

Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen

Bauprogramm ÖPNV-Offensive IV
(1. und 2. Realisierungsabschnitt)

Barrierefreier Ausbau aller Bushaltestellen
nach Personenbeförderungsgesetz

Technische Standards zum
barrierefreien Ausbau

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02216

Beschluss des Bauausschusses vom 23.06.2015 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Bauprogramm ÖPNV-Offensive IV (1. und 2. Realisierungsabschnitt)

1.1 Anlass

Der Bauausschuss hatte am 15.11.2011 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 04822) beschlossen, zunächst 54 Bushaltestellen priorisiert nach einem Punktsystem bis 2016 barrierefrei auszubauen. Dies sind im 1. Realisierungsabschnitt alle Bushaltestellen mit mindestens 7 Punkten und im 2. Realisierungsabschnitt alle Bushaltestellen mit mindestens 6 Punkten. Dazu wurde ein Bauprogramm in Höhe von 5,4 Mio. € für die Jahre 2012 bis 2016 aufgelegt.

1.2 Stand der Umsetzung

Das am 15.11.2011 beschlossene Ausbauprogramm umfasst 54 Bushaltestellen.

Der **erste Realisierungsabschnitt** umfasst die Baujahre 2013 und 2014. In diesem sollten 27 Haltestellen ausgebaut werden, die zum Zeitpunkt des Programmstarts im Januar 2012 mit 7 bis 11 Punkten bewertet waren.

Hiervon sind 16 Haltestellen (davon 13 in 2014) fertiggestellt, 7 in Bau (2015) und 4 zurückgestellt.

Die sieben erst in 2015 in Bau befindlichen Haltestellen konnten aufgrund fehlender verkehrsrechtlicher Anordnungen des Kreisverwaltungsreferates (Lage im Hauptstraßennetz, Bau nur in Ferienzeiten, Kombinationen mit Fahrbahnsanierungen) nicht mehr in 2014 fertiggestellt werden.

Für die Haltestelle Universität wurde die Planung auf Wunsch der MVG erheblich erweitert und zum Teil wiederholt, da ab Ende 2015 im Zuge der Ludwigstraße eine neue Buslinie verkehren soll. Durch das neue Projekt "Neubau des Philologicums" (Teil der Ludwig-Maximilians-Universität; Ludwig- / Schellingstraße) der Staatsbauverwaltung ist eine Umsetzung der Planung erst ab 2019 möglich und das Haltestellenprojekt daher zurückgestellt.

Teile der Haltestelle Marienplatz konnten wegen der Verzögerungen beim Umbau des Sperrengeschosses nicht in 2014 gebaut werden. Inzwischen ist der Bau der fehlenden Haltestellenteile aufgrund des Stadtratsantrages von CSU und SPD zurückgestellt, der eine Ausweitung der Fußgängerzone und die Beseitigung der Bushaltestellen vorsieht (Antrag Nr. 14-20 / A 00507).

Die Haltestelle Max-Weber-Platz wurde auf Wunsch der MVG wegen des Neubaus der Tram Steinhausen und der Baustelle des "Einstein 28" (MVHS) auf 2017 verschoben.

Die Haltestelle Sendlinger Tor kann voraussichtlich erst ab 2020 barrierefrei umgebaut werden, da die Stadtwerke München GmbH bis etwa 2020 das Sperrengeschoss des U-Bahnhofes und weitere Einrichtungen im Umfeld saniert oder neu gestaltet. Von diesen Maßnahmen ist der gesamte Platzbereich betroffen.

Das Haltestellenprojekt ist daher zurückgestellt.

Der **zweite Realisierungsabschnitt** umfasst die Baujahre 2015 und 2016.

Dieser enthält 27 Haltestellen, die zum Zeitpunkt des Programmstarts Januar 2012 mit jeweils 6 Punkten bewertet waren.

Hiervon sind 3 Haltestellen fertiggestellt, 6 in Bau (2015), 14 in Planung und 4 zurückgestellt.

Die Haltestellen Dall' Armi Straße (2014) und Kurfürstenplatz (2012) konnten zusammen mit Straßenbahn-Projekten, die Haltestelle Holzkirchner Bahnhof (2013) zusammen mit einem anderen Tiefbauprojekt **vorzeitig**, also vor 2015, **fertiggestellt** werden.

Die Haltestelle Candidplatz wurde wegen eines umfangreichen Kanalbauprojektes der Münchner Stadtentwässerung auf das Baujahr 2017 verschoben.

Die Haltestelle Petuelring wurde wegen eines MVG-Projektes zum Umbau der Straßenbahn-Wendeschleife auf das Baujahr 2017 verschoben.

Da der Goetheplatz umgestaltet werden soll und hierzu noch ein Stadtratsauftrag für das Referat für Stadtplanung und Bauordnung besteht (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.10.2013, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12319), wurde die gleichnamige Haltestelle zurückgestellt.

Die Planung der Haltestelle Messestadt West konnte aus personellen Gründen erst ab dem 2. Quartal 2015 begonnen werden; somit ist eine Verschiebung der Bauzeit ins Baujahr 2017 zu erwarten.

Durch unterschiedlich lange Abstimmungsprozesse und Zielkonflikte kommt es zwangsläufig zu Verschiebungen im vorgesehenen Planungsablauf. Um dies weitestgehend zu kompensieren, wurden Projekte zwischen den Realisierungsabschnitten getauscht.

1.3 Bilanz

Ausbauprogramm ÖPNV-Offensive IV (Stadtratsbeschluss 15.11.2011):

Aus dem ersten Realisierungsabschnitt wurden bisher 16, aus dem zweiten Realisierungsabschnitt bisher 3 Haltestellen, also insgesamt **19 Haltestellen** gebaut.

Zusätzlich zum Ausbauprogramm ÖPNV-Offensive IV wurden vom Baureferat in 2014

- im Rahmen anderer Tiefbauprojekte,
- im Zuge der Maßnahmen zur Busbeschleunigung bzw.
- auf Wunsch der MVG (in der Regel neue Haltestellen)

weitere 16 Haltestellen barrierefrei ausgebaut.

Die **Gesamtbauleistung** des Baureferates (Tiefbau) zur Erreichung der Barrierefreiheit an Bushaltestellen lag **bis 2014** trotz der unter 1.2 genannten Einschränkungen bei **35 Haltestellen** und somit über dem geplanten Volumen. Allerdings war bei Haltestellenprojekten, die durch äußere Zwänge (oft kurz vor Baubeginn) zurückgestellt werden mussten, Personal gebunden.

Für die Baujahre **2015 und 2016** sind noch 27 Haltestellen aus dem ersten und zweiten Realisierungsabschnitt der ÖPNV-Offensive IV zu bauen.

Im Vollzug des neuen Personenbeförderungsgesetzes (siehe Punkt 2) befinden sich zahlreiche weitere Maßnahmen zusätzlich zu den beiden Realisierungsabschnitten im Planungsprozess bzw. in Bauvorbereitung.

2. Barrierefreier Ausbau aller Bushaltestellen nach Personenbeförderungsgesetz

Die Vollversammlung des Stadtrats hat am 19.02.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13721) von der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes vom 01.01.2013 Kenntnis genommen. In dieser neuen Fassung des Gesetzes wird gefordert, in Abhängigkeit von der Definition im jeweiligen Nahverkehrsplan bis 01.01.2022 vollständige Barrierefreiheit zu schaffen. Daher wurde mit diesem Beschluss über die Haltestellen des bisherigen Ausbauprogramms ÖPNV-Offensive IV (siehe Punkt 1) hinaus festgelegt, alle weiteren Haltestellen in der Zuständigkeit des Baureferates barrierefrei auszubauen.

Nach den begrenzten Ausbauprogrammen Topbus (2004/05) und ÖPNV-Offensive IV (1. und 2. Realisierungsabschnitt) werden so viele Haltestellen ausgebaut, wie dies die finanziellen und personellen Kapazitäten erlauben.

Das Baureferat wird - wie auch bisher schon - die weiteren Genehmigungsschritte für diese Bushaltestellen verwaltungsintern herbeiführen.

Anlässlich des erheblichen Anstiegs der Fahrgastzahlen im Busverkehr, über die die MVG ja bereits mehrfach öffentlich berichtet hat, wurde die Prioritätenliste durch die MVG aktualisiert. Im Ergebnis wurden seit Ende 2013, zuletzt im Februar 2015, weitere Haltestellen mit 6 und mehr Punkten bewertet.

Als Basisleistung ging man im Stadtratsbeschluss vom 19.02.2014 davon aus, dass durch die Verdoppelung der Kapazitäten der seit 2012 bestehenden Arbeitsgruppe 28 Haltestellen pro Jahr ab 2016 und weitere 10 Haltestellen über andere Projekte gebaut werden können. Die Voraussetzungen wurden durch die Erhöhung der finanziellen Pauschale und den Auftrag zur Stelleneinrichtung und -besetzung geschaffen. Die genehmigte Personalverstärkung konnte vollständig bis zum 1. Quartal 2015 gewonnen werden. Derzeit läuft die Einarbeitung des neuen Personals. Das Planungsvolumen erhöht sich damit ab sofort so, dass die Baukapazität in 2016 gesteigert und im Baujahr 2017 die vollständige Kapazität erreicht wird.

3. Technischer Standard für barrierefreie Haltestellen

In der Sitzung des Bauausschusses am 04.02.2014 wurde anlässlich der Vorlage zum Barrierefreien Umbau von Bushaltestellen zum Thema Standards auch ein Schreiben des Behindertenbeirates, Facharbeitskreis Mobilität behandelt. Die Referentin sagte zu, die Standards zum barrierefreien Umbau zu überprüfen und über das Ergebnis in 2015 zu berichten.

Der in Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen mobilitätseingeschränkter Personen u. a. auf Grundlage der Neuerungen der DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ entwickelte und seit Mitte 2013 umgesetzte Standard für die bauliche Ausgestaltung und Ausstattung der Bushaltestellen wurde vom Baureferat daraufhin insbesondere im Hinblick auf die Kriterien

- Minimierung des Spalts zwischen Fahrzeug und Wartefläche, kantenreines Anfahren des Busses an den Bordstein
- Minimierung der Höhendifferenz beim Ein- und Aussteigen
- Schaffung ausreichender Bewegungsflächen vor den Fahrzeugtüren
- Freihaltung von vertikalen Hindernissen
- Einhaltung von Sicherheitsabständen
- Optimierung des Abstandes Wartehalle – erste Fahrzeugtür

nochmals überprüft. Die Überprüfung ergab keine neuen Erkenntnisse zur weiteren Optimierung des aktuellen Standards.

Zudem wurde im Rahmen der Arbeitsgruppe Bodenindikatoren der Hauptabteilung Tiefbau eine Evaluation der seit 2013 umgesetzten baulichen Ausbaustandards an Bushaltestellen mit Vertreterinnen und Vertretern des Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbundes e. V. (BSBB), des Behindertenbeirates, Facharbeitskreis Mobilität und dem städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen vorgenommen. In der Sitzung der Arbeitsgruppe am 24.11.2014 einigten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer einvernehmlich darauf, dass der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen nach dem aktuellen Standard (Mitte 2013) unbedingt fortgesetzt werden soll, da er Verbesserungen und Erleichterungen sowohl für Menschen mit Behinderungen als auch für alle anderen Fahrgäste schafft.

Das bedeutet für die taktile Ausgestaltung der Bushaltestellen in Seitenlage, dass der aktuelle Standard beibehalten und weiterhin wie folgt ausgeführt werden soll:

Haltestelle am Fahrbahnrand bzw. Buskap

Um eine Bus- oder Tram-Haltestelle für blinde oder sehbehinderte Personen anzuzeigen, werden „Auffindestreifen“ im Bereich von Bus- und Tram-Haltestellen eingesetzt. Der Auffindestreifen ist eine Fläche aus Bodenindikatoren zum Auffinden von hauptsächlich seitlich gelegenen Zielen, die über die Breite der Gehbahn oder des Gehwegs verlegt wird. Er besteht aus 3 Reihen Rippenplatten, deren Rippenprofil parallel zum Bord verläuft und die ca. 30 cm vor der Bordsteinkante enden.

Die Rippenplatten werden im Kreuzfugenverband verlegt. Der Auffindestreifen führt an der Haltestelle zur vorderen Einstiegstür des Verkehrsmittels.

Die DIN 32984 fordert einen Sicherheitsabstand von 30 cm zur Straße zwischen Auffindestreifen und Fahrbahnrand. Der Abstand wird mittels einer halben Gehwegplatte sichergestellt. Die Breite der halben Gehwegplatte sowie die Breite des Bordsteins ergeben ca. 30 cm Abstandbreite.

Haltestelle am Fahrbahnrand bzw. Buskap mit Radweg

Wird der Auffindestreifen durch einen Radweg unterbrochen, so ist die Radwegquerung vor und nach dem Radweg durch ein Richtungsfeld anzuzeigen. Das Richtungsfeld besteht aus einer Reihe Rippenplatten, die um 90 Grad gedreht zu den Rippenplatten des Auffindestreifens verlegt werden (Verlauf der Rippen des Richtungsfeldes in Gehrichtung der Querung). Der Forderung der DIN 32984 nach einem Richtungsfeld wird hierdurch entsprochen. Das Richtungsfeld verläuft über die gesamte Breite des Auffindestreifens.

Beteiligungsrechte der Bezirksausschüsse bestehen in dieser Angelegenheit nicht.

Dem Korreferenten des Baureferates, Herrn Stadtrat Danner, und der Verwaltungsbeirätin der Hauptabteilung Tiefbau, Frau Stadträtin Dr. Menges, ist je ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

1. Der Stadtrat nimmt den Bericht zum barrierefreien Umbau von Bushaltestellen zustimmend zur Kenntnis.
Das Baureferat wird - wie auch bisher schon - die weiteren Genehmigungsschritte für die nach dem Personenbeförderungsgesetz auszubauenden Haltestellen verwaltungsintern herbeiführen.
2. Das Baureferat wird beauftragt, 2017 den Umsetzungsstand des Bauprogramms ÖPNV-Offensive IV (1. und 2. Realisierungsabschnitt) zu bilanzieren und über den weiteren barrierefreien Umbau von Haltestellen dem Stadtrat erneut zu berichten.
3. Der zusammen mit dem städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen entwickelte aktuelle Standard wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Josef Schmid
2. Bürgermeister

Rosemarie Hingerl
Berufsmäßige Stadträtin

- IV. Abdruck von I. - III.**
über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an die Stadtkämmerei - II/12, II/21
zur Kenntnis.

- V. Wv. Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung.**

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An das Direktorium - D - I / CS
An das Kommunalreferat
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Personal- und Organisationsreferat
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An die Stadtwerke München GmbH
An die Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (5 x)
An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
An den Seniorenbeirat der LHM, Sozialreferat
An das Baureferat - G, H, J, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4, RG-dIKA
An das Baureferat - T, T0, T1, T2, TZ, TZK
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat – Tiefbau T1/PM
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Baureferat - RG 4
I.A.