

Sichere Querungen für alle gut nutzbar machen

Antrag Nr. 20-26 / A 03612

von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste und der SPD / Volt - Fraktion
vom 08.02.2023

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09755

Beschluss des Bauausschusses vom 10.10.2023 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Die Fraktionen Die Grünen - Rosa Liste und SPD / Volt haben am 08.02.2023 den anliegenden Antrag Nr. 20-26 / A 03612 gestellt, wonach das Baureferat gebeten wird, barrierefreie Überquerungsstellen mit differenzierter Bordsteinhöhe als Standard in München einzuführen.
Inhalt	Bei Neu- und Umbauprojekten wird das Baureferat die differenzierte Querung (0/6 cm) als neuen Münchner Querungsstandard berücksichtigen und wo immer möglich umsetzen. Dies geschieht weiterhin mit der intensiven Beteiligung des Städtischen Beraterkreises für barrierefreies Planen und Bauen und des Behindertenbeirates. Damit kann nutzer*innenbezogen eine weitere Optimierung der Barrierefreiheit erreicht werden.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	- / -

Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass für gesicherte Querungen (mit Lichtsignalanlagen oder Zebrastreifen) zwei barrierefreie Ausbaustandards (differenziert 0/6 cm und einheitlich 3 cm abgerundet) nach DIN 18040-3 zur Verfügung stehen und je nach örtlicher Gegebenheit zum Einbau kommen. Die differenzierte Querung (0/6 cm-Lösung) ist die Standard-Lösung, die wo immer möglich zur Anwendung kommt. 2. Der Antrag Nr. 20-26 / A 03612 der Fraktionen Die Grünen - Rosa Liste und SPD / Volt vom 08.02.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
Gesucht werden kann im RIS auch unter:	<ul style="list-style-type: none"> - Barrierefreiheit - Querungsstellen
Ortsangabe	- / -

Sichere Querungen für alle gut nutzbar machen

Antrag Nr. 20-26 / A 03612
von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste und der SPD / Volt - Fraktion
vom 08.02.2023

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09755

Vorblatt zum Beschluss des Bauausschusses vom 10.10.2023 (SB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	1
Dreisäuliges Verfahren	2
Münchener Standards zur Barrierefreiheit	2
Münchener Standard an gesicherten Überquerungsstellen	3
Münchener Standard an ungesicherten Überquerungsstellen	7
Weiteres Vorgehen	7
II. Antrag der Referentin	9
III. Beschluss	9

Sichere Querungen für alle gut nutzbar machen

Antrag Nr. 20-26 / A 03612

von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste und der SPD / Volt - Fraktion
vom 08.02.2023

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09755

Anlagen

- Antrag Nr. 20-26 / A 03612
- Regelzeichnungen Getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe

Beschluss des Bauausschusses vom 10.10.2023 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Die Fraktionen Die Grünen - Rosa Liste und SPD / Volt haben am 08.02.2023 den anliegenden Antrag Nr. 20-26 / A 03612 gestellt, wonach das Baureferat gebeten wird, barrierefreie Überquerungsstellen mit differenzierter Bordsteinhöhe als Standard in München einzuführen. Der Einsatz dieser Überquerungsstellen soll sowohl an gesicherten und ungesicherten Querungen möglich sein. Bei der Umsetzung seien der Behindertenbeirat und, bei Bedarf, zivilgesellschaftliche Organisationen zu beteiligen. Die neue Vorgehensweise soll umgehend in allen laufenden Planungen im öffentlichen Straßenraum und auch bei den aktuellen Unterhaltsmaßnahmen des Baureferates berücksichtigt werden.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

Das Baureferat bemüht sich seit Jahrzehnten intensiv die Barrierefreiheit, insbesondere im Straßenbau, zu fördern. So erhielt die bayerische Landeshauptstadt bei einer repräsentativen Umfrage der Aktion Mensch im Jahr 2017, wie bereits in den Jahren 2012 und 2016, zum Thema „Wie barrierefrei ist meine Stadt?“ unter den fünf einwohnerstärksten Städten Deutschlands die besten Noten.

Seit Mitte der 1980er Jahre werden die Vertretungen von Menschen mit Behinderungen in Neu- und Umbauplanungen des Baureferates, Tiefbau, eingebunden, um ihre Belange bestmöglich zu berücksichtigen.

Das Baureferat, Tiefbau, hat dazu ein bewährtes **dreisäuliges Verfahren** entwickelt:

- **Neu- und Umbauprojekte des Baureferates, Tiefbau**
Alle Neu- und Umbauprojekte werden im Rahmen des sog. Spartenverfahrens dem Städtischen Beraterkreis barrierefreies Planen und Bauen, welchem auch Vertreter*innen des Behindertenbeirates angehören, vorgestellt. Die Delegierten des Beraterkreises geben bezüglich der barrierefreien Belange zu jedem Projekt eine verbindliche Stellungnahme ab. Mit dieser intensiven Beteiligung durch die Hauptabteilung Tiefbau konnten seit 2008 für 1070 Projekte (Stand Juli 2023) einvernehmliche Lösungen gefunden werden.
- **Einsatz von Sonderbelägen bzw. neuen Bauweisen**
Wenn z. B. im Rahmen einer Platzgestaltung ein Sonderbelag zum Einsatz kommen soll, muss der gewählte Belag die Kriterien der Barrierefreiheit erfüllen. Dafür werden Musterflächen angelegt, die zusammen mit Menschen mit Behinderungen und deren Interessenvertretungen getestet und begutachtet werden. Aktuelle Beispiele: Abschleifen des Großsteinbelages Am Platzl; Versuchsaufbau zu differenzierter Querungsstelle neben baulichem Radweg.
- **Weiterentwicklung barrierefreier Bodenindikatoren**
Zur systematischen Evaluation und Optimierung der Barrierefreiheit wurde 2012 auf Initiative des Baureferates, Tiefbau, eine übergeordnete Arbeitsgruppe Bodenindikatoren im öffentlichen Raum mit Vertreter*innen des Behindertenbeirates, Facharbeitskreis Mobilität, des Städtischen Beraterkreises für barrierefreies Planen und Bauen, des Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbundes, der Beratungsstelle Barrierefreiheit der Bayerischen Architektenkammer, der Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (SWM/MVG) und aus Dienststellen des Baureferates ins Leben gerufen. Ziel ist es, die schematischen Lösungen der DIN-Normen auf die Situation in München im Hinblick auf die beengten Straßenverhältnisse und die Praxistauglichkeit anzupassen und somit die technische Nachhaltigkeit umzusetzen.

Erfolgreich werden und wurden dabei folgende **Münchner Standards zur Barrierefreiheit** auf Basis der jeweils aktuell gültigen DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen Planungsgrundlagen und DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum erarbeitet und weiterentwickelt:

Münchner Standard an Bushaltestellen

Erste barrierefreie Ausbaumaßnahmen (Pilotprojekt 2004) erfolgten gemäß Beschluss „Baumaßnahmen zum Topbus Projekt der MVG“ (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 04462, Bauausschuss vom 29.06.2004). Der programmatische, barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen wird vom Baureferat in Abstimmung mit dem Städtischen Beraterkreis umgesetzt. Grundlage hierfür ist die Beauftragung durch den Stadtrat im Zuge der „ÖPNV-Offensive IV Barrierefreier Umbau aller Bushaltestellen“ (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13721, Vollversammlung des Stadtrates vom 19.02.2014) sowie der Beschluss des Bauausschusses vom 23.06.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02216) und der Beschluss der Vollversammlung vom 02.02.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V04581).

So konnten bereits rund **400 Bushaltestellen** im Stadtgebiet barrierefrei ausgebaut werden mit erhöhten 18 cm-Sonderbordsteinen, barrierefreiem Einstieg an den ersten beiden Türen und Auffindestreifen mittels Bodenindikatoren an der ersten Tür. Dies entspricht über einem Drittel aller Bushaltestellen.

Münchener Standard an Verbindungen zwischen Bus- / Tramhaltestellen und U-Bahn-Abgängen

Ein weiterer verbindlicher Münchener Standard wurde in der AG Bodenindikatoren am 01.08.2019 für die Verbindung von Bus- / Tramhaltestellen zu U-Bahn-Abgängen festgelegt. Dabei führt das taktile Bodenleitsystem vom Auffindestreifen an der ersten Tür der Haltestelle entlang der inneren Leitlinie (z. B. Hauswand, Grundstückseinfriedungen, Betoneinfassstein etc.) zum Auffindestreifen zum U-Bahn-Abgang (Treppe oder Aufzug).

Dieser Münchener Standard wird seitens des Baureferates und der SWM/MVG zur barrierefreien Verbesserung der Umsteigebeziehungen konsequent umgesetzt.

Münchener Standard an gesicherten Überquerungsstellen

Gemeinsame Überquerungsstelle mit 3 cm Bordhöhe

An gesicherten Überquerungsstellen, d. h. mit Lichtzeichenanlagen (LZA) oder mit Zebrastreifen gesicherten Furten, wird seit 2015 nach intensiver Abstimmung mit den Behindertenvertreter*innen in der AG Bodenindikatoren und unter Berücksichtigung der DIN-Normen die **Lösung mit einheitlicher Bordhöhe und taktilem Bodenleitsystem** als weiterentwickelter Münchener Standard bei allen Neu- und Umbauprojekten umgesetzt. Die bis dahin auf 3 cm abgesenkte Bordsteinkante wird zusätzlich beidseits des Richtungsfeldes (Bodenindikatoren) mit einer Bordkantenabrundung von Radius $r=2$ cm versehen, um die Überfahrbarkeit für Rollstuhl- und Rollatornutzende zu optimieren. Die DIN 18040-3 bezeichnet dies als die beste Lösung, um die Anforderungen zwischen leichter Überrollbarkeit und sicherer taktilem Wahrnehmbarkeit in Übereinstimmung zu bringen.



Abb. 1: Belgrad-/Bummstraße

- A: auf 3 cm abgesenkter Bordstein
 B: auf 3 cm abgesenkter, abgerundeter Bordstein

Seither konnten etwa **250 Überquerungsstellen** entsprechend diesem weiterentwickelten Münchner Standard neu- und umgebaut werden.

Getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe

In der AG Bodenindikatoren bestand im Jahr 2015 Konsens, dass die **Lösung einer getrennten Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe von 0 und 6 cm** eine Lösung für Einzelfälle, z. B. bei sehr hohem Rollstuhlfahreraufkommen sein kann (vgl. Rathaus Umschau vom 17.06.2015). Nach mehreren Ortsterminen und mehrjähriger Erfahrungssammlung zum Standard mit einheitlicher Bordhöhe hat die AG Bodenindikatoren am 06.07.2020 die getrennten Überquerungsstellen aufgrund der zunehmenden Anzahl an Rollstuhl- und Rollatornutzenden erneut aufgegriffen. Der FAK Mobilität des Behindertenbeirates unter Leitung von Herrn Claus begrüßte den Vorschlag des Baureferates, Hauptabteilung Tiefbau, eine getrennte Querung mit differenzierter Bordsteinhöhe baulich umzusetzen.

Nach der DIN 18040-3 ergibt sich folgender Querschnitt für die differenzierte Querungsstelle ohne Radweg, welche 2022 als Pilotprojekt auf Höhe der Schwanthaler Straße 74 hergestellt wurde:



Abb. 2: Schwanthalerstraße 74

- A: ca. 1,80 m breite 0 cm-Absenkung für Rollstuhl- und Rollatorennutzende mit Sperrfeld (auf der kreuzungszugewandten Seite)
- B: ca. 1,80 m breite 6 cm-Bordsteinkante für Blinde und Sehbehinderte (auf der kreuzungsabgewandten Seite)

Im Rahmen der Evaluation hat die AG Bodenindikatoren am 15.06.2023 einen Ortstermin mit mobilitätseingeschränkten, blinden und sehbehinderten Personen durchgeführt. Dabei konnte vergleichend die gemeinsame Überquerungsstelle mit 3 cm-Bord getestet und bewertet werden.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass es bei dem abgerundeten 3 cm-Bord für einzelne Teilnehmende Schwierigkeiten gab, den Bordstein zu überwinden. Bei der differenzierten Querung traten diese Schwierigkeiten nicht auf. Die testenden Personen bevorzugten die getrennte Querung. Da einzelne Rollatornutzende Schwierigkeiten mit dem 1,10 m tiefen Sperrfeld aus Rippenplatten hatten, wird dieses künftig für die Standardlösung (0/6 cm) auf 0,70 m Tiefe begrenzt.

Analog dem in der Praxis erprobten Pilotprojekt kann eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordsteinhöhe bei Querungen ohne Radweg als neuer Münchner Standard an gesicherten Überquerungsstellen umgesetzt werden. Dieser Standard wurde von der AG Bodenindikatoren am 13.07.2023 anhand der Regelzeichnungen des Baureferates (mit Lichtsignalanlage und mit Zebrastrifen) einstimmig verabschiedet (siehe Anlagen 2.1 und 2.2).

Nach der DIN 18040-3 ergibt sich folgende Querschnittsanordnung für die differenzierte Querungsstelle neben einem Radweg, welche zum Versuchszweck am Bauhof Süd (Geretsrieder Straße 9) hergestellt wurde:

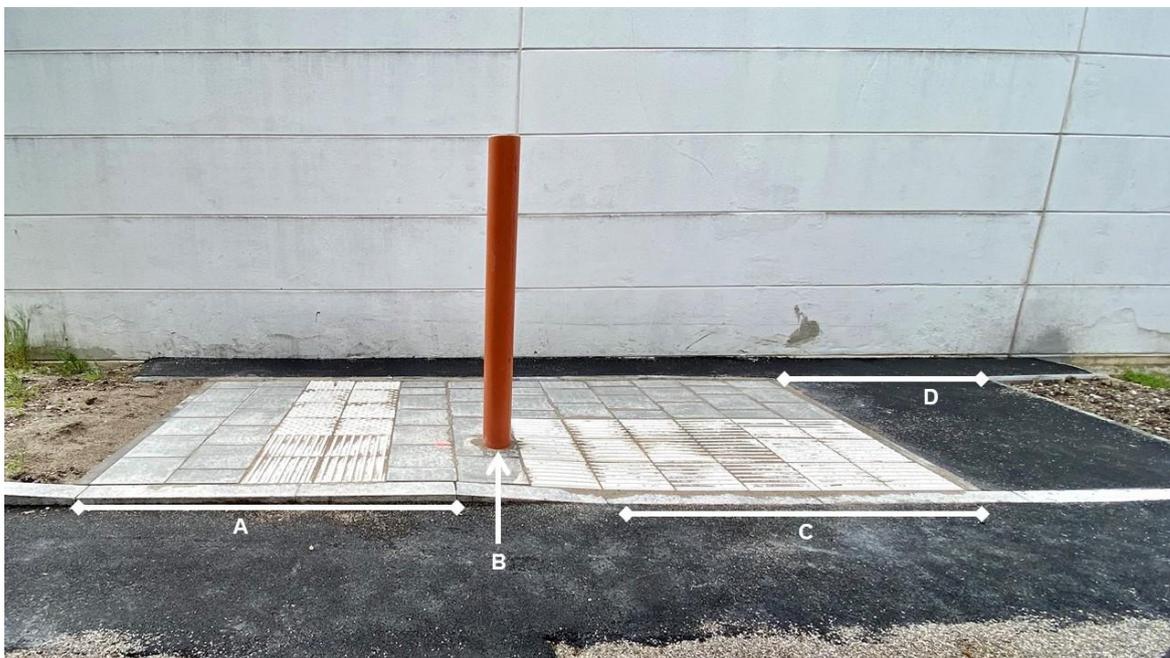


Abb. 3: Bauhof Geretsrieder Straße 9

- A: ca. 1,80 m breite 6 cm-Bordsteinkante für Blinde und Sehbehinderte (auf der kreuzungsabgewandten Seite)
- B: Ampelmast mit Zusatzeinrichtung für Blinde und Sehbehinderte (ZEB)
- C: ca. 1,80 m breite 0 cm-Absenkung für Rollstuhl- und Rollatornutzende mit Sperrfeld (auf der kreuzungszugewandten Seite)
- D: baulicher Radweg

Der Ampelmast mit ZEB und Signalanforderung muss zwischen der 0 cm- und 6 cm-Absenkung situiert werden, damit diese Einrichtungen sowohl von Rollstuhl- und Rollatornutzenden als auch von Blinden und Sehbehinderten gleichermaßen nutzbar sind. Damit steht der Ampelmast jedoch vom Radweg entfernt und das Signal könnte vom Radfahrenden übersehen und überfahren werden. Eine Lösung mit einem zweiten Mast direkt neben dem Radweg wurde diskutiert und wird vom Mobilitätsreferat kritisch gesehen.

Außerdem wurde in der AG Bodenindikatoren das Vorgehen bei Querungen mit parallel verlaufendem Radweg mit einem Vertreter des Radentscheides München (REM) diskutiert.

Bei Radwegen, bei denen Radfahrende und Zufußgehende über eine Signalanlage zusammen geschaltet sind, muss nach einer individuellen Lösung gesucht werden. Dazu sind weitere Gespräche erforderlich. Die verkehrssicherheitsrelevanten Aspekte sind von der Straßenverkehrsbehörde (im Einzelfall) zu bewerten.

Bei fahrbahnnahen Radwegen jedoch, bei denen die Signalisierung des Radverkehrs mit dem Autoverkehr geschaltet ist, gibt es keinen Konflikt mit der getrennten Querung. Bei fahrbahnnahen Radwegen wird daher das Baureferat die Fußgängerquerung mit differenziertem Bord herstellen.

Nach Ausführung weiterer differenzierter Querungen können das Baureferat, Hauptabteilung Tiefbau, der Behindertenbeirat, Facharbeitskreis Mobilität und der Städtische Beraterkreis barrierefreies Planen und Bauen weitere Erfahrungen sammeln und auswerten, insbesondere hinsichtlich anderer Nutzergruppen wie Kindern und Eltern mit Kinderwagen sowie bezüglich des Sperrfeldes als sog. Rüttelstrecke.

Gegebenenfalls können bei Bedarf die Standards für differenzierte Querungen im Detail nachgebessert werden.

Münchener Standard an ungesicherten Überquerungsstellen

An ungesicherten Querungsstellen, d. h. Querungsstellen ohne Lichtsignalanlagen oder Zebrastreifen, hat der Verkehr auf der Fahrbahn Vorrang gegenüber querendem Fußverkehr. Insbesondere für blinde Menschen stellt die Überquerung an ungesicherten Querungsstellen bei komplexen Verkehrsverhältnissen eine große Herausforderung dar. Blinde Menschen bevorzugen insbesondere an größeren Knotenpunkten oder bei hoher Verkehrsbelastung eine Überquerung der Fahrbahn an einer gesicherten Querungsstelle. Aufgrund des Antrages, differenzierte Querungen auch an ungesicherten Querungsstellen zu ermöglichen, und der bisher gemachten Erfahrungen wurde das Thema „Ausstattung von ungesicherten Querungen mit Bodenindikatoren“ in der AG Bodenindikatoren am 13.07.2023 erneut aufgegriffen und konkretisiert. Der Wunsch, ungesicherte Querungen mit differenzierter Bordhöhe auszuführen, beschränkt sich seitens der Behindertenverbände auf eine bestimmte Querungssituation: Wenn - beispielsweise an einem ÖPNV-Haltepunkt - eine zuleitende Querungsstelle (z. B. über eine Stichstraße oder einen freilaufenden Rechtsabbieger) nicht gesichert ist, alle anderen Querungsstellen jedoch schon und wichtige Anlaufpunkte wie ein Aufzug vorliegen, so soll diese ungesicherte Querung nach DIN barrierefrei mit Bodenindikatoren und differenzierter Bordhöhe ausgestattet werden. Das Baureferat wird dies künftig so umsetzen.

An allen weiteren ungesicherten Querungsstellen werden aus Sicherheitsgründen die Bordsteine wie bisher auf 3 cm abgesenkt und weisen (als gemeinsame Querungsstelle) damit durchgängig eine eindeutig tastbare Kante auf.

Weiteres Vorgehen

Bei Neu- und Umbauprojekten wird das Baureferat ab 2024 die beiden der DIN 18040-3 entsprechenden Münchener Querungsstandards je nach örtlicher Gegebenheit - insbesondere dem Bestehen eines gehwegnahen Radweges - berücksichtigen und umsetzen. Wie vom Behindertenbeirat gewünscht, ist die differenzierte Querung (0/6 cm Lösung) die Standard-Lösung, die wo immer möglich zur Anwendung kommt. Sofern die örtlichen Gegebenheiten im konkreten Einzelfall eine derartige differenzierte Querung nicht zulassen, werden die notwendigen Abweichungen mit dem Städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen, dem Behindertenbeirat und relevanten zivilgesellschaftlichen Organisationen, wie dem Club Behinderter und ihrer Freunde (CBF München), diskutiert. So soll auch in diesen Fällen nutzer*innenbezogen eine Optimierung der Barrierefreiheit erreicht werden.

Aktuell ist geplant, nach bereits erfolgter Abstimmung mit dem Städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen, am Partnachplatz zwei Zebrastreifen nahe einer Senioreneinrichtung als getrennte Überquerungsstellen mit differenzierter Bordsteinhöhe zu realisieren. Eine weitere differenzierte Querung soll am neu signalisierten Übergang über die Ismaninger Straße im Bereich der Holbeinstraße errichtet werden. Bei den Beratungen am 14.12.2022 und 24.05.2023 hat auch der CBF München als zivilgesellschaftliche Organisation teilgenommen.

Aufgrund der systematischen Veränderung als neuer städtischer Standard ab 2024 bei allen Neu- und Umbauprojekten im öffentlichen Straßenraum ist die beantragte Festlegung auf zwei differenzierte Querungen pro Stadtbezirk nicht erforderlich.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 03612 der Fraktionen Die Grünen - Rosa Liste und SPD / Volt vom 08.02.2023 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Der Behindertenbeirat hat der Beschlussvorlage zugestimmt.

Beteiligungsrechte der Bezirksausschüsse gemäß der Satzung für die Bezirksausschüsse bestehen in dieser Angelegenheit nicht.

Dem Korreferenten des Baureferates, Herrn Stadtrat Ruff, und dem Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Tiefbau, Herrn Stadtrat Schönemann, ist je ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

1. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass für gesicherte Querungen (mit Lichtsignalanlagen oder Zebrastreifen) zwei barrierefreie Ausbaustandards (differenziert 0/6 cm und einheitlich 3 cm abgerundet) nach DIN 18040-3 zur Verfügung stehen und je nach örtlicher Gegebenheit zum Einbau kommen. Die differenzierte Querung (0/6 cm-Lösung) ist die Standard-Lösung, die wo immer möglich zur Anwendung kommt.
2. Der Antrag Nr. 20-26 / A 03612 der Fraktionen Die Grünen - Rosa Liste und SPD / Volt vom 08.02.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die Vorsitzende

Katrin Habenschaden
2. Bürgermeisterin

Die Referentin

Dr.-Ing. Jeanne-Marie Ehbauer
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. - III.

über das Direktorium - HA II / V Stadtratsprotokolle
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
zur Kenntnis.

V. Wv. Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung.

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

An das Gesundheitsreferat

An das Kreisverwaltungsreferat

An das Mobilitätsreferat

An das Referat für Bildung und Sport

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

An die Stadtwerke München GmbH

An den Städtischen Beraterkreis für Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat

An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat

An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat

An den Seniorenbeirat der LHM, Sozialreferat

An das Baureferat - G, H, J, T, V

An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4

zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - TZ

zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Baureferat - RG 4

I. A.