedoch gegen eine grundsätzliche Festlegung der Laufrichtung von Fahrtreppen in U-Bahnen aus. Die Festlegung der Laufrichtungen der Fahrtreppen soll weiterhin ortsbezogen im Einzelfall und auf Grund der Betriebserfahrungen erfolgen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€
c) bilanzielle Abschreibungen	_____€

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Erträge	_____€
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____€

Einsparungen: ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€

Beginn, Dauer

Begründung:

1. Der Petent beantragt verschiedene Änderungen hinsichtlich der Laufrichtung von Fahrtreppen in U-Bahnen (vgl. Anlage 1).
2. Die Fahrtreppenthematik in U-Bahnen wurde von der Verwaltung in Abstimmung mit der KVB bereits mehrfach überprüft und in den zuständigen Ausschüssen behandelt.

Grundsätzlich ist die Zuständigkeit bei Fahrtreppen in U-Bahnstationen zwischen der Stadt Köln und der KVB folgendermaßen geregelt:

- Fahrtreppen, die von der Oberfläche in die Verteilerebene führen, sind im Eigentum der Stadt Köln. Die Unterhaltung erfolgt durch die KVB.
- Fahrtreppen, die von der Verteilerebene zu der Fahrebene der U-Bahnen führen, sind im Eigentum der KVB und werden auch von der KVB unterhalten.

Die Festlegung der Fahrtrichtungen erfolgt dennoch für jede Haltestelle gemeinsam unter Berücksichtigung der Örtlichkeit bzw. der jeweiligen Gegebenheiten.

In Köln werden seit einiger Zeit Fahrtreppen eingebaut, die im Zweirichtungsverkehr oder fest eingestellt nur auf- bzw. abwärts betrieben werden können.

An Haltestellen, an denen zwei Fahrtreppen vorhanden sind, ist der Betrieb so gestaltet, dass eine Fahrtreppe nur aufwärts und eine Fahrtreppe nur abwärts betrieben wird, also bereits im Sinne des Antrages (Punkt 1) umgesetzt wird.

Anders als in der Begründung des Antrages dargestellt, dürfen Fahrtreppen nicht von Personen mit Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen benutzt werden, da hier eine erhöhte Un-

fallgefahr gegeben ist. Fahrtreppen stellen keinen barrierefreien Zugang dar. Dieses Verbot ist in der EU-Norm (EN-115) festgelegt und besagt, dass Kinderwagen auf Rolltreppen nicht befördert werden dürfen. Piktogramme und Verbotsschilder an den Fahrtreppen weisen auf diesen Sachverhalt hin. Falls es bei Missachtung dennoch zu einem Unfall kommt, haften Stadt und KVB nicht für den Schaden.

Auch deshalb wurden und werden sukzessive alle U-Bahnstationen mit Aufzügen ausgestattet. Hierzu hat der Verkehrsausschuss am 27.09.2011 eine aktualisierte Prioritätenliste zu Bahnsteiganhebungen und Aufzugsnachrüstungen beschlossen. Auf Grund der hohen Investitionskosten, die für Aufzugsnachrüstungen von Stadtbahnhaltestellen auch auf Grund der erforderlichen Begleitmaßnahmen (Stromversorgung, Brandschutzauflagen, Anpassungen im Straßenraum) oft in der Größenordnung von 4-5 Mio. Euro liegen, kann nur schrittweise vorgegangen werden. Zuletzt wurden die Haltestellen Amsterdamer Straße (2013), Neusser Straße/Gürtel (2014) und Gutenbergstraße (Herbst 2014) umgebaut. Für 2015 ist der Baubeginn an der stark frequentierten Haltestelle Kalk Post vorgesehen.

Der Betrieb der Fahrtreppen im Zweirichtungsbetrieb kommt immer an den Haltestellen zum Einsatz, an denen keine Möglichkeit besteht, eine zweite Fahrtreppe nachträglich einzubauen. Auch wenn der Zweirichtungsbetrieb der Fahrtreppen keine barrierefreie Lösung darstellt, so erhöht diese Betriebsart dennoch in den meisten Fällen den Komfort für die Nutzer. Allerdings kann in Einzelfällen nicht ausgeschlossen werden, dass mobilitätseingeschränkte Personen gegebenenfalls längere Zeit warten müssen, bevor die Fahrtreppe nicht mehr von Personen betreten wird und eine Umkehr der Fahrtrichtung eingeleitet werden kann. Bei Neuplanungen den Einsatz von Fahrtreppen mit Zweirichtungsbetrieb von vorneherein auszuschließen erscheint aus den dargestellten Zwängen nicht sinnvoll.

Welche die optimale Laufrichtung einer Fahrtreppe ist, hängt immer von deren Standort, einem eventuell vorhandenen Aufzug und damit von einer jeweiligen Einzelprüfung ab. Hier ist insbesondere die Hauptlaufrichtung der Kunden zu berücksichtigen. Es gibt Örtlichkeiten, an denen wegen der Hauptwegebeziehung in Richtung der wesentlichen Ziele ein Zweirichtungsbetrieb von Fahrtreppen ausgeschlossen wird. Die Entscheidung, ob eine Fahrtreppe nur aufwärts, nur abwärts oder im Zweirichtungsverkehr betrieben werden soll, hängt immer von den gegebenen Örtlichkeiten und Hauptzielen an der Oberfläche ab.

An der Haltestelle „Deutz Fachhochschule“ ist die vorgeschlagene Lösung grundsätzlich möglich. Bezug nehmend auf den oben erläuterten Punkt des Verbots der Benutzung von Fahrtreppen für Personen mit Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen aber aus Sicht der Verwaltung nicht sinnvoll.

Generell werden alte Fahrtreppen, wie beispielsweise noch an den Haltestellen Venloer Straße / Gürtel, Deutz Fachhochschule oder Kalk Kapelle vorhanden, nach Bedarf erneuert. Dabei wird gegebenenfalls auch eine zukünftige Änderung der Laufrichtung bzw. die Einrichtung eines Zweirichtungsbetriebs geprüft.

3. Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass der im Antrag geforderte Punkt 1 bereits beim Bau bzw. der Schaltung von Fahrtreppen berücksichtigt wird. Eine grundsätzliche Festlegung der Laufrichtungen der Fahrtreppen (Punkte 2 bis 4) der Eingabe erscheint aus Sicht der Verwaltung nicht ratsam. Hier sollte die Entscheidung weiterhin ortsbezogen im Einzelfall und auf Grund der Betriebserfahrungen erfolgen.