

Herstellung der Barrierefreiheit am U-Bhf. Michaelibad

Machbarkeitsstudie zur Nachrüstung einer Aufzugsanlage

██████████ / ██████████

MI-PL

Stand: 20.02.2024

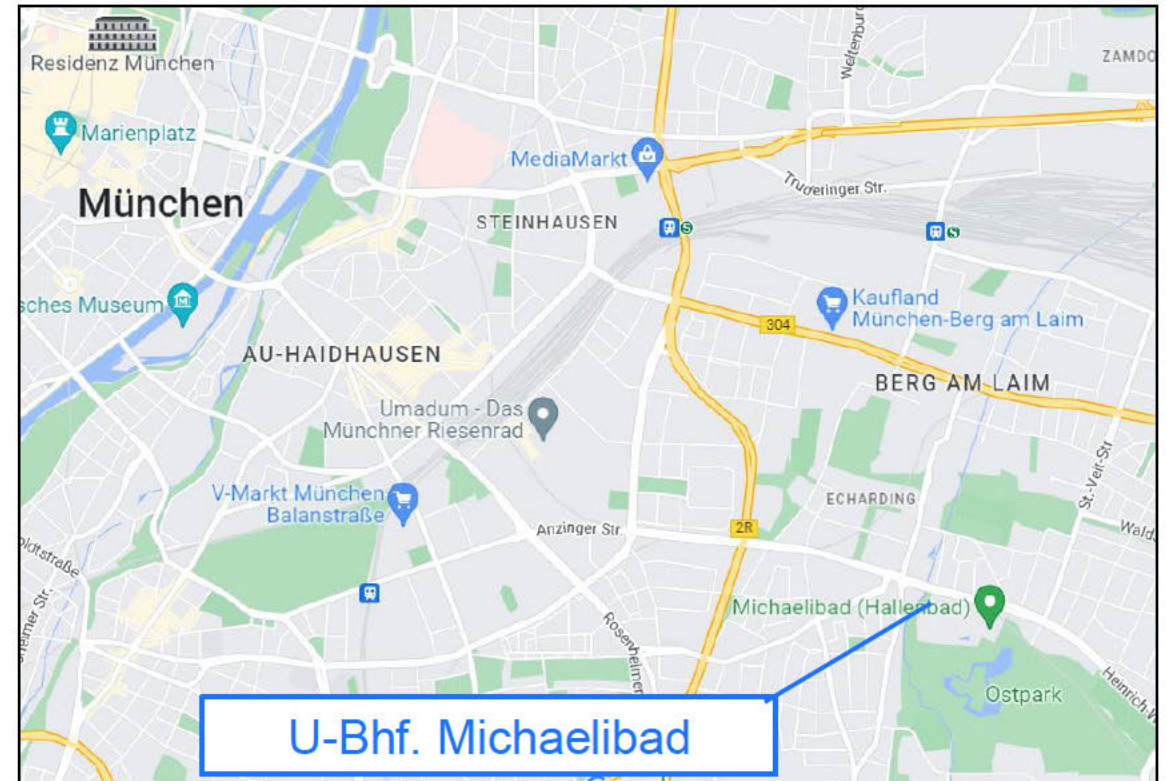


Agenda

1. Übersicht und Eckdaten zum U-Bhf. Michaelibad.....	3
2. Baumaßnahmen im Umfeld des U-Bhf Michaelibad.....	4
3. Variantenübersicht.....	5
4. Situation an der Oberfläche.....	7
5. Machbarkeitsprüfung.....	8
6. Variantenvergleich.....	14
7. Vorzugsvariante.....	16

1. Übersicht und Eckdaten zum U-Bahnhof Michaelibad (MC)

- Lage: Osten von München (Berg am Laim)
- Unmittelbare Nähe zum Michaelibad und Ostpark
- Inbetriebnahme 1980
- Linie U5



2. Baumaßnahmen im unmittelbar angrenzenden Umfeld des U-Bhf. MC

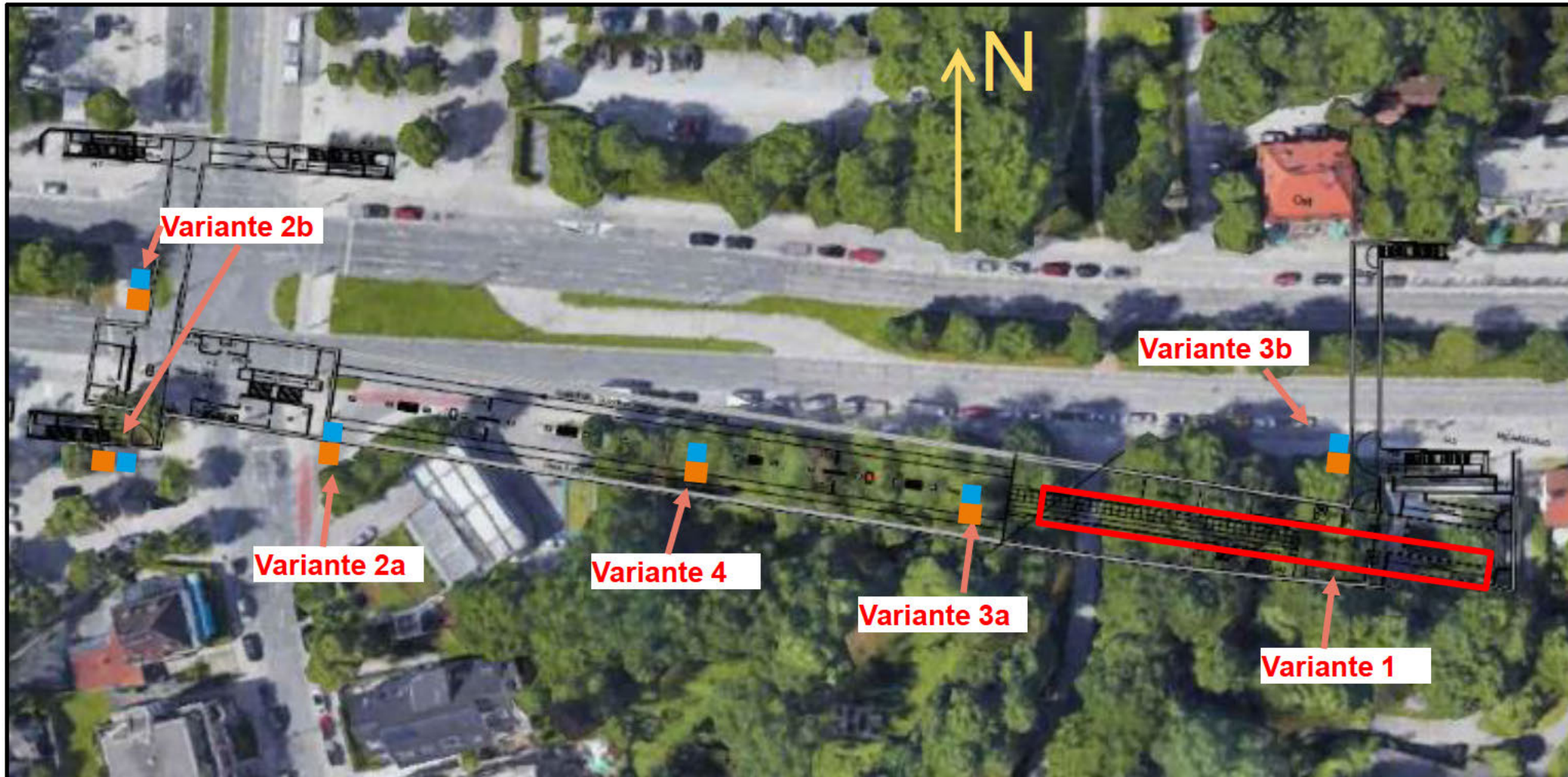
2.1 Geothermie-Anlage (SWM) im Gelände des Michaelibads



2.2 Umbau Park&Ride-Anlage

Nördlich der Heinrich-Wieland-Straße befindet sich eine Park&Ride-Anlage, die tiefergelegt werden soll zugunsten einer neuen Wohnbebauung.

3. Variantenübersicht



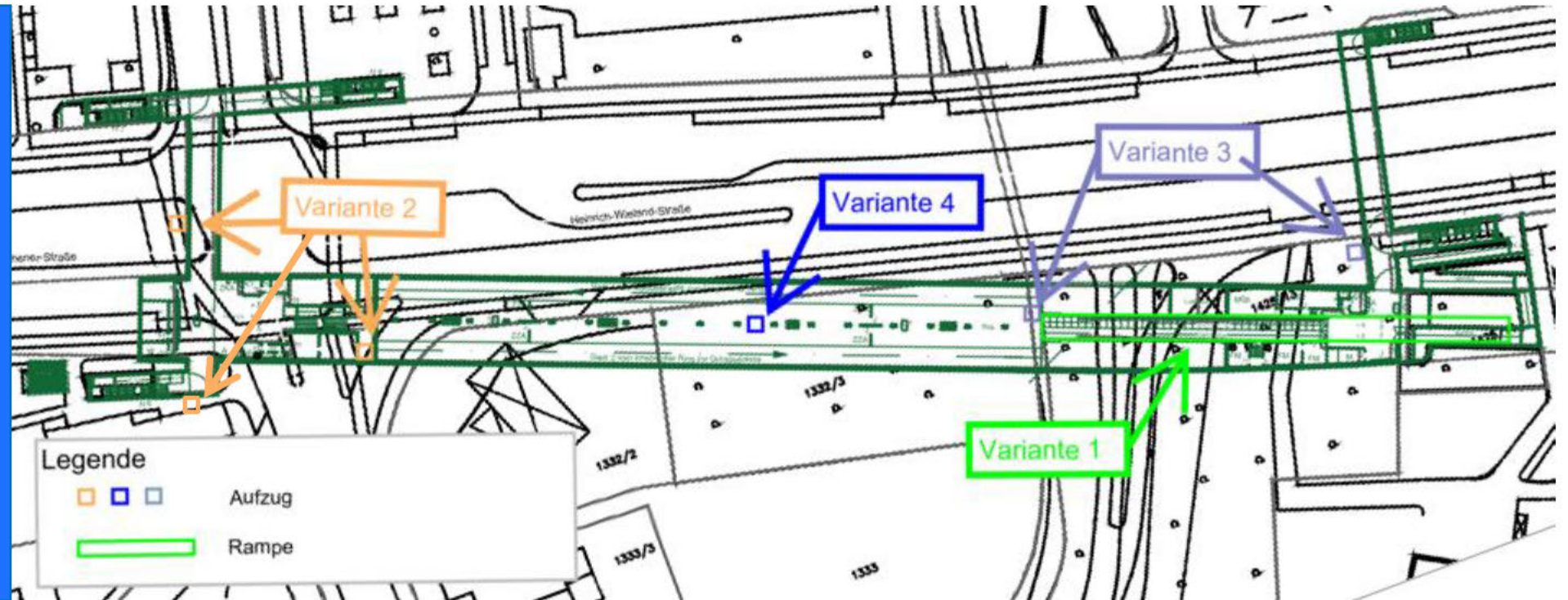
3. Variantenübersicht

Variante 1:
Anpassung Rampen

Variante 2:
Aufzug Bahnsteigkopf West

Variante 3:
Aufzug Bahnsteigkopf Ost

Variante 4:
Aufzug Bahnsteigmitte



4. Situation an der Oberfläche



5. Machbarkeitsprüfung

5.1 Anforderungen der barrierefreien Ertüchtigung für eine Aufzugsanlage

- Gemäß Gestaltungshandbuch U-Bahn der SWM ist bei einem Neubau ein durchgängiger Aufzugslauf als Seilaufzug anzustreben. Dieser erfordert einen Maschinenraum, der sich unmittelbar seitlich am Aufzugsschacht befinden muss.
- An der Oberfläche sollte der Aufzugseintritt schon von weitem erkennbar sein, bestenfalls baulich, auch durch Beleuchtung möglich.
- **Zugang auf dem Bahnsteig** sollte **nur in Längsrichtung** angeordnet werden, mit Stauraum gemäß BOStrab bzw. DIN SPEC.
- Bewegungs- und Wartefläche vor den Aufzugstüren gemäß DIN 18040-1: mind.1,5m x 1,5m
Zusätzliche Durchgangsbreite für ein seitliches Passieren : 90cm.
→ D.h. Mindeststauraum vor Aufzugstür: **2,40m**
- Durchgangsbreite seitlich am Aufzug bis zur Bahnsteigkante: **2,40m**
- Für einen Durchlader ist ein Rohbauinnenmaß von 2,65m festgelegt. Gewählte Aufzugsgröße
Lichtes Rohbau-Innenmaß: **2,0m x 2,65m**

5.2 Anforderungen der barrierefreien Ertüchtigung für eine Rampenanlage

Rampen gelten gemäß DIN 18040-1 als barrierefrei, wenn sie folgendermaßen konzipiert sind:

- max. 6m langen Läufe mit max. 6% Längsneigung
- min. 1,50m lange Zwischenpodesten
- Für die Entwässerung von Podesten im Außenbereich Längsgefälle 1-3%
- Bewegungsfläche am Rampenanfang, -ende von mind.1,5m x 1,5m
- Mindestbreite 1,20m

5.3 Variante 1: Anpassung Rampenanlage

Beschreibung:

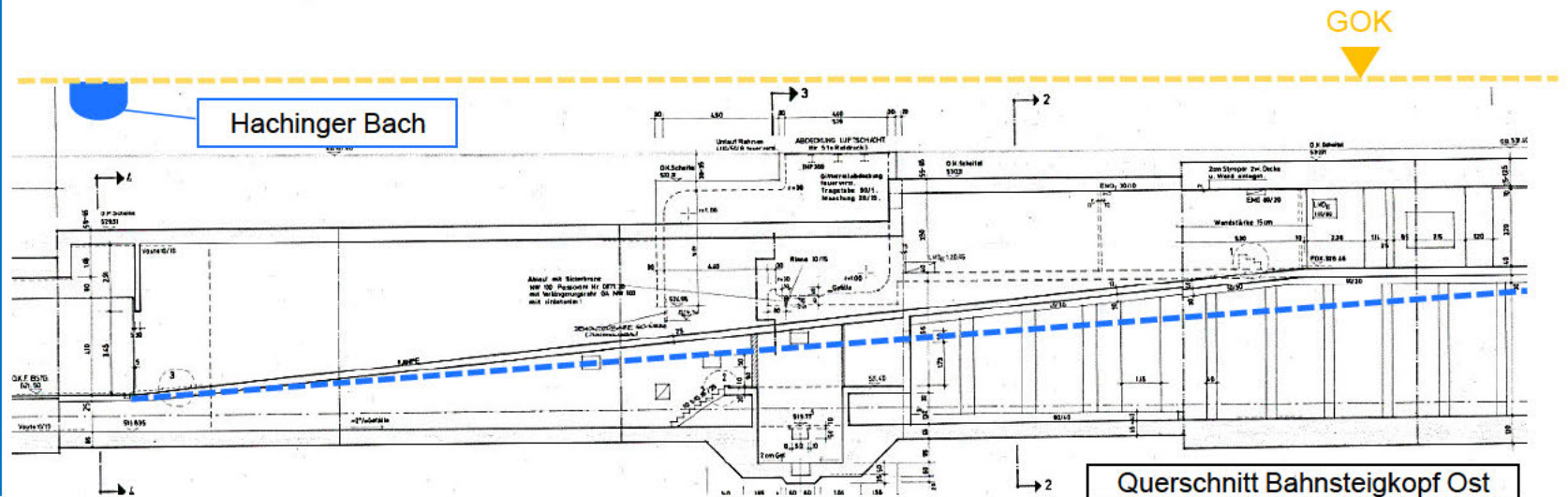
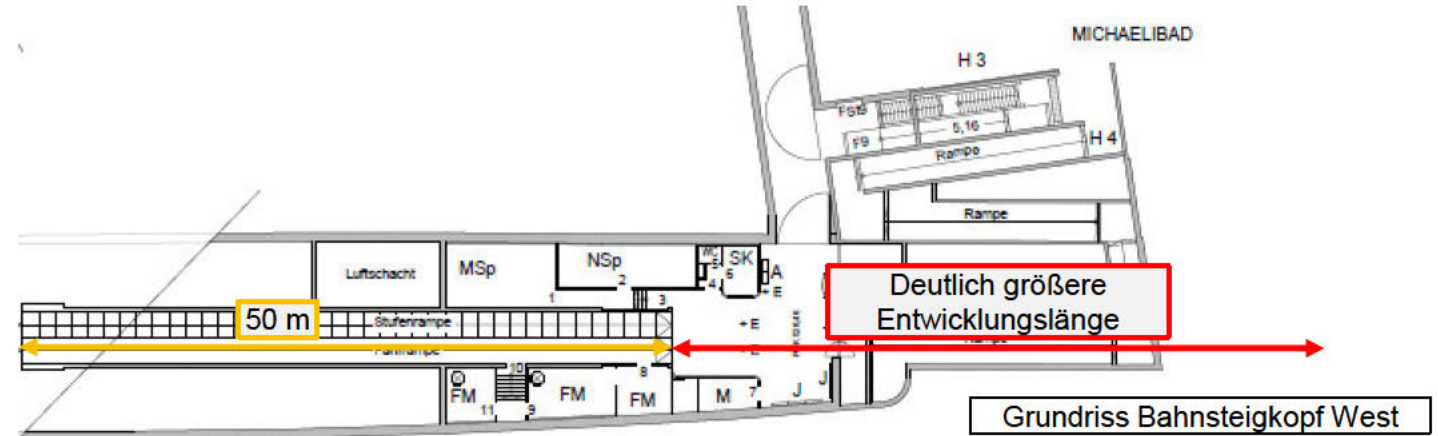
Reduzierung des Neigungswinkels auf $\leq 6\%$ und Herstellung von Zwischenpodeste gemäß DIN 18040-2.

Auswirkungen/ Hindernisse:

- Entwicklungslänge der innenliegenden Rampe verlängert sich deutlich → umfangreiche Umbaumaßnahmen mit weitreichenden Eingriffen in das Tragwerk im Bereich des Bahnhofskopfes Ost sowie in den angrenzenden Betriebsräumen und der Fußgängerunterquerung

Bewertung/ Einschätzung:

Konstruktiv nur schwer bzw. nicht umsetzbar!



5.4 Variante 2: Aufzugsanlage Bahnhofskopf West

Beschreibung:

Herstellung einer Aufzugsanlage
2 Untervarianten:

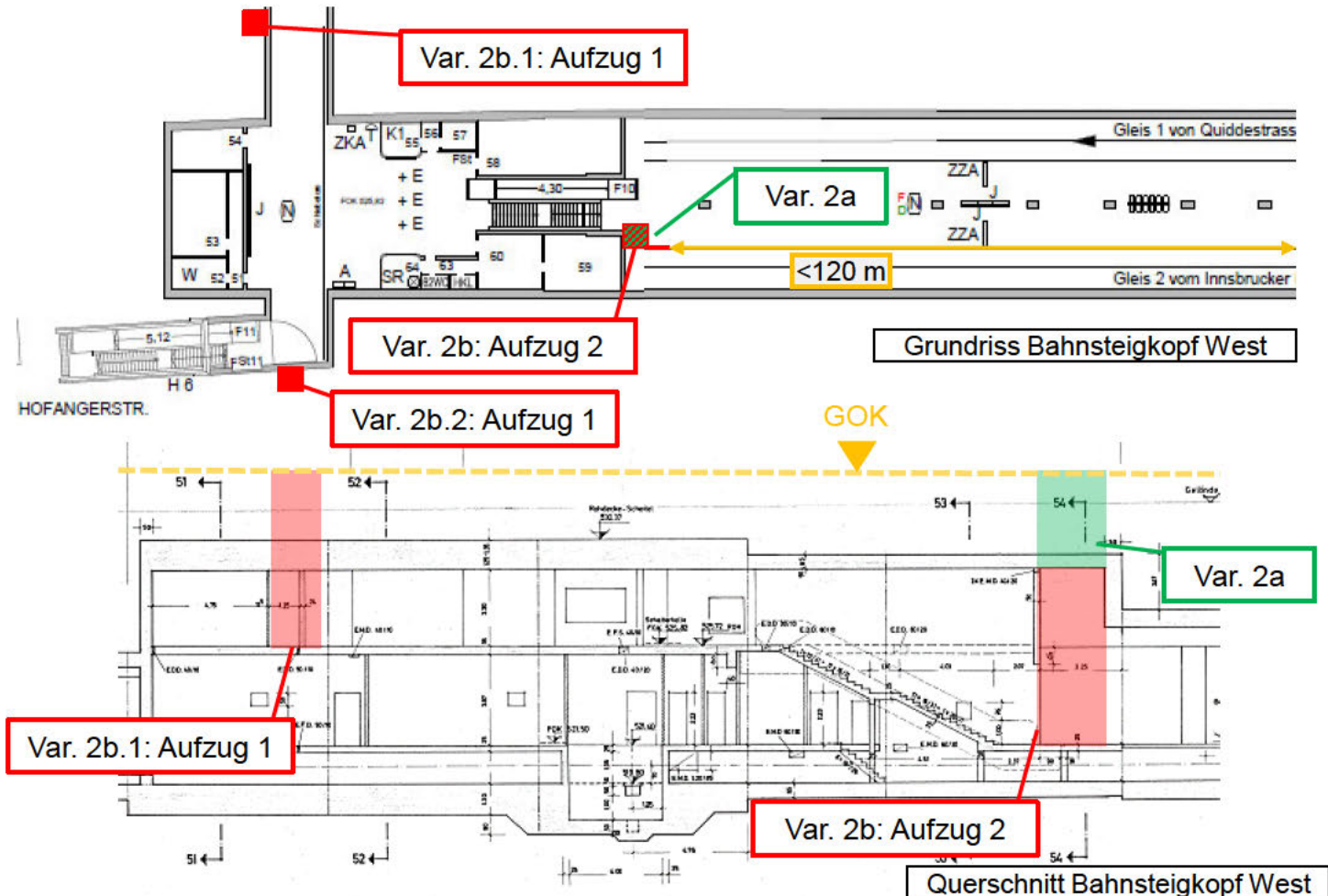
- 1 Aufzug direkt von der Oberfläche
- 2 Aufzüge über Sperrengeschoss

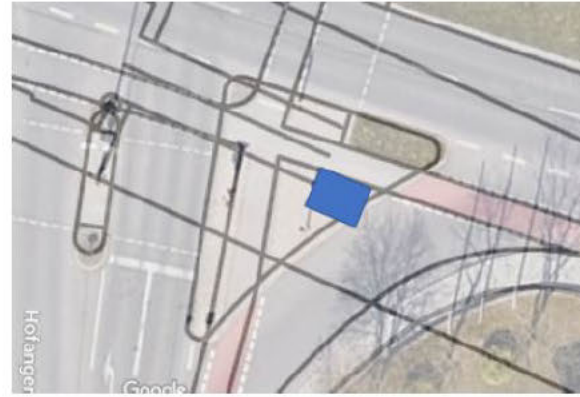
Auswirkungen/ Hindernisse:

- Hindernis an der Oberfläche (Var. 2a)
- Verkürzung der nutzbaren Bahnsteiglänge
- Negativen Einfluss auf Entfluchtung durch Beeinträchtigung der Breite des Treppenaufgangs

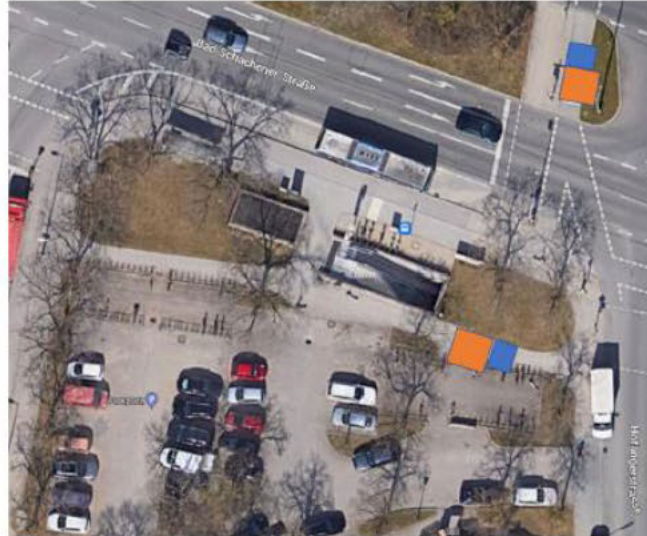
Bewertung/ Einschätzung:

Aus betrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen nicht umsetzbar!





Variante 2a



Variante 2b

5.5 Variante 3: Aufzugsanlage Bahnhofskopf Ost

Beschreibung:

Herstellung einer Aufzugsanlage
2 Untervarianten:

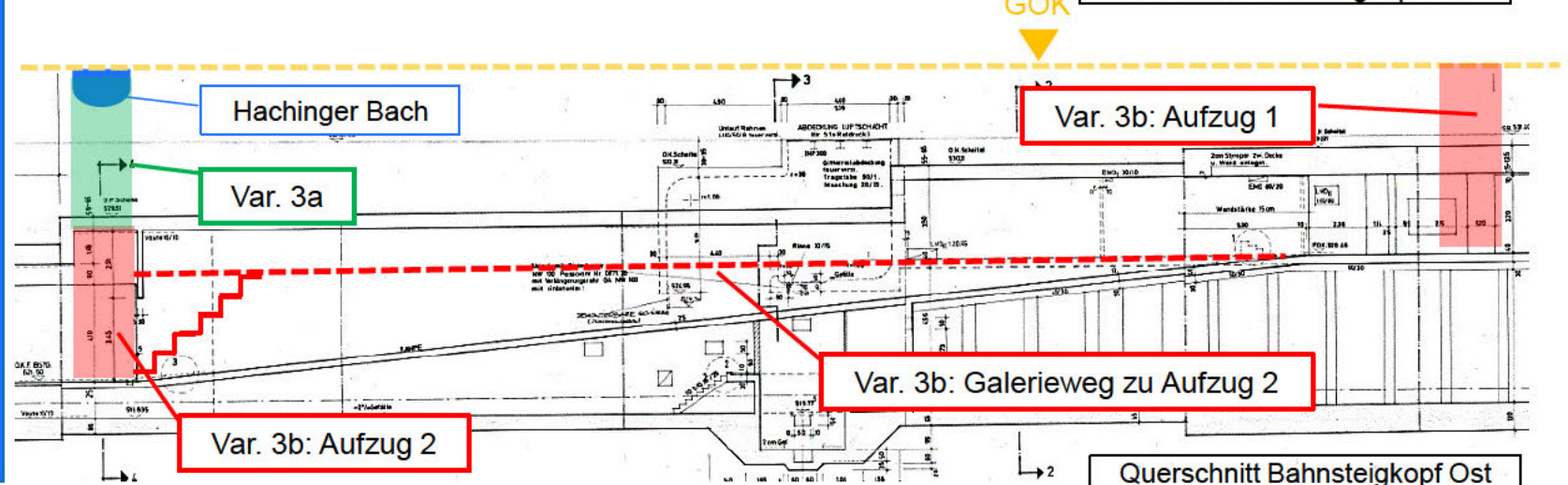
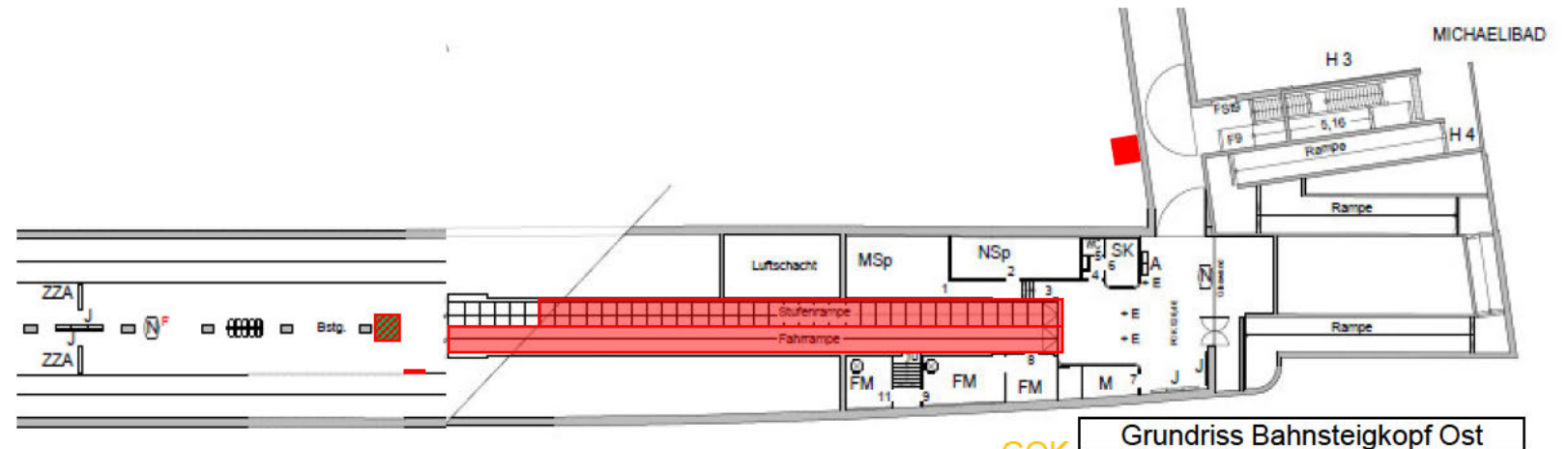
- 1 Aufzug direkt von der Oberfläche
- 2 Aufzüge über Sperrengeschoss

Auswirkungen/ Hindernisse:

- Hindernis an der Oberfläche
- Negativen Einfluss auf Entfluchtung durch Beeinträchtigung der Breite des Treppenaufgangs
- Niedrige Deckenhöhe bei Galerieweg

Bewertung/ Einschätzung:

betrieblich & konstruktiv nicht umsetzbar!



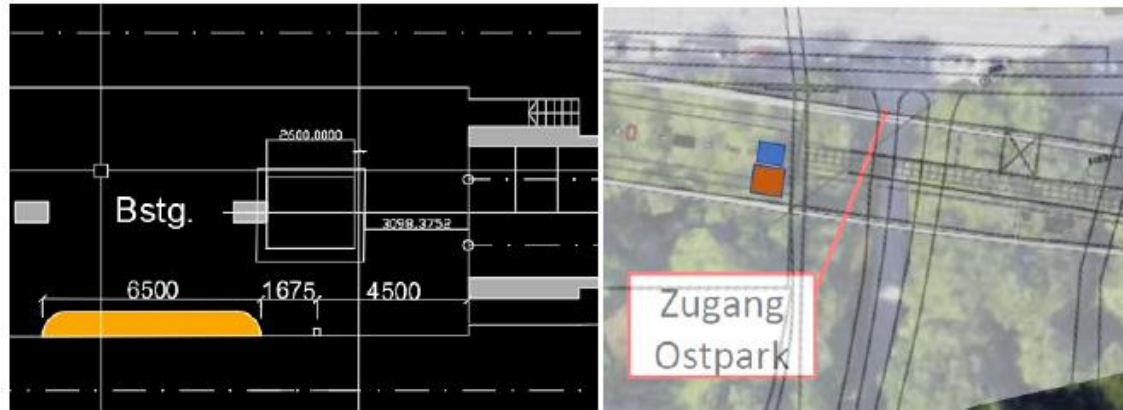


Abbildung 20: Aufzug 3a.1: Bahnsteigende Ost bzw. Oberfläche



Abbildung 21: Hachinger Bach südl. der Heinrich-Wieland-Straße

5.6 Variante 4: Aufzugsanlage Bahnsteigmitte

Beschreibung:

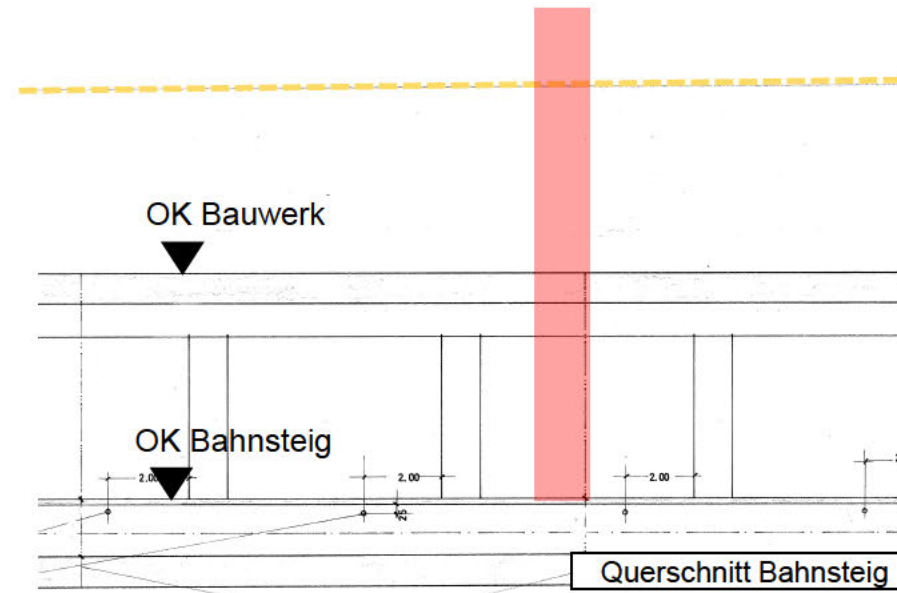
Herstellung einer Aufzugsanlage von der Oberfläche auf Bahnsteigmitte

Auswirkungen:

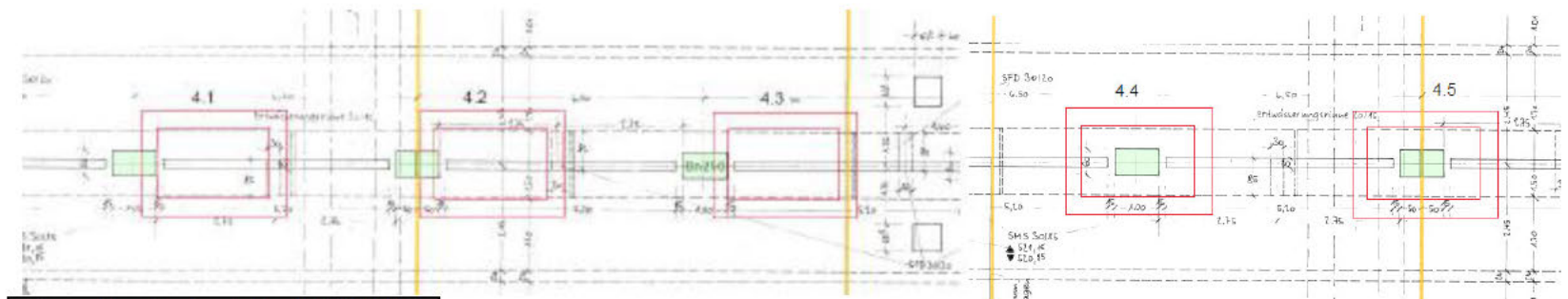
- Mit geringsten Eingriffen in den Bestand verbunden
- Bahnhofsköpfe unverändert
- Maschinenraum, Fahrkartenautomat und Entwerter an Oberfläche möglich
- Geringsten Kosten, bzw. Bauzeit

Bewertung/ Einschätzung:

Standort aus sicherheits- und betrieblichen Gründen wie auch im Komfort als sehr günstig bewertet



- Var. 4.1 Schacht in Feldmitte zwischen den Fugen
- Var. 4.2 Schacht unmittelbar an der Bauwerksfuge bei geteilter Stütze
- Var. 4.3 Schacht unmittelbar an der Bauwerksfuge bei nicht geteilter Stütze
- Var. 4.4 Schacht als Stützersatz zwischen den Fugen
- Var. 4.5 Schacht als Stützersatz im Bereich Fuge



Grundriss Bahnsteig U-Bhf. MC

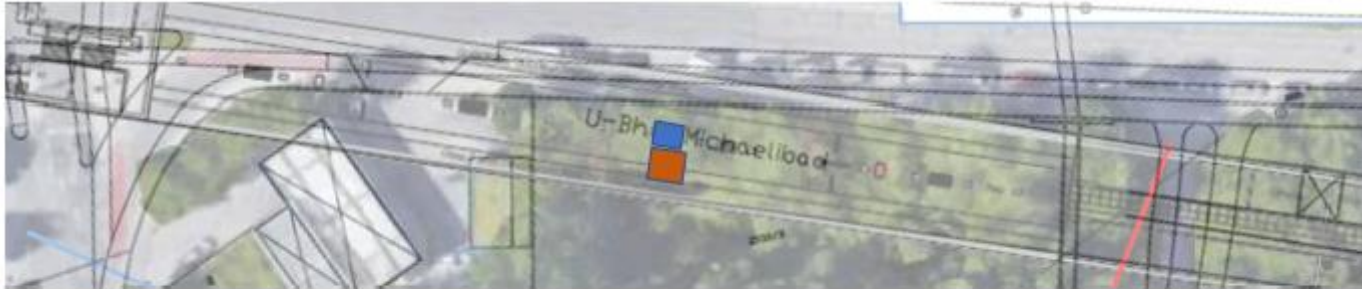


Abbildung 29: Standort Aufzug Var. 4 auf Straßenniveau



Abbildung 30: Ist-Situation Bestand am Standort Var. 4 - Zuwegung



Abbildung 31: Ist-Situation Bestand am Standort Var. 4 – Standort Aufzug/ Baufeld

6. Variantenvergleich aus Machbarkeitsstudie von

Kriterium	Var. 1 Anpassung Rampe Ost	Var. 2a Durchgehender, seitl. Aufzug Bstg. West	Var. 2b Unterbrochene seitl. Aufzugsanlage West	Var. 3a Durchgehender mittiger Aufzug Bstg. Ost	Var. 3b Unterbrochene mittige Aufzugsanlage Ost	Var. 4 Durchgehender mittiger Aufzug Bahnsteigmitte
Standort Bahnsteig	0	-	-	-	-	++
Standort Oberfläche	0	--	2b.1: - 2b.2: ++	+	++	+
Eingriffe in Bestand	--	0	-	3a.1: 0 3a.2: -	--	0
Betriebliche bzgl. Eingriffe (U-Bahn)	--	-	-	0	--	0
Sicherheitstechnische Eingriffe - bzgl.	--	--	--	3a.1: - 3a.2: --	--	+
Sicherheitstechnische Eingriffe - Endzustand	++	--	--	3a.1: - 3a.2: -	+	++
Anordnung Maschinenraum	0	--	+	++	--	++
Eingriffe in Unterbahnsteigbereich	++	--	-	-	-	-
Schnittstellen zu Dritten	--	0	0	0	--	0
Komfort Endzustand	--	+	0	+	0	++
Baukosten	--	0	-	+	-	++
Betriebskosten	++	0	--	0	--	0
Bauzeit	-	0	--	3a.1: 0 3a.2: -	--	+
Anclenung Baustelle	--	--	-	+	+	++

Bewertung

- sehr unvorteilhaft (-2Pkt)
- Ungünstig (-1 Pkt)
- 0 neutral (0 Pkt)
- + günstig (+1 Pkt)
- ++ sehr vorteilhaft (+2 Pkt)

6. Variantenvergleich aus Machbarkeitsstudie von SSF Ingenieure

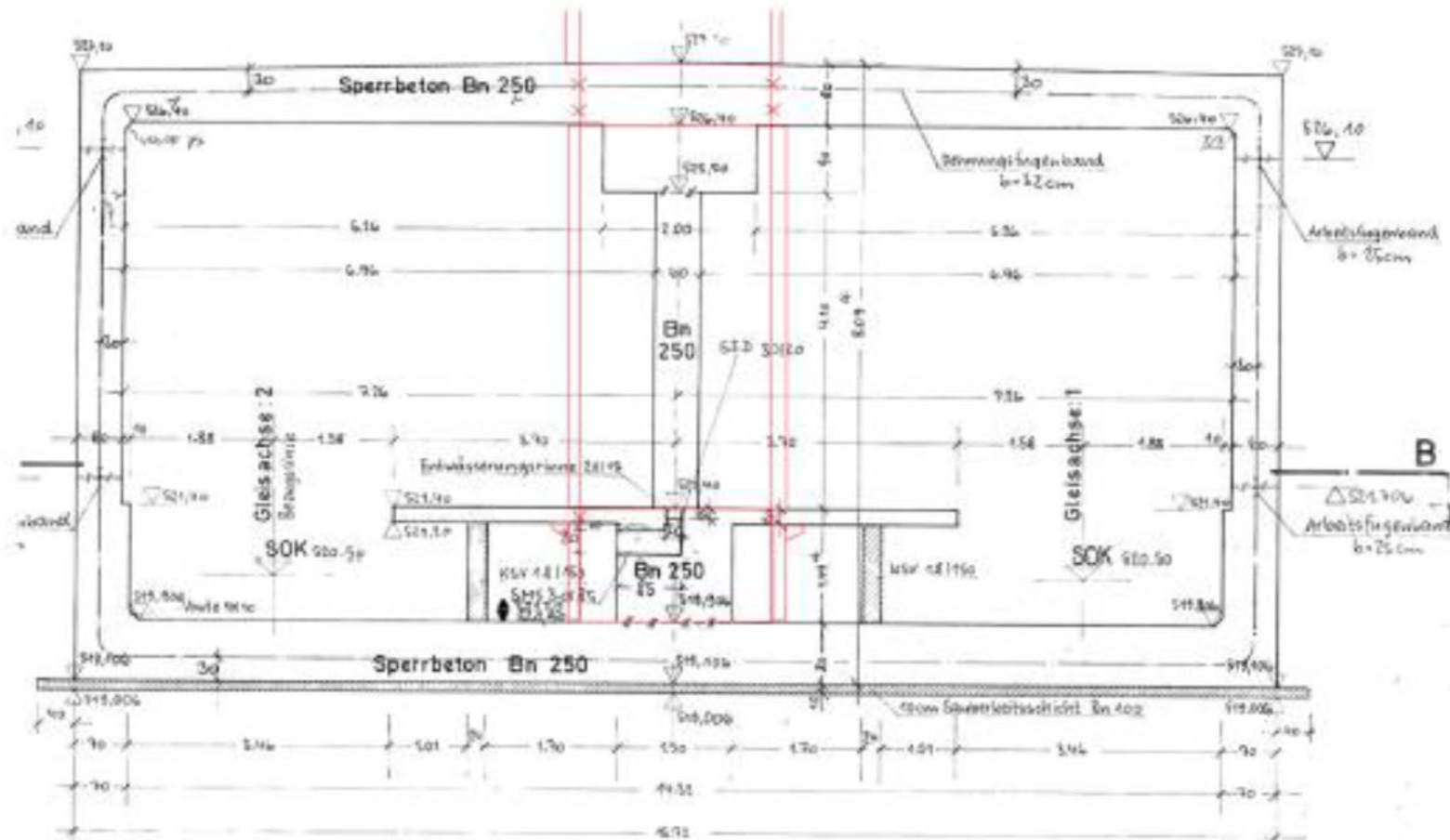
Punkteauswertung (ohne Gewichtung der Kriterien):

Kriterium	Var. 1 Anpassung Rampe Ost	Var. 2a Durchgehender, seitl. Aufzug Bstg. West	Var. 2b Unterbrochene seitl. Aufzugsanlage West	Var. 3a Durchgehender mittiger Aufzug Bstg. Ost	Var. 3b Unterbrochene mittige Aufzugsanlage Ost	Var. 4 Durchgehender mittiger Aufzug Bahnsteigmitte
Gesamtpunkte	-9	-13	-15/-11	+2/-1	-13	+14

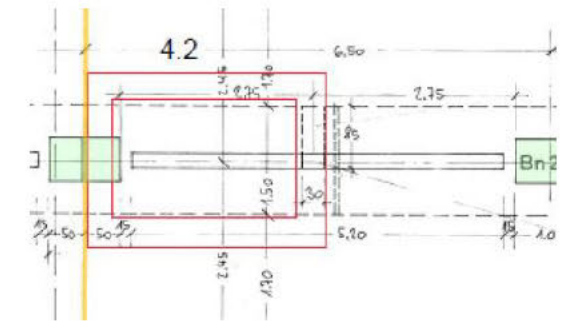
→ **Variante 4 am vorteilhaftesten:**

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

7. Vorzugsvariante: Variante 4.2

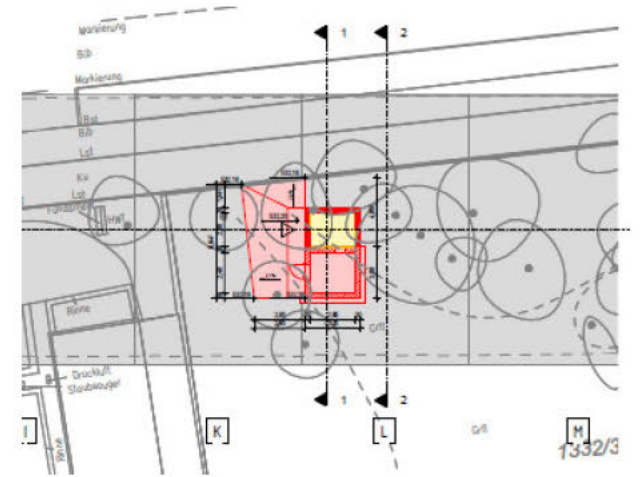
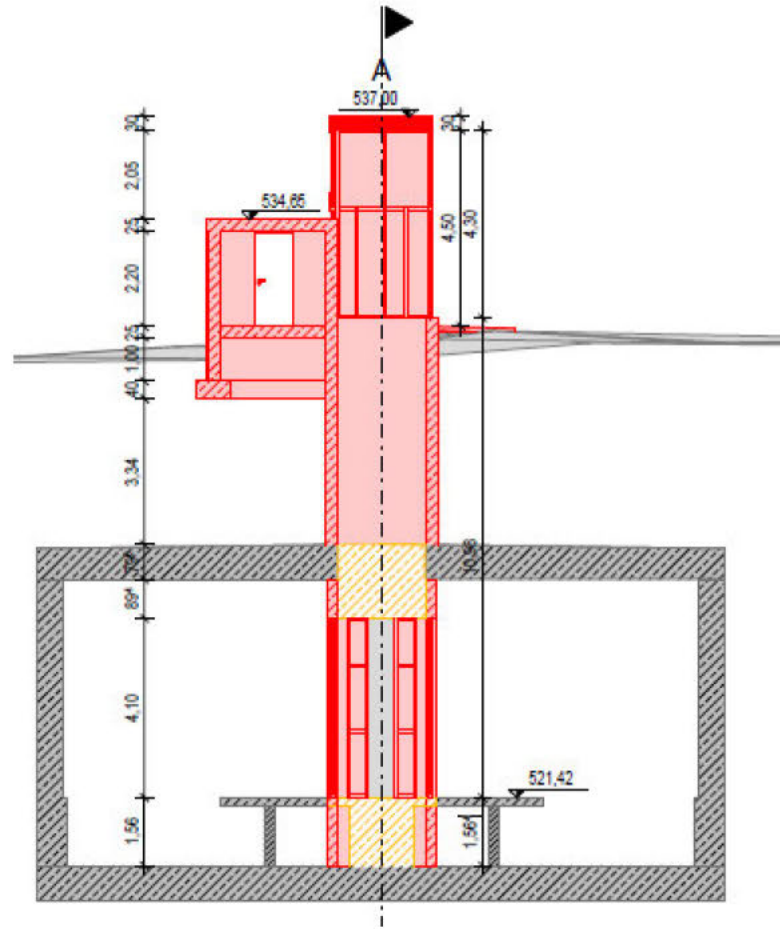
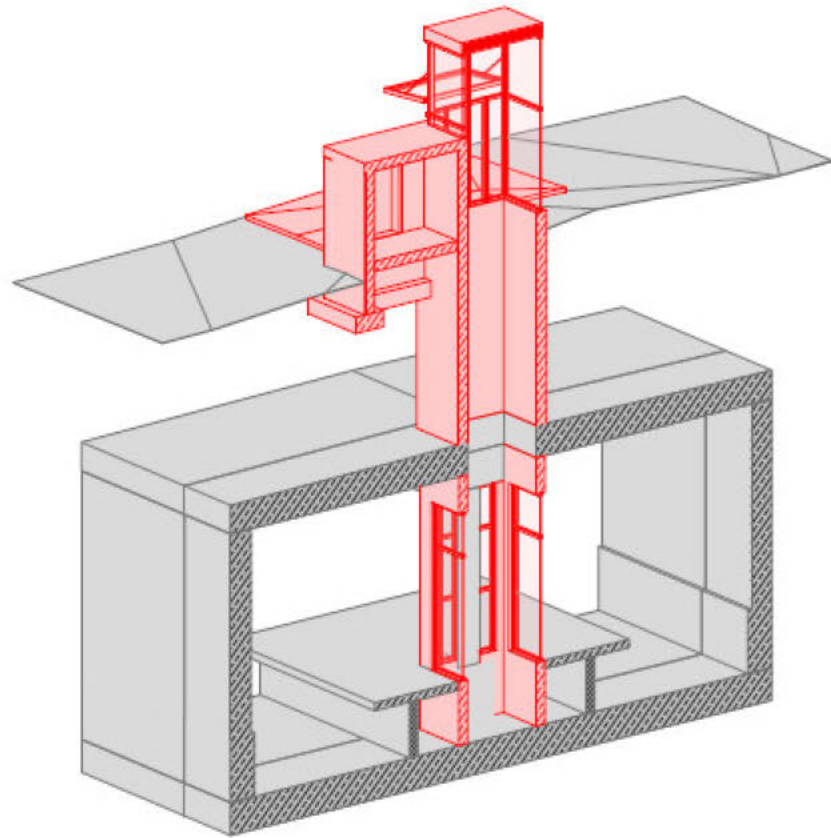


Querschnitt Bahnsteig



Grundriss Bahnsteig U-Bhf. MC

7.1 Schnitte / Lage



SW/M Stadtwerke München GmbH Unternehmensbereich Mobilität Emmy-Noether-Strasse 2 80287 München		[Redacted]	
bearbeitet: März 2024 gezeichnet: W. Koenigler Höhenystem: DIN-N2016_NH	datum: 10.11.23 datum: 10.11.23	freigegeben: W. Koenigler Maßstab: 1 : 100 Koordinatensystem: ETR2000_UTM32	datum: 21.11.2023 format: A0
Planinhalt: Rohbauplanung Grundrisse, Längsschnitte, Querschnitte			darstellungsweg: <input checked="" type="checkbox"/> Neubau <input type="checkbox"/> Bestand, Umbau & Erweiterung

7.2 Kostenschätzung

7.2.1 Vorplanung Kosten

Machbarkeitsstudie + Eigenleistung: 110.000 EUR

7.2.2 Kostenübersicht

Die grobe Kostenschätzung ergibt folgendes Ergebnis:

Kosten KG 300 (Rohbau und Ausbau):	550.000 EUR
Kosten KG 400 (Aufzug, geschätzt):	450.000 EUR
Gesamtkosten (Baukosten):	1.000.000 EUR

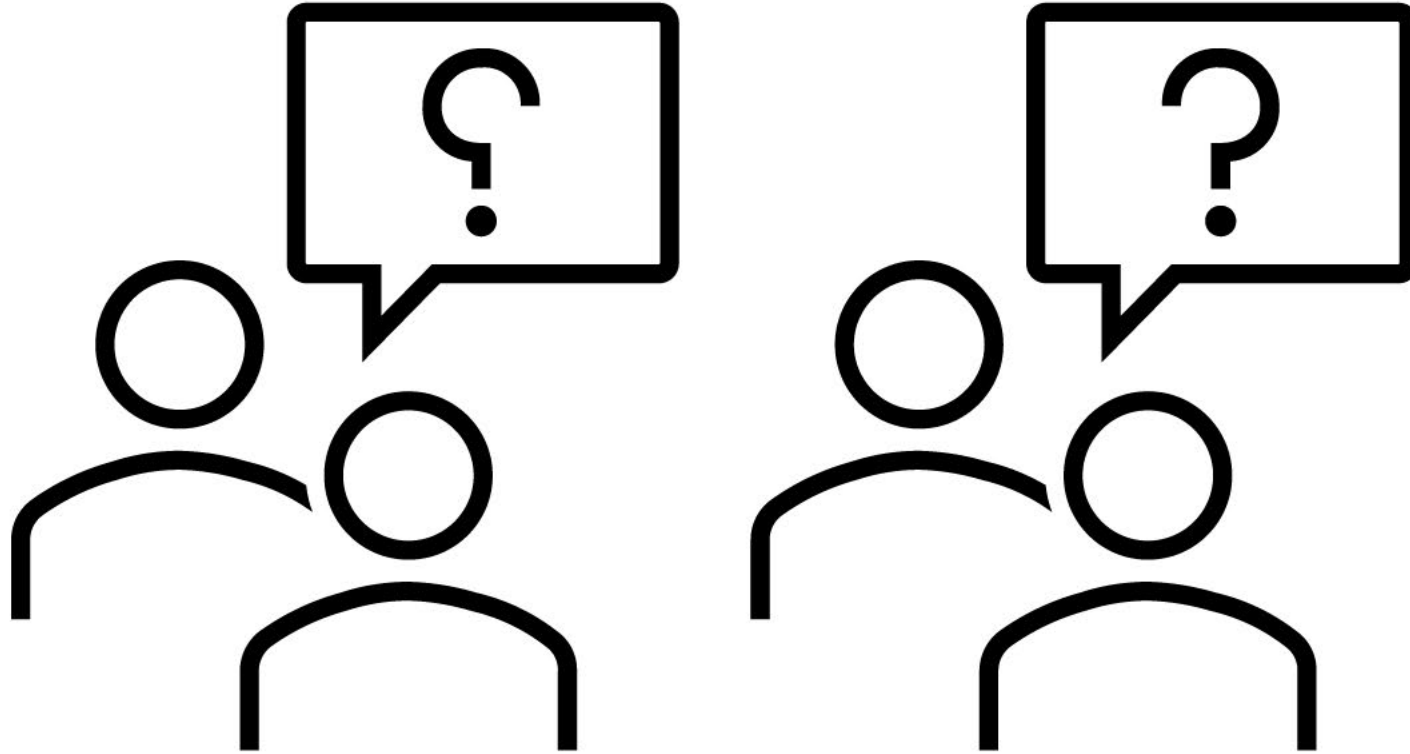
7.3 Terminplan

Aufzugsnachrüstung U-Bahnhof MC

Grobterminplan

lfd. Nr.	Tätigkeit	Dauer (Mo)	-12	-11	-10	-9	-8	-7	-6	-5	-4	-3	-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
0	Planung, Ausschreibung und Vergabe	11 Monate																						
0.1	Planung Lph 3-5	9 Mo																						
0.2	Erstellung Vergabeunterlagen (Lph 6), Versand	3 Mo																						
0.3	Eingang Angebot, Wertung	2 Mo																						
0.4	Vergabe Bauleistungen																							
1	Rohbau und Abbrucharbeiten	5 Monate																						
1.0	Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung	1 Mo																						
1.1	Unterbahnsteig	1 Mo																						
1.2	Bahnsteigebene	1 Mo																						
1.3	auf Decke	3 Mo																						
2	Einbau Aufzug	3 Monate																						
3	Ausbauarbeiten (TGA und Verkleidungen)	3 Monate																						

8 Fragen





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



23.09.2021

Fester Sitzplatz für Menschen mit Beeinträchtigungen an Haltestellen des ÖPNV

Die Landeshauptstadt München setzt sich bei seiner Tochtergesellschaft, den Stadtwerken München, dafür ein, dass an allen Haltestellen, an denen es Sitzplätze gibt, ein fester Sitzplatz für Menschen mit Beeinträchtigungen wie z. B. Mitbürger mit Mobilitätseinschränkungen vorgesehen und gekennzeichnet wird. Dieser Sitzplatz soll simultan wie die Sitzmöglichkeiten in Bussen und Bahnen mittels eines Symbols gekennzeichnet werden.



Quelle: BOStrab Anlage 3

Begründung

Gegenseitige Rücksichtnahme ist ein zentraler Punkt in unserer Gesellschaft. Gerade in Zeiten, in der besonders der ÖPNV eine immer wichtigere Rolle einnimmt und immer mehr Menschen erreicht, gerade diese mit Mobilitätseinschränkungen, ist es umso dringlicher Rücksicht zu nehmen. Eine Kennzeichnung eines Platzes für Personen mit Einschränkungen liefert hier einen wichtigen Beitrag, um unsere Gesellschaft für dieses Thema weiter zu sensibilisieren.

Jens Luther (Initiative)
Stadtrat

Fabian Ewald
Stadtrat

Alexandra Gaßmann
Stadträtin

Antrag

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



02.11.2022

Barrierefreien Ausbau von Tram- und Bushaltestellen zu 100 Prozent sicherstellen

Die Landeshauptstadt München (LHM) wird aufgefordert sicherzustellen, dass im Verkehrsbereich der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) der Ausbau von Tram- und Bushaltestellen zu 100 Prozent barrierefrei erfolgt. Dies bedeutet zwingend eine Bahnsteighöhe von durchgehend mindestens 250mm für Bus und Tram.

Begründung

Um Menschen mit Behinderung eine möglichst vollständige Teilhabe zu ermöglichen, muss auch der ÖPNV durchgehend barrierefrei ausgebaut sein. Dazu gehört es auch, Haltestellen mit genügend hohen Bahnsteigen zu bauen. Geplant sind unseres Wissens nach aber zumindest teilweise auch Bahnsteighöhen von weniger als 250 mm (bspw. nur 180mm), was nicht mehr barrierefrei wäre. Von solchen Planungen ist Abstand zu nehmen.

Leo Agerer (Initiative)

Stadtrat

Dr. Evelyne Menges

stv. Fraktionsvorsitzende

Hans-Peter Mehling

Stadtrat

Antrag

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



02.11.2022

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

Die Landeshauptstadt München (LHM) wird aufgefordert, digitale Anzeigetafeln und sonstige Fahrgastinformationen an Bus- und Trambahnhaltestellen um Braille-Displays und/oder Anforderungstaster für akustische Fahrgastinformationen zu ergänzen, um die Haltestellen barrierefreier zu machen. Gerne kann dies zunächst auch in einem Pilotprojekt ausprobiert werden, das mit einer örtlichen sozialen Einrichtung (bspw. der Pfennigparade) abgestimmt wird.

Begründung

Um Menschen mit Behinderung eine möglichst vollständige Teilhabe zu ermöglichen, muss auch der ÖPNV durchgehend barrierefrei ausgebaut sein. Dazu gehört es auch, Haltestellen mit genügend leicht zugänglichen Fahrgastinformationen auszustatten. Neben den bisherigen Mitteln sollten Braille-Displays und/oder Anforderungstaster ergänzt werden.

Leo Agerer (Initiative)
Stadtrat

Dr. Evelyne Menges
stv. Fraktionsvorsitzende

Hans-Peter Mehling
Stadtrat

SPD - F r a k t i o n
im Bezirksausschuss 7
- Sendling-Westpark -



09.02.2024

Barrierefreier Zugang zum U-Bahn Gebäude Partnachplatz

Antrag

Der Eingang in das U-Bahn Gebäude Partnachplatz wird so umgestaltet, dass auch Personen mit eingeschränkter Mobilität das Gebäude selbstständig betreten können.

Begründung

Um in das U-Bahn Gebäude zu gelangen müssen schwere manuelle Flügeltüren geöffnet werden. Es gibt keinerlei Möglichkeit, die Türen automatisch zu öffnen, auch ist kein zusätzlicher Bedarfseingang für Personen mit eingeschränkter Mobilität vorhanden. Die Türen gehen nach außen auf, es ist also immer eine freie Hand von Nöten um die Tür aufziehen zu können. Zwar gibt es niedrige Haltestangen für Rollstuhlfahrer*innen, diese sind jedoch keine Hilfe für Personen mit Rollatoren, Krücken, Gehhilfen oder mit Kinderwägen. Diese Menschen sind stets auf die Hilfe von Passanten oder einer Begleitung angewiesen, um das Gebäude betreten zu können.

gez. Charlotte Mosebach
Für die SPD-Fraktion im BA 7





München, den 01.03.2024

Barrierefreie Tramhaltestellen in der Romanstraße

Der BA9 möge beschließen

Die MVG wird gebeten darzulegen, welche Maßnahmen ergriffen werden, um die Tram-Haltestellen Hubertusallee und Renatastraße barrierefrei auszugestalten, wie auch einen Zeitraum für die Realisierung anzugeben.

Begründung / Hintergründe

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) enthält seit 2013 die Formulierung, dass „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“ sei. In einem SZ-Artikel vom 04.12.2022 wird das Ziel der MVG dargestellt alle 172 Tram-Haltestellen mit einem niveaugleichen Einstieg auszustatten, um fahrzeugseitige Einstiegshilfen nicht mehr nutzen zu müssen.

Die angefragten Haltestellen liegen mittig auf der Fahrbahn ohne niveaugleichen Einstieg zum haltenden Fahrzeug. Fahrgäste müssen erst auf die Fahrbahn treten, um dann in das Fahrzeug zu steigen. Das ist für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen selbst bei Niederflur-Fahrzeugen eine u.U. unüberwindbare Hürde. Fahrzeugseitige Einstiegshilfen sind zeitaufwendig und nur eine Behelfslösung.

Im Rahmen einer, vom BA schon vor längerem angeregten Neugestaltung der Romanstraße mit klarem Fokus auf den Umweltverbund, könnten auch bauliche Maßnahmen pro Fahrgäste und Barrierefreiheit umgesetzt werden.

Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes
Ramersdorf-Perlach



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

I.
Mobilitätsreferat

**Vorsitzender
Thomas Kauer**

Geschäftsstelle:
Friedenstraße 40, 81660 München
Telefon: (089) 233-614 -87 / -81
Telefax: (089) 233-61485
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 12.03.2024

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
3.1.9 / 07.03.2024

**Verbesserung der Barrierefreiheit an der U-Bahnstation Michaelibad durch Nachrüsten eines Aufzugs zwischen Bahnsteig und Oberfläche / Machbarkeitsstudie zur Installation eines Aufzugs an der U-Bahn Haltestelle Michaelibad
Anliegen aus dem Seniorenbeirat der LHM / dem Behindertenbeirat der LHM**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 16 Ramersdorf-Perlach hat in seiner Sitzung am 07.03.2024 nach Vorberatung im zuständigen Unterausschuss Mobilität folgenden Beschluss einstimmig gefasst:

Das Anliegen wird zur Prüfung an das Mobilitätsreferat weitergeleitet.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Thomas Kauer
Vorsitzender des BA 16
– Ramersdorf-Perlach –

II. RIS



CSU Fraktion im Bezirksausschuss 9 Neuhausen-Nymphenburg

Initiative: Nima Lirawi - Wolfgang Schwirz

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

Der Bezirksausschuss Neuhausen-Nymphenburg möge beschließen:

- 1) Die Landeshauptstadt München und die Stadtwerke München (SWM) werden aufgefordert, die U-Bahnhöfe im 9. Stadtbezirk behindertengerecht optimal herzurichten bzw. auszubauen, damit es für mobilitätseingeschränkte Personen keine Einschränkungen bei der Nutzung der U-Bahn an den jeweiligen Stationen gibt.
- 2) Speziell die U-Bahn-Station Rotkreuzplatz als zentraler Umsteigebahnhof im Viertel muss dabei ins Auge genommen werden. So ist der Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen vom Rotkreuzplatz aus nicht optimal. Hier muss im Rahmen einer Analyse aus Sicht der betroffenen Menschen ein Konzept zur uneingeschränkten Nutzung entwickelt und dann verwirklicht werden,
- 3) Der Aufzug an der Volkartstraße wird auf den technisch neuesten Stand gebracht, um Ausfallzeiten auf ein Minimum zu reduzieren.
- 4) Im Bereich Rotkreuzplatz wird ein Aufzug bis zum Bahnsteig errichtet, um Mobilitätseingeschränkten die Möglichkeit zu bieten, auch von dort den U-Bahnsteig zu erreichen.

Begründung:

Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) stellt sich selbst den Anspruch, auch für Menschen mit körperlichem Handicap und andere betroffene Bevölkerungsgruppen eine "Top U-Bahn" anzubieten. Hierzu werden auf der Website verschiedene Beispiele genannt, wie dieses schon heute geschieht. Wir begrüßen dieses Engagement und sehen zugleich Möglichkeiten, dieses in unserem Viertel weiter voranzutreiben.

Der ÖPNV leidet darunter, dass seine Attraktivität allgemein und speziell für mobilitätseingeschränkte Personen sinkt, wenn durch einen defekten Aufzug oder eine defekte Rolltreppe die Nutzung von U-Bahnen und Aufzügen unmöglich wird bzw. sich der



Initiative: Nima Lirawi - Wolfgang Schwirz

Fahrtweg und die Dauer durch das dann nötige Umsteigen oder Ausweichen erheblich erhöht. Dadurch steigt gleichzeitig für eben diese Gruppe wieder die Attraktivität des Individualverkehrs. Ein Umstieg auf das Fahrrad kommt in Teilen dieser Gruppe aus unterschiedlichen Gründen nicht in Frage.

Der Bezirksausschuss fordert daher die Landeshauptstadt München und die SWM sowie die MVG auf, dieses Thema zu forcieren, um den ÖPNV im 9. Stadtbezirk und darüber hinaus in ganz München auch in Zukunft attraktiv zu gestalten. Der 9. Stadtbezirk könnte dabei als Modellviertel für alle weiteren Stadtviertel dienen.

München, den 28.08.2021

Für die CSU-Fraktion

Gudrun Piesczek

Quellen und weiterführende Links:

<https://www.mvg.de/ueber/engagement/barrierefreiheit.html>

<https://www.mvv-muenchen.de/mobilitaetsangebote/barrierefreies-fahren/index.html>

<https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-02/barrierefreiheit-behinderung-deutsche-bahn>

<https://barrierefreiebahn.de/>

<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/behinderte-im-oeffentlichen-nahverkehr-der-naechste-halt-ist-unerreichbar-1.749664>

<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/huerden-fuer-behinderte-endstation-aufzug-1.2500926>

Antrag: Umsetzung der Machbarkeitsstudie: Aufzug U-Bahn Michaelibad

Der Stadtrat soll die Umsetzung der in der MVG-Machbarkeitsstudie zum barrierefreien Zugang zum U-Bahnhof Michaelibad dargestellten Variante durch einen Aufzug finanzieren und in Auftrag geben. Wir bitten um die zeitnahe Freigabe der Gelder auch vor dem Hintergrund, dass ein zeitnaher Bau günstiger ist als ein Bau in einigen Jahren.

Begründung

Die Bezirksausschüsse 14 und 16 drängen schon seit vielen Jahren auf die Einrichtung eines barrierefreien Zugangs zur U-Bahn-Station Michaelibad. Zwar gibt es beim südöstlichen Zugang ein Rampenbauwerk, welches jedoch viel zu steil ist, dadurch nicht den DIN-Anforderungen entspricht, und laut Machbarkeitsstudie auch nicht in einen barrierefreien Zugang umbaubar ist. Zudem endet es vor einer für Personen mit Bewegungseinschränkungen nur sehr schwer zu öffnenden Schwungtüre. Somit ist diese U-Bahnstation nicht barrierefrei zugänglich.

Die Machbarkeitsstudie der MVG hat nun eine bevorzugte Variante für die Erschließung des Bahnhofs über einen Aufzug identifiziert. Nach Wissen unserer Bezirksausschüsse müssen für eine Umsetzung des Ergebnisses dieser Machbarkeitsstudie (wie sie auch vom Mobilitätsreferat befürwortet wird) aber noch eine Finanzierungs- und Umsetzungsentscheidung durch den Stadtrat erfolgen, um die wir in diesem Antrag ersuchen.

Der Lift wird aus folgenden Gründen dringend gebraucht:

1. Rollstuhlnutzer*innen und viele andere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen können derzeit diese U-Bahnstation nicht nutzen. In der Umgebung leben jedoch viele Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, zum Beispiel in den barrierearmen Wohnungen der *Münchner Wohnen*. Durch einen Lift wäre für sie auch diese U-Bahnstation zugänglich. Auch für Senior*innen sowie Eltern mit Kinderwagen ist ein Lift eine Erleichterung.
2. Die U-Bahn-Station Michaelibad erschließt den Zugang zum Michaelibad für Menschen aus ganz München und dem Umland. Menschen mit Mobilitätseinschränkung können derzeit das Bad nicht öffentlich mit der U-Bahn anfahren. Das Michaelibad hält jedoch mehrere inklusive Angebote wie einen Lift ins Schwimmbecken bereit, daher wird es gerne von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen genutzt.

Gerade in einer Zeit, in der sich viele Menschen keine Reisen leisten können, sind die städtischen Bäder wichtig für die Naherholung und sollten für alle Münchner*innen barrierefrei und auch ohne Auto erreichbar sein.



BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN · Rablstraße 26 · 81669 München

An

Geschäftsstelle des BA 16
Friedenstr. 40
81660 München

**GRÜNE Fraktion im Bezirksausschuss 16
Ramersdorf-Perlach**

Bärbel Girardin und Werner Nüßle
Sprecherin und Sprecher der Fraktion

Enrico Büttner, Frieder Büttner, Paul Höcherl,
Beatrix Katzinger, Ursula Krusche, Ursula Meier-
Credner, Christiane Metz, Angelika Ocelak, Vaniessa
Rashid, Sepp Sebald, Daniel Stuhlmann, Gunda Wolf-
Tinapp

Fraktionsmitglieder

Baerbel.Girardin@gruene-ba16.de
Werner.Nuessle@gruene-ba16.de
E-Mail

20.06.2024

Umsetzung der Machbarkeitsstudie - Aufzug U-Bahn Michaelibad

Antrag:

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

Begründung:

Die Bezirksausschüsse 14 und 16 drängen schon seit vielen Jahren auf die Einrichtung eines barrierefreien Zugangs zur U-Bahn-Station Michaelibad. Zwar gibt es beim südöstlichen Zugang ein Rampenbauwerk. Dieses entspricht aber aufgrund seiner Steilheit nicht den DIN-Anforderungen und ist laut Machbarkeitsstudie auch nicht barrierefrei umbaubar. Zudem endet es vor einer für Personen mit Bewegungseinschränkungen nur sehr schwer zu öffnenden Schwungtüre. Somit ist diese U-Bahnstation nicht barrierefrei zugänglich.

Die Machbarkeitsstudie der MVG hat nun eine bevorzugte Variante für die Erschließung des Bahnhofs über einen Aufzug identifiziert. Für eine Umsetzung des Ergebnisses dieser Machbarkeitsstudie (wie sie auch vom Mobilitätsreferat befürwortet wird) muss aber noch eine Finanzierungs- und Umsetzungsentscheidung durch den Stadtrat erfolgen, um die wir in diesem Antrag ersuchen.

Der Lift wird aus folgenden Gründen dringend gebraucht:

1. Rollstuhlnutzer*innen und viele andere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen können derzeit diese U-Bahnstation nicht nutzen. In der Umgebung leben jedoch viele Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, zum Beispiel in den barrierearmen Wohnungen der Münchner Wohnen. Durch einen Lift wäre für sie auch diese U-Bahnstation zugänglich. Auch für Senior*innen sowie Eltern mit Kinderwägen wäre der Lift eine Erleichterung.
2. Die U-Bahn-Station Michaelibad erschließt den Zugang zum Michaelibad für Menschen aus ganz München und dem Umland. Menschen mit Mobilitätseinschränkung können derzeit das Bad nicht öffentlich mit der U-Bahn anfahren. Das Michaelibad hält mehrere inklusive Angebote wie einen Lift ins Schwimmbecken bereit, daher wird es gerne von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen genutzt.

Gerade in einer Zeit, in der sich viele Menschen keine Reisen leisten können, sind die städtischen Bäder wichtig für die Naherholung und sollten für alle Münchner*innen barrierefrei und ohne Auto erreichbar sein.

Fraktionssprecher*innen

Bärbel Girardin und Werner Nüßle

Initiative

Bärbel Girardin
Werner Nüßle



BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN · Rablstraße 26 · 81669 München

An

Geschäftsstelle des BA 16
Friedenstr. 40
81660 München

**GRÜNE Fraktion im Bezirksausschuss 16
Ramersdorf-Perlach**

Bärbel Girardin und Werner Nüßle
Sprecherin und Sprecher der Fraktion

Enrico Büttner, Frieder Büttner, Paul Höcherl,
Beatrix Katzinger, Ursula Krusche, Ursula Meier-
Credner, Christiane Metz, Angelika Ocelak, Vanissa
Rashid, Sepp Sebald, Daniel Stuhlmann, Gunda Wolf-
Tinapp

Fraktionsmitglieder

Baerbel.Girardin@gruene-ba16.de
Werner.Nuessle@gruene-ba16.de
E-Mail

20.06.2024

Bahnhof Neuperlach Süd barrierefrei gestalten

Antrag:

Der BA 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 aus der Stadtsanierung zurückzugreifen.

Begründung:

Neuperlach Süd ist leider nur bedingt barrierefreundlich gestaltet. Menschen mit Rollstuhl und Rollatoren sind bei Ankunft mit der U5 in Neuperlach Süd (aus Richtung Innenstadt kommend) auf fremde Hilfe angewiesen, wenn der Lift ausfällt oder der Rollstuhl für den Lift zu groß ist. Sie können selbstständig den Bahnsteig nicht verlassen. Hier fehlt eine Rampe. Menschen mit Ortskenntnis fahren nicht nach Neuperlach Süd, sondern steigen bereits an der Therese-Giehse-Allee aus, da der Bahnsteig in Neuperlach Süd zweigleisig ist und sie nicht auf das andere Gleis wechseln können.

Genauso benötigen die sehbehinderten Menschen hier noch die Unterstützung der Stadt. Es wird nicht im Zwischengeschoss in Blindenschrift angezeigt, wo und welcher Bus am Busbahnhof abfährt und ankommt. Am Bahnsteig Richtung Innenstadt ist ein Hinweis auf den Busbahnhof an sich, der aber leider zu weit oben angebracht wurde.

Fraktionssprecher*innen

Initiative

Bärbel Girardin und Werner Nüßle

Angelika Ocelak

Bündnis 90/Die Grünen Fraktion im BA des 16. Stadtbezirks Ramersdorf-Perlach, Postanschrift: LH München, Direktorium HAII, Bürgerangelegenheiten, Geschäftsstelle Ost für den BA 16, Friedenstr. 40, 81660 München

Telefon: 0 233- [REDACTED]

Telefax: 0 233- [REDACTED]

**Referat für Arbeit und
Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement

Mobilitätsreferat
25. Sep. 2024

Poststelle

R	EA
L	
Vz	28. Sep. 2024
Stell	

Mitzeichnung der Beschlussvorlage

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – Fortschrittsbericht Umsetzung Barrierefreiheit

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 14175

An das Mobilitätsreferat,

Gegen o.g. Beschlussvorlage bestehen grundsätzlich keine Einwände.

Im Beschluss fehlen jedoch unseres Erachtens noch 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 noch zu ergänzen.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme der Stadtkämmerei verwiesen.



Clemens Baumgärtner

Datum: 18.09.2024

Landeshauptstadt
München
Stadtkämmerei

Tel.: [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]

Investitionsplanung
und -controlling
SKA 2.21**V14175 Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – Fortschrittsbericht
Umsetzung Barrierefreiheit****Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14175****Beschlussvorlage für den Mobilitätsausschuss am 13.11.2024 (SB)**

Öffentliche Sitzung

I. An das Mobilitätsreferat

Die Stadtkämmerei nimmt die o. g. Beschlussvorlage zur Kenntnis.

Grundsätzlich beinhaltet der Beschluss nur die Erläuterung des Nahverkehrsplans, sowie das Vorgehen zu seiner weiteren Fortschreibung, jedoch impliziert er finanzielle Folgewirkungen.

Die Ausführungen zu den angedachten und z. T. schon in Planung befindlichen Maßnahmen zur Umsetzung der Barrierefreiheit werden daher zur Kenntnis genommen. Wie in der Beschlussvorlage bereits selbst mehrfach erwähnt wird, stehen bis dato weder die Kosten noch deren Finanzierung fest. Allerdings soll eine Aufnahme in das ÖPNV-Bauprogramm erfolgen, was eine Ausweitung der Investitionsausgaben erwarten lässt.

Angesichts der angespannten Haushalts- und Finanzlage, sowie der weiteren Notwendigkeit zur investiven Konsolidierung, besteht auch im ÖPNV-Bauprogramm kein Spielraum für zusätzliche Finanzmittel. Ggfs. ist eine Priorisierung der Projekte vorzunehmen.

Die Stadtkämmerei bittet darum, die Stellungnahme in die Beschlussvorlage einzuarbeiten oder als Anlage beizufügen.

Gezeichnet

[REDACTED]

[REDACTED] am 18.09.2024

Datum: 18.09.2024

Telefon: 0 233 [REDACTED]

Telefax: 0 233-989 [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Baureferat

Tiefbau

Unterstützung Bauprojekte

BAU-TZ3

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – Fortschrittsbericht Umsetzung Barrierefreiheit

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14175

- Stellungnahme -

An das Mobilitätsreferat

Das Baureferat zeichnet die o. g. Beschlussvorlage vorbehaltlich der Berücksichtigung der in der Anlage gekennzeichneten Änderungen mit.

Hinweise:

Auf eine prozentuale Darstellung des Vollzugs zur Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen wurde in Abstimmung mit MVG und MOR bewusst verzichtet. Durch den jährlichen Zuwachs an neuen Bushaltestellen im Liniennetz verschiebt sich die Basis der Berechnung stetig, sodass diese prozentuale Darstellung einen falschen Eindruck vermitteln würde.

Zu Ziffer 3.2.3 Machbarkeitsstudie - Ergebnisse Michaelibad, Seiten 9 und 10

Das durch die Vorzugsvariante Variante 4 betroffene Flurstück Nr. 1332/3 ist eine öffentliche Grünfläche im Zugangsbereich des Ostparks. Mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.01.2022 zum Sanierungsgebiet Neuperlach Nord (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03969) wurde das Baureferat mit Maßnahmen zur Aufwertung des Ostparks auf der Grundlage des Integrierten Stadtteilentwicklungskonzeptes und mit Mitteln des Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramms beauftragt.

Maßnahmen zur Aufwertung der Zugangsbereiche sind Teil der planerischen Untersuchungen. Wenn der Bau des Aufzuges weiterverfolgt wird, muss die Planung mit dem Baureferat abgestimmt werden; weiter müssen Regelungen zum Verbleib der für den Aufzug und die Nebenanlagen notwendigen Flächen getroffen werden.

Zu 3.3.1 Festlegung des neuen barrierefreien Ausbaustandards Tram, Seite 10

~~„... Bei Inselbahnsteigen schließen die Haltestellen seitlich an Fußgängerfurten an, die als Teil der Straße im Zuständigkeitsbereich der LHM als Straßenbaulastträger liegen. Gleiches gilt für Fahrbahnrandhaltestellen, die ebenfalls in den öffentlichen Straßenraum eingebunden sind.“~~

Die Zuständigkeit für Planung, Bau und Unterhalt der seitlich anschließenden Fußgängerfurt im Gleisbereich befindet sich noch in Klärung. Deshalb sind der vorletzte Halbsatz und der letzte Satz im 1. Absatz zu streichen (in rot und gelb hinterlegt, siehe Anhang).

Zu 3.3.2 Bushaltestellen, Seite 15

Seit der Einführung der "Preissteigerungsreserve" gibt es bis auf Weiteres keinen Indexsammelbeschluss mehr.

Daher ist unter Punkt "3.3.2 Bushaltestellen" auf Seite 15 des Vortrages des Referenten der letzte Satz im 2. Absatz „~~Das Baureferat ... anzupassen.~~“ zu streichen (in rot und gelb hinterlegt, siehe Anhang).

Nachrichtlich weist die Münchner Stadtentwässerung (MSE) vorsorglich auf Folgendes hin:

Eine Prüfung eventuell zu beachtender Auflagen (z. B. Abstand der nachgerüsteten Aufzugschächte zu Kanalbauwerken, Entwässerung von Anlagen und Fahrtreppen) kann erst bei Vorliegen einer detaillierteren Planung erfolgen und wird daher zu gegebener Zeit in den entsprechenden Verfahren erfolgen.

Ggf. notwendige Anpassungsmaßnahmen bei

- kanaltechnischen Einstiegs- u. Sonderbauwerken (u. a. Entlüftungen),
- Straßenentwässerungseinrichtungen

sind durch den Planungsträger zu finanzieren und im Vorfeld der Baumaßnahme mit der Münchner Stadtentwässerung, MSE-311KO, abzustimmen. Der Bauherr hat vor Planungsbeginn die genaue Position sowie Höhenlage der Kanäle und Kanalbauwerke einzuholen und in die Planung in Abstimmung mit der MSE einzuarbeiten.

gez.

Florian Schnabel
Stadtdirektor

Anlage
Beschlussentwurf mit Änderungen BAU



Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München - Burgstr. 4 - 80331 München

Facharbeitskreis Mobilität

Vorsitzender:

Bernhard Claus
c/o Bayerischer Blinden- und
Sehbehindertenbund e.V. (BBSB)
Arnulfstr. 22, 80335 München
Tel.: 089 / 559 88 114
E-Mail: bernhard.claus@bbsb.org

Geschäftsstelle:

Burgstraße 4, 80331 München
Telefon 089 / 233 – 210 75
Telefax 089 / 233 – 212 66
behindertenbeirat.soz@muenchen.de

Datum 11.09.2024

An das
Mobilitätsreferat

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – Fortschrittsbericht Umsetzung Barrierefreiheit Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14175

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat nimmt, in **Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten, Herrn Oswald Utz**, zu der Beschlussvorlage (BV) wie folgt Stellung **und bittet dringend um Änderung des Antrags**.

Vorbemerkung

Bereits im Vorfeld wurde moniert, dass ein nicht unerheblicher Teil der Ausführungen keine Auskunft über Fortschritte gibt, sondern nur Wiederholungen aus dem Beschluss der Vollversammlung (VV) vom 02.02.2022 enthält. Wir halten es im Sinne der Effizienz (die Verwaltung klagt ständig über Überlastung, da Stellen nicht besetzt sind) und der Nachvollziehbarkeit (Stadträt*innen sollten nicht mit unnützen Ausführungen überfrachtet werden) für erforderlich, BV so zu formulieren, dass sie informieren und konkrete, aktuelle Fakten berichten.

Zu den Ergebnissen der vergangenen Jahre

Die Ergebnisse der vergangenen zwei Jahre sind mager ausgefallen. Der Behindertenbeirat bedauert, dass u. a. folgende Themen in der Beschlussvorlage nicht konkret behandelt werden.

Anschlussicherung

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.

Planungen der Busbahnhöfe Ostbahnhof und Neuperlach

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.

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

Des Weiteren beziehen wir uns auf einen Auszug aus dem Beschluss der VV vom 02.02.2022

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – Ergebnisse des Bausteins Barrierefreiheit

Zeitnah soll insbesondere bearbeitet werden:

*b) Die SWM/MVG werden gebeten, die jeweiligen Machbarkeitsstudien für die Bahnhöfe Obersendling, Karl-Preis-Platz, Michaelibad und Therese-Giehse-Allee zu den Aufzugsanlagen sowie den entsprechenden Einbau der Aufzugsanlagen zu erstellen. **Dabei sollen die Bahnhöfe Karl-Preis-Platz, Michaelibad und Therese-Giehse-Allee 2022 prioritär bearbeitet werden.***

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

Zu den Ausführungen

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 Zustieg dementsprechend als teilweise erfüllt.

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. Dies wird seit Jahren vom Behindertenbeirat entsprechend kommuniziert.

3.2.3 Machbarkeitsstudie - Ergebnisse Michaelibad

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.

Zu 3.2.4 Aufzüge- und Rolltreppenverfügbarkeit in Auskunftsmédien

Seitens der MVG/SWM 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 MVG/SWM 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. 3.4.).

3.3 Sachstand Tram und Bus

Hierzu ist zu bemerken, dass **die Hublifte der Tram überwiegend defekt** sind. Bis zu den Bahnsteigerhöhungen ist eine Übergangslösung gefragt.

3.3.1 Ausbaustandard Tram und Bus mit differenzierter Bordsteinhöhe

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 im Fahrzeug durch automatisch erzeugte Ansagen hinweisen.

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

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

*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 **barrierearmen** Zugriff auf unser 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.

Den Antrag des Referenten bitten wir wie folgt zu ändern.

Zu 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 stellt dabei sicher, dass auf die unterschiedlichen Bordsteinhöhen an barrierefrei ausgebauten Haltestellen in geeigneter Weise, mindestens durch elektronisch erzeugte Ansagen im Fahrzeug, hingewiesen wird.

Änderung:durch elektronisch erzeugte Ansagen im Fahrzeug sowie in allen Plänen hingewiesen wird.

Ergänzung

4. Das Projekt U-Bahn Haltestelle Michaelibad wurde im NVP als besonders dringlich erachtet. In die Machbarkeitsstudie wurden bereits 110.000.00 Euro investiert.

Das Mobilitätsreferat wird deshalb in Zusammenarbeit mit den SWM/MVG beauftragt, auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie einen Kostenplan für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Michaelibad bis zum Februar 2025 vorzulegen.

Wir bitten nochmals, den Änderungen zuzustimmen.

Besten Dank und
freundliche Grüße

Bernhard Claus
Vorsitzender

Datum: 11.09.2024

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]**Direktorium**Gleichstellungsstelle für Frauen
D-GSt**Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – Fortschrittsbericht Umsetzung
Barrierefreiheit****Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14175****Stellungnahme der Gleichstellungsstelle für Frauen**

Die Gleichstellungsstelle für Frauen zeichnet die Sitzungsvorlage mit und begrüßt die bisherigen Umsetzungserfolge. Leider ist in der Sitzungsvorlage die Berücksichtigung geschlechterbezogener Bedürfnisse und Bedarfe im Rahmen der Barrierefreiheitslösungen nicht erkennbar. Dies ist aus Sicht der Gleichstellungsstelle für Frauen aber dringend geboten.

Hierzu möchten wir auf die Untersuchungsergebnisse des Inklusionsbarometers 2022 hinweisen, zu denen die Publizistin Katja Diehl einen Gastbeitrag formuliert hat, in dem sie u.a. festhält: „Weibliche Mobilität, aber noch mehr die von Gruppen, die mehrfach marginalisiert in Deutschland leben, wird immer noch als „das andere“ definiert,... Nahezu alle abgefragten Möglichkeiten der Teilhabe an Mobilität werden von Frauen mit Beeinträchtigung am seltensten genutzt... Das Inklusionsbarometer Mobilität 2022 zeigt, dass sich Frauen im ÖPNV und generell nachts auf den Straßen unsicherer als Männer fühlen, besonders Frauen mit Beeinträchtigung.“

(Quelle: <https://www.aktionmensch.de/inklusion/mobilitaet/inklusionsbarometer-mobilitaet/katja-diehl-zu-gleichberechtigter-mobilitaet>)

Die Berücksichtigung von Bedürfnissen und Bedarfen von Mädchen* und Frauen* mit unterschiedlichsten Ausprägungen von Behinderung oder Einschränkung umfasst beispielsweise folgende Bereiche im ÖPNV: Wegehäufigkeiten und die Möglichkeit der Bildung von Wegeketten, auch, wenn Angebote, wie Aufzüge, ausfallen; einfache, verständliche und kostengünstige, durchgängige Informations-, Orientierungs- und Tarifangebote; umfassender Schutz vor Gewalt und sexueller Gewalt auf Anlagen und deren Umfeld sowie in Fahrzeugen; leichte Zugänglichkeit der Fahrzeuge, der baulichen Anlagen und des Umfelds, Gepäckmitnahme- und Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, angemessene Verkehrsangebote auch in Schwachlastzeiten und attraktive Reisegeschwindigkeiten; ein angemessenes Notfallmeldesystem und Notfallmanagement, wie schnelle und respektvolle personale Hilfe vor Ort, z.B. bei Beförderungsproblemen.

Die Stadtratskommission zur Gleichstellung von Frauen hat ihre 185. Empfehlung zu frauenspezifischen Bedarfen im ÖPNV formuliert, mit dem Titel „**Verankerung von Geschlechtergleichstellung sowie weiblicher Bedarfe und Perspektiven in der Mobilitätsstrategie und Entwicklung entsprechender Umsetzungseffizienz**“. MVG, SWM und Mobilitätsreferat haben diese positiv aufgenommen und lösungsorientierte Vorschläge gemacht, wie der Empfehlung entsprochen werden wird. Die Gleichstellungsstelle für Frauen empfiehlt, hier zur Umsetzung von Barrierefreiheit eine Verzahnung herzustellen.

Seitens der Frauen mit Behinderung wurde im Rahmen der Erstellung dieser Empfehlung dringlich rückgemeldet, dass insbesondere in Baustellen des ÖPNV in Bezug auf Orientierung und „Gefangensein vor Ort“ ohne Möglichkeit des Fortkommens sehr häufig sehr prekäre, gefährliche oder bedrohliche Situationen für die Zielgruppe entstehen, zumal sie in der Regel in solchen Situationen gänzlich ohne Personalunterstützung auskommen muss. Die

Gestaltung der Baustellen ist also vertieft unter dem Fokus der Mädchen* und Frauen* mit Behinderung zu betrachten, damit ihre Mobilitätsstruktur gerade in Transformationsprozessen zur Mobilitätswende nicht zusammenbricht. Dies gilt ebenso für ortsunkundige Menschen. Auch hier sind Frauen schneller in gefährdeten Situationen.

Nach Geschlecht differenzierte und zielgruppenbezogene Sonderauswertungen zu Nutzungsbedingungen und -interessen entsprechend weiblicher Lebenswirklichkeit sind bei einer passgenauen Entwicklung immanent.

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans ist aus Sicht der Gleichstellungsstelle für Frauen zur Generierung gleichstellungsorientierter und antidiskriminierender Gleichstellungs- und Teilhabelösungen wesentlich, die Beteiligung der Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände geschlechterdifferenziert und -gleichstellungsorientiert zu gewährleisten. Die Gleichstellungsstelle für Frauen regt daher an, neben dem Facharbeitskreis Mobilität auch den Facharbeitskreis Frauen des Behindertenbeirats zu beteiligen und ebenfalls dezidiert Expertinnen des Seniorenbeirats der LHM einzubinden.

Im Sinne des Gender Mainstreamings ist es im Weiteren zielführend, Genderkompetenz in allen Gremien und auf allen Arbeitsebenen sicherzustellen, z.B. in den Arbeitsgruppen zum Fortschritt der Umsetzung von Barrierefreiheit. In allen Berichterstattungen sollte der Aspekt der geschlechterbezogenen Wirkungen und Auswirkungen ebenfalls dokumentiert sein.

Abschließend weist die Gleichstellungsstelle für Frauen auf folgende 3 Aspekte im Fortschrittsbericht hin:

Wichtig zur Beurteilung von technisch und wirtschaftlich möglichen Umsetzungs-Belangen ist die Darstellung der diesbezüglichen Kriterien, hier sollten auch Gleichstellungskriterien, z.B. im Bereich des Gender Budgeting, formuliert sein.

Neben Türöffnungstastern sollten auch alle Notfallmelde-Möglichkeiten für alle erreichbar sein, sowohl in den Fahrzeugen als auch auf den Anlagen.

Die MVG hat den Wunschhalt von Bussen ab 21.00 h wieder eingeführt. Hierzu ist im Bericht für Menschen mit Behinderung keine Ausführung gemacht. Eine Darstellung zur Umsetzung dieses Services um Thema Barrierefreiheit ist aus Sicht der Gleichstellungsstelle für Frauen sinnvoll.

Die Gleichstellungsstelle für Frauen bittet um Beifügung dieser Stellungnahme als Anlage an die Sitzungsvorlage.

Mit freundlichen Grüßen


Gleichstellungsstelle für Frauen



Seniorenbeirat der Landeshauptstadt München

Burgstr. 4 - 80331 München

seniorenbeirat.soz@muenchen.de

Tel. 089/233-21166

Fax. 089/233-25428

Mitzeichnung und Stellungnahme Seniorenbeirat

An
Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
MOR-GL 2
[REDACTED]

**Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – Fortschrittsbericht
Umsetzung Barrierefreiheit,
Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 14175**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Seniorenbeirat der LH München zeichnet mit dieser Stellungnahme o.g. Beschlussvorlage zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München mit.

Stellungnahme des Seniorenbeirats (SB) der LH München

Der SB erkennt die Fortschritte bei der Umsetzung der Barrierefreiheit durchaus an. Hinweisen möchte der SB auf folgende Punkte:

1. Ein- und Ausstieg – Berücksichtigung Rollatoren

Immer mehr Personen, insbesondere Senioren und Seniorinnen, benutzen Rollatoren, deren Anforderungen nicht unbedingt identisch sind mit denen der Rollstühle. Auch Nutzer*innen von Rollatoren müssen problemlos in Tram und Bus ein- und aussteigen können. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass Rollatoren die Hublifte nicht nutzen dürfen, muss künftig gewährleistet sein, dass auch für Rollatoren auf Anforderung Klapp- oder Anlegerampen – wie von der MVG bestätigt - ausgelegt werden. Betreffend Multifunktionsbereiche in neuen Fahrzeugtypen muss es auch Hinweise auf Rollatoren geben. Der SB fordert daher, dass neben den Piktogrammen Rollstuhl und Kinderwagen das Piktogramm Rollator angebracht wird.

2. Haltestangen

Die baldige vollständige Ausrüstung aller Busse mit gelben Haltestangen zur besseren Wahrnehmbarkeit für Personen mit Seheinschränkungen ist zu begrüßen. Allerdings dürfen gelbe Haltestangen nicht nur in Bussen Standard sein, dies muss

unbedingt auch in U-Bahnen umgesetzt werden.

3. Bahnsteighöhe: Tram/Bus – Kombibord

Der SB fordert weiterhin eine grundsätzliche Bahnsteighöhe von 25 cm, kann die an einigen Haltestellen erforderlichen 21 cm und den Einsatz des Kombibords aber nachvollziehen.

4. Elektronische Auskunftssysteme – Anzeige der Verfügbarkeit von Aufzügen und Rolltreppen

Dies muss dringend und umfassend umgesetzt werden. Informationen über die Nutzbarkeit von Liften und Rolltreppen und das Anzeigen von Alternativrouten sind für behinderte und mobilitätseingeschränkte Personen unerlässlich. Ergänzend bedarf es einer Optimierung der Anzeigen am Bahnsteig und der Durchsagen in den Fahrzeugen.

5. Sachstandsbericht - Turnus

Der Argumentation für eine Erstellung des Sachstandsberichtes im 5-Jahresturnus kann gefolgt werden.

Generell weist der SB darauf hin, dass es keine teilweise, sondern nur eine vollständige Barrierefreiheit gibt, die es möglichst zügig zu gewährleisten gilt.

18.09.2024

Dr. Reinhard Bauer

Vorsitzender