



An den Vorsitzenden  
Herrn Sebastian Kriesel  
des Bezirksausschusses 22  
Aubing – Lochhausen – Langwied

**MOR-GB1.11**  
Strategie -  
Strategische Mobilitätsplanung -  
Öffentlicher Verkehr

Datum  
23.11.2022

**Verbesserungen für den öffentlichen Personennahverkehr im 22. Stadtbezirk**  
BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 04386 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 - Aubing-  
Lochhausen-Langwied vom 10.08.2022

Sehr geehrter Kriesel,

in Ihrem o.g. Antrag fordern Sie, eine Verbesserung im System des öffentlichen Personennahverkehrs und dies soweit nicht anders angegeben, zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2022 umzusetzen. Diese Forderungen sind im Leistungsprogramm der MVG auszunehmen.

Es handelt sich um eine laufende Angelegenheit im Sinne des Art. 37 Abs. 1 Nr. 1 der Gemeindeordnung. Zuständig ist daher der Oberbürgermeister, der das Mobilitätsreferat mit der Beantwortung beauftragt hat.

Hierzu haben wir dementsprechend eine Stellungnahme der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) erbeten, die uns nun Folgendes mitteilte:

„Zunächst möchten wir Sie darauf hinweisen, dass alle Maßnahmen zur Umsetzung zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022 abgeschlossen sind. Die Fahr- und Dienstplanung sowie das anschließende Genehmigungsverfahren benötigen einen Vorlauf von mehreren Monaten.

Wir befassen uns derzeit mit dem Leistungsprogramm 2024, das heißt mit Maßnahmen, die möglichst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 umgesetzt werden sollen. Die Bezirksausschüsse werden zum Leistungsprogramm im Frühjahr angehört, die Beschlussfassung im Stadtrat ist für Umsetzungen im darauffolgenden Dezember jeweils im Juli erforderlich. Bei späteren Anträgen und Beschlussfassungen kann dies erst zum darauffolgenden Jahr, in der Regel zum Jahresfahrplanwechsel im Dezember oder in Ausnahmen zu einem anderen geeigneten Zeitpunkt mit entsprechendem Vorlauf erfolgen.

Wie schon in vorangegangenen Schreiben mitgeteilt, begrüßen wir durchaus das Engagement des Bezirksausschusses, entsprechende Vorschläge zu unterbreiten bzw. entsprechende Anträge zu stellen, um den öffentlichen Personennahverkehr im 22. Stadtbezirk zu stärken und auszubauen.

Wir haben jedoch auch in vorangegangenen Schreiben bereits darauf hingewiesen, wie schwierig zurzeit die Lage ist. Bis vor der Corona-Pandemie war es das Ziel, den ÖPNV – insbesondere auch das Busnetz der MVG – zügig auszubauen, um die Verkehrswende zu erreichen. Durch die Pandemie und durch stark steigende Energiepreise, hat sich die finanzielle Situation der SWM/MVG grundlegend verändert. Eklatanter, akuter Fahrer\*innenmangel sowie perspektivisch noch ungeklärte neue Abstellmöglichkeiten für unsere Fahrzeuge, verschärfen die Situation.

Trotz der stark steigenden Einwohnerzahlen im gesamten 22. Stadtbezirk, insbesondere in Freiham, können nur daraus resultierende bzw. zwingend notwendige Angebotsausweitungen vorgenommen werden. Selbst diese müssen an anderer Stelle kompensiert werden.

Zu den Maßnahmen im Einzelnen (soweit zukünftige Finanzierung gesichert und Fahrer\*innen sowie Fahrzeuge verfügbar wären):

1. Eine Busverbindung über die Aubinger Straße zwischen Limesstraße und Radolfzeller Straße (die Mainaustraße zweigt nicht von der Aubinger Straße ab) ist nicht erforderlich, da der Bereich durch den S-Bahnhof Leienfelsstraße sowie die Bushaltestellen Ravensburger Ring, Hellensteinstraße und Limesstraße laut Nahverkehrsplan vollständig erschlossen ist. Dennoch gibt es kleinere Bereiche, für die eine entsprechende Linienführung vorteilhaft sein könnte. Es ist hier jedoch Ausschlag gebend, den gesamten Linienverlauf zu betrachten, ob attraktive Ziele erreicht werden, die mit dem bestehenden Angebot nur schwer erreicht würden. Bei der genannten MVV-Regionalbuslinie 267 wäre in jedem Fall auch die MVV GmbH sowie der Landkreis München in die Planungen mit einzubeziehen. Es ist vorgesehen, die MVV-Regionalbuslinie nicht dauerhaft an der Altenburgstraße enden zu lassen, sondern nach jetzigem Stand eher nach Freiham zu führen. Die als Beispiel genannte Führung der MVV-Regionalbuslinie 267 in einem großen Bogen zum Westkreuz ist weniger attraktiv und würde auf diesem Abschnitt dann nur von sehr wenigen Fahrgästen genutzt werden.
2. Das Gewerbegebiet Triebwerk ist zwar über die Centa-Hafenbrädl-Straße von Freiham auch für Busse erreichbar, jedoch gibt es innerhalb des Gewerbegebietes keine geeignete Möglichkeit für Standard-Linienbusse zu wenden und eine entsprechende Endhaltestelle einzurichten. Die Straßen im Neubaugebiet Gleisharfe lassen weder einen Busverkehr mit Normalbussen oder gar größeren Fahrzeugen zu, noch gibt es geeignete Kanten, um Haltestellen einzurichten. Für beide Gebiete kämen allenfalls Kleinbusse in Frage. Für diese Kleinbuslinien zeichnet sich jedoch nicht ohne weiteres

eine Linienführung mit attraktiven Zielen ab, ggf. käme für beide Gebiete eine On-Demand-Lösung in Frage.

3. Der Badebus von Lochhausen zur Langwieder Seenplatte wird nicht von der MVG betrieben. Ohne zusätzlichen Fahrpreis wäre der Bus jedoch nicht finanzierbar. Es ist für den Betreiber außerdem nur bei geeigneten Badewetter damit zu rechnen, dass genug Fahrgäste den Bus benutzen, um diesen kostendeckend betreiben zu können. Bei einem ganzjährigen Angebot oder/und bei der Integration in den MVV-Tarif, müsste der Bus daher vollständig von der Landeshauptstadt München finanziert werden.
4. Eine zusätzliche Haltestelle für die Linie 143 in der Bergsonstraße, Ecke Rupert-Bodner-Straße, wird geprüft. Mit Inbetriebnahme des „Bergson-Kunstkraftwerkes“ voraussichtlich im Herbst 2023, könnte eine entsprechende Haltestelle sinnvoll sein, wenn auch viele Besucher\*innen zu Fuß zum S-Bahnhof Langwied gehen werden und die bestehende Haltestelle Kronwinkler Straße ebenfalls bereits fußläufig erreichbar ist.
5. Die Haltestellenfolge und -anordnungen für die Linie 57 im Bereich Riesenburgstraße und Pretzfelder Straße wurden vor einigen Jahren mit dem Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirkes vor Ort begutachtet. Es wurde beschlossen, dass keine zusätzliche Haltestelle hinzukommt. Geprüft werden kann, ob die Haltestelle Kunreuthstraße eventuell im Rahmen des barrierefreien Umbaus zur Weißensteinstraße verlegt werden kann.
6. Die Linienführung der Linie 157 über den Germeringer Weg und von dort in die Aubinger Allee wurde von uns ursprünglich so geplant, durch die zuständigen Referate jedoch verworfen. Derzeit entwickelt sich der Germeringer Weg eher ungünstig für den Busverkehr, da der Germeringer Weg für eine Furt für Radfahrer\*innen eingengt wurde.

#### Zu „Weitere Maßnahmen“

7. Zunächst sei darauf hingewiesen, dass die acht Mobilitätsstationen, die im Zuge des EU-Förderprojekts „Smarter Together“ im BA 22 realisiert wurden, zum Ende des vergangenen Jahres aufgrund der Beendigung des Förderprogramms außer Betrieb genommen wurden. Zusammen mit dem MOR prüft die MVG derzeit, ob und unter welchen Konditionen bzw. in welcher Ausgestaltung ein Teil der Angebote bestehen und weiterbetrieben werden kann. Konkret geht es um den weiteren Betrieb von ca. vier sog. „MVG Radstationen light“, bei denen die Ständermodule demontiert werden und die Räder auf einer entsprechend ausgewiesenen und ggf. abmarkierten Fläche abgestellt werden können.

Ein „free-floating system“, wie es in Teilen des Münchner Stadtgebiets (Stadtzentrums) existiert, ist durch den Service des Räder Einsammelns und Verteilens mit einem erheblichen Mehraufwand verbunden und führt damit zu einer signifikanten Kostensteigerung. Damit die Kosten für Betreiber\*innen und Nutzer\*innen im Rahmen bleiben, lässt sich ein solches System nur auf einem eng begrenzten Raum realisieren.

Eine Vergrößerung und Ausweitung des free-floating-Gebiets müsste zudem mit einer erheblichen Aufstockung der Radflotte einhergehen, um Sichtbarkeit und Zugänglichkeit zu gewährleisten.“

Zum letzten Punkt bzgl. MVG-Radstationen: das Mobilitätsreferat möchte das öffentlich geförderte Bikesharing-Angebot MVG Rad weiterentwickeln und dort, wo mit verhältnismäßigem Ressourceneinsatz möglich, ausweiten. Hierbei sind weitere MVG-Radstationen im Stadtbezirk 22 in Planung mit einem derzeitigen Umsetzungshorizont 2023. Ein flächendeckendes Angebot ist zuerst in seiner Qualität und Dichte zu definieren. Das Mobilitätsreferat erarbeitet mit dem MVV derzeit Grundlagen für die Weiterentwicklung von Bikesharing mit Hilfe einer Grundsatzuntersuchung zur geteilten Mikromobilität in München und Region. Nach Vorliegen von Ergebnissen zu Potenzialen, Kosten und Machbarkeit wird ein Gesamtkonzept erstellt und dem Stadtrat 2023 zur Entscheidung und Finanzierung vorgelegt. Erst im Anschluss können weitere Aussagen zum möglichen zukünftigen Angebot von Bike-Sharing in den Münchner Stadtbezirken gemacht werden.

Eine freie Rückgabe in Gebieten von nur mittlerer oder geringer Bevölkerungsdichte, wie in den Stadtrandbezirken, verursacht wegen dem nötigen Rücktransport zu Stationen oder langen Zeiten bis zur nächsten Ausleihe, hohe Kosten, die im aktuellen System nicht zu finanzieren sind. Ein Wegfall der Abstellpflicht an Stationen ist daher derzeit nicht möglich. Eine freie Rückgabe an einigen definierten Straßenzügen wird in der oben angesprochenen Grundsatzuntersuchung zusammen mit ihren finanziellen Auswirkungen geprüft.

Wir hoffen, dass die obigen Ausführungen für Sie nachvollziehbar sind. Wir möchten uns aber für Ihr Engagement im Interesse der Bürgerinnen und Bürger bedanken.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

MOR-GB1.11