



Fraunhofer Informationszentrum
Raum und Bau

Fraunhofer IRB  Verlag

Dieser Text ist entnommen aus dem Fachbuch:



Roland König

Verkehrsräume, Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel barrierefrei gestalten

Ein Leitfaden zu Potenzialen und Handlungsbedarf

2008, 232 S., Kartoniert

ISBN 978-3-8167-7662-8 | Fraunhofer IRB Verlag

Für weitere Informationen, für die Durchführung von Downloads
oder zur Buchbestellung klicken Sie bitte hier:

[König, Verkehrsräume, Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel barrierefrei gestalten](#)

Fraunhofer IRB Verlag
Fraunhofer-Informationszentrum Raum und Bau IRB

Nobelstraße 12
70569 Stuttgart

Postfach 80 04 69
70504 Stuttgart

Telefon +49(0)711 / 970 - 25 00
Telefax +49(0)711 / 970 - 25 08

© Fraunhofer IRB Verlag. Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung gestattet.



Standard in Münchens U-Bahnhöfen ist ein 20 cm breiter Tastrillen-Streifen, der den nötigen Sicherheitsabstand zur Bahnsteigkante auch für sehbehinderte Fahrgäste markiert und dem ein mindestens 70 cm breiter Sicherheitsstreifen vorgelagert ist.

Hinweis: Die Landeshauptstadt München und die SWM/MVG wurden für die Tastrillen 1996 mit dem Integrationspreis des Bayerischen Blindenbundes ausgezeichnet (vgl. Abb. VII-5 und Abb. VII-7).

Die Bahnhofsarchitektur (vgl. Kapitel VI) zeichnet sich durch ausreichende Bewegungsflächen, Vermeidung von Einbauten, Nischen und Kanten, vor allem im Bahnsteigbereich, und durch eine gute Ausleuchtung aus. Damit sich blinde Menschen an den Bahnsteigen orientieren können, werden über Außenlautsprecher jeweils Linie und Fahrziel des eingefahrenen Zuges angesagt.

Die Fahrzeuge der neue U-Bahn (ab 2006 Einsatz), als sechstelliger Gliederzug vom Typ C, wurde schon am Reißbrett auf die Belange von mobilitätsbehinderten Menschen abgestimmt (vgl. Abb. VII-8). Noch breitere Türen, angeschrägte Türschwellen, deutlich mehr Stellfläche für Rollstühle und Kinderwagen (u.a. durch hochklappbare Sitze) ist das Ergebnis.

Abb. VII-7: Überblick über die neuen U-Stationen Garching und Garching-Forschungszentrum mit kontrastreich gestalteter Bahnsteigumgebung und ausgeführtem Tastrillenstreifen für blinde und sehbehinderte Fahrgäste.



Abb. VII-8:
Neue U-Bahnzüge vom »Typ C«

Damit Rollstühle oder Kinderwagen noch besser rangiert werden können, wurde je Einstiegsbereich nur noch ein Haltepfosten mittig angeordnet. Dafür wurden im Einstiegsbereich seitliche Haltestangen angebracht, die u. a. gehbehinderten Fahrgästen einen sicheren Halt beim Ein- und Aussteigen verschaffen. Zwischen den vorderen Rollstuhlplätzen und dem Fahrer besteht **Sichtkontakt**, ergänzt durch eine separate, tiefer gesetzte Sprechstelle. Automatische Haltestellenanzeigen und -ansagen mit Angabe der Ausstiegsseite, sowie optische und akustische Türschließwarnung dienen den Hör- bzw. Sehbehinderten zur Orientierung. Für Letztere wurde auch bei der Auswahl von Farben für Schriften, Zeichen, Sicherheitseinrichtungen etc. auf gute Kontrastfähigkeit geachtet.

Die Niederflurbusse – heute Standard bei Neubeschaffungen in Deutschland und zunehmend auch im Ausland – wurden maßgeblich auf Betreiben der SWM/MVG entwickelt und in München auch erstmals eingesetzt. Seit Mitte 2003 verkehren auf den Linien der MVG im Regelfall ausschließlich Niederflurbusse (rund 250 Linienbusse) mit Einstiegshilfe (Hublift oder Klapprampe).

Hinweis: Auch von ihren privaten Auftragsunternehmen verlangt die MVG die Beschaffung von Niederflurbussen.

An Haltestellen (mit barrierefreien Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsmitteln) wird besonders auf ausreichende Durchfahrtsbreiten für Rollstuhlfahrer und auf gute Anfahrbarkeit für den Bus (Voraussetzung für einwandfreie Bedienbarkeit des Lifes bzw. der Rampe) geachtet. Die neuen Haltestellen werden mit optimierter Einstiegshöhe und

Blindeleitstreifen ausgestattet. Symbole oder Buchstaben in den Ausgangfahrplänen kennzeichnen die entsprechenden Fahrzeuge.

Viele Maßnahmen für Behinderte können nur dann wirklich ihren Zweck erfüllen, wenn auch die Information darüber auf sie abgestellt ist. Das erfordert ein – für verschiedene Behindertengruppen unterschiedliches – Kommunikationskonzept. In den Aushangplänen, Fahrplanbüchern und in der Elektronischen Fahrplanauskunft (vgl. u.a. Kapitel IX; Barrierefreies Routing) ist auf einen Blick erkennbar, welche Fahrten mit behindertengerechten Fahrzeugen erfolgen.

Spezielle Liniennetzpläne für Menschen mit einer Behinderung zeigen an, welche Bahnhöfe und Toilettenanlagen behindertengerecht gestaltet sind, welche Ausstattung (z. B. Lift) vorhanden ist und welche Höhendifferenz im jeweiligen Bahnhof zwischen Bahnsteig und Fahrzeugboden besteht (vgl. Abb. VII-9).

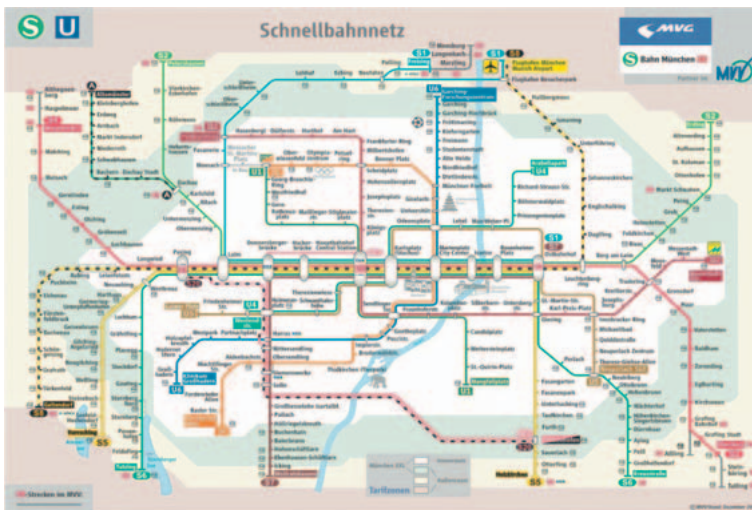


Abb. VII-9:
Liniennetzplan für das Gesamt-
tarifgebiet U-Bahn / S-Bahn
[Quelle: [http://www.mvg-
mobil.de/barrierefrei.htm](http://www.mvg-mobil.de/barrierefrei.htm)]

Als einzige größere Umlandgemeinde liegt Garching nicht an einer S-Bahnlinie, weshalb die Stadt im öffentlichen Personennahverkehr bisher nur durch Busse an das benachbarte München angeschlossen war.

Nach langen Jahren der Planung und Bauausführung erhielt die Stadt Garching bei München im Oktober 2006 im Stadtzentrum U-Bahn-Anschluss. Des Weiteren wird das Forschungszentrum im Garchinger Norden ebenfalls von der Linie U6 erschlossen, was insbesondere die Studenten und Mitarbeiter der Technischen Universität und der dortigen Forschungsinstitute erfreut.