

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – Ergebnisse des Bausteins Barrierefreiheit

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26/V 04581

Anlagen:

1. Bestandsaufnahme „Barrierefreiheit im ÖPNV der Landeshauptstadt München“ (2018)
2. Abschlussbericht „Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshaupt München – Baustein Barrierefreiheit“ (2021)
3. gemeinsame Stellungnahme des Seniorenbeirats der LHM, des Facharbeitskreises des Behindertenbeirats der LHM und des Behindertenbeauftragten der LHM

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 08.12.2021 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9 b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

1. Anlass

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung (heute Mobilitätsreferat) wurde gemeinsam mit der Stadtwerke München GmbH/Münchener Verkehrsgesellschaft mbH (SWM/MVG) und dem Baureferat im Rahmen der Beschlussfassung zum „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München“ am 19.02.2020 (RIS-Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15439) beauftragt, einen Zielfahrplan zur Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu erarbeiten und dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.

In der Beschlussvorlage „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ vom 03.03.2021 (RIS-Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01848) wurde das Thema aufgegriffen und bereits ein neuer Ausbaustandard für die Tram zur Kenntnis genommen.

2. Grundsätzliches

Die Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am öffentlichen Leben war und ist der Landeshauptstadt München (LHM) ein wichtiges Anliegen. Dazu zählt auch die Möglichkeit, sich möglichst selbstständig und barrierefrei im ÖPNV fortbewegen zu können.

So wurden zum Beispiel ab Mitte der 1990er Jahre Niederflurstraßenbahnen beschafft sowie ab 2004 Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut. Auch U-Bahnstationen, die beim damaligen Bau keinen barrierefreien Zugang hatten, wurden, bis auf vier - die über Rampen erschlossen wurden -, mit Aufzügen nachgerüstet.

Trotz aller Bemühungen ist eine vollständige Barrierefreiheit aus unterschiedlichen Gründen bislang nicht erreicht und es sind noch einige Umplanungs- und Anpassungsmaßnahmen im Bestand notwendig, um dieses Ziel zu erreichen.

Dem Mobilitätsreferat ist das Thema Barrierefreiheit wichtig und im Folgenden wird daher das weitere Vorgehen beschrieben und dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

2.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.01.2013, hat der Bundesgesetzgeber festgeschrieben, dass sich die kommunalen Aufgabenträger bis zum Jahr 2022 mit dem Thema Barrierefreiheit im ÖPNV auseinandersetzen müssen. Darin heißt es laut § 8 Abs. 3, dass

„für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (...) die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig [sind]. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der **Nahverkehrsplan** hat die Belange der in ihrer **Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen** mit dem **Ziel** zu berücksichtigen, **für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit** zu erreichen. Die in Satz 3 **genannte Frist gilt nicht**, sofern **in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden**. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die **vorhandenen Unternehmer** frühzeitig zu **beteiligen**; soweit vorhanden, sind **Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen**. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.“

Im Gesetzestext bzw. in der Gesetzesbegründung ist der Begriff „vollständige Barrierefreiheit“ nicht klar definiert und stellt daher einen unbestimmten Rechtsbegriff dar. Kann die

Herstellung vollständiger Barrierefreiheit bis zum Jahre 2022 nicht erreicht werden, sind Ausnahmen zu formulieren. Solche Ausnahmen gemäß § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG können durch den Aufgabenträger im Nahverkehrsplan benannt werden. Dabei ist zu beachten, dass die Formulierung von Ausnahmen zwar eine Abweichung von der Herstellungsfrist ermöglicht, aber die Zielvorgabe der vollständigen Barrierefreiheit nicht vollständig aufhebt. Insbesondere sollen bei Neu- und Umbaumaßnahmen stets die Belange der Barrierefreiheit, soweit technisch und wirtschaftlich möglich, umgesetzt werden. Zudem hat sich die Verwaltung und die SWM/MVG das Ziel gesetzt, nach Möglichkeit auch proaktiv die Barrierefreiheit des ÖPNVs weiter zu steigern. Dazu wurde ein Zielkonzept mit einer Priorisierung für den weiteren barrierefreien Ausbau entwickelt, welches mit dieser hier erläuterten Vorlage in den Nahverkehrsplan (NVP) übernommen wird.

2.2 Aufstellung des Nahverkehrsplans

Der NVP der LHM beinhaltet die Themenfelder Qualität und Infrastruktur. Der Baustein Barrierefreiheit beinhaltet Elemente beider Themenfelder, da neben infrastrukturellen, also baulichen Gegebenheiten, auch qualitative Anforderungen bei der barrierefreien Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs eine Rolle spielen.

Parallel zur Aktualisierung der Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan zwischen 2016 und 2019 hatten sich die städtischen Dienststellen (Baureferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft, Kreisverwaltungsreferat) und die SWM/MVG sowie die Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) unter Federführung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung darauf verständigt, vorab eine Bestandsaufnahme zur Barrierefreiheit im ÖPNV der LHM zu erarbeiten (s. Anlage 1). Diese wurde dem Stadtrat mit oben genannter Beschlussvorlage zum NVP der LHM im Frühjahr 2020 zur Kenntnis gegeben. Im Rahmen der Ausarbeitung fanden bereits erste Gespräche mit dem Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirats sowie dem Behindertenbeauftragten der LHM statt.

Darauf aufbauend wurde im Jahr 2021 der Umsetzungsfahrplan für die „vollständige Barrierefreiheit“ inklusive der laut PBefG festzulegenden Ausnahmen erarbeitet.

2.3 Baustein Barrierefreiheit

Für die Erarbeitung des Umsetzungsfahrplans für die „vollständige Barrierefreiheit“ ist das Mobilitätsreferat federführend zuständig. Die SWM/MVG, der MVV und das Baureferat waren Mitglieder im projektbegleitenden Arbeitskreis. Ein wichtiger Bestandteil des Gutachtens war neben der fachlichen Arbeit, eine intensive Abstimmung mit den betroffenen Nutzergruppen. Daher wurden der Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirats, der Behindertenbeauftragte der LHM sowie der Seniorenbeirat der LHM an dem Prozess beteiligt.

Ziel war es, aufbauend auf der Bestandsaufnahme von 2018 „Barrierefreiheit im ÖPNV der Landeshauptstadt München“, ein schlüssiges Konzept (Gutachten) zur Ausgestaltung der „vollständigen Barrierefreiheit“ des ÖPNV in München inklusive Definition der „Ausnahmen“ gemäß § 8 Abs. 3 PBefG gemeinsam zu erarbeiten. Dabei ging es nicht um eine haltestellen- oder linienscharfe Betrachtung, sondern um eine Kategorisierung der

unterschiedlichen Elemente je Verkehrsmittel und die Definition der Ausnahmen auf dieser Basis. Zudem waren eine rechtssichere Festschreibung im Nahverkehrsplan sowie Handlungsempfehlungen zu erarbeiten.

3. Umsetzungsfahrplan zur vollständigen Barrierefreiheit

Wie unter Kapitel 2.3 beschrieben, bestand der Arbeitskreis aus Vertretenden des Mobilitätsreferats, des Baureferats, der SWM/MVG, des MVVs sowie Vertretenden der Nutzergruppen - bestehend aus dem Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirats, den Behindertenbeauftragten der LHM sowie dem Seniorenbeirat der LHM. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit werden im Weiteren die Begriffe „Arbeitskreis“ und „Nutzergruppen“ verwendet.

Die Moderation des Prozesses und die Erstellung des Gutachtens erfolgte vom Frühjahr bis Sommer 2021.

Das Gutachten wurde in die folgenden vier Arbeitspakete (AP) unterteilt:

- AP 1: Definition einer Zielvorstellung der „vollständigen Barrierefreiheit“ für die LHM in Abhängigkeit der aktuell gültigen gesetzlichen Normen und Regeln.
- AP 2: Abgleich mit der Bestandsaufnahme aus dem Jahr 2018 und Identifikation der daraus resultierenden Maßnahmen und Handlungsbedarfe zur Erreichung der Zielvorstellung.
- AP 3: Entwicklung eines Maßnahmenplans und deren Priorisierung. Dabei sind auch die baulichen und finanziellen Grenzen der Barrierefreiheit des ÖPNVs in München aufzuzeigen.
- AP 4: Erstellung eines Umsetzungsfahrplans zur Erreichung der definierten Zielvorstellung der „vollständigen Barrierefreiheit“ sowie Definieren der „Ausnahmen“ gemäß PBefG. Dabei sind auch die Erneuerungszyklen von Infrastruktur und Fahrzeugen der einzelnen Verkehrsträger zu berücksichtigen und eine Aussage zu Förderfähigkeiten zu treffen.

In den nachfolgenden Kapiteln werden zu den Arbeitspaketen exemplarisch Beispiele aufgezeigt. Die vollständige Darstellung der Inhalte ist im Abschlussbericht erläutert (s. Anlage 2).

3.1 Definition Zielvorstellung (AP 1)

Es gibt verschiedene Arten von mobilitätseinschränkenden, körperlichen Beeinträchtigungen, wie altersbedingte, motorische, sensorische oder kognitiv bzw. wahrnehmungsbeeinflussende. Jede der genannten Einschränkungen bringt eigene Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums und ÖPNVs mit sich.

Bauliche Barrieren, wie Stufen, Gefälle, Steigungen, Unebenheiten oder Engstellen erschweren es Menschen mit motorischen Beeinträchtigungen sich im Verkehrsraum frei und unabhängig bewegen zu können.

Sensorisch eingeschränkte Personen können ihr Umfeld kaum bis gar nicht mit dem Hör- oder Sehsinn wahrnehmen. Dazu zählt, dass vor allem Warn- und Gefahrensignale sowie sich annähernde Fahrzeuge nicht oder nur teilweise über das Gehör erfasst werden können oder der visuelle Sinn für die räumliche Orientierung fehlt. Menschen mit sensorischen Beeinträchtigungen fokussieren sich auf weitere ihnen jeweils zur Verfügung stehende Sinne. Sie sind aber auch auf Hilfsmittel angewiesen, wie zum Beispiel Hörgeräte, Langstock oder auch Führungshunde.

Wenn Informationen, die wahrgenommen werden (sollen), eingeschränkt oder nicht mehr verarbeitet oder zugeordnet werden können, spricht man von einer kognitiven Beeinträchtigung der Wahrnehmung, zu denen zum Beispiel mental oder an Demenz erkrankte Personen zählen.

Bei jeder Art von Beeinträchtigung kann deren Ausprägung sehr unterschiedlich sein und daher ein kleineres oder größeres Hindernis darstellen.

Da jede Beeinträchtigung eigene Anforderungen mit sich bringt, kann eine vollständige Barrierefreiheit für alle Lebenssituationen realistisch auf absehbare Zeit nicht erreicht werden. Um möglichst allen Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen entgegen zu kommen, ist es grundsätzlich das Ziel, motorisch eingeschränkten Personen die stufenlose Zugänglichkeit zum Verkehrssystem zu ermöglichen und sensorisch eingeschränkten Personen die akustische und taktile Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Informationen nach dem 2-Sinne-Prinzip anzubieten. Dieses 2-Sinne-Prinzip beinhaltet folgende Aspekte:

- Taktile und visuell wahrnehmbare Indikatoren
- Akustische und taktile Wahrnehmbarkeit
- Visuell und taktile wahrnehmbare Begrenzungen
- Visuelle und akustische Informationsweitergabe

Aufbauend auf diesen Informationen wurden vom Arbeitskreis und den Nutzergruppen vom NVP Baustein Barrierefreiheit festgelegt, wie sich die „vollständige Barrierefreiheit“ definiert. Dies geschah in Abhängigkeit von aktuell gültigen, gesetzlichen Normen und Regeln und ermöglicht eine Überprüfung des Gesamtsystems (Infrastruktur und Fahrzeuge) auf das Prädikat „barrierefrei“ oder „nicht barrierefrei“. Dabei wird nach Regel- und Mindestanforderung unterschieden.

Mindestanforderungen

Diese beschreiben Anforderungen aus aktuell gültigen Gesetzen und DIN-Normen. Werden die Mindestanforderungen zum Beispiel an einer Haltestelle nach den aktuell gültigen Regelwerken als erfüllt angesehen, bezeichnet man diese als „barrierefrei“. Im Umkehrschluss wird eine Haltestelle als „nicht barrierefrei“ bezeichnet, wenn zum Beispiel aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen, eine Mindestanforderung nicht eingehalten wird. Sie ist somit gemäß § 8 Abs. 3 PBefG als temporäre oder dauerhafte

Ausnahme zu definieren (s. Kapitel 3.3.4).

Bestehende Anlagen, die bei ihrer Herstellung nach den damals geltenden Regelwerken hergestellt wurden, müssen nicht allein zur Herstellung der Barrierefreiheit umgebaut werden. Dies ändert sich, wenn Anlagen aufgrund von größeren Neubau-, Umbau- oder Sanierungsmaßnahmen gebaut bzw. ertüchtigt werden. Bei kleineren Sanierungsmaßnahmen, Teilsanierungen, Instandhaltungsmaßnahmen oder Ähnlichem erfolgt der Teilumbau für die jeweiligen Bauteile unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit (zum Beispiel wird bei einem Geländertausch dann auch die Brailleschrift¹ mitberücksichtigt). Im Falle von grundhaften Aus- bzw. Umbaumaßnahmen sollen, wenn wirtschaftlich und technisch vertretbar, die vollständige Barrierefreiheit an der Haltestelle hergestellt werden. Falls dies nicht der Fall ist, sind Ausnahmetatbestände zu definieren.

Als Grundlage der Mindestanforderungen wird auf die aktuell gültigen, gesetzlichen Normen und Regeln verwiesen. Dazu zählen:

- Grundgesetz (GG) Art. 3
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), § 1 Absatz 1 und § 4
- UN – Behindertenrechtskonvention Art.9
- Personenbeförderungsgesetz PBefG, § 8
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG, § 3
- Bayrisches Behindertengleichstellungsgesetz BayBGG, Artikel 10
- Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
- DIN-Normen²:
 - DIN 18040-3 – Barrierefreies Bauen Planungsgrundlagen (2014)
 - DIN 32984 – Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum (2020)
 - DIN 32981 – Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte an Straßen-Verkehrssignalanlagen (2002)
 - DIN 32975 – Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung (2010)
 - DIN 32986 – Taktile Schriften und Beschriftungen – Anbringung von Braille- und erhabener Profilschriften (2015)

Weitergehende Erläuterungen dazu sind dem Abschlussbericht zu entnehmen (s. Anlage 2; Kapitel 4.3 und 5).

Regelanforderung

Regelanforderungen sind, in Abstimmung mit dem Arbeitskreis und den Nutzergruppen, festgelegte Anforderungen, die über die gesetzliche Anforderung hinaus gehen.

Werden die Regelanforderungen nicht oder nur teilweise erfüllt, gilt die Haltestelle trotzdem als barrierefrei, sofern die Mindestanforderung erfüllt ist. Die Definition von Ausnahmen erfolgt nur bei Nicht-Einhaltung der Mindestanforderung.

Mindest- und Regelanforderung am Beispiel Bushaltestelle

Eine Bushaltestelle soll möglichst an ihrer Gesamtlänge von 23 m barrierefrei ausgestaltet

¹ Eine international, von Blinden und stark Sehbehinderten, genutzte Blindenschrift

² DIN-Normen, in nationaler und internationaler Zusammenarbeit durch das Deutsche Institut für Normung erarbeitet und veröffentlicht, definieren Standards und Empfehlungen zu verschiedenen Themenfeldern, welche in der Regel den aktuellen Stand der Technik widerspiegeln. Diese Aufzählung zeigt DIN-Normen zur Barrierefreiheit.

sein und genügend Bewegungsraum vor jeder Tür anbieten können; dies ist die Regelanforderung. Aufgrund baulicher Gründe (Strom-, Wärmeleitungen) oder auch durch Einfahrten (Fremdgelände) ist dies jedoch nicht immer möglich. Daher gilt als Mindestanforderung, dass ein barrierefreier Einstieg an den ersten beiden Türen möglich ist. Ist dies ebenfalls nicht möglich, ist eine Ausnahme zu benennen und zu begründen.

In Abstimmung mit den Nutzergruppen gibt es noch weitere Anforderungen, die über die Mindest- und Regelanforderungen hinaus gehen. Diese wurden als „Optionale Anforderung“ aufgenommen (s. Anlage 2; Kapitel 5.1 und 5.3). Diese Zusatzanforderungen sollen nach Möglichkeit beim Neu- oder Umbau der ÖPNV-Infrastruktur Eingang finden. Bei Nichterfüllung haben sie jedoch keinen Einfluss auf die Deklaration der Barrierefreiheit.

Um die Anforderungen an die Barrierefreiheit in übersichtlicher bzw. darstellbarer Form zu zeigen, sind diese in verschiedene Kategorien unterteilt worden:

- Fahrgastinformation
- Betrieb
- Leitsystem
- Haltestellenausstattung
- Bewegungsraum
- Oberflächen
- Neigung
- Zuwegung
- Spaltüberbrückung (Ein- und Ausstieg ins Verkehrsmittel)
- Fahrzeuge
- Ersatzverkehr (geplant)
- Ersatzverkehr (ungeplant)

Exemplarisch wird hier auf die Kategorie „Oberflächen“ eingegangen, alle Weiteren sind im Abschlussbericht erläutert (s. Anlage 2, Kapitel 5.2.6).

Definition Oberflächen

Haltestellen des ÖPNVs sollen für alle Menschen nutzbar sein. Daher gilt es diesbezüglich für die Oberflächenbeschaffenheit Anforderungen zu definieren, die zu erfüllen sind. Wenn diese nicht vollständig erfüllt werden können, sind die Anforderungen zumindest in definierten Korridoren zu erfüllen.

Oberflächen, wie Bewegungsflächen und nutzbare Gehwegbreiten, sollen möglichst erschütterungsarm begeh-/befahr- und berollbar sowie rutschfest sein. Diese Anforderungen gelten auch für alle Randeinfassungen, Rinnen oder Fahrbahnen die begangen, befahren oder überschritten werden müssen und sind in der DIN 18040-3 festgehalten.

Dabei ist die Mindestanforderung bei der U-Bahn definiert als „**Korridore mit ebenen, erschütterungsarmen und rutschhemmenden Bodenbelägen** im U-Bahnbereich“ (s. Anlage 2). Als Regelanforderung hat sich der Arbeitskreis auf folgende Formulierung geeinigt „**Flächiger Einsatz** von ebenen, erschütterungsarmen und rutschhemmenden **Bodenbelägen** im U-Bahnbereich“ (s. Anlage 2; Kapitel 5.3.1).

3.2 Abgleich Bestandsaufnahme (AP 2)

Die definierten Mindest- und Regelanforderungen wurden mit der Bestandsaufnahme aus dem Jahr 2018 abgeglichen. Ziel war es, den Bestand auf Aktualität zu prüfen und mit Hilfe der definierten Anforderungen die Barrierefreiheit im ÖPNV bewerten zu können. Erst auf dieser Grundlage konnte eine Priorisierung und dementsprechend ein Umsetzungsfahrplan erstellt werden.

Als Ergebnis der Analyse kann verkehrsmittelunabhängig festgehalten werden, dass die folgenden Aspekte im Bereich Information, Kommunikation und Vertrieb, die Anforderungen der Barrierefreiheit erfüllen (s. Anlage 2, Kapitel 6.1.1):

- Anbringen von Fahrgastinformationen
- Fahrgastinformation (s. Anlage 1, Kapitel 6); darunter fallen z. B.
 - Homepage/ Internet / App
 - Fahrplanbuch
 - Servicetelefon
 - Kundencenter
- Tarifinformationen

Bezüglich des Betriebs (s. Anlage 1, Kapitel 7) gelten folgende barrierefreie Anforderungen als erfüllt in den folgenden Punkten (s. Anlage 2, Kapitel 6.1.2):

- Personalsensibilisierung
- Regelmäßige Reinigung und ausreichender Winterdienst
- Baustellen
- Störung der Barrierefreiheit durch Dritte (zum Beispiel Falschparker)

Bei den weiteren Kategorien der Mindest- und Regelanforderungen (z.B. Leitsystem, Oberflächen, Spaltüberbrückung, etc.) wurde der Abgleich mit der Bestandsaufnahme für jedes Verkehrsmittel (U-Bahn, Tram und Bus) separat durchgeführt. Hierbei wurden die Fahrzeugausstattung und die dazugehörige Infrastruktur gesamthaft betrachtet und in die Kategorien in „erfüllt“, „teilweise erfüllt“, „nicht erfüllt“ und „erfüllt (nach damals geltenden Anforderungen)“ klassifiziert.

„Erfüllt (nach damals geltenden Anforderungen)“ bedeutet, dass der Arbeitskreis bei einer Anlage oder einem Fahrzeug, welche(s) zu den damals gültigen Gesetzen und Normen als barrierefrei deklariert wurde, auch heute die genannten Anforderungen als erfüllt ansieht in dem Wissen, dass sie heute nicht mehr den neuen Anforderungen an die Barrierefreiheit genügen. Bei der Priorisierung und dem Umsetzungsfahrplan werden diese Anforderungen mitberücksichtigt (s. Anlage 2, Kapitel 6).

Die fahrzeugseitige Ausgestaltung der Barrierefreiheit ist in der Bestandsaufnahme festgehalten und hat immer noch Gültigkeit. Zu den Fahrzeugen in Münchner-Netz lässt sich Folgendes zusammenfassen:

U-Bahn

Die im Münchner-Netz zugelassenen U-Bahn-Fahrzeuge erfüllen alle erforderlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit (s. Anlage 2, Kapitel 6.2.9). Das Kriterium der Spaltüberbrückung wurde zum damaligen Zeitpunkt noch nicht mitbetrachtet. Eine infrastrukturseitige Lösung wird – soweit technisch möglich – angestrebt.

Tram

Die im Münchner-Netz zugelassenen Trambahnen erfüllen alle erforderlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit (bis auf den P-Wagen) (s. Anlage 2, Kapitel 6.3.9). Das Kriterium der Spaltüberbrückung wurde zum damaligen Zeitpunkt noch nicht mitbetrachtet. Eine infrastrukturseitige Lösung wird – soweit technisch möglich – angestrebt.

Bus

Die derzeit bei der MVG eingesetzten Fahrzeuge im Buslinienverkehr sind durchweg Niederflurfahrzeuge mit barrierefreier Ausstattung. Sie entsprechen der EU-Verordnung für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klasse M2 oder M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale (UN ECE R 107).

Die Regionalbusse im MVV entsprechen den Anforderungen an die Barrierefreiheit (s. Anlage 2, Kapitel 6.4.9).

Das Gesamtergebnis des Abgleichs mit der Bestandsaufnahme ist im Abschlussbericht erläutert und dort unter der Anlage 2 „Tabelle Abgleich Zieldefinition - Bestandsaufnahme“ nochmals zusammengefasst.

3.3 Priorisierung und Umsetzungsfahrplan (Infrastruktur, AP 3 und AP 4)

Im nächsten Schritt waren Bewertungskriterien und deren Gewichtung festzulegen. Darauf aufbauend konnte ein Umsetzungsfahrplan erstellt werden. Aus Sicht des Arbeitskreises und der Nutzergruppen war es zielführend, die Verkehrsmittel U-Bahn, Tram und Bus separat zu betrachten. Grund hierfür sind zum Einen die unterschiedlichen Zuständigkeiten (SWM und BAU). Zum Anderen gelten jeweils unterschiedliche Randbedingungen wie der bauliche Bestand, der Haltestellentyp oder auch die Erneuerungszyklen je nach Verkehrsmittel.

3.3.1 U-Bahn

Bei der U-Bahn wurde eine haltestellenscharfe Betrachtung durchgeführt. Für eine sinnvolle Kategorisierung und anschließende Priorisierung wurden zunächst die allgemeinen Informationen (Haltestellenname, Richtung, Gleis, etc.) erfasst.

Um bewerten zu können, welche Haltestellen im Sinne der Relevanz für beeinträchtigte Fahrgäste vorrangig ausgebaut werden müssten, wurden folgende Bewertungskriterien festgelegt und gewichtet:

Bedeutung im Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs der Stadt München, gewichtet zu 20 %:

- Umsteigebedeutung (hoch, gering, nein)
- Ein- und Aussteiger (24 Stunden / Werktag)

Bauliche Umgebung (Einrichtungen), gewichtet zu 30 %

- Alten-/ Pflegeheime und Alten-Service-Zentren
- Kranken-/ Ärztehäuser
- Behinderteneinrichtungen
- Bildungseinrichtungen für Menschen mit Behinderung
- Reha-Einrichtungen
- Besonderer Wunsch der Verbände

Das Kriterium „Bauliche Umgebung“ wurde aufgrund der genannten Bedeutung auch seitens der Nutzergruppen mit 30 % gewichtet.

Es folgten die Kriterien der vom Arbeitskreis zuvor definierten Mindest- und Regelanforderung (s. Kapitel 3.1). Wie schon zu Beginn des Kapitel 3 beschrieben, basieren die Mindestanforderungen auf gültigen Gesetzen und Normen.

Mindestanforderungen, gewichtet zu 30 %

- Fahrgastinformation
- Betrieb
- Leitsystem
- Haltestellenausstattung
- Bewegungsraum
- Oberflächen
- Neigung
- Zuwegung
- Spaltüberbrückung (Ein- und Ausstieg ins Verkehrsmittel)
- Fahrzeuge
- Ersatzverkehr (geplant)
- Ersatzverkehr (ungeplant)

Regelanforderungen, gewichtet zu 10 %

- Kriterien analog zu Mindestanforderung

Grund für die unterschiedliche Gewichtung von Mindest- und Regelanforderungen war, dass der Arbeitskreis eruieren wollte, wo derzeit der dringendste Handlungsbedarf bei der Ausgestaltung der Barrierefreiheit im ÖPNV liegt.

Äußere Anlässe und Alter der Haltestelle, gewichtet zu 10 %

Abschließend waren noch die äußeren Anlässe und das Alter der Haltestelle zu nennen

(gewichtet zu 10%). Das Kriterium der äußeren Anlässe beleuchtet, ob es an der zu untersuchenden Haltestelle beispielsweise einen baldigen Umbau oder eine Sanierung gibt (s. Anlage 2, Kapitel 7.2.1 und 7.2.2). Die Bewertungskriterien und ihre Gewichtung sind in Abbildung 1 dargestellt.

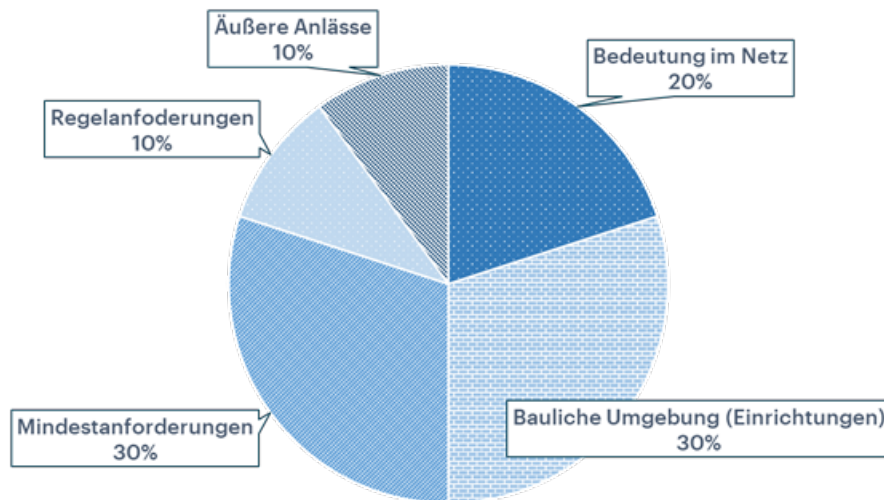


Abbildung 1: Diagramm zur Gewichtung der Bewertungskriterien – U-Bahn (s. Anlage 2, S. 92)

Hinter der Gewichtung waren bei den jeweiligen Kategorien Punkte hinterlegt. Je höher die Punktezahl für eine Haltestelle ausfällt, desto höher ist der Handlungsbedarf. Die Punkte der Barrierefreiheit (Mindest- und Regelanforderungen) wurden wie folgt verteilt:

Mindestanforderungen

- erfüllt = 0 Punkte
- teilweise erfüllt = 20 Punkte
- nicht erfüllt = 40 Punkte
- erfüllt (nach damals geltenden Anforderungen) = 5 Punkte

Regelanforderung

- erfüllt = 0 Punkte
- teilweise erfüllt = 5 Punkte
- nicht erfüllt = 10 Punkte
- erfüllt (nach damals geltenden Anforderungen) = 5 Punkte

Nach Betrachtung aller Bewertungskriterien und ihrer Gewichtung kann ein Haltepunkt zwischen 0 und 1.020 Punkte erhalten. Der daraus abzuleitende Handlungsbedarf war je nach Punktezahl als niedrig, mittel, hoch oder sehr hoch einzustufen (s. Anlage 2, Kapitel

7.2.2).

Im Bereich der U-Bahnhaltestellen ist gemäß den definierten Mindest- und Regelanforderungen kein U-Bahnhof vollständig barrierefrei nach den Maßstäben der aktuell gültigen Normen und Regeln (s. Anlage 2, Kapitel 7.2).

Allerdings ist festzuhalten, dass die U-Bahnhaltestellen den damals gültigen Normen und Richtlinien zur Ausgestaltung der Barrierefreiheit entsprechen, sofern es bereits entsprechende Vorschriften gab. Die Durchführung entsprechender Maßnahmen der Barrierefreiheit wurde regelmäßig als zuwendungsfähige Maßnahmen beantragt und vom Fördergeber geprüft und positiv beschieden. Die Herstellung der Barrierefreiheit nach heutigen Maßstäben sollte in Maßnahmenpaketen, wie z.B. der partiellen Bahnsteigerhöhung, durchgeführt werden. Eine vollständige Anhebung der Bahnsteige zur Verringerung des Vertikalspalts kann hierbei aber, soweit wirtschaftlich und technisch vertretbar, erst mit der vollständigen Sanierung des Bahnhofs im Rahmen des Erneuerungszyklus (bei U-Bahnhaltestellen mehr als 50 Jahre) umgesetzt werden. Vorlaufend werden deshalb partielle Bahnsteigerhöhungen vorgesehen. Bei der U-Bahn laufen neben der benannten partiellen Bahnsteigerhöhung weitere barrierefreie Maßnahmen: Nachrüstung eines DIN-konformen taktilen Leitsystems an allen Bahnsteigen, Ausstattung der Aufzugskabinen mit Lautsprechern, Austausch der eckigen Handläufe gegen DIN-konforme, runde Handläufe sowie deren entsprechende Beschriftung. Diese Maßnahmen sind mit den übrigen Bauprogrammen sowie den weiteren baulichen Modernisierungs- und Erneuerungsprogrammen abzugleichen und abzustimmen. Der jeweilige wirtschaftliche Aufwand ist dabei zu prüfen. Auch sind hier Vorgaben des Denkmalschutzes sowie des Urheberrechtes für Architekten zu beachten. Maßnahmen, die sinnvoll vor dem Erneuerungszyklus umgesetzt sind, können nach der erarbeiteten Priorisierung umgesetzt werden:

Priorität 1
nicht erfüllte Mindeststandards

Priorität 2
teilweise erfüllte Mindeststandards

Priorität 3
nicht/teilweise erfüllte Regelstandards

Priorität 4
erfüllt, nach den damals geltenden Anforderungen

Da einerseits kein sehr hoher Handlungsbedarf laut Untersuchung festzustellen ist und andererseits verschiedene Erneuerungsprogramme zur Verbesserung der Barrierefreiheit in den U-Bahnhöfen bereits initiiert wurden, wie z.B. der Ausbau der barrierefreien Wegeleitung und Signaletik sowie die partiellen Bahnsteigerhöhungen, ist es nicht erforderlich und auch nicht sinnvoll, eine finanzielle und zeitliche Einordnung eines Umsetzungsfahrplans für die U-Bahnhöfe im Rahmen des NVPs vorzunehmen. Komplexere bauliche Maßnahmen, wie Bahnsteigerhöhungen oder Aufzugnachrüstungen werden in Einzelmaßnahmen geprüft und gegebenenfalls umgesetzt.

Sanierungs- und Optimierungsmaßnahmen sind, soweit wirtschaftlich, technisch und betrieblich vertretbar, umzusetzen (s. Anlage 2, Kapitel 7.2 und 8.1). Diese Ansicht teilt die SWM/MVG und wird die Anforderungen an die Barrierefreiheit, zu den eben genannten Aspekten, berücksichtigen. Sofern noch keine Finanzierung vorhanden ist, werden die Maßnahmen zu einem späteren Zeitpunkt in den Stadtrat zur Entscheidung eingebracht.

3.3.2 Tram

Die Bewertungskriterien der Tram überschneiden sich mit denen der U-Bahn. Auch hier wurden die bauliche Umgebung, die Planungen (äußere Anlässe) sowie die Kriterien der Mindest- und Regelanforderung betrachtet (s. Anlage 2, Kapitel 7.3). Aufgrund der neu beschlossenen Haltestellenverlängerungen (RIS-Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01848) und zukünftig gegebenenfalls auch der breiteren Trambahnen, war es nicht zielführend, eine haltestellenscharfe Betrachtung vorzunehmen, sondern das Liniennetz als Ganzes zu betrachten.

Wie schon benannt, sind bei allen Neubau-, Umbau- und Sanierungsmaßnahmen, soweit wirtschaftlich und technisch vertretbar, die aktuell gültigen, gesetzlichen Vorgaben zur Ausgestaltung der Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Beispielsweise werden bereits die neuen Tram-Infrastrukturprojekte wie „Tram Münchner Norden, Tram Westtangente und Tram Nordtangente“ nach zur Zeit der Planung aktuellen und standardisierten Anforderungen an die Barrierefreiheit geplant.

Der Fokus liegt beim Umsetzungsfahrplan zur vollständigen Barrierefreiheit daher auf dem Bestand. Keine der rund 380 Haltestellenkanten³ ist vollständig barrierefrei und bedingt folglich einen vollständigen Umbau aller Tramhaltestellen (s. Anlage 2, Kapitel 8.3).

Aufgrund der geplanten Sanierungsmaßnahmen über das gesamte Tram-Netz der LHM erfolgt der Umsetzungsfahrplan Tram zur vollständigen Barrierefreiheit soweit möglich gemäß dem Gleiserneuerungsprogramm der SWM/MVG. Grund hierfür ist, dass neben der Barrierefreiheit auch weitere Maßnahmen einfließen und aus wirtschaftlichen und ressourcenschonenden Gründen zusammengefasst werden. Parallel dazu werden weitere Maßnahmen geprüft, die eine hohe Bedeutung für mobilitätseingeschränkte Personen haben und entsprechend ertüchtigt werden können.

Unter Berücksichtigung der eben genannten Faktoren geht der Arbeitskreis zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich Tram von einem Zeitraum von mindestens 30 Jahren aus und schätzt die Gesamtkosten derzeit auf rund 300 Mio. € (Stand 2021) (s. Anlage 2, Kapitel 8.2). Diese überschlägigen ersten Schätzwerte beruhen auf den Aussagen der SWM/MVG.

Für den Umsetzungsfahrplan Tram ist es Ziel ab dem Jahr 2022 einzelne Haltestellen barrierefrei umzubauen. Daneben wird ein langfristiges Programm entwickelt, dass in drei

³ „Eine Haltekante beziehungsweise ein Haltesteig bezeichnet die Linie beziehungsweise einen Abschnitt an einer Haltestelle, an welchem Fahrzeug halten können, um den Fahrgastwechsel durchzuführen. Eine Haltekante kann aus mehreren Haltepositionen (zum Beispiel Doppelhaltestelle) bestehen. Eine Haltestelle besteht aus mindestens einer oder mehreren Haltestellenkanten.“ (s. Anlage 2, Glossar)

Phasen aufgeteilt werden kann (s. Abbildung 2). Man beginnt mit einer Planungsphase und Prüfung von Einzelmaßnahmen, die rund vier Jahre in Anspruch nimmt, mit einem jährlichen Volumen von rund 2 Mio. €. Anschließend folgt die Bauphase, bei dem rund 5 Mio. € pro Jahr benötigt werden. Abschließend folgt die Hochlaufphase, die aufgrund unsicherer Faktoren derzeit weder zeitlich noch finanziell konkretisiert werden kann (s. Anlage 2, Kapitel 8.2). Die vorgenannten Gesamtkostenschätzung und der ungefähre Umsetzungszeitraum lassen ein steigendes jährliches Budget auf mind. 10 Mio. € unter Beachtung entsprechender Planungs- und Bauressourcen erwarten.

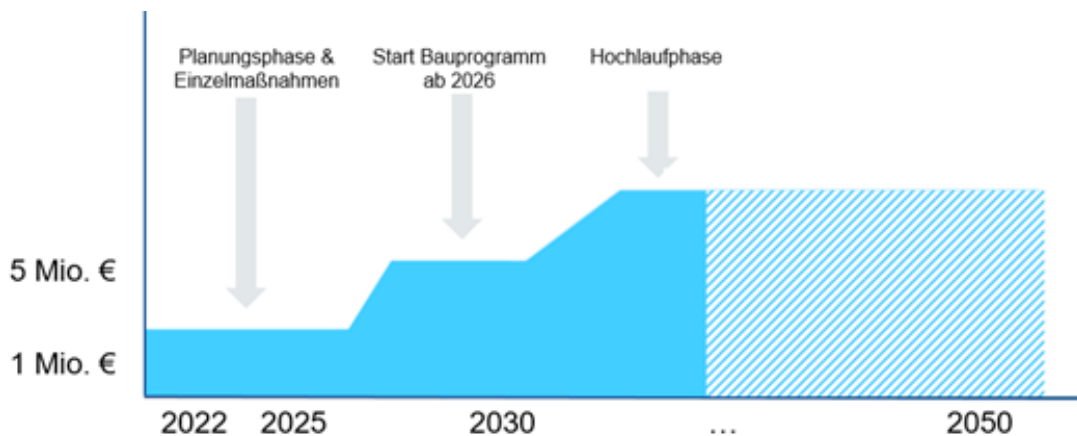


Abbildung 2: Möglicher Umsetzungsfahrplan Tram (s. Anlage 2, S. 113)

3.3.3 Bushaltestellen und Busbahnhöfe

Bushaltestellen

Der programmatische barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen wird vom Baureferat in Abstimmung mit dem Beraterkreis barrierefreies Planen und Bauen umgesetzt. Grundlage hierfür ist die Beauftragung durch den Stadtrat im Zuge der ÖPNV-Offensive IV (Sitzungsvorlagen-Nr. 08-14 / V 13721, VV 19.02.2014).

Von den 957 Bushaltestellen im Stadtgebiet sind bereits 312 vollständig barrierefrei ausgebaut worden. Für die Betrachtung im Zuge des Umsetzungsfahrplans Bus verbleiben demnach derzeit noch 645 „nicht barrierefreie“ oder „teilweise barrierefreie“ Haltestellen. Davon sind 54 Haltestellen in der Umsetzung als Einzelmaßnahme im Rahmen des Programms ausgesetzt. Diese Bushaltestellen befinden sich beispielsweise im Planungsumgriff eines anderen konkreten Straßenbauprojektes oder einer geplanten Tram-Linie (hierdurch kann es zu Anpassungen im Busnetz kommen) (s. Anlage 2, Kapitel 7.5).

Für die Priorisierung wurde auf die schon bestehenden und vom Stadtrat genehmigten Bewertungskriterien aus dem Bauprogramm zurückgegriffen:

Fahrgastzahlen (Maximal 2 Punkte – Anteil Gesamtgewichtung bis zu 17 %)

Ein- und Aussteiger pro Werktag

- Ab 2.000 = 2 Punkte
- 1.000 – 2.000 = 1 Punkt
- < 1.000 = 0 Punkte

Bedeutung im Netz (Maximal 4 Punkte – Anteil Gesamtgewichtung bis zu 33 %)

- 10-Minuten-Takt (Ja = 1 Punkt, Nein = 0 Punkte)
- Express-/Metrobus (Ja = 1 Punkt, Nein = 0 Punkte)
- Umstieg zur S-Bahn / U-Bahn / Tram (Ja = 2 Punkte, Nein = 0 Punkte)

Einrichtungen (Maximal 6 Punkte – Anteil Gesamtgewichtung bis zu 50 %)

- Starke Häufung von Rollstuhlfahrenden Personen; Ein-/Ausstieg Meldung über Bordcomputer (0-3 Punkte nach Häufigkeit)
- Besondere Einrichtung Zusatzwunsch Behindertenverbände (Ja = 3 Punkte, Nein = 0 Punkte)

Da sich die erwähnten Bewertungskriterien aus dem Bauprogramm und die dadurch resultierende Prioritätenliste als eine gute Arbeitsgrundlage bewährt haben, wird die Prioritätenliste im Rahmen der Fortschreibung des NVP Bausteins zur Barrierefreiheit als Grundlage für den Umsetzungsfahrplan Bus genutzt (s. Anlage 2, Kapitel 7.5).

Für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen im Rahmen des Bauprogramms stehen dem Baureferat mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.02.2014 „ÖPNV-Offensive IV“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 08-14 / V 13721) jährlich 5,8 Mio. € zur Verfügung. Unter diesen Voraussetzungen sollte ein Umbau von 38 Haltestellen pro Jahr ermöglicht werden.

Mit den damals angesetzten Kosten von 90.000 € pro Haltekante konnte von einer Umsetzung von 64 Haltekanten pro Jahr ausgegangen werden. Bereits in der Bestandsaufnahme wurde auf eine absehbare Preissteigerung eingegangen. Inzwischen belaufen sich aktuelle Ausschreibungsergebnisse des Baureferates (inklusive Bauneben- und Planungskosten) auf 200.000 € pro Kante. Hierbei sind die Auswirkungen der Pandemie noch nicht abzuschätzen. Das Baureferat wird im Rahmen des Indexbeschlusses zu gegebener Zeit den Kostenansatz entsprechend anpassen. Für den barrierefreien Um- oder Neubau von den noch rund 1.400 Kanten würden sich damit Gesamtkosten in Höhe von schätzungsweise 285 Mio. € ergeben.

Um die vollständige Barrierefreiheit beim Bus herstellen zu können, wird der Zeitraum, neben dem Budget von Anzahl und Erfahrung des am Prozess beteiligten Personals sowie auch maßgeblich von der Kapazität und Verfügbarkeit der Planungsbüros und Baufirmen bestimmt (s. Anlage 2, Kapitel 8.3).

Busbahnhöfe

Auch hier wird auf eine bestehende Bewertungsliste (aus der Bestandsaufnahme) Bezug genommen. Nach dieser Auswertung sind von den 47 Standorten (unterteilt in 28 Busbahnhöfe, 14 Wendeanlagen und fünf Haltestellen in separater Busspur) noch 29 barrierefrei umzubauen (s. Anlage 2, Kapitel 7.6). Zusätzlich ergibt sich die Notwendigkeit, die Kapazität der meisten Busbahnhöfe durch weitere Haltekanten zu erhöhen, um einerseits die durch den barrierefreien Ausbau reduzierte Kapazität wegen der Berücksichtigung ausreichend langer Anfahrbereiche auszugleichen und andererseits bestehende Engpässe zu beseitigen und die vom Stadtrat beschlossenen Angebotsausweitungen (Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split auf 30%) abwickeln zu können. Jeder Busbahnhof ist ein Einzelfall und hat eigene Anforderungen an Planungs-, Kosten- und Realisierungsaufwand. Daher ist eine realistische Kosten- und Zeitabschätzung zur Herstellung der Barrierefreiheit aller Anlagen nicht möglich (s. Anlage 2, Kapitel 8.4).

Die Busbahnhöfe, Wendeanlagen und Haltestellen in baulich getrennter Busspur werden in Reihenfolge der Bewertungsliste und in Abhängigkeit der Zuständigkeit entweder vom Baureferat oder von den SWM geplant und umgebaut. Dabei sind die SWM zuständig für entsprechende Anlagen in deren Eigentum, das Baureferat nur im öffentlichen Straßenraum.

Das Baureferat baut die in seiner Zuständigkeit liegenden Wendeanlagen nach Möglichkeit im Rahmen des barrierefreien Ausbaus um. Busbahnhöfe in der Zuständigkeit des Baureferates sind entweder bereits barrierefrei oder inzwischen von Parallelprojekten (insbesondere Tram nach NVP) betroffen und damit zurückgestellt.

3.3.4 Ausnahmen

Wie unter 2.1 beschrieben, besagt das PBefG § 8 Abs. 3: „(...) Der **Nahverkehrsplan** hat die Belange der in ihrer **Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen** mit dem **Ziel** zu berücksichtigen, **für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit** zu erreichen. Die in Satz 3 **genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.** (...)“

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen haben das gemeinsame Ziel, die Belange der Barrierefreiheit langfristig, soweit dies technisch und wirtschaftlich möglich ist, umzusetzen. Dabei ist auf temporäre oder auch langfristige Ausnahmen hinzuweisen.

Bei den Ausnahmetatbeständen handelt es sich, bis auf zwei Aspekte, um weitestgehend temporäre Ausnahmen, die soweit möglich im Zuge von Fahrzeugneubeschaffungen und Sanierungsmaßnahmen behoben werden können. Darunter ist zum Beispiel die horizontale Spaltüberbrückung bei der U-Bahn gemeint. Im Abschlussbericht heißt es, dass „[d]er maximal horizontale Spalt (...) nur an geraden Bahnsteigen erreicht werden [kann]. [Das] Spaltmaß [ist] aufgrund [des] Lichtraum[s] bauwerksseitig technisch nicht umsetzbar.“ (s. Anlage 2, Kapitel 9). Bezüglich der Spaltüberbrückung im Bogen besteht voraussichtlich nur eine fahrzeugseitige Lösung. Ob diese umsetzbar ist, muss bei der Beschaffung neuer Fahrzeuggeneration(en) geprüft und die Ausnahme gegebenenfalls angepasst werden.

Folgende zwei Ausnahmetatbestände haben sich im Rahmen der Workshop-Reihe als teilweise dauerhaft erwiesen:

Barrierefreie Zugänglichkeit an vier U-Bahnhöfen

Eine Neigung unter 6 % an den Zuwegungen ist aktuell an vier U-Bahnhöfen aus den 80-er Jahren nicht erfüllt. Im jeweiligen Entstehungsjahr entsprach die verbaute Neigung der Rampenbauwerke dem damaligen aktuellen Stand der Barrierefreiheit (DIN 18024) (s. Anlage 2, Kapitel 6.2.6). Ein nachträglicher Umbau der U-Bahnhöfe ist im Hinblick auf die Kosten-Wirksamkeit kaum wirtschaftlich darstellbar (s. Anlage 2, Kapitel 9).

Bis auf die U-Bahnhöfe Obersendling, Karl-Preis-Platz, Michaelibad und Therese-Giehse-Allee verfügen alle betroffenen U-Bahnhöfe über Aufzüge. Die vier U-Bahnhöfe haben keine Aufzüge, sondern sind durch Rampenbauwerke erschlossen. Diese entsprechen nicht dem heutigen Stand der Technik. Sie verfügen allerdings über alternative Routenoptionen an der Oberfläche über nahegelegene Bushaltstellen.

Gemäß der Bestandsaufnahme aus dem Jahr 2018 wurde eine Aufzugsnachrüstung am U-Bahnhof Michaelibad bereits einer Vorprüfung unterzogen und vom Baureferat als technisch nicht darstellbar beschieden. Ob die barrierefreie Zugänglichkeit der genannten U-Bahnhöfe daher einen temporären oder dauerhaften Ausnahmetatbestand darstellt, lässt sich derzeit nicht klar feststellen. Eine Erreichung der Anforderung der Barrierefreiheit kann nur im Rahmen einer Großmaßnahme erfüllt werden, welche im Vorfeld eine Machbarkeitsstudie erfordert (s. Anlage 2, Kapitel 9).

Von Seiten der Nutzergruppen wurde der Wunsch nach tiefergehenden Untersuchungen erneut vorgetragen. Da aber aus dem Umsetzungsfahrplan U-Bahn kein hoher Handlungsbedarf hervorgeht, soll die freiwillige Leistung zur Herstellung der aktuell gültigen Normen der Barrierefreiheit nachrangig umgesetzt werden. Für eine jeweilige Untersuchung der Einbaumöglichkeit eines Aufzugs durch eine Machbarkeitsstudie fallen je nach Leistungsbild Kosten pro Standort von 100.000 bis 300.000 € an. Darüber hinaus muss für den Einbau einer Aufzugsanlage von schätzungsweise mindestens 3 Mio. € ausgegangen werden, die je nach baulichen Gegebenheiten auch deutlich höher ausfallen können.

Bei den tiefergehenden Untersuchungen empfehlen die Nutzergruppen dringend die Einbeziehung des Facharbeitskreises Mobilität, hier insbesondere den Sachverständigen für barrierefreies Planen und Bauen, der im Facharbeitskreis mitarbeitet. Dieser hat beispielsweise bereits zu dem barrierefreien Zugang am Laimer Bahnhof beraten.

Barrierefreie Zugänglichkeit bei Bus- und Tramhaltestellen im Bogen (Spaltüberbrückung)

Wenn die Mindestanforderung zur Herstellung der Barrierefreiheit aus technischen Gründen nicht hergestellt werden kann, sind alternative Lösungen zu entwickeln. Gegebenenfalls sind hier alternative Standorte zu betrachten (s. Anlage 2, Kapitel 9).

Bewegungsraum

Eine ausreichende Bewegungsfläche kann gegebenenfalls aufgrund der Straßen-

raumgeometrie oder auch der Eigentumsverhältnisse nicht an allen Standorten gewährleistet werden. Da sich bei diesem Ausnahmetatbestand um Einzelfälle handelt, sind diese während der Ausführung zu prüfen gegebenenfalls sind hier alternative Standorte zu betrachten.

4. Barrierefreiheit bei S-Bahn/SPNV

Die Barrierefreiheit bei der S-Bahn sind nicht Gegenstand des NVPs. Diese liegen in der Verantwortung des Freistaates, werden jedoch zur Information nachrichtlich erwähnt:

Sachstand

Für die insgesamt 41 S-Bahn-Stationen im Gebiet der Landeshauptstadt München liegt die Aufgabenträgerschaft beim Freistaat Bayern, Bauträger für die Stationen ist die DB Station und Service AG.

Bestand – Aktuelle Situation

25 S-Bahn-Stationen in München sind vollständig barrierefrei erschlossen.

Neun Stationen sind bedingt barrierefrei erreichbar, d.h. der Bahnsteig ist erschlossen, aufgrund der Höhendifferenz von Bahnsteig zu Fahrzeugboden ergibt sich beim Einstieg jedoch eine Stufe. Diese kann mittels Anlegen der fahrzeuggebundenen Klapprampe überwunden werden.

Sieben dieser Stationen bleiben auch mittelfristig unverändert, da betriebliche Erfordernisse eine Änderung nicht zulassen, bzw. der Bau eigener Gleisanlagen wirtschaftlich nicht vertretbar ist. An diesen Stationen ist der Ein- und Ausstieg über die Klapprampe des Fahrzeugs möglich. Dabei handelt es sich um folgende Stationen:

- Giesing
- Harras
- Siemenswerke
- Solln
- Neuaubing
- Fasanerie und
- Moosach

Planungen und Umbau

Zwei der bedingt barrierefreien Stationen, Leienfelsstraße und Engelschalking, werden hingegen im Rahmen eines geplanten Streckenausbaus barrierefrei umgestaltet.

Für die restlichen sieben Stationen, nachfolgend aufgeführt, liegen Planungen vor bzw. hat der Umbau bereits begonnen:

- Riem
- St.-Martin-Straße
- Leuchtenbergring
- Aubing
- Daglfing
- Johanneskirchen

- Isartor

Im Einzelnen soll der Abschnitt der S 8 Ost von Daglfing über Engelschalking bis Johanneskirchen ausgebaut werden, S-Bahn und Güterverkehr werden künftig separiert und auf jeweils eigenen Gleisen geführt, um den heutigen Kapazitätsengpass für die Zukunft zu beseitigen. Alle drei Stationen werden dabei barrierefrei und neu gebaut.

Ebenfalls im Zuge des Ausbaues der Strecke zwischen Pasing und Eichenau von zwei auf drei Gleise in aufwärtskompatibler Bauweise werden die Stationen Leienfelsstraße und Aubing barrierefrei hergestellt. Die Station Leuchtenbergring wird im Zuge der 2. Stammstrecke barrierefrei gestaltet. Die Projekte Riem, Isartor sowie St.-Martin-Straße befinden sich in Bauausführung, die Termine zur Inbetriebnahme sind dabei noch offen und können zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht konkretisiert werden.

Alle Projekte der DB AG werden zunächst im Arbeitskreis „Barrierefreier Ausbau der S-Bahn München“ bei der DB Station & Service, in dem u.a. die Regierung von Oberbayern (ROB), Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) und der MVV vertreten sind, beraten und abgestimmt. Anschließend erfolgt die Abstimmung der konkreten Planungen mit der Kommune im Rahmen der Umsetzung.

5. Prioritärer Handlungsbedarf aus Sicht der Nutzergruppen

Im Zuge des Prozesses zum Baustein Barrierefreiheit kamen Anliegen seitens der Vertretenden der Nutzergruppen auf. Auf diese wird im Folgenden mit einem Vorschlag zum weiteren Vorgehen eingegangen.

Nachrüstung der vier Aufzugsanlagen

Wie unter Kapitel 3.3.4 Ausnahmen beschrieben, ist die Nachrüstung von Aufzugsanlagen bei den vier U-Bahnhöfen Obersendling, Karl-Preis-Platz, Michaelibad und Therese-Giehse-Allee aus Sicht der Nutzergruppen prioritär umzusetzen. Daher haben die SWM/MVG vorgeschlagen, Machbarkeitsstudien zu erstellen, um diesem Wunsch nachzukommen. Diese sollen klären, ob Nachrüstungen wirtschaftlich, technisch und städtebaulich umsetzbar wären, um die barrierefreie Zugänglichkeit der vier U-Bahnhöfe nach neuestem Stand zu ermöglichen.

Da die U-Bahnhöfe laut Gutachten die Barrierefreiheit „nach damals geltenden Anforderungen“ erfüllen und die U-Bahnhöfe dem Bestandsschutz unterliegen, handelt es sich hierbei um eine freiwillige Leistung zur Herstellung der aktuell gültigen Normen.

Die Machbarkeitsstudien sind daher weniger prioritär gegenüber den zu beauftragenden Maßnahmen zur Herstellung des flächendeckenden barrierefreien Gesamtsystems zu sehen.

Taktiler Bodenleitsystem in den U-Bahnhöfen

Bisher sind an den Bahnsteigen der U-Bahnhöfe unterschiedliche Leitlinien installiert. Sie variieren je nach Baujahr und erfolgten Sanierungsmaßnahmen, wobei diese jeweils die damals geltenden Regeln der Technik erfüllen. Ein Großteil der bestehenden Leitlinien entspricht nicht mehr den seit den 90er Jahren mehrfach überarbeiteten und heute gültigen Anforderungen. Auch eine Wegeleitung nach heutigen Anforderungen besteht

nicht, sondern lediglich eine Markierung der Bahnsteigkante mit eingefrästen Rillen, die mit den heute verwendeten Taststöcken schwer wahrnehmbar sind. An U-Bahnhöfen, die in den letzten Jahren saniert oder modernisiert wurden, bestehen neben den Leitlinien entlang der Bahnsteigkante bereits Aufmerksamkeitsfelder und eine Hinführung zu den Treppen oder Aufzügen.

Die Nachrüstung des Bodenleitsystems in älteren U-Bahnhöfen ist aufgrund der schlechten ertastbarkeit der bestehenden Rillen ein wichtiges Anliegen der Nutzergruppen und der Verwaltung. Da die U-Bahnhöfe laut Gutachten die Barrierefreiheit „nach damals geltenden Anforderungen“ erfüllen und die U-Bahnhöfe dem Bestandsschutz unterliegen, handelt es sich hierbei allerdings um eine freiwillige Leistung zur Herstellung der aktuell gültigen Normen.

Die SWM/MVG haben sich deshalb in Absprache mit dem Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund e.V. (BBSB) dazu entschlossen, in einem ersten Schritt die Bodenindikatoren an allen U-Bahnsteigen nachzurüsten, da hier das Gefährdungspotenzial am größten und demnach für die relevante Nutzergruppe am wichtigsten ist. Die Nachrüstung der Sperrengeschosse erfolgt zu einem späteren, noch nicht definierten Zeitpunkt. Neben der taktilen Wahrnehmung der Bahnsteigkante soll das neue Leitsystem Blinden und Sehbehinderten zudem ein leichteres Auffinden von Treppenaufgängen, Aufzügen und Notfallsäulen ermöglichen sowie ausgewählte Sitzgelegenheiten anzeigen.

Zur Nachrüstung von DIN-konformen Bodenindikatoren haben die SWM/MVG einen Testbetrieb durchgeführt. Ähnlich dem Vorgehen bei der partiellen Bahnsteigerhöhung wurden am U-Bahnhof Harras auf den bestehenden Bodenbelag Bodenindikatoren entsprechend der heute gültigen DIN 32984 aufgebracht. Der erste Test aus 2019 wurde Anfang 2021 ersetzt, da der Hersteller der ersten Bodenindikatoren nicht die geforderten Brandschutznachweise erbringen konnte. Das neue Material entspricht den Brandschutzanforderungen in U-Bahnhöfen, scheint jedoch den Belastungen am Bahnsteig nicht standzuhalten. An einer Lösung wird seitens der SWM/MVG in Abstimmung mit der Technischen Aufsichtsbehörde gearbeitet.

Einstiegshilfen für Rollator-Benutzende

Aus Sicht des Seniorenbeirats soll die Benutzung von Einstiegshilfen für Rollatoren bei Tram und Bus künftig sichergestellt werden. Momentan ist aufgrund der gesetzlichen Lage die Benutzung von Einstiegshilfen wie Hublifte und Klapp-Rampen für Rollatoren nicht erlaubt. Die Konsequenz ist, dass darauf angewiesene Personen zum Teil lange Wege in Kauf nehmen müssen, um zu einer Haltestelle mit Einstiegsmöglichkeit zu kommen. Dies ist nicht im Sinne einer möglichst selbstständigen Bewegung im Verkehrsraum.

Seitens der SWM/MVG kann eine barrierefreie Zugänglichkeit zum Tramfahrzeug nur durch eine Reduzierung der Spalt- und Abstichmaße hergestellt werden.

Der Seniorenbeirat hat dazu im Rahmen des Prozesses eingebracht, dass diese Lösung aus deren Sicht zu viel Zeit in Anspruch nehmen würde bzw. nicht überall möglich ist und fordert deshalb – zumindest übergangsweise – die Rampen- und Hublift-Benutzung auch

für Rollatoren zu erlauben, verbunden mit der Anweisung an das Fahrpersonal, dabei Einstiegshilfe zu leisten.

SWM/MVG ist bemüht gute und praktikable Lösungen zu finden. Allerdings ist die Benutzung der Rampen und Hublifte für selbständig gehende Fahrgäste mit und ohne Mobilitätshilfen ausgeschlossen. Um die barrierefreie Zugänglichkeit für Rollatornutzende zu verbessern, ist der barrierefreie Haltestellenausbau notwendig (und damit die Reduktion des zu überwindenden Höhenunterschiedes zwischen Fahrzeug und Bahnsteig).

Fahrtreppen

Fahrtreppen erleichtern aus Sicht der Nutzergruppen den Zugang zu den Stationen des ÖPNV und bieten eine gute Alternative zum Aufzug für Personen mit dauerhafter oder zeitweiser Gehbehinderung. Fahrtreppen zählen nicht direkt zur barrierefreien Erschließung des ÖPNVs, haben aber einen hohen Stellenwert durch die Zeit- und Kraftersparnis auch für mobilitätseingeschränkte Personen.

Ein wichtiger Wunsch der Nutzergruppen ist, dass Fahrtreppen mit wechselnder Fahrrichtung einen „Infobutton“ erhalten, um so Fahrgäste auf „wartende Personen“ aufmerksam zu machen. Ein automatisches Anfordern der Rolltreppe auf Knopfdruck und der damit verbundene Fahrtrichtungswechsel, ist aus Sicherheitsgründen nicht zulässig. Der Richtungswechsel ist erst möglich, wenn sich niemand mehr auf der Treppe befindet. Die SWM/MVG ist dazu stets im Austausch mit anderen Verkehrsunternehmen. Derzeit gibt es diesbezüglich keine praktikable Lösung.

6. Fazit und weiteres Vorgehen

Jedes Verkehrsmittel hat eigene Anforderungen und unterschiedliche Zeithorizonte zur Realisierung der vollständigen Barrierefreiheit.

Ziel ist es, die vollständige Barrierefreiheit innerhalb der bestehenden Bauprogramme sowie den weiteren baulichen Modernisierungs- und Erneuerungsprogrammen bei der U-Bahn im Rahmen der Erneuerungszyklen (mehr als 50 Jahre), bei der Tram in mindestens 30 Jahren und beim Bus in 15-20 Jahren bei ausreichender finanzieller und personeller Ausstattung der Beteiligten herzustellen. Parallel dazu werden weitere Maßnahmen geprüft, die eine hohe Bedeutung für mobilitätseingeschränkte Personen haben und entsprechend ertüchtigt werden können.

Es hängt von diversen Faktoren ab und handelt sich somit um einen langwierigen Prozess. Den Zielen einer vollständigen Barrierefreiheit kann man sich nur annähern, wenn die Aufgabenträger, Baulastträger, Verkehrsunternehmen und Vertretenden aus Kommunen und Nutzergruppen Hand in Hand zusammenarbeiten. In München ist bereits eine gute Ausgangslage geschaffen, die wir im Mobilitätsreferat weiter nutzen und ausbauen wollen.

Die im Prozess gemeinsam erarbeitenden Standards sollen nun im Rahmen der Ausbaupläne der einzelnen Referate, Unternehmen und Eigenbetriebe umgesetzt werden. Bei der Vergabe der Budgets muss ebenfalls der aktuelle Baupreisindex mitberücksichtigt

werden. Einfluss auf den Zeitplan haben vor allem die Verfügbarkeit von eigenem Personal sowie externen Planungsbüros und Baufirmen, welche die LHM zum jetzigen Zeitpunkt nicht realistisch im Rahmen der Fortschreibung NVP – Baustein Barrierefreiheit einschätzen kann.

Trotz der großen Herausforderung arbeiten alle im Prozess genannten Teilnehmenden weiterhin mit großer Anstrengung an der Ausgestaltung der Barrierefreiheit im ÖPNV in München, da es sich um ein Grundrecht handelt, sich möglichst selbstständig und barrierefrei fortbewegen zu können. Daher sollen der Aufgabenträger sowie die Verkehrsunternehmen den barrierefreien Ausbau im ÖPNV anhand der oben genannten Umsetzungsfahrpläne weiter vorantreiben und umsetzen. Dem Stadtrat wird in regelmäßigen Abständen der aktuellste Stand berichtet.

7. Überschlüssiger Finanzbedarf zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit

In diesem Abschnitt sollen die bisher genannten Finanzbedarfe nachrichtlich zusammenfassend dargestellt werden. Dies spiegelt eine derzeitige Kalkulation und keinen endgültigen Stand wider. Projekte müssen durch die SWM/MVG finanziert werden.

In Tabelle 1 ist der Gesamtbedarf an Sachmitteln dargestellt, der nach heutigem Stand für einen Umsetzungsfahrplan zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV, soweit darstell- oder kalkulierbar, benötigt wird. In der Gesamtkostendarstellung sind Preissteigerungen, z.T. Personal-, Baunebenkosten et cetera hierbei nicht berücksichtigt.

Tabelle 1: Finanzbedarf zur Ausgestaltung der Barrierefreiheit im ÖPNV unterteilt je nach Verkehrsmittel

Verkehrsmittel	Gesamtsumme	Nächste Schritte	Jährliches Budget
U-Bahn	Keine realistische Abbildung möglich, abhängig von Einzelmaßnahmen/Sanierungen		
Tram	ca. 300 Mio. €	ca. 2 Mio. €* für die Planungsphase und Einzelmaßnahmen	ca. 2 Mio. €, ab ca. 2025 5 Mio. € ab ca. 2030 > 10 Mio. €
Bus	ca. 285 Mio. €	Barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen mit dem bereits beschlossenen Budget	5,8 Mio. € bereits beschlossen (Sitzungsvorlagen-Nr. 08-14 / V 13721)
Busbahnhöfe/ Abstellanlagen/ Wendeschleifen	Keine realistische Abbildung möglich, abhängig von Einzelmaßnahmen/Sanierungen		

*genannte Werte beziehen sich auf o.g. Bauprogramm; vorab zusätzlich vorlaufende Einzelmaßnahmen notwendig

In Tabelle 2 sind weitere Positionen enthalten, die sich vor allem aus dem in Kapitel 5 dargestellten prioritären Handlungsbedarfen aus Sicht der Nutzergruppen speisen.

Tabelle 2: Weiterer Finanzbedarf zur Ausgestaltung der Barrierefreiheit im ÖPNV, unterteilt je nach Einzelmaßnahmen auf Wunsch der Nutzergruppen

Maßnahme	Gesamtsumme	Nächste Schritte
Taktiler Bodenleitsystem an den Bahnsteigen in den U-Bahnhöfen	ca. 3,5 Mio. €	Neben der taktilen Wahrnehmung der Bahnsteigkante soll das neue Leitsystem Blinden und Sehbehinderten zudem ein leichteres Auffinden von Treppenaufgängen, Aufzügen und Notfallsäulen ermöglichen.
Nachrüstung der vier Aufzugsanlagen: Obersendling, Karl-Preis-Platz, Michaelibad und Therese-Giehse-Allee	mind. 3 Mio. € und aufwärts für den Einbau für jeweils einen Aufzug zzgl. Kosten für eine Machbarkeitsstudie je nach Leistungsbild und pro Standort von 100.000 bis 300.000 €	Untersuchung der Einbaumöglichkeit durch Machbarkeitsstudien.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, den Stadtwerken München / Münchner Verkehrsgesellschaft (SWM/MVG) und dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) abgestimmt. Diese haben einen Abdruck erhalten. Diese haben die Vorlage mitgezeichnet.

Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) hat dieser Beschlussvorlage zugestimmt und folgende Stellungnahme verfasst:

„Selbstverständlich ist die Barrierefreiheit die Grundvoraussetzung für alle Fahrgäste, um den ÖPNV nutzen zu können.“

Aus unserer Sicht gilt das auch für die Information vor Fahrtantritt. In der elektronischen MVV-Fahrplanauskunft und in der MVV-App werden aus diesem Grunde

- nicht nur explizit auf Bedürfnisse geheingeschränkter Fahrgäste zugeschnittene Einstellmöglichkeiten angeboten,
- spezielle Ausgabekanäle für sehingeschränkte Personen vorgehalten (für Screenreader geeignete Onlinefahrplanauskunft, MVV-Skill)
- und kontinuierliche Verbesserungen vorgenommen (so können auf Basis von OpenStreet-Map-Daten bereits flächendeckend Barrieren im MVV-Verbundraum im Routing berücksichtigt, Fußwege und Straßenquerungen angezeigt und, gezielte Hinweise zu möglichen Barrieren in der Fahrplanauskunft dargestellt werden),
- sondern bereits heute die Umsetzungen für DELFIplus (vgl. Handbuch „Barrierefreie Reiseketten in der Fahrgastinformation“) erarbeitet, um auch künftig den Erfordernissen des neuen PBefG gerecht zu werden.

Darüber hinaus wurden in den vergangenen Jahren bereits die technischen Voraussetzungen geschaffen, auch den aktuellen Betriebsstatus der technischen Infrastruktur (Rolltreppen, Aufzüge) direkt in der elektronischen Fahrplanauskunft berücksichtigen zu können (inkl. der Möglichkeit, sich bei ausgefallenen Aufzügen und Rolltreppen barrierefreie Alternativrouten ausgeben zu lassen). Dies ist ein Punkt, der zuletzt vor allem von Rollstuhlfahrern und Personen mit Geheinschränkungen, aber z.B. auch von Fahrgästen mit Kinderwägen regelmäßig gefordert wurde. Voraussetzung dafür ist, dass Statusinformationen für Rolltreppen und Aufzügen von den zuständigen Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden.

Für Rolltreppen und Aufzüge im Zuständigkeitsbereich von DB Station & Service (vgl. S-Bahnhöfe im MVV) integriert die Bayerische Eisenbahngesellschaft derzeit für diesen Zweck „FaSta“, die OpenService-Schnittstelle der DB, in die Datendrehscheibe DEFAS Bayern. Im Laufe des nächsten Jahres werden diese Informationen damit voraussichtlich auch in die MVV-Auskunftssystemen zur Verfügung stehen.

Für den Status von Rolltreppen und Aufzügen im Bereich der U-Bahn können wir jedoch – bis auf weiteres – keine Auskünfte erteilen. Voraussetzung dafür wäre das Vorliegen einer geeigneten Schnittstelle, die den aktuellen Betriebsstatus (inkl. der Fahrtrichtung bei (Wechsel-)Rolltreppen) abbildet und sich über standardisierte Webtechniken in Drittsysteme wie DEFAS Bayern einbinden lässt. Mit MVG Zoom verfügt die MVG zwar bereits seit Jahren über entsprechende Ansätze, leider wurden dabei die Anforderungen für elektronische Fahrplanauskunftssysteme sowie die Öffnung für Drittsysteme wie DEFAS Bayern grundsätzlich bislang zu wenig berücksichtigt. MVV und BEG werden sich weiter um die Einbindung dieser Informationen für städtische Haltestellen in DEFAS

Bayern bemühen, Voraussetzung ist jedoch, dass die MVG für DEFAS Bayern eine entsprechende Schnittstelle und Daten zur Verfügung stellt.“

Antwort MOR:

Den oben genannten Ausführungen zur geforderten Optimierung der Anforderungen für elektronische Fahrplanauskunftssysteme sowie die Öffnung für Drittsysteme wie DEFAS, stimmt das Mobilitätsreferat zu. Für eine Barrierefreiheit im ÖPNV ist die Fahrgastinformation eines der definierten Kategorien. Den Nutzenden ist es wichtig, alle aktuellen Informationen wie den aktuellen Betriebsstatus der technischen Infrastruktur (Rolltreppen, Aufzüge) einsehen zu können (inkl. der Möglichkeit, sich bei ausgefallenen Aufzügen und Rolltreppen barrierefreie Alternativrouten ausgeben zu lassen). Das Mobilitätsreferat unterstützt das Anliegen, dass der MVV und die BEG sich weiter um die Einbindung dieser Informationen für städtische Haltestellen in DEFAS Bayern bemühen. Voraussetzung ist jedoch, dass die MVG für DEFAS Bayern eine entsprechende Schnittstelle und Daten zur Verfügung stellt. Die MVG wird beauftragt schnellstmöglich eine technische Schnittstelle über den Betriebsstatus der technischen Infrastruktur und Mobilitätsangebote für DEFAS Bayern zur Verfügung zu stellen.

Der Seniorenbeirat der LHM, der Facharbeitskreis des Behindertenbeirats der LHM und der Behindertenbeauftragte der LHM haben die angehängte gemeinsame Stellungnahme (s. Anlage 3) abgegeben. Das MOR nimmt dazu wie folgt Stellung:

Zu 2 Grundsätzliches

Allen am Prozess Beteiligten (Arbeitskreis wie Nutzergruppen) ist bewusst, dass noch Vieles zu tun ist, um die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen. Mit der Bestandsaufnahme aus dem Jahr 2018 (s. Anlage 1) sowie im Abschlussbericht „Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshaupt München – Baustein Barrierefreiheit“ (2021) (s. Anlage 2) wurde der Status Quo der Barrierefreiheit im ÖPNV dargestellt. Darin wird in der Tat deutlich gemacht, dass beispielsweise ein Drittel der Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut ist. Wie in der Beschlussvorlage unter 2 beschrieben, teilen wir die Meinung, dass trotz aller Bemühungen eine vollständige Barrierefreiheit aus unterschiedlichen Gründen bislang nicht erreicht ist und noch weitere Umplanungs- und Anpassungsmaßnahmen im Bestand notwendig sind, um dieses Ziel zu erreichen.

Zu 2.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Bisher wird der Begriff der vollständigen Barrierefreiheit im rechtlichen Rahmen als unbestimmter Rechtsbegriff dargestellt. Es gibt diverse Meinungen und Vorschläge, die jedoch bisher nicht als Gesetzesgrundlage verankert sind. Für die LHM ist daher § 8 Abs. 3 des PBefG maßgeblich, der den Aufgabenträgern die Möglichkeit gibt, im Rahmen des Nahverkehrsplans Ausnahmen zu definieren.

Zu 3.1 Mindestanforderungen

Dieser Punkt wird im Beschluss übernommen.

Zu 3.1 Definition Zielvorstellung (AP 1)

Bei der „Definition Oberflächen“ wird seitens der Fachdienststellen gefordert, den Originaltext einzufügen. Die Definitionen sind mit dem Arbeitskreis sowie den Fachdienststellen abgesprochen und abgenommen worden. Bei diesem Beispiel wird ausführlicher eingegangen als im Originaltext beschrieben und hierbei auch auf die jeweilige DIN verwiesen. Im Beschlusstext wurde als Kompromiss nun folgender Text festgelegt:

Oberflächen, sprich Bewegungsflächen und nutzbare Gehwegbreiten, sollen möglichst erschütterungsarm begeh-/befahr- und berollbar sowie rutschfest sein. Diese Anforderungen gelten auch für alle Randeinfassungen, Rinnen oder Fahrbahnen die begangen, befahren oder überschritten werden müssen und sind in der DIN 18040-3 festgehalten.

Zu 3.2. Abgleich Bestandsaufnahme

U-Bahn

Laut dem Facharbeitskreis Mobilität wird darauf hingewiesen, dass die gelben Rampen keine barrierefreie Maßnahme darstellen. Dies findet sich im Abschlussbericht wider. Darin heißt es:

„Mit dem Beschluss des Referats für Arbeit und Wirtschaft aus dem Jahr 2016 (Partielle Bahnsteigerhöhungen an den U-Bahnhöfen nachrüsten, Nr. 14-20/V 04799) wurde beschlossen, partielle Bahnsteigerhöhungen im Bereich der ersten Türe der U-Bahn zum verbesserten und barrierefreien Einstieg, insbesondere von Rollstuhlfahrenden Personen, zu installieren (gelbe Einstiegsrampen). Hiervon sind 51 U-Bahnhöfe betroffen, die – nach dem damaligen Stand der Technik in ihrer Bauzeit – eine Höhendifferenz von rund 10 Zentimeter zwischen Bahnsteig und Fahrzeug aufweisen. Insgesamt werden 109 partielle Bahnsteigerhöhungen installiert. Die Maßnahme soll bis Ende 2021 abgeschlossen sein.

Die gelben Rampen haben keine Auswirkungen auf das horizontale, sondern lediglich auf das vertikale Spaltmaß – es wird durch diese Maßnahme keine vollständige Barrierefreiheit hergestellt. Es handelt sich um eine Maßnahme zur Reduzierung vorhandener Barrieren für einen Teil der darauf angewiesenen Personen.“ (s.Anlage 2, S.67).

Zu 3.3.1 U-Bahn und 3.3.2 Tram

Zielvorgabe der vollständigen Barrierefreiheit ist, dass insbesondere bei Neu- und Umbaumaßnahmen (betrifft auch Fahrzeugbeschaffungen) stets die Belange der

Barrierefreiheit, soweit technisch und wirtschaftlich möglich, umgesetzt werden. Zudem hat sich die Verwaltung und die SWM/MVG das Ziel gesetzt, nach Möglichkeit auch proaktiv die Barrierefreiheit des ÖPNVs weiter zu steigern.

Zu 3.3.4 Ausnahmen

Barrierefreie Zugänglichkeit an vier U-Bahnhöfen

Die Empfehlung den Facharbeitskreis Mobilität einzubinden, findet sich in der Beschlussvorlage wieder.

Zu 5. Prioritärer Handlungsbedarf aus Sicht der Nutzergruppen Einstiegshilfe für Rollator-Benutzende

Momentan ist aufgrund der gesetzlichen Lage die Benutzung von Einstiegshilfen wie Hublifte und Klapp-Rampen für Rollatoren nicht erlaubt. Dies wurde 2018 in der Bestandsaufnahme festgehalten:

„An Straßenbahnhaltstellen in München beträgt die beim Ein-/Ausstieg zu überwindende Stufe in Abhängigkeit des Ausbaustandards der Haltestelle immer mindestens 18 cm, der Spalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug mindestens 10 cm. An Straßenbahnhaltstellen mit Ausstieg auf Fahrbahnniveau beträgt die Einstiegshöhe in das Fahrzeug 30 cm. Durch den Einsatz barrierefreier Fahrzeuge mit den entsprechenden Einstiegshilfen (...) kann Rollstuhlfahrern netzweit ein barrierefreier Zustieg in die Straßenbahn ermöglicht werden. Die Benutzung der Einstiegshilfen ist entsprechend der Herstellervorgaben aus Sicherheitsgründen jedoch nur für Rollstuhlfahrer zugelassen. Barrierefreiheit wird beim Verkehrsmittel Straßenbahn deshalb derzeit nur für diese Nutzergruppe hergestellt. Um allen übrigen Fahrgästen – insbesondere solchen, die auf andere Mobilitätshilfen angewiesen sind – einen barrierefreien Einstieg gemäß den in der DIN 18040-3 definierten Anforderungen in die Straßenbahn zu ermöglichen, müssten alle Haltestellen im Netz mit einem erheblichen Bauaufwand vollständig umgebaut werden. Die SWM/MVG verfolgen das Ziel, bei Neubaustrecken künftig Haltestellen mit optimierten Spalt- und Abstichmaßen umzusetzen.“ (s. Anlage 1, S.12)

Wie im vorliegenden Beschluss beschrieben, ist die Benutzung der Rampen und Hublifte für selbständig gehende Fahrgäste mit und ohne Mobilitätshilfen ausgeschlossen. Um die barrierefreie Zugänglichkeit für Rollatornutzende zu verbessern, ist der barrierefreie Haltestellenausbau notwendig (und damit die Reduktion des zu überwindenden Höhenunterschiedes zwischen Fahrzeug und Bahnsteig).

Aufzüge an U-Bahnstationen

Die Fachdienststellen bitten um Übernahme des folgenden Textes, welches aus leserlichen Gründen an dieser Stelle und nicht wie gewünscht unter Kapitel 5. aufgeführt wird:

„Ohne funktionierende Personenaufzüge ist die Nutzung für Fahrgäste mit besonders

starken Gehbehinderungen (insbesondere Rollstuhlfahrer*innen, Rollatorennutzer*innen, Fahrgäste mit Kinderwagen und/oder schwerem Gepäck) nicht möglich. Defekte Aufzüge stellen somit eine besonders starke Barriere dar. Aus Sicht der Nutzergruppen reicht die von der MVG auf ihrer Homepage kommunizierte Verfügbarkeit von 95 Prozent nicht aus. Dies bedeutet nämlich, dass im Mittel jeder Aufzug über 430 Stunden im Jahr nicht benutzbar ist. Die Nutzergruppen fordern dagegen eine Verfügbarkeit von 99,5 Prozent für jeden U-Bahn-Aufzug.“

Die kommunizierte Verfügbarkeit von 95% bezieht sich in Rücksprache mit der SWM/MVG auf die Verfügbarkeit von Aufzugsanlagen sowie Rolltreppen. In dem AP 4 Workshop mit dem Arbeitskreis und den Nutzergruppen führte die SWM aus, dass rein rechnerisch die Verfügbarkeit bei 99,3% liegt. Wartungen und TÜV-Untersuchungen sind hierbei herausgerechnet. Bei Defekten liegt die Reaktionszeit bei einer Stunde. Dementsprechend ist die Verfügbarkeit der Aufzugsanlagen nahe dem gewünschten Wert.

Hinsichtlich der Bereitstellung der technischen Schnittstelle über den Betriebsstatus der technischen Infrastruktur und Mobilitätsangebote für DEFAS Bayern sind das MOR, die SWM/MVG und der MVV im Dialog.. Des weiteren werden die SWM/MVG gebeten zu prüfen, inwiefern die Verfügbarkeit der Aufzüge von zumindest 99% kommuniziert werden kann.

Zu den Antragspunkten nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Antragspunkt 10 kann nicht übernommen werden. Die SWM/MVG werden jedoch gebeten dies zu prüfen.

Antragspunkt 11 kann nicht übernommen werden, da in der jetzigen Haushaltssituation zunächst Sachmittel für die Machbarkeitsstudien bereit gestellt werden müssen. Die Machbarkeitsstudien wurden im Arbeitsprozess mit einer geringeren Priorität beurteilt. Der erbetene Zeitplan kann daher nicht eingehalten und der Antragspunkt somit nicht übernommen werden.

Antragspunkt 12 kann nicht übernommen werden. Die Erklärung ist unter „Zu 5 Prioritärer Handlungsbedarf aus Sicht der Nutzergruppen“ zu entnehmen.

Antragspunkt 13 kann nicht übernommen werden, da unter Antragspunkt 7 der Auftrag formuliert ist, regelmäßig den Stadtrat zu informieren.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Die Bezirksausschüsse des 01-25 Stadtbezirkes haben einen Abdruck zur Kenntnis erhalten.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Vortrag des Referenten zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München – Ergebnis des Bausteins Barrierefreiheit - wird vom Stadtrat zur Kenntnis genommen.
2. Die unter Kapitel 1 bis 3 beschriebenen Sachverhalte sowie die im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München zu definierenden Ausnahmen werden als weiterer Teil der Fortschreibung des Nahverkehrsplan beschlossen. Der Nahverkehrsplan vom 30.09.2015 wird damit weiterhin fortgeschrieben.
3. Der Umsetzungsfahrplan U-Bahn wird vom Stadtrat zur Kenntnis genommen. Die Stadtwerke München werden, wie in Kapitel 3.3.1 erläutert, gebeten, den Umsetzungsfahrplan zur vollständigen Barrierefreiheit in den U-Bahnhöfen umzusetzen.
4. Der Umsetzungsfahrplan Tram wird vom Stadtrat zur Kenntnis genommen. Die Stadtwerke München werden gebeten, vorbehaltlich der Genehmigung durch die Technische Aufsichtsbehörde, bei allen Neu-, Umbau und Sanierungsmaßnahmen, die Tramhaltestellen im Rahmen des Umsetzungsfahrplans Tram, wenn technisch und wirtschaftlich möglich, barrierefrei herzustellen.
5. Der Umsetzungsfahrplan Bus wird vom Stadtrat zur Kenntnis genommen. Das Baureferat bleibt weiterhin beauftragt das Bauprogramm zur ÖPNV-Offensive IV - gemäß Beschluss des Stadtrates (VV) vom 19.02.2014, (Sitzungsvorlagen-Nr. 08-14 / V 13721) – umzusetzen.

6. Das Baureferat wird beauftragt und die Stadtwerke München werden gebeten, den barrierefreien Ausbau von Busbahnhöfen, Wendeanlagen und Haltestellen in baulich getrennter Busspur, wie unter Kapitel 3.3.3 dargestellt, weiter voranzutreiben. Sollte im Rahmen des barrierefreien Ausbaus auch eine Kapazitätserhöhung umgesetzt werden, sind das Mobilitätsreferat und gegebenenfalls andere städtische Dienststellen frühzeitig zu beteiligen.
7. Dem Stadtrat wird in regelmäßigen Abständen unter Federführung des Mobilitätsreferats, gemeinsam mit dem Baureferat, den SWM/MVG sowie dem MVV, der aktuellste Stand berichtet.
8. Aufgrund der in Kapitel 5 erläuterten Sachverhalte, sollen die freiwilligen Leistungen zur Herstellung der aktuell gültigen Normen der Barrierefreiheit nachrangig umgesetzt werden.
 - a) Die SWM/MVG werden gebeten, die Nachrüstung des taktilen Bodenleitsystems an den Bahnsteigen der U-Bahnhöfe umzusetzen.
 - b.) Die SWM/MVG werden gebeten, die jeweiligen Machbarkeitsstudien für die Bahnhöfe Obersendling, Karl-Preis-Platz, Michaelibad und Therese-Giehse-Allee zu den Aufzugsanlagen sowie den entsprechenden Einbau der Aufzugsanlagen zu erstellen.
9. Eine Finanzierung erster Schritte zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit erfolgt über die SWM/MVG.
10. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister

Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über den Stenographischen Sitzungsdienst

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. Mobilitätsreferat GL -Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Baureferat (BAU-RG 4)
3. An das Baureferat (BAU-J)
4. An das Baureferat (BAU-T)
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
9. An die Stadtwerke München GmbH
10. An die Münchner Verkehrsgesellschaft – MP
11. An die Münchner Verkehrsgesellschaft – MI
12. An den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
13. An das Mobilitätsreferat GB 1
14. An das Mobilitätsreferat GB 2
15. An das Mobilitätsreferat GL 5
16. An das Sozialreferat – S-I-BI
17. An das Sozialreferat – S-I-AP1.0
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

18. Mit Vorgang zurück an das Mobilitätsreferat GB 1.11

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen