

**Hinweis/Ergänzung  
vom 09.12.2024**

**Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – Fortschrittsbericht Umsetzung  
Barrierefreiheit**

Fester Sitzplatz für Menschen mit Beeinträchtigungen an Haltestellen des ÖPNV

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

Barrierefreier Ausbau von Tram- und Bushaltestellen zu 100 Prozent sicherstellen

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

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

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

Barrierefreier Zugang zum U-Bahngebäude Partnachplatz

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

Barrierefreie Tramhaltestellen in der Romanstraße

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

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

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

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

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

Umsetzung der Machbarkeitsstudie – Aufzug U-Bahn Michaelibad

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

Umsetzung der Machbarkeitsstudie – Aufzug U-Bahn Michaelibad

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

Bahnhof Neuperlach Süd barrierefrei gestalten

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

## **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14175**

**Hinweis/Ergänzung zum Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 11.12.2024 (SB)**  
Öffentliche Sitzung

### **I. Ergänzung zum Vortrag des Referenten**

Mit E-Mail vom 09.12.2024 wurden dem Mobilitätsreferat nachfolgende Änderungen in Kapitel 3.3.1 „Festlegung des neuen barrierefreien Ausbaustandards Tram“ von der Stadtwerke München GmbH zugeleitet:

1. Zu S.13, Ausbaustandard Tram und Bus mit differenzierter Bordsteinhöhe, 2. Absatz:

**Es muss korrigiert heißen:**

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

Aus diesem Grund wurde für Haltestellen, bei denen Tram und Bus an einer Bahnsteig-

kante halten, ein Ausbaustandard mit einem auf den Münchner Fahrzeugeinsatz abgestimmten Kombibord entwickelt.“

Begründung:

Mit den bisher in der Beschlussvorlage aufgeführten Nachteilen wird bereits mittels betrieblicher Anweisungen reagiert. Zudem überholen sich die aufgeführten Nachteile bei einem zukünftigen Einsatz von 56m-Tramfahrzeugen.

2. Zu S.14, Ausbaustandard Tram und Bus mit differenzierter Bordsteinhöhe, vorletzter Absatz:

**Es muss korrigiert heißen:**

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

Begründung:

Lediglich der Tram-Typ R2 befindet sich im Münchner sowie im Berliner Fuhrpark.

3. Zu S.14f., Ausbaustandard Tram und Bus mit differenzierter Bordsteinhöhe, letzter Absatz:

**Es muss korrigiert heißen:**

„Der Einsatz des Kombibords soll an allen gemeinsamen Tram- und Bushaltestellen ~~sowie an den Fahrbahnrandhaltestellen~~ erfolgen, ~~da diese auch als Ersatzhaltestellen für den Schienenersatzverkehr (SEV) fungieren, damit z.B. bei Gleisbauarbeiten oder Störungen das ÖPNV-Angebot aufrechterhalten werden kann.~~“

Begründung:

Maßgeblich für die anzuwendende Bordhöhe ist der Regelbetrieb von Tram und Bus.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ändert sich der Antrag der Referenten **nicht**.