



Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Verkehrsausschuss	16.06.2009	

Anlass:

- Mitteilung der Verwaltung
- Beantwortung von Anfragen aus früheren Sitzungen
- Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung
- Stellungnahme zu einem Antrag nach § 3 der Geschäftsordnung

Rolltreppen an U-Bahn-Ausgängen hier: Anfrage von RM Hamm

Anfrage:

Anlässlich der Beratung des Halbjahresberichtes bat RM Hamm in der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 06.05.2008 um Prüfung, ob die Zweirichtungsfahrtreppen mit Anforderungsfunktion ausgestattet werden können.

Antwort der Verwaltung:

Hintergrund der Anfrage ist die oft beobachtete Situation, dass bei Zweirichtungsfahrtreppen häufig durch wenige Nutzer eine Laufrichtung über einen längeren Zeitraum beibehalten wird, obwohl in Gegenrichtung – z.B. infolge einer gerade angekommenen Bahn oder auf Grund von Veranstaltungen – ein weitaus höherer Personenkreis die Fahrtreppe nutzen könnte.

Gleichfalls wird beobachtet, dass umschaltbare Fahrtreppen wegen regelmäßig eintreffender Nutzer längere Zeit in einer Richtung laufen und somit die Nutzung durch einzelne entgegenkommende Fahrgäste nicht möglich ist. Mitunter warten diese vor der Fahrtreppe längere Zeit auf das nächste Umschalten.

Nach Erkundigungen bei Fahrtreppenherstellern und Abstimmung mit der KVB ist festzustellen, dass die Fahrtreppen gemäß EN 115 herzustellen sind und in dieser Euronorm keine Regelungen für o. g. Fälle enthalten sind.

Sicherzustellen ist gemäß EN 115, dass sich auf der Fahrtreppe vor dem Umschalten keine Personen befinden. D.h. solange Nutzer die Fahrtreppe betreten, kann keine Umschaltung erfolgen. Erst wenn alle Nutzer die Fahrtreppe verlassen haben und in diesem Zeitraum kein neuer Nutzer die Fahrtreppe betritt, darf umgeschaltet werden.

Dem oben genannten ersten Fall könnte auf einfache Art abgeholfen werden, indem beispielsweise für bestimmte Zeiträume die Fahrtreppe fest auf eine Hauptlastrichtung eingestellt wird. Dies kann heute z.B. manuell erfolgen. Zeitgesteuerte automatische Schaltungen müssten ggf. zukünftig bei der Umrüstung von Fahrtreppen berücksichtigt werden.

Im zweiten Fall wäre die Möglichkeit einer Anforderung zu diskutieren. Die Anforderung des Umschaltens – z.B. über einen Taster – wäre dabei eigentlich nur ein Appell, denn sie würde nicht zwangsläufig zum gewünschten Umschalten führen. Erst wenn alle Nutzer die Fahrtreppe verlassen haben und in diesem Zeitraum kein weiterer Nutzer die Fahrtreppe betritt, kann umgeschaltet werden. Sofern wie beobachtet immer weiter Fahrgäste in Gegenrichtung eintreffen, würde es nicht zum Umschalten kommen. Die Anforderung wäre somit ggf. mit unzumutbar langen Wartezeiten verbunden.

In Verbindung mit einer Anforderung müssten daher weitere Maßnahmen ergriffen werden. Dabei wären Sperrsignale (Rot bzw. Einbahnstraßensymbol) kaum geeignet, da diese bereits im Fall von Defekten bzw. entgegengesetzter Fahrtrichtung zum Einsatz kommen und daher zu einer Verwechslung führen können.

Möglich wären beispielsweise Appelle in Form von Schildern oder ggf. beleuchteten Hinweisen (Blinksignal). Das Letztere müsste allerdings konform zu den bereits verwendeten Signalen am Fahrtreppenantritt sein und darf die Sicherheit der Anlage nicht beeinträchtigen.

Insofern ist festzustellen, dass Zweirichtungsfahrtreppen nicht immer die optimale Lösung darstellen. An höher frequentierten Haltestellen sollte möglichst für jede Richtung eine Fahrtreppe eingebaut werden.

gez. Streitberger