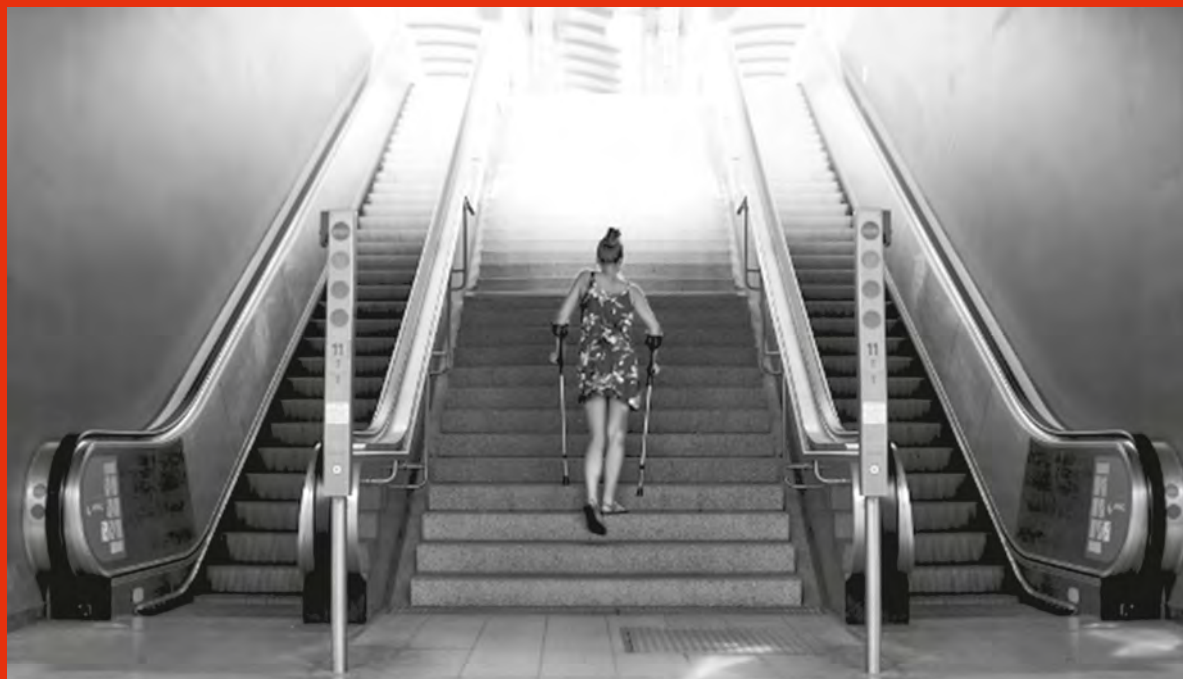




Fachtag

Mobilität für alle – Wie erreichbar ist die Innenstadt?

24. März 2017, Rathaus



in Zusammenarbeit mit



Dorothee Schiwy Sozialreferentin



Liebe Mitwirkende auf dem Fachtag zur Mobilität,

dass „mobil sein“ auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gelten muss, das hat der Fachtag „Mobilität für alle – wie erreichbar ist die Innenstadt“ wieder deutlich gezeigt.

Rund 120 Menschen haben sich im großen Rathaussaal versammelt, viele davon mit Mobilitätseinschränkungen oder Sinnesbeeinträchtigungen, um über Mobilität in der Münchner Innenstadt zu beraten. Vermutlich waren noch nie so viele Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer gleichzeitig im Saal. Stadträtinnen und Stadträte aus allen Fraktionen nahmen mit Engagement an der Veranstaltung teil und diskutierten mit.

Vorwort

Dorothee Schiwy, Sozialreferentin

Fehlende Mobilität ist für viele Menschen mit Behinderungen immer noch das entscheidende Hindernis zur Beteiligung am gesellschaftlichen Leben.

Das ergab auch eine Befragung im Rahmen des 2. Münchener Aktionsplans zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Mobilität trägt entscheidend zu Inklusion und Teilhabe bei. Der Fachtag bot deshalb eine notwendige und wichtige Gelegenheit, insbesondere die Anliegen der Betroffenen intensiv zu diskutieren.

Die jahrzehntelangen Bemühungen der Münchner Stadtverwaltung und der Münchner Verkehrsgesellschaft GmbH haben zwar zum Abbau einiger Barrieren geführt, aber es bleiben immer noch viele Schritte zu gehen. Das hat uns der Fachtag in aller Deutlichkeit gezeigt.

Ich danke an dieser Stelle besonders dem Behindertenbeirat, dem Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt München, der Münchner Verkehrsgesellschaft GmbH und den fachlich zuständigen Dienststellen des Sozialreferats, die das Thema Mobilität präzisiert und ein interessantes Programm für einen Fachtag zusammengestellt haben.

Die Ergebnisse und Anregungen des Fachtags, die Sie in dieser Dokumentation nochmals nachlesen können, werden in den Arbeitsgruppen zur Entwicklung des 2. Aktionsplans mit einfließen. Zwei konkrete Vorschläge wurden bereits vom Stadtrat in Anträgen aufgegriffen. Ich hoffe sehr, dass das Engagement und die Dynamik dieses Fachtags der Landeshauptstadt München weiterhin so erhalten bleibt!

Vielen Dank an alle Beteiligte und auch weiter gutes Gelingen!

Vorwort von Sozialreferentin Dorothee Schiwy	1
Einführung in den Fachtag	4
Grußwort von Stadträtin Dr. Söllner-Schaar	6
Grußwort von Cornelia von Pappenheim, Behindertenbeirat	8

Barrieren in der Münchner Innenstadt: Menschen mit Behinderungen berichten

Barrieren für gehörlose Menschen – Cornelia von Pappenheim	10
Wie erreichbar ist die Innenstadt für Schwerhörige? – Michael Hutter	13
Taktile Orientierungshilfen für blinde Menschen im öffentlichen Raum – Bernhard Claus	15
Barrieren für Menschen mit Sehbehinderungen	18
Barrieren für Menschen mit Gehbehinderungen – Dr.-Ing. Georg Kronawitter	19
Barrieren für Menschen mit Rollator – Sigrid Keller	23
Barrieren für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer – Monika Burger	26

Inklusive Taxis: eine Idee und ihre Realisierungsmöglichkeiten

Inklusive Taxis aus der Perspektive des Behindertenbeirats – Franz Göppel	32
Inklusive Taxis aus der Perspektive eines Taxi-Unternehmers – Dominik Weisser	34
Inklusive Taxis aus der Perspektive einer Nutzerin – Esther Junghanns	36

Erreichbarkeit der Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Mobilität zum Ausleihen – Dr.-Ing. Georg Kronawitter	38
Verkehrsplanung für Nahmobilität mit Fußverkehr und für Personen mit Mobilitätseinschränkungen – Silke Buchberger	41

City-Bus in München und Beispiele aus anderen Städten

City-Bus – Ariane Sauer	46
City-Bus – Beispiele aus anderen Städten – Thomas Krauss	50
Inklusiver Ausblick von Brigitte Neumann-Latour, Behindertenbeirat	53
Impressum	54

Fachtag Mobilität für alle – Wie erreichbar ist die Innenstadt?

Alle Münchnerinnen und Münchner müssen oder wollen die Innenstadt besuchen: das Rathaus, die Fußgängerzone, den Viktualienmarkt, die Kammerspiele, die Frauenkirche oder die Synagoge.

Die Landeshauptstadt München und die Verkehrsunternehmen unternehmen viel, um die vorhandenen Barrieren abzubauen. In vielen Details zeigt sich aber, dass dies noch nicht ausreicht.

Menschen mit Behinderungen treffen aber nach wie vor auf viele Barrieren:

- Für Menschen, die nur kurze Strecken gehen können, sind viele Wege zu lang.
- Wer auf einen Rollstuhl angewiesen ist, für den sind Stufen unüberwindbar.
- Für blinde und sehbehinderte Menschen ist die Orientierung nur mit fremder Hilfe möglich.
- Gehörlose und hörbehinderte Menschen können bei Verkehrsstörungen keine akustischen Durchsagen wahrnehmen.

Der Fachtag „Mobilität für alle – Wie erreichbar ist die Innenstadt?“ setzt sich mit diesen Barrieren und den Möglichkeiten der Teilhabe von mobilitätseingeschränkten und blinden Menschen auseinander.

Neben den Schwachstellen werden auch Lösungsansätze wie inklusive Taxis oder City-Buskonzepte aus anderen Städten vorgestellt. Diese Konzepte zeigen auf, wie Mobilität für alle Münchnerinnen und Münchner und ihre Gäste aus aller Welt eine selbstverständliche Erfahrung werden könnte.

Der Fachtag beruht auf dem von Herr StR Josef Schmid, Herr StR Dr. Georg Kronawitter, Herr StR Marian Offman, Herr StR Walter Zöller, Frau StRin Eva Maria Caim, Herr StR Dr. Reinhold Babor gestellten Stadtratsantrag „Im Fokus: München beseitigt Barrieren für Mobilitätseingeschränkte Personen“ vom 17.07.2012, StR-Antrags-Nummer: 08-14 / A 03516.

Veranstalterin:

Landeshauptstadt München, Sozialreferat, Koordinierungsbüro zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention

In Zusammenarbeit mit:

- Behindertenbeirat der LH München
- Behindertenbeauftragter der LH München
- Referat für Stadtplanung und Bauordnung
- Referat für Arbeit und Wirtschaft
- Kreisverwaltungsreferat
- Baureferat
- Münchner Verkehrsgesellschaft MVG

Fachtag Mobilität für alle – Wie erreichbar ist die Innenstadt?



Dr. Constanze Söllner-Schaar Stadträtin



Liebe Stadtratskolleginnen
und Kollegen,
lieber Vorstand des
Behindertenbeirats,
meine sehr verehrten Damen
und Herren,

ganz herzlich möchte ich Sie im Namen
des Oberbürgermeisters Dieter Reiter
zum Fachtag „Mobilität für alle – Wie
erreichbar ist die Innenstadt?“ begrü-
ßen.

Als Medizinerin ist für mich das The-
ma Barrierefreiheit ein Herzensanlie-
gen. Die Barrierefreiheit ist eine we-
sentliche Voraussetzung, dass alle
Menschen gleichberechtigt und
selbstbestimmt am Leben teilhaben
können.

Neue technische Möglichkeiten ma-
chen aber den Alltag z. B. für Blinde
und Sehbehinderte nicht immer leicht-
er. Moderne Aufzüge werden mit
Touchscreens ausgestattet – blinde
Menschen können hier nichts mehr
ertasten. Und wenn eines Tages Elek-
troautos ganz leise über die Straßen
rollen, werden diese für Blinde kaum
mehr hör- und wahrnehmbar sein.

Barrierefreiheit geht uns alle an, denn
jeder Mensch kann zeitweise oder
dauerhaft darauf angewiesen sein.
Der Fachtag trägt dazu bei, ein Ziel
zu verfolgen, das der Landeshaupt-
stadt München besonders wichtig ist:
nämlich die Umsetzung der Behinder-
tenrechtskonvention der Vereinten
Nationen.

Die Stadt München beginnt gerade, den 2. Aktionsplan zur Umsetzung der UN- Behindertenrechtskonvention zu erarbeiten. Dazu ist es nötig, die vorhandenen Schwierigkeiten und Probleme zu analysieren und zu benennen. Der Fachtag heute liefert für den Bereich Mobilität eine wichtige Grundlage. In die Vorbereitung wurde der Behindertenbeirat, der Behindertenbeauftragte, die Münchner Verkehrsgesellschaft sowie mehrere Referate der Landeshauptstadt München einbezogen. Mit diesen Beteiligten wurden die Schwerpunkte der Veranstaltung entwickelt und abgestimmt.

Bei den Verkehrsmitteln U-Bahn, Bus und Tram der MVG gehören Niederflurfahrzeuge, Hublifte, Klapprampen, Rolltreppen oder Aufzüge bereits zum Standard. Bereits vor mehr als 30 Jahren ging der erste Niederflur-Gelenkbus der MVG in Betrieb. Zudem werden regelmäßig Schulungen mit Behindertengruppen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen durchgeführt. Die Behindertenbeauftragte der MVG steht in engem Kontakt mit den Behindertenverbänden und dem Behindertenbeirat. Mit einem gewissen Stolz kann man heute sagen, dass die MVG als eines der behindertenfreundlichsten Verkehrsunternehmen in Deutschland gilt.

Trotz dieses guten Standards gibt es für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, z. B. Rollstuhlfahrende, Seh- und Gehbehinderte, Menschen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck, immer noch genügend Hindernisse und Schwierigkeiten. Dieser Fachtag lässt sie zu Wort kommen und schildern, welchen Barrieren sie sich trotz aller Fortschritte gegenüber sehen.

Außerdem werden konkrete Lösungsvorschläge dargestellt: das inklusive Taxi, das auch von Menschen im Rollstuhl genutzt werden kann, und der City-Bus, der Fußwege in der Altstadt verkürzt. Die Ergebnisse des Tages sollen in die Arbeitsgruppen des 2. Aktionsplans fließen.

Ganz herzlich möchte ich mich bei allen Beteiligten, die diesen Tag vorbereitet haben, bedanken, insbesondere den ehrenamtlichen Mitgliedern des Behindertenbeirats, die viel Zeit und Energie eingesetzt haben.

Ich wünsche Ihnen einen interessanten und anregenden Fachtag.

Cornelia von Pappenheim

Vorstand des Behindertenbeirats der LH München



Sehr verehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Stadträtin
Dr. Söllner-Schaar,
lieber Oswald Utz,
lieber Facharbeitskreis Mobilität,
dem ein besonderer Dank für den
ehrenamtlichen Einsatz gilt.

Ohne diesen Einsatz und ohne die
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des
Koordinierungsbüros zur Umsetzung
der UN-Behindertenrechtskonvention
wäre der heutige Fachtag nicht zu-
stande gekommen.

So möchte ich Sie zur heutigen Veran-
staltung im Namen des Behinderten-
beirates herzlich willkommen heißen.

Heute werden wir uns viel über die
Barrieren und über den 2. Aktionsplan
austauschen.

Mobilität ist ein schönes Wort – es
assoziiert für mich Freiheit, Weite und
Bewegung. Ich habe recherchiert,
wie Mobilität definiert wird. Ähnlich
wie der Begriff „Barrieren“ ist auch
„Mobilität“ ein weites Feld. Es wird
zwischen räumlicher Mobilität, sozia-
ler Mobilität und auch Elektromobilität
sowie E-Mobility unterschieden. Es
gibt z. B. horizontale, vertikale, resi-
denzielle, zirkuläre oder sanfte Mobi-
lität. Mobilität wird als Beweglichkeit
definiert. Ich finde jedoch das Wort
Beweglichkeit unpassend. Denn bei
Beweglichkeit denkt man an Fortbe-
wegung. Das sofort entstehende Bild
ist „gehen“ oder „laufen“. Genauso
denkt man sofort an Treppen, wenn
man von Barrieren spricht. Wenn wir
uns hier sehen, sehen wir die Vielfalt

der Beweglichkeit. Sei es mit Sinnen, sei es mit dem Körper, sei es mit der Technik.

Blinde Menschen, Menschen mit Hörbehinderung, Menschen mit eingeschränkter Mobilität haben andere Definitionen, was Mobilität betrifft. Viele städtische Probleme sind nicht nur mit Technologie zu lösen, sondern bedürfen vielmehr der Kreativität, der sozialen Kooperation, dem Miteinander und den Ideen der Menschen vor Ort. Hier dürfen wir uns nicht auf die räumliche Mobilität konzentrieren, wie z. B. den Niederflerbus. Wir müssen noch weiter denken.

Es seien einige Beispiele genannt, bei denen einem die Barrieren gar nicht bewusst sind:

- Im Falle eines Terroranschlags sind öffentliche Verkehrsmittel nicht mehr nutzbar – mobilitätseingeschränkte Menschen sind besonders betroffen.
- Ein Notruf bei der Polizei ist für Gehörlose nicht möglich.
- In München gibt es bisher nur acht „Toiletten für alle“ mit Liege, Windelwechsellmöglichkeit und Lifter.
- Die Behindertenparkplätze reichen nicht aus.
- Für Blinde sind Hindernisse auf der Straße wie Obst- und Gemüsestände nicht wahrnehmbar.

Daher begrüße ich den heutigen Fachtag, der die Möglichkeit zum Austausch, zum Blick über den Tellerrand und vor allem die Möglichkeit zur Verbesserung bzw. Optimierung der Beweglichkeit bietet. Der Fachtag trägt auch zu einer Aufgabe bei, die der Landeshauptstadt München besonders wichtig ist: die Umsetzung der Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen. München ist bekannt als eine der behindertenfreundlichsten Städte.

Lassen wir uns gemeinsam weiter an einer Stadt arbeiten, in der Menschen frei leben und sich entfalten können. Dies bedeutet Barrierefreiheit für alle Menschen!

Ich wünsche Ihnen einen erfolgreichen Fachtag.

Barrieren in der Münchner Innenstadt: Menschen mit Behinderungen berichten

Barrieren für gehörlose Menschen

Cornelia von Pappenheim – Gehörlosenverband
München und Umland e.V. (GMU e.V.)



Blinde brauchen akustische Informationen, um Barrieren zu erkennen. Dafür brauchen Gehörlose visuelle Informationen, viele Bilder und Schriftanzeigen. In der

S-Bahn kommen Informationen hauptsächlich über Durchsagen. Wenn die S-Bahn Verspätung hat, ausfällt oder das Gleis gewechselt werden muss, kommt dies meist nur per Lautsprecherdurchsage. Mir wurde mitgeteilt, dass die Durchsagen häufig schwer zu verstehen sind oder auf bayerisch gesprochen werden, sodass auch Schwerhörige Probleme haben, Informationen zu bekommen.

Für Gehörlose ist folglich überhaupt keine Information gegeben. Dazu kommt, dass viele Leute auch ein Problem mit Schriftsprache haben. Gehörlose können natürlich lesen, jedoch ist Deutsch nicht ihre Muttersprache, sondern eine Fremdsprache. Die Gebärdensprache funktioniert ganz anders. Deutsch ist meist zu kompliziert formuliert. Gehörlose brauchen jedoch keine leichte Sprache, sondern ihre Muttersprache, die deutsche Gebärdensprache.

Informationen in Gebärdensprache gibt es in der Öffentlichkeit bisher so

gut wie gar nicht. Am Bahnhof gibt es Informationen häufig nur in Textform. Hier wäre eine Videoeinblendung in Gebärdensprache sinnvoll.

Beispiele aus dem Alltag

Ich habe oft Schwierigkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln, verpasse den Zug oder merke nicht, dass das Gleis gewechselt wird oder der Zug komplett ausfällt. Eventuell wird auch eine Durchsage gemacht, dass bitte alle aussteigen sollen. Wenn ich in mein Buch vertieft bin, bekomme ich nicht mit, dass alle Leute den Zug verlassen und ich stehe an der Endstation. Als ich ein kleines Mädchen war, etwa zwölf, dreizehn Jahre alt, musste ich immer hinten in die Straßenbahn einsteigen, um zu meinem Zielort zu kommen. Manchmal ist die Bahn eine Schleife und einen anderen Weg gefahren. Alle Menschen sind ausgestiegen, ich habe es nicht mitbekommen und fuhr alleine weiter. Ich habe mich damals wahnsinnig erschrocken und diese schlimme Situation ist mir bis heute im Gedächtnis geblieben.

Auch im Katastrophenfall kriegen Gehörlose und hörbehinderte Menschen keine Informationen. In diesen Situationen muss man schnell reagieren, schnell ein Gebäude oder einen Raum verlassen und ist auf jemanden angewiesen, der einem hilft.

Barrieren in der Münchner Innenstadt: Menschen mit Behinderungen berichten Barrieren für gehörlose Menschen

Eine Lösung wäre, dass generell Texttafeln vorhanden sind. Am besten wären natürlich Übersetzungen in Gebärdensprache. Das kann man heutzutage zum Beispiel über Apps lösen. In der MVG-App könnte man zusätzlich Gebärdensprache einblenden.

Notrufe

Notrufe sind nicht barrierefrei abzusetzen. Im Aufzug habe ich als Gehörlose ein großes Problem, denn ich habe keinen Handyempfang, um jemanden um Hilfe zu rufen. Mit der Technikerin oder dem Techniker, die oder der die Wartung übernimmt, kann ich nur akustisch kommunizieren. Man könnte im Aufzug Videos einbauen oder über Text kommunizieren, um dieses Problem zu umgehen.

Bei Überfällen kann ich ebenfalls keinen Notruf absetzen. Bei der Polizei ist es häufig so, dass man an der Pforte klingeln muss. Klingeln kann ich. Vielleicht kann ich auch noch etwas in das Mikrofon sagen, aber ich weiß nicht, ob auf der gegenüberliegenden Seite jemand sitzt und mich hört. Wenn ich Zivilcourage beweisen will und einen Notruf absetzen muss, um jemandem zu helfen, habe ich als Gehörlose ein Problem. Fällt es unterlassene Hilfeleistung, weil ich es dann nicht getan habe? Das ist ein großer Konflikt für mich und ich hoffe, dass mir so etwas in meinem Leben nie passieren wird.

Es gibt Defibrillatoren, die in der U-Bahn eingesetzt sind. Diese funktionieren

nur mit Sprachausgabe. Gehörlose können solche Defibrillatoren nicht nutzen. Dies wäre einfach zu lösen, indem man Gebärdensprach-Filme einbaut.

Kommunikation

Die Hauptbarriere ist die Kommunikation. Schon im Kontakt mit anderen Leuten hat man Probleme. Viele Gehörlose können sprechen, aber man kann sie nicht immer verstehen. Das hängt von der Person ab, so wie es auch bei jeder anderen Gruppe von Behinderungsarten ganz verschiedene Ausprägungen gibt.

Wenn ich an der Info-Zentrale der MVG eine Mitarbeiterin oder einen Mitarbeiter fragen möchte, kann es sein, dass ich nicht verstanden werde und keine Informationen erhalte.

Wenn in der U-Bahn eine Kontrolle kommt und die Kommunikation nicht funktioniert, führt das leicht zu Stress auf beiden Seiten. Und im Notfall sind auch keine Gebärdensprachdolmetscherinnen oder Gebärdensprachdolmetscher auf die Schnelle zu bekommen. Bereitschaftsdienste gibt es in dieser Form nicht.

Lösungsansätze

Die Lösung wäre, dass man im Notfall Gebärdensprachdolmetschende immer zur Verfügung hat, dass viele Menschen Gebärdensprache lernen und dass man Gebärdensprachfilme einsetzt. Der Einsatz von visuellen

Barrieren in der Münchner Innenstadt: Menschen mit Behinderungen berichten **Barrieren für gehörlose Menschen**

Signalen würde viele Menschenleben retten. Alarme oder Warnungen kommen meistens nur akustisch. Mit Blinklichtern, die zum Beispiel in Hotels vor Feuer warnen, könnte man auch gehörlose Menschen warnen.

Gebärdensprache sollte als Schulfach in den Lehrplan aufgenommen werden. In Hamburg gibt es mittlerweile Gebärdensprache als Wahlfach, in München wäre dies noch zu ermöglichen.

Beiträge aus dem Publikum

Barrieren für gehörlose Menschen

Im öffentlichen Raum, so zum Beispiel in U- oder S-Bahnen, könnte man Tasten mit verschiedenen Funktionen anbringen. So könnte eine Taste die Warnung für Feuer sein. Genauso könnte man mit Hilfe von Apps einfa-

che Warnungen wie „*Es brennt, jemand muss gewarnt werden!*“ kommunizieren und somit in Notfällen die Situation für gehörlose Menschen verbessern.

Barrieren in der Münchner Innenstadt: Menschen mit Behinderungen berichten

Wie erreichbar ist die Innenstadt für Schwerhörige?

Michael Hutter – Facharbeitskreis Mobilität



Stellen Sie sich vor, Sie sind am Hauptbahnhof. Züge fahren ein und aus. Jetzt kommt eine Durchsage. Selbst Sie als „Normalhörende“ haben Schwierigkeiten,

diese zu verstehen. Ich als Schwerhöriger frage mich: Wie erreiche ich jetzt mein Ziel? Der Stresspegel steigt, der Kopf arbeitet. Fieberhaft überlege ich, wie ich an die richtigen Informationen kommen kann, denn fremde Menschen zu fragen ist schwierig. Ich kenne das Mundbild nicht und ihre Aussprache ist für mich neu. Am Infostand ist es das Gleiche. So kann es mir tagtäglich im öffentlichen Personennahverkehr gehen.

Hörtaktik: Die Selbst-Kommunikation der Schwerhörigen mit dem Gehörten

Durch Hörfehler können immer wieder Missverständnisse auftreten. Wörter, die gleich klingen, können unterschiedlich wahrgenommen werden. „Wir fahren mit deinem Auto“ klingt wie „Wir fahren mit einem, seinem oder meinem Auto“. „Dreißig“ könnte auch „weiß ich“ oder „fleißig“ heißen. „Achtzig“ ähnelt „macht sich“.

Durch Umwelt und Störgeräusche wird die Sprache überdeckt und selektives Hören ist nicht möglich. Zudem ist der Bereich, in dem technisch verstärkt werden kann, relativ gering.

Kombination des Gehörten

Für Hörgeschädigte bedeutet das Hören Höchstleistung. Um optimal kombinieren zu können, sind sie einem enormen Stress ausgesetzt. Schwerhörige kombinieren die fehlenden Hör-lücken mit Absehen des Mundbildes und Körpersprache, um einen Sinn zu-

Die Illustration zeigt eine visuelle Darstellung, wie wir Schwerhörige hören:



Barrieren in der Münchner Innenstadt: Menschen mit Behinderungen berichten **Wie erreichbar ist die Innenstadt für Schwerhörige?**

sammenhang zu erschließen. Dafür benötigen sie ein Höchstmaß an geistigen und körperlichen Fähigkeiten, z. B. um den roten Faden in einer Erklärung zu finden. Die erhöhte Konzentrationsleistung führt daher zum Ermüden oder zum inneren Abschalten während der Erklärung.

Schwerhörige haben durch ihre Behinderung oft einen geringeren Wortschatz als Normalhörende. Je gerin-

ger der Wortschatz, umso schwieriger wird die Kontaktaufnahme. Die Kombinationsfähigkeiten und die Kontaktintensität mit Hilfe der Sprache ist somit begrenzt.

Zum Schluss ein kleines Missverständnis:

Sagt ein hübsches Mädchen zu einem hübschen Buben: „*Gibst Du mir einen Kuss?*“ Worauf er antwortet: „*Natürlich nehme ich den Bus.*“

Beiträge aus dem Publikum

Wie erreichbar ist die Innenstadt für Schwerhörige?

Um Barrieren im öffentlichen Personennahverkehr abzubauen, sollen die bereits vorhandenen Induktionsanlagen an den Infoständen am Marienplatz und am Hauptbahnhof weiter

ausgebaut und die Technik verbessert werden. Die Durchsagen an den Bahnhöfen müssen visuell umgesetzt werden, damit auch Schwerhörige alle Informationen bekommen können.

Barrieren in der Münchner Innenstadt: Menschen mit Behinderungen berichten

Taktile Orientierungshilfen für blinde Menschen im öffentlichen Raum

Bernhard Claus – Bayerischer Blinden- und
Sehbehindertenbund e.V. (BBSB e.V.)



Blindsein bedeutet, dass man den am meisten genutzten Sinn nicht nutzen kann. Den Sinn, den man auch am häufigsten für die Orientierung braucht.

Es gibt nicht „die Blinde“ oder „den Blinden“. Jeder Mensch hat Fähigkeiten, die unterschiedlich ausgeprägt sind, da machen blinde Menschen keine Ausnahme. Die Orientierungsfähigkeit kann zum Beispiel davon abhängen, ob man geburtsblind ist oder spät erblindet, ob man gefördert wurde und ob man überhaupt die Fähigkeit zur Orientierung besitzt. Eine Orientierungshilfe muss deshalb immer an den vermeintlich Schwächsten ausgerichtet sein. Ein taktiles Leitsystem muss deshalb einerseits einfach strukturiert sein und andererseits eine höchstmögliche taktile Erfassung erreichen.

Leitsystem aus Rippenstruktur

Für blinde Menschen ist es wichtig, eine taktile Orientierung im öffentlichen freien Raum zu haben. Dafür ist es laut DIN 32984 vorgesehen, ein Leitsystem aus Rippen so zu installieren, dass man von einem Ort zum

anderen gelangt, z. B. von der U-Bahnstation zur Bushaltestelle, zur S-Bahn, zum Rathaus oder zum Hausarzt. Zu einem Leitsystem aus einer Rippenstruktur gehören immer auch Aufmerksamkeitsfelder aus Noppen. Sie machen blinde Nutzerinnen und Nutzer des Leitsystems darauf aufmerksam, dass das Leitsystem endet, dass es eine Verzweigung gibt, eine Treppe oder eine Straßenüberquerung folgt.

Ein taktiles Leitsystem ist die Basis, damit sich blinde Menschen im öffentlichen Raum orientieren können. Es ist nicht ersetzbar durch digitale



Barrieren in der Münchner Innenstadt: Menschen mit Behinderungen berichten **Taktile Orientierungshilfen für blinde Menschen im öffentlichen Raum**

Technik wie Smartphone oder GPS. Die Verbindung zwischen taktilem Leitsystem und digitaler Technik fördert die Mobilität von visuell eingeschränkten Personen.

nicht nur für den gesamten Marienplatz und Umgebung, sondern für fast sämtliche Haltestellen in München. Ausnahme sind bislang einige Bushaltestellen, die am Gehwegrand angebracht sind.

Öffentliche Verkehrsmittel

Eine Schwachstelle in der Münchener Innenstadt ist die Nicht-Auffindbarkeit von S- oder U-Bahn-Abgängen. Zwar findet man von der S- oder U-Bahn barrierefrei an die Oberfläche, nicht aber von der Oberfläche zur S- oder U-Bahn. Genauso unauffindbar sind dort die Bus- und Tram-Haltestellen. Mit taktilen Bodenindikatoren sind die Aufgänge so zu markieren, dass man die Abgänge auffinden kann. Dies gilt

Das taktile Leitsystem vom Marienplatz bis zum Stachus

Das taktile Leitsystem vom Marienplatz über die Kaufinger Straße bis zum Stachus besteht aus einer Kleinpflasterung, die zirka 30 cm breit ist. Durch die anliegenden, relativ rauen Platten, die Unebenheiten und klimatischen Verhältnisse, ist dieses Leitsystem nicht gut wahrzunehmen.



Ein Leitsystem wird sinnlos, wenn Gegenstände darauf platziert werden.

Barrieren in der Münchner Innenstadt: Menschen mit Behinderungen berichten Taktile Orientierungshilfen für blinde Menschen im öffentlichen Raum

Nur mit besonderer Konzentration und einer sehr hohen Fähigkeit an taktiler Wahrnehmung ist das Auffinden und Verfolgen des Systems möglich. Die Abzweigungen sind nicht wahrnehmbar, da man sie überläuft. Das Leitsystem wird auch nicht als solches von sehenden Personen wahrgenommen. Das sieht man daran, dass auf einer Strecke von nicht einmal 50 m drei Verkaufsstände darauf platziert sind.

Ein nutzbares (sinnvolles) taktiler Leitsystem muss eindeutig als ein solches wahrgenommen werden können und für stark seheingeschränkte Menschen visuell kontrastreich sein. Das Leitsystem in der Kaufinger Straße erfüllt leider keine dieser Anforderungen und darf keinesfalls als Vorbild für andere Straßen oder öffentliche Plätze verwendet werden.

Beiträge aus dem Publikum

Taktile Orientierungshilfen für blinde Menschen im öffentlichen Raum

Es wurden noch nicht alle U-Bahnen erneuert und barrierefrei für Blinde umgestaltet. Der Abstand zum Gleis ist oft noch so groß, dass Blinde, die den Spalt nicht sehen können, stolpern oder hinein fallen.

Defekte U-Bahn-Türen dürfen nicht nur visuell kenntlich gemacht werden, da im Notfall Blinde nicht sehen können, dass die Tür nicht aufgeht und sie deswegen dagegen laufen können.

Busfahren ist für Blinde schwierig, da die Busfahrerinnen und Busfahrer häufig nicht an dem markierten Feld am Bürgersteig halten.

Informationen in den Schaukästen der MVG sind für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer kaum oder nicht zu lesen, da sie zu hoch angebracht sind.

Der Facharbeitskreis Mobilität wird in Zukunft Schulungen bei der MVG durchführen, welche die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer auf die Probleme von Menschen mit Behinderungen aufmerksam machen. Die Mitglieder des Facharbeitskreises werden ihre Erfahrungen an die Fahrerinnen und Fahrer weitergeben. Dadurch werden alle Busfahrerinnen und Busfahrer im Hinblick auf Barrierefreiheit und auf den Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen geschult und sensibilisiert.

Auch der Umbau des Sendlinger-Tor-Platzes könnte ein Problem für Menschen mit Behinderungen darstellen. Der Facharbeitskreis Mobilität begleitet die Neugestaltung jedoch und geht von einer barrierefreien Gestaltung aus, sowohl in Bezug auf die Verkehrsmittel als auch im öffentlichen Raum.

Barrieren in der Münchner Innenstadt: Menschen mit Behinderungen berichten

Barrieren für Menschen mit Sehbehinderungen

Hinweis: Zum Vortrag „Barrieren für Menschen mit Sehbehinderungen“ folgt aus rechtlichen Gründen eine redaktionelle Zusammenfassung:

Es gibt viele Arten von Sehbehinderungen, die sich unterschiedlich auswirken. Um bei möglichst vielen Menschen mit Sehbehinderungen mehr

Mobilität zu ermöglichen, müssen unterschiedliche Maßnahmen nicht nur im öffentlichen Personennahverkehr umgesetzt werden. Vor allem müssen die Schilder und Fahrplanauskünfte groß und kontrastreich beschriftet sein. Sie müssen blendfrei ausgeleuchtet werden. Dies gilt auch für die Fahrzeugbeschriftungen und für Informationen in den Fahrzeugen.

Beiträge aus dem Publikum

Barrieren für Menschen mit Sehbehinderungen

Die Schilder im Sperrengeschoss Marienplatz sind nur spärlich beleuchtet. Außerdem werden immer noch nicht in jedem Fahrzeug des öffentlichen

Personennahverkehrs alle Haltestellen angesagt. Wichtige Informationen an den Haltestellen müssten ebenfalls laut, deutlich und eindeutig erfolgen.



Barrieren in der Münchner Innenstadt: Menschen mit Behinderungen berichten

Barrieren für Menschen mit Gehbehinderungen

Dr.-Ing. Georg Kronawitter – Facharbeitskreis Mobilität



Zusammenfassung

Fast jede Nutzerin und jeder Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln muss die erste und die letzte Teilstrecke einer Fahrt

zu Fuß zurücklegen. Diese Teilstrecke bedeutet gerade für Menschen mit Gehbehinderungen eine deutlich größere Barriere als für Menschen ohne Mobilitätseinschränkungen. Am Beispiel des Marienplatzes, dem Mittelpunkt der Münchner Fußgängerzone, wird gezeigt, warum Menschen mit

Gehbehinderungen nicht nur subjektiv längere Wege zurücklegen, sondern auch objektiv, wenn sie U- oder S-Bahn nutzen.

Impressionen im Untergrund

Die Gruppe der Menschen mit Gehbehinderungen ist heterogen, umfasst aber in München eine sechsstelligen Personenzahl. Neben altersbedingten Einschränkungen führen auch (Sport-) Verletzungen oder die Mitnahme von schwerem Gepäck zu Behinderungen bei der Fortbewegung zu Fuß. Der folgende Schnappschuss im Zwischengeschoss der Station Isartor



Fußgängerunterführung und Zwischengeschoss der S-Bahn-Station Isartorplatz

Barrieren in der Münchner Innenstadt: Menschen mit Behinderungen berichten **Barrieren für Menschen mit Gehbehinderungen**

veranschaulicht, wie Menschen mit Gehbehinderungen sich hier erkennbar schwer tun.

Subjektiv und objektiv längere Wege

Was sind die Erschwernisse von Menschen mit Gehbehinderungen? Gehbehindert hat man objektiv und subjektiv längere Wege und öfter ein Ruhebedürfnis.

Subjektiv längere Wege ergeben sich wegen eines gestörten Bewegungsablaufes infolge von – permanenten oder zeitweisen – Beeinträchtigungen bei Muskeln, Gelenken oder Nerven. Die Folge ist eine subjektive Wegverlängerung, 100 Meter fühlen sich z. B. an wie 500 Meter. Die Folgen sind die permanente Suche nach möglichst kurzen Wegen, schnellere Ermüdung und die Suche nach Rastmöglichkeiten im öffentlichen Raum.

Objektiv längere Wege für Gehbehinderte ergeben sich vor allem aus zwei Gründen. Zum einen können verkehrsreiche Straßen nur an gesicherten Querungsmöglichkeiten überquert werden, die aber zum Teil erhebliche Umwege auslösen, und zum anderen erfordern Zugänge zur U- und S-Bahn Umwege zu Liften oder Rolltreppen.

Wer zum Beispiel das Rathaus am Fischbrunnen Richtung U-/S-Bahn verlässt, kann direkt die Treppen zum Zwischengeschoss nehmen (Abb. 1) – als Person mit Gehbinderung ist man auf die abwärts führende Rolltreppe Ecke Dienerstraße angewie-

sen. Das bedeutet einen Umweg von zirka 50 Metern, der im Zwischengeschoss nochmals in die Gegenrichtung zu absolvieren ist (Abb. 2).

Ein noch größerer Umweg ergibt sich, wenn man auf den Lift ins Zwischengeschoss angewiesen ist, der am Beginn der Kaufinger Straße angebracht ist.

Nahverkehrsplan und Wünsche von Menschen mit Gehbehinderungen

Im Nahverkehrsplan von 2003 (NVP-2003) hat die Stadt München fußläufige Haltestelleneinzugsbereiche für die einzelnen Gebietstypen und Verkehrsmittel definiert (Luftlinienentfernung – siehe auch Abb. 3, Tabelle):

Diese Definition berücksichtigt nicht die tatsächlichen Entfernungen zur Haltestelle und erlaubt im Extremfall Haltestellenabstände, die doppelt so groß wie die oben genannten Radien sind. Das heißt, dass im Stadtgebiet München Haltestellenabstände für den Bus von bis zu 1,2 km mit dem Nahverkehrsplan vereinbar sind.

Diese offiziellen Einzugsbereiche von Haltestellen decken aber nicht die Bedürfnisse von Menschen mit Gehbehinderungen ab. Deren Hauptwunsch sind kurze Wege vor allem zum Bus und zur Tram.

Diese subjektiven Bedürfnisse sind unabhängig vom Gebietstyp. Bei der anstehenden Überarbeitung des Nahverkehrsplans für München ist es daher überfällig, Nahverkehrsstandards

Barrieren in der Münchner Innenstadt: Menschen mit Behinderungen berichten **Barrieren für Menschen mit Gehbehinderungen**



Abb. 1
Kurzer Weg zu
U-/S-Bahn für
Menschen ohne
Mobilitätseinschränkungen

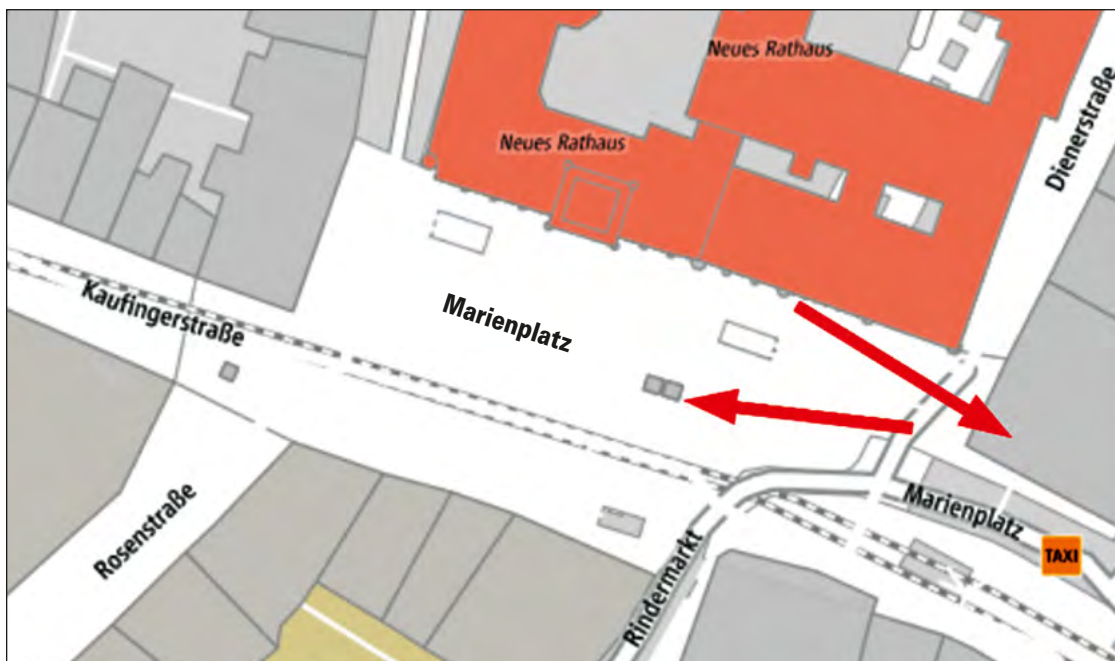


Abb. 2
100 m Umweg
für Menschen
mit Mobilitätseinschränkungen

Gebietstyp	U-/S-Bahn	Straßenbahn/Bus
Kernzone	600 m	300 m
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	600 m	400 m
Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	1.000 m	600 m

Abb. 3
Fußläufige Haltestellen-Einzugsbereiche im Nahverkehrsplan von 2003 (NVP2003) für die Stadt München

Barrieren in der Münchner Innenstadt: Menschen mit Behinderungen berichten **Barrieren für Menschen mit Gehbehinderungen**

an die Bedürfnisse von Menschen mit Gehbehinderungen anzupassen und so – erstmalig – eine explizite Inklusi-

onskomponente in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.

Beiträge aus dem Publikum

Barrieren für Menschen mit Gehbehinderungen

Beschilderungen in Bussen und Bahnen, die kennzeichnen, dass es sich um einen Platz für Menschen mit Behinderungen handelt, sind oft zu klein oder nicht erkennbar angebracht. Diese Sitzplätze müssen besser gekennzeichnet werden, damit die Sitze für Menschen mit Behinderungen auch freigemacht werden, wenn sie benötigt werden.

Positiv ist das Signet bei den Aufzügen der MVG, das zeigt, für welche

Personengruppen diese Aufzüge bevorzugt gedacht sind.

Behindertenparkplätze werden oft von Falschparkenden benutzt und bei Baustellen als erstes aufgehoben.

Durch die Ausbreitung der Fußgängerzone sind Geschäfte häufig nicht mehr erreichbar. Für jemanden, die oder der durch eine Gehbehinderung auf das Auto angewiesen ist, ist eine Fahrt in die Stadt kaum noch möglich.

Barrieren in der Münchner Innenstadt: Menschen mit Behinderungen berichten

Barrieren für Menschen mit Rollator

Sigrid Keller – Facharbeitskreis Mobilität



Ich bin gehbehindert und auf Rollstuhl und Rollator angewiesen. Da ich berufstätig bin und kein Auto besitze, um in die Arbeit zu kommen, muss ich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren. Dabei stehe ich vor großen Schwierigkeiten beim Ein- und Aussteigen.

Wenn ich mit dem Rollator in die Straßenbahn einsteige, beginne ich mit den beiden Vorderrädern (Bild 1) und hebe im Anschluss die zwei Hinterräder hinein (Bild 2). Danach muss ich mich selbst in die Straßenbahn kämpfen. Dazu muss ich mich hochziehen, was sehr schwierig ist, da ohne Bahnsteig die Einstiegshöhe so hoch ist, dass ich kaum eine Chance habe, in die Straßenbahn zu kommen.



Barrieren in der Münchner Innenstadt: Menschen mit Behinderungen berichten **Barrieren für Menschen mit Rollator**



Beim Aussteigen ergibt sich wieder das gleiche Problem. Zunächst schiebe ich die Vorderräder aus der Bahn (Bild 3). Dabei muss ich mich an der Halterung festhalten, um nicht herauszufallen. Die Vorderräder meines Rollators sind beweglich, sodass sie sich bei einer zu großen Lücke zwischen Bahn und Straße verkeilen (Bild 4). Ohne Hilfe habe ich keine Chance, die Straßenbahn zu verlassen.

Dieses Problem stellt sich mir nicht nur in der Straßenbahn, sondern auch in den Bussen. Diese bleiben manchmal einen halben bis einen ganzen Meter vor dem Gehweg stehen und neigen den Bus nicht zur Seite, so dass der Ein- und Ausstieg täglich eine Herausforderung darstellt.

Wenn ich es endlich geschafft habe, die Räder wieder gerade auszurichten, hebe ich die Hinterrädern heraus (Bild 5).



Beiträge aus dem Publikum

Barrieren für Menschen mit Rollator

Frau Sauer, Behindertenbeauftragte der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), merkt an, dass die Rampen und die Hebebühnen leider nur für Rollstühle geeignet sind und nicht für Menschen mit Gehbehinderungen.

Auch für Menschen mit großen Einkaufstaschen oder -wagen ist der Spalt zwischen Bus und Bürgersteig zu breit, um einsteigen zu können. Um den Einstieg zu erleichtern, müssen die Bussteige erhöht werden.

In der Bahn ist es für Menschen mit Gehbehinderungen schwierig, einen Sitzplatz zu bekommen, bevor die Bahn losfährt. Da man keine Möglichkeit hat, sich festzuhalten, läuft man Gefahr, während der Fahrt hinzufallen. Oft fährt die Bahn auch so schnell los, dass Menschen mit Gehbehinderung

oder im Rollstuhl nicht rechtzeitig einsteigen können und sich die Türen schon schließen.

Für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer ist manchmal kein Platz mehr im Bus und sie müssen deshalb den nächsten Bus nehmen. Eine Teilnehmerin berichtet, ihr sei schon passiert, dass der Busfahrer ihr mitteilte, er habe keine Zeit, die Rampe auszufahren und sie solle auf den nächsten Bus warten.

Besonders für Menschen mit einer Spastik ist der Ein- und Ausstieg in Bus und Bahn sehr schwierig, da man gerade dann verkrampft, wenn man in eine Stresssituation kommt und die öffentlichen Verkehrsmittel nicht lange genug anhalten.

Barrieren in der Münchner Innenstadt: Menschen mit Behinderungen berichten

Barrieren für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer Monika Burger – Facharbeitskreis Mobilität



U-Bahn

Ich nutze einen handbetriebenen Rollstuhl und fahre täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit, vor allem mit der U-Bahn. An den

meisten Bahnhöfen bestehen ein Höhenunterschied und ein waagerechter Spalt zwischen Bahnsteig und Wagenboden. Das ergibt eine Lücke von fast 20 cm. Man muss sie mit dem Rollstuhl überspringen. Bleibt man mit den Vorderrädern in der Lücke hängen, kippt der Rollstuhl nach vorne und man fällt heraus.

An zwei Haltestellen in der Innenstadt – Sendlinger Tor und Hauptbahnhof – gibt es eine Bahnsteigerhöhung an der ersten Tür. Der waagerechte Spalt bleibt jedoch bestehen.

An den S-Bahn-Haltestellen ist der Höhenunterschied geringer, dafür ist der waagerechte Spalt breiter.

Wenn der Aufzug außer Betrieb ist, ist die Haltestelle für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer nicht zu nutzen. Zur nächsten Haltestelle ist der Weg oft weit und mühsam, besonders bei Schnee und Regen. Es gibt auch weniger Aufzüge als Fest- und Rolltreppen. Am Isartor wird es noch mehrere Jahre lang keinen Aufzug geben.

Trambahn

Bei der Trambahn muss die Fahrerin oder der Fahrer von innen den Hublift bedienen. Die meisten Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer können nicht selbst auf den Hublift fahren, weil die äußere Klappe (Abrollsicherung) zu steil ist. Außerdem gibt es keinen Griff, an dem man sich hineinziehen könnte.

Bus

Beim Bus muss die Fahrerin oder der Fahrer die Klapprampe per Hand ausklappen. Je nach Höhe des Bussteigs muss sie bzw. er die Rollstuhlfahrerin oder den Rollstuhlfahrer auch hinein- oder herausschieben.

Fazit:

U-Bahn, Bus und Tram sind nicht barrierefrei. Lösungen wären unter anderem die Beseitigung des senkrechten und waagrechten Spalts sowie mehr Haltestellen.

Taxis

Wenn man keine öffentlichen Verkehrsmittel nutzen kann, ist man auf ein Auto angewiesen. Behindertenparkplätze sind jedoch rar.

Was bieten Taxis?

**Barrieren in der Münchner Innenstadt:
Menschen mit Behinderungen berichten
Barrieren für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer**



An den meisten U-Bahnhöfen gibt es Höhenunterschiede und einen waagerechten Spalt zwischen Bahnsteig und Wagenboden.



Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer können nicht selbstständig auf den Hublift fahren, weil die äußere Klappe zu steil ist. Außerdem gibt es keinen Griff, an dem man sich hineinziehen könnte

**Barrieren in der Münchner Innenstadt:
Menschen mit Behinderungen berichten
Barrieren für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer**



Die Autos, so auch die Taxis, haben immer breitere Türschwellen. Für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer ist es schwierig oder unmöglich, den Abstand von zirka 30 cm zwischen dem Rollstuhl und dem Beifahrersitz zu überwinden.

Menschen im Rollstuhl, die sich nicht umsetzen können, z. B. viele mit Elektrorollstuhl, haben keine Möglichkeit, mit ihrem Rollstuhl in ein Taxi hineinzufahren.
Eine Lösung wären „inklusive Taxis“. (Siehe Beiträge ab Seite 33)

*Problemstelle
beim Einsteigen
in PKWs,
z. B. ins Taxi:
Der Abstand von
30 cm zwischen
dem Rollstuhl und
dem Beifahrersitz
ist oft zu groß.*

Beiträge aus dem Publikum

Barrieren für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer

Der Aufzug von der U-Bahn-Haltestelle am Hauptbahnhof ins Sperrengeschoss ist nach einem Umbau kleiner geworden. Er ist jetzt zusätzlich über Eck gebaut. Dadurch passen kaum noch zwei Rollstühle oder ein zusätzlicher Kinderwagen in den Aufzug.

Die mangelnde Sauberkeit am Hauptbahnhof erschwert es Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrern zusätzlich, sich frei zu bewegen.

Oft funktionieren die Aufzüge nicht und machen dadurch die Haltestelle für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer unerreichbar. Als Abhilfe wurde vorgeschlagen, die defekten Aufzüge im Radio durchzusagen, um unnötige Wege zu vermeiden.

Die gelben Bahnsteigrampen, welche die Höhe zwischen U-Bahn und Bahnsteig ausgleichen, sollen an weiteren

Haltestellen angebracht werden, wenn sich der Stadtrat für die Ausweitung des Projekts ausspricht. Alle 50 Bahnsteige, die noch mit dem alten Niveau gebaut wurden, werden mit partiellen Bahnsteigerhöhungen nachgerüstet.

Vorgeschlagen wurde, dass die Erhöhungen nicht nur vorne am Bahnsteig angebracht werden sollten, sondern auch in der Mitte oder hinten, da die Wege oft sehr weit und schlecht mit dem Rollstuhl zu bewältigen sind.

Außerdem kommt es vor, dass die U-Bahnen nicht genau an den Erhöhungen halten.

In den neueren Bussen und Straßenbahnen erschweren Verwinkelungen sowohl das Ein- und Aussteigen als auch das Parken der Rollstühle in den Fahrzeugen.

Impressionen vom Fachtag



Impressionen vom Fachtag



Inklusive Taxis: eine Idee und ihre Realisierungsmöglichkeiten

Inklusive Taxis aus der Perspektive des Behindertenbeirats

Franz Göppel



Für Menschen, die nicht in ein normales Taxi einsteigen können, weil sie sich aufgrund ihrer Behinderung oder Krankheit nicht umsetzen können, gibt es eine

große Barriere bei der Nutzung von Taxis in München. Auch die Mitnahme von großen und schweren Elektrorollstühlen ist meist ausgeschlossen.

Es gibt zwar immer mehr inklusive Angebote und Veranstaltungen; die Hin- und Rückfahrt stellt jedoch oft ein großes Problem dar. Das gilt besonders, wenn die Mobilität spontan und flexibel stattfinden soll oder nachts keine U-Bahn mehr fährt. Bei den Fahrdiensten ist häufig ein sehr langer Vorlauf notwendig. Nacht- und Wochenendfahrten sind oft überhaupt nicht möglich.



Beförderung für jeden

So entstand die Idee, dass es Taxis geben muss, die inklusiv sind. Das heißt, dass sie jeden Mann und jede Frau, ob im Elektrorollstuhl oder nicht, befördern können. Dieser Gedanke entstand auch vor dem Hintergrund, dass durch Artikel 20 der UN-Behindertenrechtskonvention die Vertragsstaaten dazu verpflichtet sind, wirksame Maßnahmen zur individuellen Mobilität sicherzustellen. Eine inklusive Taximobilität würde sicherlich zur Inklusion in dieser Stadt beitragen.

Bisherige Bemühungen

Im Sommer 2015 gründete sich eine Arbeitsgruppe, die sich mit dem Thema inklusive Taxis beschäftigte. Da wir bald feststellen mussten, dass das alleine nicht leistbar ist, wurde ein runder Tisch einberufen. Beteiligt waren Mitglieder der Arbeitsgruppe, das Taxibüro des Kreisverwaltungsreferats, die Taxigenossenschaft und der ehrenamtliche Behindertenbeauftragte der Landeshauptstadt München.

Im Juni 2016 waren wir bereits mit unserem Anliegen in der Taxikommision. Der Vorstand des Behindertenbeirats griff das Thema über seine Gespräche mit den Stadtratsfraktionen im Rathaus auf. Außerdem haben wir im Amt für Soziale Sicherung nachgefragt, inwieweit Anreize geschaffen werden können, damit sich Taxiunternehmerinnen und Taxiunternehmer

auf den Weg machen. Im Gespräch waren auch Zuschüsse zum Erwerb von Taxilizenzen und zum Umbau oder auch für die Übernahme von Sonder- bzw. Mehrkosten, die bei der Beförderung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen anfallen.

Rechtliche Hintergründe

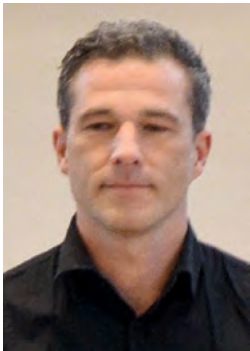
Grundlage ist § 47 Personenbeförderungsgesetz: Es ermächtigt die Genehmigungsbehörde zur Regelung über eine Rechtsverordnung zur Beförderung von Menschen mit Behinderungen, aber nur in Bezug auf den „Umfang der Betriebspflicht“, die „Ordnung an Taxenständen“ und die „Einzelheiten des Dienstbetriebs“.

Die Anforderungen an die Beschaffenheit eines Taxis sind ausschließlich über die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) bundeseinheitlich geregelt. Hier ist der behindertengerechte Umbau nicht vorgesehen und würde einen Verstoß gegen die unternehmerische Freiheit bedeuten. Mit der Idee, man könne alle Taxis zu einem behindertengerechten Umbau verpflichten, waren wir etwas zu optimistisch.

Jetzt haben jedoch drei Personen das Taxiunternehmen SBS gegründet und drei Taxis angeschafft, mit denen es möglich ist, genau diejenigen Menschen zu befördern, um die es uns geht.

Inklusive Taxis: eine Idee und ihre Realisierungsmöglichkeiten

Inklusive Taxis aus der Perspektive eines Taxi-Unternehmers Dominik Weisser – SBS



Inklusive Taxis zu betreiben ist mit Mehrkosten verbunden. Wir sind uns einig, dass die Kosten langfristig nicht durch die Menschen mit Behinderungen getragen werden

sollen, vor allem vor dem Hintergrund, dass es bisher nur eine äußerst begrenzte Anzahl solcher Taxis gibt.

Sondervereinbarung als Lösungsmöglichkeit

Eine Möglichkeit wäre der Abschluss einer sogenannten Sondervereinbarung: Neben den in der Taxitarifordnung festgesetzten Tarifen gibt es die Möglichkeit für Taxiunternehmen, mit einem bestimmten Personenkreis eine sogenannte Sondervereinbarung abzuschließen. Damit wäre es der Taxiunternehmerin oder dem Taxiunternehmer erlaubt, einen Zuschlag zu erheben. Problem ist allerdings, dass eine solche Sondervereinbarung einen geschlossenen Personenkreis vorsieht. Es stellt sich die Frage, wie ein solcher Personenkreis definiert wird und wer ihn vertreten kann. Überlegungen gehen in Richtung Bezirk Oberbayern oder zu der Gründung eines Vereins. Wer Taxi fährt, muss

dann Mitglied des Vereins sein und die Sondervereinbarung anerkennen.

Weitere Lösungsmöglichkeiten

Es gibt jedoch noch andere Lösungsmöglichkeiten: Eine davon wäre, dass die Stadt die Mehrkosten bei den Selbstzahlerinnen und Selbstzahlern trägt. Man könnte auch eine individuelle Erhöhung der Mobilitätspauschale beim Kostenträger einführen. Außerdem könnte ein Fonds eingerichtet werden, der die Kosten übernehmen kann, z. B. über Stiftungen, die sich für inklusive Mobilität einsetzen oder durch Firmen finanziert werden.

Auch wäre es eventuell möglich, dass man den Grundpreis um fünf Cent erhöht und genau diese fünf Cent würden in den Fonds fließen, der die Mehrkosten deckt. Alle diese Ideen müssen natürlich nochmals durchdacht und als konkrete Anfragen formuliert werden.

Ausblick

Mein erster Wunsch richtet sich an die Politik: Wir wünschen uns von politischer Seite Unterstützung bei der Realisierung weiterer Taxis und dem Erhalt der vorhandenen Taxis. Dies auch vor dem Hintergrund, dass wir

Inklusive Taxis: eine Idee und ihre Realisierungsmöglichkeiten

Inklusive Taxis aus der Perspektive eines Taxi-Unternehmers

letztes Jahr in der Taxikommission waren und unser Anliegen erneut vorbringen konnten. Da jetzt grundsätzlich die Möglichkeit zur Sondervereinbarung gegeben ist, bedarf es einer politischen Initiative, denn diese Sonderkosten sollten nicht die Menschen mit Behinderungen tragen.

Mein zweiter Wunsch richtet sich an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer heute: Wir brauchen Sie, um die Interessen weiterzubringen und dafür zu kämpfen. Vielleicht finden sich einige, die bereit sind, sich einzubringen und die Dinge voranzubringen. Ein paar wenige Personen können dies alleine nicht erreichen.



Die drei rollstuhlgerechten Fahrzeuge des neu gegründeten Taxiunternehmens SBS

Inklusive Taxis aus der Perspektive einer Nutzerin Esther Junghanns



Es sollten die nötigen Rahmenbedingungen geschaffen werden, dass es auch für andere Taxiunternehmen lukrativ wäre, die Beförderung von

Menschen mit Behinderungen zu übernehmen. Die Rund-um-die-Uhr-Beförderung von uns Menschen mit Behinderungen ist für mich persönlich, und wahrscheinlich auch für viele andere Menschen mit Behinderungen, sehr wichtig, um zu allen Tageszeiten am Leben in der Gesellschaft teilnehmen zu können.

Mehrkosten für inklusive Taxis

Damit ein Taxiunternehmen uns rentabel befördern kann, müsste das Unternehmen 15 Euro Anfahrtspauschale verlangen. Diese Anfahrtspauschale ist aus meiner Sicht gerechtfertigt, da das Taxi umgebaut werden musste und das Einladen und Festschnallen länger dauert, als bei einem Fahrgast ohne Behinderungen hier zum Beispiel das Verladen eines Koffers.

Die anfallenden Mehrkosten sollten jedoch nicht von Menschen mit Behinderungen getragen werden. Hierfür muss ein Kostenträger gefunden werden.

Der Bezirk Oberbayern zahlt Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mit Behinderungen ein Taxigeld. Bei mir beträgt das Taxigeld 182,50 Euro pro Monat. Wenn das Taxiunternehmen heute eine Anfahrtspauschale verlangen würde, würde diese ebenfalls vom Taxigeld bezahlt werden müssen.

Ich fahre zum Beispiel von mir zu Hause zu Freundinnen und Freunden in die Stiftung Pfennigparade. Diese Kurzstrecke würde mich für die einfache Fahrt mit dem inklusiven Taxi rund 26 Euro kosten. Der Normalfahrpreis beträgt 10,70 Euro nach Taxitarif, plus die Anfahrtspauschale.

Notwendigkeit inklusiver Taxis

Die öffentlichen Verkehrsmittel sind nur eingeschränkt für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer geeignet, so dass der öffentliche Nahverkehr von vielen von uns nicht genutzt werden kann.

Aufgrund äußerer Umstände benötigen wir auch für Kurzstrecken oft das Taxi. Bei extremen Wetterverhältnissen ist es uns nicht möglich, mit den Rollstühlen auch nur kurze Strecken zu überwinden. Für eine Fußgängerin oder einen Fußgänger ist es ohne weiteres möglich, sich an seinem Zielort umzuziehen. Wir hingegen sitzen durchnässt oder schwitzend bei unseren Freizeitbeschäftigungen.

Inklusive Taxis: eine Idee und ihre Realisierungsmöglichkeiten

Inklusive Taxis aus der Perspektive einer Nutzerin

Durch die Anfahrtspauschale würde mehr als die Hälfte des Budgets aufgeessen.

Es ist für uns, und ich denke ich spreche nicht nur für mich, außerordent-

lich wichtig, dass ein Kostenträger für die Mehrkosten der Anfahrtspauschale aufkommt. Hierfür einen Fonds einzurichten ist meines Erachtens nicht zielführend, weil dieser irgendwann aufgebraucht ist.

Mobilität zum Ausleihen

Dr.-Ing. Georg Kronawitter – Facharbeitskreis Mobilität



Fast jede Nutzerin und jeder Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel muss die erste und die letzte Teilstrecke einer Fahrt zu Fuß zurücklegen. Dies gilt besonders

dann, wenn die Ausstiegshaltestelle in einer Fußgängerzone liegt. Die in München dort zum Teil gegebenen großen Haltestellen-Abstände von über 500 Metern stellen für Menschen mit Gehbehinderungen eine massive Erschwernis dar, die vielen

Betroffenen eine Fahrt in die Innenstadt verleidet. Daher macht es Sinn, analog dem MVG-(Leih-)Rad-Ansatz Vorschläge für ein städtisches System von Leihmobilitätshilfen zu präsentieren.

Mobilitätshilfen haben für Menschen mit Gehbehinderungen folgende Vorteile:

- erheblich erweiterter Entfernungsbereich
- mehr Sicherheit vor Stürzen
- selbstbestimmte Mobilität
- individuell anpassbar



Dreiräder

Dreiräder für Erwachsene wie zum Beispiel das „Trike“ werden von vielen Menschen mit Gehbehinderungen genutzt. Sie bieten viele Vorteile wie Flexibilität und Stabilität, jedoch auch Nachteile wie Empfindlichkeit in Bezug auf Unebenheiten der Wegoberfläche oder eine niedrige Sitzposition und dadurch Schwierigkeiten beim Ein- und Aussteigen. In den letzten Jahren hat sich daher als guter Kompromiss in puncto Sitzhöhe ein „Easy-Rider“-artiger Dreiradtypus herausgebildet, der so tief wie möglich (wegen der „Schlagseite“) und so hoch wie möglich (wegen des Einstiegskomforts) ist. Die persönlichen Anforderungen der Menschen machen jedoch Leih-Dreiräder in der Innenstadt als ausschließliches Angebot nicht empfehlenswert. Gleichwohl sollten geeignete Dreiräder das stadtweite MVG-Rad-Angebot flächendeckend ergänzen.

eMobile (eScooter)

Wenn man ein möglichst gewöhnungsarmes Hilfsmittel für die Innenstadt sucht, kommt man am Typus des Elektro-Mobils oder Elektro-Scooters nicht vorbei. Sein einziger Nachteil ist, dass er unausgesprochen als „Behindertenvehikel“ angesehen wird. Eitle Menschen quälen sich daher lieber ab, als so ein Hilfsmittel zu nutzen.

Mit einem eScooter verliert die Innenstadt ihren Schrecken für Menschen



mit Gehbehinderungen. Und es gibt sie auch schon – die öffentlichen oder privaten Einrichtungen, die ihren Kundinnen und Kunden Leih-eMobile anbieten.

Münchens schottische Schwesterstadt Edinburgh liefert hier ein gutes Vorbild. Im Besucherzentrum des berühmten Royal Garden, also des Botanischen Gartens, warten Leih-eMobile auf Nutzer.

Beispiele für verschiedene Dreiradmodelle, welche auch für Menschen mit Behinderungen nutzbar wären und den MVG-Rad Fahrzeugbestand ergänzen könnten.

Das Pilotprojekt

Vor diesem Hintergrund dürften sich öffentliche Leih-eScooter am ehesten für ein Münchner Pilotprojekt eignen. Der Standort sollte natürlich zentral sein, etwa das Neue Rathaus – oder das Domizil des Behindertenbeirates in der Burgstraße 4. Das Foyer könnte sich für eine Leihstation grundsätzlich eignen und die Nähe zum Behindertenbeirat ist sinnfällig. Mittelfristig sollten



derartige Leihstationen aber auch bei den großen Friedhöfen und Freizeitanlagen wie Olympiapark, Englischer Garten etc. angesiedelt sein, um diese für Menschen mit Gehbehinderungen wieder nutzbar zu machen.



Schlussbemerkung

Es kann im Zeichen der Inklusion nicht angehen, dass über MVG-Rad zwar mehrere hundert kommunale Leihräder für Menschen ohne Behinderungen zur Verfügung stehen, für Menschen mit Einschränkungen jedoch kein Leihhilfsmittel angeboten wird, obwohl hier die Bedürftigkeit größer ist. Natürlich wird die Anlaufphase zäh sein, aber ein entsprechendes kommunales Angebot würde mittelfristig auch die Akzeptanz dieser Mobilitätshilfen im privaten Lebensumfeld steigern.

*Leih-eMobile
(eScooter) in
Münchens
Schwesterstadt
Edinburgh
(Schottland)*

Erreichbarkeit der Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Verkehrsplanung für Nahmobilität mit Fußverkehr und für Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Silke Buchberger – Referat für Stadtplanung und Bauordnung

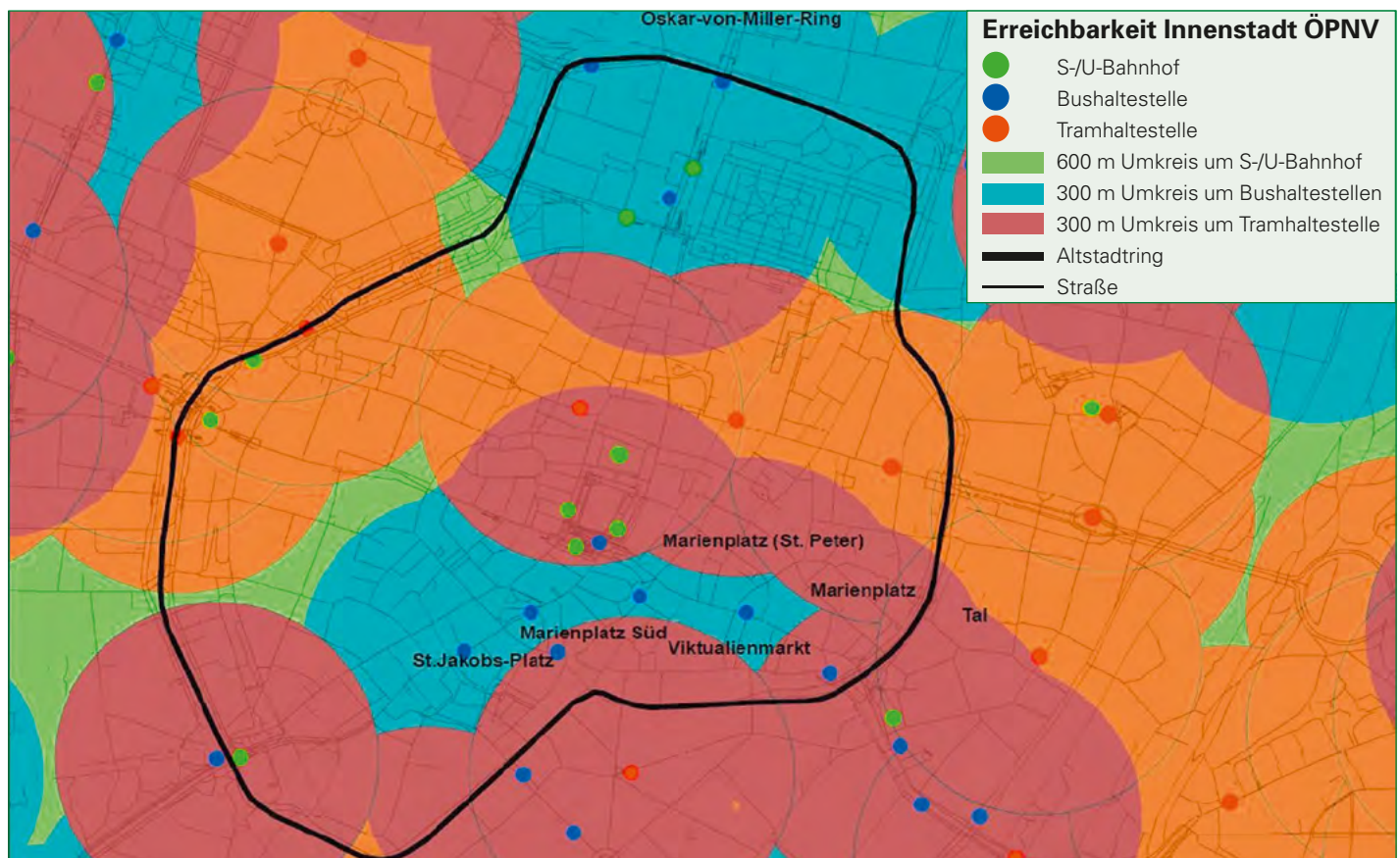


In der Verkehrsplanung im Planungsreferat befassen wir uns unter anderem mit Nahmobilität, also mit dem Fußverkehr und, hoffentlich in Zukunft immer verstärk-

ter, mit Personen mit Mobilitätseinschränkungen.

Auf untenstehender Grafik ist die Innenstadt Münchens zwischen Stachus, Odeonsplatz, Isartor und Sendlinger Tor dargestellt. Die bunten Kreise zeigen die verschiedenen Radien der Erreichbarkeit für Bus, Tram, U-Bahn und S-Bahn. Das Bild ist lückenlos bunt. Die Innenstadt ist also in Bezug auf die Kriterien des Nahverkehrsplans für München sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen.

Mit den im Nahverkehrsplan festgelegten Radien von 600 m (S-/U-Bahn) und 300 m (Bus) u. Tram) ist die Innenstadt sehr gut erschlossen.



Dies gilt zumindest für die Theorie, in der Praxis sind dennoch viele Menschen mit der Erreichbarkeit der Innenstadt nicht zufrieden. Wie kommt das? Was müssen wir beachten?

Erreichbarkeit und Nutzung der Innenstadt

In der Planung überlegen wir uns zunächst, wer die Innenstadt erreichen möchte: Es sind alte und junge Menschen. Sie sind weiblich oder männlich, sie kommen alleine oder in Begleitung. Einige von ihnen sind mobilitätseingeschränkt. Sie sind eingeschränkt im Sehen, im Gehen, im Hören, im Fühlen. Sie sind unterschiedlich stark beeinträchtigt. Und unter all denen gibt es Fremde und Ortskundige.

All die Menschen, die in unsere Innenstadt kommen, haben unterschiedliche Motive: Einkaufen, Arztbesuche oder Sehenswürdigkeiten anschauen. Sie wohnen oder arbeiten hier. Sie haben einzelne Ziele, wie das Rathaus oder die Arztpraxis. Dazu brauchen sie möglichst barrierefreie Gebäude. Manche wollen nicht nur in die Innenstadt, sondern sie wollen auch durch die Innenstadt hindurch, weil sie mehrere Geschäfte besuchen wollen oder mehrere Sehenswürdigkeiten ansehen.

Wir müssen uns also auch mit der Fortbewegung befassen, mit den Wegen, die es in der Innenstadt gibt, insbesondere mit Blick auf die Aufenthaltsqualität, mit Sitzmöglichkeiten und Toiletten.

Bei diesem Fachtag geht es aber um die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln: Wir nutzen Taxis, bald vielleicht das inklusive Taxi, Bahn, S-Bahn, U-Bahn, Bus und Tram. Erleichtert wird die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel seit einiger Zeit durch den Begleitservice der Landeshauptstadt München. Manch eine oder manch einer kommt aber auch mit dem Auto, zu Fuß oder mit dem Rad und andere hoffen, dass das MVG-Rad irgendwann auch eine inklusive Variante bekommen könnte.

Planerische Vorgaben und Projekte

Für uns Planerinnen und Planer gibt es neben der Betrachtung der Zielgruppen in München verschiedenste Vorgaben, zum Beispiel das Innenstadtkonzept oder auch die Altstadt-Leitlinien.

Es gibt zudem eine Reihe aktueller Entwicklungen in der Innenstadt und langjährige Diskussionen z. B. um die Nord-Süd-Querung für den Radverkehr, die es zu beachten gilt. Dabei geht es um die Aufenthaltsqualität am Marienplatz, um die Sicherheit und das Miteinander von Fuß- und Radverkehr. Seit knapp einem Jahr gibt es den Verkehrsversuch, in der Sendlinger Straße bis zum Sendlinger Tor eine Fußgängerzone einzurichten. Das Projekt dient der Stärkung der Aufenthaltsqualität und der Stärkung des Fußverkehrs. Es schränkt manche Personen jedoch auch ein, insbesondere die, die bisher gewohnt waren, mit dem Auto sehr nahe an die

Innenstadt zu kommen. Es gibt immer ein Für und Wider bei all den Projekten, die wir angehen. Doch überwiegend erfährt die Fußgängerzone in der Sendlinger Straße viel Zuspruch. Auch im Rahmen des Aktionsplans zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention betreuen wir mehrere Maßnahmen im öffentlichen Raum: zum einen die Konzeption zur Nahmobilitätsförderung, die stärker auch den Blick auf mobilitätseingeschränkte Personen werfen soll, zum anderen die praxisorientierte Ausbildung unserer Kolleginnen und Kollegen, insbesondere im Planungsreferat. Alle sollen eine Schulung durchlaufen, in der man bewusst mit dem Rollstuhl, mit dem Rollator, mit der Sehbehindertenbrille das eigene Umfeld des Arbeitsplatzes und der Straße erfasst.

Referatsübergreifend spielen in der Projektierung von Maßnahmen in München der Einbau von Bodenindikatoren, barrierefreie Bänderungen, der Ausbau der barrierefreien Haltestellen, Markierung von Treppenstufen, die Errichtung von Blindeneinrichtungen an Ampeln, die Ausweitung der Kfz-Stellplätze für Menschen mit Behinderungen und die Ausweitung der Stadtmöbel eine zunehmend wichtige Rolle.

Immer wichtiger wird das Thema der Information und der Unterstützung. Es gibt inzwischen sehr viele Broschüren und Internetseiten, z. B. „Barrierefrei durch München“. Es gibt die MVG- zoom-Seite, auf der man im Vorfeld schauen kann, ob Aufzüge

und Rolltreppen funktionieren. Es gibt die Wheelmap-Karte, die viele interessante Informationen über den städtischen Raum bringt. Und es wird das Orientierungssystem für Touristen und Besucher in der Altstadt geben, bei dem wir versucht haben, schon in der allerersten Ausschreibungsphase das Thema Barrierefreiheit mit einzubringen. Und auch jetzt in der näheren Gestaltung sind wir sehr bemüht, die Anforderungen, Ideen und Aspekte aus dem Behindertenbeirat und dem Seniorenbeirat und von vielen anderen Gruppen mit einfließen zu lassen.

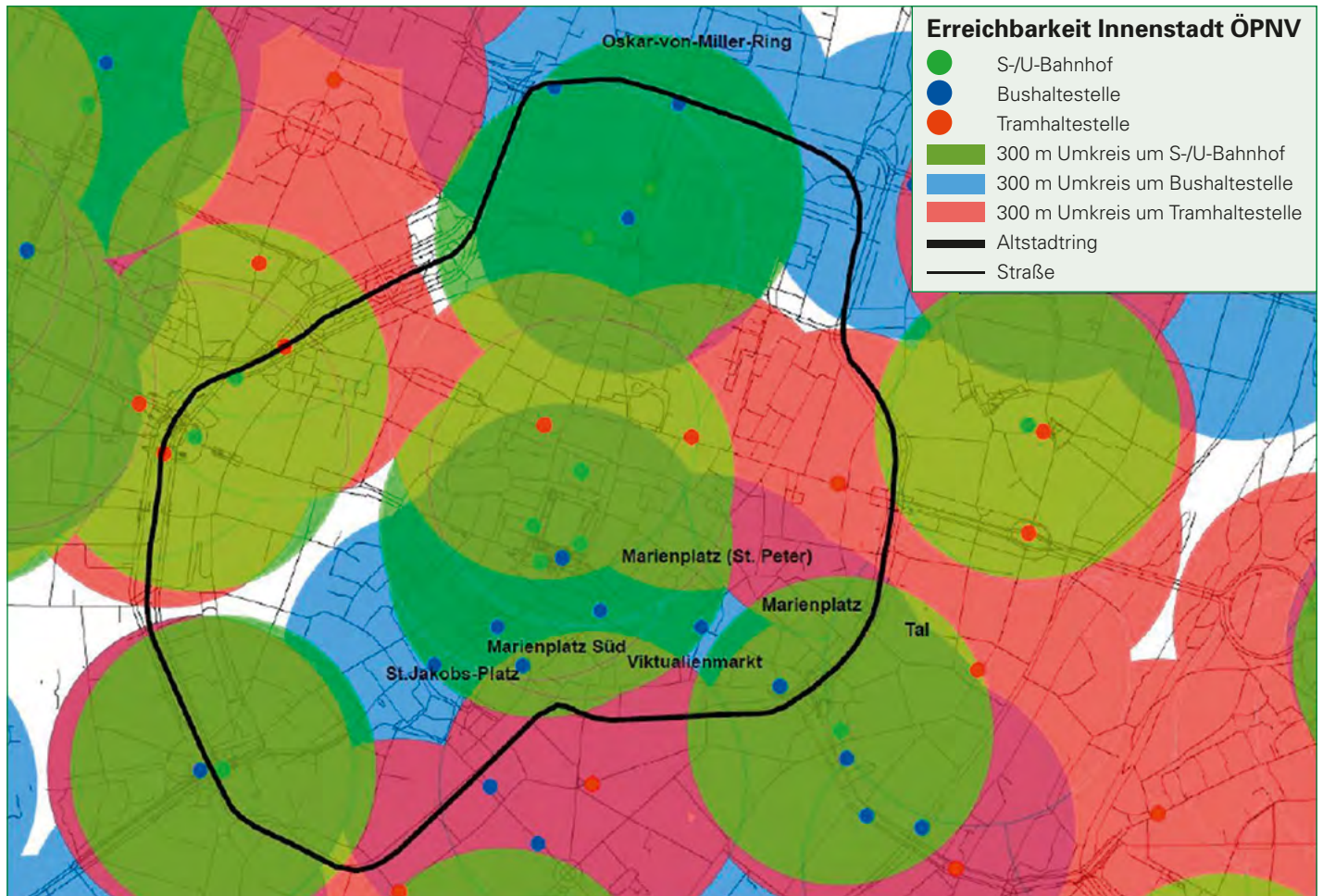
Herausforderungen der Zukunft

In Zukunft wird unsere Gesellschaft immer älter werden. Die Älteren und insbesondere auch die Mobilitätseingeschränkten werden aber gleichzeitig immer mobiler werden und fordern ihre eigenständige Mobilität ein. Wie bekommen wir also bei der Gestaltung des Öffentlichen Raumes die verschiedenen Anforderungen aller Gruppen fair einbezogen?

Zukünftig werden wir uns verstärkter mit den Vorgaben der Planung befassen müssen. 600- bzw. 300-Meter-Radien um Haltestellen sind in Hinblick auf die tatsächliche Erreichbarkeit nicht immer aussagekräftig, da man sich nicht in der Luftlinie bewegen kann, sondern auf Wegen und Straßen gehen oder fahren muss. Auch der Umwegefaktor im Nahverkehrsplan reicht nicht überall aus, um die Probleme der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen aufzufangen.

Erreichbarkeit der Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Verkehrsplanung für Nahmobilität mit Fußverkehr und für Personen mit Mobilitätseinschränkungen



Neben den öffentlichen Verkehrsmitteln bietet die Stadt auch das Angebot der Behinderten-Kfz-Stellplätze. Wir sind sehr bemüht, wenn Kfz-Stellplätze für Menschen mit Behinderungen zum Beispiel bei Baustellen weggenommen werden, diese in gleicher Weise an ähnlich guter Stelle, zumindest in gleicher Anzahl wieder anzubieten. Gleichwohl dürfen diese Plätze wiederum nur von einem relativ kleinen Teil eingeschränkter Personen genutzt werden.

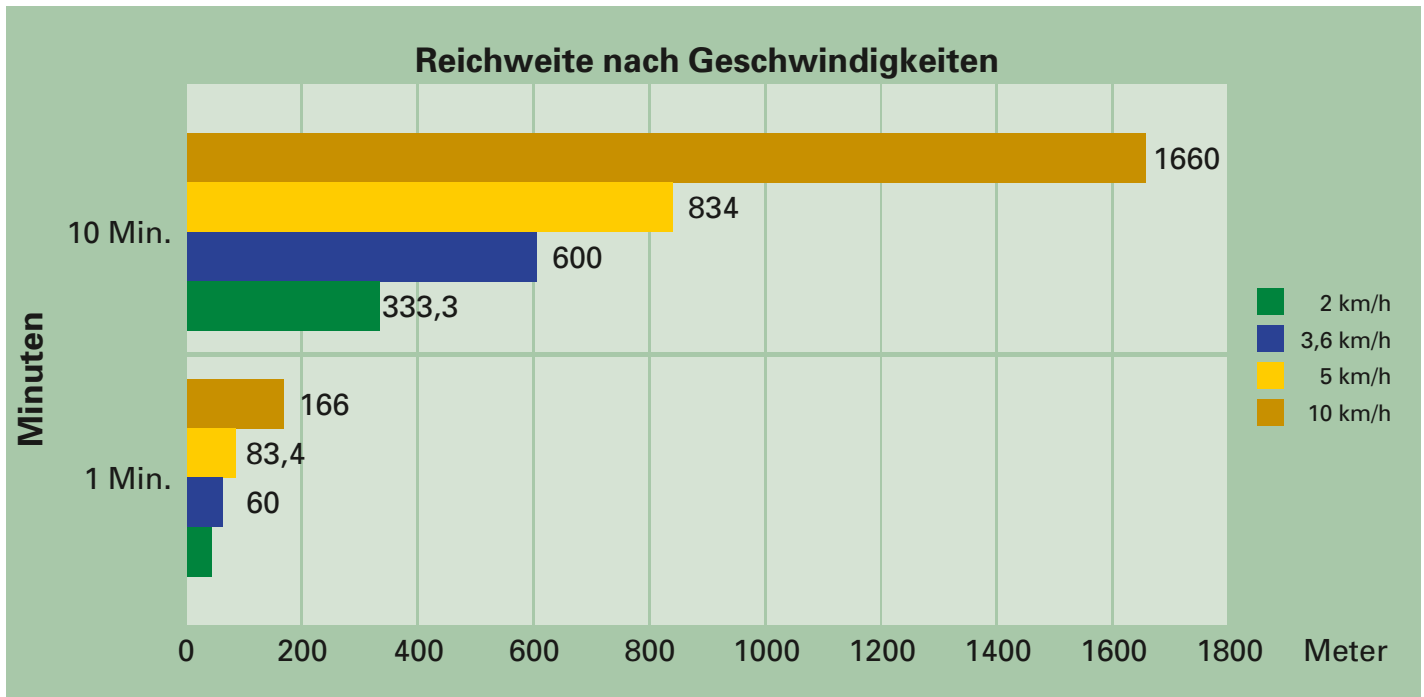
Wichtiges Schlagwort im Planungsreferat ist derzeit die Zehn-Minuten-Stadt. Ziel ist es, alle Nutzungen des

Alltags in zehn Minuten erreichen zu können. Die Grafik auf Seite 47 zeigt vier Balken mit vier verschiedenen Geschwindigkeiten. Es wird dargestellt, wie weit man in zehn Minuten kommt. Sehr langsame Menschen schaffen 333 Meter, in „normaler“ Geschwindigkeit sind es etwa 830 Meter und mit dem Fahrrad sind auch über 1,6 km kein Problem. Dies gilt es bei der Bewertung von Planungsprojekten der Stadt- und Verkehrsplanung zu beachten.

Um hier Abhilfe zu schaffen, brauchen wir Zeit, Geduld und sicher auch viel Geld, aber wir sollten trotzdem immer den Anspruch haben, schneller zu wer-

Auf 300 m reduzierte Radien bei S- und U-Bahn-Stationen reißen Lücken für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Erreichbarkeit der Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln Verkehrsplanung für Nahmobilität mit Fußverkehr und für Personen mit Mobilitätseinschränkungen



den und das Geld zu beschaffen. Projekte wie das inklusive Taxi müssen eine Chance bekommen, Bodenindikatoren verstärkt eingebaut und (überdachte) Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum geschaffen werden. Aber auch der Ausbau von Apps und Lieferdiensten birgt Vorteile für viele. Schließlich brauchen wir Ideen, wie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ohne Parkausweis zielnah ihr Auto parken können oder vermehrt Bushaltestellen in der Innenstadt finden.

Und doch kann aus meiner Sicht nicht alles alleinige Aufgabe von Verwaltung und Politik sein. Vieles muss gemeinsam mit privaten Anbietern umge-

setzt werden. Ich glaube, dass wir die Barrierefreiheit in all unseren privaten und öffentlichen Planungen von Anfang an mitdenken müssen. Da werden Bodenindikatoren und Informationssysteme ein Thema sein. Es wird einen Ausbau von Apps und Lieferdiensten geben, der nicht alle Probleme löst, aber vielleicht helfen kann.

Wir werden uns bei der Stadtmöblierung zukünftig auch über überdachte Sitzgelegenheiten Gedanken machen müssen und vieles mehr. Ich hoffe, dass es irgendwann ein: „Geht nicht? – Gibt es nicht!“ geben wird und dass wir alle mutig voran gehen und uns auf neue Ideen einlassen werden.

City-Bus

Ariane Sauer – MVG



Heute geht es um den City-Bus. Und leider geht es in dem Vortrag auch um das Thema, warum wir den City-Bus nicht haben. City-Bus-Linien gibt es in diversen Städten

mit großen Zentrumsbereichen, auch in Städten mit kleineren Zentrumsbereichen, und insbesondere in Städten, die Fußgängerzonen haben.

Was ist der Zweck eines City-Busses? Es ist ein Angebot vor allem auch an ältere Menschen, um Wege innerhalb dieser Fußgänger- und Einkaufsbereiche zu verkürzen und um diese mit dem öffentlichen Personennahverkehr zurücklegen zu können. Sie dienen dazu, die Attraktivität der Innenstädte zu erhöhen und touristische Ziele besser erreichbar zu machen. In den Städten, die ein City-Bus-System haben und die etwa die Größe von München haben, ist es natürlich auch eine Verbindungsmöglichkeit zwischen den Schnellbahnstationen. Die City-Bus-Linien sind demnach eine logische Antwort auf die Ausdehnung der Fußgängerzonen, auf die Ausdehnung verkehrsberuhigter Bereiche und den damit verbundenen weiteren Wegen.

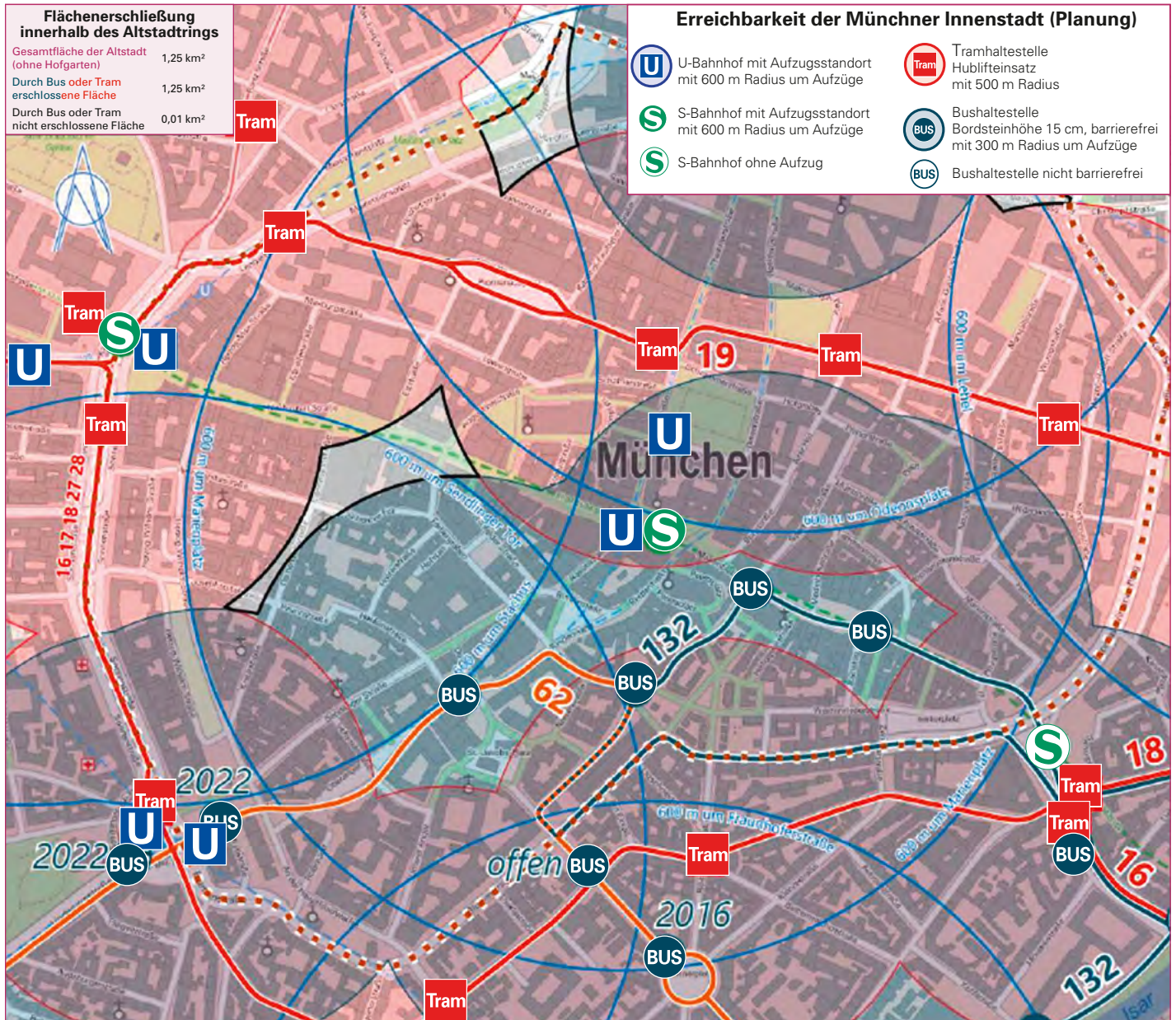
Jemand, der nicht gut zu Fuß ist oder gehandicapt ist, für den ist auch eine Strecke von 300 Metern vielleicht eine

unüberwindbare Hürde. City-Bus-Linien sind eine Antwort auf die alternde Gesellschaft. Der Marienplatz ist durch U-Bahn und S-Bahn eigentlich erschlossen, aber jede und jeder, die oder der mobilitätseingeschränkt ist, weiß, dass es ein weiter Weg ist, um aus der S-Bahn oder der U-Bahn wieder an die Oberfläche zu kommen. Deswegen fahren die meisten, die nicht mehr gut zu Fuß sind, lieber mit dem Bus als mit der U-Bahn. Beispiele zu City-Bus-Konzepten gibt es in Wien, in Passau, in Dachau, in Lindau, in Regensburg und in Schweinfurt. Hamburg ist auch eine große Stadt, dort fährt durch die große Einkaufsstraße in der Mönckebergstraße auch ein City-Bus.

Merkmale von City-Bus-Linien

Was sind die Merkmale von City-Bus-Linien? In den meisten Städten verkehren die City-Bus-Linien auch durch die Altstadt und dafür werden häufig kleinere und citygängigere Fahrzeuge eingesetzt. Ein besonderes Merkmal ist auch die Verkürzung der Haltestellenabstände – ganz in dem Sinne, dass man zur nächsten Haltestelle nicht mehr so weit laufen muss. Außerdem sind die Busse an die Schnellbahnstationen angebunden.

Die City-Bus-Linien verkehren in der Regel durch Einkaufs- und Fußgängerzonen. Sie haben zentrale, gut erkennbare und erreichbare Haltestellenstandorte. Der Marienplatz wäre ein



guter Anfangspunkt für eine City-Bus-Linie. City-Bus-Linien verkehren mit einer geringeren Geschwindigkeit. Es geht nicht darum, eine große Masse an Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern von A nach B zu befördern, sondern um die individuelle Verteilung in den Geschäftsstraßen. In vielen Systemen überlagert

sich das Angebot mit dem der Ladenöffnungszeiten. Eine City-Bus-Linie ist keine Lösung zwischen 01:00 Uhr und 03:00 Uhr nachts – dafür wären dann wiederum die Taxis, wie wir sie kennengelernt haben, die Antwort –, sondern das sind Angebote, die tagsüber stattfinden. Wenn das City-Bus-System doch so viele Vorteile hat und

auch in vielen Städten zur Anwendung kommt, warum gibt es das nicht in München?

City-Bus München

2013 hat Herr Krauss mit der Planungsabteilung schon ein City-Bus-System entwickelt. Das wurde auch diskutiert, die Planungen sind den Stadträtinnen und Stadträten bekannt.

Jedoch kamen Planungen und Überlegungen zur Gestaltung des Marienplatzes hinzu und die Entscheidung, dass die Kustermann-Fahrbahn und der Marienplatz für die Durchfahrt der Busse gesperrt werden. Damit wurde der Beschluss zu diesem City-Bus wieder hinten angestellt. Derzeit sind die Planungen zum Marienplatz abgeschlossen und langfristig ist keine Busführung oder generelle Führung von Fahrzeugen über die Platzfläche mehr vorgesehen. Damit ist diese bestehende Planung zum City-Bus im Moment nicht umsetzbar.

Es gibt noch einen weiteren Grund, der einen City-Bus verhindert. Die Münchener Altstadt ist gemäß Nahverkehrsplan vollständig erschlossen. Der Nahverkehrsplan legt Standards fest, wie weit jemandem zugemutet werden kann, zur nächsten Haltestelle zu gehen. Der Innenstadtbereich ist laut diesen Standards vollständig erschlossen und für uns als Verkehrsunternehmen ist dies eine bindende Planungsgrundlage. Mit 300 Meter Luftlinie von der nächsten Bus- oder Tramhaltestelle werden 97 Prozent

der Innenstadt durch Bus oder Tram erschlossen. Auch wenn diese Distanzen nicht für alle Menschen zu bewältigen sind, gelten sie und binden uns.

Zentral gelegene barrierefreie Bushaltestellen gibt es am Gärtnerplatz, am Viktualienmarkt, am Sankt-Jakobs-Platz und im Tal. Es sind auch weitere barrierefreie Bushaltestellen geplant, nämlich an der Blumenstraße, Sendlinger Tor, Isartor und Odeonsplatz. Zudem hat die MVG eine zentral gelegene Bushaltestelle am Isartor angeregt.

Ein City-Bus-System heißt nicht automatisch, dass auch das ganze System barrierefrei ist. Ein barrierefreies Fahrzeug allein reicht nicht aus. Nur wenn das System Fahrzeug, Haltestelle und umgebende Infrastruktur zusammenpasst, kann der Zugang auch tatsächlich barrierefrei sein. Wenn ich einen Bus durch die Altstadt führe, aber keine barrierefreie Haltestelle habe, dann treten die Probleme beim Ein- und Aussteigen trotzdem auf.

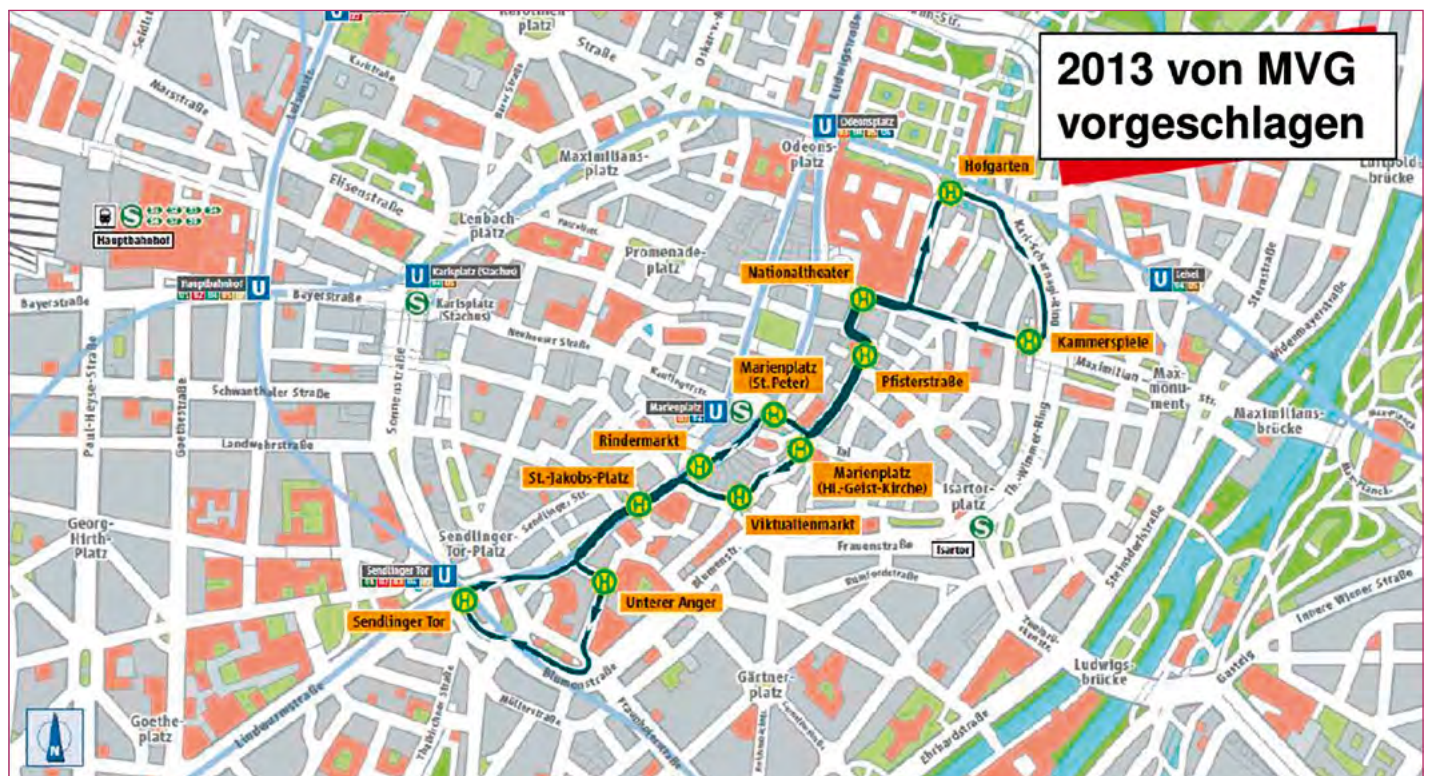
Aktuelle Buslinienführung

Wie ist denn die Buslinienführung heute? Wir haben mehrere Buslinien, die die Innenstadt im östlichen oder südöstlichen Bereich tangieren oder durchfahren. Das sind die Linien 62, 52 und 132. Diese Linien werden über die Lindwurmstraße und Sendlinger Tor Richtung Marienplatz über den Oberanger geführt und verlassen über die Blumenstraße und das Gärtnerplatztheater die Innenstadt wieder.

Die 132er-Linie kommt von der Isar über das Isartor und fährt in einer Blockumfahrung den Viktualienmarkt an. Der südöstliche Bereich ist damit an der Oberfläche durch die Busse relativ gut erschlossen. Der nordwestliche Teil, in dem sich auch die Kaufinger- oder die Neuhäuser Straße befinden, kann aber eigentlich nur durch die Schnellbahnsysteme oder tangierend durch die Tram erreicht werden. Die Haltestellenabstände zwischen Sendlinger Tor und Marienplatz sind noch sehr ungleich verteilt. Vielleicht kann man hier durch eine neue Justierung noch eine

fußläufige Verbesserung erreichen. Die City-Bus-Linie, wie sie einmal von Herrn Krauss und seinem Team geplant wurde, sollte vom Sendlinger Tor aus bis zum Hofgarten im Norden eine Nord-Süd-Verbindung schaffen. Die City-Bus-Linie hätte den Sankt-Jakobs-Platz, Rindermarkt, Marienplatz, Nationaltheater, Hofgarten und Kammerspiele und noch einige andere Haltestellen mit eingebunden. Nach dem Rückbau der Fahrbahn am Marienplatz und der Widmung von Fahrradstraßen gibt es diverse planerische Gründe, die diese Linienführung jetzt nicht mehr möglich machen.

*Diese Linienführung wäre heute so nicht mehr möglich:
wegen Rückbau der Fahrbahn am Marienplatz und Widmung von Fahrradstraßen*



City-Bus – Beispiele aus anderen Städten

Thomas Krauss – MVG-Leiter der
Angebotskonzeption Bus



City-Busse gibt es im In- und Ausland. Nachfolgend ein paar Beispiele, wie City-Bus-Systeme gestaltet sein können:

Wien

Ein Vorbild für viele City-Busse befindet sich in Wien. Wien, eine historisch sehr große Stadt, hat eine etwa viermal so große Innenstadt wie München. Das heißt, die Entfernungen sind wesentlich größer.

Im Zentrum von Wien gibt es nur zwei U-Bahnhöfe. Es fährt keine Straßenbahn in die Innenstadt und auch keine weiteren Buslinien. Daher wurden vor ungefähr 15 Jahren City-Bus-Linien eingeführt, die die Innere Stadt, wie sie in Wien heißt, sehr feingliedrig erschließen. Sie haben dichte Haltestellenabstände, etwa alle 200 Meter eine Haltestelle. Dadurch kann man in sehr kurzen Wegen alle Ziele der Innenstadt erreichen. Sie fahren in dichtem Takt, ungefähr alle fünf bis sechs

City-Busse in Wien, welche die Innere Stadt, wie sie in Wien heißt, sehr dicht und in kurzer Taktfolge erschließen.

Dachau

Beginnen wir vor der Münchner Haustür, in Dachau. Die Altstadt von Dachau liegt oberhalb der Amper auf einem Berg und ist anderweitig nicht erschlossen. Deswegen fahren alle zehn Minuten kleine Busse, sogenannte Midi-busse, vom Bahnhof in die Altstadt.



Minuten. Ein tolles Vorbild, jedoch sind die Voraussetzungen in Wien etwas anders als in München.

Passau

Die Altstadt von Passau liegt zwischen Inn und Donau und ist sehr langgestreckt. Daher wurde vor ungefähr zehn Jahren eine kostenlose Buslinie eingerichtet, die vom Bahnhof in die Innenstadt fährt. Ziel war es, möglichst viele Autos zu vermeiden, da die Altstadt sehr eng ist.

Lindau

Lindau hat eine eigene Struktur. Es gibt einen Stadtteil auf dem Festland; die Altstadt befindet sich auf einer Insel, die nur durch einen kleinen Damm mit dem Festland verbunden ist. Um viele Autos in der Stadt zu vermeiden, gibt es ein enges System von drei City-Bus-Linien, die von den Parkplätzen auf dem Festland auf die Insel fahren.

Regensburg

Regensburg ist eine sehr alte Stadt mit mittelalterlichem Altstadtbereich. Auch dort ist ein Bereich für den Autoverkehr gesperrt. Daher hat man vor ungefähr zehn Jahren eine City-Bus-Linie eingerichtet, die vom Bahnhof aus direkt in die Altstadt fährt. Nachdem die Altstadt so eng ist, dass keine normalen großen Busse fahren können, werden dort kleinere Busse eingesetzt.

Schweinfurt

Im Fall von Schweinfurt fahren normale Stadtbusse mitten in die Fußgängerzone. Hier ist sogar der zentrale Busbahnhofknoten mitten in der Altstadt. Damit wäre ein Busbahnhof am Marienplatz vergleichbar.

Göttingen

Ein ähnlicher Fall liegt in Göttingen in Norddeutschland vor. Dort fahren alle Buslinien durch die Fußgängerzone in die Innenstadt, wo man umsteigen oder weiterfahren kann.

Hamburg

Hamburg hat zwar keine enge Altstadt, aber eine Hauptgeschäftsstraße. Diese ist vergleichbar mit der Neuhäuser Straße. Auf der etwas breiteren Straße gibt es eine Fahrbahn, auf der nur Busse fahren; die Straße ist freigehalten für den öffentlichen Verkehr. Dort fahren vier oder fünf Buslinien durch. Das heißt, alle ein bis zwei Minuten kommt ein Bus.

Mönchengladbach

Auch in Mönchengladbach fahren alle Busse mitten in die Stadt hinein. In der Fußgängerzone kann man aussteigen, umsteigen und einkaufen.

Aix-en-Provence

Ein schönes Beispiel findet man in Aix-en-Provence in Südfrankreich. Französische Städte sind meistens sehr dicht bebaut; hier hat man ganz spezielle Fahrzeuge entwickelt. Es passen etwa sieben oder acht Personen hinein. Diese Fahrzeuge fahren kostenlos alle zwei Minuten, sodass man alle Ecken und Winkel der Altstadt öffentlich erreichen kann, ohne zu Fuß gehen zu müssen. Es handelt sich um ein sehr enges Netz mit vier Linien, die wirklich alle Bereiche der Altstadt erschließen.

Quebec

Und zu guter Letzt gibt es im nördlichen Kanada, in Quebec, einer Stadt, die europäisch angehaucht ist, ein Citybus Konzept. Auch dort fahren ganz kleine Busse, elektrisch und sehr umweltfreundlich, welche die enge Altstadt erschließen.

Vorbild für München könnte die Stadt Ljubljana sein. Dort fährt ein Golfmobil durch die Fußgängerzone. Besonders die Möglichkeit, an jeder Stelle zusteigen zu können, wäre eine große Bereicherung.

Beiträge aus dem Publikum

City-Bus – Beispiele aus anderen Städten

In Salzburg kann man als Person mit Gehbehinderung einen Eurokey erhalten und mit dem Auto in die Innenstadt fahren. Mit einer entsprechenden Plakette erhält man die Erlaubnis, in der Innenstadt zu parken.

Ein Thema ist auch Flächen in der Innenstadt beizubehalten, auf denen man Kinder laufen lassen kann, ohne auf Autos achten zu müssen. Würde ein City-Bus durch die Fußgängerzone fahren, würde diese Qualität wegfallen.

Brigitte Neumann-Latour Behindertenbeirat



Der Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat München setzt sich seit vielen Jahren für die Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum ein.

Denken wir an eingeschränkte Mobilität, so haben wir Bilder im Kopf – Menschen im Rollstuhl, mit Rollator, blinde Menschen oder auch Menschen, die vorübergehend durch einen Unfall oder eine Operation eingeschränkt sind. Und wie mobil sind Personen, die hör- und/ oder sehbehindert, also durch Behinderungen beeinträchtigt sind, die wir als Außenstehende nicht wahrnehmen? Können alle Menschen die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen? Freuen sich auch Passantinnen und Passanten mit einer Gehbehinderung über die Fußgängerzonen? Passen elektrische Rollstühle in Taxis?

Diese Fragen hat unser Facharbeitskreis an dem Fachtag aufgegriffen. Es ist uns gelungen, die Schwierigkeiten konkret zu vermitteln und Lösungswege aufzuzeigen.

So haben wir zu mehr Sensibilisierung bei den Verantwortlichen und in der Stadtgesellschaft beigetragen.

Wir hoffen nun, dass der erfolgreiche und lebendige Fachtag seine Früchte trägt und konkrete Ziele erreicht werden. Wir werden weiterhin engagiert arbeiten.

Impressum

© 2017 Herausgeberin:
Landeshauptstadt München
Sozialreferat
Koordinierungsbüro zur Umsetzung
der UN-Behindertenrechtskonvention
Burgstraße 4, 80331 München
Telefon: 089 233 21 983
E-Mail: un-behindertenrechtskonvention.soz@muenchen.de
Internet: www.muenchen-wird-inklusiv.de

Redaktion:
Vanessa Jacobi

Visuelle Gestaltung, Layout, Satz:
[grafik+designbüro lipp münchen, grafik-design-lipp@mnet-online.de](mailto:grafik+designbuero.lipp.muenchen, grafik-design-lipp@mnet-online.de)

Erstellung barrierefreie PDF-Version:
Regine Gebhardt
BIT-Textservice, Bayerischer Blinden- und Sehbehindertenbund e.V. (BBSB)
BIT-Zentrum, Arnulfstraße 22, 80335 München

Bildnachweis:

Umschlagfoto/Titelseite: © Sharifi Sekander/Koordinierungsbüro zur Umsetzung der UN-BRK; S. 1: © Martin Hangen;
S. 5: © Isabella Ritz/Koordinierungsbüro zur Umsetzung der UN-BRK; S. 6: © Dr. Constanze Söllner-Schaar; S. 8, 10:
© Boris Kuhn; S. 13: Oben links: © Michael Hutter, Unten rechts: Quelle Michael Hutter, grafische Neubearbeitung Karl
Lipp; S. 15: Oben links: © Boris Kuhn, Unten rechts: © Bernhard Claus; S. 16: © Bernhard Claus; S. 18: © Boris Kuhn;
S. 19: Oben links: © Boris Kuhn, Unten rechts: © Dr.-Ing. Georg Kronawitter; S. 21: © 2017: Quelle: [leaflet/openstreet-](https://www.leafletjs.com/)
[map](https://www.leafletjs.com/)/Dr.-Ing. Georg Kronawitter; S. 23: Oben links: © Boris Kuhn, Unten links, rechts: © Sigrid Keller; S. 24, 25: © Sigrid
Keller; S. 26: © Boris Kuhn; S. 27, 28: © Monika Burger; S. 30, 31, 32, 34: © Boris Kuhn; S. 35: © SBS Fahrdienst München
GmbH; S. 36, 38: © Boris Kuhn; S. 39, 40: © Dr.-Ing. Georg Kronawitter; S. 41: Oben links: © Boris Kuhn, Unten: Referat
für Stadtplanung u. Bauordnung LH München; S. 44: Referat für Stadtplanung u. Bauordnung LH München; S. 45: Quel-
le: Referat für Stadtplanung u. Bauordnung LH München, Grafik Karl Lipp; S. 46: © Boris Kuhn; S. 47, 49: © Münchner
Verkehrsgesellschaft MVG; S. 50: Oben links: © Boris Kuhn, Unten links: © Stadt Wien, Manfred Helmer, Unten rechts:
© Stadt Wien, Wiener Linien, Thomas Jantzen; S. 53: © Boris Kuhn.