



Landeshauptstadt München, Behindertenbeirat
Burgstr. 4, 80331 München

Facharbeitskreis Mobilität

Vorsitzende:
Brigitte Neumann-Latour
Zellerhornstr. 43, 81549 München

An das
Mobilitätsreferat

Geschäftsstelle:
Burgstraße 4, 80331 München
Telefon:
Telefax:
E-Mail:

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Datum
12.11.2021

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – Ergebnisse des Bausteins Barrierefreiheit

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26/V

Zu der Beschlussvorlage geben der Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat der LHM in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten, Herrn Utz und dem Seniorenbeirat folgende Stellungnahme ab und bitten um die Übertragung in die endgültige Fassung, soweit die Änderungen/Ergänzungen nicht aufgenommen werden.

Vorbemerkung

Vorab erinnern wir an einen Auszug aus der Regierungserklärung von Ministerpräsident Seehofer am 12.11.2013 hin: "Bayern wird in zehn Jahren komplett barrierefrei - im gesamten öffentlichen Raum, im gesamten ÖPNV".

Von diesem Ziel ist München meilenweit entfernt und auch die wenig ambitionierte Beschlussvorlage lässt kaum Hoffnung aufkommen.

Zur Entwicklung:

Die ehrenamtlich Beteiligten haben in den drei - vom Mobilitätsreferat vorgegebenen - Sitzungen mehrfach moniert, dass sie zu spät in die Zusammenarbeit der Verwaltung mit dem Consulting-Büro einbezogen wurden, obwohl wir seit fast 2 Jahren auf eine frühzeitige Beteiligung gedrängt haben.

Insofern hat es sich nicht um eine Zusammenarbeit auf Augenhöhe gehandelt. Auf die einzelnen Bereiche konnten wir aufgrund der Kürze der Zeit nicht den Einfluss nehmen, der für eine ambitionierte Zielvorgabe erforderlich gewesen wäre.

Die Beschlussvorlage spiegelt somit primär die Sicht der Verwaltung und SWM/MVG wieder. Nicht involvierte Personen können den Eindruck gewinnen, dass die Einschätzung der Verwaltung in allen Bereichen von uns geteilt wird. Dies ist keineswegs der Fall. Vielmehr monieren wir seit Jahren die kaum sichtbaren Fortschritte bei der barrierefreien Zugänglichkeit zu den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Auch kleinere Projekte wie z. B. das taktile Bodenleitsystem in den U-Bahnhöfen, das jetzt in der Kostenaufstellung aufgeführt wird, sollte längst umgesetzt sein.

Auch die mehrfache Betonung, dass die Barrierefreiheit zum Zeitpunkt der vormaligen Baumaßnahmen bei einem Teil des ÖPNV vorgelegen habe, ist für eine zukunftsorientierte Planung und deren Umsetzung völlig unerheblich, zumal bereits in der Bestandsaufnahme mehrfach darauf verwiesen wurde.

Die Tatsache, dass keine zeitlichen Perspektiven aufgezeigt werden, ist nicht dazu angetan, auf eine zügige Umsetzung zu hoffen. Vielmehr ist zu befürchten, dass es bei der langsamen Umsetzung der barrierefreien Ziele bleiben wird.

Wir erlauben uns in der Folge nur auf einige Passagen der BV hinzuweisen.

Zu 2. Grundsätzliches

Die Ausführungen geben kein realistisches Bild der tatsächlichen Situation wieder. In München sind weder die Tram noch die U-Bahn für Rollstuhlfahrer*innen barrierefrei zugänglich; lediglich ein Drittel der Bushaltestellen entsprechen den barrierefreien Anforderungen für die genannte Personengruppe. Hier sprechen die objektiven Daten eine deutliche Sprache.

Es sind noch umfangreiche Umplanungen und Anpassungsmaßnahmen im Bestand notwendig, um dieses Ziel zu erreichen.

Zu 2.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Wie in anderen Bereichen auch, gibt es unterschiedliche Rechtsauffassungen. So betont der Jurist Dr. Andreas Saxinger, dass seit 2013 ein wesentliches Ziel des Nahverkehrsplans die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit für das gesamte Netz sein muss ("vollständig" beinhaltet auch den Bestand).

Zu 3.1 Mindestanforderungen

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-Konventionen, Artikel 9

Änderung: UN – Behindertenrechtskonvention Art.9

Zu 3.1 Definition Zielvorstellung (AP 1)

Definition Oberflächen

„Oberflächen sollen möglichst erschütterungsarm begehbar/befahrbar und 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.“

Hier den Originaltext einfügen!

„Bewegungsflächen und nutzbare Gehwegbreiten müssen für die barrierefreie Nutzung eben und erschütterungsarm berollbar sein.“

Zu 3.2 Abgleich Bestandsaufnahme

U-Bahn

Hinweis der Nutzergruppe: Die partiellen Bahnsteigerhöhungen (gelbe Rampen) stellen keine barrierefreien Maßnahmen dar; sie sind für einen Teil der Rollstuhlfahrenden eine Erleichterung und für einen anderen Teil – auch der Rollatornutzer*innen – nicht.

Zu 3.3.1 U-Bahn

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

Sollte diese Ausführung im Text beibehalten werden, bitten wir um Hinzufügung folgender Textpassage, die die Auffassung der Nutzergruppen wiedergibt:

Änderung:

Die Nutzergruppen fordern hier: Sobald technische Lösungen machbar sind, sind diese auch umzusetzen.

Zu 3.3.2 Tram

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

Sollte diese Ausführung im Text beibehalten werden, bitten wir um Hinzufügung folgender Textpassage, die die Auffassung der Nutzergruppen wiedergibt:

Änderung:

Die Nutzergruppen sehen die Münchner Tram als größten Problemfall in puncto Barrierefreiheit – insbesondere bei Ein- und Ausstieg. Dies hat auch die Vollversammlung 2021 des Behindertenbeirates unterstrichen. Die Nutzergruppen fordern daher auch hier: sobald technische Lösungen machbar sind, sind diese auch umzusetzen. Dies gilt sowohl für den Neubau als auch für den Bestand.

Zu 3.3.4 Ausnahmen

Barrierefreie Zugänglichkeit an vier U-Bahnhöfen

Wir empfehlen dazu dringend die Einbeziehung des Facharbeitskreises Mobilität, hier insbesondere den Sachverständigen für barrierefreies Planen und Bauen, der im Facharbeitskreis mitarbeitet. Dieser hat bereits zu dem barrierefreien Zugang am Laimer Bahnhof bis August 2022 erfolgreich beraten.

Zu 4. Barrierefreiheit bei S-Bahn/SPNV

Die Nutzergruppen werden nicht einbezogen; sie werden lediglich bei der Entwicklung der neuen S-Bahn beteiligt.

Zu 5. Prioritärer Handlungsbedarf aus Sicht der Nutzergruppen

Einstiegshilfen für Rollator-Benutzende

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 besseren Einstiegsmöglichkeit zu kommen. Dies ist nicht im Sinne einer möglichst selbstständigen Bewegung im öffentlichen Verkehrsraum.

Aufzüge an U-Bahnstationen

Hier ist nicht hinzunehmen, warum das wichtige Thema „Zuverlässigkeit von Aufzügen an U-Bahnhöfen“ keinen Eingang in die Beschlussvorlage gefunden hat. Dabei ist ohne einen funktionierenden Aufzug die Nutzung der U-Bahn für Fahrgäste mit starken Gehbehinderungen (nicht nur Rollstuhlfahrer*innen und Rollatorennutzer*innen) nicht möglich.

Wir bitten daher um Aufnahme der folgenden Textpassage unter Punkt 5 :

Ohne funktionierende Personenaufzüge ist die Nutzung für Fahrgäste mit besonders starken Gehbehinderungen (insbesondere Rollstuhlfahrer*innen, Rollatorenutzer*innen, Fahrgäste mit Kinderwagen und/oder schwerem Gepäck) nicht möglich. Defekte Aufzüge stellen somit eine besonders starke Barrieren 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.

In diesem Zusammenhang fordern die Nutzergruppen auch, dass die Informationen aus MVG-Zoom zeitnah für Drittsysteme wie DEFAS Bayern geöffnet werden und die Anforderungen für elektronische Fahrplanauskunftssysteme berücksichtigt werden (s. Ausführungen der MVV GmbH).

Abschließend bitten wir um eine Anpassung des Antrags wie folgt und empfehlen dringend, die Beantragung der Beschlussvollzugskontrolle.

II. Antrag des Referenten

1-9 wie im Entwurf

10. Für jeden Aufzug im U-Bahn-Bereich wird eine Verfügbarkeit von 99,5% als Ziel angestrebt. Die MVG/SWM weist im jährlichen Bericht den erreichten Stand der Verfügbarkeit für jeden U-Bahnaufzug nach.

11. Es werden bis Ende 2022 Machbarkeitsstudien für die Nachrüstung von Aufzügen an den vier U-Bahn-Stationen Obersendling, Karl-Preis-Platz, Michaelibad und Therese-Giehse-Allee erstellt und dem Stadtrat sowie den betroffenen Bezirksausschüssen vorgestellt.

12. Dem Stadtrat wird bis Mitte 2022 dargestellt, wie Hublift bei der Tram auch für die Nutzer*innen von Rollatoren verwendet werden können.

13. Dieser Beschluss unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle.

gez.

Vorsitzende

gez.

Stellvertreter