



An die
CSU Stadtratsfraktion
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Datum
07.12.2021

Barrierefreiheit an Münchner U-Bahnstationen

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO

Anfrage Nr. 20-26 / F 00016 von Herrn StR Fabian Ewald, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Jens Luther vom 03.06.2020, eingegangen am 03.06.2020

Az. D-HA II/V1 8512.4-3-0050

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst möchten wir uns für die sehr lange Bearbeitungszeit entschuldigen und uns für die Gewährung der Fristverlängerungen bedanken. Es bestand ein umfangreicher Abstimmungsbedarf zwischen den verschiedensten Beteiligten, der erst jetzt abgeschlossen werden konnte.

In Ihrer Anfrage vom 03.06.2020 führten Sie als Begründung aus:

„Ein Großteil der Münchner U-Bahnhöfe stammt aus den 1970er, 1980er und 1990er Jahren und ist nach den damals geltenden Standards barrierefrei erschlossen.“

Auch nach dem Aufzugnachschrüstungsprogramm verfügen vier U-Bahnhöfe (Michaelibad, Karl-Preis-Platz, Therese-Giese-Allee und Obersendling) bis heute über keine Aufzuganlagen von der Erdoberfläche bis zur Bahnsteigebene. An diesen Stationen sind teilweise lange, im Winter oftmals schneebedeckte Rampen ohne Überdachung, schwergängige Eingangstüren und große Umwege in Kauf zu nehmen. Die Nachrüstung der Aufzuganlagen scheitert nach der wiederholt vertretenen Auffassung des Baureferats auch daran, dass diese Erschließungsanlagen weiterhin Bestandsschutz genießen, womit eine Bundes- bzw. Landesförderung ausgeschlossen sei.

Auch verfügt ein erheblicher Anteil der Münchner U-Bahnhöfe über kein taktiles Leitsystem,

das den aktuell gültigen Normen gerecht wird. Den heutigen Anforderungen an eine barrierefreie Mobilität und dem auch in der UN-Behindertenrechtskonvention formulierten Ziel eines gleichberechtigten Zugangs von Menschen mit Behinderung zu Transportmitteln ist daher nicht vollständig Genüge getan. Hierfür Konzepte zu erarbeiten muss trotz der sich verschärfenden städtischen Finanzlage als Folge der Corona-Pandemie Ziel der Landeshauptstadt München bleiben.“

Mit Beschlussfassung „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München“ am 19.02.2020 (RIS-Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15439) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung (heute Mobilitätsreferat) beauftragt, einen Zielfahrplan zur Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu erarbeiten und dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen. Diesem Auftrag geht das Mobilitätsreferat nach. Die erarbeitete Beschlussvorlage befindet sich derzeit in Abstimmung und soll bis Ende diesen Jahres dem Stadtrat vorgelegt werden. Darin enthalten sind die grundsätzlichen Ziele und gesetzlichen Vorgaben für den barrierefreien Ausbau im ÖPNV, unterteilt nach Verkehrsmittel (U-Bahn, Tram und Bus). In der kommenden Beschlussvorlage wird je Verkehrsmittel festgehalten, mit welchen Finanzvolumen, Zeitrahmen und weiteren Aspekten (bauliche Zwänge, Ressourcenausstattung etc.) im weiteren Ausbau der Barrierefreiheit zu rechnen ist. Sie stellt somit ein Gesamtkonzept bzw. Umsetzungsfahrplan zur Barrierefreiheit im ÖPNV dar.

Zu den im Einzelnen gestellten Fragen hat uns die SWM/MVG folgende Informationen weitergeleitet:

Frage 1:

An welchen der vier U-Bahnhöfe, die bislang über keine Aufzugesanlage zwischen Bahnsteig und Oberfläche verfügen, ist eine Nachrüstung baulich machbar? An welchen konkreten Punkten scheitert dies gegebenenfalls und welchen finanziellen Aufwand würde eine Nachrüstung jeweils für die einzelnen Stationen bedeuten?

Antwort der SWM/MVG:

„Festzustellen ist, dass alle Verkehrsanlagen der SWM/MVG durch die ROB (Regierung von Oberbayern) als Planfeststellungsbehörde nach dem PBefG (Personenbeförderungsgesetz) planfestgestellt sind und damit in allen Belangen den Anforderungen an Sicherheit und Ordnung entsprechen.

Ebenso entsprechen die U-Bahnhöfe Michaelibad, Therese-Giehse-Allee, Karl-Preis-Platz und Obersendling zum Zeitpunkt ihrer Errichtung vollumfänglich den damals gültigen Anforderungen an die barrierefreie Erschließung.

Die Bahnhöfe Michaelibad, Therese-Giehse-Allee, Karl-Preis-Platz und Obersendling verfügen aktuell, wie von Ihnen richtig angemerkt, über keine Aufzugsanlage zwischen der Oberfläche und dem Bahnsteiggeschoss. Im Folgenden wird vorbehaltlich tiefergehender Untersuchungen auf die bauliche Machbarkeit einer Aufzugsverbindung sowie auf mögliche Umsetzungshindernisse eingegangen.

U-Bahnhof Michaelibad:

Im Hinblick auf die vier U-Bahnhöfe, die bisher lediglich mit Rampen erschlossen sind (die allerdings nicht mehr den heute gültigen Bauvorgaben zur Barrierefreiheit entsprechen) ist der Nachrüstungsbedarf aus Sicht der SWM/MVG am U-Bahnhof Michaelibad am

vordringlichsten. Die SWM/MVG haben deshalb alle Unterlagen und auch die bereits durch das Baureferat erfolgten Prüfungen noch einmal eingehend untersucht.

Die Nachrüstung eines Aufzuges erscheint eventuell vollständig barrierefrei nachrüstbar zu sein. Diskutiert und betrachtet wurden hier mittlerweile mehrere, teilweise auch nur bedingt barrierefreie Lösungsansätze. Wir halten eine zusätzliche Anbindung des Sperrengeschosses mit einem Aufzug an die Oberfläche für möglich. Durch den Einbau eines Aufzuges zum Sperrengeschoss kann mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zumindest die Zuwegung über die außenliegende Rampe erspart werden. Mit diesem Vorschlag kann ausdrücklich keine vollständige Barrierefreiheit hergestellt, die Situation für viele mobilitätseingeschränkte Fahrgäste aber dennoch erheblich verbessert werden. Dieser Vorschlag wurde überschlägig geprüft. Er scheint in etwas veränderter Form technisch darstellbar, wenn auch aufwendig zu sein.

Nach erneuter in Augenscheinnahme der Unterlagen könnte auch eine Aufzugsanlage von der Oberfläche direkt zum Bahnsteig möglich sein, zumindest von der Lage des Bahnhofs nach. Dies bestätigt auch ein Antwortschreiben des Baureferates aus dem Jahr 2013 zum BA-Antrag Nr. 08-14 / B 04438 des Bezirksausschusses 14 – Berg am Laim. Die direkte Anbindung wäre jedoch deutlich aufwändiger und teurer.

U-Bahnhof Therese-Giehse-Allee:

Nach einer aktuellen Sichtung von Lageplänen erscheint ein durchgängiger Aufzug möglicherweise am Pretoriusweg machbar.

U-Bahnhof Karl-Preis-Platz:

Das Bahnsteigggeschoss liegt mitten unter der Claudius-Keller-Straße, sodass ein durchgängiger Aufzug vom Bahnsteig zur Oberfläche in der Straße enden würde. Ähnlich wie beim U-Bahnhof Michaelibad erscheint hier zumindest eine Teillösung mit einem Aufzug zwischen Oberfläche und Sperre machbar. Der weitere Weg zum Bahnsteig würde dann wieder über die vorhandene Rampe führen.

U-Bahnhof Obersendling:

Nach einer ersten Einschätzung erscheint rein baulich ein durchgängiger Aufzug zwischen Oberfläche und Bahnsteig machbar. Dieser Aufzug käme im Bereich eines Firmenparkplatzes zu liegen, sodass hier entsprechende Verhandlungen geführt werden müssten.

Für eine technisch und finanziell belastbare Einschätzung zur Nachrüstung eines Aufzuges am Bahnhof Michaelibad, sowie an den drei weiteren noch nicht vollständig barrierefrei erschlossenen U-Bahnhöfen ist eine vertiefte Machbarkeitsstudie erforderlich.

Wir schlagen vor, die zeitgemäße Nachrüstung von Aufzugsanlagen an U-Bahnhöfen im Rahmen des Bausteins „Barrierefreiheit des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München“, zusammen mit anderen Bedarfen für den weiteren barrierefreien Ausbau des Münchner ÖPNV abzuwägen. Auf dieser Grundlage und bei entsprechender Priorisierung, könnten dann die SWM/MVG mit der Durchführung einer entsprechenden Machbarkeitsstudie zu allen vier Bahnhöfen betraut und die dafür erforderlichen Mittel bereitgestellt werden.

Im Hinblick auf die personellen Ressourcen und der Vielfalt an Maßnahmen, die zur Verbesserung der barrierefreien Zugänglichkeit des ÖPNV umzusetzen sind, sollte aus

verkehrlicher Sicht mit der Untersuchung des U-Bahnhofs Michaelibad prioritär begonnen werden.“

Hierzu führt der Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat ergänzend aus:

„Nachdem sich bereits die Erarbeitung der Bestandsaufnahme im Nahverkehrsplan im Hinblick auf die barrierefreie Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums über Jahre hingezogen hat, bitten wir die Stadträt*innen, sich in einem Antrag dafür auszusprechen, dass mit der Machbarkeitsstudie für die Haltestelle Michaelibad zeitnah begonnen wird. Anderenfalls ist davon auszugehen, dass sich in den kommenden Jahren keine Fortschritte abzeichnen.“

Ein eigener Antrag ist aus unserer Sicht nicht zwingend notwendig. Wie oben erwähnt, schlägt die SWM/MVG vor, im Rahmen des Bausteins „Barrierefreiheit des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München“ Bedarfe für den weiteren barrierefreien Ausbau des Münchner ÖPNV abzuwägen und auf dieser Grundlage könnte eine Priorisierung festgelegt werden.

Frage 2:

Wie viele und welche U-Bahnhöfe in München verfügen über keine den aktuellen Standards vollumfänglich genügenden taktilen Leitsysteme?

Antwort der SWM/MVG:

„Alle U-Bahnstationen in München wurden gemäß der zum Zeitpunkt ihrer Entstehung geltenden Bauvorschriften durch die Landeshauptstadt München hergestellt und anschließend an die SWM übergeben.

U-Bahnhöfe, die bis in die frühen 90er-Jahre entstanden sind, wurden zunächst ohne Bodenindikatoren/Leitstreifen erstellt. Hier wurden später durch das U-Bahnreferat in Abstimmung mit den SWM und dem Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund (BBSB) taktil erfassbare Rillenbänder entlang der Bahnsteigkante durch Einfräsungen in den bestehenden Bodenbelag nachgerüstet.

Bahnhöfe, die ab Mitte der 90-er-Jahre bis etwa 2006 entstanden sind, verfügen über bahnsteigbegleitende Bodenindikatoren entsprechend der ersten Fassung der DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum.“ U-Bahnhöfe, die danach entstanden oder saniert wurden, verfügen neben dem bis dahin üblichen Leitstreifen entlang der Bahnsteigkante über Aufmerksamkeitsfelder und Abzweigungen zur Anzeige der Bahnsteigzugänge.

Auch die Sperrengeschosse wurden ab 2006 mit Leitsystemen ausgestattet und einige Bahnhöfe mit Handlaufbeschriftungen ausgestattet.

2011 wurde eine stark überarbeitete Fassung der DIN 32984 veröffentlicht. Über Bodenindikatoren entlang des Bahnsteiges gemäß dieser aktuell gültigen Fassung der DIN 32984 verfügt bislang lediglich der U-Bahnhof Kieferngarten.

Demnach entspricht keiner der U-Bahnhöfe vollumfänglich den aktuellen DIN-Standards für taktile Leitsysteme, da alle Bahnhöfe vor der letzten Aktualisierung der DIN 32984 in Betrieb genommen wurden.

Nichtsdestotrotz entwickeln die SWM gemeinsam mit dem BBSB, der Deutschen Bahn und der Technischen Aufsichtsbehörde der ROB ein nachrüstbares Blindenleitsystem.

Erste Langzeitbelastungsversuche hierzu laufen SWM-seitig seit September 2019 am U-Bahnhof HARRAS und DB-seitig an den S-Bahnhöfen ROSENHEIMER PLATZ und HAUPTBAHNHOF. Sobald eine belastbare Aussage zur weiteren Terminalschiene vorliegt, erfolgt eine entsprechende Information.“

Frage 3:

Liegen der Stadtverwaltung Erkenntnisse zu Unfällen vor, die sich auf eine unzureichende barrierefreie Erschließung zurückführen lassen?

Antwort der SWWM/MVG:

„Nach Kenntnis von SWM und MVG sind keine Unfälle konkret auf eine unzureichende barrierefreie Erschließung zurückzuführen. Gleichwohl ist es ein Ziel aller Maßnahmen im Sinne der Barrierefreiheit, nicht nur Zugänglichkeit und Komfort für unsere Fahrgäste zu verbessern, sondern ganz ausdrücklich auch die Sicherheit.

Auch Unfälle, die sich durch verbesserte Leitsysteme möglicherweise verhindern lassen, sollen so bestmöglich vermieden werden. Hierfür müssen eine Vielzahl an technischen und rechtlichen Regularien beachtet werden, die entsprechende Vorlaufzeiten erfordern. SWM/MVG bitten hierfür um Verständnis.“

„Stellungnahme des Facharbeitskreises Mobilität im Behindertenbeirat:

Wir verweisen auf den tödlichen Unfall eines Blinden am 30. Dezember 2017 an der U-Bahnstation JOSEPHSPLATZ, der aus Sicht des Facharbeitskreises Mobilität im Behindertenbeirat sehr wohl auf das mangelnde Leitsystem zurückzuführen ist.

Hierzu hatte die MVG in einer Stadtratsanfrage vom 10.09.2018 bereits Stellung genommen (Auszug der Antwort):

„Wirklich unvermeidlich? Fragen zum tödlich verlaufenden Sturz eines Blinden an der U-Bahnstation JOSEPHSPLATZ“

„Anfang April fand auf Einladung des bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbundes ein Termin mit dem Betriebsleiter sowie weiteren Vertretern der Stadtwerke München, der Regierung von Oberbayern, dem Behindertenbeirat der LH München und der bayerischen Behindertenbeauftragten statt.

Mit dem Ziel, die Sicherheit an U-Bahnsteigen weiter zu verbessern, wurden bei diesem Termin die Themenfelder Bahnsteigtüren und Nachrüstung von Bodenindikatoren besprochen. Zur Nachrüstung von DIN-konformen Bodenindikatoren haben die Stadtwerke München einen Testbetrieb in Aussicht gestellt. Ähnlich dem Vorgehen, wie bei der partiellen Bahnsteigerhöhung, sollen an zwei ausgewählten U-Bahnhöfen auf den bestehenden Bodenbelag Bodenindikatoren entsprechend der oben beschriebenen Variante im Rahmen der heute gültigen DIN 32984 aufgebracht werden. Ein entsprechender Terminplan für diesen Testbetrieb (bei dem auch die Technische Aufsichtsbehörde eingebunden werden muss) wurde seitens der Stadtwerke bereits ausgearbeitet; hierzu stehen wir mit dem BBSB im Gesprächskontakt. Eine Stadtratsvorlage im RAW-Ausschuss zur Durchführung dieses Testbetriebes ist für diesen Herbst geplant.“

Zu bemerken ist, dass die Planung bis heute noch nicht umgesetzt wurde und die Frist nach dem jetzigen Stand mindestens 2,5 Jahre überschritten wird.“

Erste Informationen zu den Leitsystemen sind in der in diesem Schreiben zu Anfang

genannten Beschlussvorlage im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans enthalten. Tiefere Erläuterungen und die Sicherstellung der Finanzierung sind über einen weiteren Beschluss über das RAW mit fachlicher Einbindung des Mobilitätsreferates einzubringen.

Hierzu erneute Stellungnahme der SWM/MVG vom 15.07.2021:

„Aufgrund von Veränderungen der Brandschutzanforderungen in U-Bahnhöfen musste die Planung Anfang 2019 neu aufgesetzt werden. Ende 2019 wurde am Bahnsteig Harras der oben erwähnte Test verlegt. Jedoch konnte der Hersteller im Nachgang nicht die versprochenen Nachweise zur Erfüllung der neuen Brandschutzvorgaben liefern, weshalb erneut nach geeignetem Material gesucht werden musste. Mitte 2020 wurde nach intensiven Recherchen ein Hersteller gefunden, welcher mithilfe eines neuartigen Materials die strengen Brandschutzauflagen erfüllen kann. Produktionsprobleme zögerten den Austausch des Tests am Harras auf April 2021 hinaus. Das Material hielt im ersten Versuch den Belastungen am Bahnsteig nicht stand, weshalb kürzlich die beschädigten Bodenindikatoren gegen neue, andersartig produzierte Bodenindikatoren ausgetauscht wurden. Bis zum dazu geplanten Stadtratsbeschluss werden diese bewertet. Die Klärung der Finanzierung durch die Landeshauptstadt München sowie der Stadtratsbeschluss waren ursprünglich für Sommer 2021 geplant. Die übergeordneten Klärungen zur Finanzierung von ÖV-Vorhaben mit der Landeshauptstadt München werden voraussichtlich bis Ende des Jahres andauern, weshalb erst dann weitere Aussagen zur Realisierung dieses Projekts getroffen werden können. Danach kann eine entsprechende Beschlussvorlage in den Stadtrat eingebracht werden. Nach Betrauung kann die Leistung zur Produktion und Verlegung der Bodenindikatoren ausgeschrieben werden, die Detailplanung für die einzelnen Bahnhöfe wird derzeit erstellt. Alle Schritte erfolgen in enger Abstimmung mit dem Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund.“

Frage 4:

Welche Möglichkeiten sehen die MVG und die Stadtverwaltung, um an diesen U-Bahnhöfen zeitnah eine verbesserte barrierefreie Erschließung nach heutigen Standards zu realisieren?

Antwort der SWM/MVG:

„Im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans hat die Landeshauptstadt München in Zusammenarbeit mit der SWM eine Bestandserfassung der Barrierefreiheit im Münchner Nahverkehr (U-Bahn, Tram, Bus) erstellt, um die bestehende Situation mit den aktuellen Normenstand abzugleichen. Darauf aufbauend muss über den formalen Weg des Nahverkehrsplans durch die Landeshauptstadt München ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung der barrierefreien Zugänglichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel in München verabschiedet werden.“

Ob und an welcher Stelle Nachrüstungen an den besagten U-Bahnhöfen in diesem Maßnahmenpaket enthalten sein werden, kann allerdings an dieser Stelle von der SWM/MVG nicht vorhergesagt werden.

Es wird empfohlen, die gewünschte Nachrüstung von Aufzugsanlagen über den Nahverkehrsplan einzubringen, die SWM mit der Durchführung einer entsprechenden Machbarkeitsstudie zu betrauen und die dafür erforderlichen Mittel bereit zu stellen.“

Frage 5:

Welche Voraussetzungen im Detail sehen das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), das Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG), das Bayerische Finanzausgleichsgesetz (BayFAG) sowie die ÖPNV-Zuwendungsrichtlinien (RZÖPNV) für die Bezuschussung von Maßnahmen an bestehenden U-Bahnhöfen vor, die der Verbesserung der Barrierefreiheit dienen?

Warum ist insbesondere Nr. 2.1.1. RZÖPNV, wonach auch Maßnahmen an bestehenden Bahnhöfen förderfähig sind, die der Verbesserung der Barrierefreiheit dienen, hier gemäß Auffassung des Baureferats anscheinend nicht anwendbar?

Antwort der SWM/MVG:

„Soweit U-Bahnhöfe nach damaligem Stand der Technik als barrierefrei galten, war eine weitere Förderung nach 2.1.1 der RZÖPNV, Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr, grundsätzlich nicht möglich. Zwar wurde mit der Überarbeitung der RZÖPNV im Dezember 2017 hier eine grundsätzliche Förderfähigkeit geschaffen. Trotzdem kann auch hieraus kein genereller Anspruch auf eine Förderung abgeleitet werden.

Sollte eine sinnvolle verbesserte Barrierefreiheit nach neuem Stand der Technik angestrebt werden, unterliegt dies einer Einzelfallprüfung.“

Ich hoffe, dass ich Ihre Fragen gemäß den obigen Ausführungen der SWM/MVG hiermit zufriedenstellend beantworten konnte.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted signature area]

Gez.

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat