

Telefon: 01525-6829223  
Telefax: 233-21797

## **Mobilitätsreferat**

Strategie  
MOR-GB1.11

Telefon: 233-21151  
Telefax: 233-21136

## **Referat für Arbeit und Wirtschaft**

Beteiligungsmanagement  
RAW-FB-V

### **Leistungsprogramm der MVG für die Fahrplanperiode 2023**

#### **Interimgasteig HP8 – Verkehrsanbindung**

Antrag Nr. 20-26 / A 02348 von Frau StRin Beatrix Burkhardt, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer vom 01.02.2022, eingegangen am 01.02.2022

#### **Leistungsprogramm 2023 der MVG: Kürzungen rückgängig machen**

Antrag Nr. 20-26 / A 02658 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Hans-Peter Mehling, Herrn StR Andreas Babor vom 26.04.2022, eingegangen am 26.04.2022

#### **Taktverdichtung und Einsatz von Langzug-Garnituren bei der U4**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03465 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 08 - Schwanthalerhöhe vom 14.12.2021

#### **Einrichtung einer Schnellbuslinie Freiham - Moosach - OEZ**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03749 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied vom 16.03.2022

#### **Umsetzung der geplanten Verbesserungsmaßnahmen der ÖPNV-Angebote der MVG**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00022 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied am 22.06.2021

#### **Änderung der Taktung der Trambahnlinie 37 (Antrag Nr. 1 bzw. A)**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00505 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 28.10.2021

#### **Betrieb der Buslinie 184 zwischen Bruno-Walter-Ring und Arbellapark bis mindestens 24 Uhr verlängern (Antrag Nr. 2)**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00506 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 28.10.2021

#### **Bessere Informationen und transparente Begründungen bei Fahrplanänderungen (Antrag Nr. 3)**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00507 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 28.10.2021

### **Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 06891**

Anlagen:

1. „Leistungsprogramm der MVG 2023 – Fahrplanwechsel“
2. „MVG-Leistungsprogramm 2023: Stellungnahmen der BAs, Referate und Verbände sowie deren Bewertung von Seiten der MVG als Übersicht“
3. vollständige Rückmeldungen zum MVG-Leistungsprogramm 2023
4. Antrag Nr. 20-26 / A 02348
5. Antrag Nr. 20-26 / A02658
6. BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03465
7. BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03749
8. Antwort der MVG zu BA-Antrags Nr. 20-26 / B 01589
9. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00022
10. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00505
11. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00506
12. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00507
13. Entwicklung CityBusKonzept – Stellungnahme Behindertenbeirat

## **Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.11.2022**

Öffentliche Sitzung

### **I. Vortrag der Referenten**

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates. Da der Termin für einen ursprünglich vorgesehenen gemeinsamen Ausschuss mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft nicht gehalten werden konnte, wird die Vollversammlung angesichts der Dringlichkeit der Entscheidung direkt befasst.

Aufgrund komplexer Abstimmungen zwischen dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, der Stadtkämmerei und der SWM/MVG zur Finanzierung des Leistungsprogramms 2023 (siehe hierzu den nicht-öffentlichen Teil der Beschlussvorlage Nr. 20-26 / V 06713) hat sich die Vorlage dieser Beschlussvorlage von Juli auf die Vollversammlung am 30.11.2022 verschoben.

Durch die späte Beschlussfassung können sämtliche Angebotsänderungen oder Änderungen zum Beschluss aufgrund von Vorlaufzeiten bei der SMW/MVG grundsätzlich erst ab dem ersten Quartal 2023 umgesetzt werden.

Aufgrund bestehender Vorläufe für die Datenversorgung sowie der Fahrplangenehmigungsfristen unter anderem zum Schuljahresbeginn (13.09.2022), sowie für den Fahrplanwechsel am 11.12.2022 gibt es jedoch Ausnahmen. So wurden zur Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Schulstandorte zu Schulbeginn bereits Maßnahmen zur Verstärkung des Schülerverkehrs umgesetzt (siehe hierzu Kapitel 1.2), die mit der vorliegenden Beschlussvorlage nun rückwirkend legitimiert werden sollen. Zudem soll für den Fahrplanwechsel am 11.12.2022 eine zwingend erforderliche Maßnahme auf den Linien 147 und 220 umgesetzt werden (siehe hierzu Kapitel 1.2).

Die genannten Anpassungen ausgenommen wird bis zur Umsetzung der in dieser Beschlussvorlage dargelegten Angebotsänderungen der aktuell gültige Fahrplan über den Fahrplanwechsel am 11.12.2022 hinaus umgesetzt.

### **1. Leistungsprogramm**

#### **1.1. Ausgangslage**

Die MVG verfolgt grundsätzlich das Ziel, das Leistungsangebot im ÖPNV dort auszuweiten, wo die Nachfrage signifikant gestiegen ist bzw. in absehbarer Zeit steigen wird (z.B. Schulstandorterschließung) und die Auslastung der eingesetzten Verkehrsmittel den im Nahverkehrsplan festgelegten Grenzwert überschreitet bzw. überschreitet wird. Gleichzeitig gilt es dabei, die Leistungen so effektiv wie möglich an der Nachfrage auszurichten, da die Finanzierung von Angebotsleistungen im ÖPNV, die nicht kostendeckend erbracht werden können, derzeit nicht möglich ist.

Dabei ist es stets das Ziel von Mobilitätsreferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft und MVG das Leistungsvolumen insgesamt nicht zu reduzieren und darüber hinaus im Sinne der notwendigen Verkehrswende das Angebot kontinuierlich zu verbessern.

Die Finanzierung des ÖPNV in München steht aktuell vor besonderen Herausforderungen.

Zum einen ist der Effekt der Corona-Pandemie auf die Nachfrage – und damit auf die Fahrgelderlöse – immer noch deutlich spürbar. Dies wird sich auch in 2023 fortsetzen. Im Unterschied zu den Jahren 2020 bis 2022 ist bis jetzt jedoch für 2023 kein ÖPNV-Rettungsschirm beschlossen, der den Nachfragerückgang finanziell kompensiert. Inwieweit dies im Rahmen der Einführung des Deutschlandtickets ggf. doch noch erfolgt und in welcher Höhe die Mindereinnahmen gegenfinanziert werden, ist derzeit vollkommen unklar. Die im Rahmen der Ministerpräsidentenkonferenz am 02.10.2022 beschlossenen Finanzierungsmittel in Höhe von 3 Mrd. € reichen zudem für das Deutschlandticket voraussichtlich nicht aus. Aus den Coronaverlusten resultiert damit eine Finanzierungslücke im Umfang eines hohen zweistelligen Millionenbetrages. Dazu könnten weitere Mindereinnahmen kommen, wenn das Deutschlandticket ohne Erhöhung der o. g. Ausgleichsmittel eingeführt wird.

Zum anderen führen enorme Steigerungen bei Energie- (v.a. Fahrstrom und Diesel) und Sachkosten zu erheblichen zusätzlichen Mittelbedarfen. Darüber hinaus bestehen finanzielle Unterdeckungen aus nicht auskömmlichen vergangenen Tarifmaßnahmen, deren Last die SWM/MVG bisher tragen (siehe hierzu die Ausführungen im nicht-öffentlichen Teil der Beschlussvorlage).

Auf Grund der derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen, die einen Ausbau des ÖPNV Leistungsangebotes (bzw. mindestens den Erhalt des Status Quo) in der weiter wachsenden Landeshauptstadt München verhindern, sehen sich das Mobilitätsreferat sowie das Referat für Arbeit und Wirtschaft dazu gezwungen, mit dieser Vorlage eine Angebotsreduzierung im ÖPNV vorzuschlagen, die – so umgesetzt – merkliche Einschnitte im ÖPNV und für die Münchner Bevölkerung bedeuten würde. Die Angebotsreduzierungen umfasst zum einen die durch die MVG in der Anhörung der Bezirksausschüsse dargestellten Maßnahmen. Diese orientieren sich an den Qualitätsstandards des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt München und unterlaufen dessen Anforderungen nicht. Bei der U7 ist das Kriterium der Wirtschaftlichkeit nicht gegeben, womit gemäß NVP eine Rücknahme möglich ist. Zum anderen sind zur Einhaltung eines notwendigen finanziellen Einsparvolumens von insgesamt ca. 24,6 Mio. Euro jedoch darüber hinaus weitere in der Vorlage dargestellte Einsparungen notwendig (siehe Punkt 1.3), die sich allerdings nicht mehr an den Vorgaben des Nahverkehrsplanes orientieren können, um die Einsparziele nicht zu gefährden.

Der Arbeitskreis Angebotskoordination hat diese Kürzungsszenarien abgelehnt, da die Umsetzung der Angebotsreduzierungen den vom Stadtrat der Landeshauptstadt München gesetzten ÖPNV-Ausbau- sowie Verkehrsverlagerungs- und Klimaschutzzielen widerspricht. Da es sich um dauerhafte Einsparungen und planerisch langfristige Eingriffe in das Angebot handelt, können diese nur mittelfristig revidiert werden. Dies liegt insbesondere an der Verringerung des Fahrzeugbestandes, der nur über die laufenden Beschaffungsvorhaben schrittweise kompensiert werden kann.

Kurzfristig ist nicht mit einer Verbesserung der Situation zu rechnen. Damit stehen auch für die Folgejahre weitere Angebotseinschränkungen im Raum. Die Finanzierungskonzeption des ÖPNV muss daher überarbeitet werden, wenn diese Abwärtsspirale verhindert werden soll.

Dazu zählen neben mittelfristig neu zu erschließenden ÖPNV-Finanzierungsquellen auf der Ebene der Landeshauptstadt München sowie zusätzlichen ÖPNV-Betriebsfinanzierungen auf Bundes- und Landesebene auch die Überprüfung der LHM/SWM intern festgelegten Grenzen der ÖPNV-Betriebsfinanzierung (Finanzbeziehungsvertrag LHM-SWM) oder anderweitiger Ausgleichsregelungen.

Dazu soll sich unter Federführung des Referates für Arbeit und Wirtschaft eine Arbeitsgruppe aus Mobilitätsreferat, Stadtkämmerei und SWM/MVG bilden, die Lösungen für die langfristige und nachhaltige Finanzierung des Leistungsprogramms entwickelt.

Ein massiver Ausbau des ÖPNV-Leistungsangebotes, wie er aufgrund des Klimawandels und der Zielsetzung zur Erreichung der Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans erforderlich wäre, kann planerisch-konzeptionell vorbereitet werden, setzt aber u.a. zwingend eine deutlich stärkere finanzielle Beteiligung von Bund und Freistaat voraus.

## 1.2. Maßnahmenüberblick und geplante Realisierungszeitpunkte

Folgende Maßnahmen wurden bereits neu zum 13.09.2022 umgesetzt:

Linie(n)	Maßnahme
57, 143, 157	Taktverdichtung an Schultagen aufgrund der Erweiterung des Bildungscampus Freiham
57 <sup>1</sup>	Taktausdünnung von Takt 5 auf Takt 10 zur HVZ in den Ferien
190	Taktverdichtung aufgrund der Eröffnung des Bildungscampus Riem <sup>2</sup>
189	Taktverdichtung aufgrund der Erweiterung des Gymnasiums Unterföhring

Folgende Maßnahmen werden neu zum 11.12.2022 umgesetzt:

Linie(n)	Maßnahme
X98	Entfall der Linie (bereits umgesetzt, nachrichtlich)
147	Entfall der Linie durch Kompensation mit MVV-Linie 220; Erhalt von zwei Schulfahrten

Folgende Maßnahmen werden nach Beschlussfassung vsl. ab dem Q1/2023 umgesetzt:

Linie(n)	Maßnahme
N77	Verlängerung des Linienwegs von Neuaubing West nach Freiham Bf.
51	Vereinheitlichung des Linienwegs im Bereich Moosach
157	Befahrung des endgültigen Linienwegs über Aubinger Allee (ggf. erst im Laufe des Jahres 2023)

- 1 Die bereits eingeplanten Maßnahmen könnten bei Gegenfinanzierung im Laufe des Q1/2023 wieder entfallen.
- 2 Die MVG wird die geplanten Kapazitätsausweitungen für das Gymnasium Messestadt Riem bis zum tatsächlichen Eröffnungstermin (voraussichtlich Q1/2023) zurückstellen und vorerst nicht umsetzen.

172/173	Anbindung des Neubaugebiets an der Hochmuttinger Straße (im Laufe des Jahres 2023, je nach Baufortschritt)
---------	--

Ausblick auf zwingend erforderliche Maßnahmen zur Schulstandorterschließung zum 12.09.2023:

Linie(n)	Maßnahme
verschiedene	Weiterer Angebotsausbau aufgrund Erweiterung der Bildungscampus Freiham, Riem und Neufreimann

### 1.3. Zusätzlich notwendige Angebotsreduzierungen zur Einhaltung der finanziellen Vorgaben

Folgende zusätzliche Angebotsreduzierungen zur Finanzierung des strukturellen Defizits sowie zur Einhaltung des Finanzbeziehungsvertrages zwischen LHM und SWM (vgl. RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 20-26 / V 02024) wurden, unter Einhaltung folgender Kriterien, identifiziert:

- Weiterbedienung sämtlicher bestehender Haltestellen
- Taktausdünnungen bevorzugt zu Zeiten geringerer Nachfrage oder bei sehr dichten Takten tagsüber
- Entfall ganzer Linien(-abschnitte) nur bei Sicherstellung eines weiterhin bestehenden Parallelangebots → ExpressBusse fahren meist zusätzlich zu bestehenden Linien

Das Ziel, weitere Angebotsreduzierungen so zu identifizieren, dass dabei in jedem Fall nicht von den Standards des NVP abgewichen wird, konnte leider nicht eingehalten werden. Bei steigender Fahrgastnachfrage in den Verkehrsmitteln des verbliebenen Angebots kann es darüber hinaus unter Umständen zur Verletzung der Auslastungskriterien des NVP kommen. Außerdem besteht ein Konflikt zwischen den verkehrlichen Zielen der LHM (Verkehrswende, Luftreinhaltung, Klimaziele etc.) und den haushalterischen Vorgaben. Wiederholt ist festzuhalten, dass mit den dargestellten Maßnahmen das Prinzip eines attraktiven ÖPNV-Angebots als Teil der Daseinsvorsorge in einer prosperierenden Stadt wie München infrage gestellt wird. Konkrete Abweichungen zum Nahverkehrsplanes werden jeweils bei den Maßnahmen in der nachfolgenden Tabelle erwähnt.

Linie(n)	Maßnahme	Einhaltung NVP
U-Bahn	Beginn Takt 10 erst ab ca. 11 Uhr an Sonn-/Feiertagen	Ja
U4	Rücknahme Takt 5 auf dem Abschnitt Lehel-Arabella-park an Montag-Freitag zur HVZ; (U4 verkehrt im Abschnitt Westendstraße-Lehel nur noch im Takt 10)	Ja
U4	Kürzung der Linie auf den Abschnitt Odeonsplatz-Arabella-park, Montag-Sonntag zur SVZ; (Theresienwiese-Odeonsplatz entfällt)	Ja

U4	Taktausdünnung auf Takt 10 im Abschnitt Theresienwiese-Arbellapark statt zeitweise Westendstraße-Arbellapark (Einhaltung der NVP-Vorgabe bzgl. Taktangebot im Abschnitt Westendstraße-Theresienwiese vormittags nicht mehr möglich)	Nein
U6	Entfall Verstärker im Abschnitt Münchner Freiheit-Harras, Montag-Freitag zur NVZ; damit nur noch Takt 5 statt 3 1/3 (Einhaltung der NVP-Vorgabe bzgl. Taktangebot im Abschnitt Harras – Implerstraße nicht mehr möglich)	Nein
U6	Entfall Verstärker im Abschnitt Münchner Freiheit-Harras an Samstagen zur NVZ; damit nur noch Takt 5 statt Takt 3 1/3 (nur an Samstagen ohne Fußballverkehr/Großveranstaltungen umsetzbar) (Einhaltung der NVP-Vorgabe bzgl. Taktangebot im Abschnitt Harras – Implerstraße nicht mehr möglich)	Nein
U7	Entfall in den Sommer- und Weihnachtsferien (NVP-Vorgabe bzgl. Taktangebot im Abschnitt Rotkreuzplatz – HBF wird aktuell bereits nicht eingehalten, Wirtschaftlichkeit nicht gegeben)	Nein
Tram	Entfall Takt 10 nach 20 Uhr an Montag-Sonntag	Ja
Tram	Beginn Takt 10 erst ab ca. 11 Uhr an Sonntagen	Ja
Tram 25	Entfall Takt 10 von 22 Uhr bis Mitternacht von Max-Weber-Platz bis Großhesseloher Brücke	Ja
Tram 28	Entfall der Linie an Sonn-/Feiertagen	Ja
Tram 29	Entfall im Abschnitt Hauptbahnhof-Willibaldplatz an Montag-Freitag; damit nur noch Takt 5 statt 3 1/3	Ja
Tram N19	Entfall Takt 15 im Abschnitt Pasing-Innenstadt an Wochenenden	Ja
Tram N27	Entfall Takt 15 im Abschnitt Petuelring-St.-Martins-Platz an Wochenenden	Ja
Bus X30	Entfall der Linie	Ja
Bus X35	Entfall der Linie	Ja
Bus X98	Entfall der Linie (bereits umgesetzt)	Ja
MetroBus	Beginn Takt 10 erst ab ca. 11 Uhr an Sonn-/Feiertagen	Ja
MetroBus	Entfall Takt 10 ab ca. 20 Uhr, Montag-Sonntag	Ja
Bus 55	Taktausdünnung zur HVZ von Takt 5 auf Takt 6/7 und NVZ	Ja
Bus 56	Taktausdünnung von Takt 5 auf Takt 6/7 zur HVZ und Takt 10 zur HVZ spät	Ja
Bus 58/68	Taktausdünnung abschnittsweise zur NVZ (Takt 10 statt Takt 5 im Abschnitt Hauptbahnhof-Silberhornstraße)	Ja
Bus 145	Entfall Takt 10 an Sonn-/Feiertagen	Ja
Bus 151	Entfall zur NVZ	Ja

Bus 155	Entfall Takt 10 an Samstagen (Einhaltung der NVP-Vorgaben bzgl. Taktangebot nicht mehr möglich)	Nein
Bus 168	Entfall Takt 10 am Wochenende (Einhaltung der NVP-Vorgaben bzgl. Taktangebot nicht mehr möglich)	Nein
Bus 180	Taktausdünnung von Takt 6/7 auf Takt 10 im Abschnitt Am Hart-Kieferngarten; Schulfahrten weiterhin notwendig	Ja
Bus N40/ N41	Entfall Takt 15 am Wochenende	Ja

Im Rahmen der Detailplanung sind ggf. noch Anpassungen der Maßnahmen im geringen Umfang notwendig.

#### 1.4. Weitere Maßnahmen

##### **StadtBus 184**

Zur besseren Erschließung des Wohngebiets Prinz-Eugen-Park werden auf Wunsch des Arbeitskreises Angebotskoordination die Betriebszeiten des StadtBus 184 an allen Tagen bis Mitternacht verlängert. Außerdem verkehrt die Linie künftig tagsüber bis 20 Uhr im 10-Minuten-Takt. Der Linienweg bleibt unverändert.

Das Gremium hat am 02.06.2022 verschiedene Varianten zur verbesserten Erschließung des Prinz-Eugen-Parks diskutiert und diese Maßnahme bestätigt.

Unter den dargestellten Rahmenbedingungen fällt diese Maßnahme nicht unter die Kategorie „Zwingend notwendig“, d.h. insbesondere Neuerschließung von Quartieren sowie Anbindung von Schulstandorten, sondern dient der weiteren Verbesserung der Angebotsqualität in Anbindung des Prinz-Eugen-Parks.

Aufgrund betrieblicher und genehmigungsrechtlicher Vorläufe kann diese Maßnahme, bei entsprechender Beschlusslage, ab dem ersten Quartal 2023 umgesetzt werden.

##### **NachtBus N45**

Das bereits seit der Pandemie zur Umsetzung der Türöffnung an allen Haltestellen zum Infektionsschutz eingesetzte zusätzliche Fahrzeug auf der NachtBus-Linie N45 bleibt dauerhaft eingesetzt, um auskömmliche Wendezeiten zu erhalten und kann damit zur Bedienung des „Perlacher Bogens“ eingesetzt werden. Damit werden zehn Haltestellen neu bedient. Diese Maßnahme wurde im Arbeitskreis „Angebotskoordination Stadtgebiet“ am 02.06.2022 vorgestellt und bestätigt.

Aufgrund betrieblicher und genehmigungsrechtlicher Vorläufe kann diese Maßnahme, bei entsprechender Beschlusslage, im ersten Quartal 2023 umgesetzt werden.

## 2. Anträge und Empfehlungen

### 2.1. Stadtratsanträge



### **Interimgasteig HP8 – Verkehrsanbindung**

**Antrag Nr. 20-26 / A 02348 von Frau StRin Beatrix Burkhardt, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer vom 01.02.2022, eingegangen am 01.02.2022**

Hierbei wurde beantragt:

1. Die Taktzeiten des X30 Expressbusses werden um eine Stunde auf 23 Uhr erweitert, da die jetzige Lösung um 22 Uhr nicht dem gewöhnlichen Veranstaltungsende entspricht.
2. Es wird dargestellt, was die MVG unter „ausgewählten Veranstaltungen mit hoher Besucherzahl“ versteht.
3. Es werden für den nächsten Eckdatenbeschluss die entsprechend notwendigen finanziellen Mittel eingestellt, um diese Maßnahmen umzusetzen.
4. Der Bürgersteig an der Großmarkthalle und dem Kraftwerk-Süd ist für die Sicherheit der Bürger\*innen besser auszuleuchten und zu beschildern und die Querungen sind fußgängergerecht zu gestalten.
5. Es wird geprüft, ob bei der Schäftlarnstraße ab 18.00 Uhr temporär eine weitere Fahrspur zur Parkspur umgewidmet werden kann.
6. Sowohl in den entsprechenden Buslinien als auch U-Bahnen werden die Besucher und Besucher\*innen sowohl durch Durchsagen als auch durch Anzeigen (Ausgang) deutlich auf das Interim HP8/Isarphilharmonie hingewiesen, so wie das bei anderen kulturellen Einrichtungen ebenfalls der Fall ist.

Hierzu teilte die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) Folgendes mit:

„Die zur Eröffnung des Gasteig HP8 eingerichteten Verstärkerfahrten auf der U-Bahnlinie U3 wurden in Absprache mit der Gasteig München GmbH (GMG) mangels ausreichender Nachfrage nach einigen Wochen wieder eingestellt. Diese Verstärkerfahrten der U3 sollen auch nach Aufhebung der pandemiebedingten Einschränkungen nicht mehr eingesetzt werden. Allenfalls wäre ein Einsatz auf besonderen Wunsch der GMG denkbar, z. B. zu noch von der GMG zu definierenden Sonderveranstaltungen. Derzeit sind wir in Abstimmung mit der GMG, inwieweit die dadurch frei gewordenen Finanzierungsmittel zur weiteren Verbesserung der Bus-Anbindung des Gasteig HP8 eingesetzt werden können. Dabei geht es insbesondere um eine Ausweitung der Betriebszeiten der ExpressBus-Linie X30 bis 23 Uhr und einen zusätzlichen Betrieb an Sonn- und Feiertagen zwischen Ostbahnhof und Harras.

Die Ausweitung der Betriebszeiten des X30 erfolgte zum Juni 2022. Nach Entfall der Linie X30 gemäß dem vorgeschlagenen Einsparpaket werden gemeinsam mit der GMG alternative Angebotsverbesserungen auf Parallellinien geprüft.

Weitere Angebote und Verbesserungen der ÖPNV-Anbindungen des Gasteig HP8 werden nachfolgend der Vollständigkeit halber noch einmal kurz aufgeführt:

- Zusätzliche Beschilderung im U-Bahnhof Brudermühlstraße hinsichtlich des Interims-Gasteigs

- Bereits seit Eröffnung des HP8 Einrichtung eines zusätzlichen Halts der Linie X30 an der umbenannten Haltestelle „Schäftlarnstraße/Gasteig HP8“ in Ergänzung der MetroBus-Linie 54, die bis ca. 23 Uhr im 10-Minuten-Takt verkehrt. Die Linie 54 verkehrt damit eine Stunde länger im Vergleich zum Normalfahrplan und ca. 2,5 Stunden länger zum aktuell pandemiebedingt reduzierten Angebot im 10-Minuten-Takt.
- Einführung eines Busshuttles vom Parkhaus am Blumengroßmarkt zur Haltestelle „Schäftlarnstraße/Gasteig HP8“. Im Laufe des Jahres 2022 wird diese Linie vsl. noch um zwei Haltestellen an einem weiteren Parkplatz auf dem Großmarktgelände sowie an der U-Bahnhaltestelle Implerstraße ergänzt.
- Der Shuttle verkehrt an allen Tagen alle 7,5 bis 15 Minuten, abgestimmt auf die Veranstaltungsbeginn und -endzeiten.
- Ein akustischer Hinweis auf den Gasteig HP8 erfolgt im Bus bei der Ansage des Haltestellennamens, der den Zusatz „Gasteig HP8“ bereits enthält. Ein entsprechender Hinweis in der U-Bahn bei Erreichen der Haltestelle Brudermühlstraße ist in Prüfung.

Die Anbindung des Gasteigs ist somit vollumfänglich gewährleistet und wird im ständigen Austausch mit der Gasteig München GmbH weiter optimiert und wurde auch regelmäßig an die sich laufend ändernden Rahmenbedingungen durch die Corona-Pandemie angepasst.“

Das Baureferat teilte darüber hinaus mit, dass es durch den vorhandenen dichten Baumbestand in den Bereichen der Großmarkthalle und dem Kraftwerk-Süd teilweise zu Verschattungen kommt. Um die **Beleuchtungssituation** zu verbessern, wird das Baureferat zusätzliche Leuchten installieren.

Zum Punkt Parken in der Schäftlarnstraße teilte das Mobilitätsreferat Folgendes mit:

„Westseite

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) muss zwischen einem straßenbegleitenden Radweg und angrenzenden Längsparkern ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m gewährleistet sein. Auf der Westseite der Schäftlarnstraße sind daher im nördlichen Abschnitt, welcher über Straßenbegleitgrün verfügt, Längsparkplätze auf der rechten Fahrspur vorstellbar. Damit kommen auf der Westseite der Schäftlarnstraße ca. 180 m Fahrbahnlänge (entspricht ca. 35 Längsparkplätzen) in Frage.

Wegen der hohen Verkehrsbedeutung (Durchgangsverkehr, Lieferverkehr Großmarkthalle) und der mengenmäßigen Belastung der Schäftlarnstraße nördlich der Brudermühlstraße ist die notwendige Fahrbahnverengung auf eine Fahrspur jedoch nur zeitlich stark beschränkt denkbar, d.h. frühestens ab 19 Uhr und längstens bis 24 Uhr. Deutlich geringere Verkehrsmengen sind allerdings erst ab 20 Uhr zu erwarten. Es bliebe daher abzuwarten, wie sich die Reduzierung der Fahrspuren bereits ab 19 Uhr auf das Verkehrsgeschehen auswirkt.

Im südlichen Straßenabschnitt der Schäftlarnstraße ist es im Bereich der besonders leistungskritischen LSA Brudermühl-/ Schäftlarnstraße prinzipiell erforderlich, dass die dortige Rechtsabbiegespur auf eine Länge von ca. 75m (> 10 Fahrzeuglängen) immer frei von parkenden Fahrzeugen bleiben muss, damit die Leistungsfähigkeit für diese Abbiegebeziehung nicht zu stark beeinträchtigt wird. Im weiteren südlichen Bereich der Schäftlarnstraße kann aufgrund des fehlenden Sicherheitsabstands zwischen dem (2 m breiten) baulichen Radweg und einem potentiellen Parkstreifen eine Einrichtung von Längsparkern nicht richtlinienkonform ausgeführt werden. Eine Markierung eines Sicherheitstrennstreifens auf der Fahrbahn ist nicht möglich, da die Fahrstreifenbreite tagsüber für den fließenden Verkehr benötigt wird.

Wir weisen darauf hin, dass derzeit noch nicht absehbar ist, wie und ggf. wann sich die künftigen Planungen zum Großmarkthallengelände und der nach den Vorgaben des Radentscheids neuen Straßenraumneuprofilierung auf die Schäftlarnstraße (und die eventuell neuen Längsparkbereiche) auswirken werden. Daher kann die Einrichtung von Längsparkbereichen auf der Westseite der Schäftlarnstraße nur zeitlich befristet erfolgen und stellt lediglich eine Zwischenlösung dar.

#### Fazit:

Wie oben dargelegt, ist es im betreffenden Straßenabschnitt der Westseite der Schäftlarnstraße grundsätzlich möglich, probeweise zusätzliche, wenngleich zeitlich begrenzte Parkplätze im öffentlichen Straßenraum anzubieten. Dem Mobilitätsreferat liegen derzeit keine Hinweise seitens der Polizei oder der KVÜ vor, dass es massive Probleme durch erhöhten Park-Such-Verkehr oder Gefährdungen gibt. Zudem ist aus Sicht des Mobilitätsreferats die Beschwerdelage, z.B. durch Anwohnende oder Konzertbesuchende sehr gering. Auch sind die Bauarbeiten auf dem HP8-Gelände sowie die Oberflächenwiederherstellung der Hans-Preißinger-Straße noch nicht final abgeschlossen.

Somit kommt das Mobilitätsreferat zu dem Prüfergebnis, dass derzeit die Erforderlichkeit der Einrichtung der Längsparkplätze, die nicht ausschließlich für Besuchende des HP8 „reserviert“ werden können, sondern auch für den allgemeinen Pkw-Nutzenden zur Verfügung stehen, als gering eingeschätzt wird.

Zudem verfolgt das Mobilitätsreferat das Ziel, dass möglichst viele Besuchende des HP8 den ÖPNV nutzen. Die Einführung zusätzlicher Parkangebote im öffentlichen Raum steht diesem Ziel entgegen. Das Mobilitätsreferat schlägt daher vor, die Parkplatzsituation unter Berücksichtigung der Einschätzung der Polizei sowie KVÜ und in Abstimmung mit der Gasteig München GmbH weiterhin zu beobachten.

Sollte eine rechtlich notwendige Erforderlichkeit an Parkplätzen sich zukünftig ergeben, wird das Mobilitätsreferat die notwendigen Schritte einleiten, um das zusätzlich, zeitlich beschränkte Angebot, probeweise in dem o.g. Straßenabschnitt einzuführen.

#### Ostseite

Aufgrund einer bislang fehlenden Wegebeziehung (keine zu erschließenden Anwohner o.Ä.) gibt es auf der Ostseite der Schäftlarnstraße im Abschnitt zwischen Brudermühlstraße und Einfahrt Großmarkthalle keinen Gehweg. Der hier verlaufende Radweg ist zwischen 1,60 m und 2,30 m breit.

Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ist für gemeinsame Geh- und Radwege eine Mindestbreite von 2,50 m erforderlich.

Aufgrund der geringen Breite des Radweges ist daher eine gemeinsame Führung von Geh- und Radverkehr nicht möglich.

Da den Fußgänger\*innen auf der Ostseite der Schäftlarnstraße kein Gehweg zur Verfügung gestellt werden kann, lassen sich hier keine Parkplätze am Fahrbahnrand schaffen. Die dort Parkenden würden entweder auf den Radweg aussteigen und diesen vermutlich auch bis zum Gasteig HP8 nutzen oder müssten mehrere Fahrspuren queren, um auf den Gehweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite zu gelangen. Beides ist aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen.“

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02348 von Frau StRin Beatrix Burkhardt, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer vom 01.02.2022 kann damit nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**Leistungsprogramm 2023 der MVG: Kürzungen rückgängig machen  
Antrag Nr. 20-26 / A 02658 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Hans-Peter Mehling, Herrn StR Andreas Babor vom 26.04.2022, eingegangen am 26.04.2022**

Die Landeshauptstadt München (LHM) wird hier aufgefordert, bei der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) hinzuwirken, die geplanten Kürzungen im Leistungsprogramm 2023 rückgängig zu machen. Sollten dafür finanzielle Mittel notwendig sein, die die MVG allein nicht leisten kann, stellt die LHM diese zur Verfügung.

Hierzu teilen das Mobilitätsreferat wie auch die SWM/MVG Folgendes mit:

„Sowohl LHM als auch SWM/MVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden.

Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei durch SWM/MVG Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind.

Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.“

Nachtrag: „Auf Grund der Entwicklung der finanziellen Rahmenbedingungen müssen die unter 1.3 dargestellten Angebotsreduktionen vorgeschlagen werden, um die Haushaltsvorgaben einzuhalten.“

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02658 vom 26.04.2022 kann damit nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

## **2.2. Bezirksausschuss-Anträge**

**Taktverdichtung und Einsatz von Langzug-Garnituren bei der U4  
BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03465 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 08 -  
Schwanthalerhöhe vom 14.12.2021**

Beantragt wurde die Taktverdichtung und der Einsatz von Langzügen auf der U4.

Im Einzelnen:

- Die U4 fährt montags bis freitags durchgehend mit Langzügen (3-Teiler bei Altfahrzeugen, sonst C1 bzw. C2-Züge) und durchgehend im 5-Minuten-Takt.
- Der Linienverlauf wird verlängert zum Laimer Platz.
- Zusätzliche Züge im Berufsverkehr werden geprüft und eingesetzt als Taktverstärker.
- Die U4 fährt auch samstags zwischen 8 und 20 Uhr zwischen Arbellapark und Laimer Platz, um auch samstags zwischen Max-Weber-Platz und Laimer Platz einen 5-Min-Takt zu ermöglichen

Hierzu teilte die MVG Folgendes mit:

„Kurzfristig ist eine Umstellung der Linie U4 auf Langzüge nicht möglich und nicht erforderlich.

Es stehen einerseits noch nicht ausreichend Wagen zur Verfügung und andererseits ist die Nachfrage im Vergleich zu anderen U-Bahnlinien relativ gering. Die Priorität des Langzugeinsatzes liegt daher derzeit auf anderen Strecken.

Im Zuge des schrittweisen Austausches von Altfahrzeugen des Typs A- und B werden jedoch die Fahrzeugumläufe der Linie U4 mittelfristig ebenfalls durch 6-teilige Gliederzüge (Langzüge) ersetzt.

Im Zuge der Fortschreibung der Qualitätskriterien des Nahverkehrsplans sind zur Erreichung der Klimaziele und den damit verbundenen Zielen, den Modal Split- Anteil des Öffentlichen Personennahverkehrs signifikant bis Ende der 2030er Jahre zu erhöhen, zahlreiche Angebotsausweitungen in Planung. Hierzu gehört unter anderem die schrittweise Umsetzung eines ganztägigen Takt 5 auf allen U-Bahnlinien.

Die drastisch zurück gegangenen Fahrgastzahlen während der Coronapandemie verursachten erhebliche Finanzierungslücken sowohl in der Aufrechterhaltung des Status Quo-Fahrplans als auch hinsichtlich der Zukunftsplanungen.

Die ursprünglich geplanten Meilensteine müssen daher überplant werden. Konkrete Umsetzungszeitpunkte zu Angebotsausweitungen können derzeit nicht genannt werden. Das originäre Ziel der Verkehrswende und damit verbunden Stärkung des ÖPNV bleibt hiervon unberührt.

Auf Basis des heutigen Fuhrparks ist eine Verlängerung der U4 bis Laimer Platz nicht möglich.

Hierfür werden zusätzliche Fahrzeuge benötigt, die beschafft werden müssten. Zudem erhöhte sich der betriebliche Aufwand durch eine solche Maßnahme signifikant. Für beides wären erhebliche finanzielle Mittel erforderlich. Demgegenüber besteht aus Sicht der Fahrgastnachfrage für diese Angebotsausweitung derzeit kein Bedarf.

Die Priorität, gerade in der Zeit der herausfordernden Haushaltslagen, konzentriert sich auf Maßnahmen, die sich auf den Erhalt des Status Quo und der Umsetzung der Ziele des NVP konzentrieren.

In einem ersten Schritt ist daher bezogen auf den Streckenast zwischen Innenstadt und Laimer Platz unter der Prämisse der Finanzierung geplant, einen ganztägigen Takt 5 montags bis freitags bis Laimer Platz bis Mitte der 2020er Jahre zu etablieren.

Die U-Bahnstrecke zwischen Hauptbahnhof und Laimer Platz gehört bereits heute, abgesehen von den Innenstadtbahnhöfen, zu den am dichtest bedienten Ästen im Münchner U-Bahnnetz. Im Berufsverkehr verkehren 3 Züge pro 10 Minuten bis zur Westendstraße. Tagsüber besteht bis zu dieser Station ein Takt 5. Weitere Taktverdichtungen im Berufsverkehr sind weder seitens der Fahrgastnachfrage erforderlich noch betrieblich möglich. Es stehen nicht ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung und die Wendeanlagen an der Theresienwiese und an der Westendstraße haben ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Der Kernabschnitt vom Max-Weber-Platz bis Theresienwiese des Linienbündels U4/U5 wird bereits heute an Wochenenden mit 2 Zügen pro 10 Minuten bedient. Perspektivisch sind im Zuge des Erreichens der Klimaziele Angebotsausweitungen am Wochenende denkbar.

Da Fahrplanverdichtungen neben einem finanziellen Aufwand auch einen erheblichen betrieblichen Aufwand nach sich ziehen, können diese nur schrittweise und nach erforderlichen Prioritäten unter Betrachtung der Erfordernisse des Gesamtnetzes umgesetzt werden. Eine fundamentale Voraussetzung weiterer Taktverdichtungen ist die Erhöhung von Fahr- und Werkstattpersonalen und die Errichtung eines zweiten Betriebshofes mit entsprechenden Abstellanlagen. Denn mit jeder Erhöhung von Laufleistungen auch außerhalb des Berufsverkehrs erhöht sich das Erfordernis nach einer Verdichtung von Wartungsintervallen und damit wiederum auch zur Erhöhung des Fuhrpark- bzw. Reservewagenparks. Ohne diese Investitionen und die Finanzierung des entstehenden zusätzlichen betrieblichen Aufwandes sind weitere Fahrplanmaßnahmen nicht möglich.“

Aus Sicht des Mobilitätsreferats ist zu ergänzen, dass laut Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München die U-Bahn in der „Kernzone“ und in „Gebieten mit hoher Nutzungsdichte“ in den Nebenverkehrszeiten (dazu gehört auch samstags ca. zwischen 10 und 20 Uhr) im Takt 5 verkehren soll. Dies betrifft den gesamten Westast der U4/5. Gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 19.02.2020 zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15439) sollen die Stadtwerke München Defizite der Erschließung möglichst mit Zielhorizont 2030 ausgleichen. Dem Mobilitätsreferat ist aber ebenfalls bewusst, dass aufgrund der Corona-Pandemie und anderer gesetzter Schwerpunkte, diese Maßnahme geringere Priorität hat.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 03465 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 08 - Schwantalerhöhe vom 14.12.2021 kann damit lediglich nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**Einrichtung einer Schnellbuslinie Freiham - Moosach - OEZ  
BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03749 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 –  
Aubing-Lochhausen-Langwied vom 16.03.2022**

Das Mobilitätsreferat wurde gebeten, in Zusammenarbeit mit der MVG die Einrichtung einer Schnellbuslinie von Freiham bis zu den U-Bahnhöfen Moosach und OEZ zu prüfen. Im Rahmen dieser Untersuchung sollten auch Umsteigebeziehungen zu den S-Bahnhöfen Ober- oder Untermenzing einbezogen werden.

Die MVG teilte hierzu Folgendes mit:

„Zunächst müssen wir darauf hinweisen, dass unser Antwortschreiben vom 12.04.2021 auf den BA-Antrag Nr. 20-26 / B01589 noch voll umfänglich zutrifft (s. Anlage 8).

Dies gilt sowohl bezüglich des Engagements des Bezirksausschusses den Individualverkehr zugunsten eines besseren ÖPNVs einzuschränken als leider auch, dass sich die finanzielle Situation des SWM/MVG nicht verändert hat.

Ganz im Gegenteil: Durch steigende Energiepreise - nicht zuletzt auf Grund des russischen Angriffskrieg auf die Ukraine spitzt sich die Situation eher zu.

Es können im gesamten 22. Stadtbezirk und damit auch in Freiham nur direkt aus den steigenden Einwohnerzahlen resultierende zwingend notwendige Angebotsausweitungen vorgenommen werden. Selbst diese müssen zurzeit an anderer Stelle kompensiert werden.

Auch wir begrüßen jegliche Maßnahmen, die den ÖPNV attraktiver gestalten. Dies ist im Augenblick jedoch nur in Form notwendiger Ausweitungen möglich, da durch zu geringe Tarifsteigerungen und die finanziell angespannte Situation der SWM/MVG sowie der Landeshauptstadt München keine Spielräume für angebotsorientierte Planungen bestehen. Eine entsprechend hohe Nachfrage auf der Relation Freiham – OEZ ist nicht gegeben, um zusätzlich zum bestehenden Angebot, u.a. mit der Linie 143 und dem Schnellbahnangebot, ein wirtschaftlich tragbares Konzept zu erreichen.

Jedes zusätzliche Defizit durch weitere unterfinanzierte Angebote erhöht den Druck zusätzlich, die MVV-Tarifeinnahmen deutlich zu steigern oder Ausgleichszahlungen durch den Aufgabenträger zu erhalten.

Der ÖPNV kann im Augenblick nur attraktiver werden, in dem bestehende Linien ohne zusätzliche Kilometerleistung in ihrem Linienweg optimiert werden, oder indem die Fahrzeit verkürzt wird. Schneller können die Linien jedoch nur werden, wenn dem ÖPNV erhebliche Vorteile gegenüber dem Individualverkehr verschafft werden.

Konkret zur vorgeschlagenen Schnellbuslinie von Freiham zum Olympia-Einkaufszentrum:

Von der Ellis-Kaut-Straße zum Olympia-Einkaufszentrum benötigt die Linie 143 heute 39 Minuten. Eine Linie über die Straße An der Langwieder Haide könnte von der Ellis-Kaut-Straße über Untermenzing Bahnhof und Moosach Bahnhof die Strecke zum Olympia-Einkaufszentrum in 34 Minuten schaffen. Würde von Untermenzing Bahnhof nicht über Moosach, sondern weiter die Allacher Straße und dann der Wintrichring gefahren werden, könnte die Relation sogar in 32 Minuten fahrbar sein.

Bei nur wenigen Zwischenhalten, keinen Behinderungen durch parkende Fahrzeuge (z. B. erhebliche Ausweitung von Haltverboten in der Wiesentfeller Straße, Pretzfelder Straße, Altostraße und Bergsonstraße) und der Überholmöglichkeit von anderen Bussen, die an allen Haltestellen halten müssen, könnte die Fahrzeit möglicherweise weiter reduziert werden.

Den erheblichen Kosten für eine zusätzliche Expressbus-Linie steht keine angemessene Nachfrage und keine Einsparungen an anderer Stelle entgegen.

Bereits bei einem 20-Minuten-Takt sind zusätzlich mindestens vier Busse einzuplanen, die derzeit weder finanziert sind noch Platz auf den mittlerweile zu kleinen Betriebshöfen haben.

Um eine ausreichende Attraktivität zu erzielen, wäre voraussichtlich aber mindestens ein 10-Minuten-Takt erforderlich, der nochmals deutlich höhere Investitionen und laufende Betriebskosten auslöst.

Die grundsätzliche Machbarkeit einer Tramverbindung über die Amalienburgstraße hinaus über Obermenzing, Bergsonstraße, Aubing nach Freiham wird durch eine Machbarkeitsstudie überprüft, die den baulichen Aufwand sowie verkehrlich sinnvolle Streckenführungen untersucht.

Erst im Anschluss kann über die Weiterführung der Planung diskutiert werden sowie eine Abwägung zwischen Aufwand, Kosten und erwarteter Nachfrage erfolgen. Das Neubaugebiet Dreilingsweg soll nach jetziger Planung durch eine geänderte Linienführung der Linie 56 erschlossen werden. Bei Realisierung der Tram würde das Busnetz entsprechend angepasst werden.“

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 03749 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 16.03.2022 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen derzeit nicht entsprochen werden.

### **2.3. Bürgerversammlungsempfehlungen**

#### **Umsetzung der geplanten Verbesserungsmaßnahmen der ÖPNV-Angebote der MVG Empfehlung Nr. 20-26 / E 00022 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied am 22.06.2021**

Hierbei wurde beantragt, dass zur Sicherung und Ausweitung der Mobilität der Bürger\*innen im Stadtbezirk, alle für die Jahre 2021 und 2022 ursprünglich geplanten Maßnahmen für die Verbesserung der ÖPNV-Angebote der MVG bzw. im MVV umgesetzt werden und vor allem auch infolge der abflauenden Pandemie keine Reduzierungen von Takten und Betriebszeiten bei allen für den Stadtbezirk relevanten Angeboten vorgenommen werden.

Hierzu teilen das Mobilitätsreferat wie auch die SWM/MVG Folgendes mit:

„Sowohl LHM als auch SWM/MVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei durch SWM/MVG Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind.“



Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.“

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00022 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied am 22.06.2021 kann damit nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**Änderung der Taktung der Trambahnlinie 37 (Antrag Nr. 1 bzw. A)  
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00505 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 28.10.2021**

Hierbei wurde beantragt die Taktung der Trambahnlinie 37 ab Max-Weber-Platz bis St. Emmeram zwischen 19:58 Uhr und 22:17 Uhr umgehend wieder auf eine Fahrt alle 10 Minuten zu erhöhen.

Die MVG teilte hierzu Folgendes mit:

„Das Fahrgastaufkommen und damit auch die Fahrgelderlöse liegen stadtweit, bedingt durch die derzeit herrschende pandemische Situation, seit geraumer Zeit auf einem niedrigen Niveau. Der weitaus größte Teil der Betriebsleistungen von U-Bahn, Bus und Tram in München wird ausschließlich aus den Erlösen von Fahrscheinen finanziert. Trotz Rettungsschirmen seitens Bund und Land können nicht alle Einnahmeausfälle des Regelfahrplanangebots kompensiert werden, zumal mit Steuergeldern sorgsam umgegangen werden muss.

Die Fahrgastzahlen, auch die der Linie 37, werden wöchentlich analysiert und bewertet, so dass bei einer Zunahme der Nachfrage nach 20 Uhr gegebenenfalls die Planungen zur Taktverdichtung zu dieser Verkehrszeit angestoßen werden könnten und zum nächsten Fahrplanwechsel geprüft werden (abhängig von den aktuellen finanziellen Rahmenbedingungen).“

Nachtrag: „Seit März 2022 verkehren alle Trambahnlinien wieder durchgehend bis ca. 22 Uhr im 10-Minuten-Takt. Dieser entfällt erneut nach Umsetzung des unter Kapitel 1.3 vorgestellten Einsparpakets.“

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00505 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 28.10.2021 kann damit nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**Betrieb der Buslinie 184 zwischen Bruno-Walter-Ring und Arabellapark bis mindestens 24 Uhr verlängern (Antrag Nr. 2)  
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00506 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 28.10.2021**

Hierbei soll der Betrieb der Buslinie 184 zwischen Bruno Walter Ring und Arabellapark über den jetzigen Betriebsschluss (20:31 Uhr) hinaus bis mindestens 24 Uhr verlängert werden.

Die MVG teilte darauf Folgendes mit:

„Das zu erwartende Fahrgastaufkommen auf der StadtBus-Linie 184 zur Schwachverkehrszeit (SVZ) ist zu niedrig, um einen wirtschaftlichen Betrieb bis Mitternacht zu rechtfertigen. Eine angebotsorientierte und von der Nachfrage losgelöste Ausweitung kann u.a. wegen der wie unter der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00505 beschriebenen angespannten wirtschaftlichen Situation, die durch die Covid-19-Pandemie hervorgerufen wurde, aktuell nicht erfolgen.

Im Arbeitskreis Angebotskoordination Stadtgebiet wurde die Erschließung des Prinz-Eugen-Parks erneut diskutiert. Eine Anpassung des Angebots kann unter Vorbehalt der Finanzierung durch die LHM im Rahmen der in Kapitel 1.4 dargestellten Maßnahme durch die MVG angeboten werden.“

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00506 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 28.10.2021 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

### **Bessere Informationen und transparente Begründungen bei Fahrplanänderungen (Antrag Nr. 3)**

#### **Empfehlung Nr. 20-26 / E 00507 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 28.10.2021**

Es solle für bessere Informationen und transparente Begründungen bei Fahrplanänderungen gesorgt werden.

Die MVG teilte darauf Folgendes mit:

„Informationen zu Fahrplanänderungen und deren Gründe erfolgen über eine Vielzahl von Kanälen.

Diese sind u.a. Informationen an die Medien (Pressemitteilungen), Aushänge und Lauftexte auf den Dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) an den Haltestellen, Beiträge auf den Internetseiten der MVG und des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV), in unserem Kundenmagazin M-Puls sowie den Sozialen Medien (Facebook, Twitter etc.).“

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00507 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 28.10.2021 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

### **Entwicklung eines City-Bus-Konzepts**

#### Stellungnahme des Behindertenbeirates:

„Der Münchner Behindertenbeirat fordert dringend das für Planung zuständige Referat für Stadtplanung und Bauordnung und die MVG auf, umgehend mit der Planung eines City-Bus-Konzepts innerhalb des Altstadt-Ringes zu beginnen und bei allen Planungsschritten den Behindertenbeirat zu beteiligen.“

Die MVG teilt darauf Folgendes mit:

„Bzgl. einer Feinerschließung der Altstadt ist nach wie vor unklar, wer die Finanzierung der Infrastruktur (Bau von Haltestellen und ggf. Wartehallen), der Fahrzeuge (die MVG hat aktuell keine geeigneten Busse im Fuhrpark) und schlussendlich des Betriebs (Fahrpersonal) übernimmt.“

Die MVG erwartet aufgrund des pandemiebedingten Nachfragerückgangs und der teilweisen Änderung des Mobilitätsverhaltens auch mittelfristig wirtschaftlich angespannte Jahre. Neue Angebote können wir derzeit nur dort umsetzen, wo es wegen Schulbauten oder Neubaugebieten unbedingt notwendig ist.

Ein Angebot wie der Citybus stellt ein zusätzliches, ergänzendes Angebot in einem Gebiet dar, das aktuell sehr gut mit dem ÖPNV erschlossen ist.“

Das Mobilitätsreferat teilt ergänzend mit:

„Ein City-Bus wurde bereits wiederholt vom Behindertenbeirat gefordert und soll als Alternative zur Erschließung der Altstadt dienen.“

Das Konzept wurde vom Stadtrat bereits im Grundsatzbeschluss zur „Autofreien Altstadt“ vom Juni 2019 und im Maßnahmenbeschluss Tal (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00458) vom November 2020 beauftragt.

Die Konzipierung einer Linienführung steht dabei in Abhängigkeit zur Ausweitung der bestehenden Fußgängerzone. Eine Linienführung (auch in Form von Minibussen) durch eine Fußgängerzone gestaltet sich aufgrund der Verkehrssicherheit für Fußgänger\*innen nach derzeitigem Kenntnisstand schwierig.

Deshalb wird ein Konzept zur öffentlichen Feinerschließung als eines der grundlegenden Konzepte, die zu einer Umsetzung der „Autofreien Altstadt“ benötigt werden, erachtet. Das Mobilitätsreferat plant in der ersten Jahreshälfte 2023 dem Stadtrat eine Sitzungsvorlage zum Umsetzungsfahrplan der „Autofreien Altstadt“ vorzulegen. Die MVG untersucht aktuell, im Rahmen des Förderprogrammes MoveRegioM, zusammen mit dem Mobilitätsreferat Spielräume und Möglichkeiten zur Vereinbarkeit von Fußverkehr und Busverkehr.“

**3. Abstimmung Referate**

Die Beschlussvorlage wurde mit dem Baureferat und der Stadtkämmerei abgestimmt. Dem Baureferat und der Stadtkämmerei ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

**4. Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Zum Leistungsprogramm 2023 der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) wurden die Bezirksausschüsse von den SWM/MVG fristgerecht bis zum 20.05.2022 angehört, die Stellungnahmen der Bezirksausschüsse hierzu liegen der Beschlussvorlage als Anlage (Übersicht: Anlage 2, detailliert: Anlage 3) bei.

Da die endgültigen Planungen für das Leistungsprogramm erst am 02.06.2022 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, insbesondere hinsichtlich Kostenfragen, abgestimmt werden musste, war eine rechtzeitige Verteilung leider nicht möglich.

Die Beschlussfassung in der heutigen Sitzung ist jedoch zwingend erforderlich, um rechtzeitig zum Fahrplanwechsel eine Legitimation des Jahresfahrplanes zu erreichen. Die ergänzenden Einsparmaßnahmen wurden den Bezirksausschüssen noch nicht vorgelegt. Auf Grund der späten Beschlussfassung werden für den Fahrplanwechsel ausschließlich zwingend umzusetzende Änderungen eingeplant.

Den Bezirksausschüssen 1 bis 25 ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und den zuständigen Verwaltungsbeiräten des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl und des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hans Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

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

## **II. Antrag der Referenten**

Wir beantragen Folgendes:

1. Das Leistungsprogramm der MVG für die Fahrplanperiode 2023 sowie die Ausführungen zu den Anträgen werden zur Kenntnis genommen.
2. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft und das Mobilitätsreferat werden beauftragt, die Stadtkämmerei wird gebeten, gemeinsam mit SWM/MVG eine Arbeitsgruppe zu initiieren, welche auf eine Optimierung bzw. Etablierung eines effizienten Prozesses zur Abstimmung von Leistungsprogramm, Tarifbedarf und Einhaltung der Finanzvereinbarung abzielt und dementsprechend eine Strategie zur künftigen Finanzierung des Leistungsprogramms entwickelt.  
Ziel muss es dabei sein, die für den Ausbau des ÖPNV-Angebots in München notwendige Finanzierung sicherzustellen. Für die Arbeitsgruppe ist das Referat für Arbeit und Wirtschaft federführend zuständig. Die Ergebnisse sollen dem Stadtrat mit dem nächsten Beschluss zum Leistungsprogramm mit einem Vorschlag zum weiteren Vorgehen vorgestellt werden.
3. Die Anträge Nr. 20-26 / A 02348 von Frau StRin Beatrix Burkhardt, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer vom 01.02.2022, eingegangen am 01.02.2022, Nr. 20-26 / A 02658 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Hans-Peter Mehling, Herrn StR Andreas Babor vom 26.04.2022, eingegangen am 26.04.2022

sind hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.

4. Die BA-Anträge Nr. 20-26 / B 03465 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 08 - Schwanthalerhöhe vom 14.12.2021,

Nr. 20-26 / B 03749 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied vom 16.03.2022

sind satzungsgemäß behandelt.

5. Die Empfehlungen Nr. 20-26 / E 00022 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied am 22.06.2021,

Nr. 20-26 / E 00505 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 28.10.2021,

Nr. 20-26 / E 00506 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 28.10.2021,

Nr. 20-26 / E 00507 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 28.10.2021

sind gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeverordnung behandelt.

6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### **III. Beschluss**

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat

Clemens Baumgärtner  
Berufsmäßiger Stadtrat

**IV. Abdruck von I. - III.**

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Direktorium Dokumentationsstelle  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen**

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An das Direktorium HA II – BA (6x)

An die Bezirksausschüsse 01-25

An das Baureferat

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

An die Stadtkämmerei

An den Seniorenbeirat

An den Behindertenbeirat

An die Gleichstellungstelle für Frauen

An die Stadtwerke München GmbH

An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH

An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

An das Mobilitätsreferat – GB1

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat MOR-GB1.11

**Am**

**Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen**