

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – Fortschrittsbericht Umsetzung Barrierefreiheit

Fester Sitzplatz für Menschen mit Beeinträchtigungen an Haltestellen des ÖPNV

Antrag Nr. 20-26 / A 01941 von Herrn StR Jens Luther, StR Fabian Ewald und StRin Alexandra Gaßmann vom 23.09.2021

Barrierefreier Ausbau von Tram- und Bushaltestellen zu 100 Prozent sicherstellen

Antrag Nr. 20-26 / A 03214 von Herrn StR Leo Angerer (Initiative), Frau StRin Dr. Evelyne Menges und StR Hans-Peter Mehling vom 02.11.2022

Barrierefreier Ausbau von Tram- und Bushaltestellen: Fahrgastinformation leichter zugänglich machen

Antrag Nr. 20-26 / A 03215 von Herrn StR Leo Angerer (Initiative), Frau StRin Dr. Evelyne Menges und StR Hans-Peter Mehling vom 02.11.2022

Barrierefreier Zugang zum U-Bahngebäude Partnachplatz

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06415 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 07 – Sendling Westpark vom 09.02.2024

Barrierefreie Tramhaltestellen in der Romanstraße

BA-Antrag-Nr. 20-26 / B 06507 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 01.03.2024

Verbesserung der Barrierefreiheit an der U-Bahnstation Michaelibad durch Nachrüsten eines Aufzuges zwischen Bahnsteig und Oberfläche / Machbarkeitsstudie zur Installation eines Aufzuges an der U-Bahnhaltestelle Michaelibad

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06470 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 07.03.2024

U-Bahnhöfe im 9. Stadtbezirk für mobilitätseingeschränkte Menschen optimieren bzw. ausbauen

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03039 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 9 Neuhausen-Nymphenburg

Umsetzung der Machbarkeitsstudie – Aufzug U-Bahn Michaelibad

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06824 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 Berg am Laim vom 25.06.2024

Umsetzung der Machbarkeitsstudie – Aufzug U-Bahn Michaelibad

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06835 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 20.06.2024

Bahnhof Neuperlach Süd barrierefrei gestalten

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06837 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 20.06.2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14175**Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 11.12.2024 (SB)**

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Beauftragung des Mobilitätsreferates im Rahmen der Beschlussfassung zum „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – Ergebnisse des Bausteins Barrierefreiheit“ (RIS-Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04581) einen Fortschrittsbericht zur Umsetzung des Bausteins Barrierefreiheit gemeinsam mit dem Baureferat, der Stadtwerke München GmbH/ Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (SWM / MVG) sowie dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) vorzulegen.
Inhalt	<ul style="list-style-type: none"> – Sachstand zur Barrierefreiheit im ÖPNV – Kurzvorstellung der Sachstände zur Umsetzung der Barrierefreiheit bei U-Bahn, Tram und Bus – Kurzvorstellung des neuen barrierefreien Ausbaustandards an gemeinsamen Tram- und Bushaltestellen (Kombiborde) – Kurzvorstellung des Sachstandes der Umsetzung der Barrierefreiheit im SPNV (S-Bahn)
Gesamtkosten / Gesamterlöse	-/-
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Nein
Entscheidungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> – Der Vortrag des Referenten zum „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – Fortschrittsbericht Umsetzung Barrierefreiheit“ wird vom Stadtrat zur Kenntnis genommen sowie die im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München zu definierenden Ausnahmen sind als weiterer Teil der Fortschreibung des Nahverkehrsplans beschlossen. – Änderung des barrierefreien Ausbaustandards von Kombiborde an gemeinsamen Tram- und Bushaltestellen
Gesucht werden kann im RIS auch unter	ÖPNV, Barrierefreiheit, Nahverkehrsplan, U-Bahn, Bus, Tram
Ortsangabe	-/-

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – Fortschrittsbericht Umsetzung Barrierefreiheit

Fester Sitzplatz für Menschen mit Beeinträchtigungen an Haltestellen des ÖPNV

Antrag Nr. 20-26 / A 01941 von Herrn StR Jens Luther, StR Fabian Ewald und StRin Alexandra Gaßmann vom 23.09.2021

Barrierefreier Ausbau von Tram- und Bushaltestellen zu 100 Prozent sicherstellen

Antrag Nr. 20-26 / A 03214 von Herrn StR Leo Angerer (Initiative), Frau StRin Dr. Evelyne Menges und StR Hans-Peter Mehling vom 02.11.2022

Barrierefreier Ausbau von Tram- und Bushaltestellen: Fahrgastinformation leichter zugänglich machen

Antrag Nr. 20-26 / A 03215 von Herrn StR Leo Angerer (Initiative), Frau StRin Dr. Evelyne Menges und StR Hans-Peter Mehling vom 02.11.2022

Barrierefreier Zugang zum U-Bahngebäude Partnachplatz

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06415 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 07 – Sendling Westpark vom 09.02.2024

Barrierefreie Tramhaltestellen in der Romanstraße

BA-Antrag-Nr. 20-26 / B 06507 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 01.03.2024

Verbesserung der Barrierefreiheit an der U-Bahnstation Michaelibad durch Nachrüsten eines Aufzuges zwischen Bahnsteig und Oberfläche / Machbarkeitsstudie zur Installation eines Aufzuges an der U-Bahnhaltestelle Michaelibad

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06470 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 07.03.2024

U-Bahnhöfe im 9. Stadtbezirk für mobilitätseingeschränkte Menschen optimieren bzw. ausbauen

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03039 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 9 Neuhausen-Nymphenburg

Umsetzung der Machbarkeitsstudie – Aufzug U-Bahn Michaelibad

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06824 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 Berg am Laim vom 25.06.2024

Umsetzung der Machbarkeitsstudie – Aufzug U-Bahn Michaelibad

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06835 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 20.06.2024

Bahnhof Neuperlach Süd barrierefrei gestalten

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06837 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 20.06.2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14175

4 Anlagen

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 11.12.2024 (SB)

Öffentliche Sitzung

I.	Vortrag des Referenten	4
1.	Anlass	4
2.	Grundsätzliches zur Barrierefreiheit	4
2.1	Gesetzliche Rahmenbedingung der Barrierefreiheit	4
2.2	Aufstellung des Nahverkehrsplans	5
2.3	Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München - Baustein Barrierefreiheit	5
2.4	Ausnahmen.....	6
3.	Barrierefreies ÖPNV-System – Bestandsaufnahme des Fortschritts	7
3.1	Sachstand zur Fahrzeugausstattung	7
3.2	Sachstand U-Bahnhöfe	8
3.2.1	Erneuerungszyklus der U-Bahnhöfe	8
3.2.2	Machbarkeitsstudie zur Nachrüstung eines Aufzuges bei U-Bahnhöfen – Allgemeiner Sachstand	10
3.2.3	Machbarkeitsstudie – Ergebnisse Michaelibad.....	10
3.2.4	Aufzüge- und Rolltreppenverfügbarkeit in Auskunftsmidien	11
3.3	Sachstand Tram und Bus.....	11
3.3.1	Festlegung des neuen barrierefreien Ausbaustandards Tram.....	11
3.3.2	Bushaltestellen	15
3.3.3	Busbahnhöfe.....	16
3.4	Optimierung der Anforderungen des elektronischen Fahrplanauskunftssystems sowie die Öffnung der Drittsysteme wie DEFAS.....	17

4.	Barrierefreiheit bei der S-Bahn/SPNV	19
5.	Ausblick und weiteres Vorgehen	20
6.	Behandlung von Stadtratsanträgen und BA-Anträge	20
6.1	Stadtratsanträge.....	20
6.2	Bezirksausschuss-Anträge	22
8.	Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten und Fachdienststellen	26
II.	Antrag des Referenten	32
III.	Beschluss.....	34

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass

Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein wichtiger Baustein für die Nutzung und Zugänglichkeit des ÖPNV-Systems für alle Menschen. Im Beschluss „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – Ergebnisse des Bausteins Barrierefreiheit“ vom 02.02.2022 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04581), wurde die Thematik ausführlich behandelt und ein Umsetzungsfahrplan für den weiteren Ausbau der Barrierefreiheit im ÖPNV in der Landeshauptstadt München (LHM) beschlossen.

Das Mobilitätsreferat wurde in o. g. Beschluss beauftragt, Fortschrittsberichte zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – Umsetzung Barrierefreiheit zu erarbeiten und dem Stadtrat in einem zweijährigen Turnus, vorzulegen.

2. Grundsätzliches zur Barrierefreiheit

Die Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am öffentlichen Leben war und ist der LHM und im Speziellen dem Mobilitätsreferat ein wichtiges Anliegen. Ziel ist es, für Menschen mit Behinderungen die Möglichkeit zu schaffen, sich möglichst selbstständig und barrierefrei im ÖPNV fortbewegen zu können.

Seit Mitte der 1990er Jahre arbeitet man an der Erreichung des genannten Zieles und stellte im Trambetrieb die Fahrzeugtypen auf Niederflurstraßenbahnen um. Seit dem Jahr 2004 werden die Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut. Die 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 bis dato nicht umgesetzt und es wird künftig an Umplanungs- und Anpassungsmaßnahmen im Bestand gearbeitet werden müssen, um das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit zu erreichen.

Juristisch ist die Barrierefreiheit im ÖPNV bundesweit im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) verankert und auf städtischer Ebene findet sich diese Thematik im Nahverkehrsplan (NVP) der Landeshauptstadt München im Baustein Barrierefreiheit, wieder.

2.1 Gesetzliche Rahmenbedingung der Barrierefreiheit

Mit der Novellierung des 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 PBefG § 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 des PBefG bzw. in der Gesetzesbegründung ist der Begriff „**vollständige Barrierefreiheit**“ nicht klar definiert. Konnte die Erstellung vollständiger Barrierefreiheit bis zum Jahre 2022 nicht erreicht werden, wurden bereits im Beschluss vom 02.02.2022 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04581) Ausnahmen formuliert, die bis heute Gültigkeit haben.

Solche Ausnahmen gemäß PBefG § 8 Abs. 3 Satz 4 können durch den Aufgabenträger im Nahverkehrsplan benannt werden. Dabei ist zu beachten, dass die Formulierung von Ausnahmen, nach ausführlicher Prüfung und Begründung, zwar eine Abweichung von der Herstellungsfrist ermöglicht, aber die Zielvorgabe der vollständigen Barrierefreiheit nicht außer Acht gelassen werden darf und demnach nicht aufhebt. Insbesondere sollen bei Neu- und Umbaumaßnahmen stets die Belange der Barrierefreiheit, soweit technisch und wirtschaftlich möglich, umgesetzt werden. Zudem haben 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 in dem Nahverkehrsplan (NVP) übernommen wurde.

2.2 Aufstellung des Nahverkehrsplans

Der NVP der LHM beinhaltet zwei Themenfelder: Die Themenfelder Qualität, Infrastruktur sowie den Baustein Barrierefreiheit. Der Baustein Barrierefreiheit setzt sich aus Elementen des Themenfelds Qualität als auch aus dem Themenfeld Infrastruktur zusammen, da neben infrastrukturellen, wie baulichen Gegebenheiten, auch qualitative Anforderungen, wie Fahrgastinformation während der gesamten Wegekette, bei der barrierefreien Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs eine wesentliche 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 der 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 (siehe Beschluss vom 02.02.2022; Anlage 1).

Darauf aufbauend wurde im Jahr 2021 der Umsetzungsfahrplan für die „vollständige Barrierefreiheit“ inklusive der nach dem PBefG festzulegenden Ausnahmen erarbeitet und mit o. g. Beschluss dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

2.3 Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München - Baustein Barrierefreiheit

Ein wichtiger Bestandteil des Gutachtens zum Baustein Barrierefreiheit 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 PBefG § 8 Abs. 3 gemeinsam zu erarbeiten (vgl. auch Kapitel 2.4). 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.

Zur Erstellung des hier vorliegenden Fortschrittsberichtes zur Umsetzung der Barrierefreiheit wurde unter Federführung des Mobilitätsreferats die bereits bestehende Arbeitsgruppe bestehend aus dem Baureferat, den SWM / MVG sowie dem MVV, reaktiviert. In diesem Format wurden über die heutigen Sachstände und Fortschritte hinsichtlich der Barrierefreiheit im Münchner ÖV-System verkehrsmittelscharf gesprochen und die Ergebnisse in diesem Beschluss dokumentiert.

2.4 Ausnahmen

Wie im Punkt 2.1 aufgeführt, 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. Jedoch kommt es in der Praxis zu Ausnahmen. Diese können temporär als auch langfristig sein.

Bei den Ausnahmetatbeständen handelt es sich, bis auf zwei Aspekte, um weitestgehend temporäre Ausnahmen. Diese können je nach Möglichkeit z.B. durch Fahrzeugneubeschaffungen und / oder Sanierungsmaßnahmen behoben werden. Darunter fällt zum Beispiel die horizontale Spaltüberbrückung im Bereich **der U-Bahnhaltestellen**. 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. Beschluss 02.02.2022; 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 drei Ausnahmetatbestände haben sich als teilweise dauerhaft erwiesen:

Barrierefreie Zugänglichkeit an vier U-Bahnhöfen

Die vier U-Bahnhöfe, Michaelibad, Therese-Giehse-Allee, Obersendling und Karl-Preis-Platz, sind durch Rampen erschlossen und verfügen über keine Aufzüge. Die Rampen erfüllen die aktuellen Anforderungen an eine Neigung unter 6 % nicht. Die genannten U-Bahnhöfe entsprachen allerdings im jeweiligen Entstehungszeitraum, in den 1980er-Jahren, den damaligen Stand der Barrierefreiheit (DIN 18024, entspricht heute der DIN 18040) (s. Beschluss vom 02.02.2022; Anlage 2, Kapitel 6.2.6). Ein nachträglicher Umbau der U-Bahnhöfe ist, im Hinblick auf die Kosten-Wirksamkeit, kaum wirtschaftlich darstellbar (s. Beschluss vom 02.02.2022; Anlage 2, Kapitel 9). Die U-Bahnhöfe verfügen zudem über alternative Routenoptionen an der Oberfläche über nahegelegene Bushaltestellen. Aufgrund der dargelegten Sachlage wurden die SWM / MVG mit o. g. Beschluss beauftragt, Machbarkeitsstudien (MBS) zur Nachrüstung von Aufzügen an den vier genannten U-Bahnhöfen durchzuführen (s. auch Kapitel 3.2.2).

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

Kann die Mindestanforderung zur Herstellung der Barrierefreiheit aus technischen Gründen nicht hergestellt werden, sind alternative Lösungen zu entwickeln bzw. sind an dieser Stelle alternative Standorte zu betrachten (s. Beschluss vom 02.02.2022, Anlage 2, Kapitel 9).

Bewegungsraum

Eine ausreichende Bewegungsfläche kann gegebenenfalls aufgrund der Straßenseitenraumgeometrie 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.

3. Barrierefreies ÖPNV-System – Bestandsaufnahme des Fortschritts

3.1 Sachstand zur Fahrzeugausstattung

U-Bahn-Fahrzeuge

Bezüglich der Barrierefreiheit gab es im Bereich der U-Bahn-Fahrzeuge keine Veränderungen gegenüber dem Sachstandsbericht aus dem Jahr 2022.

Trambahn-Fahrzeuge

Die aktuell betriebsbereiten Trambahn-Fahrzeuge verfügen über folgende Ausstattungen:

- Alle im Fahrgasteinsatz befindlichen Fahrzeuge verfügen über einen Hublift an Tür 1. Dies ermöglicht einen Zu- oder Ausstieg auf Straßenniveau oder niedrigen Bahnsteigen (12 cm Höhe) für Fahrgästen im Rollstuhl.
- Bei erhöhten Bahnsteigen, bei denen dennoch Spalt- und Abstichmaße größer 5 cm auftreten können, werden an den Bahnsteigen mobile Faltrampen bereitgestellt, die durch das Fahrpersonal bei Bedarf angelegt werden.
- Fahrzeuge der Baureihen S1.x und die neuesten Avenios der Baureihe T4.8 sind an Tür 2 mit einer Klapprampe ausgestattet. Diese ermöglicht einen stufenlosen Zugang von niedrigen Bahnsteigen (z.B. 12 cm Höhe) und an barrierefrei ausgebauten Haltestellen mit 21 cm oder 25 cm Höhe und kann im Bedarfsfall vom Fahrdienst manuell betätigt werden.
- Für Rollstuhlfahrende sind Flächen reserviert und gekennzeichnet. Diese verfügen je nach Fahrzeugtyp über Haltewunschtaster sowie über eigene Notsprechstellen (Tx.7, T4.8).
- Türöffnungstaster sind in allen Baureihen mit niedrigen Betätigungskräften < 15 N ausgeführt. Die Taster sind so angeordnet, dass sie sowohl von innen als auch von außen bei unterschiedlichen Bahnsteighöhen gut erreichbar sind. Bei den neuesten Fahrzeugen sind zur besseren Erreichbarkeit an den Türen 1 und 2 übereinander angeordnete Taster verbaut.
- V.a. in den neuesten und zukünftigen Wagen der Baureihen (Tx.7, T4.8) sind Haltestangen und -griffe, speziell mit guter Erreichbarkeit in Multifunktions- und Rollstuhlplatzbereichen, konzipiert und realisiert.
- In allen Fahrzeugen sind je Wagenteil circa zwei Sitzplätze anhand von Piktogrammen als Vorrangsitze für Personen mit Mobilitätseinschränkungen deklariert und gekennzeichnet.
- Bei den neuesten T4.8-Fahrzeugen weisen Piktogramme im Einstiegsbereich auf einen Rollstuhlplatz oder einen Multifunktionsbereich (Kinderwagensymbol) hin. Ebenso sind bei den neuesten Zügen Rollstuhlpiktogramme im Bodenbelag

eingelassen, um diese Bereiche eindeutig zu kennzeichnen.

- Die Fahrzeuge verfügen über optische und akustische Fahrgastinformationssysteme. In den neuesten Wagen der Baureihe 4.8 sind außen farbige Linianzeigen vorhanden. Die Innenanzeigen bieten neben den nächsten Haltestellen auch Live-Umsteigeinformationen.

Busse

Die Busse verfügen über folgende Ausstattungen:

- Alle im Fahrgasteinsatz befindlichen Fahrzeuge verfügen über eine Klapprampe an Tür 2, mit dem Zu- oder Ausstieg von Straßenniveau oder Bahnsteigen (18 cm Höhe) und das Überbrücken von Spalt- und Abstichmaße größer 5 cm für Fahrgästen im Rollstuhl ermöglicht wird.
- Für Rollstuhlfahrende sind Flächen reserviert und gekennzeichnet. Diese verfügen über eigene Haltewunschtaster.
- Bei Bussen ab dem Inbetriebnahmejahr 2024 sind zwei Rollstuhlplätze (vor und gegenüber Tür 2) vorhanden. Dies in Kombination mit den zukünftig verbauten Schwenkschiebetüren (wie bei Tram und U-Bahn) ermöglicht auch eine einfachere Erreichbarkeit der ausgewiesenen Plätze.
- An Tür 2 sind speziell für hilfsbedürftige Fahrgäste Türöffnungstaster vorhanden und für unterschiedliche Einstiegshöhen gut erreichbar.
- In allen Fahrzeugen sind vier ebenerdige Sitzplätze für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen in der Nähe des Rollstuhlplatzes vorhanden. In den vorderen Wagenbereichen sind es mindestens vier Sitzplätze, jeweils hinter Tür 1 und 2, die anhand von Piktogrammen als Vorrangsitze für hilfsbedürftige Personen deklariert und gekennzeichnet sind. Bei neueren Bussen sind diese Sitze zusätzlich mit gelben Sitzrahmen gekennzeichnet.
- Die Haltestangen sind bereits bei fast allen Bussen teilweise gelb eingefärbt. Zukünftig werden alle Haltestangen in gelber Signalfarbe sein. Aufgrund der damit gegebenen hohen Kontraste sind die gelben Haltestangen besser für Personen mit Seh Einschränkungen erkennbar.
- Die Fahrzeuge verfügen über optische und akustische Fahrgastinformationssysteme. Die Innenanzeigen bieten neben den nächsten Haltestellen auch Live-Umsteigeinformationen.

3.2 Sachstand U-Bahnhöfe

3.2.1 Erneuerungszyklus der U-Bahnhöfe

Es ist festzuhalten, dass die U-Bahnhöfe nach den jeweils zur Bauzeit entsprechenden gültigen Vorschriften erstellt wurden. Maßnahmen zur Erfüllung der aktuellen Anforderungen an die Barrierefreiheit werden aber regelmäßig als zuwendungsfähige Maßnahmen beantragt und vom Fördergeber geprüft und positiv beschieden.

Die Erneuerung eines U-Bahnhofes steht circa nach 60 Jahren an. Im Rahmen der Gesamtmodernisierung eines Bahnhofes werden alle Elemente und Bauteile entsprechend den gültigen Vorschriften geplant und umgesetzt.

Die Herstellung der Barrierefreiheit nach heutigen Maßstäben wird in Maßnahmenpaketen, wie der Errichtung einer partiellen Bahnsteigerhöhung, Anbringung des taktilen Leitsystems und der Anbringung von DIN-konformen, runden Handumläufen inkl. Beschriftung in der Brailleschrift, durchgeführt.

Errichten einer partiellen Bahnsteigerhöhung

Bei allen U-Bahnhöfen, bei denen die Norm der Bahnsteighöhe von 105 cm nicht erfüllt

ist, wurden im Jahr 2020/2021 die partiellen Bahnsteigerhöhungen montiert. Dies erfolgte an insgesamt 51 U-Bahnhöfen, um einen verbesserten Einstieg im Bereich der ersten Tür der U-Bahn, insbesondere von rollstuhlfahrenden Personen zu ermöglichen. Diese Maßnahme dient der vertikalen Spaltüberbrückung und damit gilt die Anforderung an den barrierefreien Zustieg dementsprechend als teilweise erfüllt. Die übrigen 49 U-Bahnhöfe erfüllen bereits die Norm.

An folgenden U-Bahnhöfen wurden die partiellen Bahnsteigerhöhungen installiert:

- **U1:** Rotkreuzplatz, Maillingerstraße, Stiglmaierplatz
- **U2:** Hohenzollernplatz, Josephsplatz, Theresienstraße, Königsplatz, Fraunhoferstraße, Kolumbusplatz, Silberhornstraße, Untersbergstraße, Giesing, Karl-Preis-Platz
- **U3:** Olympiazentrum, Petuelring, Bonner Platz, Brudermühlstraße
- **U4:** Prinzregentenplatz, Böhmerwaldplatz, Richard-Strauss-Straße, Arbellapark
- **U5:** Laimer Platz, Friedenheimer Straße, Westendstraße, Heimeranplatz, Schwanthalerhöhe, Theresienwiese, Hauptbahnhof, Karlsplatz (Stachus), Odeonsplatz, Lehel, Max-Weber-Platz, Ostbahnhof, Innsbrucker Ring, Michaelibad, Quiddestraße, Neuperlach Zentrum, Therese-Giehse-Allee
- **U6:** Alte Heide, Nordfriedhof, Dietlindenstraße, Giselastraße, Universität, Odeonsplatz, Goetheplatz, Poccistraße, Implerstraße, Harras, Partnachplatz, Westpark, Holzapfelkreuth

Da die aktuell verbauten partiellen Bahnsteigerhöhungen den Belastungen nicht gewachsen sind und bereits erste Schäden aufweisen, wird in einem aktuellen Projekt eine neue partielle Bahnsteigerhöhung erprobt.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass eine Erhöhung der bestehenden Bahnsteige zur Gewährleistung eines selbständigen Ein- und Ausstiegs für Rollstuhlfahrende, ohne technische oder bauliche Unterstützung, darüber hinaus nur langfristig, im Rahmen einer vollständigen Umbaumaßnahme erfolgen kann. Eine vollständige Revitalisierung der U-Bahnhöfe ist nach einem Lebenszyklus von mehr als 50 Jahren vorgesehen.

Anbringung des taktilen Leitsystems

Die Nachrüstung eines der aktuellen DIN 32984 („Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“) entsprechenden taktilen Leitsystems hat im November 2023 begonnen. In Abstimmung mit dem Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund e.V. (BBSB) wurden Bahnhöfe identifiziert, die priorisiert zu behandeln sind und in einem ersten Ausschreibungspaket (27 Bahnsteige) berücksichtigt. Es ist geplant, die Nachrüstung an diesen Bahnsteigen bis Ende Q1/2025 abzuschließen.

Das Gesamtnetz mit 100 Bahnhöfen wird in insgesamt vier Pakete eingeteilt. Die Zeitschiene ist wie folgt:

- Paket 1: 27 Bahnhöfe: Nachrüstung November 2023 bis März 2025
- Paket 2: 27 Bahnhöfe: Nachrüstung März 2025 bis Juli 2026
- Paket 3: 22 Bahnhöfe: Nachrüstung Juli 2026 bis November 2027
- Paket 4: 22 Bahnhöfe: Nachrüstung November 2027 bis März 2029

Der U-Bahnhof Sendlinger Tor, zu dem die Bahnhöfe der Linien U1/U2 und der Linien U3/U6 gehören, hat im Zuge seiner umfassenden Modernisierung bereits ein aktuelles taktilen Leitsystem erhalten.

Anbringung von DIN-konformen, runden Handumläufen inkl. Beschriftung in der Brailleschrift

Im Jahr 2024 sollen die U-Bahnlinien U1 und U2 mit Handlaufbeschriftung versehen werden. Die Umrüstung der Linie U4 und U5 erfolgt im Jahr 2025, die der Linien U3 und U6 im Jahr 2027. Eckige Handläufe werden im Zuge der Beschriftung durch Runde ausgetauscht.

3.2.2 Machbarkeitsstudie zur Nachrüstung eines Aufzuges bei U-Bahnhöfen – Allgemeiner Sachstand

Wie im Kapitel 2.4 angemerkt, wurden die SWM / MVG beauftragt, Machbarkeitsstudien (MBS) zur Nachrüstung von Aufzügen an den vier genannten U-Bahnhöfen, ohne Aufzüge und derzeit mit Rampen erschlossen, durchzuführen. Für den U-Bahnhof Michaelibad wurde im ersten Quartal 2024 bereits die Machbarkeitsstudie abgeschlossen. Die Ergebnisse sind im folgenden Kapitel beschrieben.

Derzeit stehen die Machbarkeitsstudien der übrigen Bahnhöfe noch aus. Aufbauend auf den Erkenntnissen des Projekts Michaelibad ist die Ausschreibung und Erstellung der Machbarkeitsstudien für die U-Bahnhöfe Obersendling, Karl-Preis-Platz und Therese-Giehse-Allee für die Jahre 2024 – 2026 vorgesehen.

3.2.3 Machbarkeitsstudie – Ergebnisse Michaelibad

Die im Jahr 2023 durchgeführte Machbarkeitsstudie untersuchte vier verschiedene Varianten (siehe Anlage 1: Herstellung der Barrierefreiheit am U-Bahnhof Michaelibad – Machbarkeitsstudie zur Nachrüstung einer Aufzugsanlage).

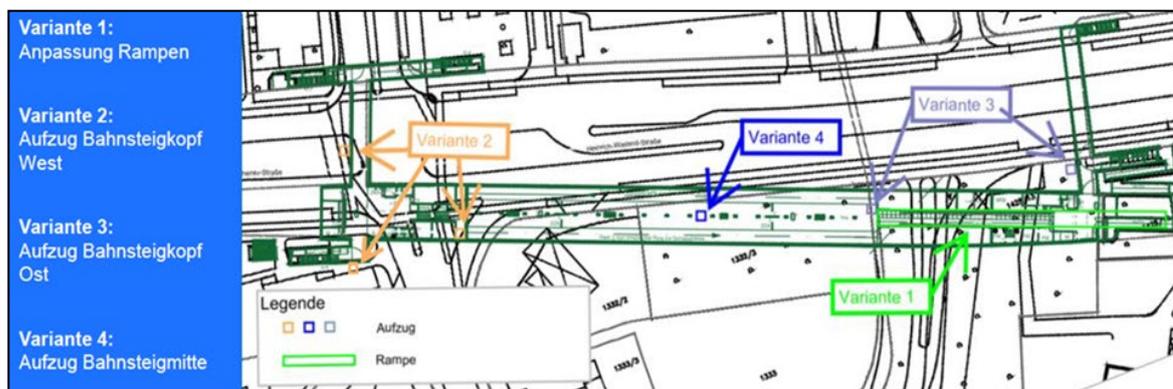


Abb. 1: Variantendarstellung der MBS Michaelibad; Quelle: Eigene Darstellung aus Präsentation Kick-Off Machbarkeitsstudie Michaelibad 2024, Quelle: SWM / MVG

Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zeigt, dass es baulich möglich ist, einen Aufzug in Bahnsteigmitte anzuordnen, der ohne Umstieg an die Oberfläche geführt werden kann. Der Einstieg an der Oberfläche erfolgt hierbei südlich der Heinrich-Wieland-Straße (siehe Abb. 1 – Variante 4).

Als maßgebende Gründe werden folgende Punkte benannt:

- Mit den geringsten Eingriffen in Bestand
- Ohne Einschränkung der Fluchttreppen
- Unkomplizierte Zuwegung auf Bahnsteig und Oberfläche
- Mit hohem Komfort für den*die Nutzer*in
- Betrieb am wenigsten gestört
- Frei von Schnittstellen zu Maßnahmen von Dritten

Das Mobilitätsreferat befürwortet eine weitere Umsetzung für die Nachrüstung der Aufzugsanlage am U-Bahnhof Michaelibad.

Im Rahmen der Fortschreibung des ÖPNV-Bauprogramms wird das Referat für Arbeit und Wirtschaft daher gebeten, die Finanzmittel für die Planung und Umsetzung der Nachrüstung der Aufzugsanlage am U-Bahnhof Michaelibad anzumelden und die SWM / MVG werden gebeten, anschließend mit der Planung gemäß dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie zu beginnen. Dabei ist die Variante 4 umzusetzen. Die weitere Planung im Bereich der öffentlichen Grünfläche ist mit dem Baureferat (Gartenbau) abzustimmen. Aufgrund der angespannten Haushaltslage durch die strengen Konsolidierungsmaßnahmen in den nächsten Jahren, ist eine Mittelanmeldung aktuell nicht möglich.

3.2.4 Aufzüge- und Rolltreppenverfügbarkeit in Auskunftsmedien

Im Beschluss von 2022 wurde die MVG gebeten, die Verfügbarkeitsrate der Aufzüge auf 98 % zu steigern und parallel die Verfügbarkeitsrate der Rolltreppen zu verbessern. Die jeweiligen Verfügbarkeitsraten sollen dabei in allen Bereichen und Veröffentlichungen getrennt nach Aufzügen und Rolltreppen dargestellt werden.

Die aktuelle Rolltreppen- und Aufzugsverfügbarkeit kann nun online unter <https://www.mvg.de/dienste/zoom.html> jederzeit abgerufen werden. Dabei ist eine getrennte Darstellung von Rolltreppen und Aufzügen gegeben.

	Aufzüge	Rolltreppen
2022	99,2 %	97,3 %
2023	99,2 %	97,3 %
2024 (Jan-Apr)	99,4 %	98,3 %

Tab. 1: Verfügbarkeit von Aufzügen und Rolltreppen; Quelle: SWM / MVG, 2024

3.3 Sachstand Tram und Bus

Der barrierefreie Ausbau des Tramnetzes läuft mindestens bis in die 2050er Jahre und erfolgt nach dem Umsetzungsplan Tram wie im Beschluss vom 02.02.2022 aufgeführt. Da der Ausbau des Bestandsnetzes im laufenden Betrieb erfolgt und neben der Anhebung der Bahnsteige in der Regel auch eine Verlängerung für den Einsatz längerer Fahrzeuge erfolgen muss (vgl. Beschlussvorlage Zwischenbericht Nahverkehrsplan vom 03.03.2021 - Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01848), dauert die Herstellung der Barrierefreiheit entsprechend lange.

Die Bewertungskriterien der Tram folgen der gleichen Analogie wie die der U-Bahn. Auch hier wurden die bauliche Umgebung, die Planungen (äußere Anlässe) sowie die Kriterien der Mindest- und Regelanforderung betrachtet (siehe Beschluss vom 02.02.2022, Anlage 2, Kapitel 7.3). Auch die Tramhaltestellen wurden nach den jeweils zur Bauzeit gültigen Vorschriften erstellt, zugelassen und besitzen bis zur grundhaften Erneuerung Bestandschutz.

3.3.1 Festlegung des neuen barrierefreien Ausbaustandards Tram

Die SWM / MVG, die als Betreiber der Traminfrastruktur die Verantwortung für die Haltestelle tragen, haben für diese entsprechend den geltenden Richtlinien und Normen sowie den Vorgaben des NVP – Baustein Barrierefreiheit – einen neuen barrierefreien Ausbaustandard entwickelt. Tramhaltestellen bestehen i.d.R. aus zwei Bahnsteigen (Richtung und Gegenrichtung) zuzüglich der Zugangsflächen / Zugangsrampen. Bei Inselbahnsteigen schließen die Haltestellen seitlich an Fußgängerfurten an.

Basierend auf den in München eingesetzten Fahrzeugtypen und der erfolgten Systemabstimmung Fahrzeug / Infrastruktur ergeben sich für München nachfolgende Ausbauoptionen:

Ausbaustandard Haltestelle Tram (Inselbahnsteig)

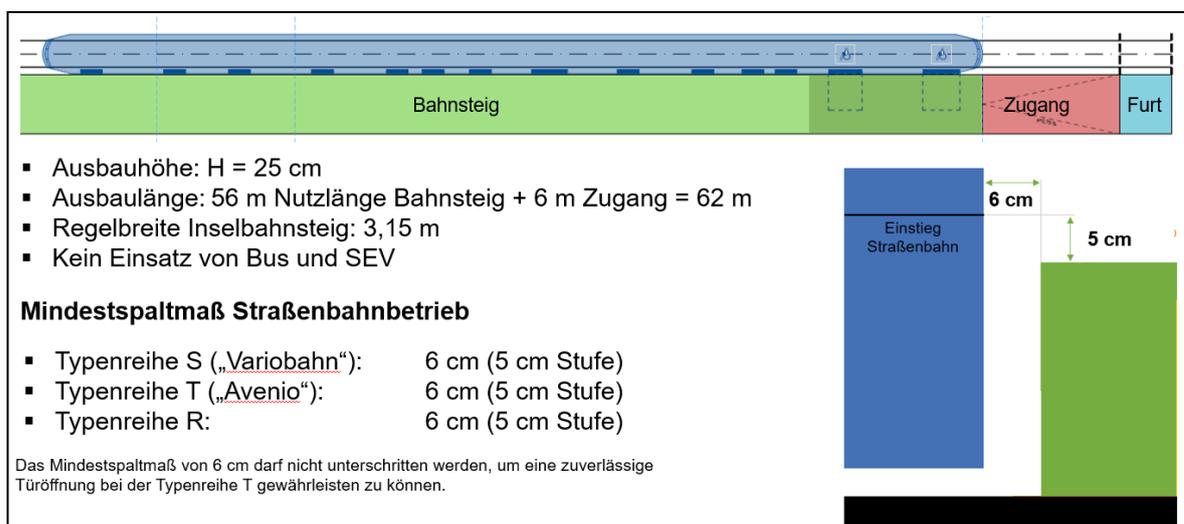


Abb. 2: Barrierefreien Ausbaustandard Tram (Inselbahnsteig); Quelle: SWM / MVG

Der in der Abb. 2 vorgestellte Ausbaustandard kommt bei Inselbahnsteigen zur Anwendung, die ausschließlich von der Tram angefahren werden. Die Ausbildung der Bahnsteigkante kann hier mit einer Ausbauhöhe von 25 cm erfolgen, so dass die verbleibende Reststufe zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante maximal 5 cm beträgt. Die tatsächliche Reststufe hängt insbesondere von den Faktoren Fahrzeugbeladung, Radverschleiß und Schienenverschleiß ab und ist deshalb variabel. Ebenfalls variabel ist der horizontale Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante. Der zu berücksichtigende freizuhaltende Lichtraum ist zum einen abhängig vom spezifischen Fahrzeugtyp und zum anderen von der Trassierung der Strecke. Bahnsteige, die gerade an- und abfahrbar sind und vollständig in einer Geraden liegen, können mit einem minimalen Spaltmaß von 6 cm ausgeführt werden. Das gutachterlich festgestellte Mindestspaltmaß von 6 cm darf nicht unterschritten werden, um bei allen eingesetzten Fahrzeugtypen eine zuverlässige Türöffnung gewährleisten zu können.

Größere Spaltmaße sind gemäß DIN 18040-3 („Barrierefreies Bauen – öffentlicher Verkehrsraum“) *„durch entsprechende Maßnahmen an mindestens einem Zugang auszugleichen“*. In München werden hierzu aktuell alle barrierefrei ausgebauten Haltestellen mit so genannten „Anlegerampen“ ausgestattet, die vom Fahrpersonal bereitgestellt werden.

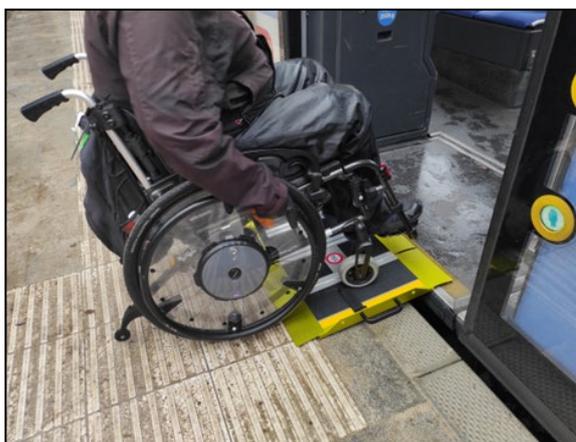


Abb. 3: Einsatz einer TriFold-Anlegerampe an einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle; Quelle: SWM / MVG

Die Anlegerampe ersetzt an barrierefrei ausgebauten Haltestellen den Hublift, da dieser durch die Anhebung des Bahnsteiges hier nicht mehr ausgefahren werden kann.

Ausbaustandard Tram und Bus mit differenzierter Bordsteinhöhe

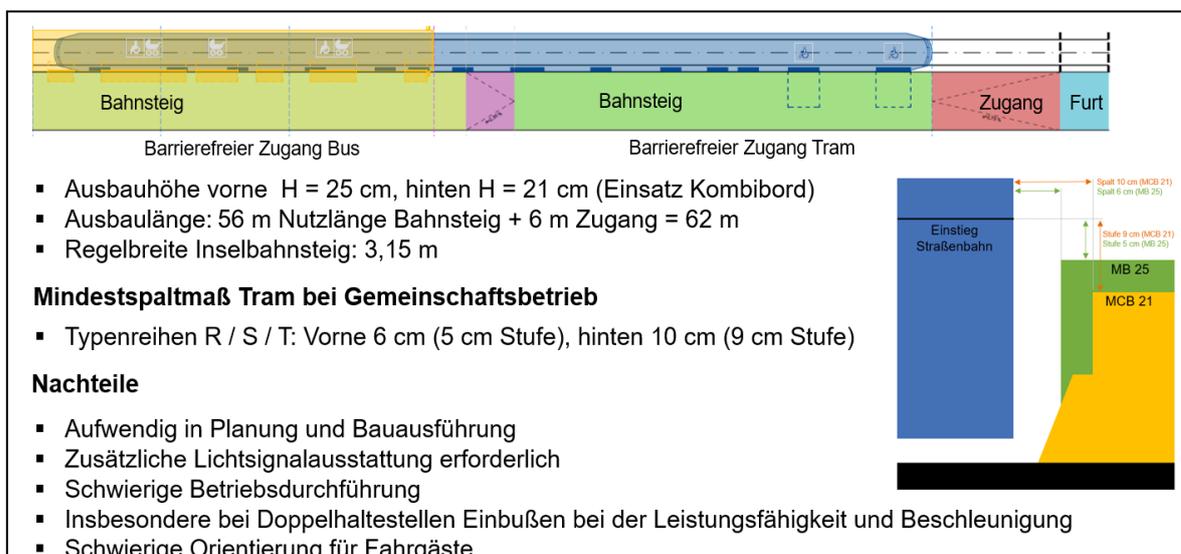


Abb. 4: Ausbaustandard Tram und Bus mit differenzierter Bordsteinhöhe; Quelle: SWM / MVG

Um bei gemeinsamen Tram- und Bushaltestellen die fahrzeugspezifisch unterschiedlichen Regelanforderungen bestmöglich umsetzen zu können, wurde seitens der SWM / MVG zunächst ein Ausbaustandard mit differenzierter Bordsteinhöhe entwickelt. Dabei wird der vordere Bereich der Haltestelle mit einer Bahnsteigkante von 25 cm ausgeführt und der hintere Bereich mit einer Bahnsteigkante von 21 cm, damit der Bus diesen Bereich optimal anfahren kann.

Erstmals wurde diese Haltestellenform 2023 an der Haltestelle Carl-Amery-Platz umgesetzt, die im Regelbetrieb von Tram und Bus angefahren wird. Diese Haltestellenausbauform bringt allerdings einige gravierende Nachteile mit sich. Zum einen führen die unterschiedlichen Haltepositionen und Bordsteinkanten bei dem Fahrpersonal zu Irritationen, so dass die Haltestelle häufig nicht korrekt angefahren wird (Bus steht fälschlicherweise zu weit vorne und/oder kollidiert mit der Bahnsteigkante oder hält zu weit von dieser entfernt). Zum anderen besteht die Gefahr, dass die Tram Kreuzungen blockiert, wenn diese nicht an ihre vordere, vorgesehene Position gelangt. Bei einer einheitlichen Bordsteinhöhe kann das Fahrzeug, welches zuerst ankommt, jeweils bis an den Haltestellenanfang vorrücken. Dies bietet betriebliche und signaltechnische Vorteile und ist somit auch für den Fahrgast (Orientierung 1. Tür) besser.

Aus diesem Grund wurde für Haltestellen, bei denen Tram und Bus an einer Bahnsteigkante halten, ein Ausbaustandard mit einem auf den Münchner Fahrzeugeinsatz abgestimmten Kombibord entwickelt:

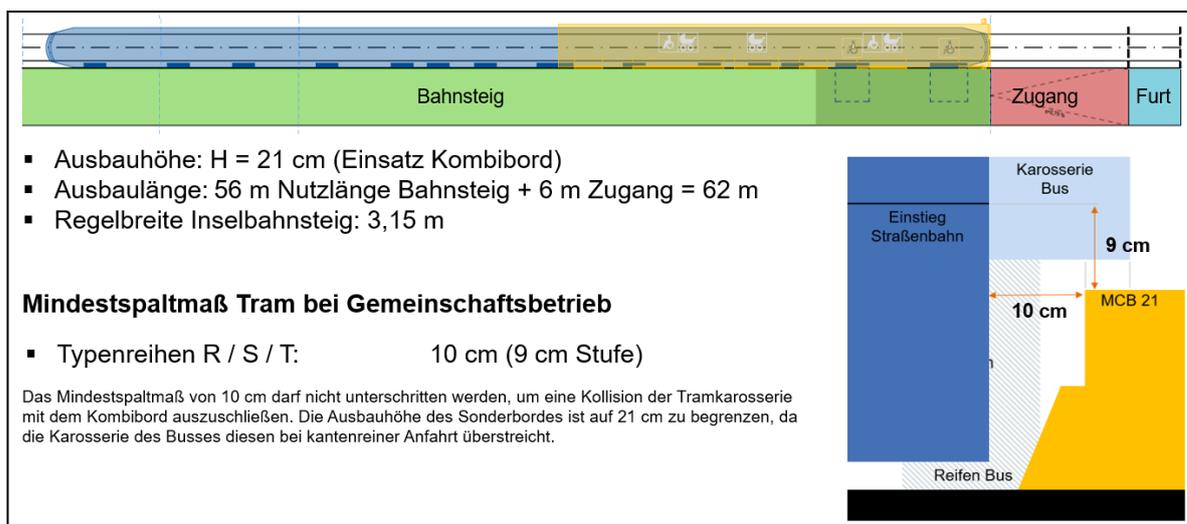


Abb. 5: Ausbaustandard Tram und Bus mit Kombibord; Quelle: SWM / MVG

In der 2022 erstellten Fassung des NVP der Landeshauptstadt München – Baustein Barrierefreiheit wurde als Regelanforderung für reine Tramhaltestellen eine Ausbauhöhe von 25 cm und für gemeinsame Tram- und Bushaltestellen eine Ausbauhöhe von 23 cm über die gesamte Bahnsteiglänge festgelegt. Zu dieser Zeit ist die SWM / MVG davon ausgegangen, dass der Dresdner Kombibord mit einer Höhe von 23 cm auch in München zur Anwendung kommen kann. Jedoch haben danach durchgeführte Lichtraumuntersuchungen und diverse Fahrversuche gezeigt, dass dieses Kombibord nicht mit den in München eingesetzten Fahrzeugen kompatibel ist.

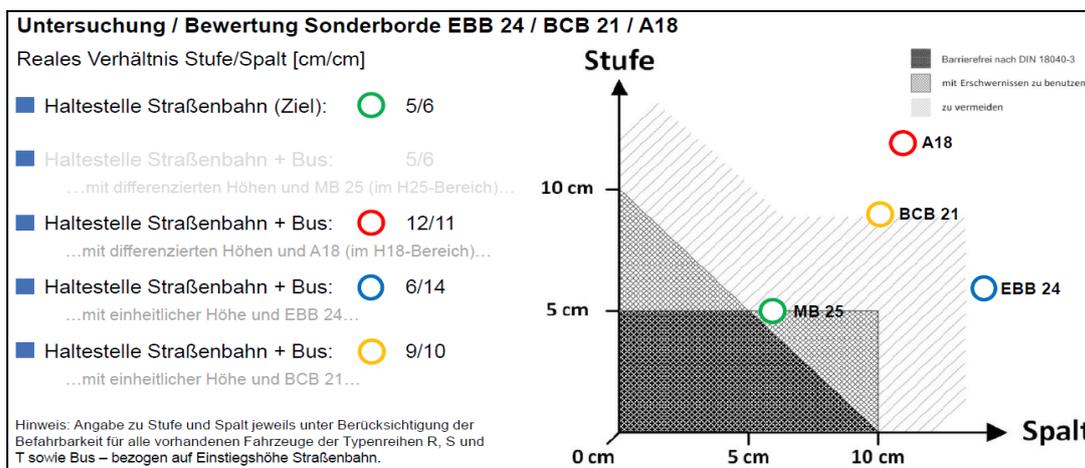


Abb. 6: Kombiborde; Quelle: Präsentation SWM / MVG, unter Hinzunahme der aktualisierten DIN 18040-3; 2023 (Entwurf)

Die in München unter Berücksichtigung des Münchner Fahrzeugeinsatzes durchgeführte Systemabstimmung hat ergeben, dass der Berliner Kombibord (BCB 21, siehe Abbildung oben) mit einer Ausbauhöhe von 21 cm ein deutlich besseres Spalt-/ Reststufen-Ergebnis aufweist als alle anderen, am Markt erhältlichen Kombiborde. Hinzu kommt, dass bei gemeinsamen Tram- und Bushaltestellen gewährleistet werden muss, dass beide Verkehrsmittel die Haltestellen entsprechend gut anfahren können. Für den Bus muss die Bahnsteigkante für eine spaltarme, barrierefreie Anfahrt überfahrbar sein. Die SWM / MVG empfehlen deshalb den Einsatz eines Kombibordsteins, der auf der Geometrie des in Berlin bereits erprobten „Berliner Combibords“ beruht (Berlin besitzt einen ähnlichen Fuhrpark wie München).

Der Einsatz des Kombibords soll an allen gemeinsamen Tram- und Bushaltestellen sowie an den Fahrbahnrandhaltestellen erfolgen, da diese auch als Ersatzhaltestellen für den

Schienenersatzverkehr (SEV) fungieren, damit z.B. bei Gleisbauarbeiten oder Störungen das ÖPNV-Angebot aufrechterhalten werden kann.

Der Berliner Kombibord ist 2 cm niedriger als der bislang im NVP vorgesehene Dresdner Kombibord, erlaubt aber eine deutlich bessere Anfahrbarkeit der Bahnsteigkante durch den Bus und weist für den Einstieg in die Tram ein deutlich geringeren Restspalt auf (vergleiche hierzu Abbildung 5 oben, Erfurter Busbord EBB 24, der mit dem Berliner Combi-bord vergleichbar ist).

Inwiefern auf die unterschiedlichen Bordsteinhöhen hingewiesen werden kann, wird durch die SWM / MVG geprüft.

Seit 2022 umgesetzte Ausbauprojekte Tram

Theodolindenplatz, Klinikum Harlaching und Menterschwaige waren Ende 2022 die ersten Haltestellen, die im Zuge von Gleiserneuerungen gemäß den aktuellen Anforderungen barrierefrei ausgebaut wurden: Um einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg an der Tram zu ermöglichen, wurden die Bahnsteige auf 25 cm über der Schienenoberkante erhöht. Außerdem erhielten die neuen Bahnsteige und Kreuzungsbereiche taktile Bodenleitelemente. Auch werden für blinde und sehbehinderte Menschen zeitnah Vorlesestelen folgen. Der barrierefreie Ausbau des Rosenheimer Platzes wurde 2023 realisiert. An der gemeinsamen Tram- und Bushaltestelle Carl-Amery-Platz erfolgte der barrierefreie Ausbau 2023 mit differenzierten Bordsteinhöhen. Derzeit im Bau, beziehungsweise kurz vor Abschluss, befinden sich die Haltestellen Scheidplatz Süd und Olympiapark West sowie Isartor und Deutsches Museum im Rahmen der Sanierung der Ludwigsbrücken.

Die Haltestellen aller Neubaustrecken werden selbstverständlich ebenfalls barrierefrei nach dem aktuellen Ausbaustandard hergestellt.

3.3.2 Bushaltestellen

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

Die Anzahl der Bushaltestellen im Stadtgebiet wächst beständig und verändert sich durch die Einführung neuer Buslinien oder die Einrichtung neuer Haltestellen. Seit dem letzten Sachstandsbericht hat sich die Anzahl der Bushaltestellen um etwa 50 Haltestellen erhöht. Im selben Zeitraum wurden ebenso viele Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Einige weitere befinden sich derzeit in der Umsetzung.

Somit sind von den inzwischen 1.009 Bushaltestellen im Stadtgebiet nun bereits 363 vollständig barrierefrei. Es verbleiben demnach derzeit 646 „nicht barrierefreie“ oder „teilweise barrierefreie“ Haltestellen. Davon wiederum sind 88 Haltestellen teilweise barrierefrei ausgebaut, d.h. mindestens eine, jedoch nicht alle Haltekanten (vgl. Beschluss vom 02.02.2022; Anlage 2, S. 11) der Haltestelle sind barrierefrei ausgebaut (Stand Dezember 2023).

Bushaltestellen auf Münchner Stadtgebiet			
	gesamt	davon „vollständig barrierefrei“	„nicht barrierefrei“ bzw. „teilweise barrierefrei“
2022	957	312	654
2024	1009	363	646

Tab. 2: Bushaltestellen im Stadtgebiet – barrierefreier Ausbau Status

Das Baureferat setzt weiterhin mit hoher Priorität den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen um. Die Komplexität der Projekte steigt jedoch beständig, da gegenüber 2014

zusätzliche Planungsvorgaben beachtet werden müssen. Dazu zählen z.B. Variantenprüfungen zum Schutz vorhandener Bäume, die Umsetzung der Anforderungen des Radentscheids und aktuell die Ausbildung von differenzierten Querungen.

Es zeichnet sich ab, dass sich dieser zusätzliche Abstimmungsbedarf sowohl auf den Planungszeitraum als auch auf die Projektkosten auswirkt.

3.3.3 Busbahnhöfe

Bei Busbahnhöfen und Buswendeanlagen sind 15 Anlagen barrierefrei ausgebaut (Stand Dezember 2023). Für sieben weitere Busbahnhöfe und Buswendeanlagen liegen konkrete Planungen zum Umbau vor. Der weitere barrierefreie Ausbau von Busbahnhöfen und Buswendeanlagen wird je nach Zuständigkeit durch das Baureferat oder die SWM / MVG fortlaufend geprüft und geplant. Folgende Busbahnhöfe bzw. Wendeanlagen sind bereits barrierefrei ausgebaut:

- Allach Bf. (Busbahnhof)
- Amalienburgstraße (Busbahnhof)
- Emdenstraße (Wendeanlage)
- Freiham Bf. (Wendeanlage)
- Feldmoching Bf. (Busbahnhof)
- Giesing Bf. (Busbahnhof)
- Laimer Platz (Wendeanlage)
- Lorettoplatz (Wendeanlage)
- Max-Weber-Platz (Wendeanlage)
- Moosach Bf. (Memminger Platz) (Busbahnhof)
- Münchner Freiheit (Busbahnhof)
- Petuelring (Busbahnhof)
- St. Emmeram (Wendeanlage)
- Theresienhöhe (Wendeanlage)
- Tierpark (Wendeanlage)

Für folgende Busbahnhöfe bzw. Wendeanlagen sind Planungen zum barrierefreien Ausbau vorhanden:

- Aidenbachstraße (Busbahnhof, Tram Westtangente bzw. Neubau P+R Aidenbachstraße)
- Am Hart (Busbahnhof, Tram Münchner Norden)
- Kieferngarten (Busbahnhof, Tram Münchner Norden)
- Scheidplatz (Busbahnhof, im Rahmen des Tramprojekts Scheidplatz)
- Studentenstadt (Busbahnhof, eigenes Projekt)
- St.-Veit-Straße (Busbahnhof, im Rahmen des Tramprojekts St.-Veit-Straße)
- Waldfriedhof (Busbahnhof, Tram Westtangente)

Bis auf Scheidplatz sind alle Projekte in einer konkreteren Planungsphase.

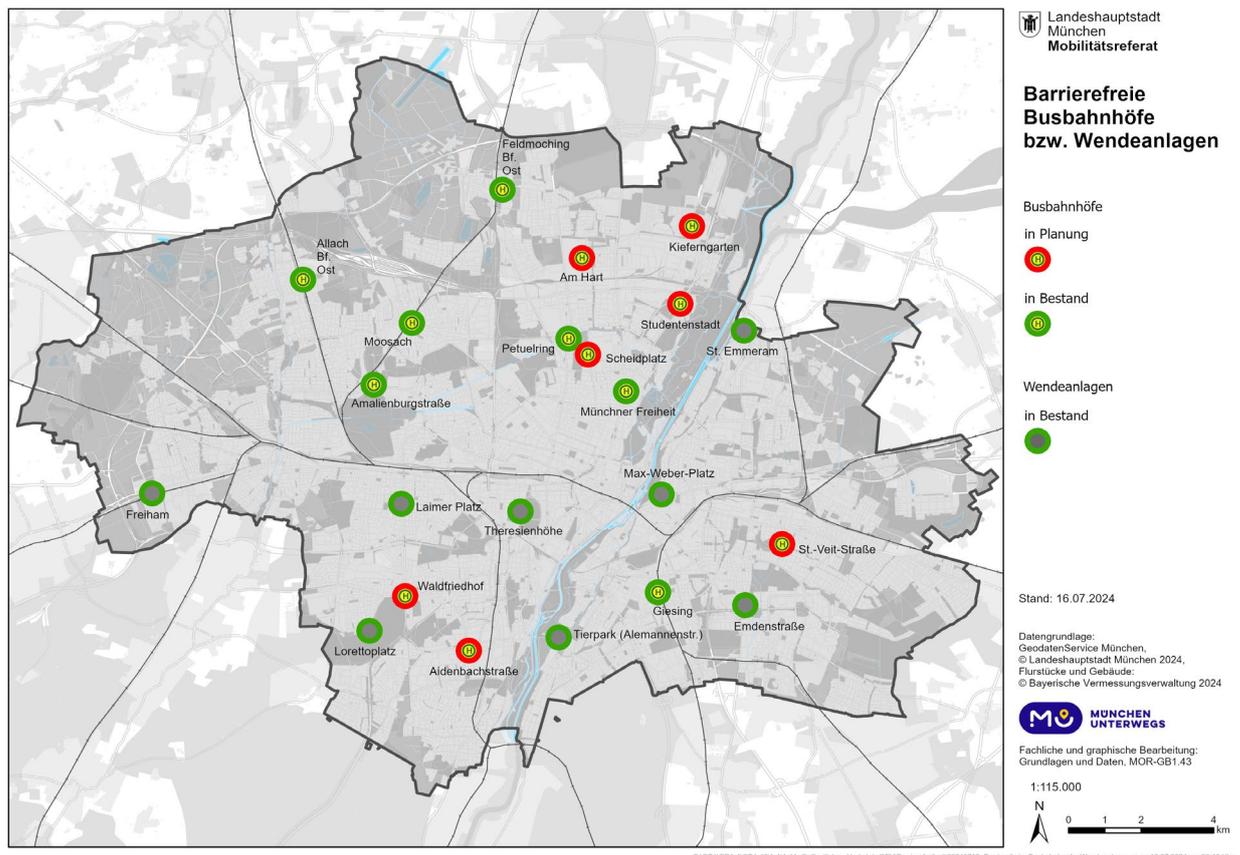


Abb.7: Barrierefreie Busbahnhöfe und Wendeanlagen, Quelle: LHM

3.4 Optimierung der Anforderungen des elektronischen Fahrplanauskunftssystems sowie die Öffnung der Drittsysteme wie DEFAS

Für eine Barrierefreiheit im ÖPNV ist die Fahrgastinformation eines der definierten Kategorien. Darunter fallen z.B.:

- Homepage / Internet / App
- Servicetelefon
- Kundencenter

Die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung der Fahrgastinformation ist bereits mit dem Beschluss „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – Ergebnisse des Bausteins Barrierefreiheit“ aus dem Jahr 2022 (Sitzungsvorlagen Nr.20-26 / V 04581) als erfüllt deklariert.

Die Anforderungen des elektronischen Fahrplanauskunftssystems werden fortlaufend optimiert. Die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) nennt hier einige Aspekte:

- Vorhaltung spezieller digitaler Ausgabekanäle für sehingeschränkte Personen (Screenreader-geeignete Verbindungssuche sowie Alexa Skill). Screenreader geben den aktuellen Bildschirminhalt per Sprachausgabe wieder. Durch deren Einsatz entfällt das Lesen von Texten bei Computern und erleichtert somit die Nutzung des Internets für sehbehinderte und blinde Menschen. Alexa Skill ist eine reine Sprachsteuerung und somit für Blinde und Sehbehinderte ohne Einschränkungen nutzbar.
- Berücksichtigung einschlägiger Aspekte und Richtlinien zur Gestaltung barrierefreier Benutzerinterfaces sowie deren Bewertung in UX-Studies (Kontraste,

Skalierbarkeit, Lesbarkeit, ...)

- Verbesserung der Geodaten-Lage für flächendeckend barrierefreie Fahrplanauskünfte durch den Einsatz von OpenStreetMap-Daten und Ergänzung derselben insb. im Haltestellenumfeld
- Vorhaltung von Optionen für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen in allen Frontends zur digitalen Fahrgastinformation sowie deren kontinuierliche Verbesserung

Folgende Projekte befinden sich derzeit in anstehender Umsetzung:

- Vorbereitung der relevanten Systemkomponenten für die Berücksichtigung der sog. DELFIplus-Kriterien (vgl. Handbuch „Barrierefreie Reiseketten in der Fahrgastinformation“). DELFI setzt sich für deutschlandweite Standards und deutschlandweite Informationen in der Fahrgastinformation ein. Die DELFIplus Kriterien berücksichtigen besonders die Belange von der*dem mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmer*in.
- Systemausbau zur künftigen Pflege von Haltestellenattributen zur Barrierefreiheit für alle Haltestellen in den Verbundlandkreisen durch die MVV GmbH (Hoheit für digitale Datenpflege für Haltestellen in der Landeshauptstadt liegt bei MVG) – um die vom Freistaat einmalig bayernweit erfassten Daten aktuell zu halten

Darüber hinaus wurden in den vergangenen Jahren in Zusammenarbeit mit Softwaredienstleister*innen und Projektpartner*innen bereits die technischen Voraussetzungen geschaffen, künftig 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 Rollstuhlfahrenden und Personen mit Geheinschränkungen, aber z.B. auch von Fahrgästen mit Kinderwägen regelmäßig gefordert wurde. Mit dem aktuell bei DEFAS Bayern anstehenden Softwareupdate wird die technische Basis für das Fahrplanauskunftssystem auch für den produktiven Betrieb des Auskunftssystems geschaffen sein. Weitere Voraussetzung dafür ist zudem, dass aktuelle Statusinformationen für Rolltreppen und Aufzüge auch von den zuständigen Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden.

Für Rolltreppen und Aufzüge im Zuständigkeitsbereich von DB InfraGo (vgl. S-Bahnhöfe im MVV) hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) für diesen Zweck „FaSta“, die OpenService-Schnittstelle der DB, in die Datendrehscheibe DEFAS Bayern integriert und führt dazu nun Qualitätstests durch. Im Laufe des Jahres 2024 wird die MVV GmbH voraussichtlich von der BEG einen Zugang zu einem Testsystem zur Verfügung gestellt bekommen, um Qualitätstests für den MVV-Raum durchführen und anschließend die Informationen in die MVV-Auskunftskanäle implementieren zu können.

Über die Website mvg.de sowie der App MVGO wird der Rolltreppen- und Liftstatus bereits heute dargestellt. Um die Anforderungen an elektronische Fahrplanauskunftssysteme weiter zu optimieren, ist von der SWM / MVG ein neuer Echtzeitdatenhub in Planung. Voraussetzung ist die Implementierung der Stammdaten in DEFAS. Die technischen Grundlagen hierfür wurden in einer Erweiterung des Systems zur Bereitstellung der Daten für DEFAS geschaffen. Die Implementierung der Stammdaten ist aktuell in Arbeit.

Der Echtzeitdatenhub soll über eine Schnittstellentechnologie bereitgestellt werden, welche dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Der Aufbau der Schnittstelle muss mit der IT der SWM / MVG als auch mit dem Betreiber des DEFAS-Datenportals geklärt werden. Mit Implementierung der Stammdaten, Klärung mit DEFAS und Implementierung des Echtzeitdatenhubs wird eine barrierefreie Auskunft über die gesamte Wegekette einer Verbindungsauskunft unter Einbezug des Rolltreppen- und Liftstatus gewährleistet.

Ein bedeutender Schritt zur Verbesserung der Barrierefreiheit der Frontends selbst ist der

Relaunch der Website mvg.de, der im August 2024 durchgeführt wurde. Auch von Seiten der MVV GmbH wird ein Relaunch der Website mvv-muenchen.de geplant. Ein wesentliches Projektziel ist dabei die Einhaltung des Web Content Accessibility Guidelines (WCAG) 2.0 auf dem Niveau AA, um den barrierearmen Zugriff auf unser Online-Angebot sicherzustellen.

Parallel dazu werden die App MVGO und die App MVV einer gründlichen Analyse unterzogen, um ebenfalls die Kriterien des WCAG 2.0 AA zu erfüllen. Die Zielsetzung ist eine Umsetzung dieser Standards bis Mitte 2025, entsprechend den Erwartungen nach Inkrafttreten der Novelle des Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG).

Mit dem nächsten NVP der LHM – Fortschrittsbericht Barrierefreiheit ist die Öffnung der Drittsysteme wie DEFAS-Schnittstelle zur digitalen Visualisierung der Rolltreppen- und Aufzugsverfügbarkeit ebenfalls durch SWM / MVG umgesetzt. An der Optimierung der Anforderungen des elektronischen Fahrplanauskunftssystems wird fortlaufend soweit technisch möglich gearbeitet.

4. Barrierefreiheit bei der S-Bahn/SPNV

Die Barrierefreiheit bei der S-Bahn ist nicht Gegenstand des NVPs. Diese liegen in der Verantwortung des Freistaates Bayern. Der Sachstand für das Gebiet der LHM wird jedoch zur Information nachrichtlich erwähnt:

Sachstand

Für die insgesamt 42 S-Bahn-Stationen im Gebiet der Landeshauptstadt München liegt die Aufgabenträgerschaft beim Freistaat Bayern, Bauträger für die Stationen ist die DB InfraGO AG.

Bestand – Aktuelle Situation

27 S-Bahn-Stationen in München sind vollständig barrierefrei erschlossen. Gegenüber dem Jahr 2021 wurden die S-Bahnstationen St.-Martin-Straße und Isartor barrierefrei erschlossen.

Zehn 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 Anlegens der fahrzeuggebundenen Klapprampe überwunden werden. Hier kam es gegenüber dem Jahr 2021 zu einer Zunahme von einer Station. Dies ist damit begründet, dass der MVV die Auflistung der Stationen am Hauptbahnhof analog der DB AG übernahm. Am Hauptbahnhof nennt die DB AG zwei Stationen, nämlich der Hauptbahnhof-Starnberger Flügelbahnhof und die Station Hauptbahnhof tief (S-Bahn).

Sieben Stationen bleiben auch mittelfristig unverändert, da betriebliche Erfordernisse eine Änderung nicht zulassen, bzw. der Bau eigener Gleisanlagen wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Dabei handelt es sich um folgende Stationen:

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

Planungen und Umbau

Fünf Stationen, nachfolgend aufgeführt, werden im Zuge von Streckenausbaumaßnahmen umgestaltet:

- Aubing (mit Leienfelsstraße) bei Streckenausbau
- Leuchtenbergring im Rahmen II. S-Bahn-Stammstrecke
- Daglfing bei Streckenausbau
- Johanneskirchen (mit Engelschalking) bei Streckenausbau
- Riem (Maßnahme in Bau bzw. Fertigstellung vsl. noch in 2024)

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 durch den Bund werden die Stationen Leienfelsstraße und Aubing barrierefrei hergestellt. Die Station Leuchtenbergring wird im Zuge der 2. Stammstrecke barrierefrei gestaltet. Das Projekt Riem befindet sich in Bauausführung, der genaue Termin zur Inbetriebnahme kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht konkretisiert werden.

5. Ausblick und weiteres Vorgehen

Der vorliegende Fortschrittsbericht hat gezeigt, dass sowohl die Verwaltung als auch die SWM / MVG sehr motiviert und mit Hochdruck an der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV der LHM arbeiten.

Für die Umsetzung der Barrierefreiheit sind jedoch finanzielle Ressourcen für den Ausbau der Infrastruktur notwendig, die über das ÖPNV-Bauprogramm beschlossen werden müssen. Angesichts der angespannten Haushaltslage ist aktuell nicht abzusehen, wann die erforderlichen Finanzmittel wieder zur Verfügung gestellt werden können.

Ebenfalls ist darauf hinzuweisen, dass die Erstellung des Fortschrittsberichts ressourcen- und zeitintensiv ist, da hierfür stets ein großer Abstimmungsbedarf zwischen den beteiligten Häusern MOR, BAU, SWM / MVG und MVV besteht. Die hierfür eingesetzten Ressourcen fehlen infolgedessen bei anderen Projekten. Demzufolge schlägt das MOR vor, den Turnus zur Erstellung eines Fortschrittsberichtes auf fünf Jahre zu erhöhen sowie Teilaspekte im Rahmen der Berichte zum ÖV-Bauprogramm zu integrieren.

6. Behandlung von Stadtratsanträgen und BA-Anträge

6.1 Stadtratsanträge

Fester Sitzplatz für Menschen mit Beeinträchtigungen an Haltestellen des ÖPNV

Antrag Nr. 20-26 / A 01941 von Herrn StR Jens Luther, StR Fabian Ewald und StRin Alexandra Gaßmann vom 23.09.2021

Hierbei wurde beantragt:

Herrn StR Jens Luther, StR Fabian Ewald und StRin Alexandra Gaßmann beantragen, dass sich die Tochtergesellschaft, die Stadtwerke München, dafür einsetzen, dass an allen Haltestellen, an denen es Sitzmöglichkeiten gibt, einen festen Sitzplatz für Menschen mit Beeinträchtigungen / Mobilitätseinschränkungen vorgesehen und gekennzeichnet wird.

Hierzu teilte die SWM / MVG Folgendes mit:

„Derzeit wird die Erneuerung der Stationsmöblierung für die U-Bahn Harras und Implerstraße geplant. In diesem Zusammenhang wird die Umsetzung geprüft.“

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01941 von Herrn StR Jens Luther, StR Fabian Ewald und StRin Alexandra Gaßmann vom 23.09.2021 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Barrierefreier Ausbau von Tram- und Bushaltestellen zu 100 Prozent sicherstellen

Antrag Nr. 20-26 / A 03214 von Herrn StR Leo Angerer (Initiative), stv. Fraktionsvorsitzende Dr. Evelyne Menges und StR Hans-Peter Mehling vom 02.11.2022

Hierbei wurde beantragt:

Herrn StR Leo Angerer (Initiative), stv. Fraktionsvorsitzende Dr. Evelyne Menges und StR Hans-Peter Mehling beantragen, dass die LHM sicherstellt, dass im Verkehrsbereich der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) der Ausbau von Tram- und Bushaltestellen zu 100 Prozent barrierefrei erfolgt. Dies bedeute zwingend eine Bahnsteigerhöhung von durchgehend mindestens 250 mm für Bus und Tram.

Hierzu teilte die SWM / MVG Folgendes mit:

„Bei der Herstellung der Barrierefreiheit wird zwischen Mindestanforderungen und Regelanforderungen differenziert. Die Mindestanforderungen wurden definiert, da es technische, städtebauliche und weitere Gründe gibt, weshalb sich eine 100-prozentige, vollständige Barrierefreiheit nicht immer umsetzen lässt. Haltestellen, die nur vom Bus angefahren werden, werden in München mit einer Ausbauhöhe von 18 cm barrierefrei ausgebaut. Haltestellen, die nur von der Tram angefahren werden, werden mit einer Ausbauhöhe von 25 cm ausgebaut. Der Nahverkehrsplan fordert als Mindestanforderung die Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich der für das jeweilige Verkehrsmittel relevanten Türbereiche. In München ist das der Bereich, in dem die ersten beiden Fahrzeugtüren zu liegen kommen. Bei gemeinsamen Tram- und Bushaltestellen empfiehlt die SWM / MVG den Einsatz eines Sonderbordes, der die fahrzeugspezifischen Unterschiede zwischen Tram und Bus bestmöglich berücksichtigt. Im Nahverkehrsplan – Baustein Barrierefreiheit war hierfür bislang der Einsatz des Dresdner Kombibords zugelassen. Dieser ist aber nicht kompatibel mit den in München im Einsatz befindlichen Tramfahrzeugen, weshalb die SWM / MVG einen an der Geometrie des Berliner Kombibords orientierten Sonderbord einsetzen möchte. Die barrierefreie Zugänglichkeit für alle wird durch die betriebsseitig zu Verfügung gestellte Anlegerampe hergestellt. Dies ist gemäß DIN 18040-3 zulässig.“

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 03214 von Herrn StR Leo Angerer (Initiative), stv. Fraktionsvorsitzende Dr. Evelyne Menges und StR Hans-Peter Mehling vom 02.11.2022 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Barrierefreier Ausbau von Tram- und Bushaltestellen: Fahrgastinformation leichter zugänglich machen

Antrag Nr. 20-26 / A 03215 von Herrn StR Leo Angerer (Initiative), stv. Fraktionsvorsitzende Dr. Evelyne Menges und StR Hans-Peter Mehling vom 02.11.2022

Hierbei wurde beantragt:

Herrn StR Leo Angerer (Initiative), stv. Fraktionsvorsitzende Dr. Evelyne Menges und StR Hans-Peter Mehling beantragen, dass die LHM, digitale Anzeigetafeln und sonstige Fahrgastinformationen an Bus- und Tramhaltestellen um Braille-Display und/oder Anforderungstaster für akustische Fahrgastinformationen zu ergänzen, um die Haltestellen barrierefreier zu machen. Gerne kann dies in Form eines Pilotprojektes mit örtlichen sozialen Einrichtungen wie bspw. der Pfennigparade erfolgen.

Hierzu teilte die SWM / MVG Folgendes mit:

„Aktuell gibt es bei der MVG ein Pilotprojekt zum Ausbau zukünftiger Haltestellen bei Neubaustrecken und nach Umbaumaßnahmen, bei dem die Haltestellen mit einer „Vorlese-Stele“ ausgestattet werden sollen. Hierbei handelt es sich um ein Hilfsmittel für Fahrgäste mit Sehbehinderung, über das sich Fahrgäste die Informationen, die sich in den Anzeigern der Fahrgastinformation befinden, vorlesen lassen können. Durch Knopfdruck werden hierbei Informationen zu aktuellen Abfahrtszeiten, Störungshinweise und Informationen zur Betriebslage abgerufen. Die Stele verfügt über einen Auffindeton und ist außerdem über den taktilen Leitstreifen auffindbar. Eine Abstimmung mit dem Behindertenbeirat ist bereits erfolgt und ein Prototyp gebaut worden. In Zuge einiger Neubaustrecken (z.B. Tram Westtangente, Tram Münchner Norden usw.) soll der Prototyp im Stadtgebiet ausgerollt werden. Die Ausschreibungen für 170 Stück dieser Vorlese-Stelen für den Zeitraum bis 2028 sind bereits durchgeführt und vergeben. Die ersten Stelen sollen Ende 2024 / Anfang 2025 im Stadtgebiet montiert werden.“

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 03215 von Herrn StR Leo Angerer (Initiative), stv. Fraktionsvorsitzende Dr. Evelyne Menges und StR Hans-Peter Mehling vom 02.11.2022 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.2 Bezirksausschuss-Anträge

Barrierefreier Zugang zum U-Bahngebäude Partnachplatz

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06415 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 07 – Sendling Westpark vom 09.02.2024

Hierbei wurde beantragt:

„Der Bezirksausschuss Sendling Westpark beantragt, die Umgestaltung des Eingangs in das U-Bahngebäude, dass auch Personen mit eingeschränkter Mobilität das Gebäude selbstständig betreten können.“

Hierzu teilte die SWM / MVG Folgendes mit:

„Der U-Bahnhof wurde nach den gültigen Vorschriften zur entsprechenden Bauzeit erstellt. Erst im Rahmen notwendiger Erneuerungen des U-Bahngebäudes können entsprechende Verbesserungen mit geprüft werden.“

Das Mobilitätsreferat kann den Antrag des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 07 Sendling Westpark nachvollziehen und bittet die MVG über eine Zwischenlösung nachzudenken, diese zu prüfen und konkrete Zeiträume zu benennen, wann der geschilderte Zustand behoben werden kann.

Allerdings ist eine Umsetzung aufgrund der aktuellen Haushaltslage derzeit schwierig.

Der Bezirksausschuss wird über das weitere Vorgehen informiert.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 06415 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 07 - Sendling Westpark vom 09.02.2024 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen derzeit nicht entsprochen werden.

Barrierefreie Tramhaltestellen in der Romanstraße

BA-Antrag-Nr. 20-26 / B 06507 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 01.03.2024

Hierbei wurde beantragt:

„Der Bezirksausschuss Neuhausen-Nymphenburg beantragt, die Darlegung der Maßnahmen zur barrierefreien Ausgestaltung der Haltestellen Hubertusallee und Renatastraße durch die MVG, sowie den Realisierungszeitraum anzugeben.“

Hierzu teilte die SWM / MVG Folgendes mit:

„Derzeit laufen bei der SWM / MVG Vorüberlegungen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen der Linie 12, zu denen auch die hier angesprochen Haltestellen in der Romanstraße gehören. Angestrebt wird, dass die Haltestellen so ertüchtigt werden, dass die Fahrzeuge die Haltestellen kantenrein anfahren werden können und die Ausstiegshöhe so angepasst wird, dass ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg möglich wird. Dies wurde bei den ersten Haltestellen im Netz auch schon so umgesetzt.

Leider ist dies nicht an jeder Stelle in der Stadt ohne weiteres möglich. Insbesondere in der Romanstraße sind etliche Aspekte, wie z.B. die anliegenden Grundstückseinfahrten oder die Führung des Radverkehrs mit zu berücksichtigen, die möglicherweise einen 100%tigen niveaugleichen Ein- und Ausstieg erschweren oder gar unmöglich machen. Wenn hierzu vorzeigbare Prüfergebnisse vorliegen, werden wir diese selbstverständlich auch in den zuständigen Bezirksausschüssen vorstellen.“

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 06507 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 01.03.2024 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Verbesserung der Barrierefreiheit an der U-Bahnstation Michaelibad durch Nachrüsten eines Aufzuges zwischen Bahnsteig und Oberfläche / Machbarkeitsstudie zur Installation eines Aufzuges an der U-Bahnhaltestelle Michaelibad

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06470 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 07.03.2024

Hierbei wurde beantragt:

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach hat beantragt die Verbesserung der Barrierefreiheit an der U-Bahnstation Michaelibad durch Nachrüsten eines Aufzuges zwischen Bahnsteig und Oberfläche zu verbessern.

Hierzu können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Im Februar 2022 hat der Münchner Stadtrat den Umsetzungsfahrplan zur Herstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04581) beschlossen. Darin wurde auch Ihr Anliegen aufgenommen, zu den vier U-Bahnhöfen, die keinen Aufzug besitzen, eine Machbarkeitsstudie für eine mögliche Nachrüstung durchzuführen (vgl. Kapitel 3.2.2 und 3.2.3).

Wie in Kapitel 3.2.3 dargelegt zeigt das Ergebnis der Machbarkeitsstudie, dass es baulich möglich ist, einen Aufzug in Bahnsteigmitte anzuordnen, der ohne Umstieg an die Oberfläche geführt werden kann. Dieses positive Ergebnis ist aus Sicht des Mobilitätsreferats sehr erfreulich und verstärkt den Willen einer schnellen Umsetzung. Angesichts der angespannten Haushaltslage ist aktuell jedoch nicht abzusehen, wann die dafür erforderlichen Finanzmittel wieder in den Haushalt eingestellt werden können.

Einen genauen Zeitplan für die nächsten Schritte können wir Ihnen derzeit aus den o. g. Gründen noch nicht mitteilen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 06470 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 07.03.2024 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

U-Bahnhöfe im 9. Stadtbezirk für mobilitätseingeschränkte Menschen optimieren bzw. ausbauen

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03039 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 9 Neuhausen-Nymphenburg

Hierbei wurde beantragt:

Der Bezirksausschuss 9 hat beantragt die Optimierung der U-Bahnhöfe im 9. Stadtbezirk für mobilitätseingeschränkte Menschen durchzuführen.

Hierzu können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Ein U-Bahnhof gilt aus Sicht des NVP – Baustein Barrierefreiheit als barrierefrei erschlossen, wenn dieser mit einer Aufzugsanlage erschlossen ist und der mobilitätseingeschränkte Fahrgast ohne fremde Hilfe an den Bahnsteig gelangt. Das Mobilitätsreferat kann die dargelegte Problematik aus verkehrlicher Sicht durchaus nachvollziehen. Die Prioritäten bei der Aufzugsnachrüstung liegen jedoch aktuell – wie oben dargelegt – bei den U-Bahnhöfen Michaelibad, Obersendling, Therese-Giehse-Allee und Karl-Preis-Platz, die noch über keine Aufzugsanlage verfügen. Wenn die Haushaltslage der LHM es in Zukunft zulässt, ist das Mobilitätsreferat bereit sich mit der Erstellung von Kriterien auseinanderzusetzen, die eine Nachrüstung einer zweiten Aufzugsanlage rechtfertigen. Eine gesetzliche Verpflichtung besteht allerdings nicht und ist im Zusammenhang mit dem weiteren barrierefreien Ausbau des ÖPNV in München zu priorisieren.

Zum Punkt 3 teilte die SWM / MVG Folgendes mit:

„Der Aufzug an der Volkartstraße wurde 2014 erneuert und befindet sich auf dem Stand der Technik. Die Anlage zeigt kein erhöhtes Störverhalten. Zum aktuellen Zeitpunkt besteht kein Handlungsbedarf.“

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 03039 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 9 Neuhausen-Nymphenburg vom 28.08.2021 kann nach Maßgabe der vorherigen Ausführungen entsprochen werden.

Umsetzung der Machbarkeitsstudie – Aufzug U-Bahn Michaelibad

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06824 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 Berg am Laim vom 25.06.2024

Hierbei wurde beantragt:

Der Bezirksausschuss 14 hat beantragt, dass der Stadtrat, die in der MVG-Machbarkeitsstudie dargestellten Variante eines barrierefreien Zugangs zum U-Bahnhof Michaelibad mit der Erschließung eines Aufzuges, finanzieren und in Auftrag geben soll. Es wird um die zeitnahe Freigabe der Gelder gebeten, da ein zeitnahe Baubeginn günstiger ist als ein Baubeginn in einigen Jahren.

Hierzu können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Im Februar 2022 hat der Münchner Stadtrat den Umsetzungsfahrplan zur Herstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04581) beschlossen. Darin wurde auch Ihr Anliegen aufgenommen, zu den vier U-Bahnhöfen, die keinen Aufzug besitzen, eine Machbarkeitsstudie für eine mögliche Nachrüstung durchzuführen (vgl. Kapitel 3.2.2 und 3.2.3).

Wie in Kapitel 3.2.3 dargelegt, zeigt das Ergebnis der Machbarkeitsstudie, dass es baulich möglich ist, einen Aufzug in Bahnsteigmitte anzuordnen, der ohne Umstieg an die Oberfläche geführt werden kann. Dieses positive Ergebnis ist aus Sicht des Mobilitätsreferats

sehr erfreulich und verstärkt den Willen einer schnellen Umsetzung. Angesichts der angespannten Haushaltslage ist aktuell jedoch nicht abzusehen, wann die dafür erforderlichen Finanzmittel wieder zur Verfügung gestellt werden können.

Einen genauen Zeitplan für die nächsten Schritte können wir Ihnen derzeit aus den o. g. Gründen noch nicht mitteilen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 06824 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 Berg am Laim vom 25.06.2024 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Umsetzung der Machbarkeitsstudie – Aufzug U-Bahn Michaelibad

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06835 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 20.06.2024

Hierbei wurde beantragt:

Der Bezirksausschuss 16 hat beantragt, dass der Stadtrat den Aufzug zum U-Bahnhof Michaelibad finanzieren und in Auftrag geben soll. Der barrierefreie Zustand gemäß der in der MVG-Machbarkeitsstudie dargestellten Variante sollte zeitnah realisiert werden, da ein verzögerter Beginn die Realisierung unnötig verteuern würde.

Hierzu können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Im Februar 2022 hat der Münchner Stadtrat den Umsetzungsfahrplan zur Herstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04581) beschlossen. Darin wurde auch Ihr Anliegen aufgenommen, zu den vier U-Bahnhöfen, die keinen Aufzug besitzen, eine Machbarkeitsstudie für eine mögliche Nachrüstung durchzuführen (vgl. Kapitel 3.2.2 und 3.2.3).

Wie in Kapitel 3.2.3 dargelegt zeigt das Ergebnis der Machbarkeitsstudie, dass es baulich möglich ist, einen Aufzug in Bahnsteigmitte anzuordnen, der ohne Umstieg an die Oberfläche geführt werden kann. Dieses positive Ergebnis ist aus Sicht des Mobilitätsreferats sehr erfreulich und verstärkt den Willen einer schnellen Umsetzung. Angesichts der angespannten Haushaltslage ist aktuell jedoch nicht abzusehen, wann die dafür erforderlichen Finanzmittel wieder zur Verfügung gestellt werden können.

Einen genauen Zeitplan für die nächsten Schritte können wir Ihnen derzeit aus den o. g. Gründen noch nicht mitteilen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 06835 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 20.06.2024 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Bahnhof Neuperlach Süd barrierefrei gestalten

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06837 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 20.06.2024

Hierbei wurde beantragt:

Der Bezirksausschuss 16 fordert die Stadtverwaltung auf, Maßnahmen zu ergreifen, dass Menschen die Seh- und Fortbewegungsmittel benötigen, am Bahnhof Neuperlach Süd nicht eingeschränkt werden. Hierzu soll die Stadtverwaltung auf die MVG zugehen. Zur Finanzierung der Maßnahme ist soweit möglich auf Mittel der Stadtsanierung zurückzugreifen.

Hierzu teilte die SWM / MVG Folgendes mit:

„Unsere U-Bahnhöfe wurden nach den jeweils zur Bauzeit entsprechenden gültigen Vorschriften gebaut. Dies entspricht unter Umständen nicht mehr in allen Aspekten den heutigen Standards.“

Die Erneuerung eines U-Bahnhofes steht circa nach 50 Jahren an. Im Rahmen einer solchen Gesamtmodernisierung eines Bahnhofes werden alle Elemente und Bauteile entsprechend den gültigen Vorschriften geplant und umgesetzt. Hier könnte ein etwaiger Bau einer Rampe in einer Modernisierungsplanung geprüft werden.

Die Herstellung der Barrierefreiheit nach heutigen Maßstäben wird in Maßnahmenpaketen durchgeführt. So werden z.B. für blinde und sehbehinderte Fahrgäste derzeit taktile Bodenleitsysteme an den Bahnsteigen nachgerüstet als auch DIN-konforme, runde Handumläufe inkl. Beschriftung in der Braille-Schrift angebracht. Auch hier wird es Informationen zum Busbahnhof geben.

Der Bahnhof wird sowohl von der S-Bahn als auch der MVG bedient. Ein Gleiswechsel ist über die jeweils beidseitig vorhandenen Aufzüge möglich.“

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 06837 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 20.06.2024 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

7. Klimaprüfung

Laut „Leitfaden Vorauswahl Klimaschutzrelevanz“ ist das Thema des Vorhabens nicht klimaschutzrelevant. Eine Einbindung des RKU ist nicht erforderlich

8. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten und Fachdienststellen

Die Beschlussvorlage ist mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Baureferat, der Stadtkämmerei, den Stadtwerken München / Münchner Verkehrsgesellschaft (SWM / MVG) und dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) abgestimmt.

Baureferat:

Das Baureferat zeichnet die Beschlussvorlage vorbehaltlich, unter Berücksichtigung der in Anlage 3 gekennzeichneten Änderungen, mit. Diese wurden durch das Mobilitätsreferat in der vorliegenden Beschlussfassung übernommen.

Referat für Arbeit und Wirtschaft:

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet die Beschlussvorlage, mit Verweis auf die Stellungnahme der Stadtkämmerei, mit. Die Stellungnahme befindet sich in Anlage 3.

„Im Beschluss fehlen jedoch unseres Erachtens noch die Ausführungen zur verbesserten Beschilderung in den U-Bahnhöfen (Ausbau der Signaletik sowie Aufzugsbeleuchtung bzw. Hervorhebung der Aufzüge) aus dem 2. Aktionsplan UN-BRK. Wir regen an dies zu ergänzen.“

Hierzu teilt die MVG Folgendes mit:

„Wegebeschilderung/Signaletik gemäß 2. Aktionsplan der UN-BRK

In KW 26 2024 erfolgte die Genehmigung. Dieses Jahr werden folgende Arbeiten vorgenommen:

Ertüchtigung barrierefreies Layout bis 31.12.2024: Alte Heide, Dietlindenstraße, Nordfriedhof, Münchener Freiheit, Odeonsplatz

Erneuerung der Signaletik 2024: Maillingerstraße, Rotkreuzplatz, Stiglmaierplatz

In 2025: werden 898 weitere Schilder aktualisiert.“

Stadtwerke München / Münchner Verkehrsgesellschaft:

Die Stadtwerke München / Münchner Verkehrsgesellschaft zeichnen die Beschlussvorlage mit.

Stadtkämmerei:

Die Stadtkämmerei nimmt die Beschlussvorlage zur Kenntnis und verweist auf die Finanzlage der Landeshauptstadt München in Bezug auf das künftige ÖPNV-Bauprogramm. Die Stellungnahme der Stadtkämmerei befindet sich im Anlage 3.

Das Mobilitätsreferat hat die Gleichstellungstelle für Frauen, Behindertenbeirat, Behindertenbeauftragte und Seniorenbeirat um Stellungnahme zur Beschlussvorlage gebeten. Die Stellungnahmen befinden sich in Anlage 4.

Gleichstellungstelle für Frauen:

Das Mobilitätsreferat hat die Gleichstellungstelle um Stellungnahme gebeten, siehe hierzu Anlage 4. Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

„Das Mobilitätsreferat versucht im Rahmen seiner Möglichkeiten die angesprochenen Aspekte umzusetzen und wurden bereits in die allgemeine Planung aufgenommen. Durch die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV profitieren alle Bürger*innen, zudem leistet das Mobilitätsreferat durch die Umsetzung der Maßnahmen einen wesentlichen Beitrag hinsichtlich der Gleichstellungsorientierung.

Künftig wird das Mobilitätsreferat bei der Erstellung des nächsten „NVP der LHM – Fortschrittsbericht Umsetzung Barrierefreiheit“ die Gleichstellungstelle frühzeitig mit einbinden, um die geschlechterdifferenzierten und gleichstellungsorientierten Aspekte noch besser berücksichtigen zu können.“

Behindertenbeirat und Behindertenbeauftragter:

Das Mobilitätsreferat hat den Behindertenbeirat sowie den Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt München um Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahme ist in Anlage 4 hinterlegt.

Zur Stellungnahme des Behindertenbeirates und Behindertenbeauftragten nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit den SWM / MVG wie folgt Stellung:

Anschlussicherung:

Hierzu nimmt der Behindertenbeirat in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt München Stellung:

„Es ist beim spätabendlichen Übergang von der U-Bahn zum Bus nicht nur am Stadtrand ein Dauerärgernis, wenn Wartezeiten von 20 Minuten bei versäumten Anschlüssen zu erdulden sind. Davon sind insbesondere mobilitätseingeschränkte MVG Fahrgäste betroffen.“

Hierzu teil die SWM / MVG Folgendes mit:

„Die MVG legt insbesondere im Spätverkehr und im 20-Minuten-Takt großen Wert auf funktionierende Umsteigebeziehungen. Insbesondere im Innenstadtbereich gibt es allerdings eine Vielzahl an Anschlussbeziehungen, die nicht alle gleichwertig berücksichtigt werden können. Daher werden die Anschlüsse nachfrageorientiert priorisiert.

Sofern es sich bei der Rückfrage um einen geplanten Anschluss handelt, weisen wir auf die Möglichkeit in der Fahrplanauskunft auf mvg.de hin, verlängerte Umsteigezeiten bzw. Mobilitätseinschränkungen als Filter zu setzen, um eine entsprechend angepasste Auskunft zu erhalten.

Im Rahmen der Anschlussgarantie besteht für den letzten Anschluss des Tages zudem die Möglichkeit einer Erstattung der Taxikosten, sofern dieser auf Grund einer vom Verkehrsunternehmen verursachten Verspätung verpasst wird.“

Busbahnhöfe Ostbahnhof und Neuperlach:

Hierzu nimmt der Behindertenbeirat in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt München Stellung:

„Warum werden die Busbahnhöfe Ostbahnhof und Neuperlach Zentrum nicht barrierefrei umgebaut? Bisher liegen nicht einmal Planungen vor. Bez. des Ostbahnhofs wird über Jahrzehnte auf den Ausbau der 2. Stammstrecke verwiesen werden.“

Beim Busbahnhof Neuperlach Zentrum haben Initiativen z. B. des BA nicht zu einem Ergebnis geführt.“

Hierzu teilt die SWM / MVG Folgendes mit:

„Nach Stadtratsbeschluss sind alle Busbahnhöfe barrierefrei auszubauen, wobei die bauliche Umsetzung schrittweise im gesamten Stadtgebiet erfolgt. Die Planungen für einen vollständig barrierefreien Umbau der o.g. Busbahnhöfe sind idealerweise mit Drittprojekten (z.B. Tramneubaustrecke nach Neuperlach) zu synchronisieren. Aufgrund der erforderlichen aktuellen Repriorisierung finanzieller Mittel ist jedoch zum derzeitigen Zeitpunkt nicht absehbar, wann der barrierefreie Umbau im Zuge der Tramplanungen realisiert werden kann.“

Bei Busbahnhöfen reicht es generell nicht aus, die heute bestehende Haltestellenkante einfach barrierefrei auszubauen. Denn beim barrierefreien Umbau eines Busbahnhofs müssen im Vergleich zu heute deutlich verlängerte Anfahrbereiche eingeplant werden, damit die Busse an allen Haltestellen kantenrein und geradlinig anfahren können. Somit wird schon allein für die Beibehaltung der aktuellen Anzahl von Haltestellenpositionen mehr Platz als heute benötigt, der sich im dicht bebauten und stark genutzten Umfeld von Busbahnhöfen nur schwer finden lässt. Zusätzlich sollen weitere Haltestellenpositionen für zukünftig geplante Buslinien mitgeplant werden, die nochmals Platz benötigen.

Für den Ostbahnhof hat die MVG eine Idee skizziert, wie zusätzliche barrierefreie Haltestellenpositionen im öffentlichen Straßenraum untergebracht werden könnten und diese Idee an das Mobilitätsreferat zur weiteren Prüfung übergeben.“

„Völlig unklar ist, welche betrieblichen Erfordernisse einen barrierefreien Umbau von 7 S-Bahnstationen auf Münchner Gebiet verhindern.“

Das Mobilitätsreferat teilt hier Folgendes mit:

„Das Mobilitätsreferat ist ebenfalls unzufrieden mit der Situation und versucht sich über die Hintergründe zu erkundigen und weiter auf die DB InfraGo (ehemals DB-Netz) einzuwirken. Bisher kam es zu keinem Ergebnis. Im nächsten Fortschrittsbericht wird dieser Punkt aufgenommen.“

Stand der MBS Karl-Preis-Platz, Obersendling, Therese-Giehse-Allee:

Der Behindertenbeirat in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten zitiert im Folgenden aus dem Beschluss der VV vom 02.02.2022 (RIS-Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04581) nachstehenden Sachverhalt:

„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. **Dabei sollen die Bahnhöfe Karl-Preis-Platz, Michaelibad und Therese-Giehse-Allee 2022 prioritär bearbeitet werden. [Gibt es hierzu Machbarkeitsstudien?]**“ und nimmt hierzu Stellung:

„Hierzu liegen – mit Ausnahme der Haltestelle Michaelibad – keine Machbarkeitsstudien vor. Nach unserem Kenntnisstand wurden bisher auch keine weiteren Machbarkeitsstudien in Auftrag gegeben.“

Zu 3.2.3 Machbarkeitsstudie – Ergebnisse Michaelibad

Hierzu nimmt der Behindertenbeirat in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt München Stellung:

„Dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie haben der Städtische Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen und der Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat zugestimmt. Auf diesem Hintergrund haben wir am 01.03. dieses Jahres in einem Schreiben an den Referenten unseren Standpunkt wie folgt dargelegt.

In Anbetracht dessen, dass die Machbarkeitsstudie schon 110.000,00 Euro gekostet hat, bitten wir dringend, dem Stadtrat einen Finanzierungsplan für die Umsetzung vorzulegen, damit der Einbau so bald als möglich erfolgen kann. Dies ist nicht nur im Hinblick auf eine weitere barrierefrei zugängliche Haltestelle erforderlich, sondern spart Kosten, die bekanntlich weiter steigen. Zudem rechtfertigen die bisherigen Investitionen selbstverständlich nur eine Umsetzung; alles andere wäre den Steuerzahler*innen nicht zu erklären.

Dem Projekt wurde mit Beschluss der VV vom 22.02.2022 hohe Priorität eingeräumt. Wir halten deshalb eine Ergänzung des Antrags des Referenten unter 4. für sachlich erforderlich und haben diesen entsprechend formuliert.“

Hierzu teilt die SWM / MVG Folgendes mit:

Aus dem Beschluss Nahverkehrsplan Baustein Barrierefreiheit (Februar 2022) geht eine Beauftragung von SWM / MVG für die Durchführung von Machbarkeitsstudien zu den oben genannten Aufzugsanlagen hervor. Davon wurde eine Machbarkeitsstudie zur Aufzugsanlage Michaelibad durchgeführt. Der Fortschrittsbericht 2024 fordert nun die Umsetzung der Machbarkeitsstudie zum Michaelibad, wofür aktuell keine Mittel in Aussicht gestellt werden. SWM / MVG schlagen einen Dialog zwischen Behindertenbeirat, Mobilitätsreferat und SWM / MVG vor, um einen Vorschlag zu erarbeiten, wie die zur Verfügung stehenden Mittel eingesetzt werden sollen.

SWM / MVG bittet um eine zeitnahe Herbeiführung einer Entscheidung, da derzeit die Ausschreibung der Machbarkeitsstudie für den Bahnhof Karl-Preis-Platz in Vorbereitung ist.“

Das Mobilitätsreferat teilt hierzu Folgendes mit:

„Das Mobilitätsreferat begrüßt den Vorschlag der SWM / MVG und ist bereit für einen offenen ergebnisorientierten Dialog mit dem Behindertenbeirat und der SWM / MVG.“

Zu 3.2.1 Errichten einer partiellen Bahnsteigerhöhung

„Bei allen U-Bahnhöfen, bei denen die Norm der Bahnsteighöhe von 105 cm nicht erfüllt ist, wurden im Jahr 2020/2021 die partiellen Bahnsteigerhöhungen montiert. Dies erfolgte an insgesamt 51 U-Bahnhöfen, um einen verbesserten Einstieg im Bereich der ersten Tür der U-Bahn, insbesondere von rollstuhlfahrenden Personen zu ermöglichen. Diese Maßnahme dient der vertikalen Spaltüberbrückung und damit gilt die Anforderung an den barrierefreien Zutrieb dementsprechend als teilweise erfüllt.“

Hierzu nimmt der Behindertenbeirat in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt München Stellung:

„Diese Ausführung ist fachlich unrichtig, da es eine teilweise Erfüllung eines barrierefreien Einstiegs nicht gibt. Die Bahnsteigerhöhungen stellen lediglich eine Verbesserung für einen Teil der betroffenen Personen [dar]. Dies wird seit Jahren vom Behindertenbeirat entsprechend kommuniziert.“

Hierzu teilt die SWM / MVG Folgendes mit:

SWM / MVG stimmen den Ausführungen des Facharbeitskreises zu. Eine Anlage ist nur

dann barrierefrei, wenn die barrierefreie Zugänglichkeit für alle Personen vollständig hergestellt wird. Die partiellen Bahnsteigerhöhungen ermöglichen zumindest einem Teil der Betroffenen den Zustieg bis zum barrierefreien Ausbau.

Mögliche Optimierungen zur vollständigen Barrierefreiheit befinden sich derzeit in Prüfung (beispielsweise Einsatz mobile Faltrampe wie bei der Tram und Schiebetritte bei Fahrzeugneubeschaffungen).

Zu 3.2.4 Aufzüge- und Rolltreppenverfügbarkeit in Auskunftsmidien

Hierzu nimmt der Behindertenbeirat in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt München Stellung:

„Seitens der SWM / MVG wird ab 2022 eine jahresbezogene Verfügbarkeit der Aufzüge von über 99 % ausgewiesen und von Fahrtreppen von über 97,3 %. Wenn diese Werte der Realität entsprechen, wäre zumindest bei den Aufzügen die Zielmarke erreicht.

Der Behindertenbeirat hat begründete Zweifel, dass die angegebenen Werte der Realität entsprechen. Der Grund liegt darin, dass bis dato nicht offengelegt ist, nach welchem Algorithmus die Verfügbarkeit berechnet wird. Es liegt der Verdacht nahe, dass geplante bzw. systembedingte Ausfallzeiten, also z. B. Wartungszeiten, nicht erfasst werden. Entsprechende Nachfragen bleiben unbeantwortet oder werden mit allgemeinen Hinweisen beantwortet.

Für die MVG-Kundschaft ist der Aufzug in diesen Phasen gleichwohl nicht verfügbar.

Demgegenüber fordert der Behindertenbeirat, dass bei der offiziell ausgewiesenen Verfügbarkeit von Aufzügen und Fahrtreppen alle Zeiten berücksichtigt werden, in denen diese nicht betriebsbereit sind.

Dieser Status "nicht bereit" ist in MVG-Zoom ausgewiesen, egal welche Ursache eine Nichtverfügbarkeit hat.

Konkret bedeutet dies: die Rohdaten, um eine streng nutzerbezogene Verfügbarkeit zu berechnen, liegen längst vor, es muss nur die Interpretation angepasst werden.

Der Behindertenbeirat bittet die Stadt München, in diesem Sinne auf SWM / MVG einzuwirken und darauf zu dringen, dass die tatsächlichen Verfügbarkeitswerte weiterhin jährlich dem Stadtrat bekanntgegeben werden.

Außerdem sollte das MOR als Betreuungsreferat in die Lage versetzt werden, über eine Schnittstelle auf MVG-Zoom zuzugreifen und eine Kontrollberechnung der Verfügbarkeitswerte durchzuführen. Die technischen Voraussetzungen scheinen auf dem Wege zu sein (s. Kap 3.4.).“

Hierzu teilt die SWM / MVG Folgendes mit:

„SWM / MVG sind barrierefreie Mobilität und Transparenz wichtig. Derzeit überprüfen wir unser Verfügbarkeitsberechnungsmodell, um die Kundeninformation zu verbessern.“

Hierzu teilt das Mobilitätsreferat Folgendes mit:

„Das Mobilitätsreferat steht hinter der Meinung des Behindertenbeirates und setzt sich dafür ein, dass die tatsächlichen Verfügbarkeitswerte nutzerorientiert dargestellt und kommuniziert werden.“

Zu 3.3 Sachstand Tram und Bus

Hierzu nimmt der Behindertenbeirat in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt München Stellung:

„Hierzu ist zu bemerken, dass **die Hublifte der Tram überwiegend defekt** sind. Bis zu

den Bahnsteigerhöhungen ist eine Übergangslösung gefragt.“

Hierzu teilt die SWM / MVG Folgendes mit:

„Eine infrastrukturseitige Übergangslösung ist nicht vorhanden.

Die Hublifte sind leider grundsätzlich störanfällig und anspruchsvoll in der Instandhaltung. Die Kolleg*innen arbeiten stetig daran, hier langfristige Verbesserungen in Abstimmungen mit Herstellern vorzunehmen, Hublifte bestmöglich zu warten und defekte Hublifte des Weiteren immer so schnell wie möglich zu reparieren.

Ein gewisser Anteil an Störungen ist auch auf die Handhabung des Fahrpersonals nach Störungen und aus Sorge vor Fehlfunktionen zurückzuführen. Wir schulen laufend, um hier besser zu werden.

In bestimmten Trambahnen steht an der 2. Tür auch eine Klapprampe zur Verfügung, die im Falle eines defekten Hubliftes eingesetzt werden kann (allerdings nicht auf Fahrbahniveau). Auch hier soll das Fahrpersonal entsprechend besser geschult und die Kommunikation verbessert werden.

Zusammenfassend:

Neben einer schnellstmöglichen Behebung der Defekte und dem Ausbau barrierefreier Haltestellen (damit der Hublift immer weniger benötigt wird) laufen zudem folgende Aktivitäten:

- Schulung des Fahrpersonals und des Werkstattpersonals
- Intensive Instandhaltung der Hublifte
- Recruiting von Instandhaltungspersonal
- Bevorratung von Material
- Beanstandungen bei Hublift-Herstellern, um die Qualität kontinuierlich zu verbessern
- Monitoring von Störungen“

Zu 3.3.1 Ausbaustandard Tram und Bus mit differenzierter Bordsteinhöhe

Hierzu nimmt der Behindertenbeirat in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt München Stellung:

„Die Änderung der Bordsteinhöhe nimmt der Behindertenbeirat zur Kenntnis.

Auf die unterschiedlichen Bordsteinhöhen an barrierefrei ausgebauten Haltestellen -25 cm bei reinen Tramhaltestellen und 21 cm bei gemeinsamen Tram- und Bushaltestellen –wird die SWM / MVG im Fahrzeug durch automatisch erzeugte Ansagen hinweisen.“

Die unterschiedlichen Trambahnsteighöhen müssen nicht nur im Fahrzeug angesagt, **sondern auch in allen Plänen vermerkt werden.**“

Anmerkung: Das MOR begrüßt die Anregung, dass unterschiedliche Trambahnhöhen in Aushangfahrplänen und in der elektronischen Fahrplanauskunft hinterlegt werden.

Hierzu teilt die SWM / MVG Folgendes mit:

„SWM / MVG können zusagen, dass an geeignete Stelle über die Bahnsteighöhen informiert wird. Wie die Information erfolgt, muss unter Berücksichtigung verschiedener Sichtweisen und Anforderungen noch geprüft werden.“

Zu 3.4 Optimierung der Anforderungen des elektronischen Fahrplanauskunftssystems sowie die Öffnung der Drittsysteme wie DEFAS

Hierzu nimmt der Behindertenbeirat in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt München Stellung:

„Ein bedeutender Schritt zur Verbesserung der Barrierefreiheit der Frontends selbst ist der Relaunch der Website mvv.de, der im August 2024 durchgeführt wurde. Auch von Seiten der MVV GmbH wird ein Relaunch der Website mvv-muenchen.de geplant. Ein wesentliches Projektziel ist dabei die Einhaltung des Web Content Accessibility Guidelines (WCAG) 2.0 auf dem Niveau AA, um den um den **barrierearmen** Zugriff auf unser Online Online-Angebot sicherzustellen.“

Der Begriff „barrierearm“ ist kein fachlich definierter Begriff und wird in keiner gesetzlichen Grundlage oder in einer DIN beschrieben. Der Behindertenbeirat erklärt seit vielen Jahren, dass dieser Begriff nicht zu verwenden ist, zumal dieser Ausdruck dazu geeignet ist, wahllos Barrieren zu kaschieren.“

Seniorenbeirat:

Der Seniorenbeirat der Landeshauptstadt München hat der Beschlussvorlage grundsätzlich zugestimmt. Die Stellungnahme befindet sich in Anlage 4.

Das Mobilitätsreferat teilt hierzu in Absprache mit den SWM / MVG mit:

„Die Thematik der gelben Haltestangen in den Fahrzeugen wird im nächsten Fortschrittsbericht aufgegriffen und behandelt werden. In Absprache mit der MVG kann gesagt werden, dass die gelben Haltestangen in den Fahrzeugen in Planung sind und dies bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen zum Einsatz kommen. Beim Fahrzeugbestand können keine Änderungen vorgenommen werden.“

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund:

Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund teilt hierzu Folgendes mit:

„Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund nimmt Kenntnis und zeichnet den Beschluss mit.“

BA-Anhörung

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 7, 9, 14 und 16 wurden gemäß § 9 Abs. 2 Bezirksausschusssatzung durch Übermittlung von Abdrucken der Vorlage unterrichtet.

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. Dem Stadtrat wird alle fünf Jahre, unter Federführung des Mobilitätsreferates und unter Mitwirkung des BAU, SWM / MVG und MVV ein Fortschrittsbericht des NVP der LHM – Baustein Barrierefreiheit gemäß den Ausführungen des Kapitels 3 und 4, vorgelegt.
2. Dem in Kapitel 3.3.1 vorgestellten barrierefreien Ausbaustandard bei Tramhaltestellen wird zugestimmt. Der im NVP – Baustein Barrierefreiheit ursprünglich für gemeinsame

Tram- und Bushaltestellen vorgesehene Sonderbord mit einer Bordsteinhöhe von 23 cm wird ersetzt durch den für München geeigneteren Sonderbord von 21 cm. Die SWM / MVG werden prüfen, wie die unterschiedlichen Bordsteinhöhen kommuniziert werden können.

3. Die Stadtwerke München GmbH und die Münchner Verkehrsverbund GmbH werden gebeten, bis zum nächsten Fortschrittsbericht Barrierefreiheit, die DEFAS-Schnittstelle zur digitalen Visualisierung der Rolltreppen- und Aufzugsverfügbarkeit der SWM / MVG sowie der S-Bahn München inkl. der Bereitstellung neuer Routenoptionen gemäß den Ausführungen des Kapitels 3.4, umzusetzen.
4. Das Mobilitätsreferat wird in Zusammenarbeit mit den SWM / MVG beauftragt, auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie Aufzug Michaelibad einen Kostenplan für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Michaelibad bis Februar 2025 vorzulegen. Dabei können die Mittel für die weiteren Aufzugs-MBS verwendet werden.
5. Der Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 01941 von Herrn StR Jens Luther, StR Fabian Ewald und StRin Alexandra Gaßmann eingegangen am 23.09.2021 ist geschäftsordnungsmäßig behandelt.
6. Der Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 03214 von Herrn StR Leo Angerer (Initiative), stv. Fraktionsvorsitzende Dr. Evelyne Menges und StR Hans-Peter Mehling eingegangen am 02.11.2022 ist geschäftsordnungsmäßig behandelt.
7. Der Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 03215 von Herrn StR Leo Angerer (Initiative), stv. Fraktionsvorsitzende Dr. Evelyne Menges und StR Hans-Peter Mehling eingegangen am 02.11.2022 ist geschäftsordnungsmäßig behandelt.
8. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06415 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 07 Sendling-Westpark vom 09.02.2024 ist satzungsgemäß behandelt.
9. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06507 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 Neuhausen-Nymphenburg vom 01.03.2024 ist satzungsgemäß behandelt.
10. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06470 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 07.03.2024 ist satzungsgemäß behandelt.
11. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 03039 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 Neuhausen-Nymphenburg vom 28.08.2021 ist satzungsmäßig behandelt.
12. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06824 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 Berg am Laim vom 25.06.2024 ist satzungsmäßig behandelt.
13. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06835 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 20.06.2024 ist satzungsmäßig behandelt.
14. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06837 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 20.06.2024 ist satzungsgemäß behandelt.
15. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. Wv. Mobilitätsreferat, GL5

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

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

17. Mit Vorgang zurück an das Mobilitätsreferat GB1.11
Zum Vollzug des Beschlusses

Am.....

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen