

Leistungsprogramm der MVG für die Fahrplanperiode 2021

München fährt Tram V – Fünf-Minuten-Takt für die Tram

Antrag Nr. 14-20 / A 5867 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019

Mobiles München – auch nachts!

Antrag Nr. 14-20 / A 05510 von Herrn Stadtrat Pretzl, Frau Stadträtin Habenschaden vom 17.06.2019

Mobiles München – ehrlich dran arbeiten

Antrag Nr. 14-20 / A 05514 von Herrn Stadtrat Röver vom 18.06.2019

MVV fährt im München-Takt

Antrag Nr. 14-20 / A 06725 von Frau Stadträtin Wiepcke, Herrn Stadtrat Schall, Herrn Stadtrat Quaas vom 11.02.2020

Buslinie 135 bis zum Gasteig-Interimsquartier in Sendling verlängern

Antrag Nr. 14-20 / A 06814 von Frau Stadträtin Olhausen vom 20.02.2020

Verlängerung der Fahrtzeiten der Linie 199 bis Mitternacht

Antrag Nr. 14-20 / B 05631 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 13.12.2018

ÖPNV-Programm: X36 und X35 als Tangente verlängern bis Johanneskirchen

Antrag Nr. 14-20 / B 06395 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.06.2019

Antrag auf eine 3,5-minütige Taktverdichtung der Tramlinie nach St. Emmeram

Antrag Nr. 14-20 / B 06483 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 09.07.2019

Verkehrsprobleme Waldperlach im Rahmen von „Waldperlach gestalten“ Busse: Busse in Waldperlach

Antrag Nr. 14-20 / B 06804 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach vom 12.09.2019

Buslinie 162 – Taktausweitung

Antrag Nr. 14-20 / B 06821 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 18.09.2019

Zubringer-Nacht-Tram N16 zur Nacht-Tramlinie N17

Antrag Nr. 14-20 / B 06895 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 08.10.19

Buslinie 175 - Taktverdichtung

Antrag Nr. 14-20 / B 07124 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 20.11.19

Attraktivität des ÖPNV steigern: Die Buslinie 159 auch samstags anbieten

Antrag Nr. 14-20 / B 07419 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 22.01.20

Keine Trambahnwendeschleife vor dem Cosimabad

Antrag Nr. 14-20 / B 04965 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 14.06.2018

Nutzung des Cosimaplatzes

Antrag Nr. 14-20 / B 04986 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 18.06.2018

Verbesserung der Umsteigebeziehung am Effnerplatz

Antrag Nr. 14-20 / B 07525 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.02.2020

Linie X30 Haltestellenbenutzung Moselstraße

Antrag Nr. 14-20 / B 07546 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.02.2020

Anträge zur Verbesserung des Bogenhausener Busnetzes

Antrag Nr. 14-20 / B 07543 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.02.2020

Ausbau des Service MVG IsarTiger im Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee sowie Pasing Nord / Obermenzing (wie beim MVG ParkstadtTiger)

Antrag Nr. 14-20 / B 07652 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing vom 03.03.2020

Zehn-Minuten-Takt für Buslinie 132

Antrag Nr. 20-26 / B 000120 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark vom 22.06.2020

Bus X50 auch abends und an Sonn- und Feiertagen

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02783 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann am 18.07.2019

Nachttram bis Schwannseestraße im regelmäßigen Takt

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02755 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing-Fasangarten am 04.07.2019

Kapazität des ÖPNV in München bis 2025 verdoppeln

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02848 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 – Schwabing-West am 10.10.2019

**Nahverkehrsplan 2019/2020 alle abendlichen Busse in Trudering im 10-Minutentakt
(Ziffer 1) Einzugsbereich für Bushaltestellen auch am Stadtrand max. 300 Meter
(Ziffer 2)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02890 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem am 10.10.2019

ÖPNV-Erschließung des Gasteig-Interim in Sendling

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02975 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 06 – Sendling am 24.10.19

**Stadtbuslinie 132 – Taktverdichtung auf 10-Minuten auch im südlichen Teilabschnitt
zwischen Implerstraße und Forstenrieder Park**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03053 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark am 19.11.2019

Minimierung der Verspätung von der Buslinie 55 vom Ostbahnhof Richtung Putzbrunn

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02608 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach am 28.05.2019

Verlängerung der Tramlinie 12 vom Romanplatz bis Amalienburgstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03129 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg am 28.11.2019

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00551**Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 22.07.2020**

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Fahrplanwechsel der MVG im Dezember 2020 Anträge und Empfehlungen zum Leistungsprogramm der MVG
Inhalt	In der Vorlage werden die geplanten Änderungen dargestellt und die Anträge und Empfehlungen behandelt.
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	siehe nichtöffentliche Vorlage Nr. 20-26 / V 00895
Entscheidungsvorschlag	Das Leistungsprogramm der MVG für die Fahrplanperiode 2021 wird zur Kenntnis genommen.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	MVV, SWM, MVG, U-Bahn, Tram, Busverkehr
Ortsangabe	-/-

Leistungsprogramm der MVG für die Fahrplanperiode 2021

München fährt Tram V – Fünf-Minuten-Takt für die Tram

Antrag Nr. 14-20 / A 5867 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019

Mobiles München – auch nachts!

Antrag Nr. 14-20 / A 05510 von Herrn Stadtrat Pretzl, Frau Stadträtin Habenschaden vom 17.06.2019

Mobiles München – ehrlich dran arbeiten

Antrag Nr. 14-20 / A 05514 von Herrn Stadtrat Röver vom 18.06.2019

MVV fährt im München-Takt

Antrag Nr. 14-20 / A 06725 von Frau Stadträtin Wiepcke, Herrn Stadtrat Schall, Herrn Stadtrat Quaas vom 11.02.2020

Buslinie 135 bis zum Gasteig-Interimsquartier in Sendling verlängern

Antrag Nr. 14-20 / A 06814 von Frau Stadträtin Olhausen vom 20.02.2020

Verlängerung der Fahrtzeiten der Linie 199 bis Mitternacht

Antrag Nr. 14-20 / B 05631 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 13.12.2018

ÖPNV-Programm: X36 und X35 als Tangente verlängern bis Johanneskirchen

Antrag Nr. 14-20 / B 06395 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.06.2019

Antrag auf eine 3,5-minütige Taktverdichtung der Tramlinie nach St. Emmeram

Antrag Nr. 14-20 / B 06483 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 09.07.2019

Verkehrsprobleme Waldperlach im Rahmen von „Waldperlach gestalten“ Busse: Busse in Waldperlach

Antrag Nr. 14-20 / B 06804 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach vom 12.09.2019

Buslinie 162 – Taktausweitung

Antrag Nr. 14-20 / B 06821 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 18.09.2019

Zubringer-Nacht-Tram N16 zur Nacht-Tramlinie N17

Antrag Nr. 14-20 / B 06895 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 08.10.19

Buslinie 175 - Taktverdichtung

Antrag Nr. 14-20 / B 07124 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 20.11.19

Attraktivität des ÖPNV steigern: Die Buslinie 159 auch samstags anbieten

Antrag Nr. 14-20 / B 07419 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 22.01.20

Keine Trambahnwendeschleife vor dem Cosimabad

Antrag Nr. 14-20 / B 04965 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 14.06.2018

Nutzung des Cosimaplatzes

Antrag Nr. 14-20 / B 04986 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 18.06.2018

Verbesserung der Umsteigebeziehung am Effnerplatz

Antrag Nr. 14-20 / B 07525 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.02.2020

Linie X30 Haltestellenbenutzung Moselstraße

Antrag Nr. 14-20 / B 07546 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.02.2020

Anträge zur Verbesserung des Bogenhausener Busnetzes

Antrag Nr. 14-20 / B 07543 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.02.2020

Ausbau des Service MVG IsarTiger im Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee sowie Pasing Nord / Obermenzing (wie beim MVG ParkstadtTiger)

Antrag Nr. 14-20 / B 07652 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing vom 03.03.2020

Zehn-Minuten-Takt für Buslinie 132

Antrag Nr. 20-26 / B 000120 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark vom 22.06.2020

Bus X50 auch abends und an Sonn- und Feiertagen

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02783 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann am 18.07.2019

Nachttram bis Schwannseestraße im regelmäßigen Takt

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02755 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing-Fasangarten am 04.07.2019

Kapazität des ÖPNV in München bis 2025 verdoppeln

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02848 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 – Schwabing-West am 10.10.2019

**Nahverkehrsplan 2019/2020 alle abendlichen Busse in Trudering im 10-Minutentakt
(Ziffer 1) Einzugsbereich für Bushaltestellen auch am Stadtrand max. 300 Meter
(Ziffer 2)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02890 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem am 10.10.2019

ÖPNV-Erschließung des Gasteig-Interim in Sendling

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02975 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 06 – Sendling am 24.10.19

**Stadtbuslinie 132 – Taktverdichtung auf 10-Minuten auch im südlichen Teilabschnitt
zwischen Implerstraße und Forstenrieder Park**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03053 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark am 19.11.2019

Minimierung der Verspätung von der Buslinie 55 vom Ostbahnhof Richtung Putzbrunn

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02608 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach am 28.05.2019

Verlängerung der Tramlinie 12 vom Romanplatz bis Amalienburgstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03129 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg am 28.11.2019

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00551

Vorblatt zur Beschlussvorlage der Vollversammlung des Stadtrates am 22.07.2020
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	4
1. Leistungsprogramm	4
1.1 Ausgangslage – Zielsetzung, Umsetzung und Umsetzungsrisiken	4
1.2 Entwicklung der Nutzplatzkilometer U-Bahn, Tram und Bus	5
1.3 Sachstand Umsetzung des Leistungsprogramms 2020	6
1.4 Planungen der MVG für 2021	6
1.4.1 U-Bahn	6
1.4.2 Tram	7
1.4.3 Bus	7
1.4.4 IsarTiger: Einführung des MVG ParkstadtTiger am 17.12.2019	9
2. Stellungnahmen der Bezirksausschüsse / Fahrgastverbände/ Referate	9
3. Anträge und Empfehlungen (Anlage 5 ff)	10
4. Abstimmung	38
II. Antrag des Referenten	39
III. Beschluss	41

Leistungsprogramm der MVG für die Fahrplanperiode 2021

München fährt Tram V – Fünf-Minuten-Takt für die Tram

Antrag Nr. 14-20 / A 5867 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019

Mobiles München – auch nachts!

Antrag Nr. 14-20 / A 05510 von Herrn Stadtrat Pretzl, Frau Stadträtin Habenschaden vom 17.06.2019

Mobiles München – ehrlich dran arbeiten

Antrag Nr. 14-20 / A 05514 von Herrn Stadtrat Röver vom 18.06.2019

MVV fährt im München-Takt

Antrag Nr. 14-20 / A 06725 von Frau Stadträtin Wiepcke, Herrn Stadtrat Schall, Herrn Stadtrat Quaas vom 11.02.2020

Buslinie 135 bis zum Gasteig-Interimsquartier in Sendling verlängern

Antrag Nr. 14-20 / A 06814 von Frau Stadträtin Olhausen vom 20.02.2020

Verlängerung der Fahrtzeiten der Linie 199 bis Mitternacht

Antrag Nr. 14-20 / B 05631 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 13.12.2018

ÖPNV-Programm: X36 und X35 als Tangente verlängern bis Johanneskirchen

Antrag Nr. 14-20 / B 06395 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.06.2019

Antrag auf eine 3,5-minütige Taktverdichtung der Tramlinie nach St. Emmeram

Antrag Nr. 14-20 / B 06483 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 09.07.2019

Verkehrsprobleme Waldperlach im Rahmen von „Waldperlach gestalten“ Busse: Busse in Waldperlach

Antrag Nr. 14-20 / B 06804 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach vom 12.09.2019

Buslinie 162 – Taktausweitung

Antrag Nr. 14-20 / B 06821 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 18.09.2019

Zubringer-Nacht-Tram N16 zur Nacht-Tramlinie N17

Antrag Nr. 14-20 / B 06895 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 08.10.19

Buslinie 175 - Taktverdichtung

Antrag Nr. 14-20 / B 07124 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 20.11.19

Attraktivität des ÖPNV steigern: Die Buslinie 159 auch samstags anbieten

Antrag Nr. 14-20 / B 07419 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 22.01.20

Keine Trambahnwendeschleife vor dem Cosimabad

Antrag Nr. 14-20 / B 04965 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 14.06.2018

Nutzung des Cosimaplatzes

Antrag Nr. 14-20 / B 04986 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 18.06.2018

Verbesserung der Umsteigebeziehung am Effnerplatz

Antrag Nr. 14-20 / B 07525 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.02.2020

Linie X30 Haltestellenbenutzung Moselstraße

Antrag Nr. 14-20 / B 07546 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.02.2020

Anträge zur Verbesserung des Bogenhausener Busnetzes

Antrag Nr. 14-20 / B 07543 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.02.2020

Ausbau des Service MVG IsarTiger im Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee sowie Pasing Nord / Obermenzing (wie beim MVG ParkstadtTiger)

Antrag Nr. 14-20 / B 07652 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing vom 03.03.2020

Zehn-Minuten-Takt für Buslinie 132

Antrag Nr. 20-26 / B 000120 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark vom 22.06.2020

Bus X50 auch abends und an Sonn- und Feiertagen

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02783 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann am 18.07.2019

Nachttram bis Schwannseestraße im regelmäßigen Takt

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02755 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing-Fasangarten am 04.07.2019

Kapazität des ÖPNV in München bis 2025 verdoppeln

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02848 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 – Schwabing-West am 10.10.2019

**Nahverkehrsplan 2019/2020 alle abendlichen Busse in Trudering im 10-Minutentakt
(Ziffer 1) Einzugsbereich für Bushaltestellen auch am Stadtrand max. 300 Meter
(Ziffer 2)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02890 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem am 10.10.2019

ÖPNV-Erschließung des Gasteig-Interim in Sendling

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02975 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 06 – Sendling am 24.10.19

**Stadtbuslinie 132 – Taktverdichtung auf 10-Minuten auch im südlichen Teilabschnitt
zwischen Implerstraße und Forstenrieder Park**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03053 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark am 19.11.2019

Minimierung der Verspätung von der Buslinie 55 vom Ostbahnhof Richtung Putzbrunn

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02608 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach am 28.05.2019

Verlängerung der Tramlinie 12 vom Romanplatz bis Amalienburgstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03129 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg am 28.11.2019

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00551

36 Anlagen

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 22.07.2020

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

1. Leistungsprogramm

Eine Behandlung im vorbereitenden Ausschuss war aufgrund der Beratung im AK Angebotskoordination am 16.06.2020 und der anschließenden Abstimmung mit den Referaten zeitlich nicht möglich, daher wird die Vollversammlung direkt befasst.

1.1 Ausgangslage – Zielsetzung, Umsetzung und Umsetzungsrisiken

Das ursprünglich für 2021 geplante Leistungsprogramm wurde dem Arbeitskreis Angebotskoordination (AK AK) noch in alter Besetzung am 26.03.2020 vorgestellt. Zu diesem Zeitpunkt waren die Ausgangsbeschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie gerade in Kraft getreten und ein deutlicher Einbruch der Fahrgastzahlen im ÖPNV zeichnete sich schon ab. Gleichwohl erfolgte die Anhörung der Bezirksausschüsse planmäßig, durch die parallel stattfindenden Neuwahlen verzögerten sich allerdings die Rückmeldungen noch teilweise bis nach der folgenden Sitzung des AK AK am 16.06.2020. In dieser zweiten Sitzung standen die finanziellen Rahmenbedingungen für die Jahre 2020 und 2021 im Vordergrund, die einer Umsetzung des Leistungsprogramms 2021 wie eigentlich geplant entgegen stehen. Neben der Verschiebung neuer Maßnahmen können auch geplante eigenwirtschaftliche Taktverdichtungen und Angebotsausweitungen vorerst nicht umgesetzt werden, da die Finanzierung momentan nicht möglich ist.

Hierzu wird auch auf die nichtöffentliche Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00895 in gleicher Sitzung und den Beschluss der Vollversammlung vom 17.06.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00257) hingewiesen. Gleichwohl werden die geplanten Maßnahmen im Folgenden dargestellt.

Strategisches Ziel: Erhöhung des Modal Split auf 30 % ÖPNV bis zum Jahr 2030

Konsequenzen daraus:

- Deutliche Erhöhung der jährlichen Angebotsausweitungen insbesondere beim Bus
- Erhöhung des Abstell- und Werkstattkapazitäten bei allen Systemen dringend notwendig
- Sicherstellung einer ausreichenden Personalgewinnung für den Fahrdienst notwendig
- Bereitstellung leistungsfähiger Infrastruktur (Busspuren, Wendeanlagen, Stromver-

- sorgung etc.) notwendig
- Annähernd Verdopplung der Fahrzeugstellzahl auf über 900 beim Bus bis 2030 (MVG und Kooperationspartner), d.h. jährliche Ausweitung um ca. 30-40 Fahrzeuge notwendig

Umsetzungsrisiken

Risiken hinsichtlich der Umsetzung des Leistungsprogramms:

- Personalverfügbarkeit
- Wagenverfügbarkeit
- Werkstattabläufe
- Temporäre Schienenfahrzeugabstellungen (im Netz)
- Infrastrukturengpässe
- Offene Finanzierung
- Einschränkende TAB-Auflagen
- Einschränkungen durch Baustellen
- Sondersituation Kommunalwahl 15. März 2020: Konstituierende BA-Sitzungen vs. LP-Anhörungsfristen und offenes Abstimmungsverhalten v.a. bei Finanzierungsfragen in Gremien und Vollversammlung
- Corona Pandemie → sämtliche Umsetzungstermine offen

1.2 Entwicklung der Nutzplatzkilometer U-Bahn, Tram und Bus



MVG-Nutzplatzkilometerentwicklung (U-Bahn, Tram, Bus) **Planungsstand April 2020** bei Umsetzung aller im Leistungsprogramm enthaltenen Maßnahmen

Die Grafik zeigt die ursprünglich geplante Angebotsentwicklung, bezogen auf das Basisjahr 2010, die aktuell nicht plangemäß umgesetzt werden kann. Über den aktuellen Sachstand aufgrund der Corona-Pandemie wird in Anlage 36 durch die MVG informiert.

1.3 Sachstand Umsetzung des Leistungsprogramms 2020

Die MVG hält langfristig an der Umsetzung des Leistungsprogramms 2020 fest. Bislang noch nicht umgesetzte Maßnahmen müssen aber aufgrund der fehlenden Finanzierung zurückgestellt werden. Hinzu kommt, dass auch die Fahrgastzahlen aktuell noch deutlich unter denen der Vorjahre zurückbleiben, auch wenn sich eine Erholung langsam abzeichnet.

Dies betrifft insbesondere bereits beschlossene Taktverdichtungen bei der U-Bahn, die bis auf Weiteres ausgesetzt werden müssen. Hierzu wird auch auf die nichtöffentliche Vorlage verwiesen.

1.4 Planungen der MVG für 2021

Die MVG hat am 26.03.2020 in der Sitzung des Arbeitskreises „Angebotskoordination Stadtgebiet“ ihre Planungen für das Leistungsprogramm 2021 vorgestellt. Die Bezirksausschüsse und Verbände haben anschließend die Unterlagen (Anlage 1) zur Anhörung erhalten, die Fahrgastverbände wurden informiert. Die eingegangenen Rückmeldungen der Bezirksausschüsse sind in der beiliegenden Tabelle „Stellungnahmen der BA, Referate und Verbände sowie die Bewertung durch die MVG“ dargestellt (Anlage 2) und wurden in der Sitzung des Arbeitskreises am 16.06.2020 kurz dargestellt.

1.4.1 U-Bahn

S. Anlage 1 – Anhörung der Bezirksausschüsse und Verbände ab Seite 8 (Pkt. 5).

Die MVG soll gebeten werden, die Vision 2030 weiterhin sukzessive umzusetzen. Eine Umsetzung soll bereits vor 2030 angestrebt werden, abhängig von der weiteren Erholung der Fahrgastzahlen und der Einnahmenentwicklung.

Nachrichtlich:

Information zur Maßnahme „Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes? Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen sowie weitere Planungen für die Entlastungsspanne U9“ (SV-Nr. 14-20 / V 15457)

In der Stadtratssitzung am 23.10.2019 wurde folgender Änderungsantrag zu Beschlussziffer 13 gestellt:

„Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Referat für Arbeit und Wirtschaft werden beauftragt, dem Stadtrat zeitnah darzustellen, welche kurz- und mittelfristigen Maßnahmen zur Entlastung der überbelasteten Innenstadtlinien der U-Bahn und ihrer Fahrgäste bis zur Fertigstellung der U9 umgesetzt werden können (z.B. Tram- und Buslinie).“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung weist darauf hin, dass die Thematik im

Rahmen der weiteren konkretisierenden Beschlüssen zur U9 und der Beschlüsse zum Nahverkehrsplan (im Zusammenhang mit der Priorisierung von Schienenstrecken bzw. den kurz- bis mittelfristig zu realisierenden Infrastrukturmaßnahmen) weiter behandelt werden sollte.

Zusätzlich weist die MVG daraufhin, dass die U9 gerade bei der anstehenden Fortschreibung des NVP – Teil Infrastruktur eine zentrale Rolle spielen wird im Zusammenhang mit der Priorisierung von Schienenstrecken bzw. den kurz- bis mittelfristig zu realisierenden Infrastrukturmaßnahmen.

1.4.2 Tram

S. Anlage 1 ab Seite 19 (Pkt. 6).

Wie in der letztjährigen Beschlussvorlage zum Leistungsprogramm 2020 dargestellt, stehen die Jahre 2020 und 2021 im Zeichen eines großen Sanierungs- und Ausbauprogramms der Gleisanlagen, vor allem im Zentrum der Landeshauptstadt.

Die Themenfelder Tram 2021 sind: keine neuen Fahrzeuge in 2021 im Zulauf; eingeschränkte Verfügbarkeit der Hauptwerkstätte Ständlerstraße; Personalverfügbarkeit; Streckenzulassungen; Zulassung Doppeltraktion; Baustellen, insbes. Ludwigsbrücke; Weiterentwicklung Nachtverkehr unter Berücksichtigung temporärer Zugabstellung im Netz. Alle Maßnahmen stehen unter Finanzierungsvorbehalt; die Umsetzung ist abhängig von der weiteren Entwicklung der Corona Pandemie.

Die Themenfelder Tram 2022 sind detailliert in Anlage 1 ab Seite 22 (Pkt. 6.2) aufgeführt.

1.4.3 Bus

S. Anlage 1 ab Seite 36 (Pkt. 7).

Auch der **Busverkehr** wird weiter sukzessive ausgebaut. So hat die MVG hier ebenfalls die Vision 2030 im Blick, wofür jährlich verschiedene Maßnahmen ergriffen werden müssen. Unterteilt werden diese in Themenfelder, die sich aufgrund der Ausgangslage wie folgt darstellen lassen:

- Baustellenschwerpunkte im Jahr 2021 (Hauptbahnhof-Vorplatz; Zweite S-Bahn-Stammstrecke)
- Künftige Rolle des Busverkehrs in der Altstadt (Autoarme Altstadt; Angestrebte Ausweitung der Fußgängerzone als planerische Einschränkung und gleichzeitige Verbesserung der Mikroerschließung innerhalb des Altstadttrings)
- Abstimmung Infrastrukturbedarfe im öffentlichen Straßenraum

Das Zielnetz Bus 2030 enthält die folgenden Bausteine: Tagsüber Takt 10 bis 20 Uhr auf

allen StadtBus-Linien; mindestens Takt 5 auf definierten Hauptachsen; über Takt 5 hinaus: Einsatz größerer Fahrzeuge; Weiterentwicklung des Express- und SchnellBus-Netzes; attraktive und leistungsfähige eigene Businfrastruktur.

Die Maßnahmen sind im Detail in Anlage 1 aufgezeigt.

1.4.4 IsarTiger: Einführung des MVG ParkstadtTiger am 17.12.2019

(siehe Anlage 3 – Präsentation aus dem Arbeitskreis Angebotskoordination)

- als Maßnahme Zusatzaufgabe Linienverkehr wurden folgende Strecken umgesetzt: Gebietserschließung Parkstadt Schwabing zwischen Domagkstraße, Leopoldstraße, Mittlerer Ring und Ungererstraße.
- Die Betriebszeit ist Mo – Fr 06:00 bis 20:00 Uhr mit 3-4 CNG-Gas-Caddies à 6 Fahrgastplätzen.
- Es besteht eine Anknüpfung an alle umliegenden ÖPNV-Haltestellen & P+R.
- Der Pauschalpreis beträgt pro Person 3,30 € (weitere Sitzplätze innerhalb einer Buchung jeweils 50%).
- Es werden erste „Mobilitätstage“ in Unternehmen vor Ort durchgeführt (z.B. MAN, Microsoft und Züblin/Strabag).

Der Betrieb des Pilotprojektes IsarTiger und des ParkstadtTiger in der Parkstadt Schwabing ist derzeit ausgesetzt. Es wird intensiv geprüft, ob und wie ein für Fahrgäste und Fahrer sicherer Ridepooling-Betrieb zu Corona-Zeiten durchführbar ist.

2. Stellungnahmen der Bezirksausschüsse / Fahrgastverbände/ Referate

Die MVG hat die Bezirksausschüsse gemäß Ziff. 1 der Anlage 4 zur Bezirksausschusssatzung fristgerecht angehört. Die Anhörungsfrist lief bis zum 19.06.2020.

Die bis zum Druck dieser Vorlage eingegangenen Rückmeldungen von 22 Bezirksausschüssen mit zusätzlichen Anmerkungen von 12 BAs, Stellungnahmen vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung, des Baureferats/ TZ-32, des Landkreises München, des Polizeipräsidiums München (Abteilung Einsatz – UA E4), des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN) und ProBahn wurden mit den Stellungnahmen der MVG dazu in Anlage 2 tabellarisch zusammengefasst.

Folgende Themenbereiche wurden häufiger in den Rückmeldungen genannt:

- U-Bahn:
Umsetzung des Takt 5 tagsüber auf allen Linien (BA 2);
Ausbau Nachtverkehr (BA 9)
- Tram:
Ausbau Nachtverkehr (BA 9, 14)
- Bus:
Maßnahmen und Planungen zu geplanten Taktverdichtungen und Linienverlängerungen werden positiv aufgefasst, z.B. Linie X30 nach Schloss Nymphenburg (BA 9), Verlängerung Linie 134 (BA 8);
Taktverdichtungen und Ausweitung von Betriebszeiten, u.a. Linie 132, 134, 144, 151, 153 (BA 4, 6 und 7);
Ausbau Nachtverkehr (BA 9).

3. Anträge und Empfehlungen (Anlage 5 ff)

München fährt Tram V – Fünf-Minuten-Takt für die Tram

Antrag Nr. 14-20 / A 5867 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019

(Anlage 5)

Die um Stellungnahme gebetene MVG teilte hierzu Folgendes mit:

„Große Teile des Münchner Trambahnnetzes werden heute bereits tagsüber im 5-Minuten-Takt bedient. Hierzu zählen alle Streckenabschnitte, die von mindestens zwei Linien bedient werden. Hierbei handelt es sich in erster Linie um nachfragestarke Relationen, wie Romanplatz – Hauptbahnhof – Sendlinger Tor – Isartor, Willibaldplatz Hauptbahnhof, Westfriedhof – Hauptbahnhof – Maximilianstraße – Max-Weber-Platz, Kurfürstenplatz – Karlsplatz (Stachus) – Sendlinger Tor oder Max-Weber-Platz – Wettersteinplatz – Großhesseloher Brücke. Weitere Strecken werden im Berufsverkehr zusätzlich im Takt 5 bedient. Hierzu zählen die Abschnitte Effnerplatz – St. Emmeram und die gesamte Linie 23.

Im Rahmen der Angebotsoffensive, die im Einklang mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt vorangetrieben wird, sind zahlreiche Angebotsverdichtungen planerisch in Vorbereitung. Grundlage für die Erweiterung des Fahrtenangebots ist vor allem die erforderliche Aufstockung des Fuhrparks. Eine entsprechende Bestellung von 73 vierteiligen Fahrzeugen ist hierfür jüngst ausgelöst worden.

Nach derzeitigem Planungsstand ist mit einer Zulassung der ersten Fahrzeuge im Lauf des Jahres 2022 zu rechnen, so dass dann schrittweise weitere Taktverdichtungen umgesetzt werden können. Die Reihenfolge der Maßnahmen orientiert sich in erster Linie an der verkehrlichen Nachfrage und der zur Verfügung stehenden Infrastruktur. Hohe Priorität genießen die Streckenabschnitte zwischen Willibaldplatz und Pasing sowie nach St. Emmeram. Einzelne Angebotsverbesserungen sind auch auf dem Linienast zur

St.-Veit Straße (Berg am Laim) in planerischer Vorbereitung. Für einen ganztägigen Takt 5 in zuletzt genanntem Abschnitt sind jedoch umfangreichere infrastrukturelle Ausbaumaßnahmen sowohl an der Wendeschleife St.-Veit Straße als auch im Bereich der Wörthstraße erforderlich, die wegen erforderlicher planrechtlicher Vorläufe kurzfristig nicht umsetzbar sind.

Neben den genannten Streckenabschnitten sind entsprechend der sukzessiven Auslieferung der neuen Fahrzeuge weitere Taktverdichtungen geplant. Um diese Maßnahmen umzusetzen müssen jedoch zusätzliche infrastrukturelle Ertüchtigungen erfolgen, wie zum Beispiel die Erweiterung von Wendeanlagen oder der Ausbau von Abstell- und Werkstattkapazitäten. Zu diesem Zweck führen wir derzeit intensive Gespräche mit den betroffenen städtischen Referaten.

Darüber hinaus hängt die verkehrliche Wirkung der Taktverdichtungen auch davon ab, ob das Fahrplan-Angebot auch in qualitativer Hinsicht den Erwartungen der Kunden entspricht. Die Fahrzeiten müssen sich deshalb gegenüber heute weiter verkürzen. Die Betriebsstabilität muss weiter erhöht werden. Dies ist nur möglich, wenn die Trambahnen und Busse möglichst auf vom Individualverkehr getrennten Trassen verkehren und Ampeln an Verkehrsknoten entsprechend geschaltet sind.

An einzelnen Haltestellen und Kreuzungsbereichen ist bereits heute die Zugdichte so hoch, dass unabhängig vom Individualverkehr ergänzende Ausbauten erforderlich sind. Das gilt insbesondere für die zentralen Umsteigeanlagen rund um den Hauptbahnhof, am Karlsplatz (Stachus), am Sendlinger Tor oder am Max-Weber-Platz.

Darüber hinaus führt der Einsatz von längeren Trambahnen zu einer generellen Erhöhung der Kapazität. Dadurch kann insbesondere auch das Angebot an Sitz- und Mehrzweckplätzen erhöht werden. Dies kommt nicht zuletzt mobilitätseingeschränkten Personen besonders zu Gute.

Die im Antrag formulierten Ziele ermutigen uns, die oben genannten Maßnahmen möglichst zügig umzusetzen. Wir freuen uns über die zunehmende Unterstützung beim Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in München.“

Mobiles München – auch nachts!

Antrag Nr. 14-20 / A 05510 von Herrn Stadtrat Pretzl, Frau Stadträtin Habenschaden vom 17.06.2019 (Anlage 6)

und

Mobiles München – ehrlich dran arbeiten

Antrag Nr. 14-20 / A 05514 von Herrn Stadtrat Röver vom 18.06.2019 (Anlage 7)

Im Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft am 26.05.2020 wurde mit Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00175 beschlossen, dass die am 18.06.2020 abgelaufene geschäftsdnungsgemäße Frist zu diesen beiden Anträgen zum 3. Quartal 2020 verlängert wird. Somit werden diese beiden Anträge wie beabsichtigt, in dieser Vorlage behandelt.

Wir hatten die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) gebeten, Stellung zu beziehen, die uns wie folgt geantwortet hat:

„Wir sind unabhängig von den derzeitigen betrieblichen Erschwernissen im Verantwortungsbereich der S-Bahn München gerne bereit, an Gesprächen zu einer zeitlichen Ausweitung des ÖPNV-/SPNV-Angebots teilzunehmen. Damit ein solches Angebot in der Region bestmöglich genutzt werden kann und hierdurch die größte verkehrliche Wirkung entfaltet, bedarf es jedoch eines verzahnten Vorgehens und klarer planerischer Ziele auch für U-Bahn, Bus und Tram. Die Initiative hierzu sollte von der Landeshauptstadt München und den Verbund-Landkreisen im MVV ausgehen. Als Besteller des allgemeinen ÖPNV besitzen diese eine umfassendere Kenntnis der kleinräumigeren Mobilitätsbedürfnisse.

Wir würden uns deswegen über eine derartige Initiative der Region freuen und uns hier gerne konstruktiv einbringen.“

Des Weiteren ging ebenfalls die erbetene Stellungnahme der DB Regio AG ein, die wie folgt lautete:

„Die derzeit vorhandene Zeitlücke für einen 24-Stunden-Betrieb ist in den Nächten So-Fr im Zeitraum ca. 02:00 Uhr bis ca. 04:30 Uhr vorhanden, wobei bereits ab ca. 00:30/01:00 Uhr vorrangig die einzelnen Linienäste nur aus Richtung der Innenstadt bedient werden. In den Wochenend-Nächten Fr/Sa + Sa/So verkehren auf allen Linien die sogenannten Nachtschwärmer-S-Bahnen mit Abfahrt am Marienplatz zwischen 2:00 und 2:30 Uhr in alle Richtungen. Betrachtet man von Montag bis Freitag nur die Stammstrecke zwischen Pasing und Ostbahnhof, dann ist hier tatsächlich nur eine Bedienungslücke von 40 Minuten vorhanden und am Samstag und Sonntagmorgen durch den Nachtschwärmerverkehr keine Lücke. Auch die Flughafenlinie S 8 zwischen Pasing und Flughafen München Terminal weist beinahe keine Taktlücke mehr auf.

Aus Sicht der Infrastruktur (Trasse DB Netz/Bahnsteige DB Station&Service) wäre ein

durchgängiger 24-Stunden Betrieb nach unserer Meinung grundsätzlich umsetzbar, aber nicht wünschenswert. Die derzeitigen, wenn auch teilweise nur kurzen Betriebsruhen werden überwiegend genutzt, um kleinere Instandsetzungsarbeiten an Schienen, Oberleitungen und Bahnsteigen möglichst ohne negative Folgen wie Zugausfälle oder Schienenersatzverkehr für unsere Fahrgäste durchzuführen. Dazu wird auf den Außenästen des S-Bahn-Netzes die fahrplanmäßige Ausdünnung des S-Bahn-Taktes auf einen 40-Minuten-Takt ab ca. 23:30 Uhr genutzt, um entsprechende Baufenster zu erhalten. Bei einem 24-Stunden-Betrieb im Takt 20 würde die Anzahl an Baumaßnahmen mit negativer Auswirkung auf die Fahrgäste erheblich ansteigen, ebenfalls die Anzahl an Schienenersatzverkehren.

Die bei einer Ausweitung des Fahrplanangebotes unumgängliche Ressourcennachsteuerung beispielsweise bei Fahrzeugen, Triebfahrzeugführern/innen, Instandhaltungspersonal, Werkstattkapazität, Sicherheitskräfte und auch Busfahrern/innen ist nur in einem mittelfristigen Zeitraum realisierbar. Außerdem ist die Finanzierungsmöglichkeit des zusätzlichen Fahrplanangebotes durch den Freistaat Bayern nicht geklärt.

Wir erachten aus den aufgezeigten Gründen als ersten Schritt einen 24-Stunden-Betrieb im Takt 20 für nicht realisierbar. Wir werden mit unserem Aufgabenträger, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), das Gespräch suchen, um alternative Fahrplanergänzungen in den bestehenden Bedienungslücken zu diskutieren. Wie zuvor dargestellt ist dabei zu berücksichtigen, dass jegliche Angebotsausweitung einen entsprechenden Vorlauf bedarf.“

Zu den beiden Anträgen hatten wir daraufhin die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MW) um Stellungnahme gebeten, die Folgendes hierzu mitgeteilt hat:

„Den Prüfauftrag, das künftige Taktangebot der S-Bahn München zu verlängern, diskutieren wir gerne mit dem Besteller BEG, dem RAW sowie weiteren Partnern. Grundsätzlich sollte sich das Verkehrsangebot an der tatsächlichen Nachfrage orientieren. Zusätzliche Betriebsleistungen erhöhen jedoch die Laufleistung der Bestandsfahrzeuge, die dann häufiger gewartet werden müssen. Es gilt zu prüfen, ob dafür ausreichend Werkstattkapazitäten bereitstehen. Vor diesem Hintergrund hat die S-Bahn München in der Vergangenheit für Angebotsausweitungen Altfahrzeuge vom Typ ET420 beschafft. Uns ist nicht bekannt, ob Möglichkeiten bestehen, weitere Fahrzeuge vom Typ ET420 anzukaufen. Für den Einsatz im Bereich der Stammstrecke müssten diese ggf. technisch ertüchtigt werden (Ausrüstung mit LZB), wodurch weitere Kosten entstehen. Im Idealfall können jedoch die gewünschten Angebotsausweitungen mit Bestandsfahrzeugen durchgeführt werden.

Gut nachvollziehen können wir die Forderung einen 24-Stunden-Takt auch bei der S-Bahn einzuführen, zumal im MW beispielsweise in der Landeshauptstadt München seit 1994

sog. Nachtlinien im Tram- und Busnetz sowie im Landkreis FFB ganzjährig nachts flächendeckend das MW-RufTaxi angeboten wird.“

Bzgl. des Nachtangebots der S-Bahn München haben die Landkreise im MW in ihrer Fortschreibung des S-Bahnpositionspapiers (am 09.03.2020 an Frau StMin Schreyer übergeben) bereits folgenden Hinweis mit aufgenommen:

„Grundsätzlich gilt nach wie vor die im Positionspapier aus 2017 dargelegte Sichtweise, dass die aktuellen Betriebszeiten der S-Bahn von ca. 5 Uhr morgens bis ca. 1 Uhr nachts (kein regelmäßig vertaktetes Leistungsangebot zwischen ca. 1 Uhr und ca. 5 Uhr) für einen derart prosperierenden Großraum nicht mehr zeitgemäß sind. Ein merkbares Leistungsangebot „rund um die Uhr“ (z.B. 760 zwischen 1 Uhr und 5 Uhr nachts) auf allen Außenästen ist daher einzuführen und könnte auch ein verbessertes Nachtangebot im MVV-Regionalbusverkehr nach sich ziehen.

Im Übrigen soll der Einsatz von zusätzlichen Nachtschwärmer-Angeboten im S-Bahn-Verkehr bzw. ein durchgehender Betriebsbeginn um 4.30 Uhr geprüft werden. Die Landeshauptstadt München bietet bereits seit über 20 Jahren ein Bus- und Tram-Nachtliniennetz an, das inzwischen mit den Linien N80/81 sogar bis ins Umland reicht. Im Landkreis Fürstentfeldbruck verkehrt zum Beispiel zu den Nachtzeiten flächendeckend das MVV-RufTaxi. Die S-Bahn in Berlin fährt beispielsweise auf der S-Bahnlinie S9 samstags, sonn- und feiertags sogar durchgehend im 30-Minutentakt. Die Hamburger S-Bahnlinie S1 fährt ab 3.51 Uhr bereits im 20-Minutentakt und ab 5.31 Uhr im 10-Minutentakt. Aufgrund der zu erwartenden Nachfrage sollten die Frühfahrten bereits im JFP 2020 eingeführt werden.

Die S-Bahn München muss ebenfalls einen Beitrag in Form von weiteren Angeboten in der Schwachlastzeit leisten, sodass rund um die Uhr stets eine Alternative zum eigenen Auto besteht.

Schon heute ist es praktisch nicht - oder nur bedingt möglich - als Arbeitnehmer mit einem Arbeitsbeginn um 6.00 Uhr den Arbeitsplatz an bzw. von einem Linienendhaltepunkt zu erreichen. Dies betrifft insbesondere viele Schichtarbeiter, die vielfach bereits vor 6 Uhr beginnen (Pflegepersonal, Feuerwehr, Polizei usw.). Auch Fluggäste mit einem Flug um 6.00 Uhr können den Flughafen nur dann rechtzeitig erreichen, wenn sie an den Linienästen der S-Bahnlinien S1 oder S8 Ost wohnen. Wer an einem der übrigen Linienäste startet, ist in der Regel auf andere Verkehrsmittel angewiesen. Und auch Züge, die am Hauptbahnhof zwischen 5 und 6 Uhr starten, sind nur schwer mit der S-Bahn zu erreichen. Ein durchgehender Betriebsbeginn der S-Bahn München um 4.30 Uhr würde es ermöglichen auch für die Anfahrt die DB bzw. ein City-Ticket zu nutzen.

Den hier aufgezeigten Lösungsvorschlag entwickeln wir gerne weiter. Wir empfehlen in die weitere Diskussion auch den Freistaat Bayern einzubinden.“

MVV fährt im München-Takt

Antrag Nr. 14-20 / A 06725 von Frau Stadträtin Wiepcke, Herrn Stadtrat Schall, Herrn Stadtrat Quaas vom 11.02.2020 (Anlage 8)

Zu oben genanntem Antrag nimmt die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH wie folgt Stellung. Die Stellungnahme erfolgt auch im Namen der Stadtwerke München GmbH:

„Der Grundgedanke des integralen Taktfahrplans, das heißt netzweit optimierte regelmäßige Anschlussbeziehungen an definierten Knoten, ist bereits heute in den Fahrplänen von U-Bahn, Bus und Tram in zahlreichen Facetten zu finden.

Der Grundtakt der U-Bahn, der das Rückgrat des ÖPNV innerhalb des Stadtgebiets bildet, orientiert sich an den Fahrplänen der S-Bahn an den entsprechenden Schnittstellen zwischen diesen Systemen. Die S-Bahn ist wiederum in den integralen Taktfahrplan des Fern- und Nahverkehrs eingebettet. Da diese Fahrpläne einem symmetrischen Aufbau unterliegen, erfüllt auch die U-Bahn in München annähernd diesen Aspekt. Da die Umsteigebahnhöfe zwischen S- und U-Bahnsystemen wegen ihrer jeweiligen geringen Haltestellenabstände und der daraus folgenden fahrplantechnischen Lage sowie des konzentrischen Netzaufbaus des S-Bahnsystems nicht nullsystematisch sein können bzw. müssen, fehlt lediglich letzteres Merkmal im U-Bahnfahrplan.

Die Fahrpläne zwischen S-Bahn und U-Bahn sind an den Knotenbahnhöfen mit den höchsten Umsteige-strömen aufeinander abgestimmt. Dies sind die Bahnhöfe Feldmoching (U2) und Neuperlach Süd (U5). Aus diesen beiden Anschlüssen sowie dem Rendez-Vous am Scheidplatz (U2/U3) und am Innsbrucker Ring (U2/U5) ergibt sich das Grundgerüst des U-Bahn-Fahrplanes. Alle U-Bahn-, wie auch die Trambahn- und Buslinien, die die S-Bahnstammstrecke tangieren, sind grundsätzlich nicht auf einzelne Anschlüsse ausgerichtet. Dies ist weder verkehrlich sinnvoll, noch logistisch möglich. Alleine am Karlsplatz (Stachus) müssten 17 Linien fahrplantechnisch aufeinander abgestimmt werden.

Der Tram- und Busverkehr, sofern er nicht autark untereinander an den wichtigsten Haltestellen abgestimmt ist, ist fahrplantechnisch an Linienaußenästen auf den S- oder U-Bahnverkehr ausgerichtet. Wie eingangs erläutert, erfüllen diese Verkehrsmittel in hohem Maße den integralen Taktgedanken und übertragen diesen auf die nachgelagerten Tram- und Buslinien. Allerdings führen vor allem infrastrukturelle Einschränkungen und wirtschaftliche Aspekte dazu, dass nicht alle potentiell möglichen Umsteigerelationen an einem Knotenpunkt berücksichtigt werden können. Denn hierzu müssten sich alle Linien am Umsteigepunkt gleichzeitig treffen, eine gewisse Standzeit abwarten, um ein Umsteigen zwischen allen Verkehrsmitteln zu ermöglichen, um anschließend die Weiterfahrt anzutreten. Die Folge wäre neben einer entsprechenden Reisezeitverlängerung ein erheblicher Mehrbedarf an Fahrzeugen (inklusive Fahrern), da sich in Summe die Umlaufzeiten

erhöhen. Infrastrukturell bedeutet die Realisierung dieser Systemanschlüsse, dass für jede Linie eine eigene Position über mehrere Minuten zur Verfügung stehen muss. Dies ist im Hinblick auf die Flächenverfügbarkeit und die bereits voll ausgelasteten Busbahnhöfe und Knoten nur mit sehr hohem, zukünftigen Aufwand für Ausbau und Vergrößerung der Anlagen machbar. Zusätzlich sind im Oberflächenverkehr die Fahrzeiten abhängig vom restlichen Verkehr und dem vorhandenen Straßennetz, womit die für einen ITF benötigten System-Fahrzeiten nicht sichergestellt oder nur durch entsprechende Standzeiten erreicht werden können. Im dichten Stadtverkehr mit 2,5- bis 20 Minuten-Takten sind mehrminütige Fahrtunterbrechungen einer Linie für durchfahrende Fahrgäste nicht attraktiv.

Im Nahverkehrssystem der Landeshauptstadt wird daher ein Kompromissweg verfolgt. Das Grundraster des Fahrplans unterliegt dem Gedanken des integralen Taktfahrplans. Alle Verkehrsmittel sind darauf ausgerichtet. Die nachfragestärksten Relationen profitieren durch Anschlüsse beim Umstieg in beide Richtungen von jeweils einer Linie auf eine anschließende.

In der Vergangenheit hat sich diese Philosophie in Abwägung zwischen Verkehrsnachfrage, Wirtschaftlichkeit und Fahrplanstabilität grundsätzlich bewährt. Bei der Weiterentwicklung des Netzfahrplans wird das Konzept des integralen Ansatzes beibehalten und je nach infrastrukturellen Gegebenheiten auch künftig ausgebaut.“

Buslinie 135 bis zum Gasteig-Interimsquartier in Sendling verlängern
Antrag Nr. 14-20 / A 06814 von Frau Stadträtin Olhausen vom 20.02.2020
(Anlage 9)

Die MVG teilte hierzu mit, dass die Linie 135 auf Grund der engen Straßenverhältnisse in Solln nur mit Kleinbussen mit wenig Kapazität bedient werden kann. Der Linienweg ist zudem weitgehend parallel zur deutlich schnelleren U-Bahn-Verbindung der U3. Auf Grund der eingeschränkten Kapazität, des Taktes und der Betriebszeiten eignet sich die Linie daher nicht, um wesentliche Erschließungsfunktionen für das Gasteig-Interimsquartier zu übernehmen.

Alternativ soll ein zusätzlicher, zumindest zeitweiser Halt des X30 nochmal geprüft werden.

Verlängerung der Fahrzeiten der Linie 199 bis Mitternacht
Antrag Nr. 14-20 / B 05631 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 13.12.2018 (Anlage 10)

Die MVG hat dies im Leistungsprogramm unter Punkt 7.3. Seite 44 dargestellt.

Aufgrund der Corona-Krise und der Folgen für die Finanzierung aller im Leistungsprogramm aufgeführten Planungen finden derzeit intensive Gespräche zwischen MVG und LHM statt, da der MVG derzeit erhebliche Einnahmen zur Finanzierung der Verkehre fehlen. Die Verlängerung bleibt in Planung.

**ÖPNV-Programm: X36 und X35 als Tangente verlängern bis Johanneskirchen
Antrag Nr. 14-20 / B 06395 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.06.2019 (Anlage 11)**

Die SWM/MVG hat zum vorliegendem BA-Antrag Folgendes mitgeteilt:

„Gerne greifen wir Ihren Vorschlag im Rahmen der Planungen zum MVG-Leistungsprogramm auf und prüfen ihn hinsichtlich seiner verkehrlichen Wirkungen. Dabei gilt es u.a. zu klären, ob auch andere Ziele östlich der Isar, z.B. Unterföhring, verkehrlich sinnvoll sind und ob zusätzlich zu dem bestehenden Angebot durch die MetroBus-Linie 50 ausreichend Nachfrage für ein ExpressBus-Angebot besteht.

Bei einem positiven Prüfungsergebnis kann unter Berücksichtigung von Fahrzeug- und Personalverfügbarkeit sowie Finanzierungssicherheit die Umsetzung erfolgen. Ein geeigneter Umsetzungszeitpunkt hängt dabei von der verfügbaren Infrastruktur sowie der Verkehrssituation im Rahmen der Ausbauarbeiten am Föhringer Ring ab.“

**Antrag auf eine 3,5-minütige Taktverdichtung der Tramlinie nach St. Emmeram
Antrag Nr. 14-20 / B 06483 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 09.07.2019 (Anlage 12)**

Die MVG gab die folgende Stellungnahme hierzu ab:

„Es ist zutreffend und erfreulich, dass sich die Fahrgastzahlen auf der Strecke nach St. Emmeram kontinuierlich nach oben entwickelt haben und durch den vollständigen Bezug des Prinz-Eugen-Parks voraussichtlich noch weiter ansteigen werden.

Um diese Nachfrageentwicklung befriedigen zu können, plant die MVG auf den Linien 16 und 17 sukzessive ausschließlich vierteilige Trambahnzüge einzusetzen, sobald hierfür die entsprechenden Fahrzeugressourcen zur Verfügung stehen. Darüber hinaus besteht bei entsprechendem Bedarf die Möglichkeit, die Betriebszeit der bisher nur morgens und ab dem späten Nachmittag bis St. Emmeram geföhrten Verstärkerlinie 16 nachfragegerecht auszuweiten; bis hin zu einer ganztägigen Bedienung sowie einem Einsatz auch am Wochenende.

Langfristig ist schließlich, wie im Antrag gefordert, die Verlängerung einer heute am Max-

Weber-Platz endenden Linie in Richtung St. Emmeram vorstellbar, sollte das Fahrgastaufkommen dies zu einem späteren Zeitpunkt erforderlich machen. Auch hierbei ist allerdings zu beachten, dass sowohl die Finanzierung dieser Maßnahme, wie auch die Verfügbarkeit der benötigten Fahrzeuge sichergestellt sein müssen. Ein konkreter Zeitpunkt für diese Taktverdichtung kann daher noch nicht genannt werden.

Im Rahmen dieses Leistungsprogramms ist eine weitere (wenn auch minimale) Angebotsverdichtung in Planung (siehe Unterlagen Anhörung der Bezirksausschüsse: TOP 6.4.2 Linie 16 Angebotsverdichtung St. Emmeram).

Diese Maßnahme ist (unter den beschriebenen Vorbehalten v.a. Auswirkungen der Corona Pandemie) ein weiterer Schritt zum Ausbau des Fahrplanangebots auf dem Streckenast nach St. Emmeram und greift damit die Ankündigungen unserer o.g. Stellungnahme auf.

Weitere mittel- bis langfristige Fahrplanmaßnahmen sind daher nicht ausgeschlossen. Sie hängen von der weiteren Entwicklung der Fahrgastzahlen, aber auch von anderen Randbedingungen ab: Fahrer- und Fahrzeugverfügbarkeit, aber auch von Zielen einem Kurswechsel Mobilität (Verkehrswende).“

Verkehrsprobleme Waldperlach im Rahmen von „Waldperlach gestalten“ Busse: Busse in Waldperlach

Antrag Nr. 14-20 / B 06804 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach vom 12.09.2019 (Anlage 13)

Die um Stellungnahme gebetene MVG teilte dazu Folgendes mit:

„Das Taktangebot auf der MetroBuslinie 55 im Bereich Waldperlach ist mit dem 5/10-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten bzw. 7/13/20-Minuten-Takt zu den übrigen Zeiten nachfragegerecht. Eine weitere Taktverdichtung ist aktuell nicht geplant.

Jede Fahrt nach und von Putzbrunn zusätzlich über die Haltestelle Waldperlach zu führen, bedeutet einen Fahrzeitverlust von mehreren Minuten, ist damit insbesondere für durchfahrende Fahrgäste unattraktiv und minimiert zusätzlich die Wende- und Stabilisierungszeiten an den Endhaltestellen, die für eine pünktliche Rückfahrt notwendig sind.

Wir begrüßen den CSU-Antrag zur Einrichtung einer Busspur auf der Putzbrunner Straße stadteinwärts, um den Fahrplan zu stabilisieren und die Attraktivität der Buslinie zu stärken. Den von Ihnen eingebrachten Vorschlag, dem Bus mit Hilfe eines permanent gesetzten Fahrtrichtungsanzeigers (Blinker) das Einfädeln an den Haltestellen zu erleichtern, können wir leider aus betrieblichen Gründen nicht umsetzen.

Das Thema Mitfahrerbänke wird derzeit in zahlreichen Kommunen, v.a. im ländlichen Raum diskutiert. Diese führen nur bedingt zu einer Reduktion des Pkw-Verkehrs und lösen damit das Stauproblem nicht. Außerdem gilt es bei diesem Angebot Haftungs- und vor allem Sicherheitsfragen (Mitnahme von Kindern und Jugendliche) sowie die Sicherstellung der Rückfahrmöglichkeit genau abzuwägen.

Gerne nehmen wir Ihren Vorschlag zur besseren und direkteren Verknüpfung von Waldperlach mit dem Gefilde, Neuperlach Süd und Neubiberg im Rahmen der kommenden Leistungsprogramme und der Weiterentwicklung der Stadt-Umland-Beziehungen gemeinsam mit dem Aufgabenträger Landkreis München und der MW GmbH auf.

Zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 haben wir auf der MetroBus-Linie 55 ein zusätzliches Fahrzeug zur Stabilisierung des Fahrplans und Puffer für Verspätungen eingesetzt. Außerdem verkehren nun auch an Samstagen Buszüge, um mehr Kapazität auf dieser Linie anbieten zu können.“

Buslinie 162 – Taktausweitung

Antrag Nr. 14-20 / B 06821 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 18.09.2019 (Anlage 14)

Die MVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Das Angebot auf der StadtBus-Linie 162 wurde in den letzten Jahren kontinuierlich erweitert, dies auch im Hinblick auf das gestiegene Fahrgastaufkommen an der Haltestelle Überlinger Weg. So werden Montag mit Samstag auf der Linie 162 inzwischen vorwiegend Gelenkbusse eingesetzt. Der 10-Minuten-Takt wurde Montag mit Freitag - auch in den Schulferien - von zunächst kürzeren Zeitfenstern in den Hauptverkehrszeiten auf den Zeitraum von 6:30 bis 9:30 Uhr und von 13:00 bis etwas nach 20:00 Uhr ausgeweitet.

Auch zum jüngsten Fahrplanwechsel wurde das Angebot nochmals verbessert.

So wird der 10-Minuten-Takt jetzt auch zwischen 9:30 und 13:00 Uhr auf dem Abschnitt zwischen Pasing Bahnhof und Überlinger Weg angeboten. Damit besteht jetzt am Überlinger Weg ein durchgehender 10-Minuten-Takt von 6:30 bis 20:27 Uhr.

Das Angebot ist damit bedarfsgerecht. Die Entwicklung der Auslastung wird weiterhin beobachtet. Es wird insbesondere geprüft, ob auf Grund der hohen Anzahl der Kinderwagen an Sonn- und Feiertagen eine Umstellung von Normalbussen auf Gelenkbusse erforderlich ist.

Für das Leistungsprogramm 2021 (Beginn mit Fahrplanwechsel im Dezember 2020) wird der 10-Minuten-Takt auch an Samstagen von der Amalienburgstraße bis Überlinger Weg geprüft.

Aufgrund der Corona-Krise und der Folgen für die Finanzierung aller im Leistungsprogramm aufgeführten Planungen finden derzeit intensive Gespräche zwischen MVG und LHM statt, da der MVG derzeit erhebliche Einnahmen zur Finanzierung der Verkehre fehlen. Die Verlängerung bleibt in Planung.“

Zubringer-Nacht-Tram N16 zur Nacht-Tramlinie N17

Antrag Nr. 14-20 / B 06895 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 08.10.19 (Anlage 15)

Folgendes hat die MVG hierzu mitgeteilt:

„Grundsätzlich ist aktuell - u. a. auf Grundlage des Beschlusses des Stadtrates der Landeshauptstadt vom 24.07.2019 - eine Überplanung des Nachtliniennetzes der MVG in Arbeit, die das Ziel hat, den ÖPNV-Nutzern künftig rund um die Uhr ein adäquates Angebot als Alternative zum motorisierten Individualverkehr anbieten zu können. Hierbei werden neben Taktverdichtungen auch Erweiterungen des bestehenden Nachtliniennetzes unter Einbeziehung aller MVG-Verkehrsmittel geprüft. Ein konkreter Umsetzungszeitpunkt für die Neukonzeption des Nachtangebots kann jedoch noch nicht genannt werden, zumal alle Planungen unter dem Vorbehalt ihrer Finanzierung stehen; eine stufenweise Umsetzung ist nicht ausgeschlossen.

Unabhängig hiervon wird die MVG - im Vorgriff auf ein neues Nachtnetz - die Verlängerung der bestehenden Nacht-Tramlinie N17 über den Effnerplatz hinaus bis nach St. Emmeram im Rahmen der Erarbeitung des Leistungsprogramms 2021 prüfen. Damit könnte die im Antrag geforderte verbesserte nächtliche Erschließung des Bereichs Prinz-Eugen-Park/Cosimastraße realisiert werden.

Auch diese mögliche Angebotsmaßnahme steht unter dem Vorbehalt der Finanzierung.“

Buslinie 175 - Taktverdichtung

Antrag Nr. 14-20 / B 07124 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 20.11.19 (Anlage 16)

Zu oben genanntem Antrag des BA 22, in dem eine Taktverdichtung der Metro-Bus-Linie 57 am Vormittag gefordert wird, nimmt die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), auch im Namen der Stadtwerke München GmbH (SWM), wie folgt Stellung:

„Auf der Linie 57 wird als Grundtakt an allen Wochentagen ein 10-Minuten-Takt bis 22.00 Uhr auf dem Kernabschnitt Laimer Platz bis Neuaubing West angeboten. Zusätzlich wird nachfragegerecht zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Neuaubing West und Pasing zu einem 5-Minuten-Takt verdichtet. Zudem werden auf der Linie überwiegend die kapazi-

tätsstarken Buszüge eingesetzt, die ca. 130 Personen fassen.

Die Linie wird im Hinblick auf die Entwicklung Freiham stetig weiterentwickelt. Bereits im September 2019 wurde der MetroBus ganztags bis Freiham Bf. verlängert, um die Anbindung des neueröffneten Schulcampus sicherzustellen und bereits vor Bezug der ersten Wohneinheiten eine gute Anbindung an den ÖPNV zusätzlich zur S-Bahn anzubieten. Zur morgendlichen Anreise wird bereits heute der 10-Minuten-Takt angeboten, zu den restlichen Betriebsstunden der 20-Minuten-Takt. Im Rahmen der steigenden Schülerzahlen und Bezugsraten plant die MVG für die Linien 57 und 143 jährlich Verbesserungen des Angebots. Im MVG-Leistungsprogramm 2021 wird voraussichtlich der 10-Minuten-Takt am Nachmittag bis Freiham Bf. sowie einzelne Schülerverstärker vorgesehen.

Eine Taktverdichtung zu einem 5-Minuten-Takt zwischen Neuaubing West und Pasing Bf. am Vormittag ist auf Grund der vorhandenen Kapazitätsreserven und des attraktiven Grundtakts noch nicht vorgesehen. Die MVG prüft aber laufend die Nachfrageentwicklung auf allen ihren Linien, um ein angemessenes Angebot bereitstellen zu können.

Mittelfristig ist die Einführung des durchgehenden 5-Minuten-Taktes geplant. Zusätzlich werden weitere Verbesserungen des Busangebots in Freiham durch die Einführung neuer Linien mit ergänzenden Verknüpfungen vorgesehen. Somit ist ein attraktives ÖPNV-Angebot auch bis zur Fertigstellung der zusätzlichen Schienenanbindung sichergestellt.“

**Attraktivität des ÖPNV steigern: Die Buslinie 159 auch samstags anbieten
Antrag Nr. 14-20 / B 07419 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 22.01.20 (Anlage 17)**

Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) hat, auch im Namen der Stadtwerke München GmbH (SWM), hierzu Folgendes mitgeteilt:

„Die Stadtbuslinie 159 wurde im September 2015 im Rahmen einer gemeinschaftlichen Finanzierung durch die Landeshauptstadt München und die Paulaner-Brauerei eingeführt und durch die MVG betrieben. Die Linie bedient seitdem von Montag bis Freitag von ca. 5:41 bis 23:19 Uhr im Stundentakt den Abschnitt Pasing Bf. bis Lochhausen Bf. im Münchner Westen. Die aktuellen Fahrgastzahlen zeigen, dass die Linie 159 vor allem von Mitarbeitern der Firma Paulaner zum Arbeitsbeginn bzw. Arbeitsende der jeweiligen Schichten genutzt wird. Die Linie 159 weist außerhalb dieser Zeiten insgesamt eine geringe Auslastung auf und von Seiten der Firma Paulaner besteht mangels Schichtbetrieb am Samstag kein Grund, sich finanziell an einer Angebotsausweitung auf den Samstag zu beteiligen. Deshalb wäre eine Ausweitung des Angebots derzeit nur mittels vollständiger Finanzierung durch die Landeshauptstadt München möglich. Auf Grund der begrenzten Fahrpersonalkapazitäten, ist im Hinblick auf die zu erwartende geringe Fahrgastnachfrage am Samstag die Abwägung notwendig, wo im Stadtgebiet die Kapazitäten am sinn-

vollsten und mit dem höchsten Fahrgastnutzen eingesetzt werden können.“

Keine Trambahnwendeschleife vor dem Cosimabad

Antrag Nr. 14-20 / B 04965 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 14.06.2018 (Anlage 18)

und

Nutzung des Cosimaplatzes

Antrag Nr. 14-20 / B 04986 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 18.06.2018 (Anlage 19)

Hierzu wurde dem BA wiederholt geantwortet, zuletzt mit unserem Antwortschreiben vom 12.09.2019, in dem sich die MVG wie folgt äußerte:

„Die Haltestelle Cosimabad befindet sich, betrachtet man ausschließlich das heutige Trambahnnetz, vermeintlich in einer eher peripheren Lage. Mit den mittel- und langfristigen Planungen basierend auf einer weiteren dynamischen Bevölkerungs- und Fahrgastentwicklung entstehen jedoch neue Rahmenbedingungen, die neben Liniennetzerweiterungen auch Auswirkungen auf den hierfür erforderlichen Infrastrukturbedarf haben.

Im Zuge der Planungen zur Tram-Nordtangente werden in einem ersten Schritt neue Trambahnverbindungen geschaffen. Neue und zum Teil zusätzliche Tramlinien werden dann über diese Haltestelle geführt.

Je nach weiterer städtebaulicher Entwicklung des Gebietes östlich der Bahnachse Ostbahnhof – Daglfing – Flughafen rückt dann in einem zweiten Schritt der Bereich um das Cosimabad in eine weitere zentrale Funktion innerhalb eines ausgebauten Tramnetzes im Stadtbezirk Bogenhausen. Auch im Falle einer ausschließlichen Verlängerung der U4 in Richtung des potentiellen neuen Siedlungsgebietes ist von einer weiteren Anpassung des Trambahnnetzes auszugehen.

Da derzeit weder die künftigen Linienführungen noch die später erforderlichen Ausbauvorhaben endgültig feststehen, kann noch keine abschließende Bewertung der künftigen Rolle der Haltestelle bzw. einer Wendeanlage am Cosimabad erfolgen.

Im Grundsatz gilt, dass je umfangreicher ein Tramnetz ist und je mehr Linien dieses befahren, desto flexibler muss die entsprechende Infrastruktur gehalten werden, was Wendemöglichkeiten im Fahrbetrieb betrifft. Dies gilt für die vorzeitigen Wendungen von Zügen in Nebenverkehrszeiten ebenso, wie auch für eine betriebliche Aufrechterhaltung von Teilnetzen bei Störungen oder im Baustellenverkehr.

Eine zwischenzeitliche Nutzung des Geländes für andere Zwecke mit einer späteren ÖPNV-Nutzung kann unter den bereits genannten Rahmenbedingungen jederzeit erfol-

gen, dieser Aussage schließt sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ebenfalls an, solange die provisorische Aufwertung den Charakter einer Zwischenlösung hat.“

Zusammenfassend teilt die MVG mit, dass erst nach Klarheit über das Entwicklungsgebiet SEM die notwendige Infrastruktur zur Erschließung des Gebietes definiert werden kann; bereits heute fehlen der MVG v.a. Wendeanlagen im Tramnetz für einen stabilen Betrieb oder als Rückfallebene bei Teilstreckensperrungen.“

Verbesserung der Umsteigebeziehung am Effnerplatz

Antrag Nr. 14-20 / B 07525 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.02.2020 (Anlage 20)

Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) hat, auch im Namen der Stadtwerke München GmbH (SWM), Folgendes mitgeteilt:

„Die Buslinie 59 in Richtung Giesinger Bahnhof und die Tramlinie 17 in Richtung St. Emmeram verkehren am Effnerplatz bis 22.26 Uhr im 10-Minuten-Takt (Ankunft zu den Minuten 06/16/26). In der Spätverkehrszeit ab 22.26 Uhr verkehrt die Buslinie 59 im 20-Minuten-Takt zu den Minuten 46/06/26 und die Tramlinie 17 zu den Minuten 45/05/25 am Effnerplatz. Somit entsteht für den Fahrgast in der Tat eine Wartezeit von 19 Minuten.

Die Funktion der Stadtbuslinie 59 ist einerseits die wichtige Verbindung mehrerer Stadtteile (Schwabing, Bogenhausen, Ramersdorf) und andererseits die lokale Feinerschließung mit Zubringerfunktion zu den übergeordneten Schnellbahnanschlüssen der Tram, U-Bahn und S-Bahn, wie am Hohenzollernplatz an die U2, an der Münchner Freiheit an die U3 und U6, am Effnerplatz an die Tramlinien 17 und 16 sowie an der Haltestelle Ampfingstraße an die Tram 21 sowie am Bahnhof Giesing an die S3, die aus der entsprechend hohen Fahrgastnachfrage resultieren. Im weiteren Verlauf müssen genügend Puffer- und Wendezeiten im Hinblick auf die Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals im Fahrplan eingeplant werden. Die genannten Rahmenbedingungen und prioritären Anschlüsse geben daher kaum noch Spielraum zur Realisierung eines weiteren Anschlusses. Wird an einer Stelle der Anschluss verbessert und somit die Abfahrtszeiten des Busses geändert, so wird an einer anderen Stelle des Fahrplans ein Anschluss verschlechtert. Eine Taktverdichtung der Linie 59 bis Mitternacht im 10-Minuten-Takt ist hingegen derzeit aufgrund der geringen Nachfrage nicht finanzierbar.“

Linie X30 Haltestellenbenutzung Moselstraße

Antrag Nr. 14-20 / B 07546 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.02.2020 (Anlage 21)

Hierzu wurden wiederholt Anträge aus dem BA gestellt. Zuletzt wurde die Thematik im Schreiben des Referates für Arbeit und Wirtschaft vom 28.01.2020 mithilfe der Stellung-

nahme der MVG wie folgt beantwortet:

„Expressbus-Linien haben grundsätzlich den Charakter stark frequentierte Haltestellen in der Regel mit Umsteigemöglichkeiten zur S-, U- oder Trambahn, im dichten Takt zu bedienen und stellen somit ein hochwertiges, attraktives und schnelles Nahverkehrssystem dar.

Da es sich bei der Haltestelle Moselstraße um eine Haltestelle zur Feinerschließung ohne Anknüpfung zu Schienenverkehrsmitteln oder weiteren Buslinien handelt, werden wir dort mit der Linie X30 künftig nicht halten.“

Dazu gibt es auch zur Beschlussfassung keine neuen Erkenntnisse.

**Anträge zur Verbesserung des Bogenhausener Busnetzes
Antrag Nr. 14-20 / B 07543 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.02.2020 (Anlage 22)**

Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) hat, auch im Namen der Stadtwerke München GmbH (SWM), zu vorliegendem Antrag wie folgt Stellung bezogen. Die Gliederung folgt dabei den Punkten des Antrags:

„1. Das Portal „Tramreport“ wird von Privatpersonen betrieben und stellt kein offizielles Veröffentlichungsmedium der MVG dar. Dementsprechend können wir zu den dort aufgeführten Planungen zu einer ExpressBus-Linie X20 zwischen Ostbahnhof und Messestadt keine Aussagen treffen. Die MVG verfolgt derzeit keine konkreten Planungen für diese Relation.

2. Zur Bedienung der Haltestelle Vollmannstraße durch die ExpressBus-Linie X30 ist eine zusätzliche Haltekannte im Kreuzungsbereich Denninger-/Vollmannstraße notwendig. Die Möglichkeit der Einrichtung einer Halteposition in diesem Bereich muss die Bereisungskommission (Vertreter des KVR, Polizei, Baureferat und MVG) prüfen. Grundsätzlich sollten sich neu eingeführte Linien oder Linienabschnitte zuerst etablieren bevor Änderungen vorgenommen werden.

Die Zeitersparnis durch das Auslassen einer Haltestelle liegt in der Regel bei etwa 20-30 Sekunden, was sich auf einen ganzen Linienverlauf zu einer nennenswerten Ersparnis summiert. Im Abschnitt Ostbahnhof-Vogelweideplatz befährt der X30 das Tramplanum, was aufgrund rechtlicher Rahmenbedingungen die Mitbedienung aller Unterwegshaltestellen notwendig macht.

Das Einfahren des X30 in den Busbahnhof Ostbahnhof ist aus Fahrgastsicht deutlich attraktiver als ein Halt außerhalb: hier sind die Wege zu den Schienenverkehrsmitteln kürzer, der Busbahnhof verfügt über Wetterschutz und Fahrgastinformationseinrichtungen und der Umstieg zu weiterführenden Buslinien ist komfortabler.

3. Der vorgeschlagene Linientausch der Linien 54/142/188/189 am Herkomerplatz bringt einerseits die beschriebenen neuen Verbindungen mit sich, erzeugt jedoch auch Umsteigezwänge auf anderen Relationen. Außerdem sind die Änderungen nicht mit der Fahrgastnachfrage und den eingesetzten Fahrzeuggrößen auf diesen Linien vereinbar. So verkehren die StadtBus-Linien 188/189 mit Normalbus, während der MetroBus 54 mit Buszügen bestückt ist.

Für Fahrgäste der Linien 188/189 liegt der Umstieg zur U4 an der Richard-Strauss-Straße näher als am Prinzregentenplatz.

Sowohl der CityRing 58/68 als auch der MetroBus 54 sind auf genanntem Abschnitt gut ausgelastet. Durch den Entfall der Linie 54 im gemeinsamen Abschnitt mit dem CityRing würde die Bedienung des Tucherparks entfallen.

Da am Herkomerplatz in die Tramlinien 16/17 umgestiegen werden kann, ist eine Anbindung an die S-/U-Bahn am Ostbahnhof für Verbindungen in Richtung Innenstadt nicht zwingend notwendig.

4. Die StadtBusse 149/191 verkehren ab den Haltestellen Zamilapark und Ruth-Schauermann-Straße im 7/13-Minuten-Takt. Da beide Linien eine Verzahnung mit den Linien 190 und 155 haben, kann der Takt an den genannten Haltestellen nicht auf einen 10-Minuten-Takt geändert werden, ohne dass an anderer Stelle Taktlücken entstehen.

5. Antrag 1: Wir prüfen derzeit die Verlängerung des StadtBus 149 über die Prinzregentenstraße in Richtung Odeonsplatz/Innenstadt. Die Umsetzung hängt dabei neben infrastrukturellen Fragestellungen an den Endhaltestellen auch von der derzeit nicht gesicherten Finanzierung ab.

Antrag 2: Die Einrichtung einer neuen Haltekannte „Flurstraße“ liegt im Verantwortungsbereich des Kreisverwaltungsreferates (KVR). In Richtung Ostbahnhof sehen wir die Realisierungswahrscheinlichkeit aufgrund der zahlreichen Bäume am Straßenrand sowie dem engen Straßenquerschnitt als niedrig an.

Antrag 3: Die Siedlung Zamdorf und Schwarzwaldsiedlung sind auch am Wochenende mit den StadtBussen 187/190/191 entweder via Richard-Strauss-Straße (U4) an die U-Bahn und damit Innenstadt, als auch in Berg am Laim an die S-Bahn (S2/S4/S6) und Tram 19 Richtung Innenstadt angebunden.

6. Der StadtBus 150 ist derzeit am Arbellapark Linienwechsler mit der Linie 184, wodurch schon jetzt eine Verbindung Bogenhausens mit dem Münchner Norden angeboten wird. Eine Änderung nähme also Fahrgästen aus dem Gebiet Freischützstraße und

Bruno-Walter-Ring diese Verbindung weg. Die genannten Haltestellen Cosimabad, Moselstraße, Zamdorf Siedlung und Süskindstraße sind durch das derzeitige Angebot ausreichend erschlossen.

Natürlich beobachten wir die Betriebsstabilität der Linie 150 aufgrund der Stauanfälligkeit auf dem Mittleren Ring und reagieren ggf. mit Veränderungen z.B. hinsichtlich Linienwechsler.

7. Aus Nachfragesicht ist eine Taktverdichtung am Samstag derzeit nicht notwendig. Selbstverständlich beobachten wir fortlaufend die Nachfrageentwicklung auf der Linie 154, insbesondere seit der kürzlich eingeführten Direktverbindung Richtung Universität und Nordbad.

8. Beantwortung in Verbindung mit Punkt 9.

9. Eine Neuordnung der Linien ist aus folgenden Gründen nicht möglich: Die Linie 185 verkehrt wegen der hohen Nachfrage - auch im Abschnitt Trudering-Arbellapark - auf mehreren Kursen mit Gelenkbussen.

Auf der Linie 187 ist jedoch nur der Einsatz von Normalbussen notwendig und möglich. Außerdem wurde die Führung der Linie 187 im Zusammenhang mit der Verlängerung entlang der Effnerstraße intensiv mit dem Bezirksausschuss diskutiert. Die vorgeschlagene Osttangente, die Kombination der Linien 185 und 199, wäre wegen des umwegigen Linienewegs und den damit langen Fahrzeiten wenig attraktiv.

Die Nordtangente der Linien 150/184 würde bei der vorgeschlagenen Änderung aufgelöst werden.

10. Die Linien 185 und 187 haben nur wenige gemeinsame Haltestellen und werden teilweise auch von anderen Linien bedient (StadtBus 190/191), weshalb die vorgeschlagene Verzahnung nicht notwendig ist. Außerdem sind die Linien am Wochenende mit dem StadtBus 188 an der Richard-Strauss-Straße verbunden, wenn die Linie 189 nicht verkehrt.

11. Die Ausweitung der Betriebszeiten auf Sonn- und Feiertage zwischen Berg am Laim und Michaelibad ist bei der Linie 187 Teil des Leistungsprogramms 2021. Der Umsetzungszeitpunkt ist auf Grund der nicht gesicherten Finanzierung derzeit offen.

12. Das Angebot ist derzeit nachfragegerecht und wird in Abhängigkeit von künftigen Stadtentwicklungen im Bereich Trabrennbahn sukzessive ausgebaut.

13. Die Linienplanung der Linie 9410 obliegt der Regionalverkehr Oberbayern GmbH

(RVO). Betriebsfremde Fahrzeuge und Personen sind auf unseren Betriebshöfen grundsätzlich nicht gestattet (vgl. Betriebseinrichtungen öffentlicher und privater Betriebe).

14. Eine Weiterführung der geplanten ExpressBus-Linie Waldfriedhof-Donnersbergerbrücke-Bonner Platz über den Arabellapark hinaus nach Engelschalking Bf ist wegen fehlender Wendemöglichkeit am Bahnhof Engelschalking nicht möglich. Außerdem ist auf diesem Abschnitt keine wesentliche Nachfrage zu erwarten und die zu befahrene Brodersenstraße nicht bustauglich. Zuverlässige Anschlüsse auf die lediglich im 20-Minuten-Takt verkehrende S8 sind aufgrund des langen Linienwegs, z.T. auf dem Mittleren Ring, nicht zu garantieren.

Grundsätzlich kann man die im Stadtbezirk Bogenhausen verkehrenden Buslinien nicht isoliert betrachten, da es zahlreiche Abhängigkeiten mit anderen Buslinien, der vorhandenen Infrastruktur (z.B. Busbahnhöfe und Straßenraum), den Fahrgastströmen in Abhängigkeit von Nachfrageerzeugern (Bildungseinrichtungen, Wohngebieten und Arbeitsplätzen), betrieblichen Aspekten (u.a. Durchbindungen, Fahrzeugeinsatz) sowie nicht zuletzt der Wirtschaftlichkeit gibt.“

Ausbau des Service MVG IsarTiger im Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee sowie Pasing Nord / Obermenzing (wie beim MVG ParkstadtTiger)

Antrag Nr. 14-20 / B 07652 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing vom 03.03.2020 (Anlage 23)

Wir haben die Stadtwerke München GmbH/Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (SWM/MVG) um Stellungnahme gebeten, die Folgendes mitgeteilt hat:

„Der aktuellen Ausnahmesituation geschuldet haben wir den Betrieb sowohl des Pilotprojektes IsarTiger als auch des genehmigten Betriebes Parkstadt Tiger in der Parkstadt Schwabing ausgesetzt und prüfen derzeit intensiv, ob und wie ein für Fahrgäste und Fahrer sicherer Ridepooling-Betrieb zu Corona-Zeiten durchführbar ist.

Unabhängig davon arbeiten wir am Genehmigungsantrag für den regulären Betrieb des IsarTigers, der nach aktueller Planung zunächst das gleiche Gebiet wie der Pilotbetrieb umfassen soll, also wie im BA-Antrag beschrieben von Pasing/Obermenzing bis Berg am Laim sowie von Schwabing-Freimann bis Untergiesing-Harlaching. Damit wäre in einem ersten Schritt rund 50 Prozent der Gesamtfläche Münchens als Bediengebiet vorgesehen und würde auch das Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee umfassen.

Die Umsetzung dieses Betriebsumfangs ist jedoch zum einen von dem sehr komplexen Genehmigungsverfahren abhängig, zum anderen von der Kostensituation im Sinne eines dauerhaft tragfähigen Modells.

Wir prüfen daher die weitere Entwicklung sehr genau und rechnen nicht vor 2021 mit weiteren Ergebnissen, von denen wir Sie natürlich in Kenntnis setzen.“

Zehn-Minuten-Takt für Buslinie 132

Antrag Nr. 20-26 / B 000120 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark vom 22.06.2020 (Anlage 24)

Die MVG teilte dazu aktuell mit, dass bei der Linie 132 abseits der Hauptverkehrszeit (HVZ) aus Nachfragesicht aktuell keine Taktverdichtung notwendig sei. Die MVG prüfe dies regelmäßig anhand vorliegender Fahrgastzahlen. Perspektivisch, also bis 2030, sei auf allen Buslinien durchgehend mindestens ein 10-Minuten-Takt vorgesehen.

Die finanziellen Konsequenzen der Corona-Pandemie nehmen aktuell auch der MVG den Spielraum für eigenwirtschaftliche Maßnahmen; das langfristige, oben genannte Ziel, bleibe jedoch bestehen.

Nachrichtlich:

Bus-Osttangente planen und einrichten! Antrag der Fraktion Bündnis '90 / Die Grünen Antrag Nr. 14-20 / B 07086 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing-Fasangarten vom 04.06.2019 (Anlage 25)

Hierzu wurde bereits in dem Antwortschreiben vom 28.01.2020 an den BA eine Prüfung in Aussicht gestellt. Es sei hier noch einmal erwähnt, dass die MVG die Idee des BA aufgreift, eine Umsetzung jedoch kurzfristig nicht möglich ist, da die Auswirkungen auf andere Linien mitbetrachtet werden müssen und die Linienführung nicht wie vorgeschlagen 1 zu 1 umgesetzt werden kann. Darüber wird im nächsten Jahr entschieden werden.

Nachrichtlich:

**Prüfung einer zusätzlichen Bushaltestelle im Kreuzungsbereich Aubinger - / Haberlandstraße nahe Polizeiinspektion 45
Antrag Nr. 14-20 / B 07473 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing vom 06.02.2020 (Anlage 26)**

Dem BA 21 wurde mit Antwortschreiben vom 20.04.2020 folgende Stellungnahme der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) mitgeteilt:

„Grundsätzlich ist das Gebiet an der Heimbургstraße durch die vorhandenen Bushaltestellen Westkreuz Bahnhof, Varnhagenstraße und Betschartstraße sowie dem S-Bahnhof Westkreuz vollständig erschlossen und nach dem Nahverkehrsplan keine weitere Haltestelle erforderlich. Die Polizeiinspektion wird – außer von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – in der Regel nicht sehr häufig aufgesucht. Die Haltestellenabstände der genannten Haltestellen entsprechen den üblichen Abständen.“

Dennoch lässt sich – auch wegen der in der Heimbургstraße gelegenen Geschäfte – der Wunsch nach der zusätzlichen Haltestelle nachvollziehen.

Auf der Linie 57 werden vorwiegend Buszüge eingesetzt. Dadurch könnte eine Haltestelle in der Haberlandstraße nicht unmittelbar nach dem Linksabbiegen von der Aubinger Straße situiert werden, sondern müsste ein Stück von der Kreuzung entfernt liegen, damit der gesamte Anhängerzug kantenrein an der Haltestelle stehen könnte. Außerdem soll sich bei einer MetroBuslinie die Fahrzeit möglichst nicht erhöhen (was durch jedes zusätzliche Anhalten wie an einer Haltestelle unweigerlich der Fall wäre), damit die Fahrzeit für durchfahrende Fahrgäste attraktiv bleibt. Für die meisten Fahrgäste stellt die Metro-Buslinie 57 eine attraktive Verbindung von Neuaubing nach Pasing und zum Teil weiter zum Laimer Platz (mit dem dortigen U-Bahnanschluss) dar.

Wir schlagen daher alternativ vor, eine zusätzliche Haltestelle in der Aubinger Straße nach Einmündung Heimburgstraße bzw. vor Einmündung Haberlandstraße (also jeweils südöstlich der Kreuzung) zu situieren. Bedient würde diese Haltestelle dann von der StadtBuslinie 157 und der Nachtbuslinie N77. Die Haltestelle könnte dann Heimburgstraße genannt werden.

Diese geplante zusätzliche Haltestelle könnten wir mit in das Leistungsprogramm 2021 aufnehmen und eine Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 avisieren. Ob und wann diese Haltestelle dann tatsächlich realisiert werden kann, hängt vom weiteren Abstimmungsprozess mit den beteiligten Referaten ab (u.a. verkehrsrechtliche Anordnung durch das KVR).“

Falls dieser Vorschlag im Sinne des Bezirksausschusses ist, bitten wir um eine kurze Mitteilung. Im Rahmen der Anhörung der Bezirksausschüsse hat der BA noch einmal betont, dass er weiterhin eine Einrichtung der Haltestelle „Heimburgstraße“ für sinnvoll erachtet. Die MVG hat nun die endgültige Prüfung in Aussicht gestellt.

Nachrichtlich:

Anschluss der Kreillerstraße im Teilbereich Wasserburger Landstraße/Bajuwarenstrasse und Schatzbogen an den ÖPNV (neues Schreiben vom 30.07.2019 vom BA: somit aufgegriffen)

Antrag Nr. 14-20 / B 06073 des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirks Trudering-Riem vom 15.04.2020 (Anlage 27)

Wie in unseren Schreiben vom 5.11.2019 bereits erwähnt, erarbeitet die MVG Ideen, um die angesprochenen Bereiche sinnvoll und ohne Attraktivitätsminderung einer bestehenden Linie besser an das MVG-Netz anzubinden. Der Klärung bedürfen noch Themen wie

die genaue Linienführung mit Umsteigemöglichkeiten auch in/aus Richtung Innenstadt und eine Wendemöglichkeit am östlichen Ende einer evtl, neuen Linie. Der damit verbundene bauliche Aufwand, der Entfall von Parkmöglichkeiten, die Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Fahrpersonal sowie evtl. Auswirkungen auf andere Linien sind nur einige Punkte, die eine Umsetzung beeinflussen.

Für den 16.3.2020 wurde daher zwischen dem BA-Ansprechpartner der MVG und dem Unterausschuss Bau und Verkehr ein Austauschtermin vereinbart, an dem u.a. das Thema besprochen werden sollte. Auf Grund der Pandemiesituation musste der Termin abgesagt werden und wird vsl. im Juli 2020 nachgeholt.

**Bus X50 auch abends und an Sonn- und Feiertagen
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02783 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 –
Schwabing-Freimann am 18.07.2019 (Anlage 28)**

Zu oben genanntem Antrag nahm die MVG, auch im Namen der SWM, wie folgt Stellung:
„In dem Antrag wird die Ausweitung der Betriebszeiten der ExpressBus-Linie X50 auf den Spätverkehr und Sonn- und Feiertage gefordert.“

Der ExpressBus X50 wurde im Dezember 2018 eingeführt und bedient seitdem Montag bis Samstag von ca. 6.00 bis 22.00 Uhr den Abschnitt Moosach Bf. bis Alte Heide als schnelle Tangente im Münchner Norden. Dabei bietet er mindestens alle 10 Minuten, Montag bis Freitag tagsüber sogar alle 6 bis 7 Minuten eine Verbindung. Parallel zum X50 fahren weitere Metro- und StadtBus-Linien, die der Feinerschließung und Verteilung dienen. Diese Linien decken auch die Nachfrage zu den Spätverkehrszeiten und an den Sonn- und Feiertagen ab. Hierzu gehören unter anderem der MetroBus 50 und die Stadt-Busse 177, 178 und 180.

Die Linie X50 soll insbesondere auch an Werktagen mit hohem Verkehrsaufkommen eine attraktive Alternative zu den hochausgelasteten Schnellbahnverbindungen und Knoten in der Innenstadt darstellen.

Während der Spätverkehrszeiten und an Sonn- und Feiertagen bestehen diese Engpässe nicht.

Das aktuelle Angebot zu den genannten Zeiten entspricht sowohl bei der Linie X50 als auch bei der Linie 177 im Bereich des Domagkparcs der Nachfrage. Eine Verlängerung des Takt 10 bis Betriebsschluss bzw. die Einführung des Takt 10 an Sonntagen ist derzeit nicht durch eine entsprechende Nachfragesteigerung gedeckt und damit aus wirtschaftlicher Sicht nicht zu empfehlen.“

**Nachtram bis Schwanseestraße im regelmäßigen Takt
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02755 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 –
Obergiesing-Fasangarten am 04.07.2019 (Anlage 29)**

Folgende Stellungnahme hat hierzu die MVG abgegeben:

„Die Nachtram N27 erreicht im aktuellen Jahresfahrplan die am Streckenast nach Giesing gelegene Haltestelle St.-Martins-Platz in den Wochenendnächten (Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag) sowie vor Feiertagen von der Innenstadt kommend im 30-Minuten-Takt und wendet dort. Dieses Angebot zum St.-Martins-Platz resultiert aus fahrgastnachfragebedingten Verdichtungsfahrten, vor allem in der Innenstadt. Gemeinsam mit dem Linienast der N27 zur Großhesseloher Brücke entsteht so bis zum Ostfriedhof ein annähernder Takt 15. Die Haltestellen südlich des St.-Martins-Platzes bis zur Schwanseestraße werden im Nachtverkehr durch die Linien N43 und N44 sowie N75 erschlossen.

Derzeit laufen - u. a. auf Wunsch des Stadtrates der Landeshauptstadt - die Arbeiten zu einer Überplanung des Nachtliniennetzes der MVG an, mit dem Ziel, den ÖPNV-Nutzern künftig rund um die Uhr ein adäquates Angebot zum motorisierten Individualverkehr anbieten zu können. Hierbei werden neben Taktverdichtungen auch Erweiterungen des bestehenden Nachtliniennetzes geprüft. Der Wunsch, die Trambahnstrecke zur Schwanseestraße rund um die Uhr zu bedienen, wird in diesem Zusammenhang geprüft. Ein konkreter Zeitpunkt einer Umsetzung der Planungen kann nicht genannt werden, zumal alle Planungen unter dem Vorbehalt einer Finanzierung stehen.

Eine stufenweise Umsetzung ist jedoch nicht ausgeschlossen.“

**Kapazität des ÖPNV in München bis 2025 verdoppeln
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02848 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 –
Schwabing-West am 10.10.2019 (Anlage 30)**

Die um Stellungnahme gebetene MVG hat Folgendes mitgeteilt:

„Für die meisten Verbesserungsmaßnahmen im ÖPNV ist eine Vielzahl an aufwändigen und umfangreichen Vorplanungen notwendig.

Neben der im Antrag thematisierten Finanzierung müssen darüber hinaus grundlegende Rahmenbedingungen zwingend erfüllt sein, um das Fahrplanangebot signifikant erhöhen zu können. Zu nennen sind etwa infrastrukturelle Ertüchtigungen (dies beinhaltet neben Strecken auch die Abstell-, Wende- und Wartungsanlagen), entsprechende Genehmigungsverfahren sowie eine Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Personal.

Die oben genannten Prozesse haben teils mehrjährige Umsetzungs-, Liefer- oder Planungszeiten, die bereits über den Horizont 2025 hinausgehen. Eine beschleunigte Umset-

zung ist nicht oder nur punktuell möglich. Im Rahmen der eingeleiteten Angebotsoffensive werden maximal mögliche Angebotsausweitungen bereits umgesetzt. So verkehren beispielsweise vsl. ab Dezember 2020 die U2 und - vorbehaltlich der Zustimmung durch den Stadtrat und einer weiterhin gesicherten Finanzierung - die U5 ganztags im Takt 5, die Linie U6 folgt unmittelbar danach. Die Linien U3, U1 und U4 folgen mittelfristig sukzessive bis Mitte/Ende der 2020er Jahre. Einhergehend zu diesen Maßnahmen werden vor allem im Innenstadtbereich Takte auf bis zu 2 Minuten mit einem Umsetzungshorizont bis 2030 verdichtet.

Auch durch den schrittweisen Austausch von Altfahrzeugen zu Gunsten einer größeren Fahrzeugflotte wird eine Erhöhung der Kapazitäten sowohl bei der U-Bahn als auch bei der Tram erreicht.

Bis zum Jahr 2030 wird nach heutigem Planungsstand bei der U-Bahn die Verlängerung der U5 bis Pasing sowie der U6 nach Martinsried realisiert, zudem ist bei der Tram die Inbetriebnahme der West- und Nord-Tangente sowie einer Verlängerung der Tram 23 in den Münchner Norden geplant.

Die im Antrag geforderte Verdoppelung bis 2025 geht jedoch noch deutlich über die bis 2030 realisierbaren Leistungssteigerungen hinaus. Dies ist erst mit dem Neubau von Strecken vor allem in der Innenstadt, wie etwa der geplanten U9, oder der Ertüchtigung von Tramhaltestellen für längere Fahrzeuge, möglich. Unabhängig davon arbeitet die MVG intensiv daran, die notwendigen Leistungsausweitungen zum jeweils frühestmöglichen Zeitpunkt zu realisieren, der unter den gegebenen Rahmenbedingungen erreichbar erscheint.

Das Busangebot soll im gleichen Zeitraum deutlich verdichtet und das Netz ausgebaut werden. Es wird auf allen Buslinien ein Grundtakt von 10 Minuten, auf Hauptästen bis zu 5 Minuten angestrebt. Neben dichteren Takten, mehr Express- und Tangentiallinien wird auch der Anteil größerer Fahrzeuge steigen. Um konkurrenzfähige und stabile Reisezeiten zu erreichen muss gleichzeitig auch in die Beschleunigung in Form von Busspuren, Ampelvorrangschaltungen und modernen Haltestellenformen investiert werden.

Für einen attraktiven ÖPNV als wichtigen Faktor im Mobilitätswandel ist neben der Finanzierung die konsequente Umsetzung der oben genannten Faktoren notwendig, um die Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf die effektivste „Sharing-Lösung“ der Stadt zu bewegen: U-Bahn, Bus und Tram.“

Nahverkehrsplan 2019/2020 alle abendlichen Busse in Trudering im 10-Minutentakt (Ziffer 1) Einzugsbereich für Bushaltestellen auch am Stadtrand max. 300 Meter (Ziffer 2)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02890 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem am 10.10.2019 (Anlage 31)

Zu oben genanntem Antrag hat die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), auch im Namen der Stadtwerke München GmbH (SWM), Stellung genommen. Sie teilte mit:

„Der Nahverkehrsplan stellt den Rahmen für die Gestaltung der Linienverkehre im städtischen ÖPNV dar und wird von der Landeshauptstadt München als Aufgabenträgerin aufgestellt. Im Rahmen der derzeit laufenden Fortschreibung wird durch einen Gutachter zusammen mit den betroffenen städtischen Referaten und der MVG eine Bestandsanalyse zur Angebotsqualität hinsichtlich Erschließung, Taktangebot, Erreichbarkeit zentraler Punkte etc. durchgeführt. Darauf aufbauend werden die von der Stadt angestrebten zukünftigen Qualitätsziele hinsichtlich dieser und weiterer Parameter festgelegt. Als Orientierung dienen von Fachverbänden und öffentlich anerkannten Arbeitskreisen entwickelte Richtlinien für Nahverkehrspläne (z.B. FGSV-Richtlinien).

Gemäß den Untersuchungen des Gutachters ist die Erschließungsqualität und Bedienungshäufigkeit im Bereich Trudering auch in der Schwachverkehrszeit abends auf einem hohen Niveau. Als Standard in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes - Teil Qualitätsstandards wird für Bus und Tram in der Spätverkehrszeit in allen Gebietstypen der 20-Minuten-Takt vorgesehen. Maßnahmenrelevante Defizite mit mittlerem bis geringem Handlungsbedarf gibt es nur für die Nordseite der S-Bahn im Bereich Moosfeld und in der Verbindung Trudering-Messestadt bei den StadtBus-Linien 139 und 194, die diese Abschnitte zur Spätverkehrszeit bisher nicht bedienen. Alle weiteren Linien verkehren abends gemäß NVP bereits im 20-Minuten-Takt.

Ähnliches gilt auch für die Einzugsradien um die Haltestellen. Diese orientieren sich an den Gebietstypen, welche die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte in den Verkehrszellen widerspiegeln und damit Grundlage für die Verkehrsnachfrage eines Bereiches sind. Je dichter die Nutzung, desto mehr Nachfrage besteht in einem definierten Radius. Die abgestufte Einteilung in verschiedene Einzugsradien dient der Abwägung eines möglichst attraktiven Angebots bei gleichzeitig möglichst hoher Wirtschaftlichkeit im Hinblick auf die jeweils örtlichen Siedlungsstrukturen.

Die festgestellten Defizite dienen anschließend als eine Eingangsgröße für die Maßnahmenplanung der jährlichen MVG-Leistungsprogramme, in denen diese nach und nach behoben werden.“

**ÖPNV-Erschließung des Gasteig-Interim in Sendling
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02975 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 06 –
Sendling am 24.10.19 (Anlage 32)**

Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) nimmt, auch im Namen der Stadtwerke München GmbH (SWM), zur vorliegenden BA-Empfehlung mit dem Thema „ÖPNV-Erschließung des Gasteig-Interim in Sendling“ wie folgt Stellung:

„Grundsätzlich ist das zukünftige Interimsquartier des Gasteigs bereits gut an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angebunden. Die bestehende Haltestelle Schäflarnstraße, die den Standort unmittelbar erschließt, wird in einem dichten Takt von der Metro-Buslinie 54 (Takt 5 zur Hauptverkehrszeit, Takt 10 bis 22.00 Uhr) angefahren. Die Linie verkehrt in Ost-West-Richtung über die Brudermühlbrücke und bindet den Standort darüber hinaus an die U-Bahnlinien U1 am Candidplatz und U3 an der Brudermühlstraße an, wobei letztere auch mit 450m Fußweg vom Interimsstandort erreicht werden kann. Die U3 stellt damit die Haupteerschließung dar und hat gerade zu den Veranstaltungsanfangs- und Endzeiten durch den attraktiven Takt ausreichend Kapazitäten für die Gäste des Interimsstandortes. Somit besteht eine sehr gute Verbindung in die Innenstadt und über die zentralen Umsteigepunkte am Sendlinger Tor und am Odeonsplatz eine gute Anbindung über die Innenstadt hinaus.

Eine zusätzliche Busanbindung vom U-Bahnhof Thalkirchen zum Interimsstandort sehen wir als weniger attraktiv, da diese nur für Fahrgäste aus Richtung Süden kommend ein zusätzliches Angebot schafft, zumal es in Thalkirchen an einer guten Wendemöglichkeit für größere Busse mangelt. Aus dem Bestandsnetz könnte nur die Kleinbuslinie 135 ab Thalkirchen verlängert werden. Aus Richtung Innenstadt wird der nähergelegene U-Bahnhof Brudermühlstraße das attraktivere Ziel sein.

Die Gasteig München GmbH hat für den Interimsstandort ein Verkehrskonzept erstellen lassen, das zusätzlich zum bestehenden ÖPNV-Angebot einen Shuttle empfiehlt, der in Nord-Süd-Richtung, mindestens von der Großmarkthalle, wo Parkplätze für den Interims-Gasteig entstehen, bis zum Interimsstandort verkehren soll. Grundsätzlich gibt es bereits einen engen Austausch zwischen SMW/MVG und der Gasteig München GmbH und wir stehen für alle verkehrlichen Themen beratend zur Verfügung. Ob zusätzlich zum bestehenden Konzept noch weitere Maßnahmen, wie z.B. Verlängerung Takt 10 der Linie 54, notwendig werden, wird sich im Rahmen dieses Austauschs ergeben.“

**Stadtbuslinie 132 – Taktverdichtung auf 10-Minuten auch im südlichen Teilabschnitt zwischen Implerstraße und Forstenrieder Park
Empfehlung Nr. 14-20 / E 03053 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark am 19.11.2019 (Anlage 33)**

Die MVG hat, auch im Namen der SWM, den vorliegenden Antrag zur Taktverdichtung auf einen ganztägigen 10-Minuten-Takt bei der Stadtbuslinie 132 wie folgt beantwortet:

„Die Funktion der Stadtbuslinie 132 ist einerseits die Verbindung mehrerer Stadtteile (Forstenried, Mittersendling, Altstadt) und andererseits die lokale Feinerschließung mit Zubringerfunktion zu den übergeordneten Schnellbahnanschlüssen der U-Bahn und S-Bahn, wie in Forstenried an die U3 sowie am Harras an die U6, S7 sowie S20.

Die Stadtbuslinie 132 verkehrt heute zwischen Isartor und Implerstraße von Montag bis Samstag ganztags im 10-Minuten-Takt. Dieser ist aufgrund der hohen Nachfrage auf dem Abschnitt notwendig. Auf dem angesprochenen Abschnitt Implerstraße - Forstenrieder Park wird die Linie 132 Montag bis Freitag zu den Hauptverkehrszeiten zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr sowie zwischen ca. 14:30 Uhr und 19:00 Uhr in einem 10-Minuten-Takt bedient. Die aktuellen Fahrgastzahlen sind außerhalb der Stoßzeiten allerdings noch zu gering, um einen ganztägigen 10-Minuten-Takt zu rechtfertigen.

Auf Grund der angespannten Personalsituation, muss eine genaue Priorisierung der Umsetzung von Maßnahmen mit Personalmehrbedarf erfolgen. Maßnahmen müssen zudem unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit auch im Hinblick auf den zusätzlichen Fahrzeugeinsatz und die jeweils zu klärende Finanzierung betrachtet werden. Daher werden zur Kapazitätserhöhung auf der Linie 132 seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 von Montag bis Freitag überwiegend Gelenk- statt Normalbusse eingesetzt.

Gleichzeitig verfolgt die MVG weiterhin das Ziel, alle Stadtbuslinien bis spätestens 2030 ganztags im 10-Minuten-Takt zu bedienen, sofern die Rahmenbedingungen wie die Finanzierung, zusätzliches Personal und Fahrzeuge gegeben sind. Die Umsetzung des ganztägigen 10-Minuten-Taktes im Südabschnitt der Linie 132 erfolgt daher in Abhängigkeit der Nachfrageentwicklung stufenweise in den nächsten Jahren.“

(siehe auch Stellungnahme zu BA-Antrag Nr. 20-26 / B000120 des BA 07 auf Seite 28 des Beschlusses)

Minimierung der Verspätung von der Buslinie 55 vom Ostbahnhof Richtung Putzbrunn

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02608 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach am 28.05.2019 (Anlage 34)

Hierzu teilte die um Stellungnahme gebetene MVG Folgendes mit:

„Die Metrobuslinie 55 bietet aufgrund der direkten Linienführung und Ergänzung zur U-Bahnlinie U5 eine starke Querverbindung zwischen Ostbahnhof und Putzbrunn, die täglich sehr viele Fahrgäste nutzen.

Entsprechend der steigenden Nachfrage werden auf dieser Linie seit drei Jahren fast ausschließlich Buszüge eingesetzt und der 5-Minuten-Takt stetig angepasst.

Entlang der Strecke bestehen während der Hauptverkehrszeit einzelne Abschnitte mit hohem Verkehrsaufkommen. Gerade der Autobahnzubringer am Innsbrucker Ring in Ramersdorf verursacht den Großteil der Verspätungen. Aus diesem Grund werden beispielsweise die ehemalige Tram-Trasse entlang der Rosenheimer Straße als unabhängige Fahrspur sowie Beschleunigungsprogramme an den Signalanlagen genutzt, die den Buslinien an kritischen Kreuzungen Vorrang gewähren.

Allerdings werden derzeit die Beschleunigungen während der Hauptverkehrszeit an einigen Kreuzungen zugunsten des Autoverkehrs aufgehoben, worauf die MVG keinen Einfluss hat. Dementsprechend wirkt sich die fehlende Bevorrechtigung unter anderem negativ auf die Pünktlichkeit der Buslinie 55 aus.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wurden weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit umgesetzt. Unter anderem wird ein zusätzliches Fahrzeug zur Stabilisierung des Fahrplans eingesetzt, um Verspätungen rechtzeitig durch ausreichend Pufferzeiten an Knotenpunkten und durch längere Wendezeiten abzufangen.

Darüber hinaus baut die Landeshauptstadt im Laufe des Jahres den Knoten Innsbrucker Ring / Autobahn leicht um. Nach Fertigstellung soll die Busbeschleunigung dort wieder durchgehend aktiviert werden.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf den Beschluss des Stadtrates vom 23.10.2019 (SV-Nr. 14-20 / V 15495) zum Thema: „Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs - Zweites Maßnahmenbündel“, in die Maßnahme: „Lichtsignalanlagen Rosenheimer Straße/Innsbrucker Ring und Ottobrunner Straße/Innsbrucker Ring“ beschlossen wurde.“

Zum Thema Aussetzung der Busbeschleunigung auf dieser Strecke argumentierte das Kreisverwaltungsreferat wie folgt:

„Das Kreisverwaltungsreferat weist darauf hin, dass die angeführte Fahrzeitverlängerung zu Lasten des ÖPNV auf die drastische MIV-Verkehrszunahme auf dem Mittleren Ring durch den Richard-Strauss-Tunnel, die dritte Fahrspur am Isarring, das Bevölkerungswachstum in der Landeshauptstadt und enorme Stauungen zwischen den beiden Lichtsignalanlagen Innsbrucker Ring/Ottobrunner Straße und BAB A 8/Innsbrucker Ring zurückzuführen ist. Darüber hinaus wurde nach Aussage des Kreisverwaltungsreferats durch die Überlastung des Streckenabschnittes der beiden Knoten ein erhöhtes Unfallgeschehen festgestellt. Die Deaktivierung der ÖPNV-Beschleunigung während der Hauptverkehrszeit entlastet die Verkehrssituation zugunsten des MIV an den vorgenannten Stautellen.

Voraussetzung einer ganztägigen ÖV-Priorisierung ohne Einschränkung des MIV ist nach Auffassung der zuständigen Referate der Bau der dritten Linksabbiegespur auf dem Innsbrucker Ring zwischen Ottobrunner- und Rosenheimer Straße zur BAB 8, da im derzeitigen Zustand nur so die Leistungsfähigkeit der LSA auf einen Stand gebracht werden kann, der einerseits die Busbeschleunigung zur Hauptverkehrszeit ermöglicht und andererseits die aus Mangel an Leistungsfähigkeit zur Abschaltung der Busbeschleunigung führende Unfallsituation bereinigt.

Bis zu einer Realisierung der zusätzlichen Linksabbiegespur wird es nach Aussage der MVG durch die abgeschaltete Beschleunigung für die Buslinie 55 zu durchschnittlich 1,3 Minuten längeren Fahrzeiten kommen, Spitzenwerte liegen bei 4,6 Minuten. Dies führt angesichts des dichten 5-Minuten-Takts auch zu größeren Streuungen der Fahrzeit und einem instabileren und unzuverlässigeren Betriebsablauf.

Das Kreisverwaltungsreferat kann aufgrund der Unfallsituation die Busbeschleunigung während der Hauptverkehrszeiten nicht ganztägig aktivieren, wird jedoch die Lichtsignalanlage nach wie vor priorisiert beobachten und strebt an, die Einschränkungen der Busbeschleunigung stets auf das unbedingt nötige Maß zu beschränken“

**Verlängerung der Tramlinie 12 vom Romanplatz bis Amalienburgstraße
Empfehlung Nr. 14-20 / E 03129 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 –
Neuhausen-Nymphenburg am 28.11.2019 (Anlage 35)**

Zu oben genannter Empfehlung nimmt die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG),
auch im Namen der Stadtwerke München GmbH (SWM), wie folgt Stellung:

„Im Rahmen des Einleitens der Verkehrswende und der Umsetzung der Luftreinhaltemaßnahmen werden laufend Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Fahrplans der Tram auf ihre verkehrliche Wirksamkeit geprüft.

Je nach Ergebnis werden Angebotsverbesserungen unter der Voraussetzung einer ausreichenden Personal-, Fahrzeug- und Werkstattverfügbarkeit sowie einer entsprechenden Finanzierungsgrundlage umgesetzt.

Kurzfristig ist eine Verlängerung der Tramlinie 12 zur Amalienburgstraße nicht möglich, da hierfür der Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen erforderlich ist. Diese Züge stehen derzeit nicht zur Verfügung.

Die in der oben genannten Empfehlung genannten Argumente für eine Taktverdichtung zwischen Romanplatz und Amalienburgstraße sind nachvollziehbar und finden in der weiteren Analyse der Fahrpläne durchaus Berücksichtigung.

Durch die jüngst ausgelöste Bestellung von 73 neuen Trambahnfahrzeugen, deren Auslieferungen schrittweise ab Ende 2021 erfolgen, besteht mittelfristig die Möglichkeit auch Maßnahmen umzusetzen, die wie im Falle einer Verlängerung der Linie 12 - nur durch eine Erhöhung des Fuhrparks möglich sind. Wann eine zusätzliche Linie zur Amalienburgstraße verkehren wird, ist derzeit jedoch offen.

Eine konkrete Umsetzung steht aber im Zusammenhang mit den Ergebnissen der netzweiten Analyse. Erst nach erfolgter Prüfung, ob und wie viele Streckenabschnitte im Trambahnnetz ggf. mit einem höheren Fahrgastaufkommen und damit größerem Handlungsbedarf identifiziert werden, können die Maßnahmen entsprechend priorisiert und terminiert werden.“

4. Abstimmung

Zum Leistungsprogramm 2021 wurden die Bezirksausschüsse von den SWM/MVG fristgerecht angehört, die Stellungnahmen der Bezirksausschüsse hierzu liegen der Beschlussvorlage als Anlage bei.

Bezüglich der mit dieser Vorlage behandelten Bürgerversammlungsempfehlungen ist die Anhörung der jeweiligen Bezirksausschüsse vorgeschrieben (§ 13 Abs. 3 BA-Satzung). Die Bezirksausschüsse 04, 06, 07, 09, 12, 15, 16 und 17 wurden daher um Stellungnahme zu dieser Beschlussvorlage gebeten. Die 6-Wochen-Frist konnte aufgrund der erforderlichen Abstimmungen zum Leistungsprogramm, die bis jetzt andauerten, leider nicht eingehalten werden. Die Stellungnahmen werden aber gegebenenfalls bis zur Vollversammlung nachgereicht.

Da die endgültigen Planungen für das Leistungsprogramm erst am 16.06.2020 nach Vorlage der Stellungnahmen der Bezirksausschüsse im Arbeitskreis „Angebotskoordination Stadtgebiet“ abgestimmt werden konnten, die Abstimmung mit der MVG noch einige Zeit beansprucht hat und die Beschlussvorlage anschließend noch stadintern abgestimmt

werden musste, war eine rechtzeitige Verteilung leider nicht möglich. Die Beschlussfassung in der heutigen Sitzung ist jedoch auf Grund der Vorlaufzeiten für die Fahrplanerstellung zum Fahrplanwechsel Ende 2020 zwingend erforderlich.

Die Beschlussvorlage wurde der Stadtkämmerei, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Baureferat zur Mitzeichnung übersandt; evtl. noch eingehende Stellungnahmen werden nachgereicht.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Manuel Pretzl, und der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Sebastian Weisenburger, haben jeweils einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Das Leistungsprogramm der MVG für die Fahrplanperiode 2021 sowie die Ausführungen zu den Anträgen werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Vision 2030 der MVG für die U-Bahn wird begrüßt. Die MVG wird gebeten, diese Vision sukzessive umzusetzen. Eine Umsetzung bereits vor 2030 soll angestrebt werden.
3. Die Anträge Nr. 14-20 / A 05867 der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019, eingegangen am 06.09.2019;
Nr. 14-20 / A 05510 von Herrn Stadtrat Pretzl, Frau Stadträtin Habenschaden vom 17.06.2019, eingegangen am 17.06.2019;
Nr. 14-20 / A 05514 von Herrn Stadtrat Röver vom 18.06.2019, eingegangen am 18.06.2019;
Nr. 14-20 / A 06725 von Frau Stadträtin Wiepcke, Herrn Stadtrat Schall, Herrn Stadtrat Quaas vom 11.02.2020, eingegangen am 11.02.2020;
Nr. 14-20 / A 06814 von Frau Stadträtin Olhausen vom 20.02.2020, eingegangen am 20.02.2020
sind hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
4. Die Anträge Nr. 14-20 / B 05631 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 13.12.2018, eingegangen am 13.12.2018;
Nr. 14-20 / B 06395 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.06.2019, eingegangen am 11.06.2019;
Nr. 14-20 / B 06483 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 09.07.2019, eingegangen am 09.07.2019;
Nr. 14-20 / B 06804 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Per-

lach vom 12.09.2019, eingegangen am 12.09.2019;
Nr. 14-20 / B 06821 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 18.09.2019, eingegangen am 18.09.2019;
Nr. 14-20 / B 06895 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 08.10.2019, eingegangen am 08.10.2019;
Nr. 14-20 / B07124 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 20.11.2019, eingegangen am 20.11.2019;
Nr. 14-20 / B 07419 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 22.01.2020, eingegangen am 22.01.2020;
Nr. 14-20 / B 04965 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 14.06.2018, eingegangen am 14.06.2018;
Nr. 14-20 / B 04986 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 18.06.2018, eingegangen am 18.06.2018;
Nr. 14-20 / B 07525 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.02.2020, eingegangen am 11.02.2020;
Nr. 14-20 / B 07546 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.02.2020, eingegangen am 11.02.2020;
Nr. 14-20 / B 07543 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 11.02.2020, eingegangen am 11.02.2020;
Nr. 14-20 / B 07652 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing vom 03.03.2020, eingegangen am 03.03.2020
Nr. 20-26 / B 00120 des Bezirksausschusses 07 – Sendling vom 22.06.2020, eingegangen am 22.06.2020
sind satzungsgemäß behandelt.

5. Die Empfehlungen Nr. 14-20 / E 02783 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann am 18.07.2019;
Nr. 14-20 / E 02755 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing-Fasangarten am 04.07.2019;
Nr. 14-20 / E 02848 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 – Schwabing-West am 10.10.2019;
Nr. 14-20 / E 02890 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem am 10.10.2019;
Nr. 14-20 / E 02975 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 06 – Sendling am 24.10.2019;
Nr. 14-20 / E 03053 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark am 19.11.2019;
Nr. 14-20 / E 02608 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach am 28.05.2019;
Nr. 14-20 / E 03129 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg am 28.11.2019

sind gemäß Art. 18 Abs. 4 GO erledigt.

6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat/-rätin

Clemens Baumgärtner
Berufsm. StR

IV. Abdruck von I. mit III.
über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)
an die Stadtkämmerei
an das Revisionsamt
jeweils z.K.

V. Wv. RAW - FB 5

Netzlaufwerke\FB5\SWM\5 Betrieb\1 Eigentliches Geschäft\08 Verkehr\01
Leistungsprogramm\2021\BeschIV_oeffentlich\BeschIVollversammlung.odt
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

2. An den Bezirksausschuss 1-25

An das Kreisverwaltungsreferat – HA III

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I

An das Baureferat

An das RAW – FB II

Per Hauspost

an die Stadtwerke München GmbH/VB (3-fach)

an die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

jeweils z.K.

Am