



Landeshauptstadt  
München

Datum: 19.10.21

# Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München

## Baustein Barrierefreiheit

### **Auftraggeber**

Landeshauptstadt München  
Mobilitätsreferat  
80313 München

### **Auftragnehmer**

PB Consult GmbH  
Rothenburger Straße 5  
904443 Nürnberg

# Impressum

---

PB Consult  
Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH  
Rothenburger Str. 5  
90443 Nürnberg  
Telefon: +49-911 32239-0  
Telefax: +49-911 32239-10  
[www.pbconsult.de](http://www.pbconsult.de)  
[info@pbconsult.de](mailto:info@pbconsult.de)

## **Weitergabe an Dritte**

Alle von der PB Consult GmbH zur Verfügung gestellten Unterlagen (Berichte, Pläne, Tabellen et cetera) oder Teile daraus dürfen nur zum eigenen Gebrauch verwendet werden. Eine Veröffentlichung oder Weitergabe dieser Dokumente / Dateien an Dritte bedarf einer gesonderten, schriftlichen Zustimmung der Landeshauptstadt München - Mobilitätsreferat.

\*Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Bericht auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und diverse (m/w/d) verzichtet. Es wird die männliche Form verwendet.

Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

\*Alle Hintergrundkarten stammen aus OpenStreetMap und stehen unter der Open Data Commons Open Database Lizenz (ODbL).

# Inhaltsverzeichnis

---

Inhaltsverzeichnis .....	3
Abbildungsverzeichnis.....	7
Tabellenverzeichnis.....	9
Abkürzungsverzeichnis.....	10
Glossar .....	11
<b>1. Hintergrund.....</b>	<b>12</b>
<b>2. Aufgabenstellung.....</b>	<b>14</b>
<b>3. Herangehensweise.....</b>	<b>16</b>
3.1. Arbeits- und Nutzergruppen .....	16
3.2. Prozess .....	16
3.3. Arbeitspakete.....	17
<b>4. Grundlagen der Barrierefreiheit.....</b>	<b>19</b>
4.1. Beeinträchtigungen .....	19
4.1.1. Motorische Beeinträchtigungen .....	20
4.1.2. Sensorische Beeinträchtigungen .....	21
4.1.3. Kognitive Beeinträchtigungen .....	21
4.1.4. Altersbedingte Beeinträchtigungen .....	22
4.3. Richtlinien und Gesetze .....	23
4.3.1. Gesetze .....	23
4.3.2. DIN-Normen .....	25
4.3.3. Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen...25	
<b>5. Definition Zielvorstellung „vollständige Barrierefreiheit“ .....</b>	<b>27</b>
5.1. Mindest- und Regelanforderungen.....	27
5.2. Kategorien.....	28
5.2.1. Fahrgastinformation .....	29
5.2.2. Betrieb .....	29
5.2.3. Leitsystem .....	29
5.2.4. Haltestellenausstattung .....	30
5.2.5. Bewegungsraum.....	30
5.2.6. Oberflächen .....	30

5.2.7.	Neigung.....	31
5.2.8.	Zuwegung .....	31
5.2.9.	Spaltüberbrückung (Ein- und Ausstieg ins Verkehrsmittel).....	31
5.2.10.	Fahrzeuge.....	31
5.2.11.	Ersatzverkehr (geplant) .....	32
5.2.12.	Ersatzverkehr (ungeplant) .....	32
5.3.	Anforderungen an die Barrierefreiheit.....	33
5.3.1.	U-Bahn.....	33
5.3.2.	Tram.....	40
5.3.3.	Bus .....	45
5.4.	Baulicher Bestand .....	51
<b>6.</b>	<b>Abgleich Bestandsaufnahme .....</b>	<b>53</b>
6.1.	Übergeordnete Maßnahmen .....	54
6.1.1.	Fahrgastinformationen .....	54
6.1.2.	Betrieb .....	58
6.2.	U-Bahn.....	60
6.2.1.	Fahrgastinformation .....	60
6.2.2.	Leitsystem .....	61
6.2.3.	Haltestellenausstattung .....	64
6.2.4.	Bewegungsraum.....	65
6.2.5.	Oberflächen .....	65
6.2.6.	Neigung.....	65
6.2.7.	Zuwegung .....	66
6.2.8.	Spaltüberbrückung.....	67
6.2.9.	Fahrzeuge.....	69
6.2.10.	Ersatzverkehr (geplant) .....	72
6.2.11.	Ersatzverkehr (ungeplant) .....	72
6.3.	Tram.....	72
6.3.1.	Fahrgastinformation .....	72
6.3.2.	Leitsystem .....	73
6.3.3.	Haltestellenausstattung .....	73
6.3.4.	Bewegungsraum.....	74
6.3.5.	Oberflächen .....	74
6.3.6.	Neigung.....	74
6.3.7.	Zuwegung .....	74

6.3.8.	Spaltüberbrückung.....	75
6.3.9.	Fahrzeuge.....	76
6.3.10.	Ersatzverkehr (geplant) .....	79
6.3.11.	Ersatzverkehr (ungeplant) .....	79
6.4.	Bus.....	79
6.4.1.	Fahrgastinformation .....	79
6.4.2.	Leitsystem.....	80
6.4.3.	Haltestellenausstattung .....	80
6.4.4.	Bewegungsraum.....	80
6.4.5.	Oberflächen.....	81
6.4.6.	Neigung.....	81
6.4.7.	Zuwegung.....	81
6.4.8.	Spaltüberbrückung.....	81
6.4.9.	Fahrzeuge.....	82
6.4.10.	Ersatzverkehr (geplant) .....	84
6.4.11.	Ersatzverkehr (ungeplant) .....	84
<b>7.</b>	<b>Erstellung Maßnahmenplan .....</b>	<b>85</b>
7.1.	Allgemein .....	85
7.2.	U-Bahn.....	85
7.2.1.	Bewertungskriterien .....	86
7.2.2.	Gesamtwertung .....	89
7.2.3.	Stand Barrierefreiheit U-Bahn .....	92
7.2.4.	Überholte Kriterien der Barrierefreiheit.....	94
7.2.5.	Handlungsbedarf.....	95
7.3.	Tram.....	100
7.5.	Bus.....	103
7.5.1.	Bewertungskriterien und Gewichtung .....	103
7.5.3.	Auswertung.....	105
7.6.	Busbahnhöfe .....	107
<b>8.</b>	<b>Erstellung Umsetzungsfahrplan.....</b>	<b>108</b>
8.1.	U-Bahn.....	109
8.2.	Tram.....	112
8.3.	Bus.....	114
8.4.	Busbahnhöfe / Wendeanlagen / Haltestellen in separater Busspur .....	115

9.	Ausnahmen .....	116
10.	Förderungen.....	122
11.	Zusammenfassung.....	125
	Literaturverzeichnis .....	130
	Anlagenverzeichnis.....	132

# Abbildungsverzeichnis

---

Abbildung 1: Haltestelle, -kante und -position .....	11
Abbildung 2: Darstellung Arbeitspaket 1 bis Arbeitspaket 4 .....	17
Abbildung 3: Schwerbehinderte Personen nach Alter und Geschlecht im Jahr 2019 in Deutschland [5] .....	19
Abbildung 4: Greifhöhen und Reichweiten sowie Rotationsflächenbedarf bei 180°-Drehung von Personen mit Rollstuhl [7] .....	20
Abbildung 5: Altersaufbau der Bevölkerung in den Jahren 1960, 2010 und 2060 [9] .....	22
Abbildung 6: Darstellung Arbeitspakete – Arbeitspaket 1 .....	27
Abbildung 7: Überprüfung der Erfüllung der Barrierefreiheit .....	27
Abbildung 8: Zugangsrampe zum Bahnsteig Michaelibad [16] (Florian Schütz, u-bahn-muenchen.de) .....	52
Abbildung 9: Darstellung Arbeitspakete - Arbeitspaket 2 .....	53
Abbildung 10: Darstellung Verkehrsmittel .....	53
Abbildung 11: Verbesserte Beschilderung am U-Bahnhof Quiddestr. (© MVG, Pamela Maieli) .....	61
Abbildung 12: Taktiles Leitsystem im Bahnhof Sendlinger Tor mit eingefrästen Rillen [15] .....	62
Abbildung 13: Taktiles Leitsystem im Bahnhof Studentenstadt nach DIN 32984 (alte Fassung) [15] .....	62
Abbildung 14: Taktiles Leitsystem gemäß DIN 32984 (2011) am U-Bahnhof Kieferngarten [15] .....	63
Abbildung 15: U-Bahnhof Westfriedhof, Sitzmöglichkeiten ohne Armlehne [16] Florian Schütz, u-bahn-muenchen.de .....	64
Abbildung 16: Rampe am U-Bahnhof Karl-Preis-Platz [16] Florian Schütz, U-bahn-muenchen.de .....	66
Abbildung 17: Rollstuhl-Rampen U-Bahn (© Münchner Verkehrsgesellschaft mbH, Lea Romboy) .....	68
Abbildung 18: U-Bahn-Fahrzeug Typ C2 [18] .....	70
Abbildung 19: U-Bahn-Fahrzeug Typ C1 [18] .....	70
Abbildung 20: U-Bahn-Fahrzeug Typ B [18] .....	71
Abbildung 21: U-Bahn-Fahrzeug Typ A [18] .....	71
Abbildung 22: Dynamischer Fahrgastinformationsanzeiger [15] .....	73
Abbildung 23: Tram-Fahrzeug Typ T Avenio [18] .....	76
Abbildung 24: Tram-Fahrzeug Typ S Variobahn [18] .....	77
Abbildung 25: Tram-Fahrzeug Typ R 3.3 [18] .....	77
Abbildung 26: Tram-Fahrzeug Typ R 2.2 [18] .....	78
Abbildung 27: Tram-Fahrzeug Typ P [18] .....	78

Abbildung 28: Ebusco Elektro-Solobus [18].....	82
Abbildung 29: MAN Lions City Hybrid-Gelenkbus [18] .....	83
Abbildung 30: Solaris Urbino 12 mit Anhänger (Buszug) [18].....	83
Abbildung 31: Darstellung Arbeitspakete - Arbeitspaket 3 .....	85
Abbildung 32: Darstellung Verkehrsmittel .....	85
Abbildung 33: Ablaufschema Maßnahmenplan U-Bahn .....	86
Abbildung 34: Auszug aus dem Geoinformationssystem, Umkreise U- Bahnhaltstellen / Einrichtungen .....	88
Abbildung 35: Wertungsmatrix Maßnahmenplan.....	89
Abbildung 36: Diagramm Gewichtungen U-Bahn .....	92
Abbildung 37: Erfüllung Mindestanforderungen U-Bahn .....	93
Abbildung 38: Erfüllung Regelanforderungen U-Bahn.....	93
Abbildung 39: Diagramm Wertung Handlungsbedarf .....	95
Abbildung 40: Verteilung Handlungsbedarf U-Bahn .....	96
Abbildung 41: Ablaufschema Maßnahmenplan Tram.....	101
Abbildung 42: Ablaufschema Maßnahmenplan Bus .....	103
Abbildung 43: Gewichtung Priorisierungsliste Bus.....	104
Abbildung 44: Anteil barrierefreier Bushaltstellen .....	105
Abbildung 45: Punkteverteilung in der Priorisierungsliste Bus .....	106
Abbildung 46: Anteil Busbahnhöfe, Wendeanlagen und Haltestellen in Busspur .....	107
Abbildung 47: Darstellung Arbeitspakete - Arbeitspaket 4.....	108
Abbildung 48: Umsetzungsfahrplan Tram .....	113
Abbildung 49: Reduzierung der Anzahl noch nicht barrierefreier Haltestellen (Annahme: 38 Haltestellen pro Jahr).....	114



# Tabellenverzeichnis

---

Tabelle 1: Kategorisierung der Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen .....	26
Tabelle 2: Relevante Schriften der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen bezüglich Barrierefreiheit .....	26
Tabelle 3: Definition Mindest- , Regel- und optionale Anforderungen .....	27
Tabelle 4: Anforderungen U-Bahn .....	34
Tabelle 5: Anforderungen Tram .....	40
Tabelle 6: Anforderungen Bus .....	45
Tabelle 7: Haltestellen mit dem höchsten Handlungsbedarf .....	97
Tabelle 8: Haltestellen mit dem niedrigsten Handlungsbedarf .....	98
Tabelle 9: Umsetzungsfahrplan U-Bahn .....	110
Tabelle 10: Ausnahmetatbestände im Bereich U-Bahn.....	118
Tabelle 11: Ausnahmetatbestände im Bereich Tram .....	119
Tabelle 12: Ausnahmetatbestände im Bereich Bus .....	121

## Abkürzungsverzeichnis

---

<b>Abkürzung</b>	<b>Erläuterung</b>
BayBGG	Bayrisches Behindertengleichstellungsgesetz
BayÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RZÖPNV	Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr
UN	United Nations

Begriff	Beschreibung
Haltestelle	<p>Eine Haltestelle bezeichnet den Ort in einem Liniennetz des Öffentlichen Personennahverkehrs, welcher vom jeweiligen Verkehrsmittel in planmäßigen oder zumindest regelmäßigen Zeiten bedient wird, um Fahrgäste aus- beziehungsweise zusteigen zu lassen. Eine Haltestelle besteht im Regelfall (Streckenthaltestelle) aus zwei Haltestellenkanten (Haltesteige). Umsteigepunkte oder größere Haltestellen besitzen mehrere Haltestellenkanten, welche auch von unterschiedlichen Verkehrsmitteln in verschiedenen Ebenen (zum Beispiel Untergrund U-Bahn, Oberfläche Bus) bedient werden können. Alle Haltestellenkanten (Haltesteige) tragen denselben Namen und unterscheiden sich zum Beispiel bei der Nummerierung der Haltestellenkanten (zum Beispiel U-Bahn: Gleis 1).</p>
Haltestellenkante (Haltesteig)	<p>Eine Haltestellenkante beziehungsweise ein Haltesteig bezeichnet die Linie beziehungsweise einen Abschnitt an einer Haltestelle, an welchem die Verkehrsmittel halten können, um den Fahrgastwechsel durchzuführen. Eine Haltestellenkante kann aus mehreren Haltepositionen (zum Beispiel Doppelhaltestelle) bestehen. Eine Haltestelle besteht aus mindestens einer oder mehrerer Haltestellenkanten.</p>
Halteposition	<p>Die Halteposition bezeichnet den Ort beziehungsweise Punkt an welchem ein Verkehrsmittel hält, um den Fahrgastwechsel durchzuführen. In der Regel hat eine Haltestellenkante (Haltesteig) eine Halteposition. Bei Doppelhaltestellen haben zum Beispiel Haltestellenkanten (Haltesteige) zwei Haltepositionen.</p>

### Haltestelle

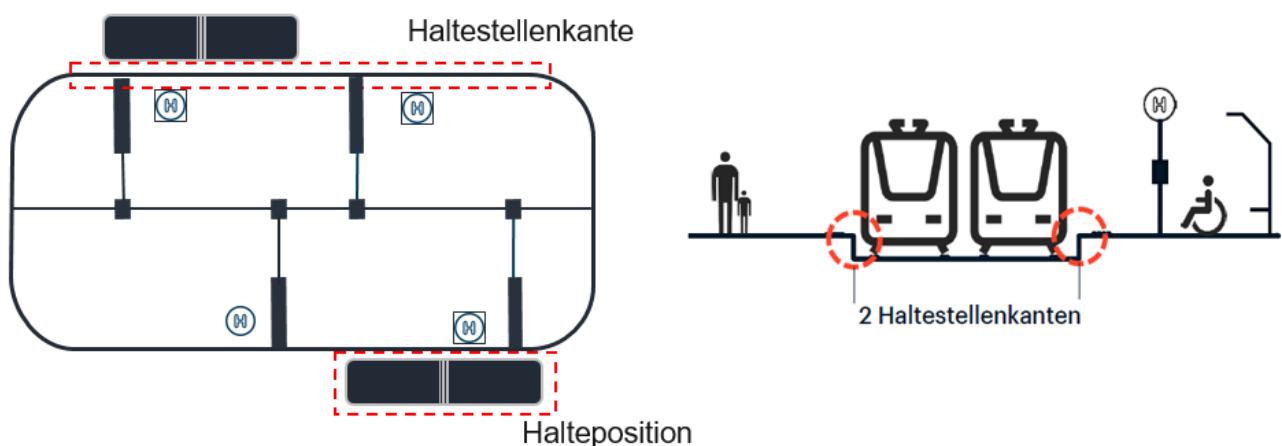


Abbildung 1: Haltestelle, -kante und -position

## 1. Hintergrund

Um das Leben und die Teilhabe von Menschen mit Einschränkungen weiter zu verbessern, ist die barrierefreie Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs für Städte, Kommunen, Landkreise und Verkehrsunternehmen bereits seit langer Zeit ein wichtiges Thema.

Auch die Landeshauptstadt München verfolgt grundsätzlich das Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ im Öffentlichen Personennahverkehr als Aufgabenträgerin umzusetzen. Die „vollständige Barrierefreiheit“ im Öffentlichen Personennahverkehr erleichtert nicht nur die Fortbewegung von dauerhaft oder temporär mobilitätseingeschränkter Menschen, zum Beispiel Menschen mit Kinderwagen, Gepäck oder postoperativen Einschränkungen - sondern auch von zahlreichen weiteren Nutzergruppen, wie etwa sensorisch oder kognitiv eingeschränkter Menschen sowie Senioren. Die „vollständige Barrierefreiheit“ im Öffentlichen Personennahverkehr ist daher für fast jeden Fahrgast früher oder später relevant.

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes im Jahr 2013 wurde die Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr gesetzlich verankert.

Durch das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern [1] wird die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen Öffentlichen Personennahverkehrs als freiwillige Aufgabe an die Landkreise und kreisfreien Gemeinden übertragen. Für die Durchführung dieser Aufgabe können die jeweiligen Aufgabenträger gemäß Artikel 12 und 13 einen Nahverkehrsplan für ihr Gebiet aufstellen. Dieser enthält Ziele und Konzeptionen des allgemeinen Öffentlichen Personennahverkehrs und definiert Maßnahmen, welche einen bestmöglichen Öffentlichen Personennahverkehr (unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs) ermöglichen. Der Nahverkehrsplan selbst ist regelmäßig fortzuschreiben und zu überprüfen.

Im Jahr 1997 hat die Landeshauptstadt München ihren ersten Nahverkehrsplan aufgestellt. [2] Dieser wurde in regelmäßigen Abständen fortgeschrieben und angepasst. Der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München bestand im Wesentlichen aus den folgenden zwei Themenfeldern:

- Qualitätsstandards
- Infrastrukturmaßnahmen

Durch die Landeshauptstadt München wurde das Themenfeld **Qualität** bereits aktualisiert und durch den Stadtrat 2020 verabschiedet. Dieses behandelt insbesondere Standards, wie Bedienhäufigkeit und Einzugsradien des Öffentlichen Personennahverkehrs, aufbauend auf der aktuellen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte. Zusätzlich sind Qualitätskriterien, wie beispielsweise die Pünktlichkeit, die Sauberkeit und die Fahrzeugauslastung, Teil des Themenfeldes. Im Rahmen der Qualitätsbetrachtung wurden zudem Szenarien entwickelt, die

darstellen, wie viele Wege zukünftig vom Öffentlichen Personennahverkehr durch Kapazitätssteigerungen aufgenommen werden müssen, um die Ziele der Landeshauptstadt München zur Vermeidung des Motorisierten Individualverkehrs einhalten zu können und ob dies mit dem aktuell geplanten Infrastrukturausbau möglich ist. Die Überarbeitung des Themenfelds **Infrastruktur** steht noch aus und behandelt die erforderliche Weiterentwicklung des Netzes und der Infrastruktur von U-Bahn, Tram und Bus. Neben Sanierungsmaßnahmen wird auch der Bedarf an Neubaustrecken identifiziert.

Diese beiden Themenfelder werden nun um den Baustein Barrierefreiheit ergänzt.

## 2. Aufgabenstellung

Das Thema Barrierefreiheit beinhaltet Elemente beider Themenfelder (Qualität und Infrastruktur), da neben infrastrukturellen, also baulichen Gegebenheiten, auch qualitative Anforderungen bei der barrierefreien Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs eine Rolle spielen.

Dass dieses Thema zunehmend an Bedeutung gewinnt und somit bei der aktuellen Neuaufstellung des Nahverkehrsplans umfangreicher behandelt wird, zeigt die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes vom 01. Januar 2013. Hierzu wurde (unter anderem) das Ziel formuliert, eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Öffentlichen Personennahverkehr bis zum 01. Januar 2022 erreicht zu haben (§ 8 Absatz 3 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz).

Mögliche Ausnahmen sind im Nahverkehrsplan konkret zu benennen und zu begründen:

*„ [...] Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in Ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die im Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. [...] “ [3]*

Die Bundesarbeitsgemeinschaft Öffentlicher Personennahverkehr der kommunalen Spitzenverbände führt hierzu in ihrer Ausarbeitung „Hinweise für die Öffentlichen-Personennahverkehr-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten Personenbeförderungsgesetzes“ folgendes auf:

*„Ein Begriff, der für viele Diskussionen und Missverständnisse sorgt, ist die „vollständige Barrierefreiheit“, die bis zum 01. Januar 2022 erreicht werden soll. Der Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ ist ein unbestimmter Rechtsbegriff. Weder der Gesetzestext noch die Gesetzesbegründung enthalten nähere Hinweise, was unter einer vollständigen Barrierefreiheit zu verstehen sein soll. Betrachtet man das Gesetzgebungsverfahren, wird zunächst zumindest deutlich, dass der Gesetzgeber bei dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden Öffentlichen Personennahverkehrs-Systems schon bis 2022 ausging, sondern von einer schrittweisen Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen. [4]*

Dieses Verständnis findet auch im Wortlaut von § 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz seinen Niederschlag; indem der Gesetzgeber formuliert:

*„[...] dass bei Aufstellung des Nahverkehrsplan das „Ziel zu berücksichtigen“ ist, bis 01.01.2022 „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“, wird (lediglich) die Verpflichtung ausgesprochen, im Rahmen der Nahverkehrsplanung (und bei nachfolgenden Umsetzungsmaßnahmen) das Ziel zu verfolgen, bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen; die Aufgabenträger werden dagegen nicht verpflichtet, die im Öffentlichen Personennahverkehr bestehenden Barrieren bis zu diesem Zeitpunkt auch tatsächlich bereits vollständig ausgeräumt zu haben. Spätestens zum 01.01.2022 müssen dann allerdings 100 % der Modernisierungen und Investitionen nur mit barrierefreien Alternativen erfolgen, soweit nicht Ausnahmen gemäß § 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz konkret benannt und begründet werden [...]“ [4]*

Somit hat der Gesetzgeber lediglich die Erwartung, dass bei Berücksichtigung dieses Ziels im Rahmen der Planungen und üblichen Modernisierungszyklen bereits bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen ist.<sup>1</sup> Spätestens ab dem 01.01.2022 müssen 100% der Modernisierungen und Investitionen barrierefrei hergestellt werden (Ausnahmen sind möglich)

Der Baustein Barrierefreiheit wurde daher von einem Arbeitskreis, bestehend aus mehreren städtischen Referaten, den Stadtwerken München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH und dem Münchner Tarif- und Verkehrsverbund GmbH sowie verschiedenen Nutzergruppen aktualisiert und überarbeitet. Dabei wurde ein Zielkonzept mit Priorisierung für den weiteren barrierefreien Ausbau entwickelt. Aus dieser Priorisierung wurde anschließend ein gemeinsamer Umsetzungsfahrplan zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des Nahverkehrsplans abgeleitet. Auf Basis dieser Ergebnisse wird eine Beschlussvorlage erarbeitet und dem Stadtrat vorgestellt.

---

<sup>1</sup> *Bundestagsdrucksache 17/7046, S. 12: „Dabei ist klar, dass insbesondere die Infrastruktur nicht losgelöst von Modernisierungsmaßnahmen nur zum Zwecke der Herstellung von Barrierefreiheit umfangreich modernisiert werden kann. Gleiches gilt für den Ersatz von Fahrzeugen insbesondere Schienenfahrzeugen. In jedem Fall muss aber sichergestellt sein, dass bei Modernisierungsmaßnahmen oder bei Fahrzeugneubeschaffungen ohne Ausnahme für Barrierefreiheit gesorgt wird“*

### 3. Herangehensweise

#### 3.1. Arbeits- und Nutzergruppen

Gemäß den Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes wurden die neuen Inhalte für den Baustein Barrierefreiheit in Abstimmung mit den Unternehmen erarbeitet und definiert. Hierfür hat die Landeshauptstadt München einen gesonderten Arbeitskreis gegründet. Dieser bestand aus Teilnehmenden folgender Unternehmen und städtischen Referate:

- Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
- Landeshauptstadt München, Baureferat
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
- Stadtwerke München GmbH
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

Gemäß Personenbeförderungsgesetz waren neben den Unternehmen und Referaten (im Weiteren „Verwaltung“ genannt) auch die verschiedenen Behindertenverbände in die Bearbeitung einzubeziehen und anzuhören:

*„ [...] Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. [...] “[3]*

Aus diesem Grund erfolgte die Erarbeitung der Inhalte in enger Abstimmung mit Interessensvertretenden der unterschiedlichen Nutzergruppen (im Weiteren „Nutzergruppen“ genannt). Diese wurden zu den erarbeiteten Inhalten regelmäßig angehört und beteiligt. Vertreten waren hierbei:

- der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München (Facharbeitskreis Mobilität)
- der Behindertenbeauftragte der Landeshauptstadt München
- der Seniorenbeirat der Landeshauptstadt München

#### 3.2. Prozess

Zu Beginn wurde der Verwaltung und den Nutzergruppen die Vorgehensweise der Fortschreibung des Nahverkehrsplans – Teil Barrierefreiheit und der Ablauf der Abstimmungstermine erläutert.

Insgesamt fanden fünf Abstimmungstermine mit der Verwaltung und drei Abstimmungstermine mit den Nutzergruppen und der Verwaltung statt, deren jeweilige Ergebnisse entsprechend protokolliert wurden.

Die Nutzergruppen hatten während des gesamten Prozesses die Möglichkeit Anregungen, Anmerkungen und Ergänzungen einzubringen. Durch die Verwaltung



der Landeshauptstadt München wurden diese anschließend intensiv geprüft und beim konsekutiven Workshop mit den Nutzergruppen diskutiert und abgestimmt.

Jede Präsentation und jedes Protokoll wurde an den jeweiligen Teilnehmerkreis der Abstimmungstermine zur Prüfung versandt. Vorgenommene Änderungen, Ergänzungen oder Anmerkungen wurden geprüft und gegebenenfalls berücksichtigt. Die angepassten Unterlagen wurden anschließend wieder an die jeweiligen Teilnehmerkreise verteilt.

### 3.3. Arbeitspakete

Ziel war die Erarbeitung eines schlüssigen Konzeptes zur Ausgestaltung der Barrierefreiheit des Öffentlichen Personennahverkehrs in München inklusive der Definition der „Ausnahmen“ gemäß Personenbeförderungsgesetz.

Im Vorfeld wurde als Grundlage für den Nahverkehrsplan – Teil Barrierefreiheit durch die Verwaltung der Landeshauptstadt München eine Bestandsaufnahme der Barrierefreiheit im Jahr 2018 durchgeführt. Im Rahmen der Ausarbeitung fanden bereits erste Gespräche mit dem Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirates sowie dem Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt München statt. Aufbauend auf der Bestandsaufnahme „Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr der Landeshauptstadt München“ wurde das schlüssige Konzept zur Ausgestaltung der Barrierefreiheit in der Landeshauptstadt München erarbeitet und abgestimmt. Die Erarbeitung der Inhalte wurde in Abstimmung mit der Auftraggeberin in den folgenden vier Arbeitspaketen unternommen:



Abbildung 2: Darstellung Arbeitspaket 1 bis Arbeitspaket 4

- **AP 1** **Definition Zielvorstellung „vollständige Barrierefreiheit“**  
Gemeinsame Definition einer Zielvorstellung unter Berücksichtigung der gesetzlichen Normen und Regeln als Grundlage aller Analysen und Planungen.
- **AP 2** **Abgleich Bestandsaufnahme**  
Abgleich der in AP 1 definierten Zielvorstellung mit dem Bestand. Identifizieren noch nicht eingehaltener Anforderungen an die Barrierefreiheit.
- **AP 3** **Erstellung Maßnahmenplan**  
Bewertung und Priorisierung von Maßnahmen gesondert für jedes Verkehrsmittel sowie Ableiten des Handlungsbedarfs.

- **AP 4 Erstellung Umsetzungsfahrplan**

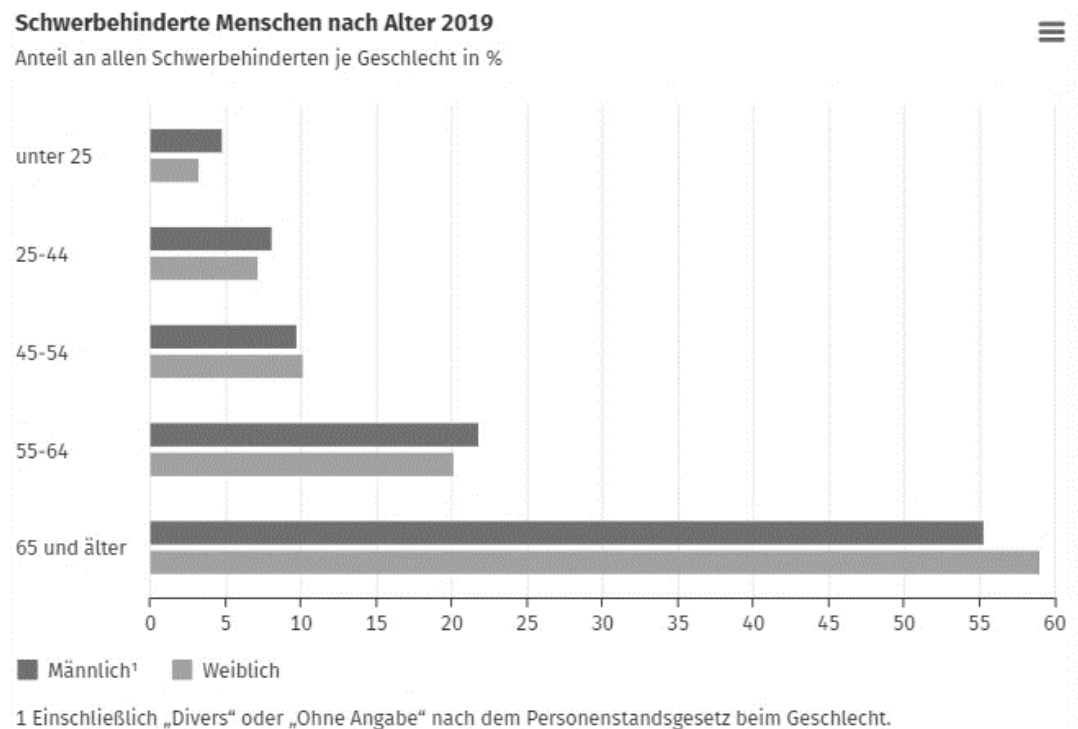
Erstellung eines Umsetzungsfahrplans zur Erreichung der Zielvorstellung mit definierten Ausnahmetatbeständen und Aussage über Förderfähigkeit.

Detaillierte Inhalte und Ergebnisse der oben genannten Arbeitspakete werden in den nachfolgenden Kapiteln 5 und fortfolgende ausführlich beschrieben. Zuvor werden im Kapitel 4 zunächst die Grundlagen der Barrierefreiheit unter Erläuterung und Angabe aktueller Gesetze und Vorgaben beschrieben.

## 4. Grundlagen der Barrierefreiheit

### 4.1. Beeinträchtigungen

In Deutschland lebten im Jahr 2019 circa 7,9 Millionen schwerbehinderte Menschen. Dies entspricht circa 9,5 % der Gesamtbevölkerung. Hierzu zählen Menschen mit einem Grad der Behinderung von 50 oder mehr [5]. Gemäß Statistischem Bundesamt ist der Anteil der Menschen mit anerkannter Schwerbehinderung in den unterschiedlichen Altersstrukturen wie folgt verteilt:



© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2021

### Abbildung 3: Schwerbehinderte Personen nach Alter und Geschlecht im Jahr 2019 in Deutschland [5]

Dabei sind die Arten der Behinderung vielfältig. Nicht alle Betroffenen sind auch in ihrer Mobilität beeinträchtigt. Manche Behinderungen wirken sich nur mittelbar oder geringfügig auf die Mobilität aus, schränken nur mittelbar oder geringfügig den Bewegungsradius ein oder erschweren nur zum Teil die Nutzung von baulichen Anlagen. Die amtliche Statistik weist darüber hinaus nur die anerkannten Schwerbehinderten aus. Viele, vor allem ältere Menschen oder Personen mit temporären Beeinträchtigungen, werden statistisch nicht erfasst. Weitere in ihrer Bewegung und Orientierung eingeschränkte Personengruppen sind beispielsweise:

- Kinder oder ältere Personen
- kleinwüchsige und großwüchsige Menschen
- werdende Mütter
- Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck
- Personen mit temporären Erkrankungen / postoperativen Beeinträchtigungen
- Analphabeten und Menschen ohne beziehungsweise eingeschränkten Deutschkenntnissen

#### 4.1.1. Motorische Beeinträchtigungen

Menschen mit motorischen Beeinträchtigungen haben insbesondere die Schwierigkeit, sich im Verkehrsraum frei und unabhängig bewegen zu können. Dabei sind die Art der motorischen Beeinträchtigung und deren Grad sehr unterschiedlich. Insbesondere bauliche Barrieren wie Stufen, Gefälle, Steigungen, Unebenheiten, Bewegungsräume, Engstellen et cetera stellen die größten Hindernisse dar.

Für Menschen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, sind Engstellen, die schmalere als 90 Zentimeter sind, in der Regel nicht passierbar [6]. Das Gleiche gilt für Schwellen, die größer als 3 Zentimeter sind [7]. Bei Stufen oder Borden bestehen, neben der Schwierigkeit diese zu überwinden, auch weitere Gefahren. Beispielsweise kann der Rollstuhl mit den Fußstützen aufsitzen und dadurch in Ungleichgewicht geraten. Darüber hinaus haben Rollstühle teilweise keine oder nur eine geringe Federung, was Rollstuhlnutzende sehr empfindlich gegenüber Unebenheiten macht.

Wie Fahrzeuge haben auch Rollstühle nicht nur eine gewisse Breite, sondern benötigen auch Mindestflächen für die horizontale Richtungsänderung. Für eine Drehung um 180° im Rollstuhl wird beispielsweise eine Fläche von 1,50 m x 1,50 m benötigt. Bauliche Barrieren wie Umlaufsperrern, Tore, Pfosten, Schwellen et cetera, können daher schnell zu unüberwindbaren Hindernissen werden. Bei Rollstühlen sind zudem die unterschiedlichen Bauarten zu beachten (handangetriebene Rollstühle, Rollstühle, die geschoben werden müssen, elektrisch angetriebene Rollstühle et cetera).

Bedingt durch die sitzende Haltung ist zusätzlich der Bewegungsradius der Arme eingeschränkt. Automatenknöpfe, Tasten für akustische Einrichtungen (Dynamische Fahrgastinformation, Lichtsignalanlage et cetera) sind dementsprechend auf erreichbarer Höhe anzubringen. Taktile Übersichtspläne, Automaten et cetera müssen außerdem seitlich anfahrbar oder unterfahrbar sein.

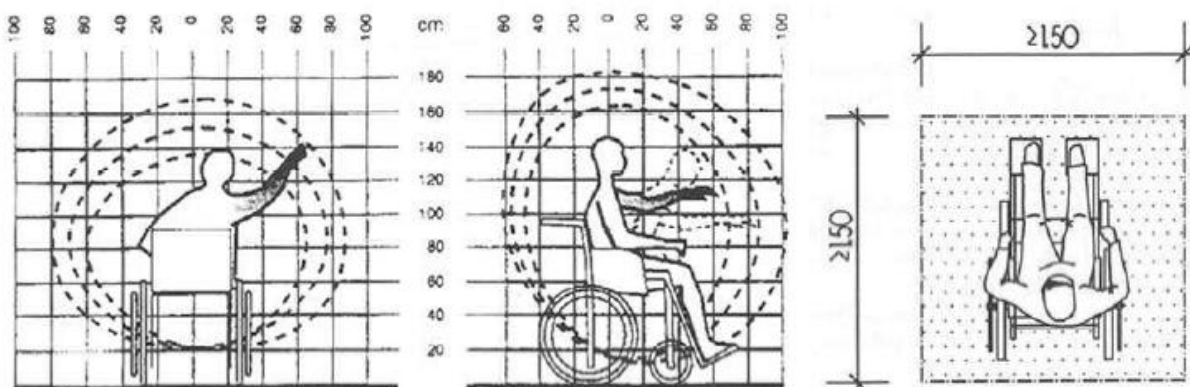


Abbildung 4: Greifhöhen und Reichweiten sowie Rotationsflächenbedarf bei 180°-Drehung von Personen mit Rollstuhl<sup>2</sup> [7]

<sup>2</sup> Der Auszug aus dem Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Nr. 212, Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, Juni 2011, ist mit Erlaubnis der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. auszugsweise wiedergegeben worden. Maßgebend für das Anwenden des

Geheingeschränkte Menschen ohne Rollstuhl sind oft auf Rollatoren oder Gehhilfen (Gehstock, Unterarmstützen, Krücken et cetera) angewiesen. Diese Hilfsmittel werden insbesondere von älteren Menschen verwendet. Rollatoren sind im Vergleich zu Rollstühlen flexibler nutzbar und lassen sich oft einfacher wenden. Auch können sie bei Bedarf eine Stufe hochgezogen oder kurz losgelassen werden.

#### **4.1.2. Sensorische Beeinträchtigungen**

Menschen mit sensorischen Beeinträchtigungen haben insbesondere die Schwierigkeiten der Sicherung und Orientierung im Verkehrsraum. Für die Teilnahme am Verkehrsgeschehen sind jedoch primär das Hör- und das Sehvermögen von großer Bedeutung.

Gehörlose und schwerhörige Menschen können vor allem Warn- und Gefahrensignale sowie sich annähernde Fahrzeuge nicht oder nur teilweise über ihr Gehör erfassen. Für die Mitmenschen ist diese Form der Beeinträchtigung meist nicht gleich erkennbar. Viele Schwerhörige können die Richtung, aus der Geräusche kommen, oft nicht bestimmen. Zudem ist diese Personengruppe empfindlich für Hintergrund- und Nebengeräusche. Diese können als sehr anstrengend empfunden werden. Dies kann dazu führen, dass Hörgeräte abgeschaltet werden.

Blinden oder sehbeeinträchtigten Personen fehlt in der Regel der visuelle Sinn für die räumliche Orientierung. Zur Kompensation müssen sie sich anderer Sinne bedienen. Hierbei sind sie insbesondere auf ihr Gehör, ihren Tastsinn und gegebenenfalls auch auf ihren Geruchssinn angewiesen. Als Hilfsmittel verwenden viele Blinde und stark Sehbeeinträchtigte den Langstock, seltener werden Führungshunde eingesetzt. Vereinzelt kommen auch andere Hilfsmittel wie Ultraschallbrillen zum Einsatz. Sowohl das Pendeln mit dem Langstock als auch die Orientierung über einen Führungshund bedarf eine entsprechenden Gehweg- und Durchgangsbreite.

Für sehbeeinträchtigte Personen bleibt das Auge zumeist weiterhin das wichtigste Wahrnehmungsorgan; auch wenn sie zusätzlich einen Langstock nutzen. Um optische Reize wahrzunehmen, müssen diese daher sehr kontrastreich und großflächig sein. Da es vielen Betroffenen sehr schwerfällt oder gar unmöglich ist Farben zu erkennen, reichen einfache Farbkontraste meist nicht aus. Sie müssen daher stets mit starken Hell-Dunkel-Kontrasten kombiniert werden.

#### **4.1.3. Kognitive Beeinträchtigungen**

Menschen mit kognitiven Einschränkungen können Informationen in der Regel wahrnehmen, aber oft nicht verarbeiten oder zuordnen. Hiervon sind unterschiedlichste Personengruppen betroffen. Insbesondere sind hier Menschen mit einer kognitiven Behinderung oder an Demenz erkrankte Personen zu nennen. Oft

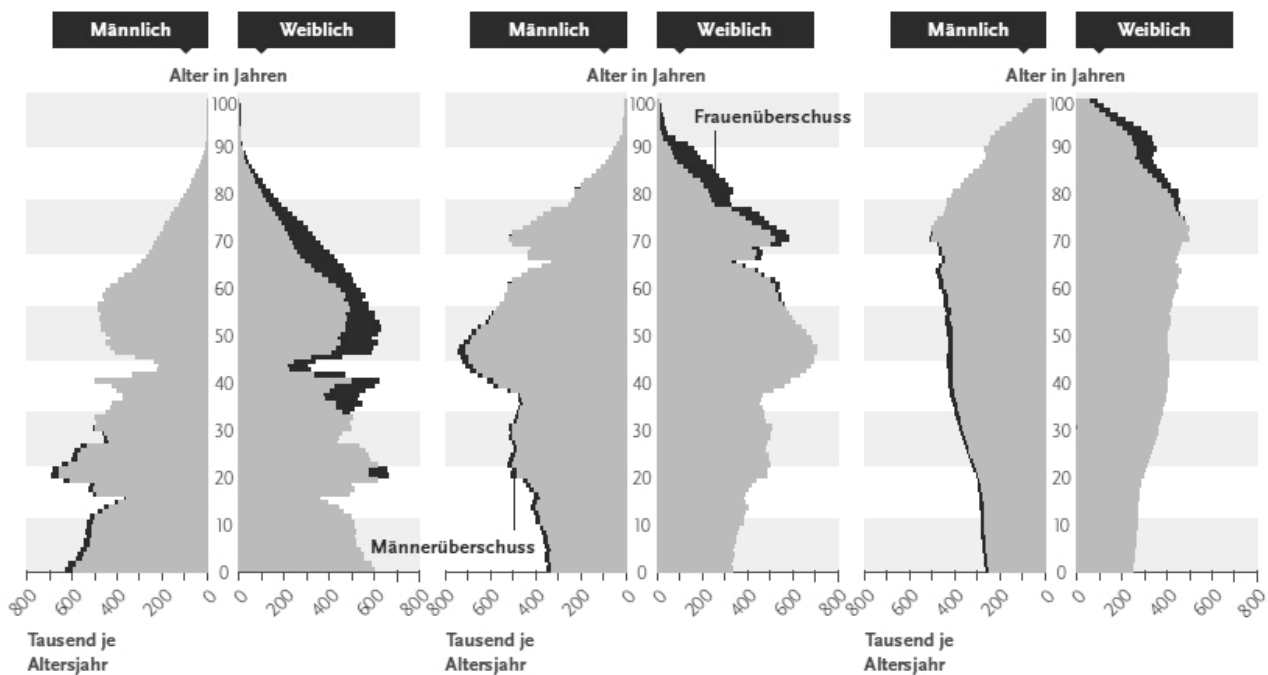
---

Regelwerkes ist dessen Fassung mit dem neuesten Ausgabedatum, die beim Verlag der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Wesseling Str. 15-17, 50999 Köln, [www.fgsv-verlag.de](http://www.fgsv-verlag.de), erhältlich ist.

sind die Betroffenen nicht in der Lage Situationen zu erfassen, Gefahren einzuschätzen oder Informationen zu verarbeiten (daher leichte Sprache). Ähnliche Schwierigkeiten können auch Kinder, ältere Menschen, Analphabeten oder auch Personen haben, die die Sprache nicht verstehen.

#### 4.1.4. Altersbedingte Beeinträchtigungen

Der demografische Wandel wird das Bedürfnis nach Barrierefreiheit zusätzlich verstärken. Das Statistische Bundesamt schätzt den Anteil der Menschen mit 80 Jahren und älter für 2060 auf 14 % gegenüber 6,8 % im Jahr 2020. Es wird wahrscheinlich mehr Menschen geben, die auf den Rollator angewiesen sind sowie schlecht sehende Personen und Demenzkranke. Gleichzeitig wird der Anteil gut motorisierter, mobiler Rollstuhlfahrender und ausgebildeter, beispielsweise im Umgang mit dem Langstock trainierter, Blinder eher sinken. [8]



© Statistisches Bundesamt (Die Gesundheitsberichterstattung des Bundes), Wiesbaden 2006

Abbildung 5: Altersaufbau der Bevölkerung in den Jahren 1960, 2010 und 2060 [9]

## 4.3. Richtlinien und Gesetze

### 4.3.1. Gesetze

Es existieren zahlreiche gesetzliche Grundlagen zum Thema Barrierefreiheit. Im Folgenden werden relevante Textpassagen unterschiedlicher Gesetze aufgeführt:

#### Grundgesetz Art. 3

*„[...] Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.“* [10]

#### Behindertengleichstellungsgesetz, § 1 Absatz 1

*„Ziel dieses Gesetzes ist es, die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen [...]“* [11]

#### Behindertengleichstellungsgesetz, § 4

*„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“* [11]

#### United-Nations-Konventionen, Artikel 9

*„Um Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen, treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen mit dem Ziel, für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information und Kommunikation, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Gebieten offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten. Diese Maßnahmen, welche die Feststellung und Beseitigung von Zugangshindernissen und -barrieren einschließen, gelten unter anderem für Gebäude, Straßen, Transportmittel [...]“* [12]

#### Personenbeförderungsgesetz, § 8

*„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den*

*Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig [...] Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in Ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die im Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.“*

[3]

### Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, § 3

*„Voraussetzung für die Förderung nach § 2 ist, dass [...] Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entspricht. Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören.“* [13]

### Bayrisches Behindertengleichstellungsgesetz, Artikel 10

*„[...] Sonstige bauliche Anlagen, öffentliche Weg, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.“* [14]



### 4.3.2. DIN-Normen

DIN-Normen sind die Ergebnisse nationaler, europäischer oder internationaler Normungsarbeit, welche durch das Deutsche Institut für Normung erarbeitet und veröffentlicht werden. DIN-Normen definieren Standards und Empfehlungen zu verschiedenen Themenfeldern, welche in der Regel den aktuellen Stand der Technik widerspiegeln.

Zum Thema Barrierefreiheit wurden folgende DIN-Nomen erarbeitet und stellen den derzeitigen aktuellen Stand der Technik dar:

- DIN 18040-1 – Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude (2010)
- DIN 18040-3 – Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum (2014)
- DIN 32984 – Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum (2020)
- DIN 32981 – Zusatzeinrichtungen für Blinde- und Sehbehinderte an Straßen-Verkehrssignalanlagen (2002)
- DIN 32975 – Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung (2010)
- DIN 32986 – Taktile Schriften und Beschriftungen – Anbringung von Braille- und erhabener Profilschriften (2015)

### 4.3.3. Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Auch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen veröffentlicht in ihrer Schriftenreihe Hinweise, Merkblätter, Arbeitspapiere und Richtlinien zur barrierefreien Planung öffentlicher Verkehrsanlagen. Folgende Kategorien sind entsprechend ihrer Verbindlichkeit zu unterscheiden:

**Tabelle 1: Kategorisierung der Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen**

Art	Kat.	Bezeichnung	Verbindlichkeit	abgestimmt
Regelwerk	R1	Richtlinie	regelt, wie geplant werden muss oder soll	innerhalb der Gesellschaft
	R2	Merkblatt, Empfehlung	empfiehlt, wie geplant werden sollte	innerhalb der Gesellschaft
Wissensdokument	W1	Hinweis	Gibt den aktuellen Stand des Wissens wieder	Innerhalb zuständiger Gesellschaftsgremien
	W2	Arbeitspapier	Zwischenstände Informations- und Arbeitshilfen	innerhalb der Arbeitsgruppen

Folgende Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen existieren zum Thema Barrierefreiheit:

**Tabelle 2: Relevante Schriften der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen bezüglich Barrierefreiheit**

Titel		Kat.	Aspekte
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen	R1	Platzbedarf für Behinderte, erforderlichen Gehwegbreiten, Bordhöhen und Muldenrinnen, Gefälle und Rampen, Haltestellen und Querungsstellen.
RiLSA	Richtlinie für Lichtsignalanlagen	R1	Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte (akustische und taktile Signalgeber), Lichtstärke, Räumzeiten an Fußgängerfurten
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen	R2	Abgrenzungen von Gehwegen, Radführung an Querungsstellen
ERS	Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen	R2	Barrierefreie Parkstände, Erholungsflächen und Zugänge
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen der öffentlichen Personennahverkehrs	R2	Entwurf und Gestaltung von Haltestellen und Überquerungsstellen für Straßenbahnen und Busse
EAR	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs	R2	Parkplätze für Behinderte
H BVA	Hinweis für barrierefreie Verkehrsanlagen	W1	Anforderungen zur Planung barrierefreier Straßen, Wege und Plätze.
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen	<sup>3</sup> _	Gehwegbreiten, Gehwegbegrenzungen, Querungsstellen, Haltestellen <sup>4</sup>

<sup>3</sup> Bei Erscheinung war noch keine Klassifizierung eingeführt

<sup>4</sup> Die Festlegungen der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen sind so ausgelegt, dass die Anforderungen mobilitätsbeschränkter Personen weitestgehend auch ohne ausdrückliche Erwähnung berücksichtigt sind“ [23]

## 5. Definition Zielvorstellung „vollständige Barrierefreiheit“

Um einen Umsetzungsfahrplan für den weiteren barrierefreien Ausbau entwickeln zu können, wurde zunächst die Zieldefinition für die „vollständige Barrierefreiheit“ aus den jeweilig gültigen Normen und Gesetzen abgeleitet.

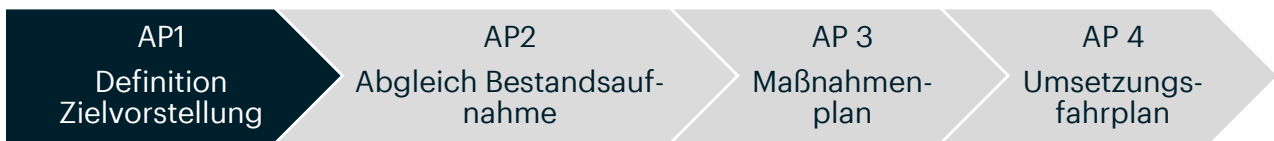


Abbildung 6: Darstellung Arbeitspakete – Arbeitspaket 1

### 5.1. Mindest- und Regelanforderungen

Um überprüfen zu können, ob eine Haltestelle beziehungsweise das dortige Gesamtsystem (Infrastruktur und Fahrzeug) nach den aktuell gültigen Regelwerken als barrierefrei angesehen werden kann, mussten Anforderungen definiert werden, auf deren Grundlage jede Haltestelle als „barrierefrei“ oder „nicht barrierefrei“ bewertet werden konnte. In gemeinsamer Abstimmung zwischen Verwaltung und Nutzergruppen wurden die Anforderungen hierbei in Mindest-, Regel- und optionale Anforderungen unterteilt:

Tabelle 3: Definition Mindest-, Regel- und optionale Anforderungen

<p><b>Mindestanforderungen</b> Anforderungen aus aktuell gültigen Gesetzen und DIN-Normen</p> <p><b>Regelanforderungen</b> Anforderungen, die über die gesetzliche Forderung hinausgehen und von der Landeshauptstadt München als zusätzliche Anforderungen freiwillig festgelegt werden</p> <p><b>Optionale Anforderungen</b> Qualitative Zusatzanforderung die, wenn möglich, berücksichtigt werden sollen</p>
--

Für die Bewertung ob eine Haltestelle beziehungsweise das dortige Gesamtsystem als barrierefrei deklariert werden kann, wurde folgender Prüfvorgang definiert:

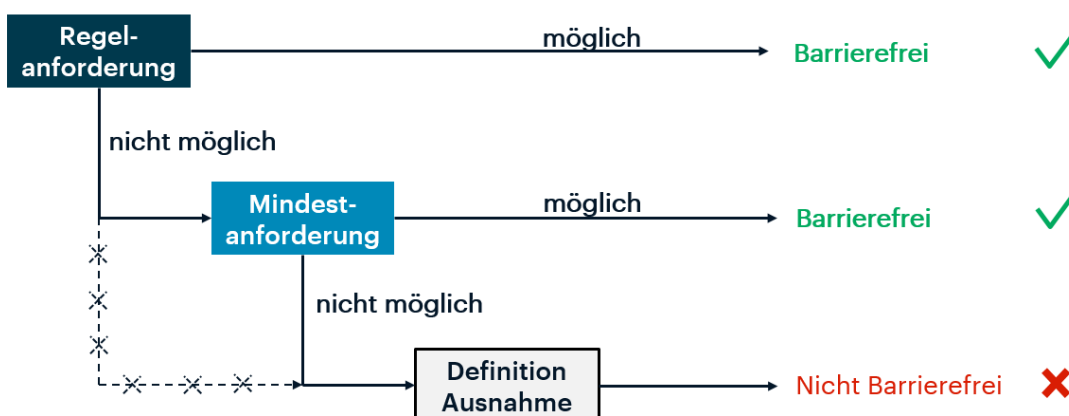


Abbildung 7: Überprüfung der Erfüllung der Barrierefreiheit

## Erläuterung zu Abbildung 7:

- Die Erfüllung aller Mindestanforderungen führt dazu, dass eine Haltestelle beziehungsweise das dortige Gesamtsystem nach den aktuell gültigen Regelwerken als „barrierefrei“ angesehen werden kann.
- Kann die Mindestanforderung temporär oder langfristig aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht eingehalten werden, ist gemäß Personenbeförderungsgesetz eine Ausnahme zu definieren (siehe Kapitel 8 Ausnahmen) und die Haltestelle als „nicht barrierefrei“ zu kennzeichnen. Bestehende Anlagen, die bei ihrer Herstellung nach den damaligen aktuell gültigen Regelwerken hergestellt wurden, müssen nicht - nur zur Herstellung der Barrierefreiheit - umgebaut werden.
- Die Barrierefreiheit muss bei einer Änderung am Gesamtsystem neu geprüft und wenn möglich berücksichtigt werden.
- Die nicht oder nur teilweise Erfüllung einer Regelanforderung bei gleichzeitiger Erfüllung der Mindestanforderung führt nicht dazu, dass eine Haltestelle beziehungsweise das dortige Gesamtsystem als „nicht barrierefrei“ gelten. Hierfür muss dementsprechend auch keine Ausnahme definiert werden.

Neben den Mindest- und Regelanforderungen wurden darüber hinaus noch „optionale Anforderungen“ erfasst. Diese sind als qualitative Zusatzanforderung zu verstehen die, wenn möglich, berücksichtigt werden sollen. Bei Nichterfüllung haben diese jedoch keinen Einfluss auf die Deklaration der Barrierefreiheit.

## **5.2. Kategorien**

Um die Erfüllung der Anforderungen prüfen zu können, wurden folgende Kategorien in Abstimmung mit der Verwaltung und den Nutzergruppen definiert:

1. Fahrgastinformation
2. Betrieb
3. Leitsystem
4. Haltestellenausstattung
5. Bewegungsraum
6. Oberflächen
7. Neigung
8. Zuwegung
9. Spaltüberbrückung (Ein- und Ausstieg ins Verkehrsmittel)
10. Fahrzeuge
11. Ersatzverkehr (geplant)
12. Ersatzverkehr (ungeplant)

Die Inhalte der verschiedenen Kategorien werden in den folgenden Unterkapiteln beschrieben. In dem darauffolgenden Kapitel O werden anschließend die durch die Verwaltung und die Nutzergruppen definierten Mindest-, Regel- und optionalen Anforderungen zu den jeweiligen Kategorien aufgeführt.

### 5.2.1. Fahrgastinformation

Die Kategorie „Fahrgastinformation“ umfasst Anforderungen, welche für die barrierefreie Übermittlung von Fahrgastinformationen von Bedeutung sind. Hierbei ist insbesondere das sogenannte 2-Sinne-Prinzip zu erwähnen, wonach immer mindestens zwei Sinne für die Übermittlung wichtiger Informationen angesprochen werden müssen. Fahrgastinformationen sind daher visuell und akustisch zu übermitteln. Für die Übermittlung stehen im Öffentlichen Personennahverkehr in der Landeshauptstadt München hauptsächlich folgende Informationsquellen zur Verfügung:

- Aushänge
- Dynamische Fahrgastinformation
- Notfall- und Informationssäule
- Multilinienanzeiger
- Visuelle Informationen zur Richtungsorientierung am Bahnsteig
- Visuelle Informationen im oder am Fahrzeug
- Akustische Durchsagen am Bahnsteig
- Homepage / Apps
- Fahrplanhandbuch
- Elektronisches Fahrplanbuch
- Service- und Kundencenter
- Fahrkartenautomaten

Relevante DIN-Normen sind die DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ sowie die DIN 32975 „Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“.

### 5.2.2. Betrieb

Zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit müssen die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen auch beim Betrieb des Öffentlichen Personennahverkehrs integriert werden. Hierzu muss das Fahrpersonal entsprechend geschult werden (Verordnung der Europäischen Union Nr. 181/2011) sowie bei Reinigungs- und Winterdiensten die Bedürfnisse dieser Personengruppe berücksichtigt werden. Bei externen nicht planbaren Beeinträchtigungen (zum Beispiel Falschparken, Unfälle et cetera) muss entsprechend schnell reagiert werden.

### 5.2.3. Leitsystem

Bodenindikatoren dienen zur Orientierung von blinden und sehbeeinträchtigten Personen. Sie lassen sich mit dem Langstock und zum Teil auch mit den Füßen

ertasten. Hierbei sind gemäß DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ verschiedene Anforderungen an den visuellen und taktilen Kontrast sowie an die Ausführung der Bodenindikatoren selbst zu erfüllen. Das taktile Leitsystem kann darüber hinaus durch einen taktilen Übersichtsplan oder taktile Handlaufbeschriftungen optimal ergänzt werden. Gültiges Regelwerk für die taktile Beschriftung ist die DIN 32986.

Um einen abgestimmten Standard des taktilen Leitsystems in München zu gewährleisten, wurde in der Landeshauptstadt München die Arbeitsgruppe „Bodenindikatoren“ gegründet. Hier sind Teilnehmer der dortigen Verkehrsunternehmen, des Baureferates und anderer städtischer Referate sowie des Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund vertreten.

#### **5.2.4. Haltestellenausstattung**

Auch die Haltestellenausstattung muss den Anforderungen der Barrierefreiheit gerecht werden. Hierbei sind insbesondere Sitzgelegenheiten für ältere Menschen von hoher Bedeutung. Arm- und Rückenlehnen erleichtern das Setzen und Aufstehen. Wo möglich, sollten oberirdische Haltestellen auch mit Wetterschutz ausgestattet werden und darin ausreichend Platz für Menschen im Rollstuhl inklusive Begleitperson aufweisen. Werden bei den Haltestellenausstattungs-elementen transparente Elemente vorgesehen, ist gemäß DIN 32984 und DIN 18040-3 außerdem ein Durchlaufschutz oder eine Glasflächenmarkierungen vorzusehen.

#### **5.2.5. Bewegungsraum**

Wie im Kapitel 4.1.1 „Motorische Beeinträchtigungen“ beschrieben, benötigen Rollstuhlfahrende eine bestimmte Bewegungsfläche um eine 180°-Drehung vornehmen zu können. Dies ist insbesondere beim Ein- und Ausstieg in das jeweilige Verkehrsmittel, das heißt vor der jeweiligen Türe, von Bedeutung. Wird zum Einstieg in ein Verkehrsmittel eine technische Einstiegshilfe (Klapprampe, Hublift) benötigt, ist die erforderliche Bewegungsfläche zusätzlich zum Platzbedarf der Einstiegshilfe einzurechnen. Auch benötigen Rollstuhlfahrende entlang des Haltesteigs sowie im Bereich von Zuwegungen eine erforderliche Durchgangsbreite. Anforderungen diesbezüglich sind in der DIN 18040-3 angegeben.

#### **5.2.6. Oberflächen**

Damit Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs für alle Menschen nutzbar sind, müssen Bodenbeläge – mindestens in definierten Korridoren – bestimmte Anforderungen an die Oberflächenbeschaffenheit erfüllen. So sollen Oberflächen möglichst erschütterungsarm, befahrbar und rutschfest sein. Diese Anforderungen gelten auch für alle Randeinfassungen, Rinnen oder Fahrbahnen die begangen oder überschritten werden müssen. Anforderungen sind diesbezüglich in der DIN 18040-3 festgehalten.

### **5.2.7. Neigung**

Längere Gefällestrrecken sind für viele mobilitätseingeschränkte Personen schwer zu bewältigen. Daher definiert die DIN 18040-3 diesbezüglich Maximalwerte für das Längsgefälle und die Längen von Rampen. Diese Werte gelten ebenfalls für den barrierefreien Ein- und Ausstieg mittels Klapprampe. Neben der Längsneigung kann aber auch die Querneigung für viele Personen unangenehm und für Rollstuhlfahrende sogar gefährlich sein. Zwar kann auf die Querneigung bei ausbleibendem Längsgefälle für die Entwässerung nicht verzichtet werden, jedoch ist sie gemäß DIN 18040-3 auf einen Maximalwert zu begrenzen.

### **5.2.8. Zuwegung**

Um den Öffentlichen Personennahverkehr nutzen zu können muss nicht nur der Ein- und Ausstieg in ein Verkehrsmittel barrierefrei möglich sein, sondern auch die Zuwegungen zur Haltestelle muss für alle Menschen barrierefrei nutzbar sein. Hierfür ist es notwendig, dass die Zuwegung zur Haltestelle auch stufenlos möglich ist und die Zuwegungen während des gesamten Jahres und zu allen Witterungsbedingungen nutzbar sind.

### **5.2.9. Spaltüberbrückung (Ein- und Ausstieg ins Verkehrsmittel)**

Ein barrierefreies Verkehrssystem erfordert die Möglichkeit des selbstständigen Ein- und Ausstiegs in und aus dem Verkehrsmittel. Hierfür muss der verbleibende Restspalt zwischen Haltesteig und Fahrzeug entweder durch eine technische Einrichtung (Klapprampe, Hublift et cetera) überbrückt oder auf ein durch die DIN 18040-3 vorgegebenes Maß reduziert werden. Eine Reduzierung des vertikalen Spalts kann über die Anhebung des Haltesteigs, über eine fahrzeugseitige Absenkung der Karosserie (Kneeling) oder in Niederflurfahrzeugen mit niedrigerem Einstieg erreicht werden. Die Reduzierung des horizontalen Spalts kann bei nicht schienengebundenen Verkehrssystemen durch eine verbesserte Anfahrbarkeit und einem geraden Bordsteinverlauf minimiert werden.

Bei schienengebundenen Verkehrsmitteln kann die Spaltüberbrückung aufgrund der geforderten Lichtraumfreiheit, gemäß § 18 der „Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen“, nur bei geraden Gleistrassierungen im Bereich der Haltestellenkanten gemäß den Anforderungen der Barrierefreiheit baulich gelöst werden. Im Bereich von Radien oder Klothoiden kann die Anforderung der Spaltüberbrückung nur über technische Hilfsmittel (zum Beispiel fahrzeugseitige Spaltüberbrückung) erfüllt werden.

### **5.2.10. Fahrzeuge**

Auch Fahrzeuge müssen Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllen, da sie ein Teil des Gesamtsystems des Öffentlichen Personennahverkehrs darstellen. So sind auch hier Informationen im 2-Sinne-Prinzip zu übermitteln. Des Weiteren müssen Fahrzeuge auch die Mitnahme von Rollstuhlfahrenden, Rollatornutzenden et cetera gewährleisten und über eine entsprechend Stellplatzmöglichkeit verfügen. Auch automatisierte Türöffnungen sind für eine barrierefreie Nutzung erforderlich. Der

gemäß DIN 18040-3 geforderte Maximalspalt kann darüber hinaus auch fahrzeugseitig verringert oder überbrückt werden. Die Kriterien einer barrierefreien Fahrzeugausstattung kann detailliert der Bestandsaufnahme aus dem Jahr 2018 entnommen werden. [15]

#### **5.2.11. Ersatzverkehr (geplant)**

Bei geplanten Wartungs- oder Bauarbeiten kann es zur Sperrung von Betriebsstrecken kommen. Können schienengebundene Verkehrssysteme ihre Strecke nicht mehr befahren, kommt meist der Ersatzverkehr mit Omnibussen zum Einsatz. Auch Ersatzverkehre im Busbetrieb werden erforderlich, wenn geplante Haltestellen oder Straßenabschnitte aufgrund von Bauarbeiten und Umleitungen nicht mehr bedient werden können. Insbesondere der geplante Ersatzverkehr muss dabei Anforderungen an die Lage und Befestigung des Haltesteigs, an die Kommunikation und an die Zugänglichkeit des Haltesteigs und des Fahrzeugs erfüllen.

#### **5.2.12. Ersatzverkehr (ungeplant)**

Anders als bei geplanten Ersatzverkehren, kann die Einrichtung des Ersatzverkehrs bei ungeplanten Betriebsänderungen nicht langfristig geplant und kommuniziert werden. Die Einrichtung muss kurzfristig und unmittelbar erfolgen. Damit auch hier die Nutzbarkeit für beeinträchtigte Personen gewährleistet werden kann, wurden auch für diesen Fall Anforderungen definiert.



### **5.3. Anforderungen an die Barrierefreiheit**

Für die Überprüfung der Barrierefreiheit wurden Anforderungen definiert und als Mindest-, Regelanforderung oder optionale Anforderung deklariert. Die Anforderungen wurden gemeinsam mit der Verwaltung und den Nutzergruppen für jedes Verkehrssystem (U-Bahn, Tram, Bus) separat ermittelt und abgestimmt. Alle hierbei durch die Nutzergruppen gewünschten Anforderungen, offenen Fragen und Anregungen wurden durch PB Consult GmbH sowie der Verwaltung in Bezug auf DIN-Normen, Richtlinien, Empfehlungen, geplante Maßnahmen et cetera intensiv geprüft und anschließend mit den Nutzergruppen diskutiert und abgestimmt. Die Ergebnisse hierzu sind in den nachfolgenden Unterkapiteln für jedes Verkehrssystem getrennt aufgeführt, in der Anlage 1 „Tabelle Mindest- und Regelanforderungen“ sind alle Anforderungen für alle Verkehrssysteme gemeinsam im Detail dargestellt. Zur besseren Lesbar- und Übersichtlichkeit wurden keine Zitierungen aus Normen oder Richtlinien in der Tabelle unternommen, dies wurde im Rahmen der Workshop-Reihe entsprechend kommuniziert und in den Protokollen dokumentiert. In der Tabelle wurden daher Schlagwörter verwendet und auf die jeweiligen Normen beziehungsweise Richtlinien verwiesen. Die Definition der Mindest- und Regelanforderungen kann dem Punkt 5.1 entnommen werden.

#### **5.3.1. U-Bahn**

In der nachfolgenden Tabelle sind die von der Verwaltung und den Nutzergruppen definierten Anforderungen an die Barrierefreiheit für die U-Bahn aufgeführt:

Tabelle 4: Anforderungen U-Bahn

U-Bahn		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
<b>Fahrgastinformation</b>		
<p><b>Fahrgastinformation (Aushänge):</b>                      Ausreichend groß, kontrastreich, lesbar, verständlich und auf Augenhöhe für Menschen in sitzender Haltung. Die Fahrgastinformation muss frei zugänglich sein (zum Beispiel nicht hinter Sitzgelegenheiten). Die Auffälligkeit und Wahrnehmbarkeit des Informationsangebotes müssen aus größerer Entfernung gegeben sein.</p>	<p><b>Notfall- und Informationssäulen</b> in barrierefreier Ausführung nach DIN 18040-3</p>	<p><b>Multilinienanzeiger</b> in den Sperrengeschoßen</p>
<p><b>2-Sinne-Prinzip:</b> Übermittlung von Informationen zu verkehrenden Zügen (Linie und Richtung) im 2-Sinne Prinzip: Beispielsweise visuell über Zugzielanzeiger und akustisch über das Fahrzeug (Bestand München). Informationen bezüglich Betriebsabweichungen sind visuell über Zugzielanzeiger und akustisch über Disponenten über die elektroakustische Lautsprecheranlage in verständlicher Form zu übermitteln.</p>	<p><b>Visuelle Informationen</b> nach DIN 32975, zum Beispiel zur Richtungsorientierung</p>	<p><b>Einrichtungen und Orte von allgemeiner Bedeutung</b> sind im 2-Sinne-Prinzip zu übermitteln. Ebenso sind die Standorte öffentlicher und / oder barrierefreier Toilettenanlagen zu übermitteln.</p>

U-Bahn		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
<p><b>Akustische Informationen</b> müssen gemäß DIN 18040-3 Punkt 4.4.3. auch für Menschen mit eingeschränktem Hörvermögen hörbar und verständlich sein. Gemäß DIN 18040-3 Punkt 5.6.4. ausreichende Abhebung von Sprachsignalen oder anderen akustischen Informationen.</p>		<p><b>Digitale Anzeigen</b> in den Fahrzeugen sollten von allen Sitzplätzen im Fahrzeug lesbar sein.</p>
<b>Leitsystem</b>		
<p><b>Taktile Bodenindikatoren in der Bahnsteigebene</b> immer in Abstimmung mit der <b>Arbeitsgruppe Bodenindikatoren</b> in München und dem Städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen.</p>	<p><b>Taktiler Leitsystem</b> in den <b>Sperrengeschossen</b></p>	<p><b>Taktiler Leitsystem</b> mit aktuell gültigen Bodenindikatoren <b>gemäß DIN 32984</b> in den Sperrengeschossen.</p>
<p>Ein <b>eindeutiger Kontrast</b> zwischen Bodenbelag und Wandbelag gemäß DIN 18040-1 ist zu achten.</p>	<p><b>Taktile Handlaufbeschriftungen nach DIN 18040-1</b> und E DIN 32986 geben blinden Menschen Informationen und sind vorzusehen. Um Fehler zu vermeiden, sind sie mit dem Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund abzustimmen.</p>	<p><b>Taktile Übersichtstafeln</b></p>
<p><b>Kontrastierende Markierungen</b> bei Treppen, Rampen, Handläufen, Bahnsteigkanten, et cetera sind vorzusehen.</p>		

U-Bahn		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
<b>Haltestellenausstattung</b>		
<b>Sitzgelegenheiten:</b> Die Anzahl der Sitzgelegenheiten ist im Einzelfall zu prüfen.	<b>Sitzgelegenheiten mit Arm- und Rückenlehnen.</b> Die Anzahl ist im Einzelfall zu prüfen.	
<b>Unterlaufschutz</b> von freistehenden Ausstattungselementen (zum Beispiel Vitrinen)		
<b>Durchlaufschutz und Glasflächenmarkierungen</b> sind im Bereich von transparenten Glasfassaden und Türen vorzusehen <b>gemäß DIN 32975 und DIN 18040-3</b> . Glaswände sind mit zwei mindestens 8 Zentimeter hohen Sicherheitsmarkierungen in Streifenform beziehungsweise aus einzelnen Elementen (Flächenanteil mindestens 50 % eines Streifens) zu versehen.		

<b>U-Bahn</b>		
<b>Mindestanforderung</b>	<b>Regelanforderung</b>	<b>Optional</b>
<b>Bewegungsraum</b>		
Einhaltung <b>1,35 m Durchgangsbreite</b> auf der gesamte Haltestellenlänge	Einhaltung <b>1,50 m Durchgangsbreite gemäß DIN 18040-3</b> (Punkt 5.6.2) auf der gesamten Haltestellenlänge	
<b>Oberflächen</b>		
Korridore mit <b>ebenen, erschütterungsarmen und rutschhemmenden Bodenbelägen</b> im U-Bahnbereich.	<b>Flächiger Einsatz</b> von ebenen, erschütterungsarmen und rutschhemmenden <b>Bodenbelägen</b> im U-Bahnbereich.	
<b>Neigung</b>		
<b>Maximale Querneigung von 2 %</b> (ohne Längsgefälle 2,5 %), gemäß DIN 18040-3 (Punkt 4.3)	<b>Querneigung weg vom Gleis gemäß § 31 Absatz 6 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen und E DIN 5647</b> Punkt 6.2.3.5	

U-Bahn		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
<p><b>Maximale Längsneigung von 6 %</b> im gesamten Haltestellenbereich <b>gemäß DIN 18040-3</b> (Punkt 4.3) unter Beachtung der benötigten Ruhepodeste:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nach 6 m Zwischenpodest (1,50 m x 1,20 m, Längsneigung maximal 3 %)</li> <li>• Ausbildung von Rampen gemäß DIN 18040</li> <li>• kurze Neigungstrecken ≤ 1,00 m 12 % möglich</li> </ul>		
<b>Zuwegung</b>		
<p><b>Überbrückung von Höhenunterschieden</b> in öffentlichen Bereichen (mindestens ein Bahnhofskopf) muss auch <b>stufenlos möglich</b> sein (Aufzugsanlagen / Rampen). Berücksichtigung der <b>DIN 18040-1</b> und <b>18040-3</b>.</p>	<p><b>Jeder Bahnsteig</b> sollte über einen <b>Aufzug</b> verfügen.</p>	<p>Bei <b>weiten Wegen</b> und <b>hoher Frequentierung</b> sollte die Möglichkeit eines weiteren <b>barrierefreien Zugangs</b> geprüft werden.</p>
<p><b>Nutzbarkeit von Zuwegungen</b> ist auch bei <b>schlechten Witterungsbedingungen</b> zu gewährleisten.</p>		

U-Bahn		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
<b>Spaltüberbrückung</b>		
<p>Selbstständiges Ein- und Aussteigen unter Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang möglich. (Restspalt 5 x 5 Zentimeter gemäß Punkt 5.6.3 DIN 18040-3).</p> <p><i>"Der Höhenunterschied und Abstand von der Bahnbeziehungsweise Bussteigkante zu Fahrgasträumen öffentlicher Verkehrsmittel darf grundsätzlich nicht mehr als 5 Zentimeter betragen. Geringere Werte sind anzustreben. Größere Unterschiede sind durch entsprechende Maßnahmen an mindestens einem Zugang auszugleichen".</i></p>	<p>Selbstständiges Ein- und Aussteigen ohne Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang möglich. (Restspalt 5 x 5 Zentimeter gemäß Punkt 5.6.3 DIN 18040-3).</p>	
<b>Fahrzeuge</b>		
<p>Anforderungen gemäß Auflistung in der Bestandsaufnahme zur Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr der Landeshauptstadt München von 2018</p>		
<b>Ersatzverkehr (geplant)</b>		
s. Anforderungen Bus		
<b>Ersatzverkehr (ungeplant)</b>		
s. Anforderungen Bus		

### 5.3.2. Tram

In der nachfolgenden Tabelle sind, die von der Verwaltung und den Nutzergruppen definierten Anforderungen an die Barrierefreiheit für das Verkehrssystem Tram aufgeführt:

**Tabelle 5: Anforderungen Tram**

Tram		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
<b>Fahrgastinformation</b>		
<b>Fahrgastinformation (Aushänge):</b> Ausreichend groß, kontrastreich, lesbar, verständlich und auf Augenhöhe für Menschen in sitzender Haltung. Die Fahrgastinformation muss frei zugänglich sein (zum Beispiel nicht hinter Sitzgelegenheiten). Die Auffälligkeit und Wahrnehmbarkeit des Informationsangebotes müssen aus größerer Entfernung gegeben sein.	<b>Dynamische Fahrgastinformation mit Text-to-Speech:</b> An Haltestellen mit mehreren Linien oder hohen Fahrgastaufkommen, mit Text-to-Speech Einrichtung. Aufstellung in der Regel, in der Nähe der ersten Türe. Darstellung der <b>Textinformation gemäß DIN 18040-3</b> (Punkt 5.6.4).	<b>Digitale Anzeigen</b> in den Fahrzeugen sollten von allen Sitzplätzen im Fahrzeug lesbar sein.
	<b>Visuelle Informationen nach DIN 32975,</b> zum Beispiel zur Richtungsorientierung	
<b>Leitsystem</b>		
<b>Taktile Bodenindikatoren</b> am Haltestieg immer in <b>Abstimmung mit der Arbeitsgruppe Bodenindikatoren</b> in München und dem Städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen.		



Tram		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
Bei Inselhaltestellen beziehungsweise Haltestellen mit mehreren Haltepunkten <b>bahnsteigbegleitender Leitstreifen gemäß DIN 32984.</b>		
<b>Haltestellenausstattung</b>		
<b>Durchlaufschutz und Glasflächenmarkierung</b> sind im Bereich von transparenten Glasfassaden und Türen vorzusehen gemäß DIN 32975 und DIN 18040-3. Glaswände sind mit zwei mindestens 8 Zentimeter hohen Sicherheitsmarkierungen in Streifenform beziehungsweise aus einzelnen Elementen (Flächenanteil mindestens 50 % eines Streifens) zu versehen.	Wo baulich möglich, <b>Fahrgastunterstand / Wetterschutz.</b> Ausreichend Platz im Unterstand vor Witterung für Menschen im Rollstuhl inklusive Begleitperson. Einschränkung der Durchgangsbreite durch Wartehalle auf 1,35 m möglich. Gegebenenfalls sind verschiedene Modelle zu prüfen.	
	<b>Sitzgelegenheiten</b> , wo baulich und platztechnisch möglich mit Arm- und Rückenlehne.	
<b>Bewegungsraum</b>		
Einhaltung <b>1,35 m Durchgangsbreite</b> auf der gesamte Haltestellenlänge	Einhaltung <b>1,50 m Durchgangsbreite gemäß DIN 18040-3</b> (Punkt 5.6.2) auf der gesamten Haltestellenlänge	
Einhaltung der <b>Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor der aktivierten Einstiegshilfe</b> gemäß DIN 18040-3	<b>Radwegführungen im Haltestellenbereich sind grundsätzlich zu prüfen.</b> Radwegführung durch den Wartebereich beziehungsweise das Ein- und Aussteigen direkt auf den Radweg sind, wenn möglich, zu vermeiden.	

Tram		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
<b>Oberflächen</b>		
Korridore mit ebenen, erschütterungsarmen und rutschhemmenden Bodenbelägen im Haltestellenbereich	Flächiger Einsatz von ebenen, erschütterungsarmen und rutschhemmenden Bodenbelägen im Haltestellenbereich	
<b>Neigung</b>		
Maximale Querneigung von 2 % (ohne Längsgefälle 2,5 %), gemäß DIN 18040-3 (Punkt 4.3)	Querneigung weg vom Gleis gemäß § 31 Absatz 6 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen und E DIN 5647 Punkt 6.2.3.5	
Maximale Längsneigung von 6 % im gesamten Haltestellenbereich gemäß DIN 18040-3 (Punkt 4.3) unter Beachtung der benötigten Ruhepodeste: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nach 6 m Zwischenpodest (1,50 m x 1,20 m, Längsneigung maximal 3 %)</li> <li>• Ausbildung von Rampen gemäß DIN 18040</li> <li>• kurze Neigungstrecken ≤ 1,00 m 12 % möglich</li> </ul>		
<b>Zuwegung</b>		
Überbrückung von Höhenunterschieden in öffentlichen Bereichen muss auch stufenlos möglich sein (Rampen). Berücksichtigung der DIN 18040-1 und 18040-3		
Barrierefreie Zuwegung zu Inselhaltesteigen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 Zentimeter Bordsteinabsenkung über die</li> </ul>		

Tram		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
komplette Breite • Taktile Bodenindikatoren • Gegebenenfalls entsprechend ausgestattete Lichtsignalanlage gemäß DIN 32981		
<b>Nutzbarkeit von Zuwegungen ist auch bei schlechten Witterungsbedingungen zu gewährleisten</b>		
<b>Spaltüberbrückung (Ein- und Ausstieg ins Verkehrsmittel)</b>		
<b>Selbstständiges Ein- und Aussteigen unter Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen (zum Beispiel Hublift / Rampe) an mindestens einem Zugang möglich.            (Restspalt 5 x 5 Zentimeter gemäß Punkt 5.6.3 DIN 18040-3).</b> <i>"Der Höhenunterschied und Abstand von der Bahnbeziehungsweise Bussteigkante zu Fahrgasträumen öffentlicher Verkehrsmittel darf grundsätzlich nicht mehr als 5 Zentimeter betragen. Geringere Werte sind anzustreben. Größere Unterschiede sind durch entsprechende Maßnahmen an mindestens einem Zugang auszugleichen"</i>	<b>Selbstständiges Ein- und Aussteigen ohne Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang möglich.            (Restspalt 5 x 5 Zentimeter gemäß Punkt 5.6.3 DIN 18040-3).</b>	
<b>Bordsteinhöhe 23 beziehungsweise 25 Zentimeter mindestens im Bereich der ersten beiden Türen.</b>	<b>Bordsteinhöhe 23 beziehungsweise 25 Zentimeter über die komplette Haltestellenlänge</b>	

Tram		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
<b>Fahrzeuge</b>		
Anforderungen gemäß Auflistung in der Bestandsaufnahme zur Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr der Landeshauptstadt München von 2018		
<b>Ersatzverkehr (geplant)</b>		
s. Anforderungen Bus		
<b>Ersatzverkehr (ungeplant)</b>		
s. Anforderungen Bus		

### 5.3.3. Bus

In der nachfolgenden Tabelle sind die von der Verwaltung und den Nutzergruppen definierten Anforderungen an die Barrierefreiheit für das Verkehrssystem Bus aufgeführt:

**Tabelle 6: Anforderungen Bus**

Bus		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
<b>Fahrgastinformation</b>		
<b>Fahrgastinformation (Aushänge):</b> Ausreichend groß, kontrastreich, lesbar, verständlich und auf Augenhöhe für Menschen in sitzender Haltung. Die Fahrgastinformation muss frei zugänglich sein (zum Beispiel nicht hinter Sitzgelegenheiten). Die Auffälligkeit und Wahrnehmbarkeit des Informationsangebotes müssen aus größerer Entfernung gegeben sein.	<b>Dynamische Fahrgastinformation mit Text-to-Speech:</b> An Haltestellen mit mehreren Linien oder hohen Fahrgastaufkommen, mit Text-to-Speech Einrichtung. Aufstellung in der Regel, (wenn möglich) in der Nähe der ersten Türe. Darstellung der Textinformation gemäß DIN 18040-3 (Punkt 5.6.4)	<b>Digitale Anzeigen</b> in den Fahrzeugen sollten von allen Sitzplätzen im Fahrzeug lesbar sein
<b>Leitsystem</b>		
<b>Taktile Bodenindikatoren</b> am Haltesteig immer in <b>Abstimmung mit der Arbeitsgruppe Bodenindikatoren</b> in München und dem Städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen		
<b>Bei Haltestellen mit fest definierten Haltepunkten</b> unterschiedlicher Linien ist <b>an jeder Halteposition</b> ein taktiler <b>Auffindestreifen beziehungsweise Einstiegsfeld</b> vorzusehen.		

Bus		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
Bei <b>Doppelhaltestellen</b> mit "first in – first out" ohne unabhängiges Ein- und Ausfahren ist <b>ausschließlich ein Auffindestreifen</b> an der vordersten Position vorzusehen.		
<b>Haltestellenausstattung</b>		
<b>Durchlaufschutz und Glaserkennung</b> sind im Bereich von transparenten Glasfassaden und Türen vorzusehen gemäß DIN 32975 und DIN 18040-3. Glaswände sind mit zwei mindestens 8 Zentimeter hohen Sicherheitsmarkierungen in Streifenform beziehungsweise aus einzelnen Elementen (Flächenanteil mindestens 50 % eines Streifens) zu versehen.	Wo baulich möglich, <b>Fahrgastunterstand / Wetterschutz</b> . Ausreichend Platz im Unterstand vor Witterung für Menschen im Rollstuhl inklusive Begleitperson. Einschränkung der Durchgangsbreite durch Wartehalle auf 1,35 m möglich, wenn sich die Wartehalle auf der Ein-/Ausstiegs-/Wartefläche befindet. Gegebenenfalls sind verschiedene Modelle zu prüfen.	
	<b>Sitzgelegenheiten</b> , wo baulich und platztechnisch möglich mit Arm- und Rückenlehne	
<b>Bewegungsraum</b>		
Einhaltung <b>1,35 m Durchgangsbreite</b> auf der gesamte Haltestellenlänge, 23 m (Punktuelle Unterbrechungen möglich)	Einhaltung <b>1,50 m Durchgangsbreite gemäß DIN 18040-3</b> (Punkt 5.6.2) auf der gesamten Haltestellenlänge, 23 m	Einhaltung <b>1,60 m Durchgangsbreite gemäß Forderung der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH</b> über die gesamte Haltestellenlänge, 23 m

Bus		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
	(Punktuelle Unterbrechungen möglich)	(Punktuelle Unterbrechungen möglich)
Einhaltung der <b>Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor der aktivierten Einstiegshilfe gemäß DIN 18040-3</b>	<b>Radwegführungen im Haltestellenbereich sind grundsätzlich zu prüfen.</b> Radwegführung durch den Wartebereich beziehungsweise das Ein- und Aussteigen direkt auf den Radweg sind, wenn möglich, zu vermeiden.	
Oberflächen		
Korridore mit <b>ebenen, erschütterungsarmen und rutschhemmenden Bodenbelägen</b> im Haltestellenbereich	<b>Flächiger Einsatz von ebenen, erschütterungsarmen und rutschhemmenden Bodenbelägen</b> im Haltestellenbereich	<b>Bodenbeläge im unmittelbaren Umfeld des Haltestellenbereichs</b> sind projektbezogen zu prüfen (zum Beispiel Zufahrten mit Kleinsteinpflaster)
Neigung		
<b>Maximale Querneigung von 2 %</b> (ohne Längsgefälle 2,5 %), <b>gemäß DIN 18040-3</b>		
<b>Maximale Längsneigung von 6 %</b> im gesamten Haltestellenbereich <b>gemäß DIN 18040-3</b> (Punkt 4.3) unter Beachtung der benötigten Ruhepodeste: Nach 6 m Zwischenpodest (1,50 m x 1,20 m, Längsneigung		

Bus		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
maximal 3 %); Ausbildung von Rampen gemäß DIN 18040; kurze Neigungstrecken ≤ 1,00 m 12 % möglich		
<b>Zuwegung</b>		
<b>Überbrückung von Höhenunterschieden</b> in öffentlichen Bereichen <b>muss auch stufenlos möglich sein</b> (Rampen). Berücksichtigung der DIN 18040-1 und 18040-3		
Die <b>Nutzbarkeit</b> von Zuwegungen ist auch bei schlechten Witterungsbedingungen zu gewährleisten		
<b>Spaltüberbrückung (Ein- und Ausstieg ins Verkehrsmittel)</b>		
Selbständiges Ein- und Aussteigen unter Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen (zum Beispiel Klapprampe) an mindestens einem Zugang möglich. (Restspalt 5 x 5 Zentimeter gemäß Punkt 5.6.3 DIN 18040-3). <i>"Der Höhenunterschied und Abstand von der Bahnbeziehungsweise Bussteigkante zu Fahrgasträumen öffentlicher Verkehrsmittel darf grundsätzlich nicht mehr als 5 Zentimeter betragen. Geringere Werte sind anzustreben. Größere Unterschiede sind durch entsprechende Maßnahmen an mindestens einem Zugang auszugleichen."</i>	Selbständiges Ein- und Aussteigen ohne Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang möglich. (Restspalt 5 x 5 Zentimeter gemäß Punkt 5.6.3 DIN 18040-3).	
<b>Kantenfreies</b> Anfahren		
<b>Annähernd gerader</b> Bordsteinverlauf	<b>Gerader</b> Bordsteinverlauf	



<b>Bus</b>		
<b>Mindestanforderung</b>	<b>Regelanforderung</b>	<b>Optional</b>
<b>Spaltreduzierung</b> mittels <b>Bordsteinhöhen</b> (Sonderbordstein A 18) auf 18 Zentimeter über Fahrbahnoberkante im Bereich der <b>ersten beiden Türen</b>	<b>Spaltreduzierung</b> mittels <b>Bordsteinhöhen</b> (Sonderbordstein A 18) auf 18 Zentimeter über Fahrbahnoberkante über die <b>komplette Haltestellenlänge</b>	
<b>Fahrzeuge</b>		
Anforderungen gemäß Auflistung in der Bestandsaufnahme zur Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr der Landeshauptstadt München von 2018		
<b>Ersatzverkehr (geplant)</b>		
<b>Frühzeitiger Informationsfluss</b> über das stattfinden eines Ersatzverkehrs- beziehungsweise das Einrichten einer Ersatzhaltestelle. Der Standort der Ersatzhaltestelle soll für den Fahrgast schnell ersichtlich sein. Der Ein- und Ausstieg soll generell möglich sein.	<b>Kein Ausstieg</b> auf den <b>Fahrradweg</b>	
<b>Befestigte Fläche</b>	Gut anfahrbar	
<b>Unmittelbare Nähe</b> zur eigentlichen Haltestelle		
<b>Stufenlose Erreichbarkeit</b> der Ersatzhaltestelle vom Gehweg aus.		
<b>Ersatzverkehr (ungeplant)</b>		

Bus		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
Sofortiger Informationsfluss über das Stattfinden eines Ersatzverkehrs- beziehungsweise das Einrichten einer Ersatzhaltestelle. Der <b>Standort der Ersatzhaltestelle</b> soll für den Fahrgast schnell und eindeutig ersichtlich sein. Der Ein- und Ausstieg soll generell möglich sein.	<b>Befestigte Fläche</b>	
<b>Unmittelbare Nähe</b> zur eigentlichen Haltestelle.	<b>Kein Ausstieg</b> auf den <b>Fahrradweg</b>	
Bei <b>Schienenersatzverkehr mit Taxen</b> , Benutzung beziehungsweise Mitnahme von Rollstuhlnutzern ist vorbehaltlich der Verfügbarkeit entsprechender Fahrzeuge zu ermöglichen.	<b>Stufenlose Erreichbarkeit</b> der Ersatzhaltestelle vom Gehweg aus.	
Ersatzhaltestellen sind <b>zeitlich zu begrenzen</b> .	Gut anfahrbar	

## 5.4. Baulicher Bestand

Die Anforderungen und Vorgaben (zum Beispiel DIN-Normen), welche im Rahmen eines barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehrs zu berücksichtigen sind, haben sich in den letzten Jahren stark weiterentwickelt, konkretisiert und unterlagen verschiedenen Änderungen. Daher entsprechen gerade ältere Betriebsanlagen und Fahrzeuge nicht den aktuellen Vorgaben und Anforderungen. Es ist möglich, dass Haltestellen, die zum Zeitpunkt ihrer Herstellung als barrierefrei galten, heute nicht mehr den neuen Anforderungen an die Barrierefreiheit genügen.

In Rücksprache mit der Regierung von Oberbayern (Technische Aufsichtsbehörde) und dem Baureferat gelten alle sich im Betrieb befindlichen Haltestellen und Fahrzeuge als abgenommen und entsprachen zum Zeitpunkt der Abnahme den damaligen, aktuellen Stand der Technik. Es wird daher keine Aufforderungen geben, bestehende und abgenommene Haltestellen nur zur Herstellung der Barrierefreiheit, nach den aktuellen Anforderungen der Barrierefreiheit um- oder auszubauen.

Bei Neu- oder Umbauten beziehungsweise Sanierungsmaßnahmen von Haltestellen und Neubeschaffungen von Fahrzeugen besteht jedoch die Verpflichtung, dies ab dem 01.01.2022 nach den aktuell gültigen Vorgaben und Anforderungen an einen barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehr zu unternehmen.

Bei kleineren Sanierungsmaßnahmen, Teilsanierungen, Instandhaltungsmaßnahmen oder Ähnlichem soll der jeweilige Teilumbau barrierefrei erfolgen. Im Falle von grundhaften Aus- bzw. Umbaumaßnahmen sollen, wenn möglich und wirtschaftlich sowie technisch sinnvoll, die vollständige Barrierefreiheit an der Haltestelle hergestellt werden. Falls nötig, können Ausnahmetatbestände definiert werden.

### **Beispiel:**

Der Planfeststellungsbeschluss für den Bahnhof „Michaelibad“ wurde am 25.01.1973 erlassen. Zu diesem Zeitpunkt gab es noch keine Richtlinie für das barrierefreie Bauen. Die heute verwendete Norm DIN 18024 Blatt 1 „Bauliche Maßnahmen für Behinderte und alte Menschen im öffentlichen Bereich, Planungsgrundlage, Straßen, Plätze und Wege“ wurde erstmals im November 1974, der Teil 2 dieser Norm „Bauliche Maßnahmen für Behinderte und alte Menschen im öffentlichen Bereich; Planungsgrundlage, Öffentliche zugängige Gebäude“ im April 1976, also erst nach der Genehmigung des U-Bahnhofes erlassen.

Die am östlichen Ende des U-Bahnhofes angeordnete Rampenanlage von der Bahnsteigebene zur östlichen Schalterhalle und von dort zur Oberfläche entsprach den Vorgaben der damaligen DIN-Norm 18024 und somit den damaligen Anforderungen an die Barrierefreiheit. Diese Rampenanlage entspricht gegenwärtig nicht mehr den aktuellen DIN-Normen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit. Da diese zum damaligen Zeitpunkt aber als barrierefrei galt und auch genehmigt wurde, besteht „Bestandsschutz“. Im Falle einer grundhaften Sanierung oder eines

grundlegenden Umbaus des Bahnhofes „Michaelibad“ mit Eingriff in die Bauwerkssubstanz, muss die Herstellung der Barrierefreiheit geprüft und nach Möglichkeit nach der zu diesem Zeitpunkt gültigen Normung umgesetzt werden.



Abbildung 8: Zugangsrampe zum Bahnsteig Michaelibad [16] (Florian Schütz, u-bahn-muenchen.de)

## 6. Abgleich Bestandsaufnahme

Nachdem im Arbeitspaket 1 die Zielvorstellungen der „vollständigen Barrierefreiheit“ beziehungsweise die Anforderungen an einen barrierefreien Zustand definiert und mit den Nutzergruppen abgestimmt wurden, erfolgte der Abgleich mit dem Bestand. Hierbei wurden die noch nicht eingehaltenen Mindest- und Regelanforderungen identifiziert.



Abbildung 9: Darstellung Arbeitspakete - Arbeitspaket 2

Als Grundlage für die Bewertung diente die Bestandsaufnahme „Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr der Landeshauptstadt München“ aus dem Jahr 2018, auf die sich die städtischen Dienststellen (Baureferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft, Kreisverwaltungsreferat) und die Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH sowie die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH unter Federführung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung im Rahmen für die Untersuchung zu den Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan verständigt haben. Hierbei wurde die Bestandssituation bezüglich der unterschiedlichen Fahrzeuge sowie der Infrastruktur der verschiedenen Verkehrsmittel betrachtet und in einem Bericht festgehalten.

Im Arbeitspaket 2 sollte ein Abgleich der Bestandsaufnahme mit den erarbeiteten Zielvorstellungen der vollständigen Barrierefreiheit aus Arbeitspaket 1 (Mindest- und Regelanforderungen) erfolgen. Zudem wurden Informationen aus den Workshops mit der Verwaltung mit aufgenommen und in die Auswertung des Arbeitspakets 2 integriert.

In den nachfolgenden Unterkapiteln wurde das Ergebnis des Abgleichs mit dem Bestand für jedes Verkehrsmittel separat beschrieben.

U-Bahn



Tram



Bus



Abbildung 10: Darstellung Verkehrsmittel

Hierbei wurden die jeweiligen Anforderungen in folgende Kategorien eingeteilt:

- erfüllt
- teilweise erfüllt
- nicht erfüllt
- erfüllt (nach damals geltenden Anforderungen)<sup>5</sup>

Das Gesamtergebnis des Arbeitspaketes 2 ist in der Anlage 2 „Tabelle Abgleich Zieldefinition - Bestandsaufnahme“ in tabellarischer Form aufgeführt. Die der Bewertung zu Grunde liegenden Fakten und Ergebnisse der Abstimmung zwischen Verwaltung und Nutzergruppen wurden in den nachfolgenden Abschnitten für jedes Verkehrsmittel einzeln erläutert.

## 6.1. Übergeordnete Maßnahmen

In diesem Kapitel finden sich Maßnahmen, die für alle Verkehrsmittel gültig sind.

### 6.1.1. Fahrgastinformationen

#### Fahrplaninformationen

sind gemäß den Anforderungen aus den DIN-Normen an den Haltestellen frei zugänglich anzubringen und die visuelle Nutzbarkeit gemäß DIN muss gegeben sein.

#### Tarifinformationen

sind meist sehr umfangreich und können daher nur sehr schwer barrierefrei gemäß DIN dargestellt werden. Diese Informationen sind daher vorzugsweise über mobile Endgeräte, das Internet beziehungsweise Telefonhotlines barrierefrei zu übermitteln.

Gemäß den Informationen aus der Verwaltung sind die Anforderungen im Bestand erfüllt.

Neben Aushängen an den Haltestellen können Fahrgastinformationen aktuell auch über folgenden Medien übermittelt werden:

- Homepage / Internet
- Printmedien
- Fahrplanhandbuch
- Elektronische Fahrplanauskunft / Apps
- Servicetelefon
- Kundencenter

---

<sup>5</sup> Die eingebauten Elemente der Barrierefreiheit entsprachen zum Zeitpunkt des Baujahres den damaligen Stand der Technik und den damals gültigen Normen und Richtlinien. Aufgrund von Änderungen und Überarbeitungen der Normen, entsprechen diese nicht den derzeitigen aktuellen Stand der Technik. Siehe hierzu auch Punkt 7.2.4.

Der Bestandsaufnahme aus dem Jahr 2018 der Landeshauptstadt München ist hierbei in Kapitel 6 zu entnehmen:

### **Internet**

Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund bietet auf seiner Homepage die Rubrik „München barrierefrei erleben“ an. Dabei wird auf verschiedene Serviceangebote (Verkehrsmittel, Schwerbehindertenausweis, Begleitservice für Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste) Bezug genommen.

Der Internetauftritt der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH ist ebenfalls barrierefrei gestaltet, so dass es insbesondere Blinden und in der Sehkraft beeinträchtigten Personen unter Zuhilfenahme spezieller Programme (sogenannte Screenreader) ermöglicht wird, sich Bedienung und Inhalte akustisch vortragen zu lassen. Unter der Rubrik „Barrierefreiheit“ werden Mobilitätseingeschränkten zielgruppenspezifische Informationen zur Verfügung gestellt. Über die Homepage „www.mvg-zoom.de“ kann die aktuelle Rolltreppen- und Aufzugsverfügbarkeit abgerufen werden. Ein Fahrgastrouting, das bei der Verbindungsabfrage über die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH-Homepage oder die „Münchner Verkehrsgesellschaft mbH Fahrinfo München“-App bei ausgefallenen Aufzügen alternative Fahrmöglichkeiten ausweist, gibt es bislang noch nicht. Allerdings wird auf der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH-Homepage „www.mvg.de“ bei geplanten Liftbaustellen auf alternative Fahrmöglichkeiten hingewiesen [15].

### **Printmedien**

Zur umfassenden Information der Kunden des Öffentlichen Personennahverkehrs stehen zahlreiche Unterlagen zur Verfügung. Die Darstellung der barrierefreien Anlagen umfasst zum einen den Gesamtplan des Verbundraumes, zum anderen wird das Stadtgebiet beigeschlossen dargestellt und mit zahlreichen Detailinformationen ergänzt.

Die Darstellungen finden sich sowohl in Druckmedien der Fahrplanbücher als auch auf der Internetseite des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds und der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH; hier auch zum Herunterladen. Zusätzlich wird eine Broschüre / Flyer angeboten, die / der zur Mitnahme gedacht ist [15].

### **Münchner Verkehrs- und Tarifverbund-Fahrplanbuch**

Nachdem schon zum Fahrplanwechsel 2015/2016 die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund-Fahrplanmedien auf eine barrierefreie Schrift umgestellt wurden, folgte nun die Überarbeitung der Fahrplantabellen. Zur besseren Lesbarkeit wurden die S-Bahn-Fahrpläne erstmals in einer „Minutenansicht“ abgedruckt, welche den Fahrgästen bereits von den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund-Aushangfahrplänen entlang der S-Bahn-Stammstrecke bekannt ist. Taktzeiten sind mit der neuen Darstellung schneller ersichtlich und die Fahrpläne können nun wesentlich kompakter dargestellt werden – was vor allem auch durch die vielen Seiten an Baustellen-Fahrplänen nötig wurde. Die Reaktionen auf die Umstellung und das Kundenfeedback waren überwiegend positiv. Einige wenige Fahrgäste taten sich noch schwer mit der Umstellung, weshalb bis zum nächsten Fahrplanwechsel noch einige Optimierungen

vorgenommen werden, die die Lesbarkeit weiter vereinfachen und die Tabellen noch übersichtlicher machen sollen [15].

## **Elektronische Fahrplanauskunft / Apps**

### Münchener Verkehrs- und Tarifverbund:

Im Bereich der elektronischen Fahrgastinformation hält der Münchener Verkehrs- und Tarifverbund nicht nur ein kontrastreiches, für Screenreader geeignetes Layout der Fahrplanauskunft für Personen mit Seheinschränkungen vor, sondern bietet auch in der Münchener Verkehrs- und Tarifverbund-Auskunft im Internet, in der Münchener Verkehrs- und Tarifverbund-Auskunft für mobile Geräte und in der Münchener Verkehrs- und Tarifverbund-App (für Android und iOS) Einstellmöglichkeiten für barrierefreie Fahrten im Öffentlichen Personennahverkehr an. So kann der Fahrgast individuell, abhängig von seinen Bedürfnissen, beispielsweise Treppen, Rolltreppen oder Aufzüge für seine Wege ausschließen, bewusst nur Niederflurfahrzeuge oder Fahrzeuge mit Hublift beziehungsweise Klapprampe akzeptieren oder Fußwegelängen und Gehgeschwindigkeiten reduzieren.

Im Laufe des Jahres 2017 wurden weitere Verbesserungen, die im Rahmen eines vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie geförderten Forschungs- und Entwicklungsprojekts „DYNAMO – Dynamische, nahtlose Mobilitätsinformation“ erarbeitet wurden, in das Auskunftssystem des Münchener Verkehrs- und Tarifverbund integriert. Damit wird es möglich, auf Basis von OpenStreetMap-Daten flächendeckend Barrieren im Münchener Verkehrs- und Tarifverbund-Verbundraum im Routing zu berücksichtigen, Fußwege und Straßenquerungen detaillierter anzuzeigen, gezielte Hinweise zu möglichen Barrieren in der Fahrplanauskunft darzustellen und es wurden damit auch die technischen Voraussetzungen geschaffen, den aktuellen Betriebsstatus der technischen Infrastruktur (Rolltreppen, Aufzüge) direkt in der Fahrplanauskunft zu berücksichtigen. Gerade der letzte Punkt ist eine Verbesserung, die zuletzt vor allem von Rollstuhlfahrern, aber auch von Fahrgästen mit Kinderwägen regelmäßig gefordert wurde. Voraussetzung dafür ist, dass Statusinformationen für Rolltreppen und Aufzügen von den zuständigen Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden, entsprechende Schnittstellen wären bereits vorhanden [15].

### Münchener Verkehrsgesellschaft mbH:

App „Münchener Verkehrsgesellschaft mbH Fahrinfo München“:

Ausstattung mit Vorlese- und Zoom-Funktion (Darstellung in beliebiger Größe) auf Smartphones für Blinde und Sehbeeinträchtigte ist über die Hardwarefunktionen der Smartphones bereits realisiert. Es gibt Einstellungsmöglichkeiten für barrierefreie Fahrten im Öffentlichen Personennahverkehr.

So kann der Fahrgast individuell, abhängig von seinen Bedürfnissen, beispielsweise Treppen, Rolltreppen oder Aufzüge für seine Wege ausschließen und bewusst nur Niederflurfahrzeuge oder Fahrzeuge mit Hublift beziehungsweise Klapprampe akzeptieren. Die Basis ist dieselbe wie beim Münchener Verkehrs- und Tarifverbund, nämlich das bayernweite Hintergrundsystem DEFAS.

Zusätzlich wird der Status von Liften und Rolltreppen der Münchener Verkehrsgesellschaft mbH für alle Ein-, Um- und Ausstiegshaltestellen angezeigt. Diese Information kann auch bei Abfahrten über die Haltestellendetails per Klick auf



den Namen der Haltestelle im Abfahrtsergebnis aufgerufen werden. Der Status von Liften und Rolltreppen steht auch im Internet zur Verfügung (<https://www.mvg.de/dienste/zoom.html>) [15].

### **Mobilitätszentrum**

Der Mobilitätsmarkt hat sich in den vergangenen Jahren deutlich verändert. Durch die wachsende Zahl von Mobilitätsdienstleistern, differenzierte Bedienungsformen und die zunehmende Vernetzung der Verkehrsmodi entsteht ein wachsender Beratungsbedarf für die Nutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs. Eine Mobilitätszentrale könnte hier ein wesentlicher Baustein der verbundweiten Fahrgastinformation sein. Die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund ist daher von der Gesellschafterversammlung beauftragt worden, „ein Konzept für die Einrichtung einer Mobilitätszentrale im Jahr 2019 auszuarbeiten, um dann über eine Realisierung eine Entscheidung treffen zu können.“ Dieses Grobkonzept wurde durch den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund erstellt, eine finale Entscheidung zur Realisierung steht noch aus beziehungsweise wurde zurückgestellt. Aktuell erarbeitet der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund ein Feinkonzept, das voraussichtlich bei der nächsten Gesellschafterversammlung eingebracht wird.

### **Servicetelefon**

Mit dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund-Infotelefon 089 / 41 42 43 44 werden montags bis freitags jeweils von 7 bis 17 Uhr personalbediente Auskünfte angeboten. Ein Sprachdialog-System beantwortet Fragen rund um die Uhr an allen Tagen der Woche. Hierbei können zwei Barrierefrei-Profile gezielt abgefragt werden. Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH-Hotline unter der gebührenfreien Rufnummer 0800 344 22 66 00 ist jeden Tag rund um die Uhr mit einem persönlichen Ansprechpartner erreichbar [15].

### **Kundencenter der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH**

Die Kundencenter der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH am Hauptbahnhof und am Marienplatz verfügen über eine barrierefreie Ausstattung. Diese umfasst behindertengerechte Beratungsplätze an der Servicetheke mit niedrigen unterfahrbaren Tischplatten und Induktionsschleifen für Hörgeräteträger. Die Kundencenter sind an das taktile Leitsystem der Sperrengeschosse angebunden [15].

### **Fahrkartenautomaten**

Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH berücksichtigt bei der Beschaffung von Fahrkartenautomaten die Belange mobilitätseingeschränkter Personengruppen. Hierzu werden im Vorfeld umfangreiche Usability-Tests durchgeführt. Im Ergebnis führen übersichtlich angeordnete Bedienelemente und eine klar strukturierte Benutzerführung zu einem schnellen und einfachen Ticketkauf. Mit der "easy"-Taste und dem kontraststarken Vier-Quadranten-Modus wird der Erwerb der gängigen Tarifprodukte deutlich vereinfacht. Die Funktionalitäten des Barcodescanners mit einer direkten Nachkaufmöglichkeit ohne Nutzung des Bildschirmmenüs ermöglichen einen Mehrwert, der gezielt vom angeführten Personenkreis genutzt werden kann. Ein taktiles Leitband mit Brailleschrift und hervorgehobene Münzschlitze und weitere Bedienelemente erleichtern die

Bedienung für sehbeeinträchtigte Menschen. Bei der Anbringung der Bedienelemente wird darauf geachtet, dass diese auch für Rollstuhlfahrer gut erreichbar sind [15].

### **Tarif**

Die Beförderung von Schwerbehinderten, deren Begleitpersonen, Führhunden, Krankenfahrstühle, orthopädische Hilfsmittel und Handgepäck richtet sich nach § 145 SGB IX – Sozialgesetzbuch – in der jeweils gültigen Fassung; die Berechtigung ist auf Verlangen nachzuweisen. Schwerbehindertenausweise anderer Nationen gelten nicht zur Freifahrt.“ Nach § 145 SGB IX werden schwerbehinderte Menschen gegen Vorzeigen eines entsprechend gekennzeichneten Ausweises unentgeltlich befördert. Voraussetzung ist, dass der Ausweis mit einer gültigen Wertmarke versehen ist. Die Wertmarke wird nicht ausgegeben, solange der Ausweis einen gültigen Vermerk über die Inanspruchnahme von Kraftfahrzeugsteuerermäßigung trägt [15].

Der Schwerbehinderte kann also wählen, ob er von der Kraftfahrzeugsteuer befreit werden will oder den Öffentlichen Personennahverkehr kostenlos nutzen möchte.

Gemäß Kapitel 6 der Bestandsaufnahme „Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr“ der Landeshauptstadt München aus dem Jahr 2018 sind die oben aufgeführten Punkte Teil des Informations-, Beratungs- und Kommunikationsservices der Landeshauptstadt München vorhanden und erfüllen somit die Anforderungen der Barrierefreiheit.

### **6.1.2. Betrieb**

Zum Thema Betrieb ist dem Kapitel 7 der Bestandsaufnahme zu entnehmen:

#### **Personalsensibilisierung**

Entsprechend der Verordnung der Europäischen Union Nr. 181/2011 zu Fahrgastrechten hat die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH für Schulungen ihrer Mitarbeiter in Behindertenfragen entsprechende Verfahren einschließlich der entsprechenden Inhalte und Anweisungen festgelegt. Dies erfolgte mit Beratung durch den Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirates, der 2018 gemeinsam mit der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH-Beauftragten für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zwei Sensibilisierungsschulungen für Führungskräfte im Fahrdienst und die Fahrschule durchgeführt hat. Im selben Jahr haben alle Mitarbeiter im Fahrdienst eine entsprechende Schulung erhalten. Die Sensibilisierungsschulungen werden seitdem jährlich auch für weitere Mitarbeiter unterschiedlicher Bereiche fortgeführt. Durch die enge Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen Behindertenbeirat und der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH-Beauftragten für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste wird sichergestellt, dass die abgestimmten Instruktionen und Anweisungen allen relevanten Bereichen zu Verfügung stehen und dort umgesetzt werden [15].

### **Regelmäßige Reinigung und ausreichender Winterdienst**

An den Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs werden regelmäßig die Bereiche der Wartehäuschen gereinigt sowie die Abfallbehälter geleert. Der Winterdienst erfolgt nach Bedarf zwischen 2:00 Uhr und 22:00 Uhr. Bei anhaltendem Schneefall wird spätestens alle drei Stunden geräumt, um den Zugang zum Verkehrsmittel von der geräumten Gehbahn, beziehungsweise vom Wartehäuschen aus, zu gewährleisten. Hierbei wird an Haltestellen zudem darauf geachtet, dass die Haltestellenkante in voller Länge des Verkehrsmittels freigelegt wird. Mit höchster Dringlichkeit wird bei den Winterdienstarbeiten zudem auf die Benutzbarkeit der Fußgängerüberwege geachtet [15].

### **Baustellen**

Derzeit werden im Rahmen von Schienenersatzverkehren keine (temporären) barrierefreien Haltestellen hergestellt. Allerdings werden im Rahmen der Möglichkeiten vorhandene (barrierefreie) Haltestellen anderer Buslinien verwendet [15].

### **Störung Barrierefreiheit durch Dritte**

Externe Einflüsse (zum Beispiel Falschparker):

Für die kommunale Verkehrsüberwachung der Stadt München bildet die Überwachung von Bushaltestellen einen Schwerpunkt. Dort werden ordnungswidrig parkende Fahrzeuge entsprechend verwarnt. Im Falle einer tatsächlichen Behinderung des Busverkehrs durch ordnungswidriges Parken wird das Fahrzeug darüber hinaus dem hierfür nach dem Polizeiaufgabengesetz zuständigen Polizeipräsidium München zur Abschleppung gemeldet [15].

Gemäß Kapitel 7 der Bestandsaufnahme „Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr der Landeshauptstadt München“ aus dem Jahr 2018 erfüllen die oben aufgeführten Punkte die Anforderungen der Barrierefreiheit.

## 6.2. U-Bahn

Die Landeshauptstadt München verfügt insgesamt über 100 U-Bahnhöfe bestehend aus 213 Haltestellenkanten. Die Ergebnisse aus der Bestandsaufnahme und den Informationen aus den Workshops, in Abgleich mit den von der Verwaltung und den Nutzergruppen definierten Anforderungen, führte zu folgenden Ergebnissen:

### 6.2.1. Fahrgastinformation

#### 2-Sinne-Prinzip

Gemäß der Bestandsaufnahme aus dem Jahr 2018 sollten bis zum Jahr 2020 die Bahnhofs-Lautsprecheranlagen an ein neues U-Bahn-Dispositions- und Informationssystem angebunden werden, welches akustische Informationen bezüglich der einfahrenden Züge und Abfahrtsprognosen übermittelt. Die visuelle Informationswiedergabe ist bereits im Bestand über die Zugzielanzeiger vollständig vorhanden [15]. Das neue U-Bahn-Dispositionssystem wurde noch nicht umgesetzt. Diesbezüglich ist noch kein Endtermin absehbar. Fahrzeugseitig wird nach Freigabe der Türen das Zugziel akustisch über Außendurchsagen übermittelt, entweder manuell durch das Fahrpersonal oder automatisiert. Zudem erfolgt eine akustische Ankündigung des Türschließvorgangs.

Die C-Flotte der U-Bahnzüge ist vollständig mit automatischen Außenansagen ausgestattet. Die Nachrüstung der B-Flotte mit automatischen Außendurchsagen ist bis Anfang 2023 geplant. Die A-Flotte ist teilweise mit automatischen Ansagen ausgestattet (circa 43 %). Eine Nachrüstung der restlichen Flotte ist nicht vorgesehen, da die A-Flotte in den nächsten Jahren komplett durch die C2-Fahrzeuge ersetzt werden soll. Informationen zu Störungen werden, gemäß der Bestandsaufnahme, bahnsteigseitig visuell auf den Zugzielanzeigern dargestellt und durch den Disponenten über die elektroakustische Lautsprecheranlage durchgesagt.

Da derzeit bei einfahrenden Zügen keine akustische Fahrgastinformation übermittelt werden kann, ist die Mindestanforderung nur teilweise erfüllt.

#### Notfall- und Informationssäulen

Notfall- und Informationssäulen sind in der U-Bahn an jedem Haltesteig vorhanden und erfüllen die Anforderungen der DIN 18040-3. Die Anforderung ist dementsprechend erfüllt.

#### Visuelle Informationen

Die vorhandenen, visuellen Informationen zur Richtungsorientierung in den U-Bahnhöfen entsprechen derzeit nicht durchgehend den Anforderungen der DIN 32975. Zum Zeitpunkt der Abnahme der U-Bahnhöfe entsprach die Anforderung der visuellen Information gemäß DIN 32975 nicht dem aktuellen Stand der Technik und war keine Voraussetzung der Barrierefreiheit. Daher wird die Mindestanforderung nur teilweise erfüllt und ist nicht an allen U-Bahnhaltestellen gegeben.

In Rücksprache mit der Verwaltung ist die Erneuerung und Überarbeitung der visuellen Informationen im Rahmen des 2. Aktionsplanes zur Umsetzung der

United-Nations-Behindertenrechtskonvention (Titel: "Verbesserung der Beschilderung in U-Bahnhöfen") erfolgt und wird kontinuierlich umgesetzt.



Abbildung 11: Verbesserte Beschilderung am U-Bahnhof Quiddestr. (© MVG, Pamela Maieli)

### Akustische Informationen

Akustische Informationen werden im Bestand entweder von den Disponenten über die elektroakustische Lautsprecheranlage oder über manuelle oder automatisierte Ansagen über das Fahrzeug übermittelt. Gemäß DIN 18040-3 müssen akustische Informationen auch für schwerhörige Menschen hörbar und verstehbar sein. Hierbei ist auf eine ausreichende Abhebung der Sprachsignale gegenüber der Umgebungsgeräusche zu achten. Die in den DIN-Normen (zum Beispiel DIN EN 60268-16, Sprachübertragungsindex) festgelegten Richtwerte sind einzuhalten. Gemäß Aussagen der Verwaltung werden bei den Fahrzeugen turnusmäßig die Lautstärke und Lautsprecherfunktionen geprüft. Ebenso wird die Lautsprecherfunktion beziehungsweise die Sprachverständlichkeit im Bahnsteigbereich über Messungen stets nachgewiesen. Die Nutzergruppen gaben bei der Bearbeitung jedoch an, dass die oben aufgeführte Wahrnehmbarkeit von akustischen Ansagen subjektiv nicht den in den DIN-Normen geforderten Anforderungen erfüllen.

## 6.2.2. Leitsystem

### Taktile Bodenindikatoren in der Bahnsteigebene

Alle U-Bahnhöfe sind im Bahnsteigbereich mit einem Leitstreifen entlang der Bahnsteigkante ausgestattet. Aufgrund der unterschiedlichen Baujahre weisen die verschiedenen U-Bahnhöfe unterschiedliche Systeme auf:

An U-Bahnhöfen, welche zum Zeitpunkt der Entstehung noch ohne Leitsystem geplant wurden, wurden in Abstimmung mit den Stadtwerken München GmbH und dem Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund Platten mit eingefrästen Rillen nachgerüstet. Die Nachrüstung wurde im Jahr 1993 als zuwendungsfähige Maßnahme nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz beantragt und von der Regierung von Oberbayern als förderfähiges Vorhaben positiv beschieden.



**Abbildung 12: Taktiles Leitsystem im Bahnhof Sendlinger Tor mit eingefrästen Rillen [15]**

U-Bahnhöfe, die ab Mitte der 90er Jahre bis circa 2006 entstanden, verfügen über Bodenindikatoren der ersten Fassung der DIN 32984, in der für Rillenplatten ein für heutige Erkenntnisse zu geringen Abstand der Rillen vorgaben. Der Versuch seitens der Normgebung, sowohl DIN 32984 und DIN 18024 in einer gemeinsamen Norm DIN 18030 zu regeln, war 2006 gescheitert. [15]



**Abbildung 13: Taktiles Leitsystem im Bahnhof Studententadt nach DIN 32984 (alte Fassung) [15]**

Nach der Überarbeitung der DIN 32984 im Jahr 2011 wurden alle anschließend hergestellten Leitsysteme entsprechend der neuen Fassung der DIN ausgeführt. Noppenplatten und systematische Vorgaben für die Anwendung und Anordnung von Bodenindikatoren fehlten bis 2011 noch weitgehend.



**Abbildung 14: Taktiles Leitsystem gemäß DIN 32984 (2011) am U-Bahnhof Kieferngarten [15]**

Nach der Überarbeitung der DIN 32984 im Jahr 2020 wurden einige Vorgaben geändert, zum Beispiel die Anordnung der Noppen auf den Bodenindikatoren, die Lage der Aufmerksamkeitsfelder an Treppenden et cetera.

Das im Jahr 1993 eingefräste Rillen-System erfüllt die Anforderung gemäß Zieldefinition (in Abstimmungen mit der Arbeitsgruppe Bodenindikatoren) „nach den damals geltenden Anforderungen.“ Die Nachrüstung zu einem Leitsystem nach aktuellen Vorgaben der entsprechenden Normen wurde mit in den Maßnahmenplan aufgenommen.

Die Stadtwerke München GmbH verfolgt bereits das Ziel, die an den U-Bahnhöfen eingefrästen Rillen gegen Bodenindikatoren der aktuell gültigen DIN 32984 auszutauschen (Projekttitle „Nachrüstung eines taktilen Leitsystems“). Neben der taktilen Wahrnehmung der Bahnsteigkante, soll das neue Leitsystem Blinden und Sehbeeinträchtigten zudem ein leichteres Auffinden von Treppenaufgängen, Aufzügen und Notfallsäulen ermöglichen. Konkretere Aussagen zur Durchführung können erst zu einem späteren Zeitpunkt getroffen werden.

#### Taktiler Leitsystem in den Sperrengeschossen

U-Bahnhöfe, die nach 2006 gebaut beziehungsweise saniert wurden, besitzen ein Leitsystem in den Sperrengeschossen. Da nicht in allen Sperrengeschossen Leitsysteme vorhanden sind, ist diese Regelanforderung nur teilweise erfüllt [15].

### Taktile Handlaufbeschriftung

Gemäß Bestandsaufnahme wurden seit 2006 bereits einige U-Bahnhöfe mit einer taktilen Handlaufbeschriftung ausgestattet. Die Regelanforderung ist entsprechend teilweise erfüllt [15].

### Kontrast zwischen Boden- und Wandbelag

Zur Überprüfung sind keine normativen Festlegungen beziehungsweise Grenzwerte für Kontraste von Wand-/ Bodenbelägen bekannt. Bisherige und zukünftige Planungen werden jedoch immer mit dem Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt, wobei stets versucht wird, deren Anforderungen baulich umzusetzen. Die Anforderung wurde daher in Abstimmung mit der Verwaltung als erfüllt deklariert.

### Kontrastierende Markierungen

Bezüglich vorhandener, kontrastierender Markierungen bei Treppen, Rampen, Handläufen, Bahnsteigkanten et cetera liegen keine Angaben zur Vollständigkeit vor. Daher konnte hierzu keine genauere Aussage getroffen werden.

## 6.2.3. Haltestellenausstattung

### Sitzgelegenheiten

Zwar sind in den Münchner U-Bahnhöfen durchgängig Sitzgelegenheiten mit Rückenlehne vorhanden, diese besitzen jedoch keine Armlehnen. Die Mindestanforderung ist dementsprechend erfüllt; die Regelanforderung nur teilweise.



Abbildung 15: U-Bahnhof Westfriedhof, Sitzmöglichkeiten ohne Armlehne [16] Florian Schütz, u-bahn-muenchen.de



Ein Unterlaufschutz an freistehenden Ausstattungselementen sowie ein Durchlaufschutz und Glasflächenmarkierungen im Bereich von transparenten Elementen sind noch nicht durchgängig vorhanden. Die Mindestanforderung ist daher nur teilweise erfüllt.

#### 6.2.4. Bewegungsraum

Im Bereich von schienenengebundenen Fahrzeugen fordert die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen<sup>6</sup> in §31 (5) breitere Durchgangsbreiten, als in den Mindest- und Regelanforderungen gefordert: „Längs der Bahnsteigkante muss eine nutzbare Breite von mindestens 2,0m [...] vorhanden sein.“ [17] Die Regel- und damit auch die Mindestanforderung an die Durchgangsbreiten sind im Bereich der U-Bahn aus diesem Grund bereits durch die Vorgaben der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen<sup>6</sup> erfüllt.

#### 6.2.5. Oberflächen

Die U-Bahnhöfe weisen durchgängig ebene, erschütterungsarme und rutschhemmende Bodenbeläge im gesamten Haltestellenbereich auf.

#### 6.2.6. Neigung

##### Längsneigung

Die vier U-Bahnhöfe Obersendling, Karl-Preis-Platz, Michaelibad und Therese-Giehse-Allee verfügen über Rampen, welche die maximale Längsneigung von maximal 6 % gemäß DIN 18040 überschreiten und keine alternative Wegebeziehung anbieten. Alle vier U-Bahnhöfe wurden in den 1970er und 80er Jahren genehmigt beziehungsweise errichtet und galten, nach damaligem Stand der Technik, als barrierefrei. Die Anforderung der maximalen Längsneigung wurde daher als „erfüllt (nach damals geltenden Anforderungen)“ deklariert [15].

---

<sup>6</sup> Die „Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen“ regelt den Bau und Betrieb von Straßenbahnen sowie weiteren ober- und unterirdischen Bahnen, die nicht von der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung gedeckt werden.



Abbildung 16: Rampe am U-Bahnhof Karl-Preis-Platz [16] Florian Schütz, U-bahn-muenchen.de

### Querneigung

Eine genaue Auswertung zu den Querneigungen liegt nicht vor. Durch die Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH wurde die Liste zum Maßnahmenplan entsprechend ausgefüllt (Anlage 3 „Maßnahmenplan U-Bahn“). Anforderungen an die Querneigung von Bahnsteigen wurden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erstmals mit der Verordnung vom 01.11.2016 (Drucksache 646/16) formuliert und sind seitdem in der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen in § 31 (5) letzter Satz, festgelegt.

### 6.2.7. Zuwegung

#### Überbrückung von Höhenunterschieden

Bezüglich der Überbrückung von Höhenunterschieden muss erneut auf die vier U-Bahnhöfe Obersendling, Karl-Preis-Platz, Michaelibad und Therese-Giehse-Allee eingegangen werden. Da diese zum damaligen Stand der Technik als barrierefrei errichtet wurden, wurde weder bei der damaligen Planung noch bei einem späteren Nachrüstprogramm eine Aufzugsanlage vorgesehen. Da die vier U-Bahnhöfe, wie bereits erläutert, auch die maximal Längsneigung von 6 % nicht einhalten, kann der Höhenunterschied zwischen den verschiedenen Ebenen aktuell zwar stufenlos, aber nicht barrierefrei nach den aktuellen Anforderungen der DIN, überbrückt werden. Die Mindestanforderung wurde daher ebenfalls als „erfüllt (nach damals geltenden Anforderungen)“ deklariert [15].

### Aufzugsanlagen

Von 100 U-Bahnhöfen sind 96 U-Bahnhöfe durch Aufzugsanlagen barrierefrei zugänglich. Die Regelanforderung ist entsprechend teilweise erfüllt. Die übrigen vier U-Bahnhöfe werden über Rampen erschlossen (s.o.).

### Nutzbarkeit von Zuwegungen

Die Nutzbarkeit von Zuwegungen kann bereits im Bestand, auch bei schlechten Witterungsbedingungen, gewährleistet werden (winterlicher Räumdienst der Landeshauptstadt München). Die Mindestanforderung ist somit erfüllt.

## **6.2.8. Spaltüberbrückung**

### Vertikale Spaltüberbrückung mit / ohne technische Unterstützung

Bei Neubaumaßnahmen wird die Bahnsteigrandplatte auf 105 Zentimeter über Schienenoberkante gesetzt, wodurch ein vertikaler Spalt von maximal 5 Zentimeter gewährleistet werden kann. Die älteren U-Bahnhöfe weisen jedoch eine Höhe von nur 100 Zentimeter über Schienenoberkante auf und halten den maximalen Spalt von 5 Zentimeter nicht ein.

Mit dem Beschluss des Referats für Arbeit und Wirtschaft aus dem Jahr 2016 (Partielle Bahnsteigerhöhungen an den U-Bahnhöfen nachrüsten, Nr. 14-20/V 04799) wurde beschlossen, partielle Bahnsteigerhöhungen im Bereich der ersten Türe der U-Bahn zum verbesserten und barrierefreien Einstieg, insbesondere von Rollstuhlfahrenden Personen, zu installieren (gelbe Einstiegsrampen). Hiervon sind 51 U-Bahnhöfe betroffen, die – nach dem damaligen Stand der Technik in ihrer Bauzeit – eine Höhendifferenz von rund 10 Zentimeter zwischen Bahnsteig und Fahrzeug aufweisen. Insgesamt werden 109 partielle Bahnsteigerhöhungen installiert. Die Maßnahme soll bis Ende 2021 abgeschlossen sein.

Die gelben Rampen haben keine Auswirkungen auf das horizontale, sondern lediglich auf das vertikale Spaltmaß – es wird durch diese Maßnahme keine vollständige Barrierefreiheit hergestellt. Es handelt sich um eine Maßnahme zur Reduzierung vorhandener Barrieren für einen Teil der darauf angewiesenen Personen.



Abbildung 17: Rollstuhl-Rampen U-Bahn (© Münchner Verkehrsgesellschaft mbH, Lea Romboy)

In Rücksprache mit den Nutzergruppen kann nicht jeder Rollstuhlfahrende diese Rollstuhlrampen ohne fremde Hilfe beziehungsweise einer Begleitperson nutzen. Die selbständige Nutzbarkeit ist abhängig von der jeweiligen Rollstuhl-Art und den physischen Fähigkeiten des jeweiligen Nutzers. Die Anforderung bezüglich des selbstständigen Ein- und Ausstiegs mit technischer oder baulicher Unterstützung ist demnach nur teilweise erfüllt.

Eine Erhöhung der bestehenden Bahnsteige zur Gewährleistung eines selbständigen Ein- und Ausstiegs für Rollstuhlfahrende, ohne technische oder bauliche Unterstützung, kann darüber hinaus nur langfristig, im Rahmen einer vollständigen Umbaumaßnahme erfolgen, da diese nur mit einem erheblichen baulichen Aufwand durchführbar ist. Eine vollständige Revitalisierung der U-Bahnhöfe ist nach einem Lebenszyklus von mehr als 50 Jahren vorgesehen. Ein selbstständiger Ein- und Ausstieg, ohne technische oder bauliche Unterstützung, ist demnach nur an den neuen U-Bahnhöfen mit einer Höhe der Bahnsteigrandplatte von 105 Zentimeter über Schienenoberkante möglich. Die Anforderung wurde dementsprechend als teilweise erfüllt deklariert.

#### Horizontale Spaltüberbrückung mit / ohne technische Unterstützung

Der Bestand weist bei allen U-Bahnhöfen (insbesondere bei U-Bahnhöfen in Kurvenlage) einen größeren horizontalen Spalt als 5 Zentimeter auf. Grund hierfür ist

die von der Technischen Aufsichtsbehörde beziehungsweise der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen unter § 18 geforderte Lichtraumfreiheit [17]. Eine bauliche Anpassung in Form einer Verringerung des Abstands zwischen Schiene und Bordstein kann aus diesem Grund nur an Bahnhöfen mit gerader Trassierung erreicht werden. Bei U-Bahnhöfen in Kurvenlage ist eine bauliche Anpassung aufgrund der geforderten Lichtraumfreiheit auch zukünftig nicht möglich. Der horizontale Spalt lässt sich an diesen U-Bahnhöfen nur über fahrzeugseitige Hilfsmittel (bspw. einer Spaltüberbrückung) verringern. Zum aktuellen Zeitpunkt weisen die Fahrzeuge noch keine derartige Einrichtung auf. Die Nachrüstung eines Spaltüberbrückungssystems im Bestandsfahrzeug ist komplex, da sich in diesem Bereich Längs- und Querträger befinden. Diese Träger müssten geändert und verstärkt werden, wodurch neben dem zusätzlichen Gewicht der Spaltüberbrückung selbst das Fahrzeug schwerer wird. Hierdurch müssten die Bereiche der Wagenkastenfestigkeit, Längssteifigkeit (Crash-Norm), Antriebe, der Bremsen sowie Türsteuerung neu und nach der aktuellen Norm zugelassen werden. Da sich viele der entsprechenden Normen, wie zum Beispiel Festigkeit (EN 12663) oder die Crashnorm (EN15227) seit den letzten Jahren geändert haben, ist eine Zulassung, wenn überhaupt, nur mit sehr hohen Aufwänden möglich. Aus diesem Grund wird eine Nachrüstung seitens der Betreiber nicht in Betracht gezogen. Eine horizontale Spaltüberbrückung soll jedoch bei zukünftigen Fahrzeugneubeschaffungen vorgesehen werden. Die Anforderung der horizontalen Spaltüberbrückung, mit oder ohne Unterstützung, ist im Bestand daher nicht erfüllt.

### 6.2.9. Fahrzeuge

Im Netz der Münchner U-Bahn verkehren derzeit folgende Fahrzeugtypen:

- Fahrzeug Typ C2
- Fahrzeug Typ C1
- Fahrzeug Typ B
- Fahrzeug Typ A

Gemäß Kapitel 3.2 der Bestandsaufnahme „Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr der Landeshauptstadt München“ aus dem Jahr 2018 erfüllen alle Fahrzeuge die Anforderungen an die Barrierefreiheit. Hiervon ausgenommen ist die Thematik der Spaltüberbrückung zwischen Haltestellenkante und Fahrzeug, siehe auch Punkt 6.2.8, sowie die Thematik der automatischen Türöffnung (Fahrzeug-Typ A und B). Die Türen können nur vom Fahrgast und nicht vom Fahrerstand aus geöffnet werden.



Abbildung 18: U-Bahn-Fahrzeug Typ C2 [18]



Abbildung 19: U-Bahn-Fahrzeug Typ C1 [18]



Abbildung 20: U-Bahn-Fahrzeug Typ B [18]



Abbildung 21: U-Bahn-Fahrzeug Typ A [18]

### 6.2.10. Ersatzverkehr (geplant)

Da der Ersatzverkehr ausschließlich über den Busbetrieb abgewickelt wird, wurden die Anforderungen dem gleichnamigen Punkt „Ersatzverkehr (geplant)“ im Abschnitt 6.4 Bus beschrieben.

### 6.2.11. Ersatzverkehr (ungeplant)

Da der Ersatzverkehr ausschließlich über den Busbetrieb abgewickelt wird, wurden die Anforderungen dem gleichnamigen Punkt „Ersatzverkehr (ungeplant)“ im Abschnitt 6.4 Bus beschrieben.

## 6.3. Tram

Das Tram-Netz der Landeshauptstadt München besteht gemäß der Bestandsanalyse aus 222 Tram-Haltestellen mit circa 380 Haltestellenkanten. Die Auswertung der Bestandsaufnahme und den Informationen aus den Workshops in Abgleich mit den von der Verwaltung und den Nutzergruppen definierten Anforderungen hat folgende Ergebnisse ergeben:

### 6.3.1. Fahrgastinformation

#### Dynamische Fahrgastinformation mit Text-to-Speech

Tram-Haltestellen verfügen teilweise über einen dynamischen Fahrgastinformationsanzeiger beziehungsweise über einen dynamischen Fahrgastinformationsanzeiger light. Beide Systeme übermitteln die Informationen bezüglich einfahrender Züge sowie die Abfahrtsprognosen visuell.

Bei den dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern ist kein Sprachausgabemodul integriert und kann auch nicht nachgerüstet werden, da dies standardmäßig nicht vom Hersteller angeboten wird. Gemäß der Bestandsaufnahme ist geplant, dass ein Nachfolgemodell des dynamischen Fahrgastinformationsanzeigers mit Sprachausgabemodul intern entwickelt und zum Einsatz kommen soll. In Rücksprache mit der Verwaltung steht hier die Umsetzung noch aus. Es gibt aber bereits einen Prototyp, der sich derzeit im Test befindet. Der Test liefert Erkenntnisse für einen weiteren Ausbau, zu dem aus personellen und finanziellen Gründen noch keine exakte Planung vorliegt.

Bei den dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern light kann ein Sprachausgabemodul nachgerüstet werden. Ein Umsetzungsplan konnte hierzu ebenfalls aus personellen und finanziellen Gründen noch nicht angegeben werden.

Wird eine Sprachausgabe ermöglicht, muss die Auffindbarkeit durch ein taktiles System und / oder Auffindegeräusch gegeben sein.

Die Regelanforderung „Dynamische Fahrgastinformation mit Text-to-Speech“ ist daher teilweise erfüllt.





Abbildung 22: Dynamischer Fahrgastinformationsanzeiger [15]

### Visuelle Informationen

Die vorhandenen visuellen Informationen zur Richtungsorientierung an den Tramhaltestellen entsprechen derzeit nicht durchgehend den Anforderungen der DIN 32975. Die Mindestanforderung bezüglich visueller Informationen ist daher nur teilweise erfüllt. Im Zuge von Neu- oder Umbaumaßnahmen sollen die definierten Anforderungen jedoch vollständig umgesetzt werden.

### 6.3.2. Leitsystem

#### Taktile Bodenindikatoren am Haltesteig

Entsprechend der Bestandsaufnahme von 2018 ist an 223 Haltekanten (Bahnsteigen) ein taktiler Auffindestreifen auf Höhe der 1. Tür vorhanden. Daher ist die Mindestanforderung nur teilweise erfüllt [15].

#### Bahnsteigbegleitender Leitstreifen

Gemäß DIN ist an Inselhaltestellen der Tram ein parallel zum Randstein verlaufender, taktiler Begleitstreifen vorzusehen. Gemäß der Bestandsaufnahme ist dieser Leitstreifen an keiner Haltestelle vorhanden. Die Anforderung wurde daher als nicht erfüllt deklariert [15].

### 6.3.3. Haltestellenausstattung

Haltestellen mit Fahrgastunterständen sind in der Regel, jedoch nicht immer, mit Sitzgelegenheiten inklusive Armlehnen ausgestattet. Die Regelanforderung ist daher nur teilweise erfüllt.

Ein Durchlaufschutz und Glasflächenmarkierungen im Bereich von transparenten Elementen sind gemäß dem Aussagen der Verwaltung noch nicht durchgängig vorhanden. Die Mindestanforderung ist daher teilweise erfüllt.

#### **6.3.4. Bewegungsraum**

Erforderliche Durchgangsbreiten sowie erforderliche Bewegungsflächen im Bereich vor der aktivierten Einstiegshilfe der damit ausgestatteten Fahrzeugtüren sind nicht an allen Haltestellen eingehalten. Die Mindestanforderung bezüglich der Bewegungsflächen ist daher teilweise erfüllt [15].

#### Radwegführung

Zu den Radwegführungen sind keine konkreten Angaben zum Bestand vorhanden. In Rücksprache mit der Verwaltung ist die Radwegführung einzelfallabhängig. Im Bestand gibt es daher unterschiedliche Ausführungen. Daher konnte hierzu keine konkrete Bewertung vorgenommen werden. Die Anforderungen sind daher teilweise erfüllt.

#### **6.3.5. Oberflächen**

Nach Aussage der Verwaltung erfüllen die im öffentlichen Verkehrsraum vorhandenen Bodenbeläge die gesetzlichen Anforderungen an die Rutschhemmung. Auch die Anforderungen „erschütterungsarm“ und „eben“ werden in der Regel erfüllt, in Einzelfällen (zum Beispiel aufgrund von Ensembleschutz, Denkmalschutz et cetera) erfüllt der Bestand diese Merkmale nicht. Die Anforderungen an die Oberflächen sind daher teilweise erfüllt. Im Zuge von Neu- oder Umbaumaßnahmen werden die definierten Anforderungen vollständig umgesetzt.

#### **6.3.6. Neigung**

Bezüglich der vorhandenen Quer- und Längsneigungen bei Tram-Haltestellen konnte seitens der Verwaltung keine konkrete Aussage getroffen werden, da hierzu keine genaue Auswertung vorliegt. Im Bestand sind die Längsneigungen in der Regel eingehalten, die Querneigung weg vom Gleis an mehreren Haltestellen nicht.

#### **6.3.7. Zuwegung**

##### Überbrückung von Höhenunterschieden

Bezüglich der Überbrückung von Höhenunterschieden, in öffentlichen Bereichen an bestehenden Tram-Haltestellen, liegen in der Bestandsaufnahme keine konkreten Angaben vor. Gemäß Homepage der Münchner Verkehrsgesellschaft mbh ist an rund 90 % der Tram-Haltestellen eine Zuwegung ohne Überbrückung von Höhenunterschieden gegeben.

### Barrierefreie Zuwegung zu Inselhalttestellen

Bezüglich der bestehenden Zuwegungen zu Inselhalttestellen liegen keine Angaben vor. Auch in Rücksprache mit dem Arbeitskreis konnten hierzu keine genauen Angaben ermittelt werden. Bei Neu- und Umbauten werden jedoch die Nutzergruppen in Form von Spartenverständigungsverfahren mit abgefragt und in stetig abgehaltenen Beratungsterminen werden die Planungen mit dem Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt.

### Nutzbarkeit von Zuwegungen

Die Nutzbarkeit von Zuwegungen kann in Rücksprache mit der Verwaltung bereits im Bestand, auch bei schlechten Witterungsbedingungen, gewährleistet werden. Die Mindestanforderung ist entsprechend erfüllt.

### **6.3.8. Spaltüberbrückung**

Die vorhandenen Tram-Halttestellen weisen im Bestand eine Bordsteinhöhe zwischen 0 Zentimeter und 12 Zentimeter auf. Der verbleibende vertikale Spalt beträgt in allen Fällen mindestens 18 Zentimeter. An Straßenbahnhaltestellen mit einem Ausstieg auf Fahrbahnniveau beträgt die Einstiegshöhe in das Fahrzeug 30 Zentimeter.

### Vertikale beziehungsweise horizontale Spaltüberbrückung mit technischer Unterstützung

Eine fahrzeugseitige Unterstützung zur Überbrückung des Spalts zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug ist in Form eines Hubliftes im Bestand vorhanden. Dieser darf aus Sicherheitsgründen aber ausschließlich für Rollstuhlfahrende und nicht für andere mobilitätseingeschränkte Personen benutzt werden.

Die Mindestanforderung für den selbstständigen Ein- und Ausstieg mit Unterstützung ist demnach sowohl für den horizontalen als auch den vertikalen Spalt teilweise erfüllt.

### Vertikale Spaltüberbrückung ohne technische Unterstützung

Aufgrund der vorhandenen Bordsteinabstiche und des vorhandenen Restspalts von mindestens 18 Zentimeter sind an keinem Haltepunkt die Anforderungen eines vertikalen Restspalts von maximal 5 Zentimeter eingehalten. Die Regelanforderung des selbstständigen Ein- beziehungsweise Aussteigs ohne Unterstützung ist nicht erfüllt.

### Horizontale Spaltüberbrückung ohne technische Unterstützung

Der horizontale Spalt beträgt beim Fahrzeug in Nullstellung bei allen Bestandshaltestellen mit Haltestellenbord (also kein Ausstieg auf Fahrbahnniveau) 10,5 cm. Demnach ist auch die Anforderung an die horizontale Spaltüberbrückung nicht erfüllt.

### Bordsteinhöhe 23 Zentimeter beziehungsweise 25 Zentimeter

Keine der bestehenden Haltestellen weist eine Bordsteinhöhe von 23 Zentimeter beziehungsweise 25 Zentimeter auf. Die Anforderung ist nicht erfüllt.

### 6.3.9. Fahrzeuge

Im Netz der Münchner Tram verkehren derzeit folgende Fahrzeugtypen:

- Fahrzeug Typ T Avenio
- Fahrzeug Typ S Variobahn
- Fahrzeug Typ R 3.3
- Fahrzeug Typ R 2.2
- Fahrzeug Typ P

Gemäß Kapitel 3.2 der Bestandsaufnahme „Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr der Landeshauptstadt München“ aus dem Jahr 2018 sind alle fahrzeugseitigen Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllt. Das Kriterium der Spaltüberbrückung wurde zum damaligen Zeitpunkt noch nicht mitbetrachtet. Eine infrastrukturseitige Lösung wird angestrebt. Das Fahrzeug Typ P ist ein Hochflurfahrzeug und wird noch in Sonderfahrten oder als Ersatz- beziehungsweise Verstärkerfahrzeug eingesetzt. Ein rollstuhlgerechtes Angebot an Niederflurfahrzeugen wird im Linienbetrieb im 10-Minutentakt angeboten.



Abbildung 23: Tram-Fahrzeug Typ T Avenio [18]



Abbildung 24: Tram-Fahrzeug Typ S Variobahn [18]



Abbildung 25: Tram-Fahrzeug Typ R 3.3 [18]



Abbildung 26: Tram-Fahrzeug Typ R 2.2 [18]



Abbildung 27: Tram-Fahrzeug Typ P [18]

### **6.3.10. Ersatzverkehr (geplant)**

Da der Ersatzverkehr ausschließlich über den Busbetrieb abgewickelt wird, wurden die Anforderungen im gleichnamigen Punkt „Ersatzverkehr (geplant)“ im Abschnitt 6.4 Bus beschrieben.

### **6.3.11. Ersatzverkehr (ungeplant)**

Da der Ersatzverkehr ausschließlich über den Busbetrieb abgewickelt wird, wurden die Anforderungen im gleichnamigen Punkt „Ersatzverkehr (ungeplant)“ im Abschnitt 6.4 Bus beschrieben.

## **6.4. Bus**

Auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München befinden sich im Bestand rund 970 Bushaltestellen mit etwa 2.100 Haltestellenkanten. Bereits ein Drittel der Bushaltestellen wurde barrierefrei umgebaut und erfüllt die definierten Anforderungen. Zusätzlich existieren noch 47 Busbahnhöfe, Wendeanlagen beziehungsweise Bushaltestellen in separater Busspur. Die Auswertung der Bestandsaufnahme und den Informationen aus den Workshops in Abgleich mit den von der Verwaltung und den Nutzergruppen definierten Anforderungen hat zu folgenden Ergebnissen geführt [15].

### **6.4.1. Fahrgastinformation**

Die Fahrgastinformation ist im Bestand noch nicht an allen Haltestellen frei zugänglich. So sind Fahrplanaushänge stellenweise noch über Sitzmöglichkeiten positioniert und entsprechend schlecht einsehbar. Die Anforderung der freien Zugänglichkeit ist daher nur teilweise erfüllt.

#### Dynamische Fahrgastinformation mit Text-to-Speech

Die Haltestellen verfügen teilweise über einen dynamischen Fahrgastinformationsanzeiger beziehungsweise über einen dynamischen Fahrgastinformationsanzeiger light. Beide Systeme übermitteln die Informationen bezüglich einfahrender Busse sowie die Abfahrtsprognosen visuell.

Bei den dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern ist kein Sprachausgabemodul integriert und kann auch nicht nachgerüstet werden, da dies standardmäßig nicht vom Hersteller angeboten wird. Gemäß der Bestandsaufnahme ist geplant, dass ein Nachfolgemodell des dynamischen Fahrgastinformationsanzeigers mit Sprachausgabemodul intern entwickelt und zum Einsatz kommen soll. In Rücksprache mit der Verwaltung steht hier die Umsetzung noch aus. Es gibt bereits einen Prototyp, der sich derzeit im Test befindet. Der Test liefert Erkenntnisse für einen weiteren Ausbau, zu dem aus personellen und finanziellen Gründen noch keine exakte Planung vorliegt.

Bei den dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern light kann ein Sprachausgabemodul nachgerüstet werden. Ein Umsetzungsplan kann hierzu ebenfalls aus personellen und finanziellen Gründen noch nicht angegeben werden.

Wird eine Sprachausgabe ermöglicht, muss die Auffindbarkeit durch ein taktiles System und / oder Auffindegeräusch gegeben sein.

Die Regelanforderung „Dynamische Fahrgastinformation mit Text-to-Speech“ ist daher teilweise erfüllt.

#### **6.4.2. Leitsystem**

Bereits barrierefrei umgebaute Bushaltestellen verfügen über taktile Bodenindikatoren beziehungsweise einen Auffindestreifen an der ersten Tür. Da ein Drittel der Bushaltestellen barrierefrei umgebaut sind, ist die Mindestanforderung teilweise erfüllt.

Separate Auffindestreifen an Haltesteigen mit mehreren, unabhängig anfahrbaren Haltepositionen, sind bei bereits barrierefrei umgebauten Bushaltestellen vorhanden. Die Mindestanforderung ist daher teilweise erfüllt.

#### **6.4.3. Haltestellenausstattung**

Haltestellen mit Fahrgastunterständen sind in der Regel, doch nicht immer, mit Sitzgelegenheiten inklusive Armlehnen ausgestattet. Die Regelanforderung ist daher teilweise erfüllt.

Ein Durchlaufschutz und Glasflächenmarkierungen im Bereich von transparenten Elementen waren gemäß den Aussagen von der Verwaltung noch nicht durchgängig vorhanden. Die Mindestanforderung ist daher ebenfalls teilweise erfüllt.

#### **6.4.4. Bewegungsraum**

Bereits barrierefrei umgebaute Bushaltestellen verfügen über die geforderte Bewegungsfläche vor der aktivierten Einstiegshilfe. Bei den noch nicht barrierefrei umgebauten Bushaltestellen ist dies ortsabhängig. Die Anforderung ist daher teilweise erfüllt.

#### Radwegführung

Zu den Radwegführungen sind keine konkreten Angaben zum Bestand möglich. In Rücksprache mit der Verwaltung ist die Radwegführung einzelfallabhängig, im Bestand gibt es daher unterschiedliche Ausführungen. Es konnte daher keine konkrete Bewertung vorgenommen werden.



#### 6.4.5. Oberflächen

Nach Aussage der Verwaltung erfüllen die im öffentlichen Verkehrsraum vorhandenen Bodenbeläge die gesetzlichen Anforderungen an die Rutschhemmung. Auch die Anforderungen „erschütterungsarm“ und „eben“ werden in der Regel erfüllt, in Einzelfällen (zum Beispiel aufgrund von Ensembleschutz, Denkmalschutz et cetera) erfüllt der Bestand diese Merkmale nicht. Die Anforderungen an die Oberflächen sind daher teilweise erfüllt. Im Zuge von Neu- oder Umbaumaßnahmen werden die definierten Anforderungen, gemäß den definierten Anforderungen umgesetzt.

#### 6.4.6. Neigung

In der Bestandsaufnahme sind keine konkreten Angaben zu den vorhandenen Neigungen an noch nicht barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen möglich. Gemäß der Bestandsaufnahme aus dem Jahr 2018 und in Rücksprache mit der Verwaltung werden bei einem barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen die geforderten Neigungen gemäß DIN 18040-3 eingehalten. Die Neigungen im Bestand beziehungsweise bei noch nicht barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen entsprechen teilweise nicht den aktuellen Anforderungen der Barrierefreiheit. Die Anforderung ist daher teilweise erfüllt.

#### 6.4.7. Zuwegung

##### Überbrückung von Höhenunterschieden

Bezüglich der Überbrückung von Höhenunterschieden in öffentlichen Bereichen an bestehenden Bushaltestellen können in der Bestandsaufnahme keine Angaben gemacht werden. Bei den bereits barrierefrei umgebauten Bushaltestellen ist die Anforderung eingehalten. Die Anforderung ist daher teilweise erfüllt.

##### Nutzbarkeit von Zuwegungen

Die Nutzbarkeit von Zuwegungen kann bereits im Bestand, auch bei schlechten Witterungsbedingungen, gewährleistet werden. Die Mindestanforderung ist entsprechend erfüllt.

#### 6.4.8. Spaltüberbrückung

##### Vertikale beziehungsweise horizontale Spaltüberbrückung mit Unterstützung

Bereits barrierefrei umgebaute Bushaltestellen verfügen über einen Sonderbord mit einer Bordsteinhöhe von 18 Zentimeter. Durch das fahrzeugseitige Kneeling sowie der Verwendung einer Klapprampe kann bei umgebauten Bushaltestellen der vorhandene Restspalt mit technischer Unterstützung überbrückt werden. An noch nicht barrierefrei umgebauten Bushaltestellen kann die Klapprampe eingeschränkt verwendet werden. Voraussetzung hierfür ist ein Bordsteinabstich von mindestens 12 Zentimeter. Da noch nicht alle Bushaltestellen barrierefrei umgebaut wurden und die Klapprampe an noch nicht barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen nur situationsabhängig eingesetzt werden kann, ist diese Anforderung nur teilweise erfüllt.

### Vertikale beziehungsweise horizontale Spaltüberbrückung ohne Unterstützung

Im Zuge des barrierefreien Umbaus von Bushaltestellen wird ein gerader Bordsteinverlauf realisiert, welcher ein kantenfreies Anfahren ermöglicht. Hierdurch kann ein horizontaler Restspalt von 5 Zentimeter gewährleistet werden. Der vertikale Restspalt erreicht durch das Zusammenspiel zwischen angehobenem Bordstein und Kneeling ein Maß zwischen 5 Zentimeter und 10 Zentimeter. Ein selbstständiges Ein- und Aussteigen ist für eine Teilgruppe der motorischen und mobilitätsbeeinträchtigter Personen möglich. Da noch nicht alle Bushaltestellen barrierefrei umgebaut wurden, ist auch diese Anforderung nur teilweise erfüllt.

#### 6.4.9. Fahrzeuge

Im Busbereich kommen verschiedene Fahrzeugtypen und -größen zum Einsatz:

- Kleinbusse
- Solobusse
- Gelenkbusse
- Buszüge

Alle Busse, die die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH in den letzten Jahren in Betrieb nahm sind Niederflurfahrzeuge, die barrierefrei ausgestattet und der Verordnung der Europäischen Union für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klasse M2 oder M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale (United Nations ECE R 107) entsprechen.

Die Regionalbusse der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund entsprechen hinsichtlich der Anforderungen der Barrierefreiheit den Anforderungen für die Stadtbusse nach DIN [15].



Abbildung 28: Ebusco Elektro-Solobus [18]



Abbildung 29: MAN Lions City Hybrid-Gelenkbus [18]



Abbildung 30: Solaris Urbino 12 mit Anhänger (Buszug) [18]

#### 6.4.10. Ersatzverkehr (geplant)

Die Bestandsaufnahme beinhaltet hierzu keine Angaben. Seitens der Verwaltung wurde mitgeteilt, welche Anforderungen bereits berücksichtigt werden. Zu folgenden Anforderungen konnte keine Aussagen getroffen werden:

- Frühzeitiger Informationsfluss
- Befestigte Flächen
- Nähe zur bestehenden Haltestelle
- Stufenlose Erreichbarkeit der Ersatzhaltestelle vom Gehweg aus

Folgende Regelanforderung ist teilweise erfüllt:

- Kein Ausstieg auf Radweg

Folgende Regelanforderung ist erfüllt:

- Gut anfahrbar, durch externe Einflüsse (zum Beispiel Falschparker) kann die Anfahrbarkeit negativ beeinflusst werden

#### 6.4.11. Ersatzverkehr (ungeplant)

Die Bestandsaufnahme beinhaltet hierzu keine Angaben. Seitens der Verwaltung wurde mitgeteilt, welche Anforderungen bereits berücksichtigt werden. Zu folgenden Anforderungen konnten keine Aussagen gemacht werden:

- Nähe zur bestehenden Haltestelle
- Einsatz von Taxen
- Befestigte Flächen
- Stufenlose Erreichbarkeit der Ersatzhaltestelle vom Gehweg aus

Folgende Regelanforderungen sind teilweise erfüllt:

- Sofortiger Informationsfluss
- Kein Ausstieg auf Fahrradweg

Folgende Regelanforderung ist erfüllt:

- Gut anfahrbar, durch externe Einflüsse (zum Beispiel Falschparker) kann die Anfahrbarkeit negativ beeinflusst werden

## 7. Erstellung Maßnahmenplan

In Arbeitspaket 1 wurden die Zielvorstellungen der „vollständigen Barrierefreiheit“ beziehungsweise die Anforderungen an einen barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehr definiert. Diese wurden anschließend in Arbeitspaket 2 mit dem Bestand abgeglichen. Aus diesem Abgleich wurden die erforderlichen Maßnahmen zur Erfüllung der „Vollständigen Barrierefreiheit“ im Öffentlichen Personennahverkehr der Landeshauptstadt München und damit der Handlungsbedarf abgeleitet. Auf Basis des Handlungsbedarfes konnte abschließend eine Priorisierung vorgenommen und dadurch die Reihenfolge zur Herstellung der Barrierefreiheit abgeleitet werden.



Abbildung 31: Darstellung Arbeitspakete - Arbeitspaket 3

### 7.1. Allgemein

Da aufgrund verschiedener Zuständigkeiten (Baureferat, Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH et cetera) sowie unterschiedlicher Randbedingungen (Baulicher Bestand, Haltestellentyp et cetera) eine Zusammenfassung der Verkehrsmittel in einen gemeinschaftlichen Maßnahmenplan nicht zielführend war, wurde zusammen mit der Verwaltung abgestimmt, dass die Erstellung des Maßnahmenplans getrennt nach den jeweiligen Verkehrsmitteln erfolgt:

U-Bahn



Tram



Bus

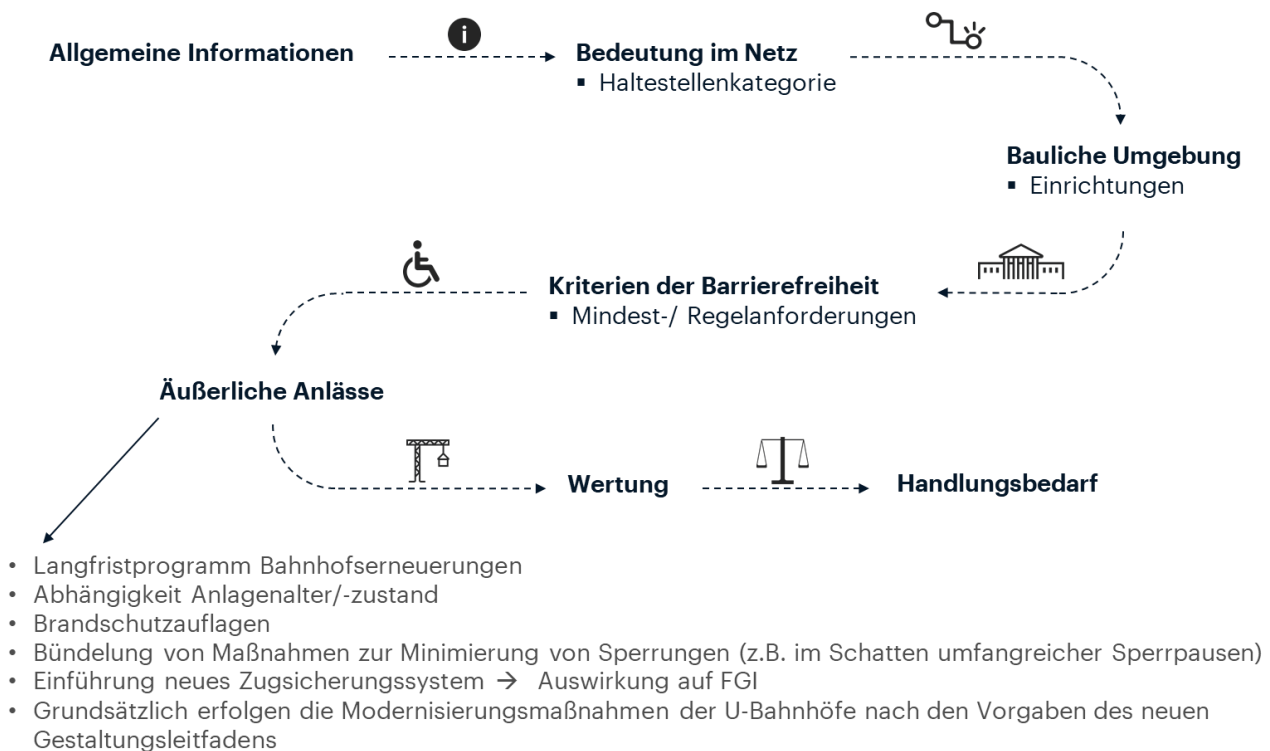


Abbildung 32: Darstellung Verkehrsmittel

### 7.2. U-Bahn

Bei Haltepunkten der U-Bahn handelt es sich meist um sehr komplexe Bauwerke, deren grundlegender Umbau immer mit hohen Kosten, Zeitaufwand und betrieblichen Einschränkungen verbunden ist. In Abstimmung mit der Verwaltung wurde entschieden, statt einer geplanten, übergeordneten Betrachtung, eine haltstellenscharfe Betrachtung vorzunehmen.

Die Wertung der jeweiligen Haltepunkte erfolgt gemäß dem Schema in Abbildung 33. Die Kriterien wurden bei jedem Haltepunkt geprüft und bewertet. Die detaillierten Ergebnisse befinden sich im Anhang 3 „Maßnahmenplan U-Bahn“.



**Abbildung 33: Ablaufschema Maßnahmenplan U-Bahn**

Die Bewertungskriterien wurden mit Hilfe einer abgestimmten Punktematrix bewertet und gewichtet. Die Spanne der Gesamtpunktzahl spiegelte den Handlungsbedarf wider.

### 7.2.1. Bewertungskriterien

#### Allgemeine Informationen:

- Laufende Nummer: Jedem Haltepunkt wurde eine laufende Nummer zugewiesen
- Haltestellenname: Name der Haltestelle
- Richtung: Ziel der dort abfahrenden U-Bahnen
- Gleis: Gleisnummer des Haltepunktes
- Koordinaten: Koordinaten des Haltepunktes

#### Bedeutung im Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs der Stadt München:

- Umsteigebedeutung:
  - „ja, hoch“ → zu U-Bahn und / oder  $\geq 3$  Linien an der Oberfläche (Tram / Bus) und / oder zur Regional- beziehungsweise S-Bahn
  - „ja, gering“ → zu  $< 3$  Linien an der Oberfläche (Tram / Bus)
  - „nein“ → keine Umsteigebeziehung

- Ein- und Aussteiger (24 Stunden / Werktag)

- > 20.000
- 20.000 – 10.001
- 10.000 – 5.000
- < 5.000

→ In Abhängigkeit der Bedeutung im Netz wird jedem Haltepunkt eine **Kategorie** zugewiesen:

- Kategorie 1
  - > 20.000 Ein- und Aussteiger, keine beziehungsweise geringe Umsteigebedeutung
  - 10.000 – 20.000 Ein- und Aussteiger, hohe Umsteigebedeutung
- Kategorie 2
  - 10.000 – 20.000 Ein- und Aussteiger, keine beziehungsweise geringe Umsteigebedeutung
  - 5.000 – 10.000 Ein- und Aussteiger, hohe Umsteigebedeutung
- Kategorie 3
  - 5.000 – 10.000 Ein- und Aussteiger, keine beziehungsweise geringe Umsteigebedeutung
  - < 5.000 Ein- und Aussteiger, hohe Umsteigebedeutung
- Kategorie 4
  - < 5.000 Ein- und Aussteiger, keine beziehungsweise geringe Umsteigebedeutung

### Bauliche Umgebung (Einrichtungen)

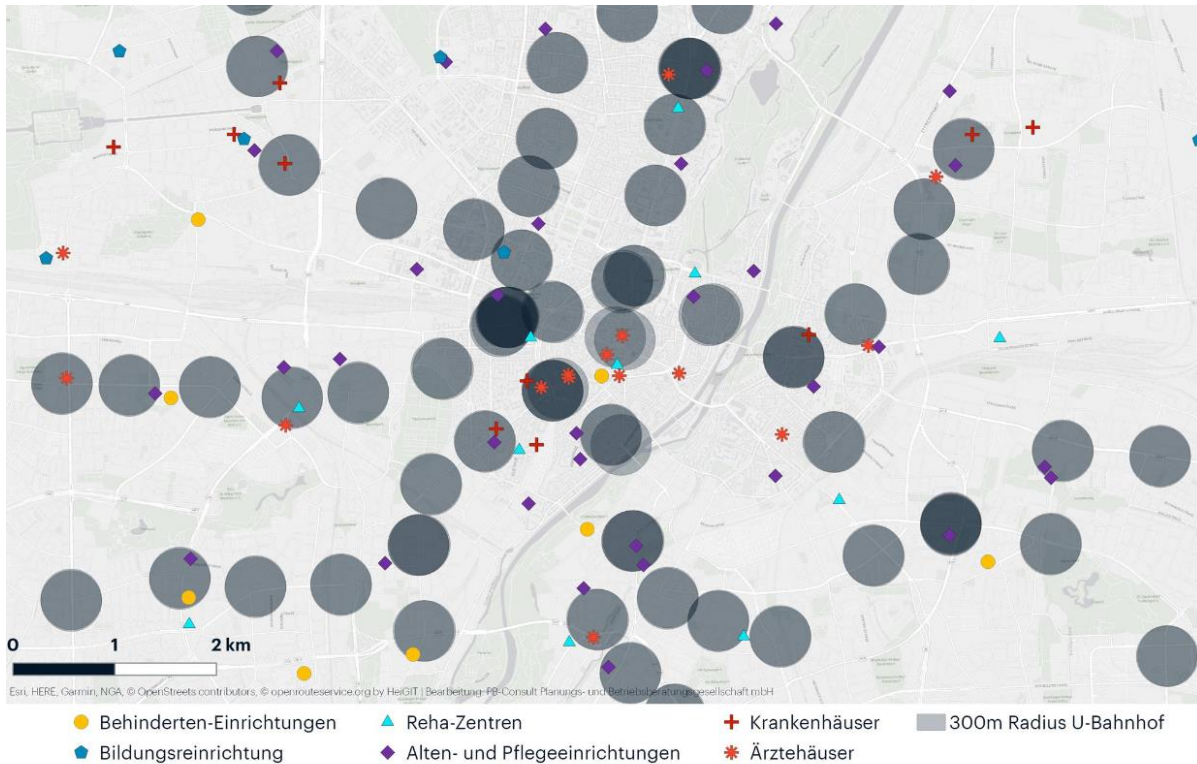
- Alten-/ Pflegeheime und Alten-Service-Zentren
- Kranken-/ Ärztehäuser
- Behinderteneinrichtungen
- Bildungseinrichtungen für Menschen mit Behinderung
- Reha-Einrichtungen
- Besonderer Wunsch der Verbände

Zur Ermittlung der sich in der näheren Umgebung befindlichen, oben aufgeführten Einrichtungen wurden die Haltestellen-Koordinaten (Allgemeine Informationen) der U-Bahnhaltestellen mit dem Koordinaten der oben aufgeführten Einrichtungen im Geoinformationssystem verschnitten. Alle Einrichtungen in einem Umkreis von 300 m wurden den jeweiligen Haltepunkten zugewiesen.

Für U-Bahnhaltestellen und Einrichtungen wurden die jeweiligen Bezugskoordinaten verwendet, welche durch das georeferenzierte Informationssystem automatisch mittig in die zu betrachtende Haltestelle beziehungsweise Einrichtung gesetzt wurde. Bei in ihrer Grundfläche sehr großen Einrichtungen (zum Beispiel Krankenhäusern) wurde die Bezugsordinate händisch in den Bereich des Haupteinganges verschoben, da die Distanz zwischen Mittelpunkt und Haupteingang teilweise sehr

groß ist und das georeferenzierte Informationssystem keinen Bezug zwischen U-Bahnhaltestelle und Einrichtung herstellen konnte (zum Beispiel U-Bahnhaltestelle „Klinikum Großhadern“ zum Klinikum Großhadern).

Bei den anderen Einrichtungen wurden die Bezugskordinaten im Mittelpunkt belassen, da Haupt- und Nebeneingänge in der Betrachtung mitberücksichtigt werden sollten und der Mittelpunkt hierbei einen guten Bezugspunkt bot.



**Abbildung 34: Auszug aus dem Geoinformationssystem, Umkreise U-Bahnhaltestellen / Einrichtungen**

#### Kriterien der Barrierefreiheit:

Gemäß der in Arbeitspaket 1 definierten Zielvorstellung der Barrierefreiheit wurden bei diesem Bewertungskriterium die Erfüllung der Mindest- und Regelanforderungen bewertet:

- Fahrgastinformation
- Leitsysteme
- Haltestellenausstattung
- Bewegungsraum
- Oberflächen
- Neigung
- Zuwegung
- Spaltüberbrückung

Die oben aufgeführten Punkte wurden in Bezug auf die Erfüllung der Mindest- und Regelanforderungen betrachtet. Hierbei wurden die Mindestanforderungen höher bewertet.



Äußere Anlässe beziehungsweise Planungen:

Liegen an einer Haltestelle andere äußere Anlässe vor die zeitnah zu einem Umbau oder eine Sanierung führen, wurde dies in der Maßnahmenplan U-Bahn berücksichtigt. Es wurde der aktuelle Planungsstand sowie das Alter der Haltestelle bewertet:

- Planungsstand
  - Pläne beschlossen
  - Pläne fertig
  - Pläne in Arbeit
  - Planung vorgesehen
  - Keine Planung vorgesehen
  
- Alter der Haltestelle
  - vor 1972
  - 1972 – 1991
  - 1992 – 2011
  - nach 2011

**7.2.2. Gesamtwertung**

Zur Ermittlung der Gesamtwertung, aus der der Handlungsbedarf abgeleitet werden konnte, wurde eine Wertungsmatrix entwickelt.

➔ Je höher die Gesamtwertung, desto höher der Handlungsbedarf.

	Kat.	Einricht-	Fahrgastinfo	Leitsysteme	Haltestellen	auswegungsrau	Oberflächen	Neigung	Zuwegung	altüberbrück	Planu
		cht-	MindeRege	MindeRege	MindeRege	MindeRege	MindeRege	MindeRege	MindeRege	MindeRege	ngen
Kategorie 1	200										
Kategorie 2	150										
Kategorie 3	100										
Kategorie 4	25										
Alten-/Pflegeheime		50									
Kranken-/Ärztelhäuser		50									
Behinderteneinrichtung		50									
Bildungseinrichtung/ Behinderung		50									
Rehaeinrichtung		50									
Besonderer Wunsch Verbände		50									
erfüllt			0	0	0	0	0	0	0	0	0
teilweise erfüllt			20	5	20	5	20	5	20	5	20
nicht erfüllt			40	10	40	10	40	10	40	10	40
erfüllt (nach den damals geltenden Anforderungen)			5	5	5	5	5	5	5	5	5
Pläne beschlossen											100
Pläne fertig											75
Pläne in Arbeit											50
Planung vorgesehen											25
kein äußerer Anlass gegeben											0
vor 1972											15
1972-1991											10
1992-2011											5
nach 2011											0

**Abbildung 35: Wertungsmatrix Maßnahmenplan**

In Abstimmung mit der Verwaltung und den Nutzergruppen, wurden den jeweiligen Bewertungskriterien folgende Punkte / Gewichtungen zugewiesen:

## Bedeutung im Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs der Stadt München:

- Kategorie 1 = 200 Punkte
- Kategorie 2 = 150 Punkte
- Kategorie 3 = 100 Punkte
- Kategorie 4 = 50 Punkte

➔ Die Bedeutung der Haltestellen im Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs der Stadt München wird, je nach Kategorie, mit 5 % bis 20 % in der Gesamtwertung gewichtet.

## Bauliche Umgebung (Einrichtungen)

- Alten-/ Pflegeheime und Alten-Service-Zentren = 50 Punkte
- Kranken-/ Ärztehäuser = 50 Punkte
- Behinderteneinrichtungen = 50 Punkte
- Bildungseinrichtungen für Menschen mit Behinderung = 50 Punkte
- Reha-Einrichtungen = 50 Punkte
- Besonderer Wunsch der Verbände = 50 Punkte

➔ Die Bauliche Umgebung (Einrichtungen) im Umkreis der Haltestelle (300 m) wird je nach Anzahl der oben aufgeführten Einrichtung mit 5 % bis 30 % in der Gesamtwertung gewichtet.

## Kriterien der Barrierefreiheit:

- Mindestanforderungen:
  - erfüllt = 0 Punkte
  - teilweise erfüllt = 20 Punkte
  - nicht erfüllt = 40 Punkte
  - erfüllt (nach damals geltenden Anforderungen)<sup>7</sup> = 5 Punkte
- Regelanforderung:
  - erfüllt = 0 Punkte
  - teilweise erfüllt = 5 Punkte
  - nicht erfüllt = 10 Punkte
  - erfüllt (nach damals geltenden Anforderungen)<sup>7</sup> = 5 Punkte

Die Punktevergabe wurde für alle Kriterien der Barrierefreiheit gleich durchgeführt (Fahrgastinformation, Leitsysteme, Haltestellenausstattung, Bewegungsraum,

---

<sup>7</sup> Die eingebauten Elemente der Barrierefreiheit entsprachen zum Zeitpunkt des Baujahres den damaligen Stand der Technik und den damals gültigen Normen und Richtlinien. Aufgrund von Änderungen und Überarbeitungen der Normen, entsprechen diese nicht den derzeitigen aktuellen Stand der Technik. Siehe hierzu auch Punkt 7.2.4.

Oberflächen, Neigung, Zuwegung und Spaltüberbrückung), da alle Kriterien in Abhängigkeit ihres Bedarfes einer einheitlichen Wichtigkeit unterliegen.

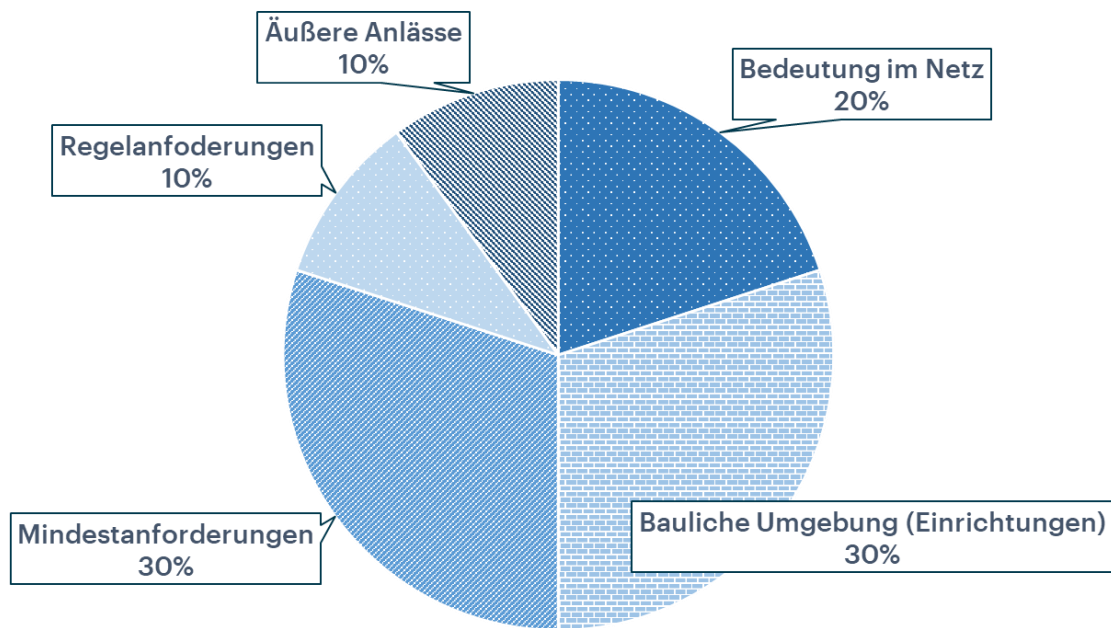
→ Die Kriterien der Barrierefreiheit werden je nach deren Erfüllungsgrad mit 0 % bis 40 % (Mindestanforderungen) und 0 % bis 10 % (Regelanforderungen) in der Gesamtwertung gewichtet.

#### Äußere Anlässe beziehungsweise Planungen:

- Planungen
  - Pläne beschlossen = 100 Punkte
  - Pläne fertig = 75 Punkte
  - Pläne in Arbeit = 50 Punkte
  - Planung vorgesehen = 25 Punkte
  - Keine Planung vorgesehen = 0 Punkte
  
- Alter der Haltestelle
  - vor 1972 = 20 Punkte
  - 1972 – 1991 = 10 Punkte
  - 1992 – 2011 = 5 Punkte
  - nach 2011 = 0 Punkte

→ Die Äußeren Anlässe beziehungsweise Planungen sowie das Alter der Haltestelle wurden je nach Planungsstand beziehungsweise Baujahr mit 0 % bis 10 % in der Gesamtwertung gewichtet.

Zusammenfassend ist die Gewichtung der Bewertungskriterien in Abbildung 36 dargestellt.



**Abbildung 36: Diagramm Gewichtungen U-Bahn**

Insgesamt konnte ein Haltepunkt mit **0 – 1.020** Punkten bewertet werden.

Haltestellenkategorie (50 – 200 Punkte) + Einrichtungen (0 – 300 Punkte) + Kriterien der Barrierefreiheit (0 – 400 Punkte) + Äußere Anlässe / Planungen (0 – 120 Punkte) = **0 – 1.020 Punkte**.

Hinweis: Falls alle Anforderungen (Mindest- und Regelanforderungen) der Kriterien der Barrierefreiheit erfüllt waren, wurde die Gesamtbewertung auf 0 Punkte gesetzt, da in diesem Falle die vollständige Barrierefreiheit gegeben war. Dieser Fall trat bei der Bewertung jedoch an keinem U-Bahnhof ein.

### 7.2.3. Stand Barrierefreiheit U-Bahn

Die Auswertung des Maßnahmenplans ergab folgenden Stand der derzeitigen Barrierefreiheit bei dem Verkehrsmittel U-Bahn in der Landeshauptstadt München, unterteilt nach der Erfüllung in Mindest- und Regelanforderungen.

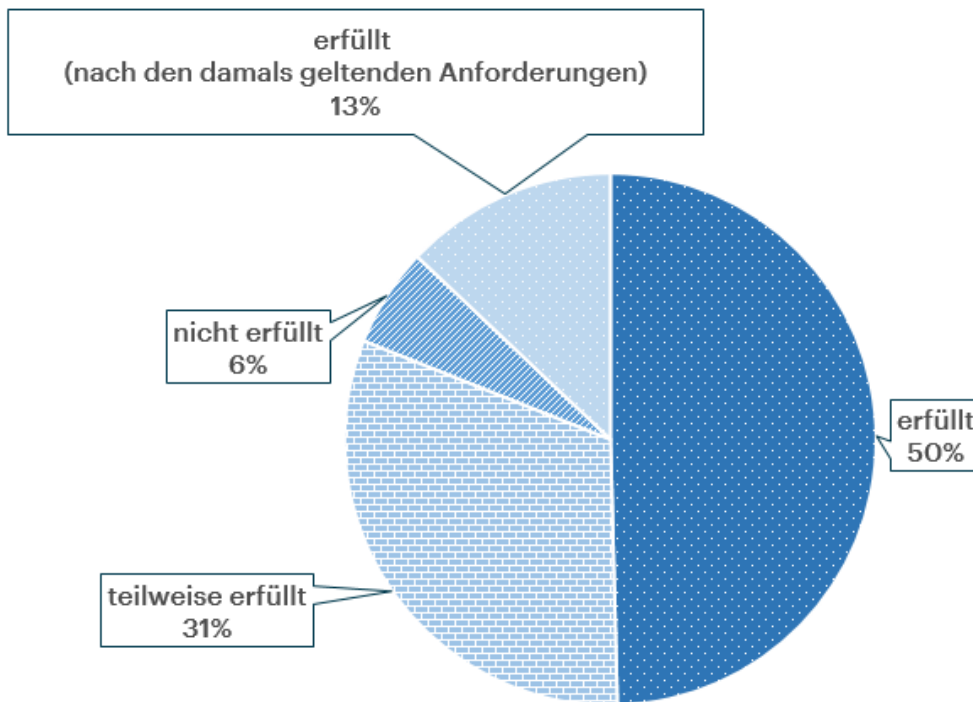


Abbildung 37: Erfüllung Mindestanforderungen U-Bahn

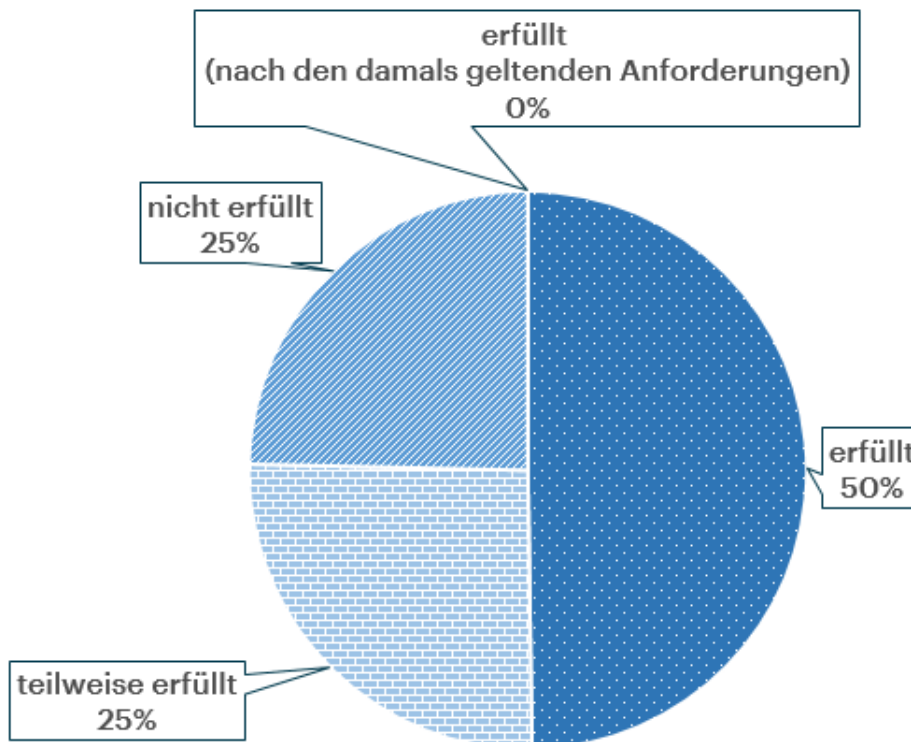


Abbildung 38: Erfüllung Regelanforderungen U-Bahn

Mindest- und Regelanforderungen stehen nicht zwangsläufig in direkter Abhängigkeit zueinander, da zum Beispiel nicht jede Regelanforderung eine Erweiterung einer Mindestanforderung ist.

#### 7.2.4. Überholte Kriterien der Barrierefreiheit

Die Anforderungen, Normen und Richtlinien, die zur Erfüllung eines barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigt werden müssen, haben sich in den letzten Jahren teilweise stark verändert. Dies spiegelt sich auch in einer Überarbeitung der Planungsgrundlagen zum barrierefreien Planen und Bauen und bei weiteren Vorgaben wider [15].

Kriterien und Systeme, die beim Bau als barrierefrei sowie den damaligen, anerkannten Regeln der Technik entsprachen – entsprechen aus diesem Grund nicht immer den heutigen Anforderungen und Vorgaben. Wie in Kapitel 5.4 zum baulichen Bestand aufgeführt, wurden diese Kriterien nach den damals geltenden Anforderungen abgenommen und erfüllten den damaligen, technischen Stand zur Barrierefreiheit.

Da in diesen Bereichen Verbesserungen im Sinne der Barrierefreiheit unternommen wurden, jedoch keine Barrierefreiheit im heutigen Sinne mehr besteht, wurde dies in dem Maßnahmenplan entsprechend aufgenommen (erfüllt nach den damals geltenden Anforderungen) und bei der Bewertung der Kriterien der Barrierefreiheit mit einer teilweise erfüllten Anforderung gleichgesetzt.

In der Workshop-Reihe mit den Nutzergruppen wurden hierbei besonders die beiden folgenden Punkte aufgeführt:

##### Leitsysteme:

1993 wurde an 68 U-Bahnhöfen die Nachrüstung eines taktilen Blindenleitstreifens nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz durch die Regierung von Oberbayern verbeschiedet. Hierbei wurden in einer circa 25 Zentimeter breiten Zone, etwa 70 Zentimeter von der Bahnsteigkante entfernt, 10 Rillen jeweils 4 mm tief und 8 mm breit eingefräst. Die Maßnahme wurde damals mit dem Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund, dem Deutschen Blindenverband, dem Beraterkreis für behindertengerechtes Bauen, der Regierung von Oberbayern, den Stadtwerken-Verkehrsbetrieben, der Deutschen Bundesbahn, dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund und mit dem Richtlinienentwurf des Deutschen Städtetags abgestimmt. Bei darauffolgenden Neubauten wurden bereits vorgefräste Platten eingebaut, bevor die Erstfassung der DIN 32984 erlassen wurde.

Zum damaligen Zeitpunkt gab es zu „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ noch keine spezifische DIN-Norm. Die bestehenden, eingefrästen Rillen erfüllen nicht mehr vollumfänglich die Anforderung an die Barrierefreiheit, sondern stellen vielmehr eine Barriereminderung dar. Die eingefrästen Rillen sind für einige Nutzende mit dem Blindenstock taktil nicht ausreichend stark wahrnehmbar. Gemäß der aktuellen DIN 32984 sind taktile Blindenleitplatten (Rippenplatten) talbündig zu verlegen, damit die Rippenstruktur erhaben ist und mit dem Blindenstock taktil besser wahrnehmbar ist.

##### Neigungen und Zuwegungen:

Von 100 U-Bahnhöfen sind 96 Bahnhöfe durch Aufzugsanlagen barrierefrei zugänglich. Vier Bahnhöfe, die bei ihrer Entstehung in den 70 – 80-er Jahren bereits

mit Rampen ausgestattet wurden, entsprachen dem damaligen Stand der Technik und den Anforderungen der Barrierefreiheit. Gemäß den heutigen Bedarfen und Vorgaben entsprechen die damals gebauten Rampen nicht mehr der Norm.

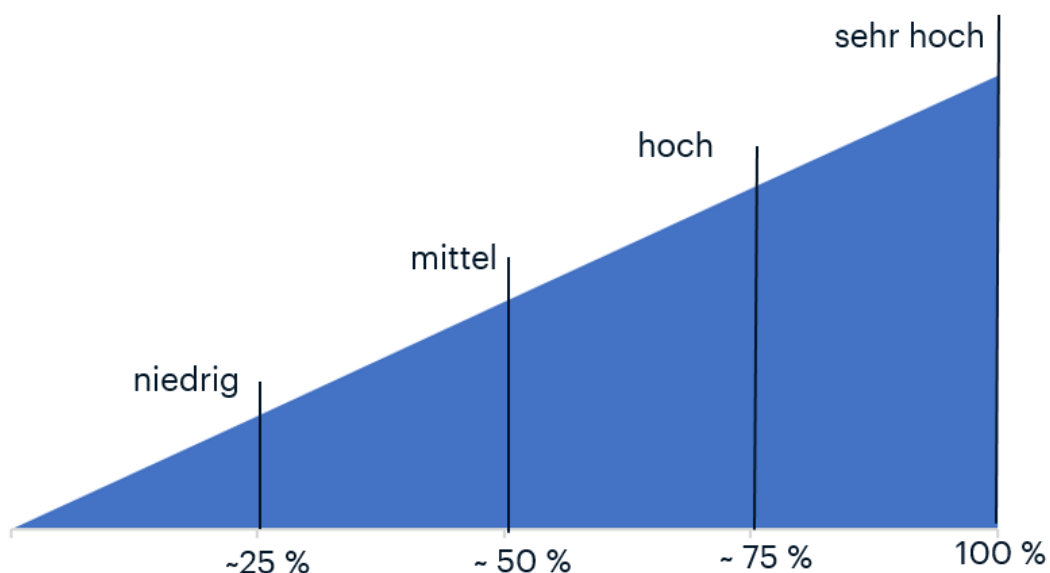
Die Bahnhöfe Obersendling, Karl-Preis-Platz, Michaelibad und Therese-Giehse-Allee sind deshalb nur über Rampen mit einer Steigung von bis zu 12 % und ohne Zwischenpodeste stufenlos erreichbar. Gemäß der aktuellen DIN 18040-3 dürfen Längsneigungen ein maximales Gefälle / Steigung von 6 % aufweisen. Alle 6 Meter sind Ruhepodeste (1,50 Meter x 1,20 Meter) anzubringen. 12 % Gefälle sind nur bei kurzen Neigungsstrecken  $\leq 1,00$  Meter möglich.

Aufgrund des sehr hohen baulichen und wirtschaftlichen Aufwandes muss ein barrierefreier Umbau der Rampen gemäß den aktuellen Anforderungen geprüft werden und hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit bewertet werden. Gegebenenfalls sind hier dauerhafte Ausnahmetatbestände gemäß § 8 Personenbeförderungsgesetz zu definieren.

### 7.2.5. Handlungsbedarf

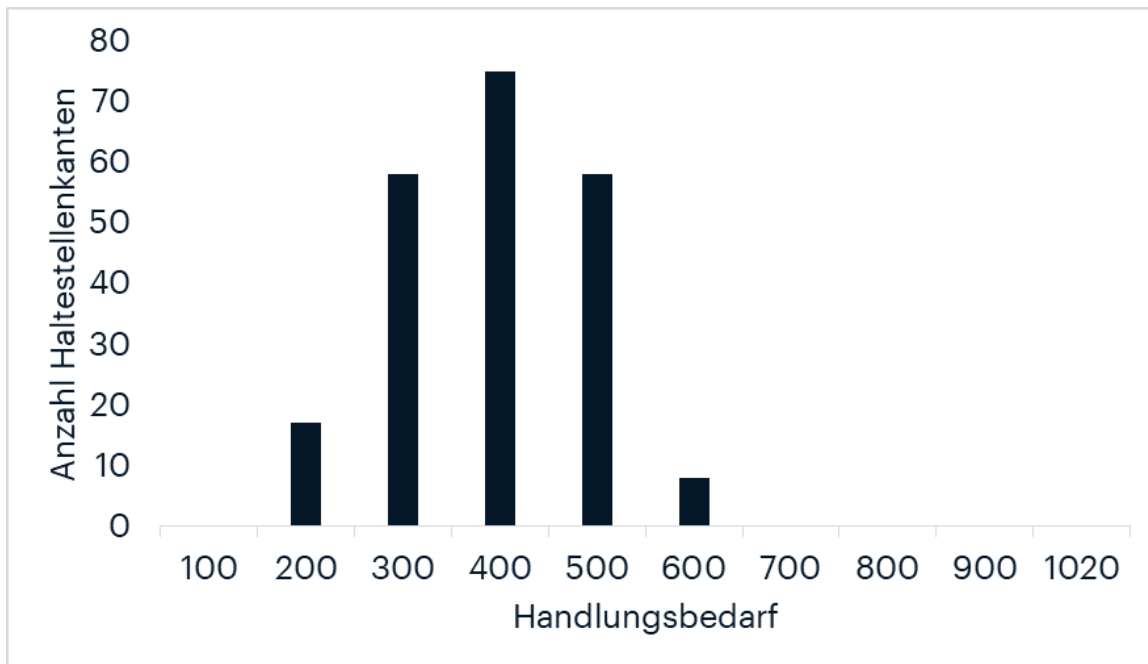
Auf Basis der aus Kapitel 7.2.1 konnten den Haltepunkten Handlungsbedarfe zugewiesen werden:

- 0 – 25 % → niedriger Handlungsbedarf → 0 – 250 Punkte
- 26 – 50 % → mittlerer Handlungsbedarf → 251 – 500 Punkte
- 51 – 75 % → hoher Handlungsbedarf → 501 – 750 Punkte
- 76 – 100 % → sehr hoher Handlungsbedarf → 751 – 1.020 Punkte



**Abbildung 39: Diagramm Wertung Handlungsbedarf**

Die Bahnhöfe der U-Bahn wurden Haltepunktscharf ausgewertet und mit der Verwaltung abgestimmt. Hieraus ergab sich folgende Verteilung des Handlungsbedarfes:



**Abbildung 40: Verteilung Handlungsbedarf U-Bahn**

Die genaue Auswertung und die Priorisierung der jeweiligen Haltepunkte kann der Anlage 3 „Maßnahmenplan U-Bahn“ entnommen werden.

Exemplarisch werden im Folgenden die zehn Haltestellenkanten mit dem höchsten Handlungsbedarf, sowie die zehn Haltestellenkanten mit dem niedrigsten Handlungsbedarf aufgelistet.

Tabelle 7 zeigt die 10 Haltepunkte der Münchner U-Bahn mit dem höchsten Handlungsbedarf gemäß der im Kapitel 7.2.2 dargestellten Gesamtbewertung.



**Tabelle 7: Haltestellen mit dem höchsten Handlungsbedarf**

<b>Haltestellenname</b>	<b>Richtung</b>	<b>Gleis</b>	<b>Linie</b>	<b>Gesamt</b>	<b>Handlungsbedarf</b>
Goetheplatz (GO)	Moosach / Garching-Forschungszentrum	1	U3 / U6	585	hoch
Goetheplatz (GO)	Fürstenried West / Klinikum Großhadern	2	U3 / U6	585	hoch
Hauptbahnhof (HU)	Mangfallplatz	4	U1	505	hoch
Hauptbahnhof (HO)	Westendstraße / Laimer Platz	1	U4 / U5	505	hoch
Hauptbahnhof (HO)	Arabellapark / Neuperlach Süd	2	U4 / U5	505	hoch
Hauptbahnhof (HU)	Feldmoching	1	U2	505	hoch
Hauptbahnhof (HU)	Messestadt Ost	2	U2	505	hoch
Hauptbahnhof (HU)	Olympia-Einkaufszentrum	3	U1	505	hoch
Fraunhoferstraße (FH)	Olympia-Einkaufszentrum / Feldmoching	1	U1 / U2	475	mittel
Fraunhoferstraße (FH)	Mangfallplatz / Messestadt Ost	2	U1 / U2	475	mittel

Die hohe Gesamtbewertung wurde insbesondere durch folgende Bewertungskriterien erreicht:

- Haltestellenkategorie 1
- Anzahl der Einrichtungen in der Umgebung (1-3)
- Äußere Anlässe und Alter der Haltestellen
  - Pläne beschlossen
  - vor 1972 beziehungsweise 1972 – 1991

Beispiel:

*Goetheplatz (GO) Richtung Moosach/Garching-Forschungszentrum:*

- *Hohe Umsteigebedeutung, hoher Anzahl Ein- und Aussteiger* 200 Punkte
- *Drei Einrichtungen in der Nähe* 150 Punkte
- *Mindestanforderungen* 85 Punkte
- *Regelanforderungen* 30 Punkte
- *Bereits beschlossene Pläne* 100 Punkte
- *Vor 1972 gebaut* 20 Punkte

**Gesamtpunktzahl = 585 Punkte → Handlungsbedarf = hoch**

Tabelle 8 zeigt die 10 Haltepunkte der Münchner U-Bahn mit dem niedrigsten Handlungsbedarf, gemäß der in Kapitel 7.2.2 dargestellten Gesamtbewertung.

**Tabelle 8: Haltestellen mit dem niedrigsten Handlungsbedarf**

Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Gesamt	Handlungsbedarf
Freimann (FR)	Klinikum Großhadern	2	U6	150	niedrig
Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	150	niedrig
Moosfeld (MF)	Feldmoching	1	U2	150	niedrig
Moosfeld (MF)	Messestadt Ost	2	U2	150	niedrig
Oberwiesenfeld (ON)	Moosach	1	U3	150	niedrig
Oberwiesenfeld (ON)	Fürstenried West	2	U3	150	niedrig
Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	3	U6	150	niedrig
Fröttmaning (FT)	Klinikum Großhadern	4	U6	150	niedrig
Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Moosach	1	U3	140	niedrig
Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Fürstenried West	2	U3	140	niedrig

Die niedrige Gesamtbewertung wurde insbesondere durch folgende Bewertungskriterien erreicht:

- Haltestellenkategorie 4
- Anzahl der Einrichtungen in der Umgebung (0)
- Äußere Anlässe und Alter der Haltestellen
  - Planung vorgesehen
  - Zwischen 1992 – 2011

Beispiel:

*Moosacher St.-Martins-Platz (MM) Richtung Fürstenried West:*

- *Geringe Umsteigebedeutung, geringe Anzahl Ein- und Aussteiger* 25 Punkte
- *Keine Einrichtungen in der Nähe* 0 Punkte
- *Mindestanforderungen* 65 Punkte
- *Regelanforderungen* 20 Punkte
- *Planung vorgesehen* 25 Punkte
- *Zwischen 1992 und 2011 gebaut* 5 Punkte

**Gesamtpunktzahl = 140 Punkte → Handlungsbedarf = niedrig**

Die erarbeitete Liste zeigt den Handlungsbedarf an den einzelnen U-Bahnhöfen. Auf Grund der Komplexität und Größe der U-Bahnhöfe müssen zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit nicht die gesamten U-Bahnhöfe umgebaut, sondern einzelne Maßnahmen sukzessiv nacheinander umgesetzt werden. Im Falle von grundhaften Aus- bzw. Umbaumaßnahmen sollen, wenn möglich und wirtschaftlich sowie technisch sinnvoll, die vollständige Barrierefreiheit an der Haltestelle hergestellt werden.

### 7.3. Tram

Gemäß der Bestandsaufnahme der Stadt München aus dem Jahr 2018 sind derzeit 223 von 384 Haltepositionen der Tram mit geringen, barrierefreien Ausstattungen versehen, soweit es die systemspezifischen Anforderungen der in München eingesetzten Fahrzeuge zulassen. Das heißt, dass an diesen 223 Haltepositionen die Auffindbarkeit des Fahrzeuges an der ersten Tür durch das Vorhandensein eines taktilen Auffindestreifens gegeben ist.

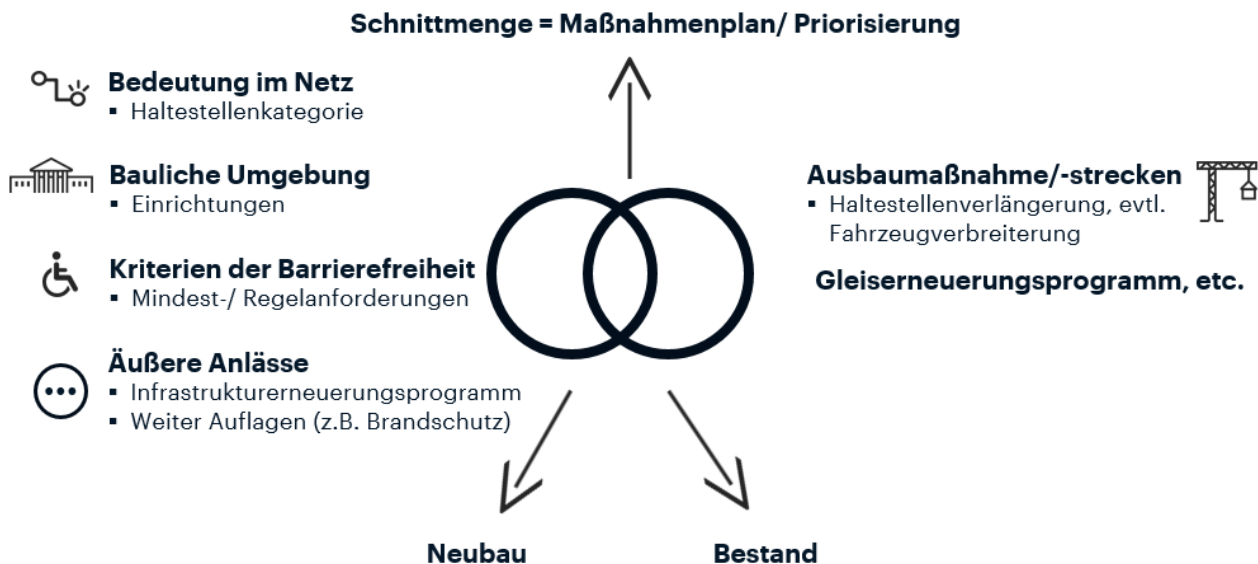
143 dieser 223 Haltepositionen verfügen darüber hinaus noch über folgende Ausstattungen:

- Zugänglichkeit an Tür 1 (Hublift) und Tür 2 (teilweise Rampen) für Rollstuhlfahrende
- Taktile Auffindestreifen auf Höhe der Tür 1
- Durchgangsbreite  $\geq 1,35$  m
- Bahnsteigbreite  $\geq 2,30$  m
- Haltestellenabstich 12 Zentimeter, kein Ausstieg auf Fahrbahnniveau
- Fahrgastinformation

Aufgrund des bestehenden Bordsteinabstiches zwischen 0 – 12 Zentimeter an den Tramhaltestellen der Landeshauptstadt München besteht an allen Haltestellen die zu überwindende Reststufe mit einer Höhe zwischen 18 – 30 Zentimeter. Die fahrzeugseitig angebrachten Hublifte zur Überwindung der Reststufe sind aus Sicherheitsgründen nur für rollstuhlfahrende Personen zugelassen [15]. Barrierefreiheit wird beim Verkehrsmittel Tram deshalb derzeit nur für diese Nutzergruppe hergestellt. Um allen übrigen Fahrgästen – insbesondere den Fahrgästen, die auf andere Mobilitätshilfen angewiesen sind - einen barrierefreien Einstieg gemäß den in der DIN 18040-3 definierten Anforderungen in die Tram zu ermöglichen, müssen alle Haltestellen im Netz mit einem erheblichen Bauaufwand vollständig umgebaut werden.

Aus diesem Grund werden Tramhaltestellen im Maßnahmenplan im Ganzen und nicht differenziert nach den einzelnen Merkmalen der Barrierefreiheit (Fahrgastinformation, Leitsysteme, Haltestellenausstattung et cetera) betrachtet.

Die Priorisierung des Umbaus der jeweiligen Haltepunkte erfolgte dabei gemäß dem Schema aus Abbildung 41. Hierbei wurden verschiedene Faktoren analysiert, bewertet und anschließend mit den aktuellen Planungen für Ausbaumaßnahmen/-strecken in Einklang gebracht. Im Maßnahmenplan wurde zusätzlich zwischen Neubau- und Bestandshaltestellen unterschieden.



**Abbildung 41: Ablaufschema Maßnahmenplan Tram**

Die Ableitung des Maßnahmenplans beziehungsweise der Priorisierung basierte auf der Betrachtung und Bewertung folgender Kriterien:

- Bedeutung im Netz
  - Umsteigemöglichkeit
  - Ein- und Aussteiger je Werktag
  
- Bauliche Umgebung
  - Alten-/ Pflegeheime und Alten-Service-Zentren
  - Kranken-/ Ärztehäuser
  - Behinderteneinrichtungen
  - Bildungseinrichtungen für Menschen mit Behinderung
  - Reha-Einrichtungen
  - Besonderer Wunsch der Verbände
  
- Kriterien der Barrierefreiheit
  - Mindestanforderungen
  - Regelanforderungen
  
- Ausbaumaßnahme/-strecken

Die Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH verfolgen das Ziel, bei Neubaustrecken künftig Haltestellen mit optimierten Spalt- und Abstichmaßen umzusetzen. Die hierfür erforderliche Entwicklung eines entsprechenden Ausbaustandards, der sowohl die hohen technischen Auflagen als auch die größtenteils entgegenstehenden Anforderungen der Barrierefreiheit vereint, wird bereits verfolgt.

Im Rahmen der neuen Tram-Infrastrukturprojekte (zum Beispiel Tram Münchner Norden, Tram Westtangente, Tram Nordtangente) soll der aktuell entwickelte

Ausbaustandard mit erhöhten Bordsteinabstichen zur Anwendung kommen.  
(vorbehaltlich der Genehmigung der Technischen Aufsichtsbehörde)

Durch den oben beschriebenen, baulichen Bestand kann keine Haltestelle der Tram in München aktuell als „vollständig barrierefrei“ eingestuft werden.

Aufgrund des einheitlichen Zustandes der Tram-Haltestellen, der geplanten Sanierungsmaßnahmen im gesamten Tram-Netz der Landeshauptstadt München sowie den anstehenden Fahrzeugneubeschaffungen wird die Priorisierung gemäß des internen Bauprogramms der Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (Betrachtungshorizont mindestens 10 Jahre) unternommen, welches permanent fortgeschrieben beziehungsweise aktualisiert wird, um zustandsbedingte Erneuerungsmaßnahmen zu erfassen, zusammenzufassen und vorausschauend planen zu können.

Bei Sanierungsmaßnahmen im Bereich von Haltestellen werden die oben aufgeführten Kriterien berücksichtigt, ausgenommen sind hierbei Gleisinfrastrukturmaßnahmen außerhalb des Haltestellenbereiches. Parallel dazu werden weitere Maßnahmen geprüft, die eine hohe Bedeutung für mobilitätseingeschränkte Personen haben und entsprechend ertüchtigt werden können.

Die Barrierefreiheit wird hierbei nicht durch einzelne Maßnahmen, sondern vollständig beim Umbau beziehungsweise Neubau der jeweiligen Haltestelle hergestellt.

## 7.5. Bus

Die Landeshauptstadt München verfügt bereits über eine eigene Maßnahmenbeziehungsweise eine Priorisierungsliste für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen. Diese wird durch die Stadtwerke München GmbH/Münchner Verkehrsgesellschaft mbH gepflegt und vom Baureferat genutzt.

Die Wertung der jeweiligen Haltepunkte erfolgte gemäß dem Schema aus Abbildung 42. Jeder Haltepunkt besitzt in der Priorisierungsliste eine Zeile und erhält je nach Erfüllung beziehungsweise Ausprägung der jeweiligen Kriterien eine bestimmte Anzahl von Punkten.

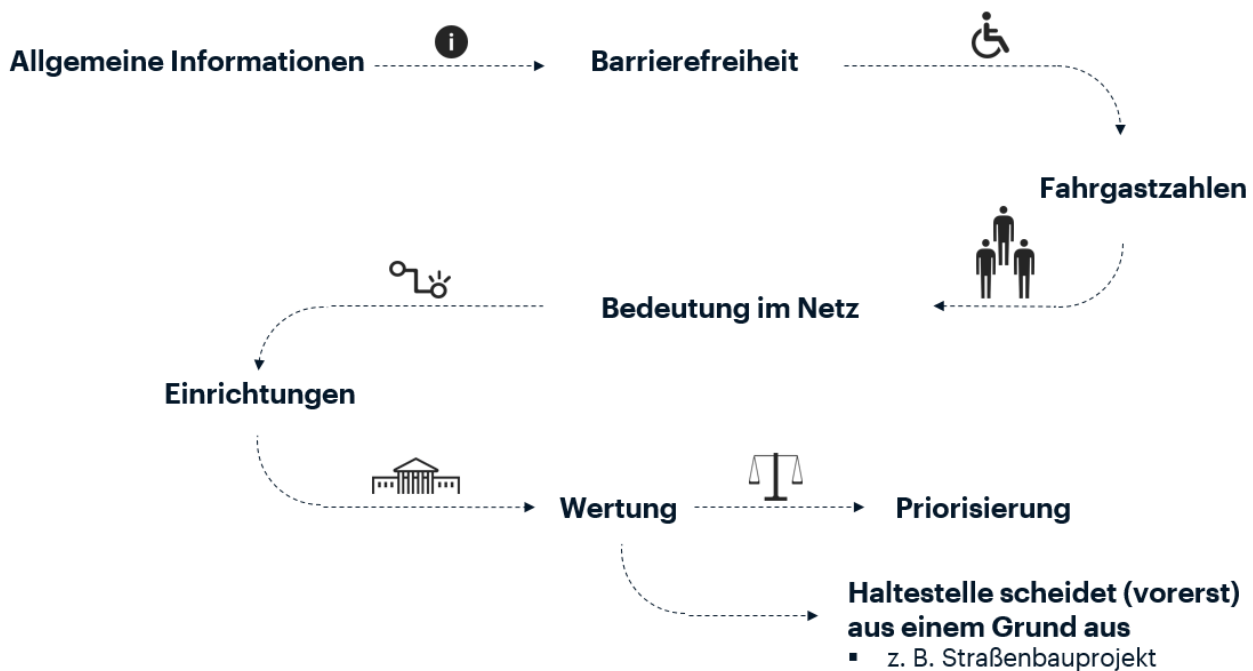


Abbildung 42: Ablaufschema Maßnahmenplan Bus

### 7.5.1. Bewertungskriterien und Gewichtung

In die Gesamtwertung wurden die folgenden Bewertungskriterien mit der jeweils angegebenen Punktzahl berücksichtigt:

#### Fahrgastzahlen (Maximal 2 Punkte – Anteil Gesamtgewichtung bis zu 17 %)

- Ein und Aussteiger pro Werktag
- Ab 2.000 = 2 Punkte
  - 1.000 – 2.000 = 1 Punkt
  - < 1.000 = 0 Punkte

#### Bedeutung im Netz (Maximal 4 Punkte – Anteil Gesamtgewichtung bis zu 33 %)

- 10-Minuten-Takt
- Ja = 1 Punkt
  - Nein = 0 Punkte

- ➔ Express-/Metrobus
  - Ja = 1 Punkt
  - Nein = 0 Punkte

- ➔ Umstieg zur S-Bahn / U-Bahn / Tram
  - Ja = 2 Punkte
  - Nein = 0 Punkte

**Einrichtungen (Maximal 6 Punkte – Anteil Gesamtgewichtung bis zu 50 %)**

- ➔ Starke Häufung Rollstuhlfahrende-Ein-/Ausstieg Meldung über Bordcomputer (0-3 Punkte nach Häufigkeit)

- ➔ Besondere Einrichtung Zusatzwunsch Behindertenverbände
  - Ja = 3 Punkte
  - Nein = 0 Punkte

Maximal können 12 Punkte erreicht werden. Die Verteilung der Gewichtung ist in nachfolgender Grafik dargestellt.

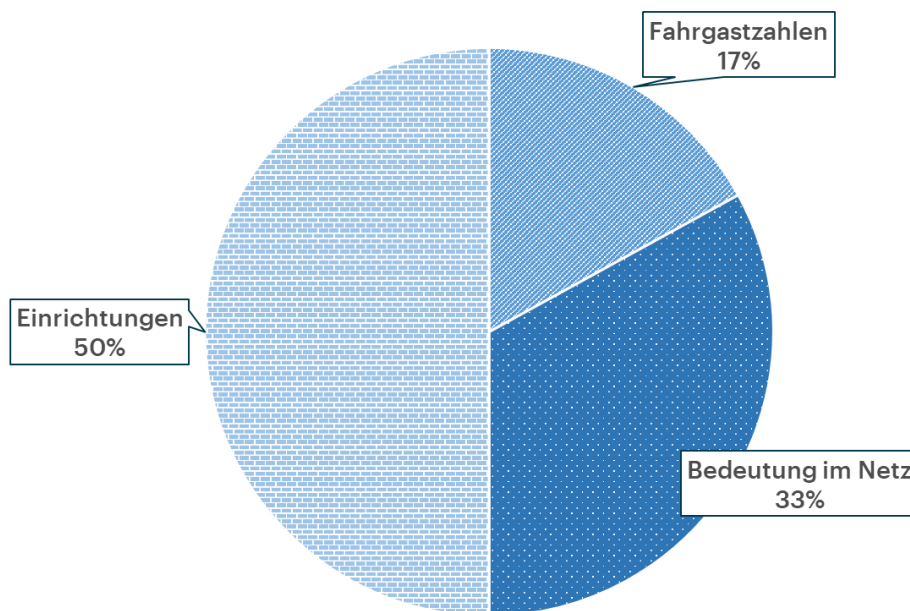


Abbildung 43: Gewichtung Priorisierungsliste Bus



### 7.5.3. Auswertung

In der Priorisierungsliste sind 957 Bushaltestellen der Landeshauptstadt München aufgeführt, gemäß dieser Auswertung sind bereits 33% der Haltestellen barrierefrei<sup>8</sup>:

- 312 barrierefrei ~ 33 %
- 576 nicht barrierefrei ~ 60 %
- 69 teilweise barrierefrei ~ 7 %

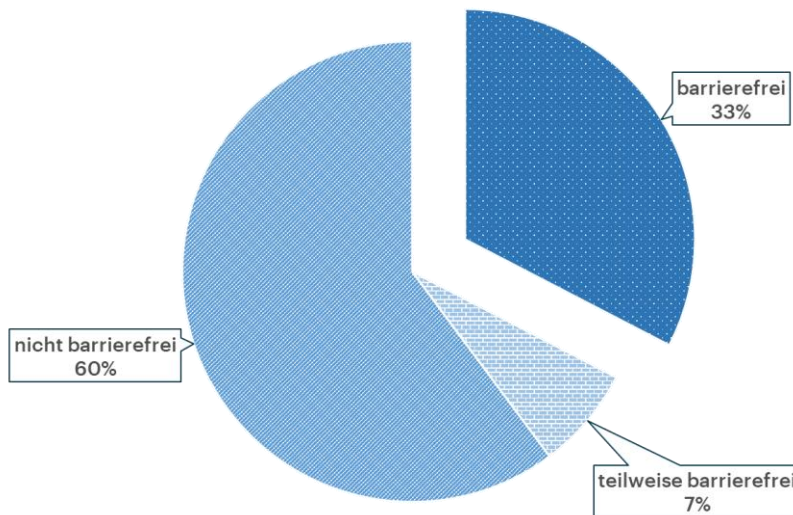


Abbildung 44: Anteil barrierefreier Bushaltestellen

576 Bushaltestellen sind noch nicht barrierefrei und 69 teilweise barrierefrei.

Die programmatische Umsetzung von 54 dieser insgesamt 645 noch nicht barrierefreien Haltestellen als Einzelmaßnahme ist derzeit ausgesetzt (z.B. wegen Synergien mit anderen Infrastrukturprojekten)

- 5 x Haltestelle auf Fremdgelände ~ 0,8 %
- 30 x Straßenbauprojekt ~ 4,7 %
- 19 x Tramprojekt ~ 2,9 %

Insgesamt verblieben **591 Bushaltestellen**, die im Maßnahmenplan weiter analysiert wurden. Hiervon sind 62 Haltestellen teilweise und 529 Haltestellen nicht barrierefrei.

Die im Maßnahmenplan beziehungsweise in der Priorisierungsliste betrachteten Bushaltestellen wurden gemäß den beschriebenen Kriterien bewertet:

<sup>8</sup> Die Anzahl bezieht sich auf die gesamte Bushaltestelle, einzelne Kanten wurden nicht separat betrachtet. War an einer Bushaltestelle nur eine von zwei Kanten barrierefrei, wurde diese als teilweise barrierefrei deklariert.

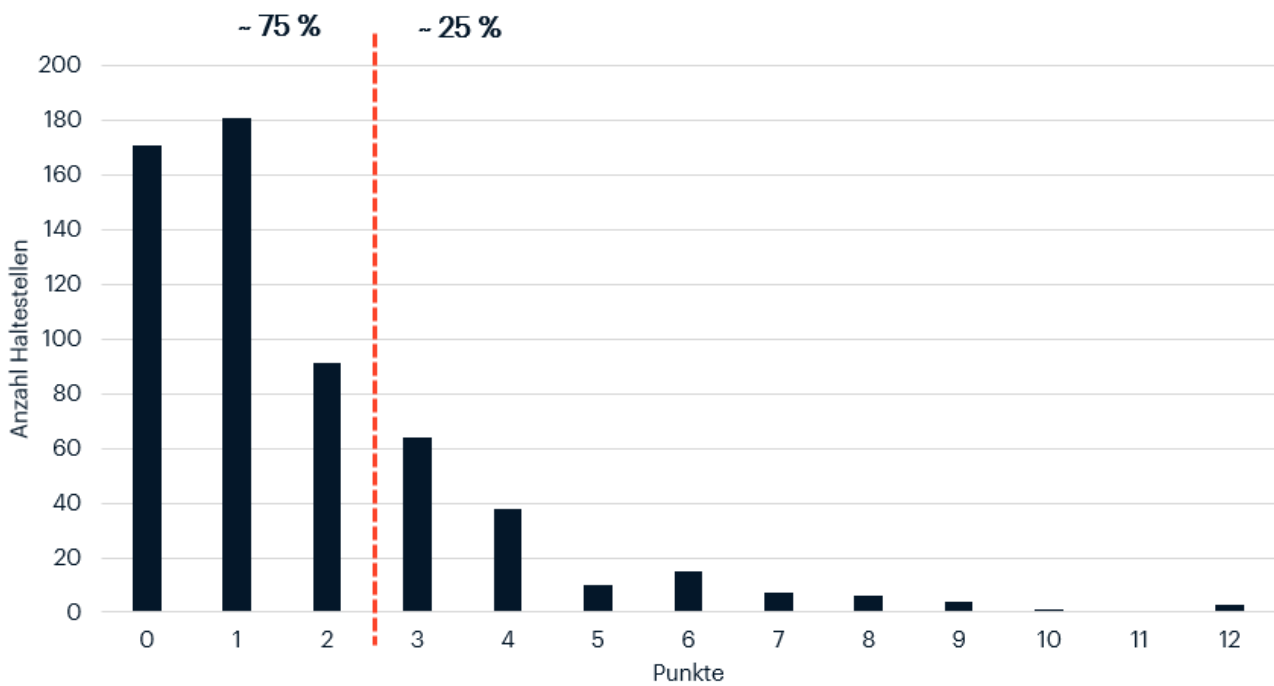


Abbildung 45: Punkteverteilung in der Priorisierungsliste Bus

→ 75 % der noch umzubauenden Bushaltestellen wurden mit einer Punktzahl von maximal 2 Punkten bewertet. 25 % der noch umzubauenden Bushaltestellen erreichten eine Punktzahl von mehr als 2 Punkten.

Die interne Liste der Stadtwerke München GmbH/Münchner Verkehrsgesellschaft mbH zeigt die Reihenfolge der umzubauenden Bushaltestellen. Die Barrierefreiheit wird hierbei nicht durch einzelne Maßnahmen, sondern vollständig beim Umbau beziehungsweise Neubau der jeweiligen Haltestelle umgesetzt.

## 7.6. Busbahnhöfe

Gemäß der internen Liste der Stadtwerke München GmbH sind neben den eigentlichen Busbahnhöfen auch Haltestellen in baulich getrennter Busspur und Wendeanlagen eingetragen. Insgesamt wurden 47 Haltestellen analysiert:

- 14 x Wendeanlage
- 28 x Busbahnhof
- 5 x Haltestelle in baulich getrennter Busspur<sup>9</sup>

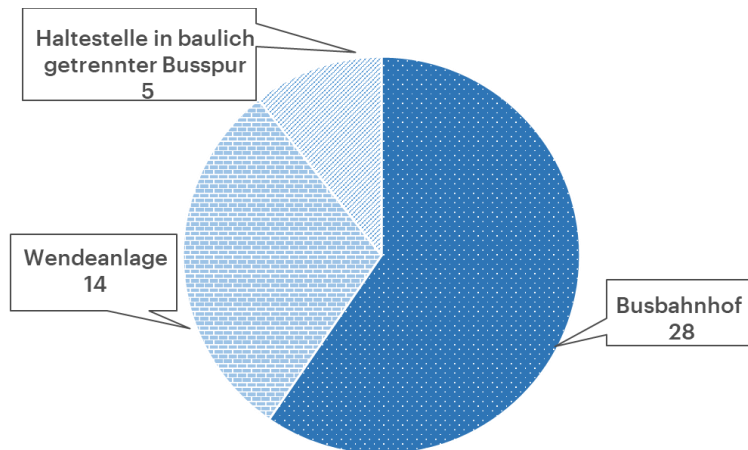


Abbildung 46: Anteil Busbahnhöfe, Wendeanlagen und Haltestellen in Busspur

Von diesen **47** Busbahnhöfen, Wendeanlagen und Haltestellen in baulich getrennter Busspur müssen noch **29** barrierefrei umgebaut werden. Dies entspricht **62 %** bereits nicht barrierefreier und **38 %** barrierefreier Anlagen.

Die Barrierefreiheit wird nicht durch einzelne Maßnahmen, sondern vollständig beim Umbau beziehungsweise Neubau der jeweiligen Busbahnhöfe, Wendeanlagen und Haltestellen in Busspur umgesetzt.

<sup>9</sup> Bushaltestellen im Tram-Planum wurden bereits bei der Tram berücksichtigt

## 8. Erstellung Umsetzungsfahrplan



**Abbildung 47: Darstellung Arbeitspakete - Arbeitspaket 4**

Aufbauend auf den Maßnahmenplänen wurden Umsetzungsfahrpläne erarbeitet, die den Ablauf zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit, inklusive Ausnahmen nach Personenbeförderungsgesetz (§ 8), darstellen.

In Rücksprache mit der Regierung von Oberbayern (Technische Aufsichtsbehörde), dem Baureferat und der Stadtwerken München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH gelten alle, sich im Betrieb befindlichen Haltestellen und Fahrzeuge als abgenommen und entsprachen zum Zeitpunkt der Abnahme dem damaligen, aktuellen Stand der Technik. Es wird daher keine Aufforderungen geben, bestehende und abgenommene Haltestellen nur zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit um- oder auszubauen.

Die Umsetzungsfahrpläne zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit orientieren sich aus diesem Grund an den bereits geplanten Ausbaumaßnahmen/-strecken der jeweiligen Maßnahmenträger\*innen.

Die Planungen im Bereich der Tram- und der Bushaltestellen sehen jeweils den gesamten Umbau der Haltestellen und damit die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit vor. (siehe Kapitel 7.3 und 7.5.2)

Die Planungen im Bereich der U-Bahn orientieren sich nicht an dem Umbau der gesamten U-Bahnhöfe sondern an Einzelmaßnahmen. (siehe Kapitel 7.2.5)

### U-Bahn



#### Maßnahmenorientiert

Maßnahmen werden priorisiert und einzeln durchgeführt. Die Reihenfolge der Haltestellen innerhalb der Maßnahmen wird durch die Priorisierung der Haltestellen gesteuert.

### Tram



#### Haltestellenorientiert

Haltestellen werden priorisiert und im Regelfall vollständig barrierefrei umgebaut.

### Bus



#### Haltestellenorientiert

Haltestellen werden priorisiert und im Regelfall vollständig barrierefrei umgebaut.

Grundsätzlich muss beachtet werden, dass bei der Erstellung eines Umsetzungsfahrplans neben der Herstellung der Barrierefreiheit unter anderem die folgenden Punkte zu berücksichtigen sind:

- Anlagen- beziehungsweise Haltestellenalter
- Anlagen- beziehungsweise Haltestellenzustand
- Straßenbaumaßnahmen
- Auflagen (zum Beispiel Brandschutz und Denkmalschutz)
- Bündelung von Maßnahmen zur Reduzierung von Sperrungen
- Verfügbare Kapazitäten intern (Personal, Arbeitslast et cetera)
- Verfügbare Kapazitäten extern (Verfügbarkeit Baufirmen, Planungsbüros et cetera)
- Kosten, die zur Herstellung der Barrierefreiheit entstehen werden
- Kosten, die aufgrund des für die Umsetzung notwendigen Personals entstehen werden
- Budget, das jährlich zur Herstellung der Barrierefreiheit zur Verfügung gestellt wird
- Synergieeffekte und Abgleich mit weiteren Modernisierungsmaßnahmen und Erneuerungsprogrammen

Bei der Bearbeitung des Nahverkehrsplans – Baustein Barrierefreiheit hat sich gezeigt, dass neben dem Budget vor allem die Verfügbarkeit von externen Planungsbüros und Baufirmen maßgeblichen Einfluss auf den Zeitplan haben. Diese Faktoren sind nicht von der Landeshauptstadt München beeinflussbar, weshalb eine realistische / jahresscharfe Einschätzung des Zeitraums im Rahmen des Nahverkehrsplan nicht möglich war. Hinzu kommt die Notwendigkeit, auch auf Seiten der Auftraggeber entsprechende Personalausstattung im Hinblick auf die hohen fachlichen und inhaltlichen Aufgaben, welche die Bearbeitung insbesondere der Schienenprojekte mit sich bringen, einzurichten und vorzuhalten.

## 8.1. U-Bahn

Prinzipiell muss bei einem Umbau oder einer Anpassung am Gesamtsystem, der zu diesem Zeitpunkt gültige Standard aus Gesetzen und DIN-Normen et cetera hergestellt werden.

Aufgrund der Komplexität der Haltepunkte im Bereich der U-Bahn ist keine punktuelle Erfüllung aller Kriterien an einem Haltepunkt zielführend. Um eine flächendeckende Barrierefreiheit zu erreichen, sollten die jeweiligen Punkte der Barrierefreiheit der Reihe nach an allen Haltepunkten erfüllt werden. Im Falle einer vollständigen Sanierung im Rahmen eines Erneuerungszyklus (bei U-Bahnhöfen mehr als 50 Jahre) ist die Barrierefreiheit, wenn technisch und wirtschaftlich möglich, zu berücksichtigen.

Aus diesem Grund wurde ein Ablaufplan erstellt, der die Reihenfolge der zu erfüllenden Mindest- und Regelanforderung aufzeigt. Diese Mindest- und Regelanforderungen sollen dann, gemäß ihrer Priorisierung, der Reihenfolge nach an den U-Bahnhöfen erfüllt werden. Die Reihenfolge der U-Bahnhöfe wurde im Rahmen

der vorangegangenen Untersuchung auf Basis des Handlungsbedarfes der einzelnen Haltestellen erstellt (siehe Kapitel 7.2).

Die Mindest- und Regelanforderung wurden in vier Prioritätsstufen eingeteilt:

- ↓
- Priorität 1**  
nicht erfüllte Mindeststandards
  - Priorität 2**  
teilweise erfüllte Mindeststandards
  - Priorität 3**  
nicht / teilweise erfüllte Regelstandards
  - Priorität 4**  
erfüllt, nach den damals geltenden Anforderungen

Aus dieser Priorisierung ergab sich folgender Umsetzungsfahrplan im Bereich der U-Bahn:

**Tabelle 9: Umsetzungsfahrplan U-Bahn**

		Priorität	Kommentar
Mindeststandard	Spaltüberbrückung vertikal	1	Maßnahme in Umsetzung (partielle Bahnsteigerhöhungen), siehe Kapitel 6.2.8 im Beschluss „Barrierefreiheit der U-Bahnhöfe, Nummer 14-20/V04799“, des Referats für Arbeit und Wirtschaft
Mindeststandard	Spaltüberbrückung horizontal	1	Kann erst durch neue Züge hergestellt werden.
Mindeststandard	Fahrgastinformation	2	Nachrüstung gemäß Kapitel 6.2.1 läuft. Einhaltung der Anforderungen an die Übermittlung akustischer Informationen muss zunächst geprüft werden.
Mindeststandard	Haltestellenausstattung	2	Sitzgelegenheiten vorhanden. Durchlauf- und Unterlaufschutz fehlt.
Mindeststandard	Fahrzeuge	2	Fahrzeuge ohne automatische Türöffnung werden bis Mitte 2025 ausrangiert. Fehlende Spaltüberbrückung wird bei Fahrzeugneubeschaffung der Fahrzeuggeneration D berücksichtigt.

Regelstandard	Haltestellenausstattung	3	Armlehnen fehlen.
Regelstandard	Fahrgastinformation	3	Erneuerung visueller Informationen zur Richtungsorientierung sind bereits geplant.
Regelstandard	Leitsysteme	3	Vollständiges Leitsystem (Sperrengeschossen) nach aktuellem Standard ist derzeit an wenigen Haltestellen vorhanden.
Regelstandard	Spaltüberbrückung vertikal	3	Erhöhung der Bahnsteige bei Revitalisierung beziehungsweise Ertüchtigung des jeweiligen U-Bahnhofs.
Regelstandard	Spaltüberbrückung horizontal	3	Ausnahme -> siehe Tabelle 10
Regelstandard	Neigung	3	Richtung der Querneigung im Haltestellenbereich muss zunächst detaillierter geprüft werden durch die Stadtwerken München GmbH/ Münchner Verkehrsgesellschaft mbH.
Mindeststandard	Leitsysteme	4	Leitsysteme an Bahnsteigen sind nach alter Norm vorhanden.
Mindeststandard	Neigung (Zuwegung)	4	Nach alter Norm vorhanden
Regelstandard	Zuwegung	4	Nach alter Norm vorhanden. Machbarkeitsstudien für Nachrüstung fehlender Aufzüge notwendig
Mindeststandard	Bewegungsraum	erfüllt	
Regelstandard	Bewegungsraum	erfüllt	
Mindeststandard	Oberflächen	erfüllt	
Regelstandard	Oberflächen	erfüllt	

In der Spalte „Kommentar“ wurde kurz auf den aktuellen Stand hingewiesen; diese Informationen befinden sich im Detail in Kapitel 6.2.

Im Rahmen der Workshop-Reihen wurde abgestimmt, dass eine genaue finanzielle und zeitliche Einordnung im Bereich der U-Bahn im Rahmen des Nahverkehrsplan nicht möglich und zielführend ist.

## 8.2. Tram

Das Schema zur Priorisierung der Haltestellen wurde bereits in Kapitel 7.3 beschrieben. Der Neubau und der Umbau erfolgen gemäß den definierten Kriterien der Liste der Mindest- und Regelanforderungen.

Die Erfüllung erfolgt in unterschiedlichen Vorgehensweisen:

### **Neubau**

Alle Neubaustrecken werden gemäß den definierten Kriterien der Barrierefreiheit, soweit technisch möglich, umgesetzt.

### **Umbau**

Der Umbau im Bestand erfolgt aufgrund von Synergieeffekten insbesondere gemäß des erforderlichen Erneuerungsbedarfs der Infrastruktur. Die Barrierefreiheit soll in diesem Rahmen mit umgesetzt werden, obwohl dies bei reiner Gleiserneuerung nach gesetzlichen Vorgaben nicht notwendig ist.

Ursächliche Gründe zum Ausbau der Haltestelleninfrastruktur bei der Tram sind hierbei:

### **Neubaustrecken Tram (zum Beispiel TWT, TNT, TMN, TJO)<sup>10</sup>**

Haltestellen werden - wo technisch möglich - nach den aktuell gültigen Anforderungen an die Barrierefreiheit mit Bordsteinhöhe 25 Zentimeter<sup>11</sup> ausgebaut.

### **Migrationskonzepte längere und gegebenenfalls breitere Tramfahrzeuge**

Eingriff in Haltestelleninfrastruktur erforderlich bei Einführung von längeren Tramfahrzeugen. Haltestellen werden mit Bordsteinhöhe 25 Zentimeter<sup>11</sup> ausgebaut.

### **Gleiserneuerungsprogramm (ohne Vorhaltung für längere und gegebenenfalls breitere Tramfahrzeuge)**

Im Gleiserneuerungsprogramm ist stets ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle anzustreben, um die Förderung der Gesamtmaßnahme zu optimieren und die Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes in Hinblick auf die Barrierefreiheit zu erfüllen. Dabei ist eine Nutzlänge der Haltestelle nach Möglichkeit auf 56 m zu verlängern. Die Maßnahmen im

---

<sup>10</sup> TWT = Tram Westtangente; TNT = Tram Nordtangente; TMN = Tram Münchner Norden; TJO = Tram Johanneskirchen

<sup>11</sup> Festlegung der Ausbauhöhe bezieht sich auf Tram-Haltestellen in der Geraden (inklusive der erforderlichen An-/ Abfahrbereiche); Bei Kombihaltestellen Bus/Tram sowie Haltestellen im Bogen können Abweichungen erforderlich sein.



Gleiserneuerungsprogramm sind so rechtzeitig zu beginnen, dass für den Haltestellenbau entsprechende Planfeststellungsverfahren umgesetzt werden können.

Auf Basis des Maßnahmenplans und der Bestandsaufnahme wurde eine grobe Kostenschätzung der Gesamtkosten durchgeführt. In Abstimmung mit den Stadtwerken München GmbH wurden Kosten pro Haltekante in Höhe von 500.000 € bis 2.000.000 €, je nach Haltestellentyp und erforderlichem Eingriff in den umgrenzenden Straßenraum, ermittelt. Insgesamt müssen noch circa 380 Tram-Haltestellenkanten barrierefrei ausgebaut werden. Die Stadtwerke München GmbH rechnet auf dieser Basis aktuell mit Gesamtkosten in Höhe von circa **300 Millionen € (Stand 2021)**. Preissteigerungen, Personal-, Bauneben-, Planungskosten et cetera sind hierbei nicht berücksichtigt.

Hierzu gibt es ein internes Bauprogramm der Stadtwerke München GmbH (Betrachtungshorizont mindestens 10 Jahre), welches permanent fortgeschrieben beziehungsweise aktualisiert wird, um zustandsbedingte Erneuerungsmaßnahmen zu erfassen, zusammenzufassen und vorausschauend planen zu können. Der Prozess wurde hierbei von den Stadtwerken München GmbH in drei Phasen aufgeteilt:

- Planungsphase & Einzelmaßnahmen
- Start Bauprogramm
- Hochlaufphase

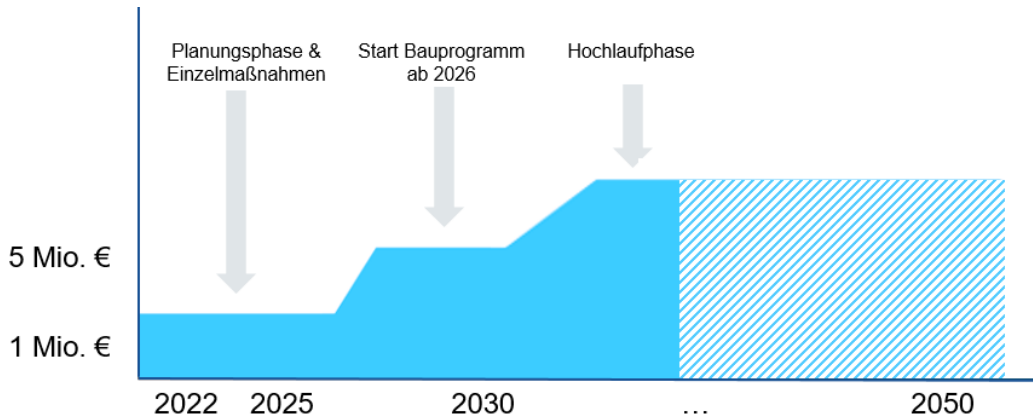


Abbildung 48: Umsetzungsfahrplan Tram

Das Ziel ist bei dem geplanten Ablauf der Stadtwerke München GmbH, bei allen Bestandshaltestellen die vollständige Barrierefreiheit im Zeitraum von mindestens 30 Jahren herzustellen (vorbehaltlich der Ausnahmen, siehe Kapitel 9).

Es handelt sich in jedem Fall um einen sehr langwierigen Prozess - es wird voraussichtlich keinen Zeitpunkt geben, in dem alle Anlagen allen gültigen DIN-Normen und Richtlinien zur Barrierefreiheit entsprechen können.

### 8.3. Bus

Ähnlich wie im Bereich der Tram, erfolgt die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nicht durch einzelne Maßnahmen, sondern vollständig im Rahmen des Umbaus beziehungsweise Neubaus von Bushaltestellen. Das Baureferat nutzt hierzu eine interne Priorisierungsliste der Stadtwerke München GmbH/Münchner Verkehrsgesellschaft mbH, die sich aus den in Kapitel 7.4 beschriebenen Bewertungskriterien zusammensetzt.

Gemäß Erfahrung des Baureferates können jährlich bis zu 38 Haltestellen barrierefrei umgebaut werden. Davon werden im Durchschnitt 28 aus dem Budget des Beschlusses und zehn weitere im Rahmen anderer Straßenbauprojekte finanziert. Zum aktuellen Stand (2021) sind noch 591 Haltestellen nicht barrierefrei, hieraus ergibt sich ein Zeitraum von 15-20 Jahren bis zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit.

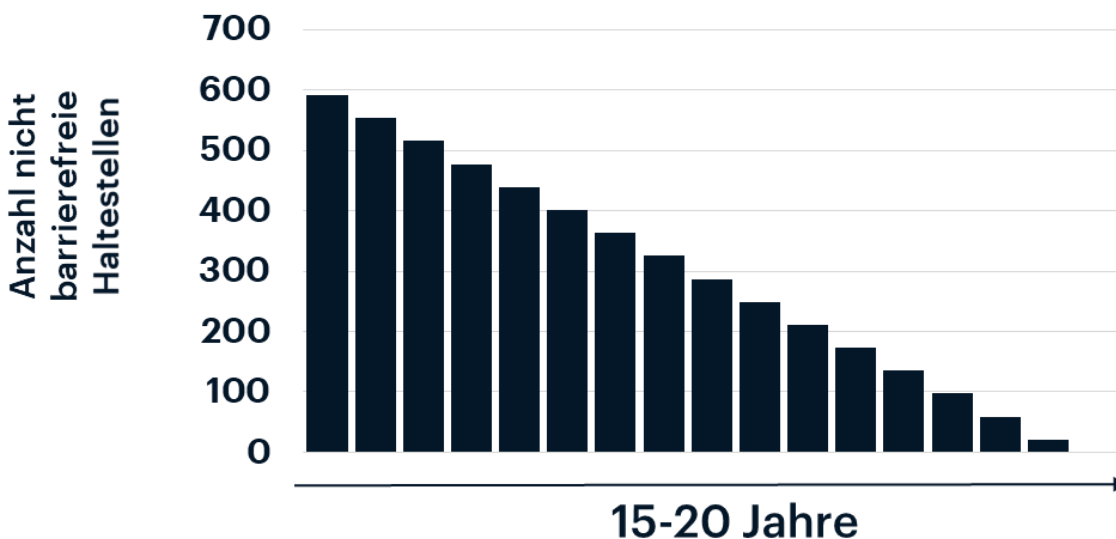


Abbildung 49: Reduzierung der Anzahl noch nicht barrierefreier Haltestellen (Annahme: 38 Haltestellen pro Jahr)

Mit dem Beschluss „Öffentlicher Personennahverkehr Offensive IV“ (Sitzungsvorlage Nummer 08-14 / V 13721, 19.02.2014) wurde ein Budget von 90.000 € pro Haltestellenkante sowie der Umbau von 64 Haltestellenkanten pro Jahr festgelegt. Insgesamt stehen dem Baureferat seitdem 5,8 Millionen € pro Jahr zur Verfügung.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde bereits auf eine Erhöhung der Kosten pro Kante eingegangen. Nach aktuellen Auswertungen der Vergaben des Baureferats belaufen sich die Kosten (inklusive Bauneben- und Planungskosten) für den barrierefreien Umbau einer Haltestellenkante auf derzeit rund 200.000 € pro Kante (2021).

Gemäß der Bestandsaufnahme müssen noch 1.417 Kanten barrierefrei umgebaut werden, hieraus ergeben sich, gemäß aktueller Kostenerhebung, Gesamtkosten in Höhe von **rund 285 Millionen €**.

Weitere Preissteigerungen, Personalkosten et cetera wurden hierbei nicht berücksichtigt. Insgesamt sind noch 591 Haltestellen mit 1417 Haltestellenkanten barrierefrei auszubauen. Dies entspricht 2,4 Haltestellenkanten pro Haltestelle. Bei der Finanzierung von 28 Haltestellen (rund 70 Haltestellenkanten) pro Jahr aus den Mitteln des Beschlusses, ergibt sich ein benötigtes Jahresbudget in Höhe von circa 14 Millionen €. Bei der Vergabe der Budgets müssen der Baupreisindex und Unvorhergesehenes mitberücksichtigt werden.

Aufgrund der durch das Pandemiegeschehen angespannten Haushaltssituation dürfen die durch Fluktuation freigewordenen Stellen in den städtischen Referaten derzeit nicht nachbesetzt werden. Auch beim Programm zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen führt dies aktuell zu einer ausbleibenden Stellennachbesetzung. Das Baureferat ist bemüht dies durch interne Priorisierung weitgehend zu kompensieren.

Um die vollständige Barrierefreiheit beim Bus in den oben dargestellten circa 15-20 Jahren herstellen zu können, wird der Zeitraum, neben dem Budget von Anzahl und Erfahrung des am Prozess beteiligten Personals sowie auch maßgeblich von der Kapazität und Verfügbarkeit der Planungsbüros und Baufirmen bestimmt.

#### **8.4. Busbahnhöfe / Wendeanlagen / Haltestellen in separater Busspur**

Im Bereich der Busbahnhöfe, Wendeanlagen und Haltestellen in baulich getrennten Busspuren müssen noch circa 62 % barrierefrei ausgebaut werden. Zum aktuellen Zeitpunkt gibt es noch kein Bauprogramm inklusive Zeitplan. Dies liegt an dem im Vergleich zu einer gemeinen Straßen-Bushaltestelle sehr hohen Planungs-, Kosten- und Realisierungsaufwand für einen Busbahnhof. Prinzipiell ist jeder Busbahnhof ein Einzelfall. Ohne Vorstudie zu jedem einzelnen Busbahnhof ist keine zuverlässige Kosten- und / oder Zeitschätzung möglich. Dieser Sachverhalt wird am Beispiel des Busbahnhofs Studentenstadt deutlich:

Neben den sechs vorhandenen Haltestellenkanten müssen beim Umbau drei zusätzliche Haltestellenkanten zur Erhöhung der Kapazität des Busbahnhofs errichtet werden. Zudem werden ein Taxistandplatz, Behindertenparkplätze sowie eine Radabstellanlage verlegt, eine Nachladeposition für Elektrobusse installiert, Versorgungsleitungen umgelegt sowie Ausgleichsmaßnahmen für den Baum- und Grünflächenentfall durchgeführt. Aktuell ist davon auszugehen, dass aufgrund einer Vielzahl weiterer Maßnahmen im Rahmen des Gesamtprojektes der zuvor genannte pauschale Ansatz von rund 200.000 € pro Haltekante um ein Mehrfaches überschritten wird, wobei hier nicht nur der barrierefreie Ausbau Auslöser ist, sondern auch Kapazitätsengpässe zum Handeln zwingen, auch weil der barrierefreie Ausbau wegen der Berücksichtigung ausreichend langer Anfahrbereiche zum kantenreinen Anfahren die vorhandene Kapazität eines Busbahnhofs reduziert. Aufgrund der unterschiedlichen Voraussetzungen und Haltestellenkanten, ist eine pauschale Einschätzung der Kosten und Zeitbedarfe im Rahmen des Nahverkehrsplans für Busbahnhöfe, Wendeanlagen und Haltestellen in separater Busspur nicht möglich.

## 9. Ausnahmen

### Personenbeförderungsgesetz, § 8

*„[...] Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in Ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. **Die im Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.** Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. [...]“ [3]*

Ziel der Landeshauptstadt München ist die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit gemäß § 8 Personenbeförderungsgesetz. Da aber Ressourcen und Kapazitäten nur begrenzt zur Verfügung stehen, kann die vollständige Barrierefreiheit nur in Abhängigkeit dieser sowie unter Berücksichtigung der technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen umgesetzt werden.

Gemäß § 8 Personenbeförderungsgesetz gilt die Frist nicht, soweit die Ausnahmen im Nahverkehrsplan konkret benannt werden.

In Kapitel 5.1 wurden Mindest- und Regelanforderungen definiert. Falls eine Regelanforderung nicht eingehalten werden kann, ist die Mindestanforderung herzustellen. Falls die Mindestanforderung auch nicht erfüllt werden kann, ist ein Ausnahmetatbestand zu definieren. Diese Ausnahmetatbestände sind im Regelfall individuelle Einzelfälle und von unterschiedlichen Randbedingungen abhängig (Baulicher Bestand, Grundstücksverhältnisse, Eigentum Dritter (Sparten), Umgebungsbebauung et cetera).

Im Rahmen der Workshop-Reihen der Fortschreibung des Nahverkehrsplan – Baustein Barrierefreiheit – wurde, mit Ausnahme im Bereich der U-Bahn, keine haltstellenscharfe Betrachtung oder Konzeptstudie für den individuellen Umbau von Haltestellen unternommen. Ausnahmetatbestände im Einzelfall, welche sich erst bei genauerer Betrachtung ergeben, sind in den unten aufgeführten Tabellen daher nicht berücksichtigt.

In der folgenden Tabelle sind die Ausnahmetatbestände aufgeführt, welche aufgrund der definierten Mindest- und Regelanforderungen die Barrierefreiheit, je nach Verkehrsmittel, vorerst einschränken und wahrscheinlich erst in einem langfristigen Zeitraum gemäß den Anforderungen der Barrierefreiheit umsetzbar sind. Prinzipiell wurde zwischen temporären und langfristigen Ausnahmen unterschieden:

**Temporär**

Es kann ein Zeitpunkt zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit angegeben werden (z.B. bei Neubeschaffung der Fahrzeuge)

**Langfristig**

Es kann kein Zeitpunkt zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit angegeben werden (z.B. exakte geradlinige Anfahrt kann nicht garantiert werden)

Ausnahmetatbestände sind mit der zuständigen Behörde abzustimmen.

**Tabelle 10: Ausnahmetatbestände im Bereich U-Bahn**

Anforderung	Ausnahme und Begründung	Temporär	Lösung
Spaltüberbrückung vertikal	Der maximal vertikale Spalt von 5 Zentimeter kann nur mit entsprechender Bahnsteighöhe erreicht werden.	ja	Bahnsteigerhöhungen vollflächig, teilflächig über gesamte Bahnsteiglänge oder partiell. Die Thematik der vertikalen Spaltüberbrückung wurde in einem Beschluss (Nummer 14-20/V 04799) des Referates für Arbeit und Wirtschaft behandelt. Beschluss war das Anbringen von gelben Rollstuhl-Rampen an U-Bahnhöfen mit einer Bahnsteigkante von 100 Zentimeter über Schienenoberkante. Diese werden voraussichtlich bis Ende 2021 nachgerüstet.
Spaltüberbrückung horizontal	Der maximal horizontale Spalt kann nur an geraden Bahnsteigen erreicht werden. Spaltmaß aufgrund Lichtraum bauwerksseitig technisch nicht umsetzbar.	ja	Nur fahrzeugseitige Lösung möglich → muss bei Neubeschaffungen der Fahrzeuggeneration D mit Spaltüberbrückung geprüft werden.
Neigung / Zuwegung	Neigung < 6 % an Zuwegungen aktuell an einigen U-Bahnhöfen aus den 70/80-ziger Jahren nicht erfüllt. Im Entstehungsjahr entsprach diese dem damaligen aktuellen Stand der Technik der Barrierefreiheit, siehe Kapitel 5.4. (DIN 18024). Im Hinblick auf die Kosten-Wirksamkeit kaum realisierungswürdig.	ja / nein <sup>12</sup>	Bis auf die U-Bahnhöfe Obersendling, Karl-Preis-Platz, Michaelibad und Therese-Giehse-Allee verfügen alle betroffenen U-Bahnhöfe über Aufzüge. Die vier U-Bahnhöfe verfügen über alternative Routenoptionen (Michaelibad zeitweise) an der Oberfläche über nahegelegenen Bushaltestellen. Eine Erreichung der Anforderung der Barrierefreiheit kann nur im Rahmen einer Großmaßnahme erfüllt werden, welche im Vorfeld eine Machbarkeitsstudie mit sich zieht.

<sup>12</sup> Gemäß der Bestandsaufnahme aus dem Jahr 2018 wurde eine Aufzugsnachrüstung am U-Bahnhof Michaelibad bereits geprüft und vom Baureferat als technisch nicht darstellbar beschieden. Ob die Neigung / Zuwegung der genannten U-Bahnhöfe daher ein temporärer oder dauerhafter Ausnahmetatbestand darstellt, lässt sich daher zum derzeitigen Moment nicht klar feststellen. Hierfür müssen gegebenenfalls weitere Machbarkeitsstudien erstellt werden.

Bei der Tram konnten im Rahmen der Workshop-Reihe folgender Ausnahmetatbestand definiert werden:

**Tabelle 11: Ausnahmetatbestände im Bereich Tram**

Anforderung	Ausnahme und Begründung	Temporär	Lösung
Spaltüberbrückung vertikal	<p>Der maximal vertikale Spalt von 5 Zentimeter kann nur mit einer entsprechenden Bordsteinerhöhung oder technischen Hilfsmitteln erreicht werden.</p> <p>Aufgrund von Fahrzeugneubeschaffungen (Verlängerung) und der damit zu unternehmenden Haltestellenverlängerungen, ist ein sofortiger Umbau der Haltestellen aus wirtschaftlichen Gründen nicht zielführend. Eine exakt geradlinige Anfahrt kann aufgrund der Straßenraumgeometrie oder auch der Eigentumsverhältnisse nicht an allen Standorten gewährleistet werden.</p>	ja	<p>Bei Haltestellen an welchen das Lichtraumprofil des Fahrzeuges eine entsprechende Erhöhung des Bordsteins zulässt, kann über den neuen Ausbaustandard die Anforderung eingehalten werden. Kann eine entsprechende Bordsteinerhöhung aus lichtraumtechnischen Gründen (zum Beispiel bei Haltestellen im Bogen beziehungsweise ohne entsprechende Vor- und Nachläufe) auch an der 1. Und 2. Türe nicht unternommen werden ist zuerst eine Verlegung/Situierung der Haltestelle zu prüfen, so dass die Mindestanforderung umgesetzt werden kann. (insbesondere, wenn eine höhere Anzahl an mobilitätseingeschränkten Personen an der Haltestelle zu erwarten ist). Erst wenn andere Kriterien dagegen sprechen (Kosten, Erreichbarkeit usw.), ist die Klapprampe als Alternative anzusetzen.</p>



<p>Spaltüberbrückung horizontal</p>	<p>Der maximal horizontale Spalt von 5 Zentimeter kann nur an geraden Bahnsteigen mit entsprechend gerade anfahrbaren Vor- und Nachlaufängen erreicht werden</p> <p>Bei Haltestellenkanten im Bogen (beziehungsweise ohne entsprechende Vor- und Nachlaufängen) ist das Spaltmaß aufgrund erforderlicher Lichtraumfreihaltung bauwerksseitig technisch nicht umsetzbar.</p> <p>Aufgrund von Fahrzeugneubeschaffungen (Verlängerung) und der damit zu unternehmenden Haltestellenverlängerungen, ist ein sofortiger Umbau der Haltestellen aus wirtschaftlichen Gründen nicht zielführend.</p> <p>Eine exakt geradlinige Anfahrt kann aufgrund der Straßenraumgeometrie oder auch der Eigentumsverhältnisse nicht an allen Standorten gewährleistet werden.</p>	<p>nein</p>	<p>Bei Haltestellen an welchen das Lichtraumprofil des Fahrzeuges eine entsprechende Anpassung des Bordsteins zulässt, kann über den neuen Ausbaustandard die Anforderung eingehalten werden. Kann eine entsprechende Bordsteinanpassung aus lichtraumtechnischen Gründen (zum Beispiel bei Haltestellen im Bogen beziehungsweise ohne entsprechende Vor- und Nachläufe) nicht unternommen werden, ist zuerst eine Verlegung/Situierung der Haltestelle zu prüfen, so dass die Mindestanforderung umgesetzt werden kann (insbesondere, wenn eine höhere Anzahl an mobilitätseingeschränkten Personen an der Haltestelle zu erwarten ist). Erst wenn andere Kriterien dagegen sprechen (Kosten, Erreichbarkeit usw.), ist die Anforderung mittels mobiler Trifold Anlegerampe zu lösen, wenn die Bahnsteighöhe gegeben ist.</p>
-------------------------------------	--	-------------	--



Beim Bus konnte im Rahmen der Workshop-Reihe folgender Ausnahmetatbestand definiert werden:



**Tabelle 12: Ausnahmetatbestände im Bereich Bus**

Anforderung	Ausnahme und Begründung	Temporär	Lösung
Spaltüberbrückung horizontal und vertikal	Eine exakt geradlinige Anfahrt kann aufgrund der Straßenraumgeometrie oder auch der Eigentumsverhältnisse nicht an allen Standorten gewährleistet werden. In der <b>Interessensabwägung aller Nutzerbelange</b> kann dann gegebenenfalls nur ein annäherndes spaltfreies Anfahren baulich sichergestellt werden.	nein	Da sich bei diesem Ausnahmetatbestand um Einzelfälle handelt, sind diese während der Ausführung zu prüfen gegebenenfalls sind hier alternative Standorte zu betrachten.
Bewegungsraum	Eine ausreichende Bewegungsfläche kann gegebenenfalls aufgrund der Straßenraumgeometrie oder auch der Eigentumsverhältnisse nicht an allen Standorten gewährleistet werden.	nein	Da sich bei diesem Ausnahmetatbestand um Einzelfälle handelt, sind diese während der Ausführung zu prüfen gegebenenfalls sind hier alternative Standorte zu betrachten.

## 10. Förderungen

Die Prüfung der Förderfähigkeit erfolgt anhand des Gemeindefinanzierungsgesetzes:

### Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz § 3

„**Voraussetzung** für die Förderung nach § 2 ist, dass

#### 1. Das Vorhaben

- a) *Nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist und die Ziele der Raumordnung und Landschaftsplanung berücksichtigen*
- b) *In einem **Nahverkehrsplan** oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan vorgesehen ist*
- c) *Bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist, es kann in besonderen Bundesinteresse liegen, bestimmte Kriterien im Bewertungsverfahren vorhabenspezifischer stärker zu gewichten, zum Beispiel Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerung oder Aspekte der Daseinsvorsorge. Für Vorhaben nach § 2 Absatz 3 ist ein gesamtwirtschaftlicher Nachweis entbehrlich*
- d) *Belange **behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entspricht. Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören.***

2. *Die übrige Finanzierung des Vorhabens oder eines Bauabschnittes des Vorhabens mit eigener Verkehrsbedeutung gewährleistet ist.“ [19]*

### Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz § 4

„[...]“

*(2) **Zuwendungsfähig sind die Kosten für das Vorhaben nach § 2. Beim Grunderwerb sind nur die Gestehungskosten zuwendungsfähig.***

*(3) **Nicht zuwendungsfähig sind:***

1. *Kosten, die ein anderer als Träger des Vorhabens zu tragen verpflichtet ist,*
2. *Verwaltungskosten,*
3. *Kosten für den Erwerb solcher Grundstücke und Grundstücksteile, die*
  - a) *Nicht unmittelbar oder nicht dauernd für das Vorhaben benötigt werden, es sei denn, dass sie nicht nutzbar sind*
  - b) *Vor dem 1. Januar 1961 erworben sind.*

*(4) Abweichend von Satz 2 Nummer 2 sind bei Vorhaben nach § 2 Absatz 1 und nach § 11 **Planungskosten\*** zuwendungsfähig in Höhe von **10 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten** nach Absatz 2. Diese Planungskosten sind mit dem Vorhaben zusammen zu beantragen und können nur einmalig zusammen mit dem Vorhaben gefördert werden.*

*\*Leistungsphase 5 und 9 gemäß Teil 3 und Teil 4 Abschnitt 2 der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (Punkt 6.2.2 der Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr)“ [19]*

## Öffentlicher Personennahverkehr-Zuwendungsrichtlinien – Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr, Teil 1 Allgemeine Beschreibung des Förderbereichs

### *„2. Gegenstand der Förderung*

#### *2.1 Infrastrukturförderung*

*2.1.1 Verkehrswege der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Bahnen besonderer Bauart und nichtbundeseigene Eisenbahnen, soweit auf besonderem Bahnkörper geführt.*

*Verkehrswege in diesem Sinne sind insbesondere Gleisanlagen einschließlich Bahnkörper, Tunnel- und Brückenbauten, Bahnhöfe einschließlich Innenausbau, ortsfeste Signal- und Steuerungsanlagen, elektrische Einrichtungen, die notwendigen Grundstücksflächen, Abstellanlagen, Stromversorgungsanlagen, Betriebszentralen. **Förderfähig sind auch Maßnahmen an bestehenden Bahnhöfen, die der dynamischen Fahrgastinformation oder der Verbesserung der Barrierefreiheit dienen.**“ [20]*

## Öffentlicher Personennahverkehr-Zuwendungsrichtlinien – Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr, Teil 2 Allgemeine Beschreibung des Förderbereichs

### *„5. Fördervoraussetzungen*

#### *5.1 Allgemeine Voraussetzungen*

*5.1.1 Zuwendungen können nur gewährt werden, **wenn die Voraussetzungen des Art. 3 Bayrischen Gemeindefinanzierungsgesetzes erfüllt sind***

*5.1.2 Liegt ein zur Beurteilung ausreichender Plan **(zum Beispiel Nahverkehrsplan)** nicht vor, so hat der Aufgabenträger das Vorhaben unter Berücksichtigung der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung zu begutachten. Dabei ist mindestens einzugehen auf:*

- *Das vorhandenen Verkehrsangebot (Netz, Bedienungshäufigkeit, Erschließung, Qualität)*
- *Die Abschätzung der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung, woraus der zukünftige Bedarf an öffentlichen Verkehrsleistungen herzuleiten ist,*
- *Den Standort*
- *Die Frage, ob das Vorhaben hinsichtlich Größe, Kapazität und Standortwahl zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist,*
- *Den Beitrag zur Erreichung der Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr (vergleiche § 8 Absatz 3 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz)*

*Diese Voraussetzung gilt **nicht** für die Förderung von **Haltestelleneinrichtungen**“[20]*

Prinzipiell ist unter Einhaltung der „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr“ der barrierefreie Ausbau von Haltestellen im Öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen von Gemeindefinanzierungsgesetzes-Förderungen förderfähig. Eine Fördergarantie ist allerdings nicht gegeben. Die Höhe der Förderungen erfolgt hierbei ohne Rechtspflicht.

- ➔ Die Höhe der Förderung ist hierbei abhängig von der zu Verfügung stehenden Haushaltsmittel und muss im Einzelfall mit der zuständigen Förderstelle abgestimmt werden.

Zusammenfassend kann folgendes aufgeführt werden:

- Der barrierefreie Umbau von Haltestellen wird anteilig gefördert
- Es besteht jedoch kein genereller Anspruch auf eine Förderung
- Jedes Projekt muss individuell abgestimmt werden, weil es bestimmte Rahmenbedingungen gibt, die für die Regierung von Oberbayern ein Ausschlusskriterium sein könnten.
  - Zum Beispiel heißt es laut der Regierung von Oberbayern bei Bushaltestellen: Keine Förderung für Haltestellen, welche bereits nach gegenwärtigen, überholten Anforderungen und Normen barrierefrei ausgebaut wurden.
- Jährliche Änderung der Förderbereiche
- Jede Haltestelle wird für die Förderung im Einzelfall betrachtet

## 11. Zusammenfassung

In der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes vom 01.01.2013 wird eine vollständige Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr bis zum 01.01.2022 gefordert:

*„ [...] Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in Ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die im Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. [...]“ [3]*

Gemäß der Bundesarbeitsgemeinschaft „Öffentlicher Personennahverkehr“ der kommunalen Spitzenverbände „Hinweise für die Öffentlichen-Personennahverkehr-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten Personenbeförderungsgesetzes“ wird dieser wie folgt kommentiert:

*„Ein Begriff, der für viele Diskussionen und Missverständnisse sorgt, ist die „vollständige Barrierefreiheit“, die zum 01.01.2022 erreicht werden soll. Der Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ ist ein unbestimmter Rechtsbegriff. Weder der Gesetzestext noch die Gesetzesbegründung enthalten dabei allerdings nähere Hinweise, was unter einer „vollständigen“ Barrierefreiheit zu verstehen sein soll. Betrachtet man das Gesetzgebungsverfahren, wird zunächst zumindest deutlich, dass der Gesetzgeber bei dem Begriff der „vollständigen“ Barrierefreiheit nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden Öffentlichen Personennahverkehrs-Systems schon bis 2022 ausging, sondern von einer schrittweisen Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen.“ [21]*

Demzufolge muss die vollständige Barrierefreiheit zum 01.01.2022 noch nicht hergestellt sein - der Fahrplan zur Erreichung dieser, muss jedoch im Nahverkehrsplan verankert werden. Spätestens ab dem 01.01.2022 müssen 100 % der Modernisierungen und Investitionen barrierefrei hergestellt werden (Ausnahmen sind möglich).

Dieser Umstand wird ebenfalls in der Bundestagsdrucksache (BT-Drs.) 17/7046, S. 12 unterstrichen:

*„Dabei ist klar, dass insbesondere die Infrastruktur nicht losgelöst von Modernisierungsmaßnahmen nur zum Zwecke der Herstellung von Barrierefreiheit umfangreich modernisiert werden kann. Gleiches gilt für den Ersatz von Fahrzeugen insbesondere Schienenfahrzeugen. In jedem Fall muss aber sichergestellt sein, dass bei Modernisierungsmaßnahmen oder bei Fahrzeugneubeschaffungen ohne Ausnahme für Barrierefreiheit gesorgt wird.“*  
[22]

Das Personenbeförderungsgesetz fordert die Einbindung der städtischen Referate, der Unternehmen und Eigenbetriebe sowie, soweit vorhanden, der Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände. Hierzu wurde ein Teilnehmerkreis mit beteiligten Personen folgender Einrichtungen erstellt:

- Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
- Landeshauptstadt München, Baureferat
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
- Stadtwerke München GmbH
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
- der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München (Facharbeitskreis Mobilität)
- der Behindertenbeauftragte der Landeshauptstadt München
- der Seniorenbeirat der Landeshauptstadt München

Die beteiligten Personen wurden in regelmäßigen Workshops in die Erstellung des Nahverkehrsplans – Baustein Barrierefreiheit eingebunden.

In einem ersten Schritt wurden die Zielvorstellungen „vollständige Barrierefreiheit“ im Öffentlichen Personennahverkehr aus den gesetzlichen Normen und Regeln abgeleitet. Als Ergebnis wurde eine Liste mit Mindest- und Regelanforderungen zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit erstellt. Wenn die Mindestanforderungen nicht erfüllt werden können, muss eine Ausnahme gemäß § 8 Personenbeförderungsgesetz im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden:

*„Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden!“* [3]

Die Mindest- und Regelanforderungen wurden anschließend mit der von der Landeshauptstadt München erstellten Bestandsaufnahme „Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr der Landeshauptstadt München“ aus dem Jahr 2018 abgeglichen. Hierdurch konnten die noch nicht erfüllten Anforderungen an die Barrierefreiheit identifiziert werden.

Anschließend wurden eine Priorisierung und Bewertung dieser Maßnahmen erstellt. In diese Priorisierung wurden ebenfalls die Bedeutung der Haltestelle im Netz sowie die Bedeutung für die Nutzergruppen (Mobilitätseingeschränkte, Senioren et cetera) integriert.

Aus dem priorisierten Maßnahmenplan wurde abschließend der Umsetzungsfahrplan zur Erreichung der Zielvorstellungen (Mindest- und Regelanforderungen) abgeleitet. Dabei wurden Ausnahmetatbestände laut Personenbeförderungsgesetz definiert. Ergänzend wurden Aussagen über die Förderfähigkeit getroffen.

In Rücksprache mit der Regierung von Oberbayern (Technische Aufsichtsbehörde), dem Baureferat und den Stadtwerken München GmbH/Münchner Verkehrsgesellschaft mbH gelten alle, sich im Betrieb befindlichen Haltestellen und Fahrzeuge als abgenommen und entsprachen zum Zeitpunkt der Abnahme den damalig aktuellen Stand der Technik und erfüllten die damalig gültigen Gesetze und Normen. Es wird daher keine Aufforderungen geben, bestehende und abgenommene Haltestellen nur zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit um- oder auszubauen.

Die Umsetzungsfahrpläne zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit orientieren sich aus diesem Grund, mit Ausnahme der U-Bahn, an den bereits geplanten Ausbaumaßnahmen/-strecken der jeweiligen Referate, Unternehmen oder Eigenbetriebe:

### **U-Bahn**

Im Bereich der U-Bahn ist gemäß den im Arbeitspaket 1 definierten Mindest- und Regelanforderungen kein U-Bahnhof nach dem aktuellen Stand der Technik vollständig barrierefrei (Mindest- und Regelanforderungen), die Herstellung der Barrierefreiheit sollte spätestens im Falle einer vollständigen Sanierung, im Rahmen eines Erneuerungszyklus, wenn technisch und wirtschaftlich möglich sowie in Abstimmung mit weiteren internen Maßnahmen, hergestellt werden. Maßnahmen die sinnvoll vor dem Erneuerungszyklus umzusetzen sind, können nach der erarbeiteten Priorisierung umgesetzt werden:

- 
- Priorität 1**  
nicht erfüllte Mindeststandards
  - Priorität 2**  
teilweise erfüllte Mindeststandards
  - Priorität 3**  
nicht/teilweise erfüllte Regelstandards
  - Priorität 4**  
erfüllt, nach den damals geltenden Anforderungen

In Abstimmung mit dem Teilnehmerkreis wurde festgestellt, dass eine genaue finanzielle und zeitliche Einordnung im Bereich der U-Bahn im Rahmen des Nahverkehrsplan nicht möglich und zielführend ist.

### **Tram**

Im Bereich der Tram ist keine der rund 380 Haltestellenkanten barrierefrei. Aus diesem Grund muss jede Haltestelle vollständig umgebaut werden. Hierzu gibt es ein internes Bauprogramm der Stadtwerke München GmbH (Betrachtungshorizont mindestens 10 Jahre), welches permanent

fortgeschrieben beziehungsweise aktualisiert wird, um zustandsbedingte Erneuerungsmaßnahmen zu erfassen, zusammenzufassen und vorausschauend planen zu können. Die daraus abgeleiteten Maßnahmen werden entsprechend frühzeitig mit den Referaten der LHM abgestimmt.

Die vollständige Barrierefreiheit soll, vorbehaltlich der Ausnahmen, in mindestens 30 Jahren erfolgen.

Die Gesamtkosten zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bei der Tram belaufen sich schätzungsweise auf circa 300 Millionen € (Stand 2021). Preissteigerungen, Personal-, Bauneben-, Planungskosten et cetera sind hierbei nicht berücksichtigt.

## **Bus**

Von den 957 Bushaltestellen sind bereits 312 vollständig barrierefrei ausgebaut. Für den Bus hat nutzt das Baureferat eine Prioritätenliste zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit, die von der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH gepflegt wird. Die Liste wurde im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplan – Baustein Barrierefreiheit geprüft und gemeinsam mit der Verwaltung als Umsetzungsfahrplan beschlossen.

2014 wurde mit dem Beschluss „Öffentlicher Personennahverkehr Offensive IV“ (Sitzungsvorlage Nummer 08-14 / V 13721, 19.02.2014) ein Budget von 90.000 € pro Haltestellenkante sowie der Umbau von 64 Haltestellenkanten pro Jahr festgelegt. Insgesamt stehen dem Baureferat seitdem 5,8 Millionen € pro Jahr zur Verfügung.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde bereits auf eine Erhöhung der Kosten pro Kante eingegangen. Nach aktuellen Auswertungen der Vergaben des Baureferats belaufen sich die Kosten (inklusive Bauneben- und Planungskosten) für den barrierefreien Umbau einer Haltestellenkante auf derzeit rund 200.000 € pro Kante (2021).

Gemäß der Bestandsaufnahme müssen noch 1.417 Kanten barrierefrei umgebaut werden, hieraus ergeben sich, gemäß aktueller Kostenerhebung, Gesamtkosten in Höhe von rund 285 Millionen €.

## **Busbahnhöfe**

Im Bereich der Busbahnhöfe, Wendeanlagen und Haltestellen in baulich getrennten Busspuren müssen noch circa 62 % barrierefrei ausgebaut werden. Zum aktuellen Zeitpunkt gibt es noch kein Bauprogramm inklusive Zeitplan. Dies liegt an dem im Vergleich zu einer gemeinen Straßen-Bushaltestelle sehr hohen Planungs-, Kosten- und Realisierungsaufwand für einen Busbahnhof. Prinzipiell ist jeder Busbahnhof ein Einzelfall. Ohne Vorstudie zu jedem einzelnen Busbahnhof ist keine zuverlässige Kosten- und / oder Zeitschätzung möglich.

Bei den Ausnahmetatbeständen handelt es sich, bis auf drei Aspekte (anteilig), um temporäre Ausnahmen, die im Zuge von Fahrzeugneubeschaffungen, Sanierungsmaßnahmen et cetera behoben werden können. Folgende drei



Ausnahmetatbestände haben sich im Rahmen der Workshop-Reihe als teilweise nicht temporär erwiesen:

- Neigung/Zuwegung von vier U-Bahnhaltestellen
- Geradlinige Anfahbarkeit Bus und Tram (Spaltüberbrückung)
- Sicherstellung des Bewegungsraumes Bus

Gemeinsam mit dem Teilnehmerkreis wurden die Standards zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit definiert und mit dem Bestand abgeglichen. Diese Standards sollen nun im Rahmen der Ausbaupläne der einzelnen Referate, Unternehmen und Eigenbetriebe umgesetzt werden. Bei der Vergabe der hierfür benötigten Budgets muss ebenfalls der aktuelle Baupreisindex berücksichtigt werden. Ohne Berücksichtigung verlängert sich der Zeitraum zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit entsprechend.

Bei der Bearbeitung des Nahverkehrsplans – Baustein Barrierefreiheit hat sich gezeigt, dass neben dem Budget vor allem die Verfügbarkeit von externen Planungsbüros und Baufirmen maßgeblichen Einfluss auf den Zeitplan haben. Diese Faktoren sind nicht von der Landeshauptstadt München beeinflussbar, weshalb eine realistische / jahresscharfe Einschätzung des Zeitraums im Rahmen des Nahverkehrsplan nicht möglich war. Hinzu kommt die Notwendigkeit, auch auf Seiten der Auftraggeber entsprechende Personalausstattung im Hinblick auf die hohen fachlichen und inhaltlichen Aufgaben, welche die Bearbeitung insbesondere der Schienenprojekte mit sich bringen, einzurichten und vorzuhalten. Es ist in jedem Fall nicht ausreichend, nur ein ausreichend hohes Budget zur Verfügung zu stellen.

### **Fazit**

Aufgrund der Ergebnisse der Untersuchung ist davon auszugehen, dass die vollständige Barrierefreiheit in der Landeshauptstadt München bei der U-Bahn im Rahmen der Erneuerungszyklen von mehr als 50 Jahren, bei der Tram in mindestens 30 Jahren und bei dem Bus in 15-20 Jahren, jeweils innerhalb der bestehenden Bauprogramme sowie den weiteren baulichen Modernisierungs- und Erneuerungsprogrammen, hergestellt werden kann (vorbehaltlich der Ausnahmen). Es handelt sich in jedem Fall um einen sehr langwierigen Prozess - es wird voraussichtlich keinen Zeitpunkt geben, in dem alle Anlagen allen gültigen DIN-Normen und Richtlinien zur Barrierefreiheit entsprechen können.

## Literaturverzeichnis

---

- [1] *Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)*, 1996.
- [2] „MÜNCHEN UNTERWEGS,“ Landeshauptstadt München, [Online]. <https://www.muenchen.de/verkehr/aktuell/nahverkehrs-plan-muenchen-u-bahn-tram-bus.html>. [Zugriff am 20 07 2021].
- [3] Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, *Personenbeförderungsgesetz (PBefG)*, 2020.
- [4] Arbeitsgruppe Spitzenverbände "Planung" und "Vergabe", „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV,“ September 2014.
- [5] Statistisches Bundesamt, „DESTATIS,“ [Online]. [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/06/PD20\\_230\\_227.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/06/PD20_230_227.html). [Zugriff am 21 07 2021].
- [6] *DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum*, 2014.
- [7] FGSV, *Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)*, 2011.
- [8] Kohaupt, *Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen*, 2015.
- [9] „Gesundheitsberichterstattung des Bundes,“ [Online]. [geb-bund.de](http://geb-bund.de).
- [10] *Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland*, 2020.
- [11] *Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG)*, 2021.
- [12] *UN-Behindertenrechtskonvention*.
- [13] *Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG)*, 2020.
- [14] *Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz (BayBGG)*, 2003.
- [15] Landeshauptstadt München, „Barrierefreiheit im ÖPNV der Landeshauptstadt München - Bestandsaufnahme,“ 2018.
- [16] „U-Bahn München,“ [Online]. <https://www.u-bahn-muenchen.de/aktuelles/bilder/>. [Zugriff am 23 07 2021].
- [17] (BOStrab), *Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen*, 2019.
- [18] „MVG Homepage,“ [Online]. <https://www.mvg.de/>. [Zugriff am 07 09 2021].
- [19] Bundesgesetz, *GVFG - Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz* -, Bundesrepublik Deutschland, 1988.
- [20] Freistaat Bayern, *Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaats Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV)*.
- [21] Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände, 2014. [Online]. <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publicationen/Weitere-Publikationen/Archiv/barrierefreiheit-oepnv-handreichung-2014.pdf>. [Zugriff am 2021].

- [22] Deutscher Bundestag, *Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungs- und mautrechtlicher Vorschriften*, 2011.
- [23] FGSV, *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)*, 2020.
- [24] Buchleitner, Frederik, „Die Münchner Tram wird doch barrierefrei,“ TramReport, 2020.

## Anlagenverzeichnis

---

- Anlage 1: Tabelle Mindest- und Regelanforderungen
- Anlage 2: Tabelle Abgleich Zieldefinition - Bestandsaufnahme
- Anlage 3: Maßnahmenplan U-Bahn
- Anlage 4: Bestandsaufnahme Fahrzeuge

U-Bahn		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
<b>Fahrgastinformation</b>		
Fahrgastinformation (Aushänge) Ausreichend groß, kontrastreich, lesbar, verständlich und auf Augenhöhe für Menschen in sitzender Haltung. Die Fahrgastinformation muss frei zugänglich sein (zum Beispiel nicht hinter Sitzgelegenheiten). Die Auffälligkeit und Wahrnehmbarkeit des Informationsangebotes müssen aus größerer Entfernung gegeben sein.	<b>Notfall- und Informationssäulen</b> in barrierefreier Ausführung nach DIN 18040-3	<b>Multilinienanzeiger</b> in den Sperrengeschoßen
2-Sinne-Prinzip Übermittlung von Informationen zu verkehrenden Zügen (Linie und Richtung) im 2-Sinne Prinzip: Beispielsweise visuell über Zugzielanzeiger und akustisch über das Fahrzeug (Bestand München). Informationen bezüglich Betriebsabweichungen sind visuell über Zugzielanzeiger und akustisch über Disponenten (elektroakustische Lautsprecheranlage) in verständlicher Form zu übermitteln.	Visuelle Informationen nach DIN 32975, zum Beispiel zur Richtungsorientierung	<b>Einrichtungen</b> und Orte von <b>allgemeiner Bedeutung</b> sind im 2-Sinne-Prinzip zu übermitteln. Ebenso sind die Standorte öffentlicher und / oder barrierefreier WC-Anlagen zu übermitteln.
Akustische Informationen müssen gemäß DIN 18040-3 Punkt 4.4.3. auch für Menschen mit eingeschränktem Hörvermögen hörbar und verständlich sein. Gemäß DIN 18040-3 Punkt 5.6.4. ausreichende Abhebung von Sprachsignalen oder anderen akustischen Informationen.		<b>Digitale Anzeigen</b> in den Fahrzeugen sollten von allen Sitzplätzen im Fahrzeug lesbar sein
<b>Leitsystem</b>		
Taktile Bodenindikatoren in der Bahnsteigebene immer in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe Bodenindikatoren in München und dem Städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen	<b>Taktilsystem</b> in den <b>Sperrengeschoßen</b>	Taktilsystem mit aktuell gültigen Bodenindikatoren gemäß DIN 32984 in den Sperrengeschoßen
Ein eindeutiger <b>Kontrast</b> zwischen Bodenbelag und Wandbelag gemäß DIN 18040-1 ist zu achten.	<b>Taktile Handlaufbeschriftungen</b> nach <b>DIN 18040-1</b> und E DIN 32986 geben blinden Menschen Informationen und sind vorzusehen. Um Fehler zu vermeiden, sind sie mit dem Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund abzustimmen.	<b>Taktile Übersichtstafeln</b>
Kontrastierende Markierungen bei Treppen, Rampen, Handläufen, Bahnsteigkanten, et cetera sind vorzusehen.		
<b>Haltestellenausstattung</b>		
<b>Sitzgelegenheiten</b> Die Anzahl der Sitzgelegenheiten ist im Einzelfall zu prüfen.	<b>Sitzgelegenheiten</b> mit Arm- und Rückenlehnen. Die Anzahl ist im Einzelfall zu prüfen.	
Unterlaufschutz von freistehenden Ausstattungselementen (zum Beispiel Vitrinen)		
Durchlaufschutz und Glasflächenmarkierungen sind im Bereich von transparenten Glasfassaden und Türen vorzusehen gemäß DIN 32975 und DIN 18040-3. Glaswände sind mit zwei mindestens 8 Zentimeter hohen Sicherheitmarkierungen in Streifenform beziehungsweise aus einzelnen Elementen (Flächenanteil mindestens 50 % eines Streifens) zu versehen.		

U-Bahn		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
<b>Bewegungsraum</b>		
Einhaltung <b>1,35 m Durchgangsbreite</b> auf der gesamten Haltestellenlänge	Einhaltung 1,50 m Durchgangsbreite gemäß DIN 18040-3 (Punkt 5.6.2) auf der gesamten Haltestellenlänge	
<b>Oberflächen</b>		
<b>Korridore</b> mit ebenen, erschütterungsarmen und rutschhemmenden <b>Bodenbelägen</b> im U-Bahnbereich.	<b>Flächiger Einsatz</b> von ebenen, erschütterungsarmen und rutschhemmenden <b>Bodenbelägen</b> im U-Bahnbereich.	
<b>Neigung</b>		
Maximale Querneigung von 2 % (ohne Längsgefälle 2,5 %), gemäß DIN 18040-3 (Punkt 4.3)	Querneigung weg vom Gleis gemäß § 31 Absatz 6 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen und E DIN 5647 Punkt 6.2.3.5	
Maximale Längsneigung von 6 % im gesamten Haltestellenbereich gemäß DIN 18040-3 (Pkt 4.3) unter Beachtung der benötigten Ruhepodeste: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nach 6 m Zwischenpodest (1,50 m x 1,20 m, Längsneigung maximal 3 %)</li> <li>• Ausbildung von Rampen gemäß DIN 18040</li> <li>• kurze Neigungstrecken ≤ 1,00 m 12 % möglich</li> </ul>		
<b>Zuwegung</b>		
Überbrückung von Höhenunterschieden in öffentlichen Bereichen (mindestens ein Bahnhofskopf) muss auch stufenlos möglich sein (Aufzugsanlagen / Rampen). Berücksichtigung der DIN 18040-1 und 18040-3	Jeder Bahnsteig sollte über einen <b>Aufzug</b> verfügen	Bei weiten Wegen und hoher Frequentierung sollte die Möglichkeit eines <b>weiteren barrierefreien Zugangs</b> geprüft werden.
Die <b>Nutzbarkeit</b> von Zuwegungen ist auch bei schlechten Witterungsbedingungen zu gewährleisten.		

U-Bahn		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
<b>Spaltüberbrückung (Ein- und Ausstieg ins Verkehrsmittel)</b>		
<p>Selbstständiges Ein- und Aussteigen unter Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang möglich. (Restspalt 5 x 5 Zentimeter gemäß Punkt 5.6.3 DIN 18040-3).</p> <p><i>"Der Höhenunterschied und Abstand von der Bahnbeziehungsweise Bussteigkante zu Fahrgasträumen öffentlicher Verkehrsmittel darf grundsätzlich nicht mehr als 5 Zentimeter betragen. Geringere Werte sind anzustreben. Größere Unterschiede sind durch entsprechende Maßnahmen an mindestens einem Zugang auszugleichen."</i></p>	<p>Selbstständiges Ein- und Aussteigen ohne Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang möglich. (Restspalt 5 x 5 Zentimeter gemäß Punkt 5.6.3 DIN 18040-3).</p>	
<b>Fahrzeuge</b>		
<p>Anforderungen gemäß Auflistung in der Bestandsaufnahme zur Barrierefreiheit im ÖPNV der Landeshauptstadt München von 2018</p>		
<b>Ersatzverkehr (geplant)</b>		
<p><b>Siehe Anforderungen BUS</b></p>		
<b>Ersatzverkehr (ungeplant)</b>		
<p><b>Siehe Anforderungen BUS</b></p>		

Tram		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
<b>Fahrgastinformation</b>		
Fahrgastinformation Ausreichend groß, kontrastreich, lesbar, verständlich und auf Augenhöhe für Menschen in sitzender Haltung. Die Fahrgastinformation muss frei zugänglich sein (zum Beispiel nicht hinter Sitzgelegenheiten). Die Auffälligkeit und Wahrnehmbarkeit des Informationsangebotes müssen aus größerer Entfernung gegeben sein.	Dynamische Fahrgastinformation mit Text-to-Speech: An Haltestellen mit mehreren Linien oder hohen Fahrgastaufkommen, mit Text-to-Speech Einrichtung. Aufstellung in der Regel in der Nähe der ersten Türe. Darstellung der Textinformation gemäß DIN 18040-3 (Punkt 5.6.4)	
	Visuelle Informationen nach DIN 32975, zum Beispiel zur Richtungsorientierung	
		<b>Digitale Anzeigen</b> in den Fahrzeugen sollten von allen Sitzplätzen im Fahrzeug lesbar sein
<b>Leitsystem</b>		
Taktile Bodenindikatoren am Haltesteig immer in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe Bodenindikatoren in München und dem Städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen		
Bei Inselhaltestellen beziehungsweise Haltestellen mit mehreren Haltepunkten bahnsteigbegleitender Leitstreifen gemäß DIN 32984		
<b>Haltestellenausstattung</b>		
	Wo baulich möglich, Fahrgastunterstand / Wetterschutz. Ausreichend Platz im Unterstand vor Witterung für Menschen im Rollstuhl inklusive Begleitperson. Einschränkung der Durchgangsbreite durch Wartehalle auf 1,35 m möglich. Gegebenenfalls sind verschiedene Modelle zu prüfen.	
	<b>Sitzgelegenheiten</b> , wo baulich und platztechnisch möglich mit Arm- und Rückenlehne	
Durchlaufschutz und Glasflächenmarkierungen sind im Bereich von transparenten Glasfassaden und Türen vorzusehen gemäß DIN 32975 und DIN 18040-3. Glaswände sind mit zwei mindestens 8 Zentimeter hohen Sicherheitmarkierungen in Streifenform beziehungsweise aus einzelnen Elementen (Flächenanteil mindestens 50 % eines Streifens) zu versehen.		



Tram		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
<b>Bewegungsraum</b>		
Einhaltung <b>1,35 m Durchgangsbreite</b> auf der gesamten Haltestellenlänge	Einhaltung 1,50 m Durchgangsbreite gemäß DIN 18040-3 (Punkt 5.6.2) auf der gesamten Haltestellenlänge	
Einhaltung der <b>Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor der aktivierten Einstiegshilfe</b>		
	Radwegführungen im Haltestellenbereich sind grundsätzlich zu prüfen. Radwegführung durch den Wartebereich beziehungsweise das Ein- und Aussteigen direkt auf den Radweg sind, wenn möglich, zu vermeiden.	
<b>Oberflächen</b>		
<b>Korridore</b> mit ebenen, erschütterungsarmen und rutschhemmenden <b>Bodenbelägen</b> im Haltestellenbereich	<b>Flächiger Einsatz</b> von ebenen, erschütterungsarmen und rutschhemmenden <b>Bodenbelägen</b> im Haltestellenbereich	
<b>Neigung</b>		
Maximale Querneigung von 2 % (ohne Längsgefälle 2,5 %), gemäß DIN 18040-3 (Punkt 4.3)	Querneigung weg vom Gleis gemäß § 31 Absatz 6 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen und E DIN 5647 Punkt 6.2.3.5	
Maximale Längsneigung von 6 % im gesamten Haltestellenbereich gemäß DIN 18040-3 (Pkt 4.3) unter Beachtung der benötigten Ruhepodeste: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nach 6 m Zwischenpodest (1,50 m x 1,20 m, Längsneigung maximal 3 %)</li> <li>• Ausbildung von Rampen gemäß DIN 18040</li> <li>• kurze Neigungstrecken ≤ 1,00 m 12 % möglich</li> </ul>		
<b>Zuwegung</b>		
Überbrückung von <b>Höhenunterschieden</b> in öffentlichen Bereichen muss auch stufenlos möglich sein (Rampen). Berücksichtigung der DIN 18040-1 und 18040-3		
Barrierefreie Zuwegung zu Inselhaltesteigen <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 Zentimeter Bordsteinabsenkung über die komplette Breite</li> <li>• Taktile Bodenindikatoren</li> <li>• gegebenenfalls entsprechend ausgestattete LSA gemäß DIN 32981</li> </ul>		
Die <b>Nutzbarkeit</b> von Zuwegungen ist auch bei schlechten Witterungsbedingungen zu gewährleisten.		

Tram		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
<b>Spaltüberbrückung (Ein- und Ausstieg ins Verkehrsmittel)</b>		
Selbstständiges Ein- und Aussteigen unter Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen (zum Beispiel Hublift / Rampe) an mindestens einem Zugang möglich. (Restspalt 5 x 5 Zentimeter gemäß Punkt 5.6.3 DIN 18040-3). "Der Höhenunterschied und Abstand von der Bahn-beziehungsweise Bussteigkante zu Fahrgasträumen öffentlicher Verkehrsmittel darf grundsätzlich nicht mehr als 5 Zentimeter betragen. Geringere Werte sind anzustreben. Größere Unterschiede sind durch entsprechende Maßnahmen an mindestens einem Zugang auszugleichen."	Selbstständiges Ein- und Aussteigen ohne Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang möglich. (Restspalt 5 x 5 Zentimeter gemäß Punkt 5.6.3 DIN 18040-3).	
Bordsteinhöhe 23 beziehungsweise 25 Zentimeter mindestens im Bereich der ersten beiden Türen	Bordsteinhöhe 23 beziehungsweise 25 Zentimeter über die komplette Haltestellenlänge	
<b>Fahrzeuge</b>		
Anforderungen gemäß Auflistung in der Bestandsaufnahme zur Barrierefreiheit im ÖPNV der Landeshauptstadt München von 2018		
<b>Ersatzverkehr (geplant)</b>		
Siehe Anforderungen BUS		
<b>Ersatzverkehr (ungeplant)</b>		
Siehe Anforderungen BUS		

Bus		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
<b>Fahrgastinformation</b>		
Fahrgastinformation Ausreichend groß, kontrastreich, lesbar, verständlich und auf Augenhöhe für Menschen in sitzender Haltung. Die Fahrgastinformation muss frei zugänglich sein (zum Beispiel nicht hinter Sitzgelegenheiten). Die Auffälligkeit und Wahrnehmbarkeit des Informationsangebotes müssen aus größerer Entfernung gegeben sein.	Dynamische Fahrgastinformation mit Text-to-Speech: An Haltestellen mit mehreren Linien oder hohen Fahrgastaufkommen mit Text-to-Speech Einrichtung. Aufstellung in der Regel (wenn möglich) in der Nähe der ersten Türe. Darstellung der Textinformation gemäß DIN 18040-3 (Punkt 5.6.4)	
		<b>Digitale Anzeigen</b> in den Fahrzeugen sollten von allen Sitzplätzen im Fahrzeug lesbar sein
<b>Leitsystem</b>		
Taktile Bodenindikatoren am Haltesteig immer in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe Bodenindikatoren in München und dem Städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen		
Bei Haltestellen mit fest definierten Haltepunkten unterschiedlicher Linien ist an jeder Halteposition ein taktiler Auffindestreifen beziehungsweise Einstiegsfeld vorzusehen.  Bei Doppelhaltestellen mit "first in – first out" ohne unabhängiges Ein- und Ausfahren ist ausschließlich ein Auffindestreifen an der vordersten Position vorzusehen.		
<b>Haltestellenausstattung</b>		
	Wo baulich möglich, Fahrgastunterstand / Wetterschutz. Ausreichend Platz im Unterstand vor Witterung für Menschen im Rollstuhl inklusive Begleitperson. Einschränkung der Durchgangsbreite durch Wartehalle auf 1,35 m möglich, wenn sich die Wartehalle auf der Ein-/Ausstiegs-/Wartefläche befindet. Gegebenenfalls sind verschiedene Modelle zu prüfen.	
	<b>Sitzgelegenheiten</b> , wo baulich und platztechnisch möglich mit Arm- und Rückenlehne	
Durchlaufschutz und Glasflächenmarkierungen sind im Bereich von transparenten Glasfassaden und Türen vorzusehen gemäß DIN 32975 und DIN 18040-3. Glaswände sind mit zwei mindestens 8 Zentimeter hohen Sicherheitmarkierungen in Streifenform beziehungsweise aus einzelnen Elementen (Flächenanteil mindestens 50 % eines Streifens) zu versehen.		

Bus		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
<b>Bewegungsraum</b>		
Einhaltung <b>1,35 m Durchgangsbreite</b> auf der gesamte Haltestellenlänge, 23 m (Punktuelle Unterbrechungen möglich)	Einhaltung 1,50 m Durchgangsbreite gemäß DIN 18040-3 (Punkt 5.6.2) auf der gesamten Haltestellenlänge, 23 m (Punktuelle Unterbrechungen möglich)	Einhaltung 1,60 m Durchgangsbreite gemäß Forderung MVG über die gesamte Haltestellenlänge, 23 m (Punktuelle Unterbrechungen möglich)
Einhaltung der <b>Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor der aktivierten Einstiegshilfe</b>		
	Radwegführungen im Haltestellenbereich sind grundsätzlich zu prüfen. Radwegführung durch den Wartebereich beziehungsweise das Ein- und Aussteigen direkt auf den Radweg sind, wenn möglich, zu vermeiden.	
<b>Oberflächen</b>		
<b>Korridore</b> mit ebenen, erschütterungsarmen und rutschhemmenden <b>Bodenbelägen</b> im Haltestellenbereich	<b>Flächiger Einsatz</b> von ebenen, erschütterungsarmen und rutschhemmenden <b>Bodenbelägen</b> im Haltestellenbereich	Bodenbeläge im unmittelbaren Umfeld des Haltestellenbereichs sind projektbezogen zu prüfen (beispielsweise Zufahrten mit Kleinsteinpflaster)
<b>Neigung</b>		
Maximale Querneigung von 2 % (ohne Längsgefälle 2,5 %), gemäß DIN 18040-3 (Punkt 4.3)		
Maximale Längsneigung von 6 % im gesamten Haltestellenbereich gemäß DIN 18040-3 (Pkt 4.3) unter Beachtung der benötigten Ruhepodeste: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nach 6 m Zwischenpodest (1,50 m x 1,20 m, Längsneigung maximal 3 %)</li> <li>• Ausbildung von Rampen gemäß DIN 18040</li> <li>• kurze Neigungstrecken ≤ 1,00 m 12 % möglich</li> </ul>		
<b>Zuwegung</b>		
Überbrückung von <b>Höhenunterschieden</b> in öffentlichen Bereichen muss auch stufenlos möglich sein (Rampen). Berücksichtigung der DIN 18040-1 und 18040-3		
Die <b>Nutzbarkeit</b> von Zuwegungen ist auch bei schlechten Witterungsbedingungen zu gewährleisten.		

Bus		
Mindestanforderung	Regelanforderung	Optional
<b>Spaltüberbrückung (Ein- und Ausstieg ins Verkehrsmittel)</b>		
Selbständiges Ein- und Aussteigen unter Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen (zum Beispiel Klapprampe) an mindestens einem Zugang möglich. (Restspalt 5 x 5 Zentimeter gemäß Punkt 5.6.3 DIN 18040-3). "Der Höhenunterschied und Abstand von der Bahnbeziehungswiese Bussteigkante zu Fahrgasträumen öffentlicher Verkehrsmittel darf grundsätzlich nicht mehr als 5 Zentimeter betragen. Geringere Werte sind anzustreben. Größere Unterschiede sind durch entsprechende Maßnahmen an mindestens einem Zugang auszugleichen."	Selbständiges Ein- und Aussteigen ohne Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang möglich. (Restspalt 5 x 5 Zentimeter gemäß Punkt 5.6.3 DIN 18040-3).	
<b>Kantenfreies</b> Anfahren		
<b>Annähernd gerader</b> Bordsteinverlauf	<b>Gerader</b> Bordsteinverlauf	
Spaltreduzierung mittels Bordsteinhöhen (Sonderbordstein A 18) auf 18 Zentimeter über Fahrbahnoberkante im Bereich der ersten beiden Türen	Spaltreduzierung mittels Bordsteinhöhen (Sonderbordstein A 18) auf 18 Zentimeter über Fahrbahnoberkante über die komplette Haltestellenlänge	
<b>Fahrzeuge</b>		
Anforderungen gemäß Auflistung in der Bestandsaufnahme zur Barrierefreiheit im ÖPNV der Landeshauptstadt München von 2018		
<b>Ersatzverkehr/ -haltestelle (geplant)</b>		
<b>Frühzeitiger Informationsfluss</b> über das Stattfinden eines Ersatzverkehrs beziehungsweise das Einrichten einer Ersatzhaltestelle. Der Standort der Ersatzhaltestelle soll für den Fahrgast schnell ersichtlich sein. Der Ein- und Ausstieg soll generell möglich sein.		
<b>Befestigte Fläche</b>		
<b>Unmittelbare Nähe</b> zur eigentlichen Haltestelle	Kein Ausstieg auf den <b>Fahrradweg</b>	
<b>Stufenlose</b> Erreichbarkeit der Ersatzhaltestelle vom Gehweg aus	Gut <b>anfahrbar</b>	
<b>Ersatzverkehr/ -haltestelle (ungeplant)</b>		
<b>Sofortiger Informationsfluss</b> über das Stattfinden eines Ersatzverkehrs beziehungsweise das Einrichten einer Ersatzhaltestelle. Der Standort der Ersatzhaltestelle soll für den Fahrgast schnell und eindeutig ersichtlich sein. Der Ein- und Ausstieg soll generell möglich sein.		
<b>Unmittelbare Nähe</b> zur eigentlichen Haltestelle		
Bei Schienenersatzverkehr mit Taxen, Benutzung beziehungsweise Mitnahme von Rollstuhlnutzern ist vorbehaltlich der Verfügbarkeit entsprechender Fahrzeuge zu ermöglichen.		
Ersatzhaltestellen sind <b>zeitlich</b> zu begrenzen		
	<b>Befestigte Fläche</b>	
	Kein Ausstieg auf den <b>Fahrradweg</b>	
	<b>Stufenlose</b> Erreichbarkeit der Ersatzhaltestelle vom Gehweg aus	
	Gut <b>anfahrbar</b>	

		U-Bahn		
		Zieldefinition	Bestandsaufnahme	In Bearbeitung
<b>Fahrgastinformation</b>	<b>Anforderung</b>			
Fahrgastinformation	Ausreichend groß, kontrastreich, lesbar, verständlich und auf Augenhöhe für Menschen in sitzender Haltung. Die Fahrgastinformation muss frei zugänglich sein (zum Beispiel nicht hinter Sitzgelegenheiten). Die Auffälligkeit und Wahrnehmbarkeit des Informationsangebotes müssen aus größerer Entfernung gegeben sein.	○	▲	
Übermittlung von Informationen zu verkehrenden Zügen (Linie, Richtung)	Übermittlung von Informationen zu verkehrenden Zügen (Linie und Richtung) im 2-Sinne Prinzip: Beispielsweise visuell über Zugzielanzeiger und akustisch über das Fahrzeug (Bestand München). Informationen bezüglich Betriebsabweichungen sind visuell über Zugzielanzeiger und akustisch über Disponenten (elektroakustische Lautsprecheranlage) in verständlicher Form übermitteln	○	▶	X
Notfall- und Informationssäulen	barrierefreie Ausführung nach DIN 18040-3	■	▲	
Dynamische Fahrgastinformation mit Text-to-Speech	An Haltestellen mit mehreren Linien oder hohen Fahrgastaufkommen mit Text-to-Speech Einrichtung. Aufstellung in der Regel (wenn möglich) in der Nähe der ersten Türe. Darstellung der Textinformation gemäß DIN 18040-3 (Punkt 5.6.4)			
Visuelle Informationen	Erfüllung der Anforderungen gemäß DIN 32975, zum Beispiel zur Richtungsorientierung	■	▶	X
Akustische Informationen	Akustische Informationen müssen die Anforderungen der DIN 10840-3 erfüllen	○	▶	
<b>Leitsysteme</b>	<b>Anforderung</b>			
Taktile Bodenindikatoren in der Bahnsteigeigen / Haltestellenbereich	Immer in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe Bodenindikatoren in München und dem Städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen	○	▲*	
Taktilsystem in den Sperrgeschossen		■	▶	
Eindeutiger Kontrast zwischen Boden- und Wandbelag	Ein eindeutiger Kontrast zwischen Bodenbelag und Wandbelag gemäß DIN 18040-1 ist zu achten.	○	▲	
Kontrastierende Markierungen und Einbau von Aufmerksamkeitsfelder	Bei Treppen, Rampen, Handläufen, Bahnsteigkanten, et cetera Abstimmungen sind gegebenenfalls im Einzelfall notwendig	○		
Taktile Handlaufbeschriftung	Gemäß DIN 18040-1 und E DIN 32986, um Fehler zu vermeiden, sind diese mit dem Bayrischen Blinden- und Sehbehindertenbund abzustimmen.	■		
Inselhaltestellen und Haltestellen mit mehreren Haltepunkten bahnsteigbegleitender Leitstreifen	Taktile Leitstreifen mit mindestens 30 Zentimeter Abstand entlang der Bordsteinkante			
Auffindestreifen an jeder Halteposition	Bei Haltestellen mit festdefinierten Haltepunkten unterschiedlicher Linien ist an jeder Halteposition ein taktile Auffindestreifen beziehungsweise Einstiegsfeld vorzusehen. Bei Doppelhaltestellen mit "first in - first out" ohne unabhängiges Ein- und Ausfahren ist ausschließlich eine Auffindestreifen an der vordersten Position vorzusehen			

		U-Bahn		
		Zieldefinition	Bestandsaufnahme	In Bearbeitung
<b>Haltestellenausstattung</b>	<b>Anforderung</b>			
Sitzgelegenheiten	Die Anzahl der Sitzgelegenheiten ist im Einzelfall zu prüfen.	○	▲	
Sitzgelegenheiten	Mit Arm- und Rückenlehnen. Die Anzahl ist im Einzelfall zu prüfen.	■	▶	
Unterlaufschutz	bei freistehenden Ausstattungselementen (zum BeispielVitrinen)	○	▶	
Fahrgastunterstand / Wetterschutz	Wo baulich möglich, Fahrgastunterstand / Wetterschutz. Ausreichend Platz im Unterstand vor Witterung für Menschen im Rollstuhl inklusive Begleitperson. Einschränkung der Durchgangsbreite durch Wartehalle auf 1,35 m gegebenenfalls möglich. Gegebenenfalls sind verschiedene Modelle zu prüfen.			
Sitzgelegenheiten	Wo baulich und platztechnisch möglich mit Arm- und Rückenlehne			
Durchlaufschutz und Glaserkennung	Im Bereich von transparenten Glasfassaden und Türen gemäß DIN 32975	○	▶	
<b>Bewegungsraum</b>	<b>Anforderung</b>			
1,35 m Durchgangsbreite	Einhaltung der Durchgangsbreite von 1,35 m auf der kompletten Haltestellenlänge	○	▲	
1,50 m Durchgangsbreite	Einhaltung 1,50 m Durchgangsbreite gemäß DIN 18040-3 (Punkt 5.6.2) auf der gesamten Haltestellenlänge	■	▲	
1,50 m Durchgangsbreite	Einhaltung 1,50 m Durchgangsbreite gemäß DIN 18040-3 (Punkt 5.6.2) auf der gesamten Haltestellenlänge, 23 m (Punktuelle Unterbrechungen möglich)			
Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m	Einhaltung der Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor der aktivierten Einstiegshilfe (Hublift / Klapprampe)			
Radwegführung	Radwegführungen im Haltestellenbereich sind grundsätzlich zu prüfen. Radwegführung durch den Wartebereich beziehungsweise das Ein- und Aussteigen direkt auf den Radweg sind, wenn möglich, zu vermeiden.			
<b>Oberflächen</b>	<b>Anforderung</b>			
Korridore	Eben, erschütterungsarme und rutschhemmende Bodenbeläge im Haltestellenbereich	○	▲	
Flächiger Einsatz	Eben, erschütterungsarme und rutschhemmende Bodenbeläge im Haltestellenbereich	■	▲	

		U-Bahn		
		Zieldefinition	Bestandsaufnahme	In Bearbeitung
<b>Neigung</b>	<b>Anforderung</b>			
Querneigung	Maximale Querneigung von 2% (ohne Längsgefälle 2,5 %), gemäß DIN 18040-3 (Punkt 4.3)	○		
Längsneigung	Maximale Längsneigung von 6% im gesamten Haltestellenbereich gemäß DIN 18040-3 (Punkt 4.3) unter Beachtung der benötigten Ruhepodeste	○	▲ *	
Querneigung weg vom Gleis	gemäß § 31 Absatz 6 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen und E DIN 5647 Punkt 6.2.3.5	■		
<b>Zuwegung</b>	<b>Anforderung</b>			
Überbrückung von Höhenunterschieden	Überbrückung von Höhenunterschieden in öffentlichen Bereichen (mindestens ein Bahnhofskopf) muss auch stufenlos möglich sein (Aufzugsanlagen / Rampen). Berücksichtigung der DIN 18040-1 und 18040-3	○	▶	
Barrierefreie Zuwegung zu Inselhaltestellen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 Zentimeter Bordsteinabsenkung über die komplette Breite</li> <li>• Taktile Bodenindikatoren</li> <li>• gegebenenfalls entsprechend ausgestattete LSA gemäß DIN 32981</li> </ul>			
Aufzugsanlagen	Anforderungen gemäß DIN 18040-1	■	▶	
Nutzbarkeit von Zuwegungen	Die Nutzbarkeit von Zuwegungen ist auch bei schlechten Witterungsbedingungen zu gewährleisten.	○	▲	
<b>Spaltüberbrückung</b>	<b>Anforderung</b>			
Selbständiges Ein- und Aussteigen mit technischer beziehungsweise baulicher Unterstützung (zum Beispiel Hublift, Klapprampe, Rolli Rampe)	Vertikaler Spalt von max. 5 Zentimeter gemäß DIN 18040-3 Punkt 5.6.3. unter Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang	○	▶	X
	Horizontaler Spalt von max. 5 Zentimeter gemäß DIN 18040-3 Punkt 5.6.3. unter Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang	○	▼	
Selbständiges Ein- und Aussteigen ohne technische beziehungsweise bauliche Unterstützung	Vertikaler Spalt von max. 5 Zentimeter gemäß DIN 18040-3 Punkt 5.6.3. ohne Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang	■	▶	
	Horizontaler Spalt von max. 5 Zentimeter gemäß DIN 18040-3 Punkt 5.6.3. ohne Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang	■	▼	
Bordsteinhöhe 23 beziehungsweise 25 Zentimeter im Bereich der ersten beiden Türen				
Bordsteinhöhe 23 beziehungsweise 25 Zentimeter über die komplette Haltestellenlänge				
Kantenfreies Anfahren	Einsatz eines Sonderbordsteins zum spurgeführten Anfahren und Spaltreduzierung			
Annähernd gerader Bordsteinverlauf				
Spaltreduzierung im Bereich der ersten beiden Türen	Sonderbordstein A 18 mit 18 Zentimeter über Fahrhahnoberkante			
Spaltreduzierung komplette Haltestellenlänge	Sonderbordstein A 18 mit 18 Zentimeter über Fahrhahnoberkante			



		U-Bahn		
		Zieldefinition	Bestandsaufnahme	In Bearbeitung
<b>Fahrzeuge</b>	<b>Anforderung</b>			
Barrierefreie Gestaltung der Fahrzeuge	Anforderungen gemäß Auflistung in der Bestandsaufnahme zur Barrierefreiheit im ÖPNV der LHM von 2018	○	▶	
<b>Schienerersatzverkehr / Ersatzverkehr geplant</b>	<b>Anforderung</b>			
Frühzeitiger Informationsfluss	Über das Stattfinden eines Ersatzverkehrs beziehungsweise das Einrichten einer Ersatzhaltestelle. Der Standort der Ersatzhaltestelle soll für den Fahrgast schnell ersichtlich sein. Der Ein- und Ausstieg soll generell möglich sein.			
Befestigte Fläche				
Nähe zur Haltestelle				
Stufenlose Erreichbarkeit der Ersatzhaltestelle vom Gehweg aus				
Kein Ausstieg auf den Fahrradweg				
Gut anfahrbar				
<b>Schienerersatzverkehr / Ersatzverkehr (ungeplant)</b>	<b>Anforderung</b>			
Sofortiger Informationsfluss	Über das Stattfinden eines Ersatzverkehrs beziehungsweise das Einrichten einer Ersatzhaltestelle. Der Standort der Ersatzhaltestelle soll für den Fahrgast schnell ersichtlich sein. Der Ein- und Ausstieg soll generell möglich sein			
Nähe zur Haltestelle				
Einsatz von Taxen	Bei Schienerersatzverkehr mit Taxen, Benutzung beziehungsweise Mitnahme von Rollstuhlnutzern ist vorbehaltlich der Verfügbarkeit entsprechender Fahrzeuge zu ermöglichen			
Befestigte Fläche				
Kein Ausstieg auf den Fahrradweg				
Stufenlose Erreichbarkeit der Ersatzhaltestelle vom Gehweg aus				
Gut anfahrbar				

		Tram		
		Zieldefinition	Bestandsaufnahme	In Bearbeitung
<b>Fahrgastinformation</b>	<b>Anforderung</b>			
Fahrgastinformation	Ausreichend groß, kontrastreich, lesbar, verständlich und auf Augenhöhe für Menschen in sitzender Haltung. Die Fahrgastinformation muss frei zugänglich sein (zum Beispiel nicht hinter Sitzgelegenheiten). Die Auffälligkeit und Wahrnehmbarkeit des Informationsangebotes müssen aus größerer Entfernung gegeben sein.	○	▶	X
Übermittlung von Informationen zu verkehrenden Zügen (Linie, Richtung)	Übermittlung von Informationen zu verkehrenden Zügen (Linie und Richtung) im 2-Sinne Prinzip: Beispielsweise visuell über Zugzielanzeiger und akustisch über das Fahrzeug (Bestand München). Informationen bezüglich Betriebsabweichungen sind visuell über Zugzielanzeiger und akustisch über Disponenten (elektroakustische Lautsprecheranlage) in verständlicher Form übermitteln			
Notfall- und Informationssäulen	barrierefreie Ausführung nach DIN 18040-3			
Dynamische Fahrgastinformation mit Text-to-Speech	An Haltestellen mit mehreren Linien oder hohen Fahrgastaufkommen mit Text-to-Speech Einrichtung. Aufstellung in der Regel (wenn möglich) in der Nähe der ersten Türe. Darstellung der Textinformation gemäß DIN 18040-3 (Punkt 5.6.4)	■	▶	X
Visuelle Informationen	Erfüllung der Anforderungen gemäß DIN 32975, zum Beispiel zur Richtungsorientierung	■	▶	X
Akustische Informationen	Akustische Informationen müssen die Anforderungen der DIN 10840-3 erfüllen			
<b>Leitsysteme</b>	<b>Anforderung</b>			
Taktile Bodenindikatoren in der Bahnsteigegeben / Haltestellenbereich	Immer in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe Bodenindikatoren in München und dem Städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen	○	▶	X
Taktiler Leitsystem in den Sperrengeschossen				
Eindeutiger Kontrast zwischen Boden- und Wandbelag	Ein eindeutiger Kontrast zwischen Bodenbelag und Wandbelag gemäß DIN 18040-1 ist zu achten.			
Kontrastierende Markierungen und Einbau von Aufmerksamkeitsfelder	Bei Treppen, Rampen, Handläufen, Bahnsteigkanten, et cetera Abstimmungen sind gegebenenfalls im Einzelfall notwendig			
Taktile Handlaufbeschriftung	Gemäß DIN 18040-1 und E DIN 32986, um Fehler zu vermeiden, sind diese mit dem Bayrischen Blinden- und Sehbehindertenbund abzustimmen.			
Inselhaltestellen und Haltestellen mit mehreren Haltepunkten bahnsteigbegleitender Leitstreifen	Taktile Leitstreifen mit mindestens 30 Zentimeter Abstand entlang der Bordsteinkante	○	▼	
Auffindestreifen an jeder Halteposition	Bei Haltestellen mit festdefinierten Haltepunkten unterschiedlicher Linien ist an jeder Halteposition ein taktile Auffindestreifen beziehungsweise Einstiegsfeld vorzusehen. Bei Doppelhaltestellen mit "first in - first out" ohne unabhängiges Ein- und Ausfahren ist ausschließlich eine Auffindestreifen an der vordersten Position vorzusehen			

		Tram		
		Zieldefinition	Bestandsaufnahme	In Bearbeitung
<b>Haltestellenausstattung</b>	<b>Anforderung</b>			
Sitzgelegenheiten	Die Anzahl der Sitzgelegenheiten ist im Einzelfall zu prüfen.			
Sitzgelegenheiten	Mit Arm- und Rückenlehnen. Die Anzahl ist im Einzelfall zu prüfen.			
Unterlaufschutz	bei freistehenden Ausstattungselementen (zum BeispielVitrinen)			
Fahrgastunterstand / Wetterschutz	Wo baulich möglich, Fahrgastunterstand / Wetterschutz. Ausreichend Platz im Unterstand vor Witterung für Menschen im Rollstuhl inklusive Begleitperson. Einschränkung der Durchgangsbreite durch Wartehalle auf 1,35 m gegebenenfalls möglich. Gegebenenfalls sind verschiedene Modelle zu prüfen.	■	▶	
Sitzgelegenheiten	Wo baulich und platztechnisch möglich mit Arm- und Rückenlehne	■	▶	X
Durchlaufschutz und Glaserkennung	Im Bereich von transparenten Glasfassaden und Türen gemäß DIN 32975	○	▶	
<b>Bewegungsraum</b>	<b>Anforderung</b>			
1,35 m Durchgangsbreite	Einhaltung der Durchgangsbreite von 1,35 m auf der kompletten Haltestellenlänge	○	▶	
1,50 m Durchgangsbreite	Einhaltung 1,50 m Durchgangsbreite gemäß DIN 18040-3 (Punkt 5.6.2) auf der gesamten Haltestellenlänge			
1,50 m Durchgangsbreite	Einhaltung 1,50 m Durchgangsbreite gemäß DIN 18040-3 (Punkt 5.6.2) auf der gesamten Haltestellenlänge, 23 m (Punktuelle Unterbrechungen möglich)	■	▶	
Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m	Einhaltung der Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor der aktivierten Einstiegshilfe (Hublift / Klapprampe)	○	▶	
Radwegführung	Radwegführungen im Haltestellenbereich sind grundsätzlich zu prüfen. Radwegführung durch den Wartebereich beziehungsweise das Ein- und Aussteigen direkt auf den Radweg sind, wenn möglich, zu vermeiden.	■		
<b>Oberflächen</b>	<b>Anforderung</b>			
Korridore	Eben, erschütterungsarme und rutschhemmende Bodenbeläge im Haltestellenbereich	○	▶	
Flächiger Einsatz	Eben, erschütterungsarme und rutschhemmende Bodenbeläge im Haltestellenbereich	■	▶	

		Tram		
		Zieldefinition	Bestandsaufnahme	In Bearbeitung
<b>Neigung</b>	<b>Anforderung</b>			
Querneigung	Maximale Querneigung von 2% (ohne Längsgefälle 2,5 %), gemäß DIN 18040-3 (Punkt 4.3)	○		
Längsneigung	Maximale Längsneigung von 6% im gesamten Haltestellenbereich gemäß DIN 18040-3 (Punkt 4.3) unter Beachtung der benötigten Ruhepodeste	○		
Querneigung weg vom Gleis	gemäß § 31 Absatz 6 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen und E DIN 5647 Punkt 6.2.3.5	■		
<b>Zuwegung</b>	<b>Anforderung</b>			
Überbrückung von Höhenunterschieden	Überbrückung von Höhenunterschieden in öffentlichen Bereichen (mindestens ein Bahnhofskopf) muss auch stufenlos möglich sein (Aufzugsanlagen / Rampen). Berücksichtigung der DIN 18040-1 und 18040-3	○		
Barrierefreie Zuwegung zu Inselhaltestellen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 Zentimeter Bordsteinabsenkung über die komplette Breite</li> <li>• Taktile Bodenindikatoren</li> <li>• gegebenenfalls entsprechend ausgestattete LSA gemäß DIN 32981</li> </ul>	○		
Aufzugsanlagen	Anforderungen gemäß DIN 18040-1			
Nutzbarkeit von Zuwegungen	Die Nutzbarkeit von Zuwegungen ist auch bei schlechten Witterungsbedingungen zu gewährleisten.	○	▲	
<b>Spaltüberbrückung</b>	<b>Anforderung</b>			
Selbständiges Ein- und Aussteigen mit technischer beziehungsweise baulicher Unterstützung (zum Beispiel Hublift, Klapprampe, Rolli Rampe)	Vertikaler Spalt von max. 5 Zentimeter gemäß DIN 18040-3 Punkt 5.6.3. unter Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang	○	▶	
	Horizontaler Spalt von max. 5 Zentimeter gemäß DIN 18040-3 Punkt 5.6.3. unter Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang	○	▶	
Selbständiges Ein- und Aussteigen ohne technische beziehungsweise bauliche Unterstützung	Vertikaler Spalt von max. 5 Zentimeter gemäß DIN 18040-3 Punkt 5.6.3. ohne Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang	■	▼	
	Horizontaler Spalt von max. 5 Zentimeter gemäß DIN 18040-3 Punkt 5.6.3. ohne Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang	■	▼	
Bordsteinhöhe 23 beziehungsweise 25 Zentimeter im Bereich der ersten beiden Türen		○	▼	
Bordsteinhöhe 23 beziehungsweise 25 Zentimeter über die komplette Haltestellenlänge		■	▼	
Kantenfreies Anfahren	Einsatz eines Sonderbordsteins zum spurgeführten Anfahren und Spaltreduzierung			
Annähernd gerader Bordsteinverlauf				
Spaltreduzierung im Bereich der ersten beiden Türen	Sonderbordstein A 18 mit 18 Zentimeter über Fahrbahnoberkante			
Spaltreduzierung komplette Haltestellenlänge	Sonderbordstein A 18 mit 18 Zentimeter über Fahrbahnoberkante			

		Tram		
		Zieldefinition	Bestandsaufnahme	In Bearbeitung
<b>Fahrzeuge</b>	<b>Anforderung</b>			
Barrierefreie Gestaltung der Fahrzeuge	Anforderungen gemäß Auflistung in der Bestandsaufnahme zur Barrierefreiheit im ÖPNV der LHM von 2018	○	▶	
<b>Schienerersatzverkehr / Ersatzverkehr geplant</b>	<b>Anforderung</b>			
Frühzeitiger Informationsfluss	Über das Stattfinden eines Ersatzverkehrs beziehungsweise das Einrichten einer Ersatzhaltestelle. Der Standort der Ersatzhaltestelle soll für den Fahrgast schnell ersichtlich sein. Der Ein- und Ausstieg soll generell möglich sein.			
Befestigte Fläche				
Nähe zur Haltestelle				
Stufenlose Erreichbarkeit der Ersatzhaltestelle vom Gehweg aus				
Kein Ausstieg auf den Fahrradweg				
Gut anfahrbar				
<b>Schienerersatzverkehr / Ersatzverkehr (ungeplant)</b>	<b>Anforderung</b>			
Sofortiger Informationsfluss	Über das Stattfinden eines Ersatzverkehrs beziehungsweise das Einrichten einer Ersatzhaltestelle. Der Standort der Ersatzhaltestelle soll für den Fahrgast schnell ersichtlich sein. Der Ein- und Ausstieg soll generell möglich sein			
Nähe zur Haltestelle				
Einsatz von Taxen	Bei Schienerersatzverkehr mit Taxen, Benutzung beziehungsweise Mitnahme von Rollstuhlnutzern ist vorbehaltlich der Verfügbarkeit entsprechender Fahrzeuge zu ermöglichen			
Befestigte Fläche				
Kein Ausstieg auf den Fahrradweg				
Stufenlose Erreichbarkeit der Ersatzhaltestelle vom Gehweg aus				
Gut anfahrbar				

		Bus		
		Zieldefinition	Bestandsaufnahme	In Bearbeitung
<b>Fahrgastinformation</b>	<b>Anforderung</b>			
Fahrgastinformation	Ausreichend groß, kontrastreich, lesbar, verständlich und auf Augenhöhe für Menschen in sitzender Haltung. Die Fahrgastinformation muss frei zugänglich sein (zum Beispiel nicht hinter Sitzgelegenheiten). Die Auffälligkeit und Wahrnehmbarkeit des Informationsangebotes müssen aus größerer Entfernung gegeben sein.	○	▶	X
Übermittlung von Informationen zu verkehrenden Zügen (Linie, Richtung)	Übermittlung von Informationen zu verkehrenden Zügen (Linie und Richtung) im 2-Sinne Prinzip: Beispielsweise visuell über Zugzielanzeiger und akustisch über das Fahrzeug (Bestand München). Informationen bezüglich Betriebsabweichungen sind visuell über Zugzielanzeiger und akustisch über Disponenten (elektroakustische Lautsprecheranlage) in verständlicher Form übermitteln			
Notfall- und Informationssäulen	barrierefreie Ausführung nach DIN 18040-3			
Dynamische Fahrgastinformation mit Text-to-Speech	An Haltestellen mit mehreren Linien oder hohen Fahrgastaufkommen mit Text-to-Speech Einrichtung. Aufstellung in der Regel (wenn möglich) in der Nähe der ersten Türe. Darstellung der Textinformation gemäß DIN 18040-3 (Punkt 5.6.4)	■	▶	X
Visuelle Informationen	Erfüllung der Anforderungen gemäß DIN 32975, zum Beispiel zur Richtungsorientierung			
Akustische Informationen	Akustische Informationen müssen die Anforderungen der DIN 10840-3 erfüllen			
<b>Leitsysteme</b>	<b>Anforderung</b>			
Taktile Bodenindikatoren in der Bahnsteigeigen / Haltestellenbereich	Immer in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe Bodenindikatoren in München und dem Städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen	○	▶	X
Taktiler Leitsystem in den Sperrgeschossen				
Eindeutiger Kontrast zwischen Boden- und Wandbelag	Ein eindeutiger Kontrast zwischen Bodenbelag und Wandbelag gemäß DIN 18040-1 ist zu achten.			
Kontrastierende Markierungen und Einbau von Aufmerksamkeitsfelder	Bei Treppen, Rampen, Handläufen, Bahnsteigkanten, et cetera Abstimmungen sind gegebenenfalls im Einzelfall notwendig			
Taktile Handlaufbeschriftung	Gemäß DIN 18040-1 und E DIN 32986, um Fehler zu vermeiden, sind diese mit dem Bayrischen Blinden- und Sehbehindertenbund abzustimmen.			
Inselhaltestellen und Haltestellen mit mehreren Haltepunkten bahnsteigbegleitender Leitstreifen	Taktile Leitstreifen mit mindestens 30 Zentimeter Abstand entlang der Bordsteinkante			
Auffindestreifen an jeder Halteposition	Bei Haltestellen mit festdefinierten Haltepunkten unterschiedlicher Linien ist an jeder Halteposition ein taktile Auffindestreifen beziehungsweise Einstiegsfeld vorzusehen. Bei Doppelhaltestellen mit "first in - first out" ohne unabhängiges Ein- und Ausfahren ist ausschließlich eine Auffindestreifen an der vordersten Position vorzusehen	○	▶	X









		Bus		
		Zieldefinition	Bestandsaufnahme	In Bearbeitung
<b>Haltestellenausstattung</b>	<b>Anforderung</b>			
Sitzgelegenheiten	Die Anzahl der Sitzgelegenheiten ist im Einzelfall zu prüfen.			
Sitzgelegenheiten	Mit Arm- und Rückenlehnen. Die Anzahl ist im Einzelfall zu prüfen.			
Unterlaufschutz	bei freistehenden Ausstattungselementen (zum Beispiel Vitrinen)			
Fahrgastunterstand / Wetterschutz	Wo baulich möglich, Fahrgastunterstand / Wetterschutz. Ausreichend Platz im Unterstand vor Witterung für Menschen im Rollstuhl inklusive Begleitperson. Einschränkung der Durchgangsbreite durch Wartehalle auf 1,35 m gegebenenfalls möglich. Gegebenenfalls sind verschiedene Modelle zu prüfen.	■	▶	X
Sitzgelegenheiten	Wo baulich und platztechnisch möglich mit Arm- und Rückenlehne	■	▶	X
Durchlaufschutz und Glaserkennung	Im Bereich von transparenten Glasfassaden und Türen gemäß DIN 32975	○	▶	X
<b>Bewegungsraum</b>	<b>Anforderung</b>			
1,35 m Durchgangsbreite	Einhaltung der Durchgangsbreite von 1,35 m auf der kompletten Haltestellenlänge	○	▶	X
1,50 m Durchgangsbreite	Einhaltung 1,50 m Durchgangsbreite gemäß DIN 18040-3 (Punkt 5.6.2) auf der gesamten Haltestellenlänge			
1,50 m Durchgangsbreite	Einhaltung 1,50 m Durchgangsbreite gemäß DIN 18040-3 (Punkt 5.6.2) auf der gesamten Haltestellenlänge, 23 m (Punktuelle Unterbrechungen möglich)	■	▶	X
Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m	Einhaltung der Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor der aktivierten Einstiegshilfe (Hublift / Klapprampe)	○	▶	X
Radwegführung	Radwegführungen im Haltestellenbereich sind grundsätzlich zu prüfen. Radwegführung durch den Wartebereich beziehungsweise das Ein- und Aussteigen direkt auf den Radweg sind, wenn möglich, zu vermeiden.	■	▶	X
<b>Oberflächen</b>	<b>Anforderung</b>			
Korridore	Eben, erschütterungsarme und rutschhemmende Bodenbeläge im Haltestellenbereich	○	▶	X
Flächiger Einsatz	Eben, erschütterungsarme und rutschhemmende Bodenbeläge im Haltestellenbereich	■	▶	X

		Bus		
		Zieldefinition	Bestandsaufnahme	In Bearbeitung
<b>Neigung</b>	<b>Anforderung</b>			
<b>Querneigung</b>	Maximale Querneigung von 2% (ohne Längsgefälle 2,5 %), gemäß DIN 18040-3 (Punkt 4.3)	○	▶	X
<b>Längsneigung</b>	Maximale Längsneigung von 6% im gesamten Haltestellenbereich gemäß DIN 18040-3 (Punkt 4.3) unter Beachtung der benötigten Ruhepodeste	○	▶	X
<b>Querneigung weg vom Gleis</b>	gemäß § 31 Absatz 6 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen und E DIN 5647 Punkt 6.2.3.5			
<b>Zuwegung</b>	<b>Anforderung</b>			
<b>Überbrückung von Höhenunterschieden</b>	Überbrückung von Höhenunterschieden in öffentlichen Bereichen (mindestens ein Bahnhofskopf) muss auch stufenlos möglich sein (Aufzugsanlagen / Rampen). Berücksichtigung der DIN 18040-1 und 18040-3	○	▶	X
<b>Barrierefreie Zuwegung zu Inselhaltestellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 Zentimeter Bordsteinabsenkung über die komplette Breite</li> <li>• Taktile Bodenindikatoren</li> <li>• gegebenenfalls entsprechend ausgestattete LSA gemäß DIN 32981</li> </ul>			
<b>Aufzugsanlagen</b>	Anforderungen gemäß DIN 18040-1			
<b>Nutzbarkeit von Zuwegungen</b>	Die Nutzbarkeit von Zuwegungen ist auch bei schlechten Witterungsbedingungen zu gewährleisten.	○	▲	
<b>Spaltüberbrückung</b>	<b>Anforderung</b>			
<b>Selbständiges Ein- und Aussteigen mit technischer beziehungsweise baulicher Unterstützung (zum Beispiel Hublift, Klapprampe, Rolli Rampe)</b>	Vertikaler Spalt von max. 5 Zentimeter gemäß DIN 18040-3 Punkt 5.6.3. unter Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang	○	▶	X
	Horizontaler Spalt von max. 5 Zentimeter gemäß DIN 18040-3 Punkt 5.6.3. unter Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang	○	▶	X
<b>Selbständiges Ein- und Aussteigen ohne technische beziehungsweise bauliche Unterstützung</b>	Vertikaler Spalt von max. 5 Zentimeter gemäß DIN 18040-3 Punkt 5.6.3. ohne Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang	■	▶	X
	Horizontaler Spalt von max. 5 Zentimeter gemäß DIN 18040-3 Punkt 5.6.3. ohne Hinzunahme fahrzeugseitiger oder manueller Einstiegshilfen an mindestens einem Zugang	■	▶	X
<b>Bordsteinhöhe 23 beziehungsweise 25 Zentimeter im Bereich der ersten beiden Türen</b>				
<b>Bordsteinhöhe 23 beziehungsweise 25 Zentimeter über die komplette Haltestellenlänge</b>				
<b>Kantenfreies Anfahren</b>	Einsatz eines Sonderbordsteins zum spurgeführten Anfahren und Spaltreduzierung	○	▶	X
<b>Annähernd gerader Bordsteinverlauf</b>		○	▶	X
<b>Spaltreduzierung im Bereich der ersten beiden Türen</b>	Sonderbordstein A 18 mit 18 Zentimeter über Fahrbahnoberkante	○	▶	X
<b>Spaltreduzierung komplette Haltestellenlänge</b>	Sonderbordstein A 18 mit 18 Zentimeter über Fahrbahnoberkante	■	▶	X



		Bus		
		Zieldefinition	Bestandsaufnahme	In Bearbeitung
<b>Fahrzeuge</b>	<b>Anforderung</b>			
Barrierefreie Gestaltung der Fahrzeuge	Anforderungen gemäß Auflistung in der Bestandsaufnahme zur Barrierefreiheit im ÖPNV der LHM von 2018	○	▶	
<b>Schienerersatzverkehr / Ersatzverkehr geplant</b>	<b>Anforderung</b>			
Frühzeitiger Informationsfluss	Über das Stattfinden eines Ersatzverkehrs beziehungsweise das Einrichten einer Ersatzhaltestelle. Der Standort der Ersatzhaltestelle soll für den Fahrgast schnell ersichtlich sein. Der Ein- und Ausstieg soll generell möglich sein.	○		
Befestigte Fläche		○		
Nähe zur Haltestelle		○		
Stufenlose Erreichbarkeit der Ersatzhaltestelle vom Gehweg aus		○		
Kein Ausstieg auf den Fahrradweg		■	▶	
Gut anfahrbar		■	▲	
<b>Schienerersatzverkehr / Ersatzverkehr (ungeplant)</b>	<b>Anforderung</b>			
Sofortiger Informationsfluss	Über das Stattfinden eines Ersatzverkehrs beziehungsweise das Einrichten einer Ersatzhaltestelle. Der Standort der Ersatzhaltestelle soll für den Fahrgast schnell ersichtlich sein. Der Ein- und Ausstieg soll generell möglich sein	○	▶	
Nähe zur Haltestelle		○		
Einsatz von Taxen	Bei Schienerersatzverkehr mit Taxen, Benutzung beziehungsweise Mitnahme von Rollstuhlnutzern ist vorbehaltlich der Verfügbarkeit entsprechender Fahrzeuge zu ermöglichen	○		
Befestigte Fläche		■		
Kein Ausstieg auf den Fahrradweg		■	▶	
Stufenlose Erreichbarkeit der Ersatzhaltestelle vom Gehweg aus		■		
Gut anfahrbar		■	▲	

## LEGENDE

	Mindestanforderung
	Regelanforderung
	erfüllt
	erfüllt (nach damals geltenden Anforderungen)
	teilw. erfüllt
	nicht erfüllt
	keine Angaben
	Verkehrsmittel hiervon nicht betroffen

## Allgemeine Informationen

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Koordinaten	Umsteige- bedeutung	Anzahl Ein- /Aussteiger	Haltestellen- kategorie
1	Aidenbachstraße (AB)	Moosach	1	U3	48° 5' 52" N, 11° 31' 32" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
2	Aidenbachstraße (AB)	Fürstenried West	2	U3	48° 5' 52" N, 11° 31' 32" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
3	Alte Heide (AH)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	48° 10' 43" N, 11° 36' 9" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
4	Alte Heide (AH)	Klinikum Großhadern	2	U6	48° 10' 43" N, 11° 36' 9" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
5	Am Hart (HA)	Feldmoching	1	U2	48° 11' 45" N, 11° 34' 19" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
6	Am Hart (HA)	Messestadt Ost	2	U2	48° 11' 45" N, 11° 34' 19" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
7	Arabellapark (AR)	Westendstraße	1	U4	48° 9' 13" N, 11° 37' 18" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
8	Arabellapark (AR)	Arabellapark	2	U4	48° 9' 13" N, 11° 37' 18" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
9	Basler Straße (BA)	Moosach	1	U3	48° 5' 28" N, 11° 29' 28" O	nein	≤ 5.000	Kategorie 4
10	Basler Straße (BA)	Fürstenried West	2	U3	48° 5' 28" N, 11° 29' 28" O	nein	≤ 5.000	Kategorie 4
11	Bonner Platz (BP)	Moosach	1	U3	48° 10' 0" N, 11° 34' 43" O	nein	5.000 - 10.000	Kategorie 3
12	Bonner Platz (BP)	Fürstenried West	2	U3	48° 10' 0" N, 11° 34' 43" O	nein	≤ 5.000	Kategorie 4
13	Böhmerwaldplatz (BO)	Westendstraße	1	U4	48° 8' 53" N, 11° 37' 0" O	ja, gering	≤ 5.000	Kategorie 4
14	Böhmerwaldplatz (BO)	Arabellapark	2	U4	48° 8' 53" N, 11° 37' 0" O	ja, gering	≤ 5.000	Kategorie 4
15	Brudermühlstraße (BL)	Moosach	1	U3	48° 6' 43" N, 11° 32' 56" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
16	Brudermühlstraße (BL)	Fürstenried West	2	U3	48° 6' 43" N, 11° 32' 56" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
17	Candidplatz (CP)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	48° 6' 43" N, 11° 34' 16" O	ja, hoch	≤ 5.000	Kategorie 3
18	Candidplatz (CP)	Mangfallplatz	2	U1	48° 6' 43" N, 11° 34' 16" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
19	Dietlindenstraße (DL)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	48° 10' 2" N, 11° 35' 28" O	ja, gering	≤ 5.000	Kategorie 4
20	Dietlindenstraße (DL)	Klinikum Großhadern	2	U6	48° 10' 2" N, 11° 35' 28" O	ja, gering	≤ 5.000	Kategorie 4
21	Düferstraße (DF)	Feldmoching	1	U2	48° 12' 44" N, 11° 33' 48" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
22	Düferstraße (DF)	Messestadt Ost	2	U2	48° 12' 44" N, 11° 33' 48" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
23	Feldmoching (FM)	Feldmoching	1	U2	48° 12' 49" N, 11° 32' 29" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
24	Feldmoching (FM)	Messestadt Ost	2	U2	48° 12' 49" N, 11° 32' 29" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
25	Forstenrieder Allee (FO)	Moosach	1	U3	48° 5' 42" N, 11° 29' 58" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
26	Forstenrieder Allee (FO)	Fürstenried West	2	U3	48° 5' 42" N, 11° 29' 58" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
27	Frankfurter Ring (FF)	Feldmoching	1	U2	48° 11' 12" N, 11° 34' 22" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
28	Frankfurter Ring (FF)	Messestadt Ost	2	U2	48° 11' 12" N, 11° 34' 22" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
29	Frauenhoferstraße (FH)	Olympia-Einkaufszentrum/ Feldmoching	1	U1/U2	48° 7' 45" N, 11° 34' 27" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
30	Frauenhoferstraße (FH)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	48° 7' 45" N, 11° 34' 27" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
31	Freimann (FR)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	48° 11' 31" N, 11° 36' 52" O	nein	5.000 - 10.000	Kategorie 3
32	Freimann (FR)	Klinikum Großhadern	2	U6	48° 11' 31" N, 11° 36' 52" O	nein	≤ 5.000	Kategorie 4
33	Friedenheimer Straße (FI)	Laimer Platz	1	U5	48° 8' 6" N, 11° 30' 40" O	nein	≤ 5.000	Kategorie 4
34	Friedenheimer Straße (FI)	Neuperlach Süd	2	U5	48° 8' 6" N, 11° 30' 40" O	nein	5.000 - 10.000	Kategorie 3
35	Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	48° 12' 43" N, 11° 37' 0" O	nein	≤ 5.000	Kategorie 4
36	Fröttmaning (FT)	Klinikum Großhadern	2	U6	48° 12' 43" N, 11° 37' 0" O	nein	5.000 - 10.000	Kategorie 3
37	Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	3	U6	48° 12' 43" N, 11° 37' 0" O	nein	≤ 5.000	Kategorie 4
38	Fröttmaning (FT)	Klinikum Großhadern	4	U6	48° 12' 43" N, 11° 37' 0" O	nein	≤ 5.000	Kategorie 4
39	Fürstenried West (FW)	Moosach	1	U3	48° 5' 18" N, 11° 28' 51" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
40	Fürstenried West (FW)	Fürstenried West	2	U3	48° 5' 18" N, 11° 28' 51" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2

## Allgemeine Informationen

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Koordinaten	Umsteige- bedeutung	Anzahl Ein- /Aussteiger	Haltestellen- kategorie
41	Garching (GR)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	48° 14' 57" N, 11° 39' 9" O	ja, hoch	≤ 5.000	Kategorie 3
42	Garching (GR)	Klinikum Großhadern	2	U6	48° 14' 57" N, 11° 39' 9" O	ja, hoch	≤ 5.000	Kategorie 3
43	Garching-Forschungszentrum (GF)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	48° 15' 53" N, 11° 40' 17" O	ja, hoch	≤ 5.000	Kategorie 3
44	Garching-Forschungszentrum (GF)	Klinikum Großhadern	2	U6	48° 15' 53" N, 11° 40' 17" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
45	Garching-Hochbrück (GK)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	48° 14' 50" N, 11° 37' 52" O	ja, hoch	≤ 5.000	Kategorie 3
46	Garching-Hochbrück (GK)	Klinikum Großhadern	2	U6	48° 14' 50" N, 11° 37' 52" O	ja, hoch	≤ 5.000	Kategorie 3
47	Georg-Brauchle-Ring (GB)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	48° 10' 38" N, 11° 31' 45" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
48	Georg-Brauchle-Ring (GB)	Mangfallplatz	2	U1	48° 10' 38" N, 11° 31' 45" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
49	Gern (GE)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	48° 9' 46" N, 11° 31' 45" O	nein	≤ 5.000	Kategorie 4
50	Gern (GE)	Mangfallplatz	2	U1	48° 9' 46" N, 11° 31' 45" O	nein	≤ 5.000	Kategorie 4
51	Giesing (GG)	Feldmoching	1	U2	48° 6' 37" N, 11° 35' 47" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
52	Giesing (GG)	Messestadt Ost	2	U2	48° 6' 37" N, 11° 35' 47" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
53	Giselastraße (GI)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	48° 9' 23" N, 11° 35' 3" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
54	Giselastraße (GI)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	48° 9' 23" N, 11° 35' 3" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
55	Goetheplatz (GO)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	48° 7' 45" N, 11° 33' 28" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
56	Goetheplatz (GO)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	48° 7' 45" N, 11° 33' 28" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
57	Großhadern (GH)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	48° 6' 54" N, 11° 28' 38" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
58	Großhadern (GH)	Klinikum Großhadern	2	U6	48° 6' 54" N, 11° 28' 38" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
59	Haderner Stern (HD)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	48° 7' 7" N, 11° 29' 19" O	nein	5.000 - 10.000	Kategorie 3
60	Haderner Stern (HD)	Klinikum Großhadern	2	U6	48° 7' 7" N, 11° 29' 19" O	nein	5.000 - 10.000	Kategorie 3
61	Harras (HS)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	48° 7' 0" N, 11° 32' 12" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
62	Harras (HS)	Klinikum Großhadern	2	U6	48° 7' 0" N, 11° 32' 12" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
63	Harthof (HL)	Feldmoching	1	U2	48° 12' 15" N, 11° 34' 10" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
64	Harthof (HL)	Messestadt Ost	2	U2	48° 12' 15" N, 11° 34' 10" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
65	Hasenberg (HL)	Feldmoching	1	U2	48° 12' 48" N, 11° 33' 18" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
66	Hasenberg (HL)	Messestadt Ost	2	U2	48° 12' 48" N, 11° 33' 18" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
67	Hauptbahnhof (HU)	Feldmoching	1	U2	48° 8' 26" N, 11° 33' 28" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
68	Hauptbahnhof (HU)	Messestadt Ost	2	U2	48° 8' 26" N, 11° 33' 28" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
69	Hauptbahnhof (HU)	Olympia-Einkaufszentrum	3	U1	48° 8' 26" N, 11° 33' 28" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
70	Hauptbahnhof (HU)	Mangfallplatz	4	U1	48° 8' 26" N, 11° 33' 28" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
71	Hauptbahnhof (HO)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	48° 8' 26" N, 11° 33' 28" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
72	Hauptbahnhof (HO)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	48° 8' 26" N, 11° 33' 28" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
73	Heimeranplatz (HP)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	48° 8' 0" N, 11° 32' 1" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
74	Heimeranplatz (HP)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	48° 8' 0" N, 11° 32' 1" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
75	Hohenzollernplatz (HZ)	Feldmoching	1	U2	48° 9' 43" N, 11° 34' 7" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
76	Hohenzollernplatz (HZ)	Messestadt Ost	2	U2	48° 9' 43" N, 11° 34' 7" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
77	Holzapfelkreuth (HK)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	48° 6' 59" N, 11° 30' 8" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
78	Holzapfelkreuth (HK)	Klinikum Großhadern	2	U6	48° 6' 59" N, 11° 30' 8" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
79	Implerstraße (IP)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	48° 7' 12" N, 11° 32' 54" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
80	Implerstraße (IP)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	48° 7' 12" N, 11° 32' 54" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1

## Allgemeine Informationen

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Koordinaten	Umsteige- bedeutung	Anzahl Ein- /Aussteiger	Haltestellen- kategorie
81	Implerstraße (IP)	Moosach	3	U3/U6	48° 7' 12" N, 11° 32' 54" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
82	Innsbrucker Ring (IR)	Feldmoching	1	U2	48° 7' 13" N, 11° 37' 10" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
83	Innsbrucker Ring (IR)	Messestadt Ost	2	U2	48° 7' 13" N, 11° 37' 10" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
84	Innsbrucker Ring (IR)	Laimer Platz	3	U5	48° 7' 13" N, 11° 37' 10" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
85	Innsbrucker Ring (IR)	Neuperlach Süd	4	U5	48° 7' 13" N, 11° 37' 10" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
86	Josephsburg (JB)	Feldmoching	1	U2	48° 7' 36" N, 11° 38' 3" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
87	Josephsburg (JB)	Messestadt Ost	2	U2	48° 7' 36" N, 11° 38' 3" O	ja, gering	≤ 5.000	Kategorie 4
88	Josephsplatz (JO)	Feldmoching	1	U2	48° 9' 21" N, 11° 34' 2" O	ja, gering	10.000 - 20.000	Kategorie 2
89	Josephsplatz (JO)	Messestadt Ost	2	U2	48° 9' 21" N, 11° 34' 2" O	ja, gering	10.000 - 20.000	Kategorie 2
90	Karl-Preis-Platz (KP)	Feldmoching	1	U2	48° 7' 5" N, 11° 36' 31" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
91	Karl-Preis-Platz (KP)	Messestadt Ost	2	U2	48° 7' 5" N, 11° 36' 31" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
92	Karlsplatz / Stachus (KA)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	48° 8' 21" N, 11° 33' 57" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
93	Karlsplatz / Stachus (KA)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	48° 8' 21" N, 11° 33' 57" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
94	Kieferngarten (KG)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	48° 12' 13" N, 11° 36' 48" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
95	Kieferngarten (KG)	Klinikum Großhadern	2	U6	48° 12' 13" N, 11° 36' 48" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
96	Kieferngarten (KG)	Kieferngarten	3	U6	48° 12' 13" N, 11° 36' 48" O	ja, hoch	≤ 5.000	Kategorie 3
97	Kieferngarten (KG)	Klinikum Großhadern	4	U6	48° 12' 13" N, 11° 36' 48" O	ja, hoch	≤ 5.000	Kategorie 3
98	Klinikum Großhadern (KL)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	48° 6' 32" N, 11° 28' 25" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
99	Klinikum Großhadern (KL)	Klinikum Großhadern	2	U6	48° 6' 32" N, 11° 28' 25" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
100	Kolumbusplatz (KO)	Feldmoching	1	U2	48° 7' 9" N, 11° 34' 37" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
101	Kolumbusplatz (KO)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	48° 7' 9" N, 11° 34' 37" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
102	Kolumbusplatz (KO)	Olympia-Einkaufszentrum	3	U1	48° 7' 9" N, 11° 34' 37" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
103	Königsplatz (KN)	Feldmoching	1	U2	48° 8' 42" N, 11° 33' 48" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
104	Königsplatz (KN)	Messestadt Ost	2	U2	48° 8' 42" N, 11° 33' 48" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
105	Kreillerstraße (KR)	Feldmoching	1	U2	48° 7' 33" N, 11° 38' 49" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
106	Kreillerstraße (KR)	Messestadt Ost	2	U2	48° 7' 33" N, 11° 38' 49" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
107	Laimer Platz (LP)	Laimer Platz	1	U5	48° 8' 7" N, 11° 30' 14" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
108	Laimer Platz (LP)	Neuperlach Süd	2	U5	48° 8' 7" N, 11° 30' 14" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
109	Lehel (LH)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	48° 8' 22" N, 11° 35' 17" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
110	Lehel (LH)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	48° 8' 22" N, 11° 35' 17" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
111	Machtlfinger Straße (MR)	Moosach	1	U3	48° 5' 50" N, 11° 30' 53" O	ja, gering	≤ 5.000	Kategorie 4
112	Machtlfinger Straße (MR)	Fürstenried West	2	U3	48° 5' 50" N, 11° 30' 53" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
113	Mailingnerstraße (MA)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	48° 9' 0" N, 11° 32' 45" O	ja, gering	10.000 - 20.000	Kategorie 2
114	Mailingnerstraße (MA)	Feldmoching	2	U1	48° 9' 0" N, 11° 32' 45" O	ja, gering	10.000 - 20.000	Kategorie 2
115	Mangfallplatz (ML)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	48° 5' 49" N, 11° 34' 44" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
116	Mangfallplatz (ML)	Feldmoching	2	U1	48° 5' 49" N, 11° 34' 44" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
117	Marienplatz (MP)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	48° 8' 14" N, 11° 34' 31" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
118	Marienplatz (MP)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	48° 8' 14" N, 11° 34' 31" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
119	Max-Weber-Platz (MW)	Laimer Platz	1	U5	48° 8' 8" N, 11° 35' 55" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
120	Max-Weber-Platz (MW)	Neuperlach Süd	2	U4/U5	48° 8' 8" N, 11° 35' 55" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1

## Allgemeine Informationen

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Koordinaten	Umsteige- bedeutung	Anzahl Ein- /Aussteiger	Haltestellen- kategorie
121	Max-Weber-Platz (MW)	Westendstraße	3	U4	48° 8' 8" N, 11° 35' 55" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
122	Messestadt Ost (MS)	Feldmoching	1	U2	48° 8' 0" N, 11° 42' 13" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
123	Messestadt Ost (MS)	Messestadt Ost	2	U2	48° 8' 0" N, 11° 42' 13" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
124	Messestadt West (ME)	Feldmoching	1	U2	48° 8' 0" N, 11° 41' 28" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
125	Messestadt West (ME)	Messestadt Ost	2	U2	48° 8' 0" N, 11° 41' 28" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
126	Michaelibad (MC)	Laimer Platz	1	U5	48° 7' 6" N, 11° 37' 55" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
127	Michaelibad (MC)	Neuperlach Süd	2	U5	48° 7' 6" N, 11° 37' 55" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
128	Milbertshofen (MI)	Feldmoching	1	U2	48° 10' 49" N, 11° 34' 23" O	nein	10.000 - 20.000	Kategorie 2
129	Milbertshofen (MI)	Messestadt Ost	2	U2	48° 10' 49" N, 11° 34' 23" O	nein	5.000 - 10.000	Kategorie 3
130	Moosach (MO)	Moosach	1	U3	48° 10' 49" N, 11° 30' 26" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
131	Moosach (MO)	Fürstenried West	2	U3	48° 10' 49" N, 11° 30' 26" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
132	Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Moosach	1	U3	48° 10' 55" N, 11° 31' 7" O	ja, gering	≤ 5.000	Kategorie 4
133	Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Fürstenried West	2	U3	48° 10' 55" N, 11° 31' 7" O	ja, gering	≤ 5.000	Kategorie 4
134	Moosfeld (MF)	Feldmoching	1	U2	48° 7' 50" N, 11° 40' 15" O	nein	≤ 5.000	Kategorie 4
135	Moosfeld (MF)	Messestadt Ost	2	U2	48° 7' 50" N, 11° 40' 15" O	nein	≤ 5.000	Kategorie 4
136	Münchner Freiheit (MU)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	48° 9' 41" N, 11° 35' 11" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
137	Münchner Freiheit (MU)	Klinikum Großhadern	2	U6	48° 9' 41" N, 11° 35' 11" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
138	Münchner Freiheit (MU)	Moosach	3	U3	48° 9' 41" N, 11° 35' 11" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
139	Münchner Freiheit (MU)	Fürstenried West	4	U3	48° 9' 41" N, 11° 35' 11" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
140	Neuperlach Süd (NS)	Laimer Platz	1	U5	48° 5' 20" N, 11° 38' 43" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
141	Neuperlach Süd (NS)	Neuperlach Süd	2	U5	48° 5' 20" N, 11° 38' 43" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
142	Neuperlach Zentrum (NZ)	Laimer Platz	1	U5	48° 6' 3" N, 11° 38' 46" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
143	Neuperlach Zentrum (NZ)	Neuperlach Süd	2	U5	48° 6' 3" N, 11° 38' 46" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
144	Nordfriedhof (NF)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	48° 10' 23" N, 11° 35' 48" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
145	Nordfriedhof (NF)	Klinikum Großhadern	2	U6	48° 10' 23" N, 11° 35' 48" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
146	Obersendling (OS)	Moosach	1	U3	48° 5' 53" N, 11° 32' 10" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
147	Obersendling (OS)	Fürstenried West	2	U3	48° 5' 53" N, 11° 32' 10" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
148	Oberwiesenfeld (ON)	Moosach	1	U3	48° 11' 10" N, 11° 32' 52" O	ja, gering	≤ 5.000	Kategorie 4
149	Oberwiesenfeld (ON)	Fürstenried West	2	U3	48° 11' 10" N, 11° 32' 52" O	ja, gering	≤ 5.000	Kategorie 4
150	Odeonsplatz (OD)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	48° 8' 33" N, 11° 34' 39" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
151	Odeonsplatz (OD)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	48° 8' 33" N, 11° 34' 39" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
152	Odeonsplatz (OU)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	48° 8' 33" N, 11° 34' 39" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
153	Odeonsplatz (OU)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	48° 8' 33" N, 11° 34' 39" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
154	Olympia-Einkaufszentrum (OE)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	48° 10' 55" N, 11° 31' 47" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
155	Olympia-Einkaufszentrum (OE)	Feldmoching	2	U1	48° 10' 55" N, 11° 31' 47" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
156	Olympia-Einkaufszentrum (OK)	Moosach	1	U3	48° 10' 55" N, 11° 31' 47" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
157	Olympia-Einkaufszentrum (OK)	Fürstenried West	2	U3	48° 10' 55" N, 11° 31' 47" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
158	Olympia-Zentrum (OZ)	Moosach	1	U3	48° 10' 46" N, 11° 33' 21" O	ja, gering	10.000 - 20.000	Kategorie 2
159	Olympia-Zentrum (OZ)	Fürstenried West	2	U3	48° 10' 46" N, 11° 33' 21" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
160	Olympia-Zentrum (OZ)	Neuperlach Zentrum	4	U3	48° 10' 46" N, 11° 33' 21" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3

## Allgemeine Informationen

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Koordinaten	Umsteige- bedeutung	Anzahl Ein- /Aussteiger	Haltestellen- kategorie
161	Ostbahnhof (OB)	Laimer Platz	1	U5	48° 7' 37" N, 11° 36' 17" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
162	Ostbahnhof (OB)	Neuperlach Süd	2	U5	48° 7' 37" N, 11° 36' 17" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
163	Partnachplatz (PA)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	48° 7' 1" N, 11° 31' 35" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
164	Partnachplatz (PA)	Klinikum Großhadern	2	U6	48° 7' 1" N, 11° 31' 35" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
165	Petuelring (PR)	Moosach	1	U3	48° 10' 33" N, 11° 33' 57" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
166	Petuelring (PR)	Fürstenried West	2	U3	48° 10' 33" N, 11° 33' 57" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
167	Poccistraße (PC)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	48° 7' 32" N, 11° 33' 1" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
168	Poccistraße (PC)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	48° 7' 32" N, 11° 33' 1" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
169	Prinzregentenplatz (PZ)	Westendstraße	1	U4	48° 8' 22" N, 11° 36' 26" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
170	Prinzregentenplatz (PZ)	Arabellapark	2	U4	48° 8' 22" N, 11° 36' 26" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
171	Quiddestraße (QI)	Laimer Platz	1	U5	48° 6' 30" N, 11° 38' 49" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
172	Quiddestraße (QI)	Neuperlach Süd	2	U5	48° 6' 30" N, 11° 38' 49" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
173	Richard-Strauss-Straße (RS)	Westendstraße	1	U4	48° 8' 53" N, 11° 37' 0" O	ja, hoch	≤ 5.000	Kategorie 3
174	Richard-Strauss-Straße (RS)	Arabellapark	2	U4	48° 8' 53" N, 11° 37' 0" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
175	Rotkreuzplatz (RO)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	48° 9' 14" N, 11° 31' 59" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
176	Rotkreuzplatz (RO)	Feldmoching	2	U1	48° 9' 14" N, 11° 31' 59" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
177	Scheidplatz (SP)	Moosach	1	U3	48° 10' 18" N, 11° 34' 24" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
178	Scheidplatz (SP)	Fürstenried West	2	U3	48° 10' 18" N, 11° 34' 24" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
179	Scheidplatz (SP)	Feldmoching	3	U2	48° 10' 18" N, 11° 34' 24" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
180	Scheidplatz (SP)	Messestadt Ost	4	U2	48° 10' 18" N, 11° 34' 24" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
181	Schwanthalerhöhe (SH)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	48° 8' 2" N, 11° 32' 28" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
182	Schwanthalerhöhe (SH)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	48° 8' 2" N, 11° 32' 28" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
183	Sendlinger Tor (SE)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	48° 8' 0" N, 11° 33' 59" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
184	Sendlinger Tor (SE)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	48° 8' 0" N, 11° 33' 59" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
185	Sendlinger Tor (SU)	Olympia-Einkaufszentrum/ Feldmoching	1	U1/U2	48° 8' 0" N, 11° 33' 59" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
186	Sendlinger Tor (SU)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	48° 8' 0" N, 11° 33' 59" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
187	Silberhornstraße (SI)	Feldmoching	1	U2	48° 6' 53" N, 11° 34' 50" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
188	Silberhornstraße (SI)	Messestadt Ost	2	U2	48° 6' 53" N, 11° 34' 50" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
189	St.-Quirin-Platz (SQ)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	48° 6' 17" N, 11° 34' 52" O	ja, gering	≤ 5.000	Kategorie 4
190	St.-Quirin-Platz (SQ)	Feldmoching	2	U1	48° 6' 17" N, 11° 34' 52" O	ja, gering	≤ 5.000	Kategorie 4
191	Stiglmaierplatz (SM)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	48° 8' 51" N, 11° 33' 25" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
192	Stiglmaierplatz (SM)	Feldmoching	2	U1	48° 8' 51" N, 11° 33' 25" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
193	Studentenstadt (ST)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	48° 11' 1" N, 11° 36' 28" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
194	Studentenstadt (ST)	Klinikum Großhadern	2	U6	48° 11' 1" N, 11° 36' 28" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
195	Thalkirchen (TK)	Moosach	1	U3	48° 6' 9" N, 11° 32' 46" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
196	Thalkirchen (TK)	Fürstenried West	2	U3	48° 6' 9" N, 11° 32' 46" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
197	Theres-Giehse-Allee (TG)	Laimer Platz	1	U5	48° 5' 41" N, 11° 38' 34" O	nein	≤ 5.000	Kategorie 4
198	Theres-Giehse-Allee (TG)	Neuperlach Süd	2	U5	48° 5' 41" N, 11° 38' 34" O	nein	≤ 5.000	Kategorie 4
199	Theresienstraße (TH)	Feldmoching	1	U2	48° 9' 4" N, 11° 33' 51" O	nein	10.000 - 20.000	Kategorie 2
200	Theresienstraße (TH)	Messestadt Ost	2	U2	48° 9' 4" N, 11° 33' 51" O	nein	10.000 - 20.000	Kategorie 2

## Allgemeine Informationen

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Koordinaten	Umsteige- bedeutung	Anzahl Ein- /Aussteiger	Haltestellen- kategorie
201	Theresienwiese (TW)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	48° 8' 9" N, 11° 33' 10" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
202	Theresienwiese (TW)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	48° 8' 9" N, 11° 33' 10" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
203	Trudering (TR)	Feldmoching	1	U2	48° 7' 34" N, 11° 39' 47" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
204	Trudering (TR)	Messestadt Ost	2	U2	48° 7' 34" N, 11° 39' 47" O	ja, hoch	10.000 - 20.000	Kategorie 1
205	Universität (UN)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	48° 9' 1" N, 11° 34' 53" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
206	Universität (UN)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	48° 9' 1" N, 11° 34' 53" O	ja, hoch	> 20.000	Kategorie 1
207	Untersbergstraße (UB)	Feldmoching	1	U2	48° 6' 45" N, 11° 35' 15" O	nein	5.000 - 10.000	Kategorie 3
208	Untersbergstraße (UB)	Messestadt Ost	2	U2	48° 6' 45" N, 11° 35' 15" O	nein	5.000 - 10.000	Kategorie 3
209	Westendstraße (WS)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	48° 8' 5" N, 11° 31' 13" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
210	Westendstraße (WS)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	48° 8' 5" N, 11° 31' 13" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
211	Westfriedhof (WF)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	48° 10' 14" N, 11° 31' 42" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
212	Westfriedhof (WF)	Feldmoching	2	U1	48° 10' 14" N, 11° 31' 42" O	ja, hoch	5.000 - 10.000	Kategorie 2
213	Westpark (WP)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	48° 7' 5" N, 11° 31' 0" O	ja, gering	≤ 5.000	Kategorie 4
214	Westpark (WP)	Klinikum Großhadern	2	U6	48° 7' 5" N, 11° 31' 0" O	ja, gering	≤ 5.000	Kategorie 4
215	Wettersteinplatz (WT)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	48° 6' 29" N, 11° 34' 33" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3
216	Wettersteinplatz (WT)	Feldmoching	2	U1	48° 6' 29" N, 11° 34' 33" O	ja, gering	5.000 - 10.000	Kategorie 3



## Allgemeine Informationen

## Einrichtungen

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Alten- /Pflegeheim und ASZ	Kranken- /Ärztelhaus	Behinderten- einrichtungen	Bildungsein- richtungen für Menschen mit Behinderung	Reha- einrichtungen	Besonderer Wunsch der Verbände
1	Aidenbachstraße (AB)	Moosach	1	U3	nein	ja	ja	nein	nein	
2	Aidenbachstraße (AB)	Fürstenried West	2	U3	nein	ja	ja	nein	nein	
3	Alte Heide (AH)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	nein	nein	nein	nein	ja	
4	Alte Heide (AH)	Klinikum Großhadern	2	U6	nein	nein	nein	nein	ja	
5	Am Hart (HA)	Feldmoching	1	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
6	Am Hart (HA)	Messestadt Ost	2	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
7	Arabellapark (AR)	Westendstraße	1	U4	ja	ja	nein	nein	nein	
8	Arabellapark (AR)	Arabellapark	2	U4	ja	ja	nein	nein	nein	
9	Basler Straße (BA)	Moosach	1	U3	nein	nein	nein	nein	nein	
10	Basler Straße (BA)	Fürstenried West	2	U3	nein	nein	nein	nein	nein	
11	Bonner Platz (BP)	Moosach	1	U3	nein	nein	nein	nein	ja	
12	Bonner Platz (BP)	Fürstenried West	2	U3	nein	nein	nein	nein	ja	
13	Böhmerwaldplatz (BO)	Westendstraße	1	U4	nein	nein	nein	nein	nein	
14	Böhmerwaldplatz (BO)	Arabellapark	2	U4	nein	nein	nein	nein	nein	
15	Brudermühlstraße (BL)	Moosach	1	U3	nein	nein	ja	nein	nein	
16	Brudermühlstraße (BL)	Fürstenried West	2	U3	nein	nein	ja	nein	nein	
17	Candidplatz (CP)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	ja	ja	nein	nein	ja	
18	Candidplatz (CP)	Mangfallplatz	2	U1	ja	ja	nein	nein	ja	
19	Dietlindenstraße (DL)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
20	Dietlindenstraße (DL)	Klinikum Großhadern	2	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
21	Düferstraße (DF)	Feldmoching	1	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
22	Düferstraße (DF)	Messestadt Ost	2	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
23	Feldmoching (FM)	Feldmoching	1	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
24	Feldmoching (FM)	Messestadt Ost	2	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
25	Forstenrieder Allee (FO)	Moosach	1	U3	ja	nein	nein	nein	nein	
26	Forstenrieder Allee (FO)	Fürstenried West	2	U3	ja	nein	nein	nein	nein	
27	Frankfurter Ring (FF)	Feldmoching	1	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
28	Frankfurter Ring (FF)	Messestadt Ost	2	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
29	Frauenhoferstraße (FH)	Olympia-Einkaufszentrum/ Feldmoching	1	U1/U2	ja	nein	nein	nein	nein	
30	Frauenhoferstraße (FH)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	ja	nein	nein	nein	nein	
31	Freimann (FR)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
32	Freimann (FR)	Klinikum Großhadern	2	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
33	Friedenheimer Straße (FI)	Laimer Platz	1	U5	ja	nein	ja	nein	nein	
34	Friedenheimer Straße (FI)	Neuperlach Süd	2	U5	ja	nein	ja	nein	nein	
35	Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
36	Fröttmaning (FT)	Klinikum Großhadern	2	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
37	Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	3	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
38	Fröttmaning (FT)	Klinikum Großhadern	4	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
39	Fürstenried West (FW)	Moosach	1	U3	nein	nein	nein	nein	nein	
40	Fürstenried West (FW)	Fürstenried West	2	U3	nein	nein	nein	nein	nein	

## Allgemeine Informationen

## Einrichtungen

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Alten- /Pfleheim und ASZ	Kranken- /Ärztelhaus	Behinderten- einrichtungen	Bildungsein- richtungen für Menschen mit Behinderung	Reha- einrichtungen	Besonderer Wunsch der Verbände
41	Garching (GR)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
42	Garching (GR)	Klinikum Großhadern	2	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
43	Garching-Forschungszentrum (GF)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
44	Garching-Forschungszentrum (GF)	Klinikum Großhadern	2	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
45	Garching-Hochbrück (GK)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
46	Garching-Hochbrück (GK)	Klinikum Großhadern	2	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
47	Georg-Brauchle-Ring (GB)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	nein	nein	ja	nein	nein	
48	Georg-Brauchle-Ring (GB)	Mangfallplatz	2	U1	nein	nein	ja	nein	nein	
49	Gern (GE)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	ja	ja	nein	nein	nein	
50	Gern (GE)	Mangfallplatz	2	U1	ja	ja	nein	nein	nein	
51	Giesing (GG)	Feldmoching	1	U2	nein	nein	nein	nein	ja	
52	Giesing (GG)	Messestadt Ost	2	U2	nein	nein	nein	nein	ja	
53	Giselastraße (GI)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	nein	nein	nein	nein	ja	
54	Giselastraße (GI)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	nein	nein	nein	nein	ja	
55	Goetheplatz (GO)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	ja	ja	nein	nein	ja	
56	Goetheplatz (GO)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	ja	ja	nein	nein	ja	
57	Großhadern (GH)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
58	Großhadern (GH)	Klinikum Großhadern	2	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
59	Haderner Stern (HD)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	nein	nein	nein	nein	ja	
60	Haderner Stern (HD)	Klinikum Großhadern	2	U6	nein	nein	nein	nein	ja	
61	Harras (HS)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
62	Harras (HS)	Klinikum Großhadern	2	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
63	Harthof (HL)	Feldmoching	1	U2	nein	nein	nein	ja	nein	
64	Harthof (HL)	Messestadt Ost	2	U2	nein	nein	nein	ja	nein	
65	Hasenberg (HL)	Feldmoching	1	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
66	Hasenberg (HL)	Messestadt Ost	2	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
67	Hauptbahnhof (HU)	Feldmoching	1	U2	ja	nein	nein	nein	ja	
68	Hauptbahnhof (HU)	Messestadt Ost	2	U2	ja	nein	nein	nein	ja	
69	Hauptbahnhof (HU)	Olympia-Einkaufszentrum	3	U1	ja	nein	nein	nein	ja	
70	Hauptbahnhof (HU)	Mangfallplatz	4	U1	ja	nein	nein	nein	ja	
71	Hauptbahnhof (HO)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	ja	nein	nein	nein	ja	
72	Hauptbahnhof (HO)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	ja	nein	nein	nein	ja	
73	Heimeranplatz (HP)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	ja	ja	nein	nein	ja	
74	Heimeranplatz (HP)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	ja	ja	nein	nein	ja	
75	Hohenzollernplatz (HZ)	Feldmoching	1	U2	ja	nein	nein	nein	nein	
76	Hohenzollernplatz (HZ)	Messestadt Ost	2	U2	ja	nein	nein	nein	nein	
77	Holzapfelkreuth (HK)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
78	Holzapfelkreuth (HK)	Klinikum Großhadern	2	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
79	Implerstraße (IP)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	nein	nein	nein	nein	nein	
80	Implerstraße (IP)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	nein	nein	nein	nein	nein	

## Allgemeine Informationen

## Einrichtungen

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Alten- /Pflegeheim und ASZ	Kranken- /Ärztelhaus	Behinderten- einrichtungen	Bildungsein- richtungen für Menschen mit Behinderung	Reha- einrichtungen	Besonderer Wunsch der Verbände
81	Implerstraße (IP)	Moosach	3	U3/U6	nein	nein	nein	nein	nein	
82	Innsbrucker Ring (IR)	Feldmoching	1	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
83	Innsbrucker Ring (IR)	Messestadt Ost	2	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
84	Innsbrucker Ring (IR)	Laimer Platz	3	U5	nein	nein	nein	nein	nein	
85	Innsbrucker Ring (IR)	Neuperlach Süd	4	U5	nein	nein	nein	nein	nein	
86	Josephsburg (JB)	Feldmoching	1	U2	ja	nein	nein	nein	nein	
87	Josephsburg (JB)	Messestadt Ost	2	U2	ja	nein	nein	nein	nein	
88	Josephsplatz (JO)	Feldmoching	1	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
89	Josephsplatz (JO)	Messestadt Ost	2	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
90	Karl-Preis-Platz (KP)	Feldmoching	1	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
91	Karl-Preis-Platz (KP)	Messestadt Ost	2	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
92	Karlsplatz / Stachus (KA)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	nein	nein	nein	nein	ja	
93	Karlsplatz / Stachus (KA)	Arbellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	nein	nein	nein	nein	ja	
94	Kieferngarten (KG)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	nein	nein	ja	nein	nein	
95	Kieferngarten (KG)	Klinikum Großhadern	2	U6	nein	nein	ja	nein	nein	
96	Kieferngarten (KG)	Kieferngarten	3	U6	nein	nein	ja	nein	nein	
97	Kieferngarten (KG)	Klinikum Großhadern	4	U6	nein	nein	ja	nein	nein	
98	Klinikum Großhadern (KL)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	nein	ja	nein	ja	nein	
99	Klinikum Großhadern (KL)	Klinikum Großhadern	2	U6	nein	ja	nein	ja	nein	
100	Kolumbusplatz (KO)	Feldmoching	1	U2	ja	nein	ja	nein	nein	
101	Kolumbusplatz (KO)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	ja	nein	ja	nein	nein	
102	Kolumbusplatz (KO)	Olympia-Einkaufszentrum	3	U1	ja	nein	ja	nein	nein	
103	Königsplatz (KN)	Feldmoching	1	U2	nein	nein	nein	ja	nein	
104	Königsplatz (KN)	Messestadt Ost	2	U2	nein	nein	nein	ja	nein	
105	Kreillerstraße (KR)	Feldmoching	1	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
106	Kreillerstraße (KR)	Messestadt Ost	2	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
107	Laimer Platz (LP)	Laimer Platz	1	U5	nein	ja	nein	nein	nein	
108	Laimer Platz (LP)	Neuperlach Süd	2	U5	nein	ja	nein	nein	nein	
109	Lehel (LH)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	ja	nein	nein	nein	ja	
110	Lehel (LH)	Arbellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	ja	nein	nein	nein	ja	
111	Machtlfinger Straße (MR)	Moosach	1	U3	nein	nein	nein	nein	nein	
112	Machtlfinger Straße (MR)	Fürstenried West	2	U3	nein	nein	nein	nein	nein	
113	Mailingersstraße (MA)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	nein	nein	nein	nein	nein	
114	Mailingersstraße (MA)	Feldmoching	2	U1	nein	nein	nein	nein	nein	
115	Mangfallplatz (ML)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	nein	nein	nein	nein	nein	
116	Mangfallplatz (ML)	Feldmoching	2	U1	nein	nein	nein	nein	nein	
117	Marienplatz (MP)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	nein	ja	nein	nein	ja	
118	Marienplatz (MP)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	nein	ja	nein	nein	ja	
119	Max-Weber-Platz (MW)	Laimer Platz	1	U5	nein	ja	nein	nein	nein	
120	Max-Weber-Platz (MW)	Neuperlach Süd	2	U4/U5	nein	ja	nein	nein	nein	

## Allgemeine Informationen

## Einrichtungen

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Alten- /Pflegeheim und ASZ	Kranken- /Ärztelhaus	Behinderten- einrichtungen	Bildungsein- richtungen für Menschen mit Behinderung	Reha- einrichtungen	Besonderer Wunsch der Verbände
121	Max-Weber-Platz (MW)	Westendstraße	3	U4	nein	ja	nein	nein	nein	
122	Messestadt Ost (MS)	Feldmoching	1	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
123	Messestadt Ost (MS)	Messestadt Ost	2	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
124	Messestadt West (ME)	Feldmoching	1	U2	ja	nein	nein	nein	nein	
125	Messestadt West (ME)	Messestadt Ost	2	U2	ja	nein	nein	nein	nein	
126	Michaelibad (MC)	Laimer Platz	1	U5	nein	nein	nein	nein	nein	
127	Michaelibad (MC)	Neuperlach Süd	2	U5	nein	nein	nein	nein	nein	
128	Milbertshofen (MI)	Feldmoching	1	U2	nein	nein	ja	nein	nein	
129	Milbertshofen (MI)	Messestadt Ost	2	U2	nein	nein	ja	nein	nein	
130	Moosach (MO)	Moosach	1	U3	nein	nein	nein	nein	nein	
131	Moosach (MO)	Fürstenried West	2	U3	nein	nein	nein	nein	nein	
132	Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Moosach	1	U3	nein	nein	nein	nein	nein	
133	Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Fürstenried West	2	U3	nein	nein	nein	nein	nein	
134	Moosfeld (MF)	Feldmoching	1	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
135	Moosfeld (MF)	Messestadt Ost	2	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
136	Münchner Freiheit (MU)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	ja	ja	nein	nein	nein	
137	Münchner Freiheit (MU)	Klinikum Großhadern	2	U6	ja	ja	nein	nein	nein	
138	Münchner Freiheit (MU)	Moosach	3	U3	ja	ja	nein	nein	nein	
139	Münchner Freiheit (MU)	Fürstenried West	4	U3	ja	ja	nein	nein	nein	
140	Neuperlach Süd (NS)	Laimer Platz	1	U5	nein	nein	nein	nein	ja	
141	Neuperlach Süd (NS)	Neuperlach Süd	2	U5	nein	nein	nein	nein	ja	
142	Neuperlach Zentrum (NZ)	Laimer Platz	1	U5	nein	nein	nein	nein	nein	
143	Neuperlach Zentrum (NZ)	Neuperlach Süd	2	U5	nein	nein	nein	nein	nein	
144	Nordfriedhof (NF)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
145	Nordfriedhof (NF)	Klinikum Großhadern	2	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
146	Obersendling (OS)	Moosach	1	U3	nein	nein	ja	nein	nein	
147	Obersendling (OS)	Fürstenried West	2	U3	nein	nein	ja	nein	nein	
148	Oberwiesenfeld (ON)	Moosach	1	U3	nein	nein	nein	nein	nein	
149	Oberwiesenfeld (ON)	Fürstenried West	2	U3	nein	nein	nein	nein	nein	
150	Odeonsplatz (OD)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	nein	nein	nein	nein	nein	
151	Odeonsplatz (OD)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	nein	nein	nein	nein	nein	
152	Odeonsplatz (OU)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	nein	nein	nein	nein	nein	
153	Odeonsplatz (OU)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	nein	nein	nein	nein	nein	
154	Olympia-Einkaufszentrum (OE)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	nein	ja	nein	nein	nein	
155	Olympia-Einkaufszentrum (OE)	Feldmoching	2	U1	nein	ja	nein	nein	nein	
156	Olympia-Einkaufszentrum (OK)	Moosach	1	U3	nein	ja	nein	nein	nein	
157	Olympia-Einkaufszentrum (OK)	Fürstenried West	2	U3	nein	ja	nein	nein	nein	
158	Olympia-Zentrum (OZ)	Moosach	1	U3	nein	nein	nein	nein	nein	
159	Olympia-Zentrum (OZ)	Fürstenried West	2	U3	nein	nein	nein	nein	nein	
160	Olympia-Zentrum (OZ)	Neuperlach Zentrum	4	U3	nein	nein	nein	nein	nein	

## Allgemeine Informationen

## Einrichtungen

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Alten- /Pfleheim und ASZ	Kranken- /Ärztelhaus	Behinderten- einrichtungen	Bildungsein- richtungen für Menschen mit Behinderung	Reha- einrichtungen	Besonderer Wunsch der Verbände
161	Ostbahnhof (OB)	Laimer Platz	1	U5	nein	nein	nein	nein	nein	
162	Ostbahnhof (OB)	Neuperlach Süd	2	U5	nein	nein	nein	nein	nein	
163	Partnachplatz (PA)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
164	Partnachplatz (PA)	Klinikum Großhadern	2	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
165	Petuelring (PR)	Moosach	1	U3	nein	nein	nein	nein	nein	
166	Petuelring (PR)	Fürstenried West	2	U3	nein	nein	nein	nein	nein	
167	Poccistraße (PC)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	nein	nein	nein	nein	nein	
168	Poccistraße (PC)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	nein	nein	nein	nein	nein	
169	Prinzregentenplatz (PZ)	Westendstraße	1	U4	nein	ja	nein	nein	nein	
170	Prinzregentenplatz (PZ)	Arabellapark	2	U4	nein	ja	nein	nein	nein	
171	Quiddestraße (QI)	Laimer Platz	1	U5	nein	nein	nein	nein	nein	
172	Quiddestraße (QI)	Neuperlach Süd	2	U5	nein	nein	nein	nein	nein	
173	Richard-Strauss-Straße (RS)	Westendstraße	1	U4	nein	ja	nein	nein	nein	
174	Richard-Strauss-Straße (RS)	Arabellapark	2	U4	nein	ja	nein	nein	nein	
175	Rotkreuzplatz (RO)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	ja	ja	nein	nein	nein	
176	Rotkreuzplatz (RO)	Feldmoching	2	U1	ja	ja	nein	nein	nein	
177	Scheidplatz (SP)	Moosach	1	U3	nein	nein	nein	nein	ja	
178	Scheidplatz (SP)	Fürstenried West	2	U3	nein	nein	nein	nein	ja	
179	Scheidplatz (SP)	Feldmoching	3	U2	nein	nein	nein	nein	ja	
180	Scheidplatz (SP)	Messestadt Ost	4	U2	nein	nein	nein	nein	ja	
181	Schwanthalerhöhe (SH)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	nein	nein	nein	nein	nein	
182	Schwanthalerhöhe (SH)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	nein	nein	nein	nein	nein	
183	Sendlinger Tor (SE)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	nein	nein	nein	nein	nein	
184	Sendlinger Tor (SE)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	nein	nein	nein	nein	nein	
185	Sendlinger Tor (SU)	Olympia-Einkaufszentrum/ Feldmoching	1	U1/U2	nein	nein	nein	nein	nein	
186	Sendlinger Tor (SU)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	nein	nein	nein	nein	nein	
187	Silberhornstraße (SI)	Feldmoching	1	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
188	Silberhornstraße (SI)	Messestadt Ost	2	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
189	St.-Quirin-Platz (SQ)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	nein	nein	ja	nein	nein	
190	St.-Quirin-Platz (SQ)	Feldmoching	2	U1	nein	nein	ja	nein	nein	
191	Stiglmaierplatz (SM)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	nein	nein	nein	nein	nein	
192	Stiglmaierplatz (SM)	Feldmoching	2	U1	nein	nein	nein	nein	nein	
193	Studentenstadt (ST)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
194	Studentenstadt (ST)	Klinikum Großhadern	2	U6	nein	nein	nein	nein	nein	
195	Thalkirchen (TK)	Moosach	1	U3	ja	ja	nein	nein	nein	
196	Thalkirchen (TK)	Fürstenried West	2	U3	ja	ja	nein	nein	nein	
197	Theres-Giehse-Allee (TG)	Laimer Platz	1	U5	nein	nein	nein	nein	ja	
198	Theres-Giehse-Allee (TG)	Neuperlach Süd	2	U5	nein	nein	nein	nein	ja	
199	Theresienstraße (TH)	Feldmoching	1	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
200	Theresienstraße (TH)	Messestadt Ost	2	U2	nein	nein	nein	nein	nein	

## Allgemeine Informationen

## Einrichtungen

lfd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Alten- /Pfleheim und ASZ	Kranken- /Ärztehaus	Behinderten- einrichtungen	Bildungsein- richtungen für Menschen mit Behinderung	Reha- einrichtungen	Besonderer Wunsch der Verbände
201	Theresienwiese (TW)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	nein	nein	nein	nein	nein	
202	Theresienwiese (TW)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	nein	nein	nein	nein	nein	
203	Trudering (TR)	Feldmoching	1	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
204	Trudering (TR)	Messestadt Ost	2	U2	nein	nein	nein	nein	nein	
205	Universität (UN)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	ja	nein	nein	nein	nein	
206	Universität (UN)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	ja	nein	nein	nein	nein	
207	Untersbergstraße (UB)	Feldmoching	1	U2	nein	nein	nein	nein	ja	
208	Untersbergstraße (UB)	Messestadt Ost	2	U2	nein	nein	nein	nein	ja	
209	Westendstraße (WS)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	nein	nein	ja	nein	nein	
210	Westendstraße (WS)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	nein	nein	ja	nein	nein	
211	Westfriedhof (WF)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	nein	nein	nein	nein	nein	
212	Westfriedhof (WF)	Feldmoching	2	U1	nein	nein	nein	nein	nein	
213	Westpark (WP)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	ja	nein	ja	nein	ja	
214	Westpark (WP)	Klinikum Großhadern	2	U6	ja	nein	ja	nein	ja	
215	Wettersteinplatz (WT)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	nein	nein	nein	nein	nein	
216	Wettersteinplatz (WT)	Feldmoching	2	U1	nein	nein	nein	nein	nein	

## Allgemeine Informationen

## Kriterien der Barrierefreiheit

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Fahrgastinformation		Leitsysteme		Haltestellenausstattung		Bewegungsraum	
					Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung
1	Aidenbachstraße (AB)	Moosach	1	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
2	Aidenbachstraße (AB)	Fürstenried West	2	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
3	Alte Heide (AH)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
4	Alte Heide (AH)	Klinikum Großhadern	2	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
5	Am Hart (HA)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
6	Am Hart (HA)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
7	Arabellapark (AR)	Westendstraße	1	U4	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
8	Arabellapark (AR)	Arabellapark	2	U4	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
9	Basler Straße (BA)	Moosach	1	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
10	Basler Straße (BA)	Fürstenried West	2	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
11	Bonner Platz (BP)	Moosach	1	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
12	Bonner Platz (BP)	Fürstenried West	2	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
13	Böhmerwaldplatz (BO)	Westendstraße	1	U4	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
14	Böhmerwaldplatz (BO)	Arabellapark	2	U4	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
15	Brudermühlstraße (BL)	Moosach	1	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
16	Brudermühlstraße (BL)	Fürstenried West	2	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
17	Candidplatz (CP)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
18	Candidplatz (CP)	Manqfallplatz	2	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
19	Dietlindenstraße (DL)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
20	Dietlindenstraße (DL)	Klinikum Großhadern	2	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
21	Düferstraße (DF)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
22	Düferstraße (DF)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
23	Feldmoching (FM)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
24	Feldmoching (FM)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
25	Forstenrieder Allee (FO)	Moosach	1	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
26	Forstenrieder Allee (FO)	Fürstenried West	2	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
27	Frankfurter Ring (FF)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
28	Frankfurter Ring (FF)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
29	Frauenhoferstraße (FH)	Olympia-Einkaufszentrum/ Feldmoching	1	U1/U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
30	Frauenhoferstraße (FH)	Manqfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
31	Freimann (FR)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
32	Freimann (FR)	Klinikum Großhadern	2	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
33	Friedenheimer Straße (FI)	Laimer Platz	1	U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
34	Friedenheimer Straße (FI)	Neuperlach Süd	2	U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
35	Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
36	Fröttmaning (FT)	Klinikum Großhadern	2	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
37	Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	3	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
38	Fröttmaning (FT)	Klinikum Großhadern	4	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
39	Fürstenried West (FW)	Moosach	1	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
40	Fürstenried West (FW)	Fürstenried West	2	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt

## Allgemeine Informationen

## Kriterien der Barrierefreiheit

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Fahrgastinformation		Leitsysteme		Haltestellenausstattung		Bewegungsraum	
					Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung
41	Garching (GR)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
42	Garching (GR)	Klinikum Großhadern	2	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
43	Garching-Forschungszentrum (GF)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
44	Garching-Forschungszentrum (GF)	Klinikum Großhadern	2	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
45	Garching-Hochbrück (GK)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
46	Garching-Hochbrück (GK)	Klinikum Großhadern	2	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
47	Georg-Brauchle-Ring (GB)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
48	Georg-Brauchle-Ring (GB)	Mangfallplatz	2	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
49	Gern (GE)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
50	Gern (GE)	Mangfallplatz	2	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
51	Giesing (GG)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
52	Giesing (GG)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
53	Giselastraße (GI)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
54	Giselastraße (GI)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
55	Goetheplatz (GO)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
56	Goetheplatz (GO)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
57	Großhadern (GH)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
58	Großhadern (GH)	Klinikum Großhadern	2	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
59	Haderner Stern (HD)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
60	Haderner Stern (HD)	Klinikum Großhadern	2	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
61	Harras (HS)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
62	Harras (HS)	Klinikum Großhadern	2	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
63	Harthof (HL)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
64	Harthof (HL)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
65	Hasenberg (HL)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
66	Hasenberg (HL)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
67	Hauptbahnhof (HU)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
68	Hauptbahnhof (HU)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
69	Hauptbahnhof (HU)	Olympia-Einkaufszentrum	3	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
70	Hauptbahnhof (HU)	Mangfallplatz	4	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
71	Hauptbahnhof (HO)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
72	Hauptbahnhof (HO)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
73	Heimeranplatz (HP)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
74	Heimeranplatz (HP)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
75	Hohenzollernplatz (HZ)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
76	Hohenzollernplatz (HZ)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
77	Holzapfelkreuth (HK)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
78	Holzapfelkreuth (HK)	Klinikum Großhadern	2	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
79	Implerstraße (IP)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
80	Implerstraße (IP)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt



## Allgemeine Informationen

## Kriterien der Barrierefreiheit

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Fahrgastinformation		Leitsysteme		Haltestellenausstattung		Bewegungsraum	
					Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung
81	Implerstraße (IP)	Moosach	3	U3/U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
82	Innsbrucker Ring (IR)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
83	Innsbrucker Ring (IR)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
84	Innsbrucker Ring (IR)	Laimer Platz	3	U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
85	Innsbrucker Ring (IR)	Neuperlach Süd	4	U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
86	Josephsburg (JB)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
87	Josephsburg (JB)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
88	Josephsplatz (JO)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
89	Josephsplatz (JO)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
90	Karl-Preis-Platz (KP)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
91	Karl-Preis-Platz (KP)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
92	Karlsplatz / Stachus (KA)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
93	Karlsplatz / Stachus (KA)	Arbellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
94	Kieferngarten (KG)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
95	Kieferngarten (KG)	Klinikum Großhadern	2	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
96	Kieferngarten (KG)	Kieferngarten	3	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
97	Kieferngarten (KG)	Klinikum Großhadern	4	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
98	Klinikum Großhadern (KL)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
99	Klinikum Großhadern (KL)	Klinikum Großhadern	2	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
100	Kolumbusplatz (KO)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
101	Kolumbusplatz (KO)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
102	Kolumbusplatz (KO)	Olympia-Einkaufszentrum	3	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
103	Königsplatz (KN)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
104	Königsplatz (KN)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
105	Kreillerstraße (KR)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
106	Kreillerstraße (KR)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
107	Laimer Platz (LP)	Laimer Platz	1	U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
108	Laimer Platz (LP)	Neuperlach Süd	2	U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
109	Lehel (LH)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
110	Lehel (LH)	Arbellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
111	Machtlfinger Straße (MR)	Moosach	1	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
112	Machtlfinger Straße (MR)	Fürstenried West	2	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
113	Mailingstraße (MA)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
114	Mailingstraße (MA)	Feldmoching	2	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
115	Mangfallplatz (ML)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
116	Mangfallplatz (ML)	Feldmoching	2	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
117	Marienplatz (MP)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
118	Marienplatz (MP)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
119	Max-Weber-Platz (MW)	Laimer Platz	1	U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
120	Max-Weber-Platz (MW)	Neuperlach Süd	2	U4/U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt

## Allgemeine Informationen

## Kriterien der Barrierefreiheit

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Fahrgastinformation		Leitsysteme		Haltestellenausstattung		Bewegungsraum	
					Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung
121	Max-Weber-Platz (MW)	Westendstraße	3	U4	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
122	Messestadt Ost (MS)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
123	Messestadt Ost (MS)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
124	Messestadt West (ME)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
125	Messestadt West (ME)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
126	Michaelibad (MC)	Laimer Platz	1	U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
127	Michaelibad (MC)	Neuperlach Süd	2	U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
128	Milbertshofen (MI)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
129	Milbertshofen (MI)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
130	Moosach (MO)	Moosach	1	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
131	Moosach (MO)	Fürstenried West	2	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
132	Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Moosach	1	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
133	Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Fürstenried West	2	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
134	Moosfeld (MF)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
135	Moosfeld (MF)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
136	Münchner Freiheit (MU)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
137	Münchner Freiheit (MU)	Klinikum Großhadern	2	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
138	Münchner Freiheit (MU)	Moosach	3	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
139	Münchner Freiheit (MU)	Fürstenried West	4	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
140	Neuperlach Süd (NS)	Laimer Platz	1	U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
141	Neuperlach Süd (NS)	Neuperlach Süd	2	U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
142	Neuperlach Zentrum (NZ)	Laimer Platz	1	U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
143	Neuperlach Zentrum (NZ)	Neuperlach Süd	2	U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
144	Nordfriedhof (NF)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
145	Nordfriedhof (NF)	Klinikum Großhadern	2	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
146	Obersendling (OS)	Moosach	1	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
147	Obersendling (OS)	Fürstenried West	2	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
148	Oberwiesenfeld (ON)	Moosach	1	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
149	Oberwiesenfeld (ON)	Fürstenried West	2	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
150	Odeonsplatz (OD)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
151	Odeonsplatz (OD)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
152	Odeonsplatz (OU)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
153	Odeonsplatz (OU)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
154	Olympia-Einkaufszentrum (OE)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
155	Olympia-Einkaufszentrum (OE)	Feldmoching	2	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
156	Olympia-Einkaufszentrum (OK)	Moosach	1	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
157	Olympia-Einkaufszentrum (OK)	Fürstenried West	2	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
158	Olympia-Zentrum (OZ)	Moosach	1	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
159	Olympia-Zentrum (OZ)	Fürstenried West	2	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
160	Olympia-Zentrum (OZ)	Neuperlach Zentrum	4	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt

## Allgemeine Informationen

## Kriterien der Barrierefreiheit

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Fahrgastinformation		Leitsysteme		Haltestellenausstattung		Bewegungsraum	
					Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung
161	Ostbahnhof (OB)	Laimer Platz	1	U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
162	Ostbahnhof (OB)	Neuperlach Süd	2	U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
163	Partnachplatz (PA)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
164	Partnachplatz (PA)	Klinikum Großhadern	2	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
165	Petuelring (PR)	Moosach	1	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
166	Petuelring (PR)	Fürstenried West	2	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
167	Poccistraße (PC)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
168	Poccistraße (PC)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
169	Prinzregentenplatz (PZ)	Westendstraße	1	U4	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
170	Prinzregentenplatz (PZ)	Arabellapark	2	U4	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
171	Quiddestraße (QI)	Laimer Platz	1	U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
172	Quiddestraße (QI)	Neuperlach Süd	2	U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
173	Richard-Strauss-Straße (RS)	Westendstraße	1	U4	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
174	Richard-Strauss-Straße (RS)	Arabellapark	2	U4	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
175	Rotkreuzplatz (RO)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
176	Rotkreuzplatz (RO)	Feldmoching	2	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
177	Scheidplatz (SP)	Moosach	1	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
178	Scheidplatz (SP)	Fürstenried West	2	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
179	Scheidplatz (SP)	Feldmoching	3	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
180	Scheidplatz (SP)	Messestadt Ost	4	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
181	Schwanthalerhöhe (SH)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
182	Schwanthalerhöhe (SH)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
183	Sendlinger Tor (SE)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
184	Sendlinger Tor (SE)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
185	Sendlinger Tor (SU)	Olympia-Einkaufszentrum/ Feldmoching	1	U1/U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
186	Sendlinger Tor (SU)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
187	Silberhornstraße (SI)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
188	Silberhornstraße (SI)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
189	St.-Quirin-Platz (SQ)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
190	St.-Quirin-Platz (SQ)	Feldmoching	2	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
191	Stiglmaierplatz (SM)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
192	Stiglmaierplatz (SM)	Feldmoching	2	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
193	Studentenstadt (ST)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
194	Studentenstadt (ST)	Klinikum Großhadern	2	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
195	Thalkirchen (TK)	Moosach	1	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
196	Thalkirchen (TK)	Fürstenried West	2	U3	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
197	Theres-Giehse-Allee (TG)	Laimer Platz	1	U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
198	Theres-Giehse-Allee (TG)	Neuperlach Süd	2	U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
199	Theresienstraße (TH)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
200	Theresienstraße (TH)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt

**Allgemeine Informationen**
**Kriterien der Barrierefreiheit**

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Fahrgastinformation		Leitsysteme		Haltestellenausstattung		Bewegungsraum	
					Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung
201	Theresienwiese (TW)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
202	Theresienwiese (TW)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
203	Trudering (TR)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
204	Trudering (TR)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
205	Universität (UN)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
206	Universität (UN)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
207	Untersbergstraße (UB)	Feldmoching	1	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
208	Untersbergstraße (UB)	Messestadt Ost	2	U2	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
209	Westendstraße (WS)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
210	Westendstraße (WS)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
211	Westfriedhof (WF)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
212	Westfriedhof (WF)	Feldmoching	2	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
213	Westpark (WP)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
214	Westpark (WP)	Klinikum Großhadern	2	U6	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
215	Wettersteinplatz (WT)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt
216	Wettersteinplatz (WT)	Feldmoching	2	U1	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt

## Allgemeine Informationen

## Kriterien der Barrierefreiheit

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Oberflächen		Neigung		Zuwegung		Spaltüberbrückung	
					Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung
1	Aidenbachstraße (AB)	Moosach	1	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
2	Aidenbachstraße (AB)	Fürstenried West	2	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
3	Alte Heide (AH)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
4	Alte Heide (AH)	Klinikum Großhadern	2	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
5	Am Hart (HA)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
6	Am Hart (HA)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
7	Arabellapark (AR)	Westendstraße	1	U4	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
8	Arabellapark (AR)	Arabellapark	2	U4	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
9	Basler Straße (BA)	Moosach	1	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
10	Basler Straße (BA)	Fürstenried West	2	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
11	Bonner Platz (BP)	Moosach	1	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
12	Bonner Platz (BP)	Fürstenried West	2	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
13	Böhmerwaldplatz (BO)	Westendstraße	1	U4	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
14	Böhmerwaldplatz (BO)	Arabellapark	2	U4	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
15	Brudermühlstraße (BL)	Moosach	1	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
16	Brudermühlstraße (BL)	Fürstenried West	2	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
17	Candidplatz (CP)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
18	Candidplatz (CP)	Mangfallplatz	2	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
19	Dietlindenstraße (DL)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
20	Dietlindenstraße (DL)	Klinikum Großhadern	2	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
21	Düferstraße (DF)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
22	Düferstraße (DF)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
23	Feldmoching (FM)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
24	Feldmoching (FM)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
25	Forstenrieder Allee (FO)	Moosach	1	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
26	Forstenrieder Allee (FO)	Fürstenried West	2	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
27	Frankfurter Ring (FF)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
28	Frankfurter Ring (FF)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
29	Frauenhoferstraße (FH)	Olympia-Einkaufszentrum/ Feldmoching	1	U1/U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
30	Frauenhoferstraße (FH)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
31	Freimann (FR)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
32	Freimann (FR)	Klinikum Großhadern	2	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
33	Friedenheimer Straße (FI)	Laimer Platz	1	U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
34	Friedenheimer Straße (FI)	Neuperlach Süd	2	U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
35	Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
36	Fröttmaning (FT)	Klinikum Großhadern	2	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
37	Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	3	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
38	Fröttmaning (FT)	Klinikum Großhadern	4	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
39	Fürstenried West (FW)	Moosach	1	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
40	Fürstenried West (FW)	Fürstenried West	2	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt

## Allgemeine Informationen

## Kriterien der Barrierefreiheit

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Oberflächen		Neigung		Zuwegung		Spaltüberbrückung	
					Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung
41	Garching (GR)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
42	Garching (GR)	Klinikum Großhadern	2	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
43	Garching-Forschungszentrum (GF)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
44	Garching-Forschungszentrum (GF)	Klinikum Großhadern	2	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
45	Garching-Hochbrück (GK)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
46	Garching-Hochbrück (GK)	Klinikum Großhadern	2	U6	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
47	Georg-Brauchle-Ring (GB)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
48	Georg-Brauchle-Ring (GB)	Mangfallplatz	2	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
49	Gern (GE)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
50	Gern (GE)	Mangfallplatz	2	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
51	Giesing (GG)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
52	Giesing (GG)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
53	Giselastraße (GI)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
54	Giselastraße (GI)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
55	Goetheplatz (GO)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
56	Goetheplatz (GO)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
57	Großhadern (GH)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
58	Großhadern (GH)	Klinikum Großhadern	2	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
59	Haderner Stern (HD)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
60	Haderner Stern (HD)	Klinikum Großhadern	2	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
61	Harras (HS)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
62	Harras (HS)	Klinikum Großhadern	2	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
63	Harthof (HL)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
64	Harthof (HL)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
65	Hasenberg (HL)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
66	Hasenberg (HL)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
67	Hauptbahnhof (HU)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
68	Hauptbahnhof (HU)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
69	Hauptbahnhof (HU)	Olympia-Einkaufszentrum	3	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
70	Hauptbahnhof (HU)	Mangfallplatz	4	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
71	Hauptbahnhof (HO)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
72	Hauptbahnhof (HO)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
73	Heimeranplatz (HP)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
74	Heimeranplatz (HP)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
75	Hohenzollernplatz (HZ)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
76	Hohenzollernplatz (HZ)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
77	Holzapfelkreuth (HK)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
78	Holzapfelkreuth (HK)	Klinikum Großhadern	2	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
79	Implerstraße (IP)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
80	Implerstraße (IP)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt

## Allgemeine Informationen

## Kriterien der Barrierefreiheit

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Oberflächen		Neigung		Zuwegung		Spaltüberbrückung	
					Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung
81	Implerstraße (IP)	Moosach	3	U3/U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
82	Innsbrucker Ring (IR)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
83	Innsbrucker Ring (IR)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
84	Innsbrucker Ring (IR)	Laimer Platz	3	U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
85	Innsbrucker Ring (IR)	Neuperlach Süd	4	U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
86	Josephsburg (JB)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
87	Josephsburg (JB)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
88	Josephsplatz (JO)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
89	Josephsplatz (JO)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
90	Karl-Preis-Platz (KP)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
91	Karl-Preis-Platz (KP)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
92	Karlsplatz / Stachus (KA)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
93	Karlsplatz / Stachus (KA)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
94	Kieferngarten (KG)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
95	Kieferngarten (KG)	Klinikum Großhadern	2	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
96	Kieferngarten (KG)	Kieferngarten	3	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
97	Kieferngarten (KG)	Klinikum Großhadern	4	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
98	Klinikum Großhadern (KL)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
99	Klinikum Großhadern (KL)	Klinikum Großhadern	2	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
100	Kolumbusplatz (KO)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
101	Kolumbusplatz (KO)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
102	Kolumbusplatz (KO)	Olympia-Einkaufszentrum	3	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
103	Königsplatz (KN)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
104	Königsplatz (KN)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
105	Kreillerstraße (KR)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
106	Kreillerstraße (KR)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
107	Laimer Platz (LP)	Laimer Platz	1	U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
108	Laimer Platz (LP)	Neuperlach Süd	2	U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
109	Lehel (LH)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
110	Lehel (LH)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
111	Machtlfinger Straße (MR)	Moosach	1	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
112	Machtlfinger Straße (MR)	Fürstenried West	2	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
113	Mailingstraße (MA)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
114	Mailingstraße (MA)	Feldmoching	2	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
115	Mangfallplatz (ML)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
116	Mangfallplatz (ML)	Feldmoching	2	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
117	Marienplatz (MP)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
118	Marienplatz (MP)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
119	Max-Weber-Platz (MW)	Laimer Platz	1	U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
120	Max-Weber-Platz (MW)	Neuperlach Süd	2	U4/U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt

## Allgemeine Informationen

## Kriterien der Barrierefreiheit

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Oberflächen		Neigung		Zuwegung		Spaltüberbrückung	
					Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung
121	Max-Weber-Platz (MW)	Westendstraße	3	U4	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
122	Messestadt Ost (MS)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
123	Messestadt Ost (MS)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
124	Messestadt West (ME)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
125	Messestadt West (ME)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
126	Michaelibad (MC)	Laimer Platz	1	U5	erfüllt	erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
127	Michaelibad (MC)	Neuperlach Süd	2	U5	erfüllt	erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
128	Milbertshofen (MI)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
129	Milbertshofen (MI)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
130	Moosach (MO)	Moosach	1	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
131	Moosach (MO)	Fürstenried West	2	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
132	Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Moosach	1	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
133	Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Fürstenried West	2	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
134	Moosfeld (MF)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
135	Moosfeld (MF)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
136	Münchner Freiheit (MU)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
137	Münchner Freiheit (MU)	Klinikum Großhadern	2	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
138	Münchner Freiheit (MU)	Moosach	3	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
139	Münchner Freiheit (MU)	Fürstenried West	4	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
140	Neuperlach Süd (NS)	Laimer Platz	1	U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
141	Neuperlach Süd (NS)	Neuperlach Süd	2	U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
142	Neuperlach Zentrum (NZ)	Laimer Platz	1	U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
143	Neuperlach Zentrum (NZ)	Neuperlach Süd	2	U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
144	Nordfriedhof (NF)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
145	Nordfriedhof (NF)	Klinikum Großhadern	2	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
146	Obersendling (OS)	Moosach	1	U3	erfüllt	erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
147	Obersendling (OS)	Fürstenried West	2	U3	erfüllt	erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
148	Oberwiesenfeld (ON)	Moosach	1	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
149	Oberwiesenfeld (ON)	Fürstenried West	2	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
150	Odeonsplatz (OD)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
151	Odeonsplatz (OD)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
152	Odeonsplatz (OU)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
153	Odeonsplatz (OU)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
154	Olympia-Einkaufszentrum (OE)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
155	Olympia-Einkaufszentrum (OE)	Feldmoching	2	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
156	Olympia-Einkaufszentrum (OK)	Moosach	1	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
157	Olympia-Einkaufszentrum (OK)	Fürstenried West	2	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
158	Olympia-Zentrum (OZ)	Moosach	1	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
159	Olympia-Zentrum (OZ)	Fürstenried West	2	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
160	Olympia-Zentrum (OZ)	Neuperlach Zentrum	4	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt



## Allgemeine Informationen

## Kriterien der Barrierefreiheit

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Oberflächen		Neigung		Zuwegung		Spaltüberbrückung	
					Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung
161	Ostbahnhof (OB)	Laimer Platz	1	U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
162	Ostbahnhof (OB)	Neuperlach Süd	2	U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
163	Partnachplatz (PA)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
164	Partnachplatz (PA)	Klinikum Großhadern	2	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
165	Petuelring (PR)	Moosach	1	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
166	Petuelring (PR)	Fürstenried West	2	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
167	Poccistraße (PC)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
168	Poccistraße (PC)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
169	Prinzregentenplatz (PZ)	Westendstraße	1	U4	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
170	Prinzregentenplatz (PZ)	Arabellapark	2	U4	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
171	Quiddestraße (QI)	Laimer Platz	1	U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
172	Quiddestraße (QI)	Neuperlach Süd	2	U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
173	Richard-Strauss-Straße (RS)	Westendstraße	1	U4	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
174	Richard-Strauss-Straße (RS)	Arabellapark	2	U4	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
175	Rotkreuzplatz (RO)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
176	Rotkreuzplatz (RO)	Feldmoching	2	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
177	Scheidplatz (SP)	Moosach	1	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
178	Scheidplatz (SP)	Fürstenried West	2	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
179	Scheidplatz (SP)	Feldmoching	3	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
180	Scheidplatz (SP)	Messestadt Ost	4	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
181	Schwanthalerhöhe (SH)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
182	Schwanthalerhöhe (SH)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
183	Sendlinger Tor (SE)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
184	Sendlinger Tor (SE)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
185	Sendlinger Tor (SU)	Olympia-Einkaufszentrum/ Feldmoching	1	U1/U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
186	Sendlinger Tor (SU)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
187	Silberhornstraße (SI)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
188	Silberhornstraße (SI)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
189	St.-Quirin-Platz (SQ)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
190	St.-Quirin-Platz (SQ)	Feldmoching	2	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
191	Stiglmaierplatz (SM)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
192	Stiglmaierplatz (SM)	Feldmoching	2	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
193	Studentenstadt (ST)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
194	Studentenstadt (ST)	Klinikum Großhadern	2	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
195	Thalkirchen (TK)	Moosach	1	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
196	Thalkirchen (TK)	Fürstenried West	2	U3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
197	Theres-Giehse-Allee (TG)	Laimer Platz	1	U5	erfüllt	erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
198	Theres-Giehse-Allee (TG)	Neuperlach Süd	2	U5	erfüllt	erfüllt	den damals geltenden Anf	erfüllt	den damals geltenden Anf	nicht erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
199	Theresienstraße (TH)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
200	Theresienstraße (TH)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt

## Allgemeine Informationen

## Kriterien der Barrierefreiheit

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Oberflächen		Neigung		Zuwegung		Spaltüberbrückung	
					Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung
201	Theresienwiese (TW)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
202	Theresienwiese (TW)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
203	Trudering (TR)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
204	Trudering (TR)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
205	Universität (UN)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
206	Universität (UN)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
207	Untersbergstraße (UB)	Feldmoching	1	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
208	Untersbergstraße (UB)	Messestadt Ost	2	U2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
209	Westendstraße (WS)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
210	Westendstraße (WS)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
211	Westfriedhof (WF)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
212	Westfriedhof (WF)	Feldmoching	2	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
213	Westpark (WP)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
214	Westpark (WP)	Klinikum Großhadern	2	U6	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
215	Wettersteinplatz (WT)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
216	Wettersteinplatz (WT)	Feldmoching	2	U1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt

## Allgemeine Informationen

## Äußere Anlässe

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Planungen vorgesehen/ Äußere Anlässe	Alter der Haltestelle
1	Aidenbachstraße (AB)	Moosach	1	U3	Planung vorgesehen	1972-1991
2	Aidenbachstraße (AB)	Fürstenried West	2	U3	Planung vorgesehen	1972-1991
3	Alte Heide (AH)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	Planung vorgesehen	vor 1972
4	Alte Heide (AH)	Klinikum Großhadern	2	U6	Planung vorgesehen	vor 1972
5	Am Hart (HA)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
6	Am Hart (HA)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
7	Arabellapark (AR)	Westendstraße	1	U4	Planung vorgesehen	1972-1991
8	Arabellapark (AR)	Arabellapark	2	U4	Planung vorgesehen	1972-1991
9	Basler Straße (BA)	Moosach	1	U3	Planung vorgesehen	1972-1991
10	Basler Straße (BA)	Fürstenried West	2	U3	Planung vorgesehen	1972-1991
11	Bonner Platz (BP)	Moosach	1	U3	Pläne beschlossen	1972-1991
12	Bonner Platz (BP)	Fürstenried West	2	U3	Pläne beschlossen	1972-1991
13	Böhmerwaldplatz (BO)	Westendstraße	1	U4	Planung vorgesehen	1972-1991
14	Böhmerwaldplatz (BO)	Arabellapark	2	U4	Planung vorgesehen	1972-1991
15	Brudermühlstraße (BL)	Moosach	1	U3	Planung vorgesehen	1972-1991
16	Brudermühlstraße (BL)	Fürstenried West	2	U3	Planung vorgesehen	1972-1991
17	Candidplatz (CP)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	Planung vorgesehen	1992-2011
18	Candidplatz (CP)	Mangfallplatz	2	U1	Planung vorgesehen	1992-2011
19	Dietlindenstraße (DL)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	Planung vorgesehen	vor 1972
20	Dietlindenstraße (DL)	Klinikum Großhadern	2	U6	Planung vorgesehen	vor 1972
21	Düferstraße (DF)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
22	Düferstraße (DF)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
23	Feldmoching (FM)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
24	Feldmoching (FM)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
25	Forstenrieder Allee (FO)	Moosach	1	U3	Planung vorgesehen	1972-1991
26	Forstenrieder Allee (FO)	Fürstenried West	2	U3	Planung vorgesehen	1972-1991
27	Frankfurter Ring (FF)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
28	Frankfurter Ring (FF)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
29	Frauenhoferstraße (FH)	Olympia-Einkaufszentrum/ Feldmoching	1	U1/U2	Pläne beschlossen	1972-1991
30	Frauenhoferstraße (FH)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	Pläne beschlossen	1972-1991
31	Freimann (FR)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
32	Freimann (FR)	Klinikum Großhadern	2	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
33	Friedenheimer Straße (FI)	Laimer Platz	1	U5	Planung vorgesehen	1972-1991
34	Friedenheimer Straße (FI)	Neuperlach Süd	2	U5	Planung vorgesehen	1972-1991
35	Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
36	Fröttmaning (FT)	Klinikum Großhadern	2	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
37	Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	3	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
38	Fröttmaning (FT)	Klinikum Großhadern	4	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
39	Fürstenried West (FW)	Moosach	1	U3	Planung vorgesehen	1972-1991
40	Fürstenried West (FW)	Fürstenried West	2	U3	Planung vorgesehen	1972-1991

## Allgemeine Informationen

## Äußere Anlässe

lfd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Planungen vorgesehen/ Äußere Anlässe	Alter der Haltestelle
41	Garching (GR)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
42	Garching (GR)	Klinikum Großhadern	2	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
43	Garching-Forschungszentrum (GF)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
44	Garching-Forschungszentrum (GF)	Klinikum Großhadern	2	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
45	Garching-Hochbrück (GK)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
46	Garching-Hochbrück (GK)	Klinikum Großhadern	2	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
47	Georg-Brauchle-Ring (GB)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	Planung vorgesehen	1992-2011
48	Georg-Brauchle-Ring (GB)	Mangfallplatz	2	U1	Planung vorgesehen	1992-2011
49	Gern (GE)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	Planung vorgesehen	1992-2011
50	Gern (GE)	Mangfallplatz	2	U1	Planung vorgesehen	1992-2011
51	Giesing (GG)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1972-1991
52	Giesing (GG)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1972-1991
53	Giselastraße (GI)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	Planung vorgesehen	vor 1972
54	Giselastraße (GI)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	Planung vorgesehen	vor 1972
55	Goetheplatz (GO)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	Pläne beschlossen	vor 1972
56	Goetheplatz (GO)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	Pläne beschlossen	vor 1972
57	Großhadern (GH)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
58	Großhadern (GH)	Klinikum Großhadern	2	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
59	Haderner Stern (HD)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
60	Haderner Stern (HD)	Klinikum Großhadern	2	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
61	Harras (HS)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
62	Harras (HS)	Klinikum Großhadern	2	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
63	Harthof (HL)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
64	Harthof (HL)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
65	Hasenberg (HL)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
66	Hasenberg (HL)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
67	Hauptbahnhof (HU)	Feldmoching	1	U2	Pläne beschlossen	1972-1991
68	Hauptbahnhof (HU)	Messestadt Ost	2	U2	Pläne beschlossen	1972-1991
69	Hauptbahnhof (HU)	Olympia-Einkaufszentrum	3	U1	Pläne beschlossen	1972-1991
70	Hauptbahnhof (HU)	Mangfallplatz	4	U1	Pläne beschlossen	1972-1991
71	Hauptbahnhof (HO)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	Pläne beschlossen	1972-1991
72	Hauptbahnhof (HO)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	Pläne beschlossen	1972-1991
73	Heimeranplatz (HP)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	Planung vorgesehen	1972-1991
74	Heimeranplatz (HP)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	Planung vorgesehen	1972-1991
75	Hohenzollernplatz (HZ)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1972-1991
76	Hohenzollernplatz (HZ)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1972-1991
77	Holzapfelkreuth (HK)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	Planung vorgesehen	1972-1991
78	Holzapfelkreuth (HK)	Klinikum Großhadern	2	U6	Planung vorgesehen	1972-1991
79	Implerstraße (IP)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	Pläne beschlossen	1972-1991
80	Implerstraße (IP)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	Pläne beschlossen	1972-1991

## Allgemeine Informationen

## Äußere Anlässe

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Planungen vorgesehen/ Äußere Anlässe	Alter der Haltestelle
81	Implerstraße (IP)	Moosach	3	U3/U6	Pläne beschlossen	1972-1991
82	Innsbrucker Ring (IR)	Feldmoching	1	U2	Pläne beschlossen	1972-1991
83	Innsbrucker Ring (IR)	Messestadt Ost	2	U2	Pläne beschlossen	1972-1991
84	Innsbrucker Ring (IR)	Laimer Platz	3	U5	Pläne beschlossen	1972-1991
85	Innsbrucker Ring (IR)	Neuperlach Süd	4	U5	Pläne beschlossen	1972-1991
86	Josephsburg (JB)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
87	Josephsburg (JB)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
88	Josephsplatz (JO)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1972-1991
89	Josephsplatz (JO)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1972-1991
90	Karl-Preis-Platz (KP)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1972-1991
91	Karl-Preis-Platz (KP)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1972-1991
92	Karlsplatz / Stachus (KA)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	Planung vorgesehen	1972-1991
93	Karlsplatz / Stachus (KA)	Arbellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	Planung vorgesehen	1972-1991
94	Kieferngarten (KG)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	Planung vorgesehen	vor 1972
95	Kieferngarten (KG)	Klinikum Großhadern	2	U6	Planung vorgesehen	vor 1972
96	Kieferngarten (KG)	Kieferngarten	3	U6	Planung vorgesehen	vor 1972
97	Kieferngarten (KG)	Klinikum Großhadern	4	U6	Planung vorgesehen	vor 1972
98	Klinikum Großhadern (KL)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
99	Klinikum Großhadern (KL)	Klinikum Großhadern	2	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
100	Kolumbusplatz (KO)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1972-1991
101	Kolumbusplatz (KO)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	Planung vorgesehen	1972-1991
102	Kolumbusplatz (KO)	Olympia-Einkaufszentrum	3	U1	Planung vorgesehen	1972-1991
103	Königsplatz (KN)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1972-1991
104	Königsplatz (KN)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1972-1991
105	Kreillerstraße (KR)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
106	Kreillerstraße (KR)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
107	Laimer Platz (LP)	Laimer Platz	1	U5	Planung vorgesehen	1972-1991
108	Laimer Platz (LP)	Neuperlach Süd	2	U5	Planung vorgesehen	1972-1991
109	Lehel (LH)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	Planung vorgesehen	1972-1991
110	Lehel (LH)	Arbellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	Planung vorgesehen	1972-1991
111	Machtlfinger Straße (MR)	Moosach	1	U3	Planung vorgesehen	1972-1991
112	Machtlfinger Straße (MR)	Fürstenried West	2	U3	Planung vorgesehen	1972-1991
113	Mailingenstraße (MA)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	Planung vorgesehen	1972-1991
114	Mailingenstraße (MA)	Feldmoching	2	U1	Planung vorgesehen	1972-1991
115	Mangfallplatz (ML)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	Planung vorgesehen	1992-2011
116	Mangfallplatz (ML)	Feldmoching	2	U1	Planung vorgesehen	1992-2011
117	Marienplatz (MP)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	Planung vorgesehen	vor 1972
118	Marienplatz (MP)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	Planung vorgesehen	vor 1972
119	Max-Weber-Platz (MW)	Laimer Platz	1	U5	Pläne beschlossen	1972-1991
120	Max-Weber-Platz (MW)	Neuperlach Süd	2	U4/U5	Pläne beschlossen	1972-1991

## Allgemeine Informationen

## Äußere Anlässe

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Planungen vorgesehen/ Äußere Anlässe	Alter der Haltestelle
121	Max-Weber-Platz (MW)	Westendstraße	3	U4	Pläne beschlossen	1972-1991
122	Messestadt Ost (MS)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
123	Messestadt Ost (MS)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
124	Messestadt West (ME)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
125	Messestadt West (ME)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
126	Michaelibad (MC)	Laimer Platz	1	U5	Planung vorgesehen	1972-1991
127	Michaelibad (MC)	Neuperlach Süd	2	U5	Planung vorgesehen	1972-1991
128	Milbertshofen (MI)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
129	Milbertshofen (MI)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
130	Moosach (MO)	Moosach	1	U3	Planung vorgesehen	1992-2011
131	Moosach (MO)	Fürstenried West	2	U3	Planung vorgesehen	1992-2011
132	Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Moosach	1	U3	Planung vorgesehen	1992-2011
133	Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Fürstenried West	2	U3	Planung vorgesehen	1992-2011
134	Moosfeld (MF)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
135	Moosfeld (MF)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
136	Münchner Freiheit (MU)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
137	Münchner Freiheit (MU)	Klinikum Großhadern	2	U6	Planung vorgesehen	1992-2011
138	Münchner Freiheit (MU)	Moosach	3	U3	Planung vorgesehen	1992-2011
139	Münchner Freiheit (MU)	Fürstenried West	4	U3	Planung vorgesehen	1992-2011
140	Neuperlach Süd (NS)	Laimer Platz	1	U5	Planung vorgesehen	1972-1991
141	Neuperlach Süd (NS)	Neuperlach Süd	2	U5	Planung vorgesehen	1972-1991
142	Neuperlach Zentrum (NZ)	Laimer Platz	1	U5	Pläne beschlossen	1972-1991
143	Neuperlach Zentrum (NZ)	Neuperlach Süd	2	U5	Pläne beschlossen	1972-1991
144	Nordfriedhof (NF)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	Planung vorgesehen	vor 1972
145	Nordfriedhof (NF)	Klinikum Großhadern	2	U6	Planung vorgesehen	vor 1972
146	Obersendling (OS)	Moosach	1	U3	Planung vorgesehen	1972-1991
147	Obersendling (OS)	Fürstenried West	2	U3	Planung vorgesehen	1972-1991
148	Oberwiesenfeld (ON)	Moosach	1	U3	Planung vorgesehen	1992-2011
149	Oberwiesenfeld (ON)	Fürstenried West	2	U3	Planung vorgesehen	1992-2011
150	Odeonsplatz (OD)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	Pläne beschlossen	vor 1972
151	Odeonsplatz (OD)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	Pläne beschlossen	vor 1972
152	Odeonsplatz (OU)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	Pläne beschlossen	1972-1991
153	Odeonsplatz (OU)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	Pläne beschlossen	1972-1991
154	Olympia-Einkaufszentrum (OE)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	Planung vorgesehen	1992-2011
155	Olympia-Einkaufszentrum (OE)	Feldmoching	2	U1	Planung vorgesehen	1992-2011
156	Olympia-Einkaufszentrum (OK)	Moosach	1	U3	Planung vorgesehen	1992-2011
157	Olympia-Einkaufszentrum (OK)	Fürstenried West	2	U3	Planung vorgesehen	1992-2011
158	Olympia-Zentrum (OZ)	Moosach	1	U3	Planung vorgesehen	1972-1991
159	Olympia-Zentrum (OZ)	Fürstenried West	2	U3	Planung vorgesehen	1972-1991
160	Olympia-Zentrum (OZ)	Neuperlach Zentrum	4	U3	Planung vorgesehen	1972-1991

## Allgemeine Informationen

## Äußere Anlässe

lfd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Planungen vorgesehen/ Äußere Anlässe	Alter der Haltestelle
161	Ostbahnhof (OB)	Laimer Platz	1	U5	Planung vorgesehen	1972-1991
162	Ostbahnhof (OB)	Neuperlach Süd	2	U5	Planung vorgesehen	1972-1991
163	Partnachplatz (PA)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	Planung vorgesehen	1972-1991
164	Partnachplatz (PA)	Klinikum Großhadern	2	U6	Planung vorgesehen	1972-1991
165	Petuelring (PR)	Moosach	1	U3	Planung vorgesehen	1972-1991
166	Petuelring (PR)	Fürstenried West	2	U3	Planung vorgesehen	1972-1991
167	Poccistraße (PC)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	Pläne beschlossen	1972-1991
168	Poccistraße (PC)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	Pläne beschlossen	1972-1991
169	Prinzregentenplatz (PZ)	Westendstraße	1	U4	Planung vorgesehen	1972-1991
170	Prinzregentenplatz (PZ)	Arabellapark	2	U4	Planung vorgesehen	1972-1991
171	Quiddestraße (QI)	Laimer Platz	1	U5	Planung vorgesehen	1972-1991
172	Quiddestraße (QI)	Neuperlach Süd	2	U5	Planung vorgesehen	1972-1991
173	Richard-Strauss-Straße (RS)	Westendstraße	1	U4	Planung vorgesehen	1972-1991
174	Richard-Strauss-Straße (RS)	Arabellapark	2	U4	Planung vorgesehen	1972-1991
175	Rotkreuzplatz (RO)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	Planung vorgesehen	1972-1991
176	Rotkreuzplatz (RO)	Feldmoching	2	U1	Planung vorgesehen	1972-1991
177	Scheidplatz (SP)	Moosach	1	U3	Pläne beschlossen	1972-1991
178	Scheidplatz (SP)	Fürstenried West	2	U3	Pläne beschlossen	1972-1991
179	Scheidplatz (SP)	Feldmoching	3	U2	Pläne beschlossen	1972-1991
180	Scheidplatz (SP)	Messestadt Ost	4	U2	Pläne beschlossen	1972-1991
181	Schwanthalerhöhe (SH)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	Planung vorgesehen	1972-1991
182	Schwanthalerhöhe (SH)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	Planung vorgesehen	1972-1991
183	Sendlinger Tor (SE)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	Pläne beschlossen	vor 1972
184	Sendlinger Tor (SE)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	Pläne beschlossen	vor 1972
185	Sendlinger Tor (SU)	Olympia-Einkaufszentrum/ Feldmoching	1	U1/U2	Pläne beschlossen	1972-1991
186	Sendlinger Tor (SU)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	Pläne beschlossen	1972-1991
187	Silberhornstraße (SI)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1972-1991
188	Silberhornstraße (SI)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1972-1991
189	St.-Quirin-Platz (SQ)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	Planung vorgesehen	1992-2011
190	St.-Quirin-Platz (SQ)	Feldmoching	2	U1	Planung vorgesehen	1992-2011
191	Stiglmaierplatz (SM)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	Planung vorgesehen	1972-1991
192	Stiglmaierplatz (SM)	Feldmoching	2	U1	Planung vorgesehen	1972-1991
193	Studentenstadt (ST)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	Pläne beschlossen	vor 1972
194	Studentenstadt (ST)	Klinikum Großhadern	2	U6	Pläne beschlossen	vor 1972
195	Thalkirchen (TK)	Moosach	1	U3	Planung vorgesehen	1972-1991
196	Thalkirchen (TK)	Fürstenried West	2	U3	Planung vorgesehen	1972-1991
197	Theres-Giehse-Allee (TG)	Laimer Platz	1	U5	Planung vorgesehen	1972-1991
198	Theres-Giehse-Allee (TG)	Neuperlach Süd	2	U5	Planung vorgesehen	1972-1991
199	Theresienstraße (TH)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1972-1991
200	Theresienstraße (TH)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1972-1991

**Allgemeine Informationen**
**Äußere Anlässe**

lfd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Planungen vorgesehen/ Äußere Anlässe	Alter der Haltestelle
201	Theresienwiese (TW)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	Planung vorgesehen	1972-1991
202	Theresienwiese (TW)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	Planung vorgesehen	1972-1991
203	Trudering (TR)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
204	Trudering (TR)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1992-2011
205	Universität (UN)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	Planung vorgesehen	vor 1972
206	Universität (UN)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	Planung vorgesehen	vor 1972
207	Untersbergstraße (UB)	Feldmoching	1	U2	Planung vorgesehen	1972-1991
208	Untersbergstraße (UB)	Messestadt Ost	2	U2	Planung vorgesehen	1972-1991
209	Westendstraße (WS)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	Planung vorgesehen	1972-1991
210	Westendstraße (WS)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	Planung vorgesehen	1972-1991
211	Westfriedhof (WF)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	Planung vorgesehen	1992-2011
212	Westfriedhof (WF)	Feldmoching	2	U1	Planung vorgesehen	1992-2011
213	Westpark (WP)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	Planung vorgesehen	1972-1991
214	Westpark (WP)	Klinikum Großhadern	2	U6	Planung vorgesehen	1972-1991
215	Wettersteinplatz (WT)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	Planung vorgesehen	1992-2011
216	Wettersteinplatz (WT)	Feldmoching	2	U1	Planung vorgesehen	1992-2011



## Allgemeine Informationen

## Wertung

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Haltestellen- kategorie	Einrichtungen
1	Aidenbachstraße (AB)	Moosach	1	U3	200	100
2	Aidenbachstraße (AB)	Fürstenried West	2	U3	150	100
3	Alte Heide (AH)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	150	50
4	Alte Heide (AH)	Klinikum Großhadern	2	U6	150	50
5	Am Hart (HA)	Feldmoching	1	U2	200	
6	Am Hart (HA)	Messestadt Ost	2	U2	200	
7	Arabellapark (AR)	Westendstraße	1	U4	200	100
8	Arabellapark (AR)	Arabellapark	2	U4	150	100
9	Basler Straße (BA)	Moosach	1	U3	25	
10	Basler Straße (BA)	Fürstenried West	2	U3	25	
11	Bonner Platz (BP)	Moosach	1	U3	100	50
12	Bonner Platz (BP)	Fürstenried West	2	U3	25	50
13	Böhmerwaldplatz (BO)	Westendstraße	1	U4	25	
14	Böhmerwaldplatz (BO)	Arabellapark	2	U4	25	
15	Brudermühlstraße (BL)	Moosach	1	U3	100	50
16	Brudermühlstraße (BL)	Fürstenried West	2	U3	100	50
17	Candidplatz (CP)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	100	150
18	Candidplatz (CP)	Mangfallplatz	2	U1	150	150
19	Dietlindenstraße (DL)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	
20	Dietlindenstraße (DL)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	
21	Düferstraße (DF)	Feldmoching	1	U2	150	
22	Düferstraße (DF)	Messestadt Ost	2	U2	150	
23	Feldmoching (FM)	Feldmoching	1	U2	150	
24	Feldmoching (FM)	Messestadt Ost	2	U2	150	
25	Forstenrieder Allee (FO)	Moosach	1	U3	100	50
26	Forstenrieder Allee (FO)	Fürstenried West	2	U3	100	50
27	Frankfurter Ring (FF)	Feldmoching	1	U2	200	
28	Frankfurter Ring (FF)	Messestadt Ost	2	U2	200	
29	Frauenhoferstraße (FH)	Olympia-Einkaufszentrum/ Feldmoching	1	U1/U2	200	50
30	Frauenhoferstraße (FH)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	200	50
31	Freimann (FR)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	100	
32	Freimann (FR)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	
33	Friedenheimer Straße (FI)	Laimer Platz	1	U5	25	100
34	Friedenheimer Straße (FI)	Neuperlach Süd	2	U5	100	100
35	Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	
36	Fröttmaning (FT)	Klinikum Großhadern	2	U6	100	
37	Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	3	U6	25	
38	Fröttmaning (FT)	Klinikum Großhadern	4	U6	25	
39	Fürstenried West (FW)	Moosach	1	U3	200	
40	Fürstenried West (FW)	Fürstenried West	2	U3	150	

## Allgemeine Informationen

## Wertung

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Haltestellen- kategorie	Einrichtungen
41	Garching (GR)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	100	
42	Garching (GR)	Klinikum Großhadern	2	U6	100	
43	Garching-Forschungszentrum (GF)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	100	
44	Garching-Forschungszentrum (GF)	Klinikum Großhadern	2	U6	200	
45	Garching-Hochbrück (GK)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	100	
46	Garching-Hochbrück (GK)	Klinikum Großhadern	2	U6	100	
47	Georg-Brauchle-Ring (GB)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	100	50
48	Georg-Brauchle-Ring (GB)	Mangfallplatz	2	U1	100	50
49	Gern (GE)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	25	100
50	Gern (GE)	Mangfallplatz	2	U1	25	100
51	Giesing (GG)	Feldmoching	1	U2	200	50
52	Giesing (GG)	Messestadt Ost	2	U2	200	50
53	Giselastraße (GI)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	200	50
54	Giselastraße (GI)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	200	50
55	Goetheplatz (GO)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	200	150
56	Goetheplatz (GO)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	200	150
57	Großhadern (GH)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	150	
58	Großhadern (GH)	Klinikum Großhadern	2	U6	150	
59	Haderner Stern (HD)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	100	50
60	Haderner Stern (HD)	Klinikum Großhadern	2	U6	100	50
61	Harras (HS)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	200	
62	Harras (HS)	Klinikum Großhadern	2	U6	200	
63	Harthof (HL)	Feldmoching	1	U2	150	50
64	Harthof (HL)	Messestadt Ost	2	U2	150	50
65	Hasenberg (HL)	Feldmoching	1	U2	100	
66	Hasenberg (HL)	Messestadt Ost	2	U2	100	
67	Hauptbahnhof (HU)	Feldmoching	1	U2	200	100
68	Hauptbahnhof (HU)	Messestadt Ost	2	U2	200	100
69	Hauptbahnhof (HU)	Olympia-Einkaufszentrum	3	U1	200	100
70	Hauptbahnhof (HU)	Mangfallplatz	4	U1	200	100
71	Hauptbahnhof (HO)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	200	100
72	Hauptbahnhof (HO)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	200	100
73	Heimeranplatz (HP)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	150	150
74	Heimeranplatz (HP)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	150	150
75	Hohenzollernplatz (HZ)	Feldmoching	1	U2	200	50
76	Hohenzollernplatz (HZ)	Messestadt Ost	2	U2	200	50
77	Holzapfelkreuth (HK)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	100	
78	Holzapfelkreuth (HK)	Klinikum Großhadern	2	U6	100	
79	Implerstraße (IP)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	200	
80	Implerstraße (IP)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	200	

## Allgemeine Informationen

## Wertung

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Haltestellen- kategorie	Einrichtungen
81	Implerstraße (IP)	Moosach	3	U3/U6	150	
82	Innsbrucker Ring (IR)	Feldmoching	1	U2	200	
83	Innsbrucker Ring (IR)	Messestadt Ost	2	U2	200	
84	Innsbrucker Ring (IR)	Laimer Platz	3	U5	200	
85	Innsbrucker Ring (IR)	Neuperlach Süd	4	U5	200	
86	Josephsburg (JB)	Feldmoching	1	U2	100	50
87	Josephsburg (JB)	Messestadt Ost	2	U2	25	50
88	Josephsplatz (JO)	Feldmoching	1	U2	150	
89	Josephsplatz (JO)	Messestadt Ost	2	U2	150	
90	Karl-Preis-Platz (KP)	Feldmoching	1	U2	200	
91	Karl-Preis-Platz (KP)	Messestadt Ost	2	U2	150	
92	Karlsplatz / Stachus (KA)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	200	50
93	Karlsplatz / Stachus (KA)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	200	50
94	Kieferngarten (KG)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	150	50
95	Kieferngarten (KG)	Klinikum Großhadern	2	U6	150	50
96	Kieferngarten (KG)	Kieferngarten	3	U6	100	50
97	Kieferngarten (KG)	Klinikum Großhadern	4	U6	100	50
98	Klinikum Großhadern (KL)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	150	100
99	Klinikum Großhadern (KL)	Klinikum Großhadern	2	U6	150	100
100	Kolumbusplatz (KO)	Feldmoching	1	U2	150	100
101	Kolumbusplatz (KO)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	200	100
102	Kolumbusplatz (KO)	Olympia-Einkaufszentrum	3	U1	150	100
103	Königsplatz (KN)	Feldmoching	1	U2	200	50
104	Königsplatz (KN)	Messestadt Ost	2	U2	100	50
105	Kreillerstraße (KR)	Feldmoching	1	U2	100	
106	Kreillerstraße (KR)	Messestadt Ost	2	U2	100	
107	Laimer Platz (LP)	Laimer Platz	1	U5	200	50
108	Laimer Platz (LP)	Neuperlach Süd	2	U5	200	50
109	Lehel (LH)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	200	100
110	Lehel (LH)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	200	100
111	Machtlfinger Straße (MR)	Moosach	1	U3	25	
112	Machtlfinger Straße (MR)	Fürstenried West	2	U3	100	
113	Mailingnerstraße (MA)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	150	
114	Mailingnerstraße (MA)	Feldmoching	2	U1	150	
115	Mangfallplatz (ML)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	100	
116	Mangfallplatz (ML)	Feldmoching	2	U1	100	
117	Marienplatz (MP)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	200	100
118	Marienplatz (MP)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	200	100
119	Max-Weber-Platz (MW)	Laimer Platz	1	U5	200	50
120	Max-Weber-Platz (MW)	Neuperlach Süd	2	U4/U5	200	50

## Allgemeine Informationen

## Wertung

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Haltestellen- kategorie	Einrichtungen
121	Max-Weber-Platz (MW)	Westendstraße	3	U4	150	50
122	Messestadt Ost (MS)	Feldmoching	1	U2	150	
123	Messestadt Ost (MS)	Messestadt Ost	2	U2	150	
124	Messestadt West (ME)	Feldmoching	1	U2	200	50
125	Messestadt West (ME)	Messestadt Ost	2	U2	200	50
126	Michaelibad (MC)	Laimer Platz	1	U5	100	
127	Michaelibad (MC)	Neuperlach Süd	2	U5	100	
128	Milbertshofen (MI)	Feldmoching	1	U2	150	50
129	Milbertshofen (MI)	Messestadt Ost	2	U2	100	50
130	Moosach (MO)	Moosach	1	U3	200	
131	Moosach (MO)	Fürstenried West	2	U3	150	
132	Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Moosach	1	U3	25	
133	Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Fürstenried West	2	U3	25	
134	Moosfeld (MF)	Feldmoching	1	U2	25	
135	Moosfeld (MF)	Messestadt Ost	2	U2	25	
136	Münchner Freiheit (MU)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	200	100
137	Münchner Freiheit (MU)	Klinikum Großhadern	2	U6	200	100
138	Münchner Freiheit (MU)	Moosach	3	U3	200	100
139	Münchner Freiheit (MU)	Fürstenried West	4	U3	200	100
140	Neuperlach Süd (NS)	Laimer Platz	1	U5	200	50
141	Neuperlach Süd (NS)	Neuperlach Süd	2	U5	200	50
142	Neuperlach Zentrum (NZ)	Laimer Platz	1	U5	200	
143	Neuperlach Zentrum (NZ)	Neuperlach Süd	2	U5	200	
144	Nordfriedhof (NF)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	100	
145	Nordfriedhof (NF)	Klinikum Großhadern	2	U6	100	
146	Obersendling (OS)	Moosach	1	U3	100	50
147	Obersendling (OS)	Fürstenried West	2	U3	100	50
148	Oberwiesenfeld (ON)	Moosach	1	U3	25	
149	Oberwiesenfeld (ON)	Fürstenried West	2	U3	25	
150	Odeonsplatz (OD)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	200	
151	Odeonsplatz (OD)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	200	
152	Odeonsplatz (OU)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	200	
153	Odeonsplatz (OU)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	200	
154	Olympia-Einkaufszentrum (OE)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	200	50
155	Olympia-Einkaufszentrum (OE)	Feldmoching	2	U1	150	50
156	Olympia-Einkaufszentrum (OK)	Moosach	1	U3	150	50
157	Olympia-Einkaufszentrum (OK)	Fürstenried West	2	U3	150	50
158	Olympia-Zentrum (OZ)	Moosach	1	U3	150	
159	Olympia-Zentrum (OZ)	Fürstenried West	2	U3	100	
160	Olympia-Zentrum (OZ)	Neuperlach Zentrum	4	U3	100	

## Allgemeine Informationen

## Wertung

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Haltestellen- kategorie	Einrichtungen
161	Ostbahnhof (OB)	Laimer Platz	1	U5	200	
162	Ostbahnhof (OB)	Neuperlach Süd	2	U5	200	
163	Partnachplatz (PA)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	100	
164	Partnachplatz (PA)	Klinikum Großhadern	2	U6	100	
165	Petuelring (PR)	Moosach	1	U3	150	
166	Petuelring (PR)	Fürstenried West	2	U3	150	
167	Poccistraße (PC)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	200	
168	Poccistraße (PC)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	200	
169	Prinzregentenplatz (PZ)	Westendstraße	1	U4	150	50
170	Prinzregentenplatz (PZ)	Arabellapark	2	U4	150	50
171	Quiddestraße (QI)	Laimer Platz	1	U5	200	
172	Quiddestraße (QI)	Neuperlach Süd	2	U5	200	
173	Richard-Strauss-Straße (RS)	Westendstraße	1	U4	100	50
174	Richard-Strauss-Straße (RS)	Arabellapark	2	U4	150	50
175	Rotkreuzplatz (RO)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	200	100
176	Rotkreuzplatz (RO)	Feldmoching	2	U1	200	100
177	Scheidplatz (SP)	Moosach	1	U3	200	50
178	Scheidplatz (SP)	Fürstenried West	2	U3	200	50
179	Scheidplatz (SP)	Feldmoching	3	U2	200	50
180	Scheidplatz (SP)	Messestadt Ost	4	U2	200	50
181	Schwanthalerhöhe (SH)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	200	
182	Schwanthalerhöhe (SH)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	200	
183	Sendlinger Tor (SE)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	200	
184	Sendlinger Tor (SE)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	200	
185	Sendlinger Tor (SU)	Olympia-Einkaufszentrum/ Feldmoching	1	U1/U2	200	
186	Sendlinger Tor (SU)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	200	
187	Silberhornstraße (SI)	Feldmoching	1	U2	200	
188	Silberhornstraße (SI)	Messestadt Ost	2	U2	200	
189	St.-Quirin-Platz (SQ)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	25	50
190	St.-Quirin-Platz (SQ)	Feldmoching	2	U1	25	50
191	Stiglmaierplatz (SM)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	200	
192	Stiglmaierplatz (SM)	Feldmoching	2	U1	150	
193	Studentenstadt (ST)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	150	
194	Studentenstadt (ST)	Klinikum Großhadern	2	U6	150	
195	Thalkirchen (TK)	Moosach	1	U3	100	100
196	Thalkirchen (TK)	Fürstenried West	2	U3	100	100
197	Theres-Giehse-Allee (TG)	Laimer Platz	1	U5	25	50
198	Theres-Giehse-Allee (TG)	Neuperlach Süd	2	U5	25	50
199	Theresienstraße (TH)	Feldmoching	1	U2	150	
200	Theresienstraße (TH)	Messestadt Ost	2	U2	150	

## Allgemeine Informationen

## Wertung

lfd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Haltestellen- kategorie	Einrichtungen
201	Theresienwiese (TW)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	200	
202	Theresienwiese (TW)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	200	
203	Trudering (TR)	Feldmoching	1	U2	200	
204	Trudering (TR)	Messestadt Ost	2	U2	200	
205	Universität (UN)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	200	50
206	Universität (UN)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	200	50
207	Untersbergstraße (UB)	Feldmoching	1	U2	100	50
208	Untersbergstraße (UB)	Messestadt Ost	2	U2	100	50
209	Westendstraße (WS)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	150	50
210	Westendstraße (WS)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	150	50
211	Westfriedhof (WF)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	150	
212	Westfriedhof (WF)	Feldmoching	2	U1	150	
213	Westpark (WP)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	150
214	Westpark (WP)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	150
215	Wettersteinplatz (WT)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	100	
216	Wettersteinplatz (WT)	Feldmoching	2	U1	100	

**Allgemeine Informationen**

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Fahrgastinformation		Leitsysteme		Haltestellenausstattung		Bewegungsraum	
					Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung
1	Aidenbachstraße (AB)	Moosach	1	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
2	Aidenbachstraße (AB)	Fürstenried West	2	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
3	Alte Heide (AH)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
4	Alte Heide (AH)	Klinikum Großhadern	2	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
5	Am Hart (HA)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
6	Am Hart (HA)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
7	Arabellapark (AR)	Westendstraße	1	U4	20	5	5	10	20	5	0	0
8	Arabellapark (AR)	Arabellapark	2	U4	20	5	5	10	20	5	0	0
9	Basler Straße (BA)	Moosach	1	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
10	Basler Straße (BA)	Fürstenried West	2	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
11	Bonner Platz (BP)	Moosach	1	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
12	Bonner Platz (BP)	Fürstenried West	2	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
13	Böhmerwaldplatz (BO)	Westendstraße	1	U4	20	5	5	10	20	5	0	0
14	Böhmerwaldplatz (BO)	Arabellapark	2	U4	20	5	5	10	20	5	0	0
15	Brudermühlstraße (BL)	Moosach	1	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
16	Brudermühlstraße (BL)	Fürstenried West	2	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
17	Candidplatz (CP)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	20	5	0	10	0	5	0	0
18	Candidplatz (CP)	Mangfallplatz	2	U1	20	5	0	10	0	5	0	0
19	Dietlindenstraße (DL)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
20	Dietlindenstraße (DL)	Klinikum Großhadern	2	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
21	Düferstraße (DF)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
22	Düferstraße (DF)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
23	Feldmoching (FM)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
24	Feldmoching (FM)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
25	Forstenrieder Allee (FO)	Moosach	1	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
26	Forstenrieder Allee (FO)	Fürstenried West	2	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
27	Frankfurter Ring (FF)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
28	Frankfurter Ring (FF)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
29	Frauenhoferstraße (FH)	Olympia-Einkaufszentrum/ Feldmoching	1	U1/U2	20	5	5	10	20	5	0	0
30	Frauenhoferstraße (FH)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	20	5	5	10	20	5	0	0
31	Freimann (FR)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
32	Freimann (FR)	Klinikum Großhadern	2	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
33	Friedenheimer Straße (FI)	Laimer Platz	1	U5	20	5	5	10	20	5	0	0
34	Friedenheimer Straße (FI)	Neuperlach Süd	2	U5	20	5	5	10	20	5	0	0
35	Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
36	Fröttmaning (FT)	Klinikum Großhadern	2	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
37	Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	3	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
38	Fröttmaning (FT)	Klinikum Großhadern	4	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
39	Fürstenried West (FW)	Moosach	1	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
40	Fürstenried West (FW)	Fürstenried West	2	U3	20	5	5	10	20	5	0	0

**Allgemeine Informationen**

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Fahrgastinformation		Leitsysteme		Haltestellenausstattung		Bewegungsraum	
					Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung
41	Garching (GR)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	20	5	5	0	20	5	0	0
42	Garching (GR)	Klinikum Großhadern	2	U6	20	5	5	0	20	5	0	0
43	Garching-Forschungszentrum (GF)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	20	5	5	0	20	5	0	0
44	Garching-Forschungszentrum (GF)	Klinikum Großhadern	2	U6	20	5	5	0	20	5	0	0
45	Garching-Hochbrück (GK)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	20	5	5	0	20	5	0	0
46	Garching-Hochbrück (GK)	Klinikum Großhadern	2	U6	20	5	5	0	20	5	0	0
47	Georg-Brauchle-Ring (GB)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
48	Georg-Brauchle-Ring (GB)	Mangfallplatz	2	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
49	Gern (GE)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
50	Gern (GE)	Mangfallplatz	2	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
51	Giesing (GG)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
52	Giesing (GG)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
53	Giselastraße (GI)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	20	5	5	10	20	5	0	0
54	Giselastraße (GI)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	20	5	5	10	20	5	0	0
55	Goetheplatz (GO)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	20	5	5	10	20	5	0	0
56	Goetheplatz (GO)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	20	5	5	10	20	5	0	0
57	Großhadern (GH)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
58	Großhadern (GH)	Klinikum Großhadern	2	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
59	Haderner Stern (HD)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
60	Haderner Stern (HD)	Klinikum Großhadern	2	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
61	Harras (HS)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
62	Harras (HS)	Klinikum Großhadern	2	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
63	Harthof (HL)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
64	Harthof (HL)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
65	Hasenberg (HL)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
66	Hasenberg (HL)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
67	Hauptbahnhof (HU)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
68	Hauptbahnhof (HU)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
69	Hauptbahnhof (HU)	Olympia-Einkaufszentrum	3	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
70	Hauptbahnhof (HU)	Mangfallplatz	4	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
71	Hauptbahnhof (HO)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	20	5	5	10	20	5	0	0
72	Hauptbahnhof (HO)	Arbellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	20	5	5	10	20	5	0	0
73	Heimeranplatz (HP)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	20	5	5	10	20	5	0	0
74	Heimeranplatz (HP)	Arbellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	20	5	5	10	20	5	0	0
75	Hohenzollernplatz (HZ)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
76	Hohenzollernplatz (HZ)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
77	Holzapfelkreuth (HK)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
78	Holzapfelkreuth (HK)	Klinikum Großhadern	2	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
79	Implerstraße (IP)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	20	5	5	10	20	5	0	0
80	Implerstraße (IP)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	20	5	5	10	20	5	0	0



**Allgemeine Informationen**

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Fahrgastinformation		Leitsysteme		Haltestellenausstattung		Bewegungsraum	
					Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung
81	Implerstraße (IP)	Moosach	3	U3/U6	20	5	5	10	20	5	0	0
82	Innsbrucker Ring (IR)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
83	Innsbrucker Ring (IR)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
84	Innsbrucker Ring (IR)	Laimer Platz	3	U5	20	5	5	10	20	5	0	0
85	Innsbrucker Ring (IR)	Neuperlach Süd	4	U5	20	5	5	10	20	5	0	0
86	Josephsburg (JB)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
87	Josephsburg (JB)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
88	Josephsplatz (JO)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
89	Josephsplatz (JO)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
90	Karl-Preis-Platz (KP)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
91	Karl-Preis-Platz (KP)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
92	Karlsplatz / Stachus (KA)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	20	5	5	10	20	5	0	0
93	Karlsplatz / Stachus (KA)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	20	5	5	10	20	5	0	0
94	Kieferngarten (KG)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	20	5	0	0	20	5	0	0
95	Kieferngarten (KG)	Klinikum Großhadern	2	U6	20	5	0	0	20	5	0	0
96	Kieferngarten (KG)	Kieferngarten	3	U6	20	5	0	0	20	5	0	0
97	Kieferngarten (KG)	Klinikum Großhadern	4	U6	20	5	0	0	20	5	0	0
98	Klinikum Großhadern (KL)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
99	Klinikum Großhadern (KL)	Klinikum Großhadern	2	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
100	Kolumbusplatz (KO)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
101	Kolumbusplatz (KO)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	20	5	5	10	20	5	0	0
102	Kolumbusplatz (KO)	Olympia-Einkaufszentrum	3	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
103	Königsplatz (KN)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
104	Königsplatz (KN)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
105	Kreillerstraße (KR)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
106	Kreillerstraße (KR)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
107	Laimer Platz (LP)	Laimer Platz	1	U5	20	5	5	10	20	5	0	0
108	Laimer Platz (LP)	Neuperlach Süd	2	U5	20	5	5	10	20	5	0	0
109	Lehel (LH)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	20	5	5	10	20	5	0	0
110	Lehel (LH)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	20	5	5	10	20	5	0	0
111	Machtlfinger Straße (MR)	Moosach	1	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
112	Machtlfinger Straße (MR)	Fürstenried West	2	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
113	Mailingersstraße (MA)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
114	Mailingersstraße (MA)	Feldmoching	2	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
115	Mangfallplatz (ML)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
116	Mangfallplatz (ML)	Feldmoching	2	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
117	Marienplatz (MP)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	20	5	5	0	20	5	0	0
118	Marienplatz (MP)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	20	5	5	0	20	5	0	0
119	Max-Weber-Platz (MW)	Laimer Platz	1	U5	20	5	5	10	20	5	0	0
120	Max-Weber-Platz (MW)	Neuperlach Süd	2	U4/U5	20	5	5	10	20	5	0	0

**Allgemeine Informationen**

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Fahrgastinformation		Leitsysteme		Halstellenausstattung		Bewegungsraum	
					Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung
121	Max-Weber-Platz (MW)	Westendstraße	3	U4	20	5	5	10	20	5	0	0
122	Messestadt Ost (MS)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
123	Messestadt Ost (MS)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
124	Messestadt West (ME)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
125	Messestadt West (ME)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
126	Michaelibad (MC)	Laimer Platz	1	U5	20	5	5	10	20	5	0	0
127	Michaelibad (MC)	Neuperlach Süd	2	U5	20	5	5	10	20	5	0	0
128	Milbertshofen (MI)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
129	Milbertshofen (MI)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
130	Moosach (MO)	Moosach	1	U3	20	5	5	0	20	5	0	0
131	Moosach (MO)	Fürstenried West	2	U3	20	5	5	0	20	5	0	0
132	Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Moosach	1	U3	20	5	5	0	20	5	0	0
133	Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Fürstenried West	2	U3	20	5	5	0	20	5	0	0
134	Moosfeld (MF)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
135	Moosfeld (MF)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
136	Münchner Freiheit (MU)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
137	Münchner Freiheit (MU)	Klinikum Großhadern	2	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
138	Münchner Freiheit (MU)	Moosach	3	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
139	Münchner Freiheit (MU)	Fürstenried West	4	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
140	Neuperlach Süd (NS)	Laimer Platz	1	U5	20	5	5	10	20	5	0	0
141	Neuperlach Süd (NS)	Neuperlach Süd	2	U5	20	5	5	10	20	5	0	0
142	Neuperlach Zentrum (NZ)	Laimer Platz	1	U5	20	5	5	10	20	5	0	0
143	Neuperlach Zentrum (NZ)	Neuperlach Süd	2	U5	20	5	5	10	20	5	0	0
144	Nordfriedhof (NF)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
145	Nordfriedhof (NF)	Klinikum Großhadern	2	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
146	Obersendling (OS)	Moosach	1	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
147	Obersendling (OS)	Fürstenried West	2	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
148	Oberwiesenfeld (ON)	Moosach	1	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
149	Oberwiesenfeld (ON)	Fürstenried West	2	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
150	Odeonsplatz (OD)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	20	5	5	10	20	5	0	0
151	Odeonsplatz (OD)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	20	5	5	10	20	5	0	0
152	Odeonsplatz (OU)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	20	5	5	10	20	5	0	0
153	Odeonsplatz (OU)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	20	5	5	10	20	5	0	0
154	Olympia-Einkaufszentrum (OE)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
155	Olympia-Einkaufszentrum (OE)	Feldmoching	2	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
156	Olympia-Einkaufszentrum (OK)	Moosach	1	U3	20	5	5	0	20	5	0	0
157	Olympia-Einkaufszentrum (OK)	Fürstenried West	2	U3	20	5	5	0	20	5	0	0
158	Olympia-Zentrum (OZ)	Moosach	1	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
159	Olympia-Zentrum (OZ)	Fürstenried West	2	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
160	Olympia-Zentrum (OZ)	Neuperlach Zentrum	4	U3	20	5	5	10	20	5	0	0

**Allgemeine Informationen**

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Fahrgastinformation		Leitsysteme		Haltestellenausstattung		Bewegungsraum	
					Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung	Mindestanforderung	Regelanforderung
161	Ostbahnhof (OB)	Laimer Platz	1	U5	20	5	5	10	20	5	0	0
162	Ostbahnhof (OB)	Neuperlach Süd	2	U5	20	5	5	10	20	5	0	0
163	Partnachplatz (PA)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
164	Partnachplatz (PA)	Klinikum Großhadern	2	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
165	Petuelring (PR)	Moosach	1	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
166	Petuelring (PR)	Fürstenried West	2	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
167	Poccistraße (PC)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	20	5	5	10	20	5	0	0
168	Poccistraße (PC)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	20	5	5	10	20	5	0	0
169	Prinzregentenplatz (PZ)	Westendstraße	1	U4	20	5	5	10	20	5	0	0
170	Prinzregentenplatz (PZ)	Arabellapark	2	U4	20	5	5	10	20	5	0	0
171	Quiddestraße (QI)	Laimer Platz	1	U5	20	5	5	10	20	5	0	0
172	Quiddestraße (QI)	Neuperlach Süd	2	U5	20	5	5	10	20	5	0	0
173	Richard-Strauss-Straße (RS)	Westendstraße	1	U4	20	5	5	10	20	5	0	0
174	Richard-Strauss-Straße (RS)	Arabellapark	2	U4	20	5	5	10	20	5	0	0
175	Rotkreuzplatz (RO)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
176	Rotkreuzplatz (RO)	Feldmoching	2	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
177	Scheidplatz (SP)	Moosach	1	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
178	Scheidplatz (SP)	Fürstenried West	2	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
179	Scheidplatz (SP)	Feldmoching	3	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
180	Scheidplatz (SP)	Messestadt Ost	4	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
181	Schwanthalerhöhe (SH)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	20	5	5	10	20	5	0	0
182	Schwanthalerhöhe (SH)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	20	5	5	10	20	5	0	0
183	Sendlinger Tor (SE)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	20	5	5	5	20	5	0	0
184	Sendlinger Tor (SE)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	20	5	5	5	20	5	0	0
185	Sendlinger Tor (SU)	Olympia-Einkaufszentrum/ Feldmoching	1	U1/U2	20	5	5	5	20	5	0	0
186	Sendlinger Tor (SU)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	20	5	5	5	20	5	0	0
187	Silberhornstraße (SI)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
188	Silberhornstraße (SI)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
189	St.-Quirin-Platz (SQ)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
190	St.-Quirin-Platz (SQ)	Feldmoching	2	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
191	Stiglmaierplatz (SM)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
192	Stiglmaierplatz (SM)	Feldmoching	2	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
193	Studentenstadt (ST)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
194	Studentenstadt (ST)	Klinikum Großhadern	2	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
195	Thalkirchen (TK)	Moosach	1	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
196	Thalkirchen (TK)	Fürstenried West	2	U3	20	5	5	10	20	5	0	0
197	Theres-Giehse-Allee (TG)	Laimer Platz	1	U5	20	5	5	10	20	5	0	0
198	Theres-Giehse-Allee (TG)	Neuperlach Süd	2	U5	20	5	5	10	20	5	0	0
199	Theresienstraße (TH)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
200	Theresienstraße (TH)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0

**Allgemeine Informationen**

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Fahrgastinformation		Leitsysteme		Halstellenausstattung		Bewegungsraum	
					Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung
201	Theresienwiese (TW)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	20	5	5	10	20	5	0	0
202	Theresienwiese (TW)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	20	5	5	10	20	5	0	0
203	Trudering (TR)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
204	Trudering (TR)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
205	Universität (UN)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	20	5	5	10	20	5	0	0
206	Universität (UN)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	20	5	5	10	20	5	0	0
207	Untersbergstraße (UB)	Feldmoching	1	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
208	Untersbergstraße (UB)	Messestadt Ost	2	U2	20	5	5	10	20	5	0	0
209	Westendstraße (WS)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	20	5	5	10	20	5	0	0
210	Westendstraße (WS)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	20	5	5	10	20	5	0	0
211	Westfriedhof (WF)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
212	Westfriedhof (WF)	Feldmoching	2	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
213	Westpark (WP)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
214	Westpark (WP)	Klinikum Großhadern	2	U6	20	5	5	10	20	5	0	0
215	Wettersteinplatz (WT)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	20	5	5	10	20	5	0	0
216	Wettersteinplatz (WT)	Feldmoching	2	U1	20	5	5	10	20	5	0	0

**Allgemeine Informationen**

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Oberflächen		Neigung		Zuwegung		Spaltüberbrückung	
					Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung
1	Aidenbachstraße (AB)	Moosach	1	U3	0	0	0	10	0	0	20	10
2	Aidenbachstraße (AB)	Fürstenried West	2	U3	0	0	0	10	0	0	20	10
3	Alte Heide (AH)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	0	0	0	0	0	0	40	10
4	Alte Heide (AH)	Klinikum Großhadern	2	U6	0	0	0	0	0	0	40	10
5	Am Hart (HA)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
6	Am Hart (HA)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
7	Arabellapark (AR)	Westendstraße	1	U4	0	0	0	0	0	0	20	10
8	Arabellapark (AR)	Arabellapark	2	U4	0	0	0	0	0	0	20	10
9	Basler Straße (BA)	Moosach	1	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
10	Basler Straße (BA)	Fürstenried West	2	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
11	Bonner Platz (BP)	Moosach	1	U3	0	0	0	0	0	0	40	10
12	Bonner Platz (BP)	Fürstenried West	2	U3	0	0	0	0	0	0	40	10
13	Böhmerwaldplatz (BO)	Westendstraße	1	U4	0	0	0	5	0	0	20	10
14	Böhmerwaldplatz (BO)	Arabellapark	2	U4	0	0	0	5	0	0	20	10
15	Brudermühlstraße (BL)	Moosach	1	U3	0	0	0	10	0	0	20	10
16	Brudermühlstraße (BL)	Fürstenried West	2	U3	0	0	0	10	0	0	20	10
17	Candidplatz (CP)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	0	0	0	10	0	0	20	10
18	Candidplatz (CP)	Mangfallplatz	2	U1	0	0	0	10	0	0	20	10
19	Dietlindenstraße (DL)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	0	0	0	10	0	0	40	10
20	Dietlindenstraße (DL)	Klinikum Großhadern	2	U6	0	0	0	10	0	0	40	10
21	Düferstraße (DF)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	5	0	0	20	10
22	Düferstraße (DF)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	5	0	0	20	10
23	Feldmoching (FM)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
24	Feldmoching (FM)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
25	Forstenrieder Allee (FO)	Moosach	1	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
26	Forstenrieder Allee (FO)	Fürstenried West	2	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
27	Frankfurter Ring (FF)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
28	Frankfurter Ring (FF)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
29	Frauenhoferstraße (FH)	Olympia-Einkaufszentrum/ Feldmoching	1	U1/U2	0	0	0	0	0	0	40	10
30	Frauenhoferstraße (FH)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	0	0	0	0	0	0	40	10
31	Freimann (FR)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
32	Freimann (FR)	Klinikum Großhadern	2	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
33	Friedenheimer Straße (FI)	Laimer Platz	1	U5	0	0	0	0	0	0	20	10
34	Friedenheimer Straße (FI)	Neuperlach Süd	2	U5	0	0	0	0	0	0	20	10
35	Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
36	Fröttmaning (FT)	Klinikum Großhadern	2	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
37	Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	3	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
38	Fröttmaning (FT)	Klinikum Großhadern	4	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
39	Fürstenried West (FW)	Moosach	1	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
40	Fürstenried West (FW)	Fürstenried West	2	U3	0	0	0	0	0	0	20	10

**Allgemeine Informationen**

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Oberflächen		Neigung		Zuwegung		Spaltüberbrückung	
					Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung
41	Garching (GR)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
42	Garching (GR)	Klinikum Großhadern	2	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
43	Garching-Forschungszentrum (GF)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
44	Garching-Forschungszentrum (GF)	Klinikum Großhadern	2	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
45	Garching-Hochbrück (GK)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	40	5	0	0	0	0	20	10
46	Garching-Hochbrück (GK)	Klinikum Großhadern	2	U6	40	5	0	0	0	0	20	10
47	Georg-Brauchle-Ring (GB)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	0	0	0	0	0	0	20	10
48	Georg-Brauchle-Ring (GB)	Mangfallplatz	2	U1	0	0	0	0	0	0	20	10
49	Gern (GE)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	0	0	0	0	0	0	20	10
50	Gern (GE)	Mangfallplatz	2	U1	0	0	0	0	0	0	20	10
51	Giesing (GG)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	40	10
52	Giesing (GG)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	40	10
53	Giselastraße (GI)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	0	0	0	0	0	0	40	10
54	Giselastraße (GI)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	0	0	0	0	0	0	40	10
55	Goetheplatz (GO)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	0	0	0	0	0	0	40	10
56	Goetheplatz (GO)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	0	0	0	0	0	0	40	10
57	Großhadern (GH)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
58	Großhadern (GH)	Klinikum Großhadern	2	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
59	Haderner Stern (HD)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
60	Haderner Stern (HD)	Klinikum Großhadern	2	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
61	Harras (HS)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
62	Harras (HS)	Klinikum Großhadern	2	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
63	Harthof (HL)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
64	Harthof (HL)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
65	Hasenberg (HL)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
66	Hasenberg (HL)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
67	Hauptbahnhof (HU)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
68	Hauptbahnhof (HU)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
69	Hauptbahnhof (HU)	Olympia-Einkaufszentrum	3	U1	0	0	0	0	0	0	20	10
70	Hauptbahnhof (HU)	Mangfallplatz	4	U1	0	0	0	0	0	0	20	10
71	Hauptbahnhof (HO)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	0	0	0	0	0	0	20	10
72	Hauptbahnhof (HO)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	0	0	0	0	0	0	20	10
73	Heimeranplatz (HP)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	0	0	0	0	0	0	40	10
74	Heimeranplatz (HP)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	0	0	0	0	0	0	40	10
75	Hohenzollernplatz (HZ)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	40	10
76	Hohenzollernplatz (HZ)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	40	10
77	Holzapfelkreuth (HK)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	0	0	0	0	0	0	40	10
78	Holzapfelkreuth (HK)	Klinikum Großhadern	2	U6	0	0	0	0	0	0	40	10
79	Implerstraße (IP)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	0	0	0	0	0	0	40	10
80	Implerstraße (IP)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	0	0	0	0	0	0	40	10

**Allgemeine Informationen**

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Oberflächen		Neigung		Zuwegung		Spaltüberbrückung	
					Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung
81	Implerstraße (IP)	Moosach	3	U3/U6	0	0	0	0	0	0	40	10
82	Innsbrucker Ring (IR)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	40	10
83	Innsbrucker Ring (IR)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	40	10
84	Innsbrucker Ring (IR)	Laimer Platz	3	U5	0	0	0	0	0	0	40	10
85	Innsbrucker Ring (IR)	Neuperlach Süd	4	U5	0	0	0	0	0	0	40	10
86	Josephsburg (JB)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
87	Josephsburg (JB)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
88	Josephsplatz (JO)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	40	10
89	Josephsplatz (JO)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	40	10
90	Karl-Preis-Platz (KP)	Feldmoching	1	U2	0	0	5	0	5	10	40	10
91	Karl-Preis-Platz (KP)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	5	0	5	10	40	10
92	Karlsplatz / Stachus (KA)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	0	0	0	0	0	0	40	10
93	Karlsplatz / Stachus (KA)	Arbellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	0	0	0	0	0	0	40	10
94	Kieferngarten (KG)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	0	0	0	0	0	0	40	10
95	Kieferngarten (KG)	Klinikum Großhadern	2	U6	0	0	0	0	0	0	40	10
96	Kieferngarten (KG)	Kieferngarten	3	U6	0	0	0	0	0	0	40	10
97	Kieferngarten (KG)	Klinikum Großhadern	4	U6	0	0	0	0	0	0	40	10
98	Klinikum Großhadern (KL)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
99	Klinikum Großhadern (KL)	Klinikum Großhadern	2	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
100	Kolumbusplatz (KO)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	40	10
101	Kolumbusplatz (KO)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	0	0	0	0	0	0	40	10
102	Kolumbusplatz (KO)	Olympia-Einkaufszentrum	3	U1	0	0	0	0	0	0	40	10
103	Königsplatz (KN)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	40	10
104	Königsplatz (KN)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	40	10
105	Kreillerstraße (KR)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
106	Kreillerstraße (KR)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
107	Laimer Platz (LP)	Laimer Platz	1	U5	0	0	0	0	0	0	20	10
108	Laimer Platz (LP)	Neuperlach Süd	2	U5	0	0	0	0	0	0	20	10
109	Lehel (LH)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	0	0	0	0	0	0	20	10
110	Lehel (LH)	Arbellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	0	0	0	0	0	0	20	10
111	Machtlfinger Straße (MR)	Moosach	1	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
112	Machtlfinger Straße (MR)	Fürstenried West	2	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
113	Mailingersstraße (MA)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	0	0	0	0	0	0	40	10
114	Mailingersstraße (MA)	Feldmoching	2	U1	0	0	0	0	0	0	40	10
115	Mangfallplatz (ML)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	0	0	0	0	0	0	20	10
116	Mangfallplatz (ML)	Feldmoching	2	U1	0	0	0	0	0	0	20	10
117	Marienplatz (MP)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	0	0	0	0	0	0	40	10
118	Marienplatz (MP)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	0	0	0	0	0	0	40	10
119	Max-Weber-Platz (MW)	Laimer Platz	1	U5	0	0	0	0	0	0	20	10
120	Max-Weber-Platz (MW)	Neuperlach Süd	2	U4/U5	0	0	0	0	0	0	40	10

**Allgemeine Informationen**

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Oberflächen		Neigung		Zuwegung		Spaltüberbrückung	
					Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung
121	Max-Weber-Platz (MW)	Westendstraße	3	U4	0	0	0	0	0	0	40	10
122	Messestadt Ost (MS)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
123	Messestadt Ost (MS)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
124	Messestadt West (ME)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
125	Messestadt West (ME)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
126	Michaelibad (MC)	Laimer Platz	1	U5	0	0	5	0	5	0	40	10
127	Michaelibad (MC)	Neuperlach Süd	2	U5	0	0	5	0	5	10	40	10
128	Milbertshofen (MI)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
129	Milbertshofen (MI)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
130	Moosach (MO)	Moosach	1	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
131	Moosach (MO)	Fürstenried West	2	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
132	Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Moosach	1	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
133	Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Fürstenried West	2	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
134	Moosfeld (MF)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
135	Moosfeld (MF)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
136	Münchner Freiheit (MU)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
137	Münchner Freiheit (MU)	Klinikum Großhadern	2	U6	0	0	0	0	0	0	20	10
138	Münchner Freiheit (MU)	Moosach	3	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
139	Münchner Freiheit (MU)	Fürstenried West	4	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
140	Neuperlach Süd (NS)	Laimer Platz	1	U5	0	0	0	10	0	0	40	10
141	Neuperlach Süd (NS)	Neuperlach Süd	2	U5	0	0	0	10	0	0	40	10
142	Neuperlach Zentrum (NZ)	Laimer Platz	1	U5	0	0	0	0	0	0	40	10
143	Neuperlach Zentrum (NZ)	Neuperlach Süd	2	U5	0	0	0	0	0	0	40	10
144	Nordfriedhof (NF)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	0	0	0	0	0	0	40	10
145	Nordfriedhof (NF)	Klinikum Großhadern	2	U6	0	0	0	0	0	0	40	10
146	Obersendling (OS)	Moosach	1	U3	0	0	5	0	5	10	20	10
147	Obersendling (OS)	Fürstenried West	2	U3	0	0	5	0	5	10	20	10
148	Oberwiesenfeld (ON)	Moosach	1	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
149	Oberwiesenfeld (ON)	Fürstenried West	2	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
150	Odeonsplatz (OD)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	0	0	0	0	0	0	40	10
151	Odeonsplatz (OD)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	0	0	0	0	0	0	40	10
152	Odeonsplatz (OU)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	0	0	0	0	0	0	40	10
153	Odeonsplatz (OU)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	0	0	0	0	0	0	40	10
154	Olympia-Einkaufszentrum (OE)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	0	0	0	0	0	0	20	10
155	Olympia-Einkaufszentrum (OE)	Feldmoching	2	U1	0	0	0	0	0	0	20	10
156	Olympia-Einkaufszentrum (OK)	Moosach	1	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
157	Olympia-Einkaufszentrum (OK)	Fürstenried West	2	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
158	Olympia-Zentrum (OZ)	Moosach	1	U3	0	0	0	0	0	0	40	10
159	Olympia-Zentrum (OZ)	Fürstenried West	2	U3	0	0	0	0	0	0	40	10
160	Olympia-Zentrum (OZ)	Neuperlach Zentrum	4	U3	0	0	0	0	0	0	40	10



**Allgemeine Informationen**

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Oberflächen		Neigung		Zuwegung		Spaltüberbrückung	
					Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung
161	Ostbahnhof (OB)	Laimer Platz	1	U5	0	0	0	0	0	0	40	10
162	Ostbahnhof (OB)	Neuperlach Süd	2	U5	0	0	0	0	0	0	40	10
163	Partnachplatz (PA)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	0	0	0	0	0	0	40	10
164	Partnachplatz (PA)	Klinikum Großhadern	2	U6	0	0	0	0	0	0	40	10
165	Petuelring (PR)	Moosach	1	U3	0	0	0	0	0	0	40	10
166	Petuelring (PR)	Fürstenried West	2	U3	0	0	0	0	0	0	40	10
167	Poccistraße (PC)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	0	0	0	0	0	0	40	10
168	Poccistraße (PC)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	0	0	0	0	0	0	40	10
169	Prinzregentenplatz (PZ)	Westendstraße	1	U4	0	0	0	0	0	0	40	10
170	Prinzregentenplatz (PZ)	Arabellapark	2	U4	0	0	0	0	0	0	40	10
171	Quiddestraße (QI)	Laimer Platz	1	U5	0	0	0	0	0	0	40	10
172	Quiddestraße (QI)	Neuperlach Süd	2	U5	0	0	0	0	0	0	40	10
173	Richard-Strauss-Straße (RS)	Westendstraße	1	U4	0	0	0	0	0	0	40	10
174	Richard-Strauss-Straße (RS)	Arabellapark	2	U4	0	0	0	0	0	0	40	10
175	Rotkreuzplatz (RO)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	0	0	0	0	0	0	40	10
176	Rotkreuzplatz (RO)	Feldmoching	2	U1	0	0	0	0	0	0	40	10
177	Scheidplatz (SP)	Moosach	1	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
178	Scheidplatz (SP)	Fürstenried West	2	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
179	Scheidplatz (SP)	Feldmoching	3	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
180	Scheidplatz (SP)	Messestadt Ost	4	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
181	Schwanthalerhöhe (SH)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	0	0	0	0	0	0	40	10
182	Schwanthalerhöhe (SH)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	0	0	0	0	0	0	40	10
183	Sendlinger Tor (SE)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	0	0	0	0	0	0	20	10
184	Sendlinger Tor (SE)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	0	0	0	0	0	0	20	10
185	Sendlinger Tor (SU)	Olympia-Einkaufszentrum/ Feldmoching	1	U1/U2	0	0	0	0	0	0	20	10
186	Sendlinger Tor (SU)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	0	0	0	0	0	0	20	10
187	Silberhornstraße (SI)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	40	10
188	Silberhornstraße (SI)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	40	10
189	St.-Quirin-Platz (SQ)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	0	0	0	0	0	0	20	10
190	St.-Quirin-Platz (SQ)	Feldmoching	2	U1	0	0	0	0	0	0	20	10
191	Stiglmaierplatz (SM)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	0	0	0	0	0	0	40	10
192	Stiglmaierplatz (SM)	Feldmoching	2	U1	0	0	0	0	0	0	40	10
193	Studentenstadt (ST)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	0	0	0	10	0	0	40	10
194	Studentenstadt (ST)	Klinikum Großhadern	2	U6	0	0	0	10	0	0	40	10
195	Thalkirchen (TK)	Moosach	1	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
196	Thalkirchen (TK)	Fürstenried West	2	U3	0	0	0	0	0	0	20	10
197	Theres-Giehse-Allee (TG)	Laimer Platz	1	U5	0	0	5	0	5	10	40	10
198	Theres-Giehse-Allee (TG)	Neuperlach Süd	2	U5	0	0	5	0	5	10	40	10
199	Theresienstraße (TH)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	40	10
200	Theresienstraße (TH)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	40	10

**Allgemeine Informationen**

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Oberflächen		Neigung		Zuwegung		Spaltüberbrückung	
					Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung	Mindest-anforderung	Regel-anforderung
201	Theresienwiese (TW)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	0	0	0	0	0	0	40	10
202	Theresienwiese (TW)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	0	0	0	0	0	0	40	10
203	Trudering (TR)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
204	Trudering (TR)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	20	10
205	Universität (UN)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	0	0	0	0	0	0	40	10
206	Universität (UN)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	0	0	0	0	0	0	40	10
207	Untersbergstraße (UB)	Feldmoching	1	U2	0	0	0	0	0	0	40	10
208	Untersbergstraße (UB)	Messestadt Ost	2	U2	0	0	0	0	0	0	40	10
209	Westendstraße (WS)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	0	0	0	0	0	0	40	10
210	Westendstraße (WS)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	0	0	0	0	0	0	40	10
211	Westfriedhof (WF)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	0	0	0	0	0	0	20	10
212	Westfriedhof (WF)	Feldmoching	2	U1	0	0	0	0	0	0	20	10
213	Westpark (WP)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	0	0	0	0	0	0	40	10
214	Westpark (WP)	Klinikum Großhadern	2	U6	0	0	0	0	0	0	40	10
215	Wettersteinplatz (WT)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	0	0	0	0	0	0	20	10
216	Wettersteinplatz (WT)	Feldmoching	2	U1	0	0	0	0	0	0	20	10

## Allgemeine Informationen

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Planungen vorgesehen/ Äußere Anlässe	Alter der Haltestelle	Gesamt	Handlungsbedarf
1	Aidenbachstraße (AB)	Moosach	1	U3	25	10	440	●
2	Aidenbachstraße (AB)	Fürstenried West	2	U3	25	10	390	●
3	Alte Heide (AH)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	20	360	●
4	Alte Heide (AH)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	20	360	●
5	Am Hart (HA)	Feldmoching	1	U2	25	5	325	●
6	Am Hart (HA)	Messestadt Ost	2	U2	25	5	325	●
7	Arabellapark (AR)	Westendstraße	1	U4	25	10	430	●
8	Arabellapark (AR)	Arabellapark	2	U4	25	10	380	●
9	Basler Straße (BA)	Moosach	1	U3	25	10	155	●
10	Basler Straße (BA)	Fürstenried West	2	U3	25	10	155	●
11	Bonner Platz (BP)	Moosach	1	U3	100	10	375	●
12	Bonner Platz (BP)	Fürstenried West	2	U3	100	10	300	●
13	Böhmerwaldplatz (BO)	Westendstraße	1	U4	25	10	160	●
14	Böhmerwaldplatz (BO)	Arabellapark	2	U4	25	10	160	●
15	Brudermühlstraße (BL)	Moosach	1	U3	25	10	290	●
16	Brudermühlstraße (BL)	Fürstenried West	2	U3	25	10	290	●
17	Candidplatz (CP)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	25	5	360	●
18	Candidplatz (CP)	Mangfallplatz	2	U1	25	5	410	●
19	Dietlindenstraße (DL)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	20	195	●
20	Dietlindenstraße (DL)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	20	195	●
21	Düferstraße (DF)	Feldmoching	1	U2	25	5	280	●
22	Düferstraße (DF)	Messestadt Ost	2	U2	25	5	280	●
23	Feldmoching (FM)	Feldmoching	1	U2	25	5	275	●
24	Feldmoching (FM)	Messestadt Ost	2	U2	25	5	275	●
25	Forstenrieder Allee (FO)	Moosach	1	U3	25	10	280	●
26	Forstenrieder Allee (FO)	Fürstenried West	2	U3	25	10	280	●
27	Frankfurter Ring (FF)	Feldmoching	1	U2	25	5	325	●
28	Frankfurter Ring (FF)	Messestadt Ost	2	U2	25	5	325	●
29	Frauenhoferstraße (FH)	Olympia-Einkaufszentrum/ Feldmoching	1	U1/U2	100	10	475	●
30	Frauenhoferstraße (FH)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	100	10	475	●
31	Freimann (FR)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	5	225	●
32	Freimann (FR)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	5	150	●
33	Friedenheimer Straße (FI)	Laimer Platz	1	U5	25	10	255	●
34	Friedenheimer Straße (FI)	Neuperlach Süd	2	U5	25	10	330	●
35	Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	5	150	●
36	Fröttmaning (FT)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	5	225	●
37	Fröttmaning (FT)	Garching-Forschungszentrum	3	U6	25	5	150	●
38	Fröttmaning (FT)	Klinikum Großhadern	4	U6	25	5	150	●
39	Fürstenried West (FW)	Moosach	1	U3	25	10	330	●
40	Fürstenried West (FW)	Fürstenried West	2	U3	25	10	280	●

## Allgemeine Informationen

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Planungen vorgesehen/ Äußere Anlässe	Alter der Haltestelle	Gesamt	Handlungsbedarf
41	Garching (GR)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	5	215	☐
42	Garching (GR)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	5	215	☐
43	Garching-Forschungszentrum (GF)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	5	215	☐
44	Garching-Forschungszentrum (GF)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	5	315	☐
45	Garching-Hochbrück (GK)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	5	260	☐
46	Garching-Hochbrück (GK)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	5	260	☐
47	Georg-Brauchle-Ring (GB)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	25	5	275	☐
48	Georg-Brauchle-Ring (GB)	Mangfallplatz	2	U1	25	5	275	☐
49	Gern (GE)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	25	5	250	☐
50	Gern (GE)	Mangfallplatz	2	U1	25	5	250	☐
51	Giesing (GG)	Feldmoching	1	U2	25	10	400	☐
52	Giesing (GG)	Messestadt Ost	2	U2	25	10	400	☐
53	Giselastraße (GI)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	25	20	410	☐
54	Giselastraße (GI)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	25	20	410	☐
55	Goetheplatz (GO)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	100	20	585	☐
56	Goetheplatz (GO)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	100	20	585	☐
57	Großhadern (GH)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	5	275	☐
58	Großhadern (GH)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	5	275	☐
59	Haderner Stern (HD)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	5	275	☐
60	Haderner Stern (HD)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	5	275	☐
61	Harras (HS)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	5	325	☐
62	Harras (HS)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	5	325	☐
63	Harthof (HL)	Feldmoching	1	U2	25	5	325	☐
64	Harthof (HL)	Messestadt Ost	2	U2	25	5	325	☐
65	Hasenberg (HL)	Feldmoching	1	U2	25	5	225	☐
66	Hasenberg (HL)	Messestadt Ost	2	U2	25	5	225	☐
67	Hauptbahnhof (HU)	Feldmoching	1	U2	100	10	505	☐
68	Hauptbahnhof (HU)	Messestadt Ost	2	U2	100	10	505	☐
69	Hauptbahnhof (HU)	Olympia-Einkaufszentrum	3	U1	100	10	505	☐
70	Hauptbahnhof (HU)	Mangfallplatz	4	U1	100	10	505	☐
71	Hauptbahnhof (HO)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	100	10	505	☐
72	Hauptbahnhof (HO)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	100	10	505	☐
73	Heimeranplatz (HP)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	25	10	450	☐
74	Heimeranplatz (HP)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	25	10	450	☐
75	Hohenzollernplatz (HZ)	Feldmoching	1	U2	25	10	400	☐
76	Hohenzollernplatz (HZ)	Messestadt Ost	2	U2	25	10	400	☐
77	Holzapfelkreuth (HK)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	10	250	☐
78	Holzapfelkreuth (HK)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	10	250	☐
79	Implerstraße (IP)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	100	10	425	☐
80	Implerstraße (IP)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	100	10	425	☐

## Allgemeine Informationen

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Planungen vorgesehen/ Äußere Anlässe	Alter der Haltestelle	Gesamt	Handlungsbedarf
81	Implerstraße (IP)	Moosach	3	U3/U6	100	10	375	●
82	Innsbrucker Ring (IR)	Feldmoching	1	U2	100	10	425	●
83	Innsbrucker Ring (IR)	Messestadt Ost	2	U2	100	10	425	●
84	Innsbrucker Ring (IR)	Laimer Platz	3	U5	100	10	425	●
85	Innsbrucker Ring (IR)	Neuperlach Süd	4	U5	100	10	425	●
86	Josephsburg (JB)	Feldmoching	1	U2	25	5	275	●
87	Josephsburg (JB)	Messestadt Ost	2	U2	25	5	200	●
88	Josephsplatz (JO)	Feldmoching	1	U2	25	10	300	●
89	Josephsplatz (JO)	Messestadt Ost	2	U2	25	10	300	●
90	Karl-Preis-Platz (KP)	Feldmoching	1	U2	25	10	370	●
91	Karl-Preis-Platz (KP)	Messestadt Ost	2	U2	25	10	320	●
92	Karlsplatz / Stachus (KA)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	25	10	400	●
93	Karlsplatz / Stachus (KA)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	25	10	400	●
94	Kieferngarten (KG)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	20	345	●
95	Kieferngarten (KG)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	20	345	●
96	Kieferngarten (KG)	Kieferngarten	3	U6	25	20	295	●
97	Kieferngarten (KG)	Klinikum Großhadern	4	U6	25	20	295	●
98	Klinikum Großhadern (KL)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	5	375	●
99	Klinikum Großhadern (KL)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	5	375	●
100	Kolumbusplatz (KO)	Feldmoching	1	U2	25	10	400	●
101	Kolumbusplatz (KO)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	25	10	450	●
102	Kolumbusplatz (KO)	Olympia-Einkaufszentrum	3	U1	25	10	400	●
103	Königsplatz (KN)	Feldmoching	1	U2	25	10	400	●
104	Königsplatz (KN)	Messestadt Ost	2	U2	25	10	300	●
105	Kreillerstraße (KR)	Feldmoching	1	U2	25	5	225	●
106	Kreillerstraße (KR)	Messestadt Ost	2	U2	25	5	225	●
107	Laimer Platz (LP)	Laimer Platz	1	U5	25	10	380	●
108	Laimer Platz (LP)	Neuperlach Süd	2	U5	25	10	380	●
109	Lehel (LH)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	25	10	430	●
110	Lehel (LH)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	25	10	430	●
111	Machtlfinger Straße (MR)	Moosach	1	U3	25	10	155	●
112	Machtlfinger Straße (MR)	Fürstenried West	2	U3	25	10	230	●
113	Mailingersstraße (MA)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	25	10	300	●
114	Mailingersstraße (MA)	Feldmoching	2	U1	25	10	300	●
115	Mangfallplatz (ML)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	25	5	225	●
116	Mangfallplatz (ML)	Feldmoching	2	U1	25	5	225	●
117	Marienbergplatz (MP)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	25	20	450	●
118	Marienbergplatz (MP)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	25	20	450	●
119	Max-Weber-Platz (MW)	Laimer Platz	1	U5	100	10	455	●
120	Max-Weber-Platz (MW)	Neuperlach Süd	2	U4/U5	100	10	475	●

## Allgemeine Informationen

Ifd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Planungen vorgesehen/ Äußere Anlässe	Alter der Haltestelle	Gesamt	Handlungsbedarf
121	Max-Weber-Platz (MW)	Westendstraße	3	U4	100	10	425	●
122	Messestadt Ost (MS)	Feldmoching	1	U2	25	5	275	●
123	Messestadt Ost (MS)	Messestadt Ost	2	U2	25	5	275	●
124	Messestadt West (ME)	Feldmoching	1	U2	25	5	375	●
125	Messestadt West (ME)	Messestadt Ost	2	U2	25	5	375	●
126	Michaelibad (MC)	Laimer Platz	1	U5	25	10	270	●
127	Michaelibad (MC)	Neuperlach Süd	2	U5	25	10	270	●
128	Milbertshofen (MI)	Feldmoching	1	U2	25	5	325	●
129	Milbertshofen (MI)	Messestadt Ost	2	U2	25	5	275	●
130	Moosach (MO)	Moosach	1	U3	25	5	315	●
131	Moosach (MO)	Fürstenried West	2	U3	25	5	265	●
132	Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Moosach	1	U3	25	5	140	●
133	Moosacher St.-Martins-Platz (MM)	Fürstenried West	2	U3	25	5	140	●
134	Moosfeld (MF)	Feldmoching	1	U2	25	5	150	●
135	Moosfeld (MF)	Messestadt Ost	2	U2	25	5	150	●
136	Münchner Freiheit (MU)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	5	425	●
137	Münchner Freiheit (MU)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	5	425	●
138	Münchner Freiheit (MU)	Moosach	3	U3	25	5	425	●
139	Münchner Freiheit (MU)	Fürstenried West	4	U3	25	5	425	●
140	Neuperlach Süd (NS)	Laimer Platz	1	U5	25	10	410	●
141	Neuperlach Süd (NS)	Neuperlach Süd	2	U5	25	10	410	●
142	Neuperlach Zentrum (NZ)	Laimer Platz	1	U5	100	10	425	●
143	Neuperlach Zentrum (NZ)	Neuperlach Süd	2	U5	100	10	425	●
144	Nordfriedhof (NF)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	20	260	●
145	Nordfriedhof (NF)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	20	260	●
146	Obersendling (OS)	Moosach	1	U3	25	10	300	●
147	Obersendling (OS)	Fürstenried West	2	U3	25	10	300	●
148	Oberwiesenfeld (ON)	Moosach	1	U3	25	5	150	●
149	Oberwiesenfeld (ON)	Fürstenried West	2	U3	25	5	150	●
150	Odeonsplatz (OD)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	100	20	435	●
151	Odeonsplatz (OD)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	100	20	435	●
152	Odeonsplatz (OU)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	100	10	425	●
153	Odeonsplatz (OU)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	100	10	425	●
154	Olympia-Einkaufszentrum (OE)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	25	5	375	●
155	Olympia-Einkaufszentrum (OE)	Feldmoching	2	U1	25	5	325	●
156	Olympia-Einkaufszentrum (OK)	Moosach	1	U3	25	5	315	●
157	Olympia-Einkaufszentrum (OK)	Fürstenried West	2	U3	25	5	315	●
158	Olympia-Zentrum (OZ)	Moosach	1	U3	25	10	300	●
159	Olympia-Zentrum (OZ)	Fürstenried West	2	U3	25	10	250	●
160	Olympia-Zentrum (OZ)	Neuperlach Zentrum	4	U3	25	10	250	●

## Allgemeine Informationen

lfd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Planungen vorgesehen/ Äußere Anlässe	Alter der Haltestelle	Gesamt	Handlungsbedarf
161	Ostbahnhof (OB)	Laimer Platz	1	U5	25	10	350	●
162	Ostbahnhof (OB)	Neuperlach Süd	2	U5	25	10	350	●
163	Partnachplatz (PA)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	10	250	●
164	Partnachplatz (PA)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	10	250	●
165	Petuelring (PR)	Moosach	1	U3	25	10	300	●
166	Petuelring (PR)	Fürstenried West	2	U3	25	10	300	●
167	Poccistraße (PC)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	100	10	425	●
168	Poccistraße (PC)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	100	10	425	●
169	Prinzregentenplatz (PZ)	Westendstraße	1	U4	25	10	350	●
170	Prinzregentenplatz (PZ)	Arabellapark	2	U4	25	10	350	●
171	Quiddestraße (QI)	Laimer Platz	1	U5	25	10	350	●
172	Quiddestraße (QI)	Neuperlach Süd	2	U5	25	10	350	●
173	Richard-Strauss-Straße (RS)	Westendstraße	1	U4	25	10	300	●
174	Richard-Strauss-Straße (RS)	Arabellapark	2	U4	25	10	350	●
175	Rotkreuzplatz (RO)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	25	10	450	●
176	Rotkreuzplatz (RO)	Feldmoching	2	U1	25	10	450	●
177	Scheidplatz (SP)	Moosach	1	U3	100	10	455	●
178	Scheidplatz (SP)	Fürstenried West	2	U3	100	10	455	●
179	Scheidplatz (SP)	Feldmoching	3	U2	100	10	455	●
180	Scheidplatz (SP)	Messestadt Ost	4	U2	100	10	455	●
181	Schwanthalerhöhe (SH)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	25	10	350	●
182	Schwanthalerhöhe (SH)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	25	10	350	●
183	Sendlinger Tor (SE)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	100	20	410	●
184	Sendlinger Tor (SE)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	100	20	410	●
185	Sendlinger Tor (SU)	Olympia-Einkaufszentrum/ Feldmoching	1	U1/U2	100	10	400	●
186	Sendlinger Tor (SU)	Mangfallplatz/Messestadt Ost	2	U1/U2	100	10	400	●
187	Silberhornstraße (SI)	Feldmoching	1	U2	25	10	350	●
188	Silberhornstraße (SI)	Messestadt Ost	2	U2	25	10	350	●
189	St.-Quirin-Platz (SQ)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	25	5	200	●
190	St.-Quirin-Platz (SQ)	Feldmoching	2	U1	25	5	200	●
191	Stiglmaierplatz (SM)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	25	10	350	●
192	Stiglmaierplatz (SM)	Feldmoching	2	U1	25	10	300	●
193	Studentenstadt (ST)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	100	20	395	●
194	Studentenstadt (ST)	Klinikum Großhadern	2	U6	100	20	395	●
195	Thalkirchen (TK)	Moosach	1	U3	25	10	330	●
196	Thalkirchen (TK)	Fürstenried West	2	U3	25	10	330	●
197	Theres-Giehse-Allee (TG)	Laimer Platz	1	U5	25	10	245	●
198	Theres-Giehse-Allee (TG)	Neuperlach Süd	2	U5	25	10	245	●
199	Theresienstraße (TH)	Feldmoching	1	U2	25	10	300	●
200	Theresienstraße (TH)	Messestadt Ost	2	U2	25	10	300	●

## Allgemeine Informationen

lfd. Nr.	Haltestellenname	Richtung	Gleis	Linie	Planungen vorgesehen/ Äußere Anlässe	Alter der Haltestelle	Gesamt	Handlungsbedarf
201	Theresienwiese (TW)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	25	10	350	●
202	Theresienwiese (TW)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	25	10	350	●
203	Trudering (TR)	Feldmoching	1	U2	25	5	325	●
204	Trudering (TR)	Messestadt Ost	2	U2	25	5	325	●
205	Universität (UN)	Moosach/Garching-Forschungszentrum	1	U3/U6	25	20	410	●
206	Universität (UN)	Fürstenried West/Klinikum Großhadern	2	U3/U6	25	20	410	●
207	Untersbergstraße (UB)	Feldmoching	1	U2	25	10	300	●
208	Untersbergstraße (UB)	Messestadt Ost	2	U2	25	10	300	●
209	Westendstraße (WS)	Westendstraße/Laimer Platz	1	U4/U5	25	10	350	●
210	Westendstraße (WS)	Arabellapark/Neuperlach Süd	2	U4/U5	25	10	350	●
211	Westfriedhof (WF)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	25	5	275	●
212	Westfriedhof (WF)	Feldmoching	2	U1	25	5	275	●
213	Westpark (WP)	Garching-Forschungszentrum	1	U6	25	10	325	●
214	Westpark (WP)	Klinikum Großhadern	2	U6	25	10	325	●
215	Wettersteinplatz (WT)	Olympia-Einkaufszentrum	1	U1	25	5	225	●
216	Wettersteinplatz (WT)	Feldmoching	2	U1	25	5	225	●



## Anlage zum Nahverkehrsplan, Teil Barrierefreiheit im ÖPNV

### 1. U-Bahn

#### 1.1. Barrierefreiheit bei der U-Bahn



© MVG, Kerstin Groh



© MVG, Sven Teske



© MVG

## 1. U-Bahn

### 1.2. Fahrzeuge

#### 1.2.1. Fahrzeugausstattung Typ C2

Merkmal U-Bahn Typ C2	Ausstattung	Normen/DIN-Vorgaben	Barrierefreiheit erfüllt
Sitzplatzangebot 6-Wagen-Zug	220 Sitzplätze, 44 (20%) davon Vorrangsitze (nebeneinander liegende Plätze werden als 2 Vorrangplätze gezählt, auch wenn nur ein Piktogramm darauf hinweist)	BOStrab: Piktogrammvorgabe zur Kennzeichnung der Vorrangsitze, keine Vorgabe zur Anzahl und Ausführung. Als Empfehlung kann die TSI PRM für Schienenfahrzeuge im Bahnverkehr herangezogen werden, die eine Kennzeichnung von min. 10 % der Plätze fordert.	✓
Rollstuhlstellplätze und Ausstattung	Insgesamt 2 ausgewiesene Rollstuhlstellplätze (jeweils einer im 1. und letzten Wagen), ebenfalls separate Fahrgastnotsprechstellen und Türöffnungstaster auf niedriger Höhe	BOStrab: Keine Vorgabe zur Ausführung von Rollstuhlstellplätzen. Die TSI PRM (siehe oben) fordert bei einer Zuglänge von 30 m bis 205 m zwei Rollstuhlplätze.	✓
Türöffnung	Zentrale Türöffnung vom Fahrerstand aus möglich, liegt im Verantwortungsbereich des Fahrers. Dieser entscheidet gemäß Fahrgastaufkommen und situationsabhängig.	BOStrab: keine Vorgabe zum Türöffnungsvorgang	✓
Informationseinrichtungen	- Zugzielanzeigen an den Endwagen - TFT-Haltestellenanzeigen im Innenraum - Akustische und visuelle Signalisierung Schließvorgang durch Lichtbänder innen und außen	- Vorgabe BOStrab - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Kommunikation	- Automatische Linien- und Fahrtzielansage außen an allen Bahnsteigen - Automatische Innenansage nächste Haltestelle - Automatische Ansage der Ausstiegsseite bei Rechtsausstieg (ca. 35% der Bahnsteige)	- keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Einstiegssituation Horizontalspalt	- max. 5 cm bei gerader Bahnsteigkante - ≥ 5 cm bei Bahnsteigen im Bogen	Vorgabe BOStrab: ≤ 25 cm, Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	✓ × (BOStrab ✓)
Einstiegssituation Vertikalspalt	- max. 5 cm bei Bahnsteighöhe 105 cm SOK - max. 10 cm bei Bahnsteighöhe 100 cm SOK - max. 5 cm bei 100 cm SOK + Bahnsteigerhöhung	keine Vorgabe BOStrab; Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	✓ × (BOStrab ✓) ✓

## 1. U-Bahn

### 1.2. U-Bahn

#### 1.2.2. Fahrzeugausstattung Typ C1

Merkmal U-Bahn Typ C1	Ausstattung	Normen/DIN-Vorgaben	Barrierefreiheit erfüllt
Sitzplatzangebot 6-Wagen-Zug	252 Sitzplätze, 32 (12%) davon Vorrangsitze (nebeneinander liegende Plätze werden als 2 Vorrangplätze gezählt, auch wenn nur ein Piktogramm darauf hinweist)	BOStrab: Piktogrammvorgabe zur Kennzeichnung der Vorrangsitze, keine Vorgabe zur Anzahl und Ausführung. Als Empfehlung kann die TSI PRM für Schienenfahrzeuge im Bahnverkehr herangezogen werden, die eine Kennzeichnung von min. 10 % der Plätze fordert.	✓
Rollstuhlstellplätze und Ausstattung	Insgesamt 2 ausgewiesene Rollstuhlstellplätze (jeweils einer im 1. und letzten Wagen), ebenfalls separate Fahrgastnotsprechstellen und Türöffnungstaster auf niedriger Höhe	BOStrab: Keine Vorgabe zur Ausführung von Rollstuhlstellplätzen. Die TSI PRM (siehe oben) fordert bei einer Zuglänge von 30 m bis 205 m zwei Rollstuhlplätze.	✓
Türöffnung	Zentrale Türöffnung vom Fahrerstand aus möglich, liegt im Verantwortungsbereich des Fahrers. Dieser entscheidet gemäß Fahrgastaufkommen und situationsabhängig.	BOStrab: keine Vorgabe zum Türöffnungsvorgang	✓
Informationseinrichtungen	- Zugzielanzeigen an den Endwagen - TFT-Haltestellenanzeigen im Innenraum - Akustische und visuelle Signalisierung Schließvorgang durch Lichtbänder innen und außen	- Vorgabe BOStrab - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Kommunikation	- Automatische Linien- und Fahrtzielansage außen an allen Bahnsteigen - Automatische Innenansage nächste Haltestelle - Automatische Ansage der Ausstiegsseite bei Rechtsausstieg (ca. 35% der Bahnsteige)	- keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Einstiegssituation Horizontalspalt	- max. 5 cm bei gerader Bahnsteigkante - ≥ 5 cm bei Bahnsteigen im Bogen	Vorgabe BOStrab: ≤ 25 cm, Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	✓ × (BOStrab ✓)
Einstiegssituation Vertikalspalt	- max. 5 cm bei Bahnsteighöhe 105 cm SOK - max. 10 cm bei Bahnsteighöhe 100 cm SOK - max. 5 cm bei 100 cm SOK + Bahnsteigerhöhung	keine Vorgabe BOStrab; Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	✓ × (BOStrab ✓) ✓

## 1. U-Bahn

### 1.2. Fahrzeuge

#### 1.2.3. Fahrzeugausstattung Typ A

Merkmal U-Bahn Typ A	Ausstattung	Normen/DIN-Vorgaben	Barrierefreiheit erfüllt
Sitzplatzangebot 3 Doppeltriebwagen im Zugverband	294 Sitzplätze, 36 (12%) davon Vorrangsitze	BOStrab: Piktogrammvorgabe zur Kennzeichnung der Vorrangsitze, keine Vorgabe zur Anzahl und Ausführung. Als Empfehlung kann die TSI PRM für Schienenfahrzeuge im Bahnverkehr herangezogen werden, die eine Kennzeichnung von min. 10 % der Plätze fordert.	✓
Rollstuhlstellplätze und Ausstattung	Keine ausgewiesenen Rollstuhlstellplätze, Aufstellung von max. 2 Rollstühlen je gegenüber liegendem Türpaar möglich.	BOStrab: Keine Vorgabe zur Ausführung von Rollstuhlstellplätzen. Die TSI PRM (siehe oben) fordert bei einer Zuglänge von 30 m bis 205 m zwei Rollstuhlplätze.	✓
Türöffnung	6 zweiflüglige Schwenkschiebetüren pro Seite, druckluftgesteuert, manuelles Öffnen der Türen nur durch die Fahrgäste möglich	BOStrab: keine Vorgabe zum Türöffnungsvorgang	(BOStrab ✓) * (da Tür nur manuell geöffnet werden kann)
Informationseinrichtungen	- Zugzielanzeigen an den Endwagen (Fallblatt) - Liniennummernanzeige Innenraum (Fallblatt) TFT-Haltestellenanzeiger teilw. nachgerüstet - Akustische und visuelle Signalisierung des Schließvorgangs durch LED-Leisten innen	- Vorgabe BOStrab - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip  - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Kommunikation	- Linien- und Fahrtzielansage* - Innenansage nächste Haltestelle* - Ansage der Ausstiegsseite bei Rechtsausstieg (ca. 35% der Bahnsteige)* *Ansagen automatisch (TFT) oder durch Fahrer	- keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Einstiegssituation Horizontalspalt	- max. 9 cm bei gerader Bahnsteigkante - ≥ 9 cm bei Bahnsteigen im Bogen	Vorgabe BoStrab: ≤ 25 cm, Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	* (BOStrab ✓) * (BOStrab ✓)
Einstiegssituation Vertikalspalt	- max. 5 cm bei Bahnsteighöhe 105 cm SOK - max. 10 cm bei Bahnsteighöhe 100 cm SOK - max. 5 cm bei 100 cm SOK + Bahnsteigerhöhung	keine Vorgabe BOStrab; Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	✓ * (BOStrab ✓) ✓

## 1. U-Bahn

### 1.2. Fahrzeuge

#### 1.2.4. Fahrzeugausstattung Typ B

Merkmal U-Bahn Typ B	Ausstattung	Normen/DIN-Vorgaben	Barrierefreiheit erfüllt
Sitzplatzangebot 3 Doppeltriebwagen im Zugverband	294 Sitzplätze, 36 (12%) davon Vorrangsitze	BOStrab: Piktogrammvorgabe zur Kennzeichnung der Vorrangsitze, keine Vorgabe zur Anzahl und Ausführung. Als Empfehlung kann die TSI PRM für Schienenfahrzeuge im Bahnverkehr herangezogen werden, die eine Kennzeichnung von min. 10 % der Plätze fordert.	✓
Rollstuhlstellplätze und Ausstattung	Keine ausgewiesenen Rollstuhlstellplätze, Aufstellung von max. 2 Rollstühlen je gegenüber liegendem Türpaar möglich.	BOStrab: Keine Vorgabe zur Ausführung von Rollstuhlstellplätzen. Die TSI PRM (siehe oben) fordert bei einer Zuglänge von 30 m bis 205 m zwei Rollstuhlplätze.	✓
Türöffnung	6 zweiflüglige Schwenkschiebetüren pro Seite, druckluftgesteuert, manuelles Öffnen der Türen nur durch die Fahrgäste möglich	BOStrab: keine Vorgabe zum Türöffnungsvorgang	(BOStrab ✓) * (da Tür nur manuell geöffnet werden kann)
Informationseinrichtungen	- Zugzielanzeigen an den Endwagen (Fallblatt) - Liniennummernanzeige Innenraum (Fallblatt) TFT-Haltestellenanzeiger teilw. nachgerüstet - Akustische und visuelle Signalisierung des Schließvorgangs durch LED-Leisten innen	- Vorgabe BOStrab - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip  - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Kommunikation	- Linien- und Fahrtzielansage* - Innenansage nächste Haltestelle* - Ansage der Ausstiegsseite bei Rechtsausstieg (ca. 35% der Bahnsteige)* *Ansagen automatisch (TFT) oder durch Fahrer	- keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Einstiegssituation Horizontalspalt	- max. 9 cm bei gerader Bahnsteigkante - ≥ 9 cm bei Bahnsteigen im Bogen	Vorgabe BOStrab: ≤ 25 cm, Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	* (BOStrab ✓) * (BOStrab ✓)
Einstiegssituation Vertikalspalt	- max. 5 cm bei Bahnsteighöhe 105 cm SOK - max. 10 cm bei Bahnsteighöhe 100 cm SOK - max. 5 cm bei 100 cm SOK + Bahnsteigerhöhung	keine Vorgabe BOStrab; Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	✓ * (BOStrab ✓) ✓

## 1. U-Bahn

### 1.3. Infrastruktur

#### 1.3.1. Taktils Leitssystem / Bodenindikatoren

Ausbaustandard des bahnsteigbegleitenden Leitstreifens in Abhängigkeit des Ausbauezeitpunktes:

© MVG, Ariane Sauer



Nachträglich gefräste Rillenbänder (Sendlinger Tor)



Eingebaute, vorab gefräste Rillensteine (Garching-Hochbrück)



Leitstreifen nach DIN 32984, alte Fassung (Studentenstadt)



Leitstreifen nach DIN 32984, aktuelle Fassung (Kieferngarten)

© MVG

## 1. U-Bahn

### 1.4. Infrastruktur

#### 1.4.3. Fahrgastinformation am Bahnsteig

Fahrgastinformation am Bahnsteig:		visuell	durch	akustisch	durch
generelle Information	Liniennummern, Fahrtziel	ja	Beschilderung	nein	
	Fahrplan, Tarifinformationen	ja	Aushänge	nein	
Ankündigungsaussage/ Fahrzeugidentifizierung	einfahrendes Fahrzeug (Ziel, Liniennummer)	ja	ZZA und Fahrzielanzeige Fahrzeug	durch Fahrzeug	(automatische) Ansage Fahrzeug/Fahrer
Prognose	Ankunft Folgefahrzeuge in Echtzeit	ja	ZZA und MLA	nein	
Störungsmeldungen	Informationen zu geplanten Betriebsänderungen	ja	Aushänge	ja	Disponent
	Informationen zu Störungen im Betriebsablauf	ja	Ticker im ZZA und MLA	ja	Disponent
	Handlungsempfehlungen bei Betriebsstörungen	ja	Ticker im ZZA und MLA	ja	Disponent

Über Zugzielanzeiger werden an allen Bahnsteigen die nachfolgend einfahrenden Züge und die Abfahrtsprognosen angezeigt. In den Zwischengeschossen sind sogenannte Multilinienanzeiger angebracht, die ebenfalls die nachfolgend einfahrenden Züge mit Abfahrtsprognose anzeigen. Texte zu Betriebsabweichungen werden in den Leitsystemen von den Disponenten erfasst und an die Anzeiger übertragen.

Die Durchsagen an den Bahnsteigen werden von den Disponenten über die sogenannte ELA (Elektroakustische Anlage) durchgeführt. Eine akustische Ansage/Ankündigung des einfahrenden Zuges ist bislang noch nicht möglich. Mit der bis 2020 zur Umsetzung vorgesehenen Einführung eines neuen U-Bahn-Dispositions- und Informationssystems wird dies aber möglich sein.



© MVG, Wolfgang Wellige

## 2. Straßenbahn

### 2.1. Barrierefreiheit bei der Straßenbahn



© MVG, Kerstin Groh



## 2. Straßenbahn

### 2.2. Fahrzeuge

#### 2.2.1. Fahrzeugausstattung Typ Avenio

Merkmal Typ Avenio	Ausstattung	Normen/DIN-Vorgaben	Barrierefreiheit erfüllt
Sitzplatzangebot	69 Sitzplätze, 9 (13%) davon Vorrangsitze (nebeneinander liegende Plätze werden als 2 Vorrangplätze gezählt, auch wenn nur ein Piktogramm darauf hinweist)	BOStrab: Piktogrammvorgabe zur Kennzeichnung der Vorrangsitze, keine Vorgabe zur Anzahl und Ausführung. Als Empfehlung kann die TSI PRM für Schienenfahrzeuge im Bahnverkehr herangezogen werden, die eine Kennzeichnung von min. 10 % der Plätze fordert.	✓
Rollstuhlstellplatz und Einstiegshilfe	Rollstuhlstellplatz an 1. Fahrzeugtür, Zustieg über Hublift (Zustieg für Rollstuhlfahrer an allen Haltestellentypen - auch auf Fahrbahnniveau möglich)	BOStrab: Keine Vorgabe zur Ausführung von Rollstuhlstellplätzen. Ausführung des Hubliftes gemäß DIN EN 1756-2 und DIN 32985 für fahrzeuggebundene Einstiegshilfen	✓
Türöffnung	8 zweiflüglige Schwenkschiebetüren, elektrisch angetrieben	BOStrab: keine Vorgabe zum Türöffnungsvorgang	✓
Informationseinrichtungen	- Zugzielanzeigen an den Endwagen und an der Seite - Infotainment oder Multifunktionsanzeiger	- Vorgabe BOStrab - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓
Kommunikation	- Linien- und Fahrtzielansage bei mehreren Linien - Automatische Innenansage nächste Haltestelle - Automatische Innenansage bei geplanten Betriebsänderungen	- keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Einstiegssituation Horizontalspalt	- 10 cm an Haltestellen nach Neubaustandard, die gerade anfahrbar sind - ≥ 10 cm bei Bahnsteigen im Bogen	Vorgabe BOStrab: ≤ 25 cm, Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	× (BOStrab ✓) × (BOStrab ✓)
Einstiegssituation Vertikalspalt	- ≥ 18 cm an Haltestellen nach Neubaustandard (Bordabstich max. 12 cm über SOK) - 30 cm bei Haltestellen mit Ausstieg auf Fahrbahn	keine Vorgabe BOStrab; Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	× (BOStrab ✓) × (BOStrab ✓)

## 2. Straßenbahn

### 2.2. Fahrzeuge

#### 2.2.2. Fahrzeugausstattung Typ Variobahn

Merkmal Typ Variobahn	Ausstattung	Normen/DIN-Vorgaben	Barrierefreiheit erfüllt
Sitzplatzangebot	75 Sitzplätze, 15 (20%) davon Vorrangsitze (nebeneinander liegende Plätze werden als 2 Vorrangplätze gezählt, auch wenn nur ein Piktogramm darauf hinweist)	BOStrab: Piktogrammvorgabe zur Kennzeichnung der Vorrangsitze, keine Vorgabe zur Anzahl und Ausführung. Als Empfehlung kann die TSI PRM für Schienenfahrzeuge im Bahnverkehr herangezogen werden, die eine Kennzeichnung von min. 10 % der Plätze fordert.	✓
Rollstuhlstellplatz und Einstiegshilfe	Rollstuhlstellplatz an 1. Fahrzeugtür, Zustieg über Hublift und Klapprampe (Zustieg für Rollstuhlfahrer an allen Haltestellentypen - auch auf Fahrbahnniveau möglich)	BOStrab: Keine Vorgabe zur Ausführung von Rollstuhlstellplätzen. Ausführung des Hubliftes gemäß DIN EN 1756-2 und DIN 32985 für fahrzeuggebundene Einstiegshilfen	✓
Türöffnung	8 zweiflüglige Schwenkschiebetüren, elektrisch angetrieben	BOStrab: keine Vorgabe zum Türöffnungsvorgang	✓
Informationseinrichtungen	- Zugzielanzeigen an den Endwagen und an der Seite - Infotainment oder Multifunktionsanzeiger	- Vorgabe BOStrab - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓
Kommunikation	- Linien- und Fahrtzielansage bei mehreren Linien - Automatische Innenansage nächste Haltestelle - Automatische Innenansage bei geplanten Betriebsänderungen	- keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Einstiegssituation Horizontalspalt	- 10 cm an Haltestellen nach Neubaustandard, die gerade anfahrbar sind - ≥ 10 cm bei Bahnsteigen im Bogen	Vorgabe BOStrab: ≤ 25 cm, Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	× (BOStrab ✓) × (BOStrab ✓)
Einstiegssituation Vertikalspalt	- ≥ 18 cm an Haltestellen nach Neubaustandard (Bordabstich max. 12 cm über SOK) - 30 cm bei Haltestellen mit Ausstieg auf Fahrbahn	keine Vorgabe BOStrab; Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	× (BOStrab ✓) × (BOStrab ✓)

## 2. Straßenbahn

### 2.2. Fahrzeuge

#### 2.2.3. Fahrzeugausstattung Typ R 3.3

Merkmal Typ R 3.3	Ausstattung	Normen/DIN-Vorgaben	Barrierefreiheit erfüllt
Sitzplatzangebot	67 Sitzplätze, 10 (14%) davon Vorrangsitze (nebeneinander liegende Plätze werden als 2 Vorrangplätze gezählt, auch wenn nur ein Piktogramm darauf hinweist)	BOStrab: Piktogrammvorgabe zur Kennzeichnung der Vorrangsitze, keine Vorgabe zur Anzahl und Ausführung. Als Empfehlung kann die TSI PRM für Schienenfahrzeuge im Bahnverkehr herangezogen werden, die eine Kennzeichnung von min. 10 % der Plätze fordert.	✓
Rollstuhlstellplatz und Einstiegshilfe	Rollstuhlstellplatz an 1. Fahrzeugtür, Zustieg über Hublift (Zustieg für Rollstuhlfahrer an allen Haltestellentypen - auch auf Fahrbahnniveau möglich)	BOStrab: Keine Vorgabe zur Ausführung von Rollstuhlstellplätzen. Ausführung des Hubliftes gemäß DIN EN 1756-2 und DIN 32985 für fahrzeuggebundene Einstiegshilfen	✓
Türöffnung	8 zweiflüglige Schwenkschiebetüren, elektrisch angetrieben	BOStrab: keine Vorgabe zum Türöffnungsvorgang	✓
Informationseinrichtungen	- Zugzielanzeigen an den Endwagen und an der Seite - Infotainment oder Multifunktionsanzeiger	- Vorgabe BOStrab - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓
Kommunikation	- Linien- und Fahrtzielansage bei mehreren Linien - Automatische Innenansage nächste Haltestelle - Automatische Innenansage bei geplanten Betriebsänderungen	- keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Einstiegssituation Horizontalspalt	- 10 cm an Haltestellen nach Neubaustandard, die gerade anfahrbar sind - ≥ 10 cm bei Bahnsteigen im Bogen	Vorgabe BOStrab: ≤ 25 cm, Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	× (BOStrab ✓) × (BOStrab ✓)
Einstiegssituation Vertikalspalt	- ≥ 18 cm an Haltestellen nach Neubaustandard (Bordabstich max. 12 cm über SOK) - 30 cm bei Haltestellen mit Ausstieg auf Fahrbahn	keine Vorgabe BOStrab; Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	× (BOStrab ✓) × (BOStrab ✓)

## 2. Straßenbahn

### 2.2. Fahrzeuge

#### 2.2.4. Fahrzeugausstattung Typ R 2.2

Merkmal Typ R 2.2	Ausstattung	Normen/DIN-Vorgaben	Barrierefreiheit erfüllt
Sitzplatzangebot	58 Sitzplätze (Redesign 53 Sitzplätze), 5 (8%) Vorrangsitze (Redesign 8 (15%)) (nebeneinander liegende Plätze werden als 2 Vorrangplätze gezählt, auch wenn nur ein Piktogramm darauf hinweist)	BOStrab: Piktogrammvorgabe zur Kennzeichnung der Vorrangsitze, keine Vorgabe zur Anzahl und Ausführung. Als Empfehlung kann die TSI PRM für Schienenfahrzeuge im Bahnverkehr herangezogen werden, die eine Kennzeichnung von min. 10 % der Plätze fordert.	✓
Rollstuhlstellplatz und Einstiegshilfe	Rollstuhlstellplatz an 1. Fahrzeugtür, Zustieg über Hublift (Zustieg für Rollstuhlfahrer an allen Haltestellentypen - auch auf Fahrbahnniveau möglich)	BOStrab: Keine Vorgabe zur Ausführung von Rollstuhlstellplätzen. Ausführung des Hubliftes gemäß DIN EN 1756-2 und DIN 32985 für fahrzeuggebundene Einstiegshilfen	✓
Türöffnung	8 zweiflüglige Schwenkschiebetüren, elektrisch angetrieben	BOStrab: keine Vorgabe zum Türöffnungsvorgang	✓
Informationseinrichtungen	- Zugzielanzeigen an den Endwagen und an der Seite - Infotainment oder Multifunktionsanzeiger	- Vorgabe BOStrab - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓
Kommunikation	- Linien- und Fahrtzielansage bei mehreren Linien - Automatische Innenansage nächste Haltestelle - Automatische Innenansage bei geplanten Betriebsänderungen	- keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Einstiegssituation Horizontalspalt	- 10 cm an Haltestellen nach Neubaustandard, die gerade anfahrbar sind - ≥ 10 cm bei Bahnsteigen im Bogen	Vorgabe BOStrab: ≤ 25 cm, Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	× (BOStrab ✓) × (BOStrab ✓)
Einstiegssituation Vertikalspalt	- ≥ 18 cm an Haltestellen nach Neubaustandard (Bordabstich max. 12 cm über SOK) - 30 cm bei Haltestellen mit Ausstieg auf Fahrbahn	keine Vorgabe BOStrab; Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	× (BOStrab ✓) × (BOStrab ✓)

## 2. Straßenbahn

### 2.2. Fahrzeuge

#### 2.2.5. Fahrzeugausstattung Typ P-Wagen

Im Fahrzeugbestand der SWM/MVG befinden sich noch 5 Hochflurstraßenbahnen – die sogenannten P-Wagen – die zwischen 1967 und 1969 zugelassen wurden. Diese nicht barrierefreien Fahrzeuge werden nur noch als Ersatz- bzw. Verstärkerfahrzeuge oder als Christkindltram eingesetzt.

Der Einsatz im Linienbetrieb erfolgt ausschließlich auf Linien, die mindestens im 5-Minutentakt verkehren, so dass ein rollstuhlgerechtes Angebot an Niederflurfahrzeugen mit einer Bedienung mindestens im 10-Minutentakt angeboten werden kann.



© MVG, Wolfgang Wellige