

Leistungsprogramm 2025

Anhörung der Bezirksausschüsse
Anhörungsfrist bis Freitag, 19.04.2024

**DIE
MOBILITÄTS-
MACHER*INNEN.**

1 Rückmeldung	Seite 3
2 Allgemeine Rahmenbedingungen	Seite 4
3 Leistungsprogramm 2025	Seite 8

1 Rückmeldung



Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme bis spätestens Freitag, 19. April 2024 an die MVG. Vielen Dank!

Adresse: Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
 Angebotsplanung MP-AB
 Emmy-Noether-Straße 2
 80992 München

E-Mail: mvg-leistungsprogramm@swm.de

2 Allgemeine Rahmenbedingungen



2 Allgemeine Rahmenbedingungen



- Das Leistungsprogramm ist geprägt von folgenden Rahmenbedingungen:
 - Personal- und Fachkräftemangel
 - allgemein herausfordernde Finanzierungssituation, unter anderem durch Preissteigerungen, stark belastete öffentliche Haushalte und sinkende Tarifeinnahmen, insbesondere durch das Deutschlandticket
- Die Ziele zur Verkehrswende gemäß Nahverkehrsplan (NVP) und weiterer Beschlüsse der Landeshauptstadt München werden langfristig weiterverfolgt
- Das vorliegende Leistungsprogramm umfasst Maßnahmen mit vorgesehener Umsetzung zum kommenden Fahrplanwechsel, unterjährig in 2025 sowie weiterer Maßnahmen zum Schuljahresbeginn am 16.09.2025

2 Allgemeine Rahmenbedingungen



Zeitplan

- KW 10-16 Anhörung der Bezirksausschüsse, Referate, Verbände und der MVV GmbH durch die MVG
- 14.05.2024 Vorstellung der Anhörungs-Ergebnisse im Arbeitskreis Angebot und Finanzierung
- Juli 2024 Behandlung der Maßnahmen im gemeinsamen Ausschuss von Mobilitätsreferat (MOR) und Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) für den Beschluss des MVG-Leistungsprogramms 2025
- Juli 2024 Beschluss des Leistungsprogramms 2025 in der Vollversammlung des Stadtrats
- bis Ende Juli Herstellung Finanzierungssicherheit für Maßnahmen zum Fahrplanwechsel und Schulmaßnahmen für September 2025, Abschluss der Planungen
- bis Ende August Vorliegen der unterschriebenen Anpassungsmitteilung zur Interimsbetreuung bzw. Unbedenklichkeits-erklärung des RAW
- 10.09.2024 Umsetzung der Schulmaßnahmen des Leistungsprogramms 2024 aus Beschluss vom Juli 2023
- Oktober 2024 Antragstellung auf Fahrplangenehmigung bei der Regierung von Oberbayern
- Dezember 2024 Fahrplanwechsel, Beginn Umsetzung des Leistungsprogramms 2025
- 16.09.2025 Umsetzung der Schulmaßnahmen des Leistungsprogramms 2025

2 Allgemeine Rahmenbedingungen



Fachbegriffe, Abkürzungen und ihre Bedeutung

■ Verkehrszeiten

- Hauptverkehrszeit (HVZ): Berufsverkehr am Morgen und Abend
- Normalverkehrszeit (NVZ): Montag – Freitag tagsüber, samstags zu Einkaufszeiten
- Schwachverkehrszeit (SVZ): Frühmorgens und spätabends, sonntags

Prinzipabfolge der Verkehrszeiten:						
Montag - Freitag	SVZ	HVZ	NVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Samstag	SVZ	NVZ (Zeitraum wie Ladenöffnungszeit)				SVZ
Sonn- und Feiertag	SVZ*					

„Zur Erläuterung der Festlegungen des Nahverkehrsplans ist darauf hinzuweisen, dass sich der gesamte Betriebszeitraum von 20 Stunden je Werktag aus ca. **sechs Stunden Hauptverkehrszeit (HVZ), ca. neun Stunden Normalverkehrszeit (NVZ) und ca. fünf Stunden Schwachverkehrszeit (SVZ)** zusammensetzt. Eine exakte Aufteilung auf einzelne Stunden wäre angesichts der unterschiedlichen Zeitlagen der Hauptverkehrszeiten in den Stadtteilen nicht sinnvoll und würde dem realen Verkehrsaufkommen nicht gerecht.“ (Nahverkehrsplan 2005 der Landeshauptstadt München, S. 16)

■ Fahrzeuggrößen Bus: Buszug (BZ), Gelenkbus (BG), Normalbus (BN)

3 Leistungsprogramm 2025



Themengebiete

Maßnahmen U-Bahn und Tram (siehe [Kapitel 3.2](#))

Maßnahmen Bus (siehe [Kapitel 3.3](#))

Neue MVV-Buslinien auf Stadtgebiet München (siehe [Kapitel 3.4](#))

U-Bahn-Nachtverkehr am Wochenende (siehe [Kapitel 3.5](#))

U-Bahn

U3 Takt 5 bis Moosach in der HVZ

Laufende Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge mit höherer Kapazität

Tram

12 Tramlinienbetrieb auf der Parzivalstraße mit Verlängerung nach Schwabing Nord

23 Umstellung Takt 4 auf Takt 5 in der HVZ von 8-9 Uhr

Inbetriebnahmezeitpunkt abhängig von Fahrzeugverfügbarkeit; siehe Betriebskonzept auf folgender Seite

21 Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs zur Schaffung ausreichender Wendezeiten

Laufende Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge mit höherer Kapazität

3.2 Maßnahmen U-Bahn und Tram



Tramlinienbetrieb Parzivalstraße - Betriebskonzept

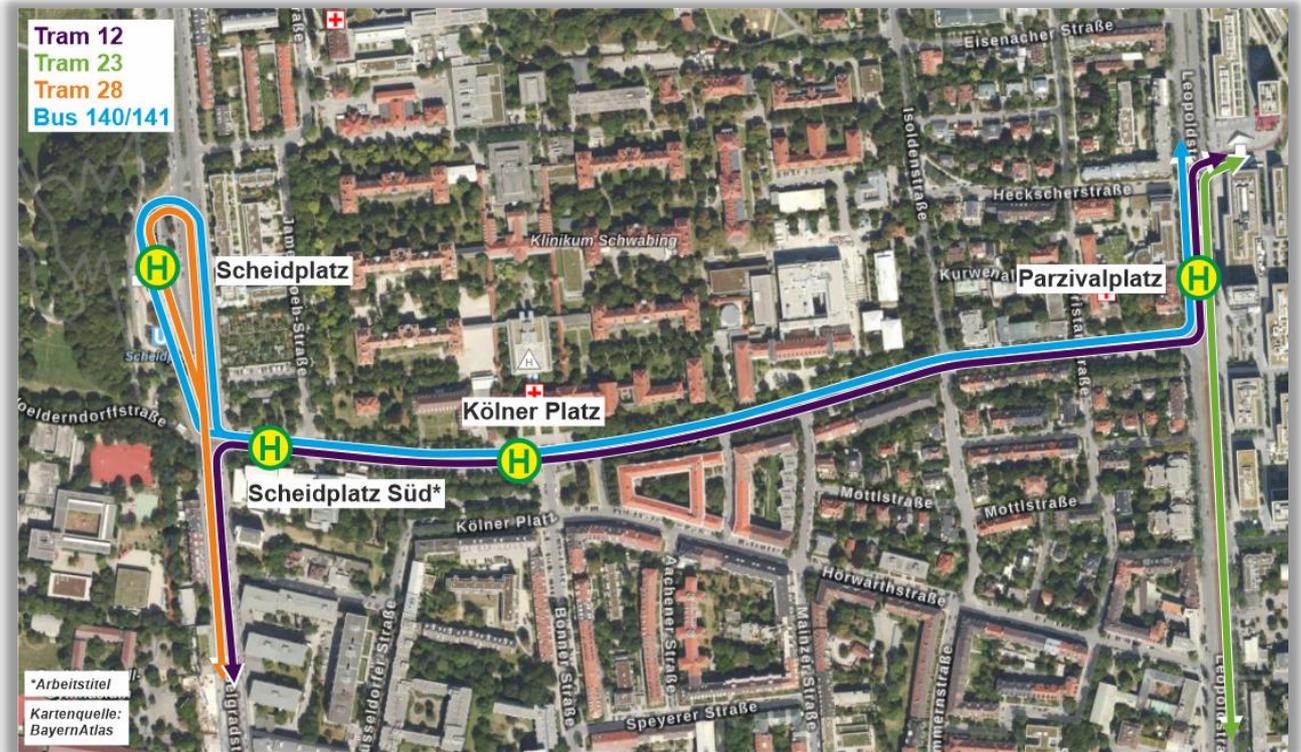
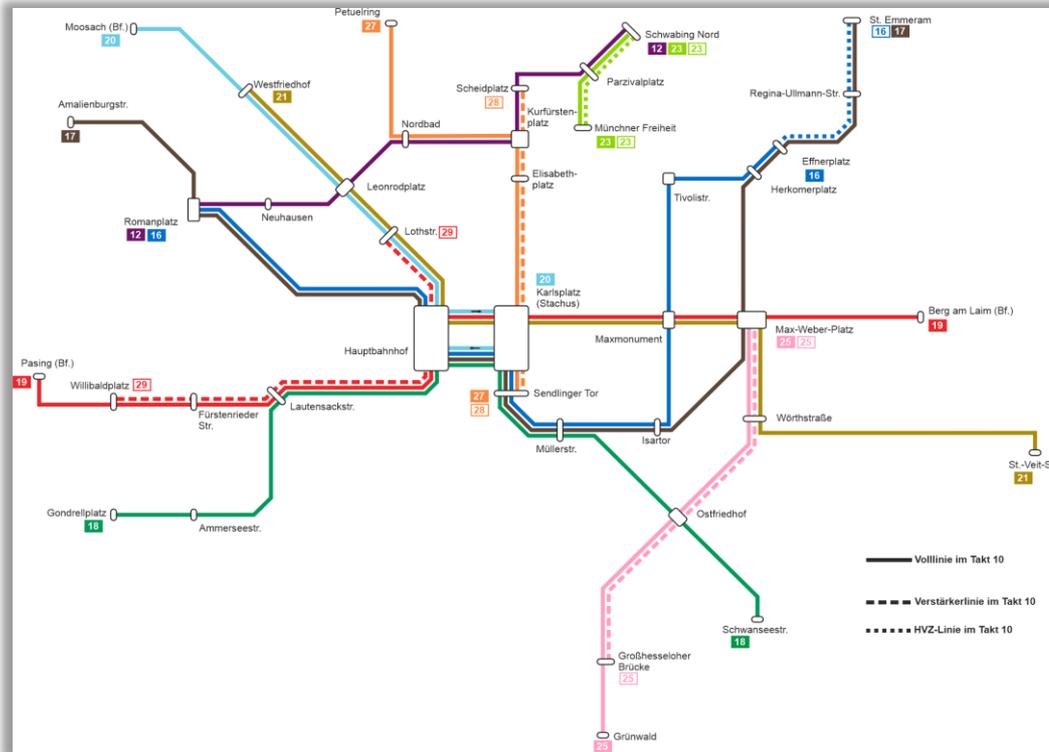
Tram

12 Verlängerung nach Schwabing Nord als Volllinie (ca. 5-1 Uhr) im Takt 10 → neue Direktverbindungen Schwabing Nord – Neuhausen, bessere Anbindung an den Hauptbahnhof über die U2 sowie perspektivisch mit Tram-Westtangente attraktive Tangente zwischen Südwesten und Norden

23 Umstellung Takt 4 auf Takt 5 in der HVZ von 8-9 Uhr

28 Angebot bleibt unverändert

140 141



3.3 Maßnahmen Bus

Maßnahmen Bus (Teil 1/2)

Linie	Maßnahme
X36	Teilweise Umstellung auf größere Fahrzeuge (Mo-Fr)
54	Teilweise Umstellung auf größere Fahrzeuge (Sa)
55	Taktausdünnung auf Takt 6/7 statt Takt 5 zur HVZ (Mo-Fr Schule) aufgrund zurückgegangener Nachfrage
57	Verdichtung auf Takt 10 bis Freiam Bf im Tagesverkehr aufgrund weiterer Aufsiedelung Freiam (Mo-Sa)
62	Taktausdünnung auf Takt 10 statt Takt 6/7 von 9 bis 15 Uhr (Mo-Fr) aufgrund zurückgegangener Nachfrage
132	Entfall der Anbindung des Marienplatzes und Rücknahme der Linie zum Isartor, wenn Befahrung des Tals mit Einrichtung einer Fußgängerzone nicht mehr möglich ist; konkreter Umsetzungszeitpunkt offen
154	Zusätzliche Fahrt im Schulverkehr im Abschnitt Johanneskirchner Straße – Tivolistraße (Mo-Fr Schule)
171	Erschließung des Neubaugebiets an der Hochmuttinger Straße mit Einrichtung von zwei neuen Haltestellen
181	Teilweise Umstellung der Gefäßgröße von BG auf BN (Mo-Fr) aufgrund zurückgegangener Nachfrage
197	Anpassung Linienweg zur besseren Erschließung des Neubaugebietes Alexispark (Mo-So) sowie Einrichtung einer neuen Haltestelle

3.3 Maßnahmen Bus



Maßnahmen Bus (Teil 2/2) – Umsetzung zum Schuljahresbeginn 16.09.2025

Linie(n)	Maßnahme
50 154 184	Anbindung des neuen Schulstandorts des Wilhelm-Hausenstein-Gymnasium am Salzsenderweg, konkrete Maßnahmenplanung noch in Arbeit
57 143 157 162	Weiterer Angebotsausbau aufgrund steigender Schülerzahlen am Bildungscampus Freiam, konkrete Maßnahmenplanung noch in Arbeit
182	Taktverdichtung aufgrund Ausbau Schulstandort und Aufsiedelung in Neufreimann, tagsüber Takt 20, zur HVZ Takt 10

3.3 Maßnahmen Bus



Neue Haltestellen im Stadtgebiet

Linie(n)	Standort/ Maßnahme	Haltestellenname
171	Erschließung Neubaugebiet an der Hochmuttinger Straße	Ludwig-Beck-Straße
171	Erschließung Neubaugebiet an der Hochmuttinger Straße	Hochmuttinger Straße
197	Erschließung Neubaugebiet Alexisquartier durch Verlegung der Haltestelle	Franz-Heubl-Straße

3.4 Neue MVV-Buslinien auf Stadtgebiet München



Übersicht

Umsetzung zum Fahrplanwechsel (nachrichtlich)

Linie X208: Neue MVV-ExpressBus-Linie Germering-Unterpfaffenhofen (S) – Planegg (S) – Martinsried – **Großhadern (U) – Klinikum Großhadern (U)**

Mo-Sa von ca. 5-22 Uhr im Takt 20

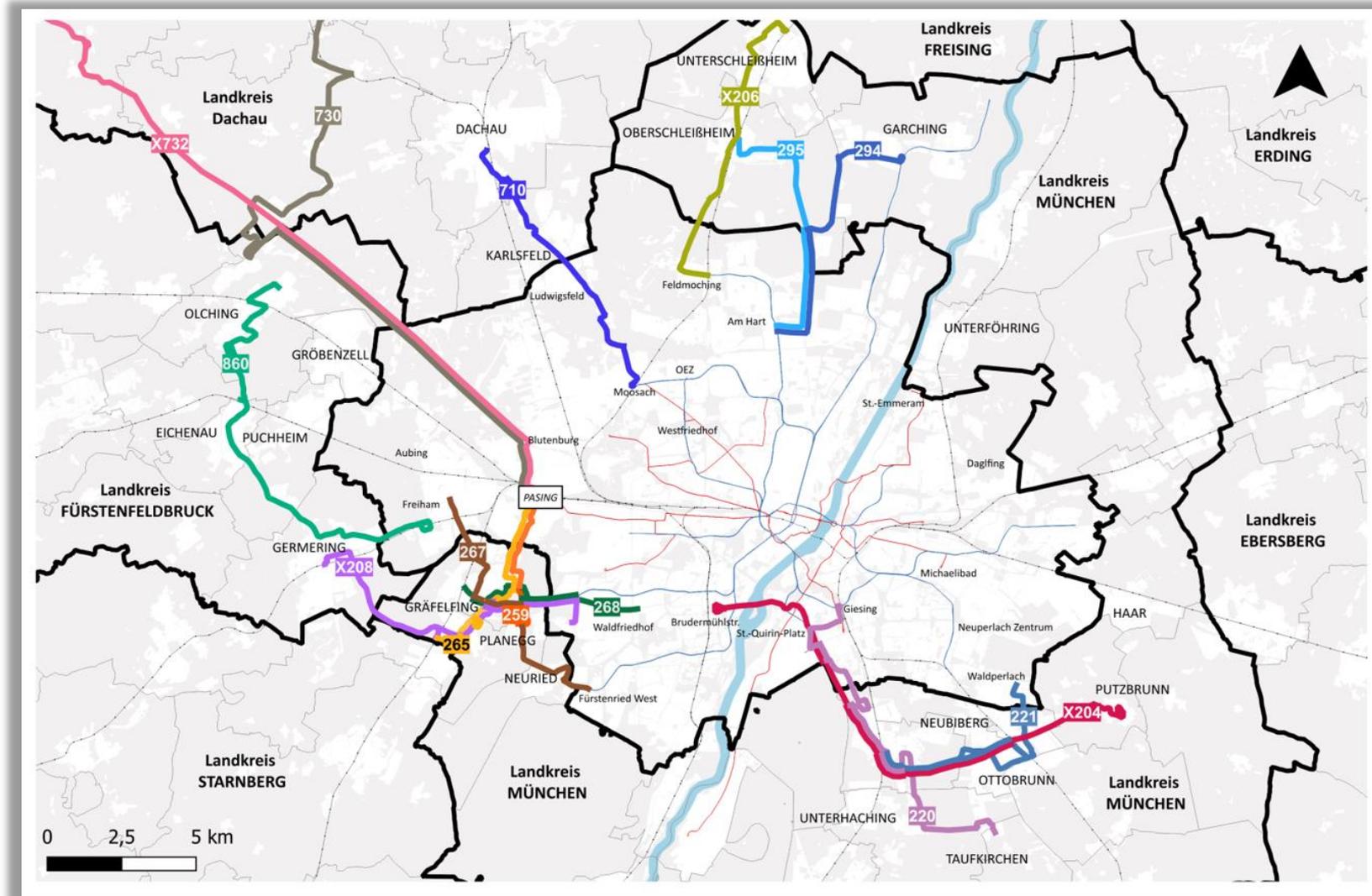
Linie 730: Neue MVV-RegionalBus-Linie Schwabhausen (S) – Bachern (S) – Bergkirchen – Geiselbullach – **Pasing (S)**

Mo-Sa von ca. 5-22 Uhr im Takt 20

3.4 Neue MVV-Buslinien auf Stadtgebiet München



Übersicht von der LHM mitfinanzierter Regionalbuslinien im Stadt-Umland-Verkehr



3.5 U-Bahn-Nachtverkehr am Wochenende



Betriebskonzepte am Wochenende (Nächte Fr/Sa, Sa/So, vor Feiertagen)

U-Bahn

- Erstmals durchgehender U-Bahn-Nachtverkehr am Wochenende mit kurzen Reisezeiten auf allen Linien
- U2/U3/U5 mit Rendezvous im Zentrum im Takt 30
- U1/U4/U6 mit Rendezvous im Zentrum im Takt 30 um 15 Minuten zu U2/U3/U5 versetzt
- U-Bahn verkehrt zusätzlich zu den attraktiven Tram-Nachtlinien
- Einheitliche Abfahrtszeiten durch Integration der heutigen Spät- und Frühfahrten in das neue Nachtkonzept
- Fahrtenangebot in die Nachbarstadt Garching derzeit in Abstimmung

Tram

- Beibehaltung des bewährten halbstündlichen Rendezvous aller Tram-Nachtlinien am Karlsplatz (Stachus)

Bus

- Trotz einzelner Anpassungen bei parallelen Buslinien erhöht sich die Netzabdeckung über alle Verkehrsmittel
- Detailliertes Betriebskonzept siehe folgende Seite

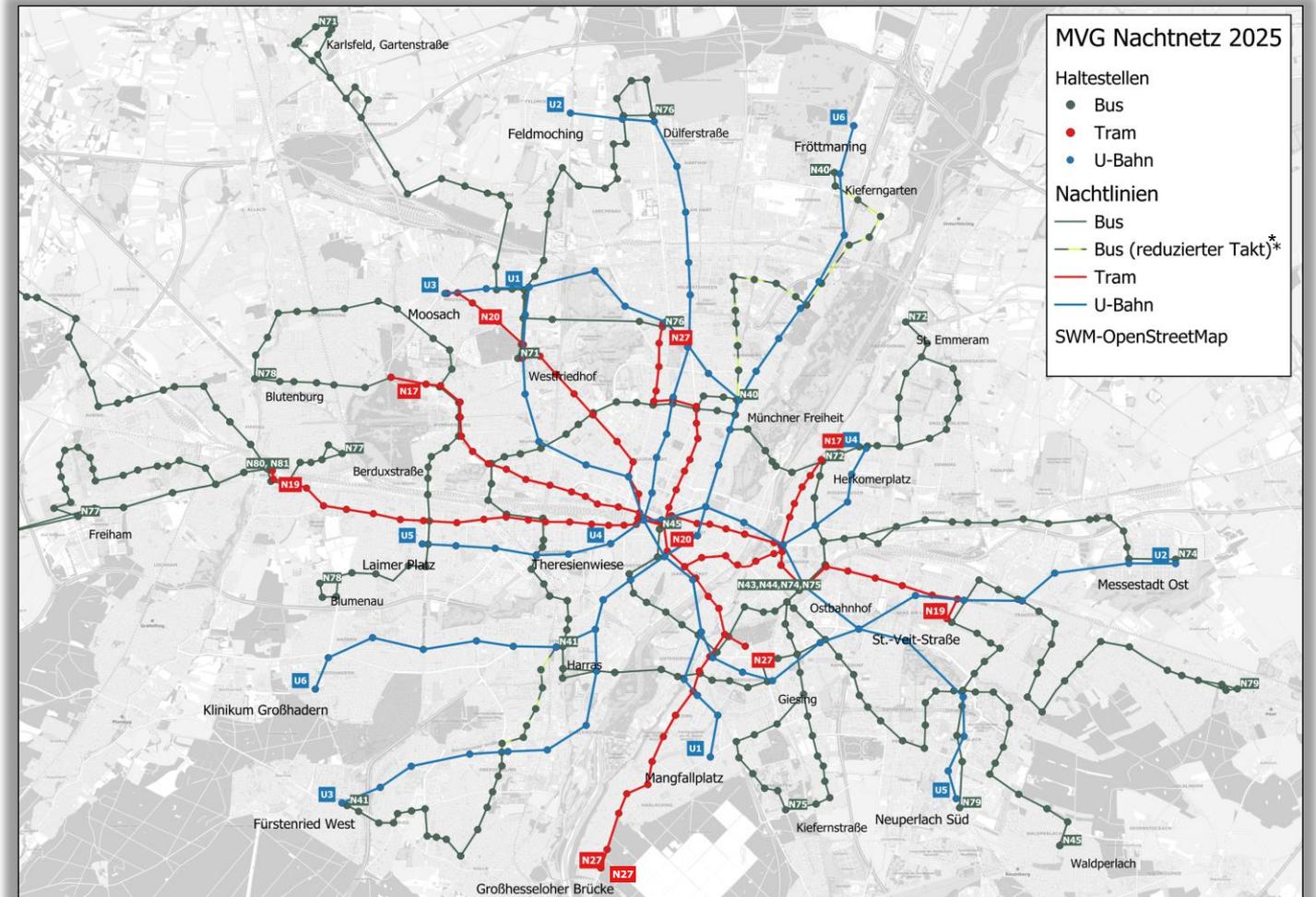
3.5 U-Bahn-Nachtverkehr am Wochenende



Betriebskonzept Bus am Wochenende (Nächte Fr/Sa, Sa/So, vor Feiertagen)

Änderungen zum heutigen Bus-Nachtnetz:

- Grundsätzlich Takt 30 im Nachtbusnetz, außer N80/N81
- N40 verkehrt nur Münchner Freiheit – Kieferngarten. Restlicher Abschnitt wird von der U6 übernommen.
- N41 verkehrt nur Harras – Fürstenried West. Restlicher Abschnitt wird von der U3 bzw. U2 übernommen.
- N45 verkehrt nur Karlsplatz (Stachus) – Waldperlach. Restlicher Abschnitt wird von der U3 und U6 übernommen.
- N76: geringfügige Anpassung im Bereich Petuelring/Olympia-Einkaufszentrum



*im Vergleich zum heutigen Angebot
MVG-Leistungsprogramm 2025



MVG-Leistungsprogramm 2025: Stellungnahmen der BA, Referate und Verbände sowie deren Bewertung von Seiten der MVG

alle genannten Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der Fahrzeug-, Fahrpersonal- und Werkstattverfügbarkeit und Finanzierung

MVG, MP-AB/MP-AS, Stand: 24.05.2024

BA	Name	Eingang Stellungnahme	Anzahl BA vom BA...			Stellungnahme	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
			zur Kenntnis genommen/befasst	zugestimmt	weitere Punkte ergänzt/Stellungnahme		
BA 1	Altstadt-Lehel		23	5	20		
1	Altstadt-Lehel	17.04.2024	x		x	Mit der Errichtung einer FGZ im Tal würde die Buslinie 132 vorher (w)enden. Der Bezirksausschuss 1 bittet um Prüfung einer Linienführung vom Isartor kommend über die Blumenstraße, Viktualienmarkt (Rückseite), Corneliusstraße + Müllerstraße/Rumfordstraße.	Die Maßnahme wird zeitlich verschoben, da sich die Einrichtung einer Fußgängerzone im Tal verzögert. Ein Konzept, ob und wie die Linie ab der (H) Isartor verändert werden kann, ist derzeit in Abhängigkeit der finanziellen, personellen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen in Prüfung. Der Vorschlag zur Linienführung des BA wird in die Prüfung miteinbezogen.
BA 2	Isar-Ludwigsvorstadt						
2	Isar-Ludwigsvorstadt	23.04.2024	x		x	Der BA 2 begrüßt den durchgehenden Nachtverkehr der U-Bahn am Wochenende, der gegenüber den bisher im gleichen Takt verkehrenden Nachtbussen eine erhebliche Verbesserung darstellt, weil die U-Bahn den Münchnerinnen und Münchnern als System vertraut ist und daher leichter aufgesucht werden kann als die Nachtbushaltestellen	
						Der BA 2 fordert, dass die Buslinie 132 weiterhin bis zum Marienplatz fährt, weil selbst die beantragte Fußgängerzone Busverkehr im Tal vorsieht. Ideal wäre eine Wende beim alten Rathaus, so dass der Umweg über die Blumenstraße vermieden werden könnte.	Die Maßnahme wird zeitlich verschoben, da sich die Einrichtung einer Fußgängerzone im Tal verzögert. Ein Konzept, ob und wie die Linie ab der (H) Isartor verändert werden kann, ist derzeit in Abhängigkeit der finanziellen, personellen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen in Prüfung. Der Vorschlag zur Linienführung des BA wird in die Prüfung miteinbezogen.
						Der BA 2 wünscht baldmöglichst – mit einer Verbesserung der finanziellen und der Busfahrersituation – die Rücknahme der Taktausdünnung von einem Takt 6/7 in einen 10-Minutentakt auf der Linie 62	Wie viele andere Verkehrsunternehmen in ganz Deutschland kämpft auch die MVG mit Personalmangel und muss Wege finden, damit umzugehen. Unser Anspruch ist, möglichst wenige Ausfälle beim Bus dem Zufall zu überlassen und Zuverlässigkeit zu bieten. Deswegen haben wir unsere Fahr- und Dienstpläne so optimiert, dass wir schneller als bisher und koordiniert auf die tatsächliche Personalverfügbarkeit reagieren können. Das versetzt uns auch in die Lage, die Fahrgastinformation zu verbessern, auch wenn sich ungeplante Ausfälle nicht ausschließen lassen. Die Stadtwerke München (SWM) und die MVG steuern mit verschiedenen Maßnahmen gegen den Personalmangel an. So werden Zielgruppen wie Rentner und Studierende verstärkt in den Fokus genommen, die Ausbildung in Teilzeit vorbereitet sowie teilweise bereits im Ausland ausgebildet. Gleichzeitig setzen SWM und MVG auf den Bau von Werkwohnungen.
						Der BA 2 wünscht ebenso im Rahmen der Einführung der Altstadt für alle eine Erschließung des Altstadtrings durch tangentielle Busverkehre (Verlängerung auf die Altstadt zuführender Buslinien, keine Ringlinie), die mit in der Altstadt verkehrenden Mikrobussen verknüpft werden.	Die MVG hat Konzepte zur Erschließung des Altstadtrings mit Buslinien erarbeitet. Die Umsetzung ist abhängig von der Bereitstellung von Infrastruktur (Haltestellen, Betriebshöfe etc.) und Finanzmitteln sowie von ausreichend Fahrpersonal.
						Der BA 2 fordert mittel- bis langfristig auf allen U-Bahn und Tramstrecken einen 5-Minuten-Takt als Basis für die Verkehrswende.	Im Bereich der Innenstadtstrecken wird bereits ganztätig durch Linienüberlappungen ein 5-Minuten-Takt angeboten. In den äußeren Bereichen ist eine Umsetzung von den vorhandenen Ressourcen und der Finanzierbarkeit abhängig. Gegebenenfall werden größere Fahrzeuge zur Steigerung der Kapazität eingesetzt.
BA 3	Maxvorstadt						
3	Maxvorstadt	15.04.2024	x		x	Warum werden teilweise noch immer kurze Trambahnen auf den Linien 20 und 21 eingesetzt? Aufgrund des Entfalls der Linie 29 hatte der BA3 bereits im Herbst 2023 die Maximierung des Platzangebots bei den Fahrten der Linien 20 und 21 gefordert. Wie lange ist noch mit den seit Herbst 2023 anhaltenden Angebotseinschränkungen auf den U-Bahnlinien, insb. bei der U1 und U7 sowie der U4 zu rechnen? Die EM und zahlreiche weitere Großveranstaltungen rücken näher, ein Ende der Ausfälle und Fahrten mit verkürzten Zügen scheint nicht in Sicht.	Auf den Linien 20 und 21 ist ein ausschließlicher Einsatz von großen Fahrzeugen (Linie 20: 5-teilige Fahrzeuge, Linie 21: 4-teilige Fahrzeuge) vorgesehen. Betriebsbedingt kann es jedoch vorkommen, dass vereinzelt kleinere Fahrzeuge eingesetzt werden müssen. nicht Teil des Leistungsprogramms 2025; die Einschränkungen werden mit Ende der Umrüstmaßnahmen sukzessive aufgehoben
BA 4	Schwabing West						
4	Schwabing West	22.03.2024	x			Der Bezirksausschuss 4 Schwabing West hat sich in seiner Sitzung am 20.03.2024 mit Ihrem Schreiben vom 04.03.2024 befasst und das Leistungsprogramm 2025 ohne weitere Anmerkungen zur Kenntnis genommen.	
BA 5	Au-Haidhausen						
5	Au-Haidhausen	22.03.2024	x		x	Der BA bedauert die Taktausdünnung bei der Buslinie 55/62 und bittet um nähere Informationen zu den Hintergründen (Fahrgastzählung? Größenordnung?)	Die Fahrgastnachfrage wird fortlaufend mit automatischen Zählgeräten ermittelt. Dabei hat sich gezeigt, dass die im Rahmen des Nahverkehrsplan (NVP) vorgegebenen Richtwerte zur Kapazitätsplanungen eine leichte Taktausdünnung auf den Linien 55 und 62 zulassen. Die Taktfolgen bieten mit einem T6/7/7 und einem Takt 10 immer noch ein sehr gutes Angebot und die Maßnahmen wirken dem aktuellen Problem des Fachkräftemangels im Fahrpersonal entgegen.
BA 6	Sendling						
6	Sendling	10.04.2024	x		x	Der Entfall der Anbindung der Buslinien 132 zum Marienplatz ist nicht hinzunehmen, da eine oberirdische Anbindung des Marienplatzes dringend notwendig ist.	Die Maßnahme wird zeitlich verschoben, da sich die Einrichtung einer Fußgängerzone im Tal verzögert. Ein Konzept, ob und wie die Linie ab der (H) Isartor verändert werden kann, ist derzeit in Abhängigkeit der finanziellen, personellen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen in Prüfung.
						Wir unterstützen die Vorschläge des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr zum Bus 132 und die Prüfung zur Anbindung an den Gasteig Shuttle. Wir verweisen hier auch auf den BA-Antrag 20-26/ B 06473 „Überprüfung der Maßnahmen zur Verkehrssituation Interims-Gasteig“ vom 4.3.2024.	Der Gasteig HP8 ist aktuell nachfragegerecht angebunden.
						Wir unterstützen die Vorschläge des Fahrgastverband Pro Bahn, und hier insbesondere die Forderung zum Bus X204, die Linie bis zum Harras zu verlängern, um die dort vorhanden zahlreichen Umsteigemöglichkeiten zu nutzen.	Die Konzeption der Linie X204 obliegt dem MVV.
						Der Sendlinger Bezirksausschuss fordert vom Oberbürgermeister und vom Münchner Stadtrat, sich über den Deutschen Städtetag beim Bund und Freistaat für eine stärkere Finanzierung des ÖPNV einzusetzen. Nur so sind bessere Leistungen im ÖPNV möglich. Die Kommunen können nicht alleine den wichtigen Ausbau des ÖPNV in Deutschland finanzieren.	Die MVG setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für zusätzliche Finanzmittel zum Ausbau des ÖPNV ein.
BA 7	Sendling-Westpark						
7	Sendling-Westpark	22.03.2024	x		x	Der BA 7 fordert zusätzlich zu den im Leistungsprogramm aufgeführten Maßnahmen:	
						- einen Takt "10 bis 10" für alle MetroBus-Linien im Stadtbezirk	Die Wiedereinführung des Takt 10 bis 10 bei den MetroBus-Linien ist derzeit wirtschaftlich und personell nicht darstellbar.
						- eine bessere Anbindung der Isarphilharmonie in den Stadtbezirk in den späten Abendstunden	Der Gasteig HP8 ist aktuell nachfragegerecht mit der U3 Brudermühlstraße, Bus X30 und 54 angebunden.
						- die Erschließung des Partnachplatzes durch die Linie 132	Nicht Teil des Leistungsprogramms 2025 und derzeit wirtschaftlich und personell nicht darstellbar.
						- eine deutlichere Beschreibung des zukünftigen Endpunkts der Buslinie 132 in der Innenstadt	Die Maßnahme wird zeitlich verschoben, da sich die Einrichtung einer Fußgängerzone im Tal verzögert. Ein Konzept, ob und wie die Linie ab der (H) Isartor verändert werden kann, ist derzeit in Abhängigkeit der finanziellen, personellen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen in Prüfung.
						- eine zusätzliche Nachtbuslinie in Nord-Süd-Verbindung in ihrem Stadtbezirk, z.B. die 63er-Route von der Aidenbachstraße bis zum Rotkreuzplatz, die über die Donnersberger Brücke führt, wo es viele Party-Locations gibt	Mit der Umstellung auf einen U-Bahnverkehr am Wochenende wird es künftig möglich sein mit einem Umstieg am Sendlinger Tor in ca. 20 Minuten von der Aidenbachstraße zum Rotkreuzplatz zu fahren. Für weitere Ausweitungen des Nachtangebots müssten aus dem LHM Haushalt weitere Mittel zur Verfügung gestellt werden.
BA 8	Schwanthalerhöhe						
8	Schwanthalerhöhe	05.04.2024	x	x		Der Bezirksausschuss 8 hat sich in seiner Sitzung vom 12.03.2024 mit dem MVG-Leistungsprogramm 2025 befasst und diesem einstimmig zugestimmt.	

BA	Name	Eingang Stellung- nahme	zur Kenntnis genommen/ befasst	vom BA...		Stellungnahme	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
				zugestimmt	weitere Punkte ergänzt/ Stellung- nahme		
BA 9	Neuhausen-Nymphenburg						
9	Neuhausen-Nymphenburg	20.03.2024	x		x	<p>Der BA nimmt erfreut zur Kenntnis, dass die U-Bahnen nun auch nachts verkehren werden.</p> <p>Der BA stimmt dem Leistungsprogramm grundsätzlich zu, bittet jedoch um Berücksichtigung weiterer Punkte.</p> <p>Keine Taktausdünnung Bus 62 in den angegebenen Zeiten (v.a. wegen Schülerverkehr in der Mittagszeit 12-14 Uhr)</p> <p>Erinnerung an dauerhafte Verlängerung Tram 12 zur Amalienburgstraße</p> <p>Erinnerung Linie X30 über Rotkreuzplatz führen oder/und Haltestelle Schloss Nymphenburg.</p>	<p>Die Fahrgastnachfrage wird fortlaufend mit automatischen Zählgeräten ermittelt. Dabei hat sich gezeigt, dass die im Rahmen des Nahverkehrsplan (NVP) vorgegebenen Richtwerte zur Kapazitätsplanung eine leichte Taktausdünnung auf den Linien 55 und 62 zulassen. Die Taktfolgen bieten mit einem T6/7/7 und einem Takt 10 immer noch ein sehr gutes Angebot und die Maßnahmen wirken dem aktuellen Problem des Fachkräftemangels im Fahrpersonal entgegen.</p> <p>Für diese Maßnahme ist der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge erforderlich. Spätestens mit der Inbetriebnahme der TWT erhält die Linie 12 eine neue Funktion. Sie wird dann ab Romanplatz über die Wotanstraße Richtung Laim Bf geführt. Eine Führung der Linie 12 zur Amalienburgstraße ist damit nicht möglich.</p> <p>Die Verlängerung der Linie X30 zum Schloss Nymphenburg ist derzeit wirtschaftlich und personell nicht darstellbar.</p>
BA 10	Moosach						
10	Moosach	12.03.2024		x		Der BA 10 hat sich mit dem Leistungsprogramm in seiner Sitzung befasst und hat die Maßnahmen einstimmig zustimmend zur Kenntnis genommen.	
BA 11	Milbertshofen-Am Hart						
11	Milbertshofen-Am Hart	26.04.2024	x	x	x	<p>Das Angebot soll wieder die Angebotsqualität wie vor Corona erreichen und</p> <p>Takt 10 bis 10 für Expressbuslinien soll realisiert werden.</p> <p>Ferner fordert der BA die zügige Umsetzung des beigefügten Prüfantrages des BA 11 aus dem Januar 2024: Prüfung einer erweiterten Linienführung für Bus 174 über Kämpferstraße</p>	<p>Das Angebotsniveau vor Corona wird in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit von personellen und finanziellen Ressourcen ggf. schrittweise wieder eingeführt bzw. ist es zum Großteil bereits wieder.</p> <p>Gemeint ist vermutlich "MetroBus". Dieser wird in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit von personellen und wirtschaftlichen Ressourcen wieder eingeführt. ExpressBus-Linien fahren teilweise (in überlagernden Abschnitten) im Takt 10 bis 22 Uhr.</p> <p>siehe Stellungnahme im Beschluss zum Leistungsprogramm 2025</p>
BA 12	Schwabing-Freimann						
12	Schwabing-Freimann	22.03.2024	x		x	<p>Der BA 12 hat in der Sitzung am 19.03.2024 der im Anhang beigefügten Stellungnahme/Antrag einstimmig zugestimmt.</p> <p>Der BA 12 beantragt die Einrichtung einer ÖPNV-Verbindung des Freimanner Ostens mit der U-Bahnhaltestelle Kieferngarten. Siedlungen im östlichen Teil Freimanns, Kulturheimsiedlung, Gartenstadt Freimann, Siedlung am Blütenring, Siedlung an der Freisinger Landstraße und die Auensiedlung, verfügen über keine direkte ÖPNV-Anbindung an den westlichen Teil Freimanns. In Neufreimann entsteht ein neues Quartier mit einer weiterführenden Schule. Eine neue Realschule ist bereits in der Paul-Hindemith-Allee in Betrieb. Schüler*innen haben aktuell keine Möglichkeit über eine vernünftige ÖPNV-Verbindung aus dem Freimanner Osten eine Schule im westlichen Teil Freimanns zu erreichen. Auch für Personen die auf den ÖV angewiesen sind, ist es schwer vom Osten in den Westen Freimanns zu kommen.</p> <p>Außerdem soll eine ÖPNV-Anbindung des Freimanner Nord-Osten an die Stadt Garching geprüft werden. An der Freisinger Landstraße wohnhafte Studentinnen und Studenten und Schüler*innen, die in Garching eine Schule oder Universität besuchen, könnten über eine direkte Busverbindung deutlich schneller und einfacher nach Garching gelangen.</p>	<p>Nicht Teil des Leistungsprogramms 2025 und derzeit wirtschaftlich und personell nicht darstellbar.</p> <p>Nicht Teil des Leistungsprogramms 2025 und derzeit wirtschaftlich und personell nicht darstellbar.</p>
BA 13	Bogenhausen						
13	Bogenhausen	17.04.2024	x		x	<p>Die MVG wird gebeten, dem BA geplante Fahrplanänderungen, die sich aus der Inbetriebnahme des WHG am Salzsenderweg ergeben, vorab mitzuteilen.</p> <p>Der BA fordert die schnellstmögliche Fertigstellung der Ludwigsbrücke und die Wiederaufnahme des Regelverkehrs der Tram 17.</p> <p>Der BA fordert, den aktuellen Fahrzeugmangel bei den U-Bahnen und die damit verbundene Taktausdünnung der U4 schnellstmöglich zu beheben sowie derartige Zustände in Zukunft präventiv zu verhindern</p>	<p>Die konkreten Maßnahmen werden nach erfolgter Schulanmeldung erarbeitet.</p> <p>Sobald die Baumaßnahmen an der Ludwigsbrücke abgeschlossen sind, wird der Regelbetrieb der Tram 17 wieder aufgenommen. Ziel: 1. Quartal 2025</p> <p>Die Aussetzung des Takt 5 im Berufsverkehr ist temporär erforderlich und nicht Bestandteil des Leistungsprogramms. Grundsätzlich stehen Reserven für einzelne Ausfälle zur Kompensation zur Verfügung. Bei seriell bedingten auftretenden Ausfällen müsste ein sehr hohe Reservefuhrpark vorgehalten werden, was zu einer enormen Erhöhung der Betriebskosten führt.</p>
BA 14	Berg am Laim						
14	Berg am Laim	02.04.2024	x			Der BA 14 hat sich mit dem Anliegen befasst und nimmt es einstimmig zur Kenntnis.	
BA 15	Trudering						
15	Trudering-Riem	20.04.2024	x		x	<p>Anbindung Schulcampus Riem: Spätestens mit Beginn des Schuljahres 2024/25 soll (wie im Leistungsprogramm 2024 angedeutet) eine Verdichtung der Verkehre auf der Linie 139 zu den Stoßzeiten überprüft und falls möglich realisiert werden. Da die Auslastung der Schulen in den nächsten Jahren weiter steigen wird, gilt dies auch für den Schuljahresbeginn im September 2025.</p> <p>An-/Durchbindung Alexisquartier: Die bereits vor Jahren in Aussicht gestellte MVG Bus-Linienführung in das Alexisquartier bzw. durch das Alexisquartier in Richtung Hockacker (und zurück) ist spätestens mit Öffnung / Widmung der Hans-Arnold-Engelhard-Straße zu realisieren, der BA15 bittet vorab um die Vorstellung der neuen Linienführung/Linienverknüpfung.</p> <p>Bus Wasserburger Landstraße Der BA15 erneuert mit Nachdruck seine Forderung nach der Einrichtung einer Buslinie entlang der Wasserburger Landstraße, mindestens im Abschnitt Friedenspromenade – St.-Veit-Straße. Nicht nur sprechen zahlreiche erfolgte und absehbare Nachverdichtungsschübe entlang der Wasserburger- und Kreillerstraße oder auch die schrittweise Umsetzung der „Rahmenplanung Wasserburger Landstraße“ für diese Linie, sondern auch die fehlende ÖV-Direktverbindung zwischen den Knoten Bajuwaren- und St.-Veit-Straße. Mit wenigen zusätzlichen Haltepunkten könnten so die Geschäftszentren an den Knoten Friedenspromenade / Schwablhofstraße, Feldbergstraße, Bajuwarenstraße, Marianne-Plehn-Straße / Karpfenstraße, Damaschkestraße, Schatzbogen und St.-Veit-Straße attraktiv und barrierefrei erschlossen werden – dies gilt natürlich erst recht bei einer verlängerten Linienführung nach Westen und Osten (quasi auf der Trasse der noch vertieft zu untersuchenden „Tram Wasserburger Landstraße“). Die Einrichtung dieser Buslinie bedeutet einen klaren Anreiz für das Vermeiden zusätzlicher/unnötiger Autofahrten, würde die in diesem Bereich ohnehin stark belastete Aus- und Einfallstraße sinnvoll entlasten und den Einzelhandel stärken. Die MVG soll zeitnah die potenziellen Auslastungsgrade / Taktfrequenzen analysieren und sich Gedanken zur Situierung von Halte- und Wendepunkten machen. Neben einer komplett neuen Linie soll auch die Sinnhaftigkeit einer teilweisen Umlegung / Splittung / Verlängerung der Linien 192 oder 193 geprüft werden.</p>	<p>Die Anbindung des Bildungscampus Riem wird aktuell unter Berücksichtigung der Abfrage zur Schulanmeldung berücksichtigt.</p> <p>Die Anbindung des Neubaugebiets Alexisparks wird berücksichtigt. Die Vorstellung der konkreten Planungen erfolgt im üblichen Austausch zwischen BA und MVG.</p> <p>Nicht Teil des Leistungsprogramms 2025 und derzeit wirtschaftlich und personell nicht darstellbar.</p>

BA	Name	Eingang Stellung- nahme	zur Kenntnis genommen/ befasst	vom BA...		Stellungnahme	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
				zugestimmt	weitere Punkte ergänzt/ Stellung- nahme		
BA 16	Ramersdorf-Perlach						
16	Ramersdorf-Perlach	18.04.2024	x		x	<p>Die Taktausdünnung beim Bus 55 sollte zurückgenommen werden und tagsüber ein durchgehender Fünf-Minutentakt beibehalten werden.</p> <p>Außerdem wurde die Verkürzung des N45, der zukünftig nur noch ab Stachus statt Münchner Freiheit abfährt, diskutiert. Da dafür jetzt nachts die U-Bahnen am Wochenende im 30 Minuten-Takt fahren, wurde eine Verkürzung der Strecke des N45 akzeptiert.</p> <p>Des Weiteren möchte der Bezirksausschuss an der alten Forderung, die Buslinien 196, 198 und 199 auch bis weit in die Abendstunden, also Mitternacht, zu verstärken sodass diese drei Buslinien auch bis Mitternacht noch in einem guten Takt fahren, festhalten. Diese Forderung wurde auch von den Bürgerinnen und Bürgern an den Bezirksausschuss herangetragen.</p>	<p>Die Fahrgastnachfrage wird fortlaufend mit automatischen Zählgeräten ermittelt. Dabei hat sich gezeigt, dass die im Rahmen des Nahverkehrsplan (NVP) vorgegebenen Richtwerte zur Kapazitätsplanungen eine leichte Taktausdünnung auf den Linien 55 und 62 zulassen. Die Taktfolgen bieten mit einem T6/7/7 und einem Takt 10 immer noch ein sehr gutes Angebot und die Maßnahmen wirken dem aktuellen Problem des Fachkräftemangels im Fahrpersonal entgegen.</p> <p>Nicht Teil des Leistungsprogramms 2025 und derzeit wirtschaftlich und personell nicht darstellbar.</p>
BA 17	Obergiesing-Fasangarten						
17	Obergiesing-Fasangarten	18.04.2024	x		x	<p>Der durchgehende U-Bahn-Nachtverkehr wird von uns begrüßt.</p> <p>Der BA 17 wiederholt seine Forderung, die aufgegebene Taktverdichtung der Trambahnlinie 18 in der Hauptverkehrszeit wieder aufzunehmen.</p>	<p>Eine Taktverdichtung der Linie 18 ist aus Sicht der Fahrgastnachfrage nicht erforderlich und nicht finanziert. Zudem wurde im Umfeld der Tram 18 (süd) das Angebot schrittweise verdichtet. Eine Expressbuslinie wurde eingeführt und der Takt 5 tagsüber auf der U2 umgesetzt.</p>
BA 18	Untergiesing-Harlaching						
18	Untergiesing-Harlaching	26.03.2024	x		x	<p>Der BA 18 fordert die Garantie eines generellen 10 Minuten Taktes für die Buslinie 52 und 139 von Klinkum Harlaching nach Giesing,</p> <p>eine Taktverstärkung für den X30 und</p> <p>eine Bewerbung des Nachtangebots bei den U-Bahn-Linien U1 und U2 am Wochenende.</p>	<p>Wie viele andere Verkehrsunternehmen in ganz Deutschland kämpft auch die MVG mit Personalmangel und muss Wege finden, damit umzugehen. Unser Anspruch ist, möglichst wenige Ausfälle beim Bus dem Zufall zu überlassen und Zuverlässigkeit zu bieten. Deswegen haben wir unsere Fahr- und Dienstpläne so optimiert, dass wir schneller als bisher und koordiniert auf die tatsächliche Personalverfügbarkeit reagieren können. Das versetzt uns auch in die Lage, die Fahrgastinformation zu verbessern, auch wenn sich ungeplante Ausfälle nicht ausschließen lassen. Die Stadtwerke München (SWM) und die MVG steuern mit verschiedenen Maßnahmen gegen den Personalmangel an. So werden Zielgruppen wie Rentner und Studierende verstärkt in den Fokus genommen, die Ausbildung in Teilzeit vorbereitet sowie teilweise bereits im Ausland ausgebildet. Gleichzeitig setzen SWM und MVG auf den Bau von Werkwohnungen.</p> <p>Nicht Teil des Leistungsprogramms 2025 und derzeit wirtschaftlich und personell nicht darstellbar.</p> <p>Eine Bewerbung des U-Bahn-Nachtangebots ist im Rahmen der Umsetzung vorgesehen.</p>
BA 19	Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln						
19	Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln	10.04.2024	x		x	<p>Der Bezirksausschuss 19 kann verstehen, dass aufgrund der derzeitigen finanziellen und personellen Situation Leistungserweiterungen schwierig sind und sich deshalb nur auf wenige begründete Fälle, z.B. Neubau, beschränken.</p> <p>Der BA 19 möchte aber mit Nachdruck darauf hinweisen, dass eine Ausweitung des Angebots in den folgenden Jahren im 19. Stadtbezirk dringend geboten ist. Die geplante Mobilitätswende kann nur mit einem verbesserten attraktiveren öffentlichen Nahverkehrsangebot gelingen. Da der 19. Stadtbezirk auch einer der am stärksten wachsenden Stadtbezirke München ist, ist auch deshalb in Zukunft ein verbessertes Angebot dringend notwendig</p>	
BA 20	Hadern						
20	Hadern	15.04.2024	x	x		<p>Der Bezirksausschuss 20 Hadern hat sich in seiner Sitzung am 08.04.2024 mit o.g. Angelegenheit befasst und einstimmig beschlossen, dem vorgelegten Leistungsprogramm 2025 zuzustimmen</p>	
BA 21	Pasing-Obermenzing						
21	Pasing-Obermenzing	18.04.2024	x		x	<p>Der Bezirksausschuss 21 kritisiert generell die Taktausdünnungen. Im Sinne der Stärkung des ÖPNV und dem Ziel, möglichst viele Personen für den ÖPNV zu gewinnen, ist dies kontraproduktiv. Konkret fordert der Bezirksausschuss 21 eine deutlich verbesserte Anbindung des Gebietes Paul-Gerhardt-Allee: Buslinien 161, 162, 180.</p> <p>In diesem Zusammenhang äußert der Bezirksausschuss 21 sein absolutes Bedauern, dass die MVG auf die Verlegung der Tramlinie 19 in der Straße Am Knie besteht und damit höhere Kosten und eine zeitliche Verzögerung von ca. einem dreiviertel Jahr bei der U-Bahn-Fertigstellung in Kauf nimmt.</p>	<p>Das Angebot bleibt auch nach den Taktreduzierungen sehr attraktiv und ist durch die gesunkene Fahrgastnachfrage zu begründen.</p> <p>Das Angebot im Neubaugebiet Berduxpark wird nachfragegerecht und in Abhängigkeit von verfügbarem Fahrpersonal ausgebaut.</p> <p>Die Tram 19 nach Pasing ist wesentlicher Bestandteil des Münchner Tramnetzes und der Pasinger Verkehrserschließung und ist in dieser Funktion auch im Nahverkehrsplan der LHM festgesetzt. Sie wurde 2013 vom Marienplatz zum Pasinger Bahnhof verlängert. Bei den mehrmals jährlich geplanten Sperrungen sowie bei Störungen der S-Bahn-Stammstrecke übernimmt sie die Funktion eines Ersatzverkehrs. Die vorgeschlagene Sperrung der Tram hätte bedeutet, dass Pasing vom Tramnetz abgeschnitten würde, alle Fahrgäste wären gezwungen, am Willibaldplatz umzusteigen, die Erfahrungen aus 2013 zeigen, dass dies zu deutlich geringerer Nutzung führen würde. Um diese Nachteile zu vermeiden, wurde im Rahmen der U-Bahnplanungen das Provisorium beschlossen, geplant und bereits im April 2021 planfestgestellt. Auch für eigene Projekte hat die SWM/MVG Provisorien gebaut: Zuletzt 2016/17 das zweite Gleis in der Dachauer Straße, um Moosach nicht abzuschneiden und 2019 die provisorische Wendeschleife am Romanplatz. Neben den Nachteilen für die Fahrgäste ist auch der erhöhte Personalbedarf zu beachten: Die Strecke Willibaldplatz - Pasing wird mit zwei Tramzügen betrieben, es wären aber vier Busse und damit auch doppelt so viel Fahrpersonal nötig. In Zeiten des Personalmangels wäre es praktisch unvermeidlich, dass der Mehrbedarf von vier Bussen für den SEV durch Einsparungen im regulären Busverkehr kompensiert werden müsste. Und all dies über zwei volle Jahre - mindestens: In einem sehr vergleichbaren Fall (Bau des U-Bahnhofs Moosach in der Bunzlauer Straße in Nullerjahren) sollte die Tram 20 für zwei Jahre vom Bahnhof Moosach abgehängt werden - es wurden dann vier. Die MVG musste daher im Sinne der Fahrgäste diesen Vorschlag ablehnen.</p>
BA 22	Aubing-Lochhausen-Langwied						
						<p>Der Bezirksausschuss 22 Aubing-Lochhausen-Langwied hat sich in seiner Sitzung am 20.03.24 mit dem o.g. MVG-Leistungsprogramm befasst und stimmt diesem einstimmig zu. Zusätzlich bittet der Bezirksausschuss um Aufnahme der beiden Forderungen aus der Bürgerschaft (siehe Anlage) in das Leistungsprogramm.</p>	

BA	Name	Eingang Stellung- nahme	zur Kenntnis genommen/ befasst	vom BA...		Stellungnahme	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
				zugestimmt	weitere Punkte ergänzt/ Stellung- nahme		
22	Aubing-Lochhausen- Langwied	25.03.2024	x		x	<p>Petition der Interessensgemeinschaft Langwied-Dorf e.V. zu Anpassungen der Linie Bus 159 (siehe Anlage)</p> <p>Schlechte ÖPNV-Anbindung des Neubaugebiet der Clara-Schumann-Straße und Maria-Arndts-Straße (bei METRO südlich Bodenseestraße) (siehe Anlage)</p>	<p>Die Erschließung des Neubaugebiets Osterangerstraße ist an allen Tagen mit der Buslinie X80 gewährleistet. Pasing wird über den S-Bahnhof Lochhausen (S3) erreicht. Die Haltestellenposition in der Lochhausener Straße stadteinwärts soll im Rahmen des Straßenumbaus optimiert werden (Verantwortlichkeit bei Baureferat der LHM).</p> <p>Straßeninfrastruktur im genannten Neubaugebiet wurde nicht bustauglich gebaut. Eine Bedienung mit Standard-Linienbussen ist nicht möglich. Um Buslinienverkehr zu ermöglichen, braucht es Durchgangsstraßen mit einer Mindestbreite von 6,50 m (oder eine Wendemöglichkeit) sowie bustaugliche Kurvenradien.</p>
BA 23	Allach-Untermenzing						
23	Allach-Untermenzing	14.03.2024	x		x	<p>Der Bezirksausschuss 23 Allach-Untermenzing nimmt enttäuscht zur Kenntnis, dass die MVG wiederholt keine Verbesserungen des Angebots in Allach und Untermenzing vorsieht und somit die Ziele der Verkehrswende in unserem Stadtbezirk wieder nicht weiterverfolgt werden.</p> <p>Das Angebot der Nachlinien nach Moosach und Allach soll verbessert werden, da der Stadtbezirk weiterwächst und ein großer Bedarf besteht. Wenn in der Innenstadt Nachlinien ausgeweitet werden, soll dies auch in den Randbezirken möglich sein.</p>	<p>Die Einführung des U-Bahnnachtnetzes konzentriert sich nicht ausschließlich auf die Innenstadt, sondern entlang aller U-Bahnlinien auf dem Münchner Stadtgebiet. Auf Grund der U-Bahndichte in der Innenstadt wird sich hier das Angebot zwar am stärksten verändern, im Gegenzug werden Buslinien aus diesem Bereich zurückgenommen. An den Randbezirken soll in der aktuellen Variante das Angebot aufrecht erhalten bleiben. Für weitere Ausweitungen des Nachtangebots, z.B. durch eine Nachtbuslinie von Moosach nach Allach, müssten aus dem LHM Haushalt weitere Mittel zur Verfügung gestellt werden.</p>
BA 24	Feldmoching- HasenbergI						
24	Feldmoching- HasenbergI	26.03.2024		x	x	<p>Es sollen Nachfragen zum Bus 171 zur Erschließung des Neubaugebietes an der Hochmuttinger Straße mit Einrichtung von zwei neuen Haltestellen beantwortet werden:</p> <p>1. Der genaue Streckenverlauf mit den zwei neuen Haltestellen des Busses 171 soll dargestellt werden</p> <p>2. Auswirkung der neuen Bustrasse auf die Wertstoffinsel an der Herbergstraße/Hochmuttinger Straße</p> <p>Außerdem soll an der Ecke Lerchenauer / Moosacher Straße eine Haltestelle eingerichtet werden, die die Verknüpfung zwischen der Linie 173 und den Express Buslinien auf der Moosacher Straße/Frankfurter Ring ermöglicht, damit die Lerchenau besser an den Frankfurter Ring angeknüpft wird.</p>	<p>Im Erstkonzept fährt die Linie 171 nach Erreichen des Bf. Feldmoching den Stich über die Paul-Preuß-Straße und Herbergstraße, hält an einer neuen Haltestelle "Ludwig-Beck-Straße" an deren Einmündung und wendet anschließend im ausreichend großen Straßenraum der folgenden Kreuzung, um dann auf der Südseite der Herbergstraße ihre Endhaltestelle "Hochmuttinger Straße" anzufahren. Die Wertstoffinsel wird versetzt, um die Wendefahrt der Busse zu ermöglichen.</p> <p>Der Umstieg zwischen den genannten Linien ist durch die vorhandenen Haltekanten ausreichend hergestellt. Ein Aufteilen der Haltestellen am Knoten widerspricht der Übersichtlichkeit von Umsteigebedürfnissen der Fahrgäste (173/180), und doppeltes Halten der Fahrplanstabilität</p>
BA 25	Laim						
25	Laim	17.04.2024	x		x	<p>Der Bezirksausschuss 25 Laim hat sich in seiner Sitzung am 11.04.2024 mit der o.g. Angelegenheit befasst und einstimmig zugestimmt.</p> <p>Ferner wird die Weiterführung der U-Bahnlinie U4 bis zum Laimer Platz gefordert.</p>	<p>Die U5 verkehrt im Berufsverkehr und tagsüber durchgehend im Takt 5. Das Angebot liegt damit weit über dem Standard des Angebots auf vergleichbaren Linienästen. Die heutige Fahrgastnachfrage rechtfertigt keine Takte über dieses Angebot hinaus. Mit einer Verlängerung der Strecke nach Pasing oder Freiham erfolgt eine Neubewertung des Angebots.</p>
LKR M	Landkreis München						
LKR M	Landkreis München	18.04.2024	x		x	<p>Bezüglich der angedachten Taktausdünnung bei der Buslinie 55 auf dem Stadtgebiet der Landeshauptstadt München von Takt 5 auf Takt 6/7 in der HVZ (Mo-Fr Schule) geht der Landkreis München davon aus, dass hierdurch keine Einschränkungen bei der betrieblichen Umsetzbarkeit des mit der MVG / LH München abgestimmten und ursprünglich zum Fahrplanwechsel im Dez. 2023 umzusetzenden Leistungsbildes (u.a. Mo.-Fr. Takt 10 bis Putzbrunn) entstehen werden.</p> <p>Bezüglich des geplanten durchgehenden U-Bahn Nachtverkehrs am Wochenende bitten wir um sehr frühzeitige Zulieferung der Fahrpläne an den MVV, damit erforderliche Anpassungen bei den Abfahrtszeiten des MVV-Regionalbusverkehrs vorgenommen werden können.</p> <p>Zum übermittelten Leistungsprogramm 2025 bestehen im Übrigen keine Einwände. Auch im Hinblick auf die sonstigen dargestellten Änderungen im Leistungsprogramm bzgl. Tram und U-Bahn haben wir ebenfalls keine Einwände.</p>	<p>Die Umsetzung des Takt 10 auf dem Landkreisanteil ist mit der Taktausdünnung auf dem Abschnitt auf Stadtgebiet München vereinbar (wie im Entwurf Ferienfahrplan vorgesehen).</p> <p>Der MVV GmbH liegen Musterfahrpläne für interne Abstimmungszwecke und ggf. darüber hinaus vor.</p>
LKR DAH	Landkreis Dachau						
LKR DAH	Landkreis Dachau					Keine Stellungnahme eingegangen	
LHM	Landeshauptstadt München						
PLAN	Referat für Stadtplanung und Bauordnung					Keine Stellungnahme eingegangen	
KVR	Kreisverwaltungs- referat					Keine Stellungnahme eingegangen	
AAN	Angebotskreis attraktiver Nahverkehr						
						<p>Der AAN begrüßt die Einführung des 5-Minuten-Takts auf der U3 bis Moosach in der Hauptverkehrszeit (HVZ).</p> <p>U2: Ausweitung des 5-Minuten-Takts Montag bis Freitag bis 21 Uhr</p> <p>U6: Samstagsverstärker bis Fröttmaning oder Alte Heide verlängern. Sonntags 5 Minuten Takt von 12-19 Uhr zwischen Fröttmaning oder Alte Heide und Harras</p> <p>U7: Samstags ab Olympia Einkaufszentrum – Sendlinger Tor; Sonntag ab Rotkreuzplatz – Sendlinger Tor; Samstag & Sonntag bei Großmessen bis Messe West/Ost (statt U8, die weiter bis Neuperlach Zentrum fährt)</p> <p>U8: samstags Betrieb vor 11 Uhr; sonntags Betrieb von 9-20 Uhr</p> <p>Tram 25: Montag bis Freitag HVZ (Hauptverkehrszeit): Verstärkung des Abschnitts Ostfriedhof – Großhesselohe durch Verlängerung der Linie 28 ab Sendlinger Tor. Sonntags: 5-Minuten-Takt Max-Weber-Platz bis Großhesseloher Brücke von 12-19 Uhr auch sonntags (LP21; 6.4.1.) Die Linie ist bereits heute gut ausgelastet und durch das nun bezogene Paulaner Gelände mit zusätzlicher Haltestelle Carl-Amery-Platz werden weitere Fahrgäste hinzukommen. 10-Minuten-Takt bis Grünwald (fällt in die Zuständigkeit des Landkreis München). Generell: Einsatz größerer Fahrzeuge (d.h. viertellige Trambahnzüge).</p> <p>Tram 29: Verlängerung in der Hauptverkehrszeit bis/ab Moosach sowie am Wochenende bei Veranstaltungen im SAP-Garden</p>	<p>Seitens der Nachfrage und fehlender Finanzierung ist derzeit eine Angebotsausweitung nicht möglich.</p> <p>Seitens der Nachfrage und fehlender Finanzierung ist derzeit eine Angebotsausweitung nicht möglich.</p> <p>Seitens der Nachfrage und fehlender Finanzierung ist derzeit eine Angebotsausweitung nicht möglich.</p> <p>Seitens der Nachfrage und fehlender Finanzierung ist derzeit eine Angebotsausweitung nicht möglich.</p> <p>Seitens der Nachfrage und fehlender Finanzierung ist derzeit eine Angebotsausweitung nicht möglich.</p> <p>Seitens der Nachfrage und fehlender Finanzierung ist derzeit eine Angebotsausweitung nicht möglich.</p>

BA	Name	Eingang Stellungnahme	zur Kenntnis genommen/ befasst	vom BA...		Stellungnahme	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
				zugestimmt	weitere Punkte ergänzt/ Stellungnahme		
AAN	AAN					<p>Wendeschleife Arabellapark Der Bau einer aus beiden Richtungen befahrbaren Wendeschleife am Arabellapark ist in Angriff zu nehmen. Einerseits können so die bisher am Efferplatz endenden Züge aus der Innenstadt bis zum nächsten größeren Knotenpunkt am Arabellapark mit Verknüpfung zur U-Bahn und zu den dort beginnenden Buslinien weitergeführt werden. Andererseits können Verstärkerzüge für die Strecke Arabellapark – St. Emmeram (bzw. künftig Arabellapark – Johanneskirchen / SEM Nordost) am U-Bahnhof wenden. Ein zusätzlicher Vorteil ist die höhere Flexibilität bei Betriebsstörungen.</p> <p>Wendeschleife Wettersteinplatz Zur Erhöhung der Flexibilität des Trambahnnetzes (und damit der Stabilität des Betriebes) in Giesing ist die Errichtung einer aus beiden Richtungen befahrbaren Wendeschleife angebracht. Da der Wettersteinplatz an die U1 angebunden ist, kann im Störfalle im Bereich Tegernseer Platz / Osttangente ein Anschluss der Strecke nach Grünwald an die U1 gewährleistet werden.</p> <p>Zusätzliche Überholgleise An folgenden Haltestellen sind Überholgleise neu- bzw. wieder einzurichten: Stellungnahme des AAN zum Leistungsprogramm 2025 der MVG 14</p> <p>-Gondrellplatz -Schwanseestraße -Münchner Freiheit (abhängig von den Planungen zur Tram Leopoldstraße)</p> <p>Einbau zusätzlicher Abbiegemöglichkeiten (Gleisbögen) Zur Verbesserung der Netzflexibilität sind an folgende Stellen zusätzlich Gleisbögen erforderlich: - Wörthstraße (Verbindung vom Rosenheimer Platz von und zum Ostbahnhof) - Müllerstraße</p> <p>Der AAN lehnt die geplanten Kürzungen auf den Buslinie 55 und 62 ab, ebenso die beabsichtigte Einstellung der Buslinie 132 im Tal</p> <p>Kürzung Bus 55 Die Taktausdünnung auf 6-6-7 in der Hauptverkehrszeit während der Schulzeiten ist nichts anderes als die dauerhafte Einrichtung des Notfahrplans. Der beschriebene Nachfragerückgang ergibt sich daraus, dass bereits seit längerem anstatt Takt 5 im Takt 6-6-7- gefahren wird.</p> <p>Kürzung Bus 62: Geplante Kürzung: Taktausdünnung auf Takt 10 statt Takt 6/7 von 9 bis 15 Uhr (Mo-Fr). Die Buslinie bietet eine attraktive Linienführung mit guten Verbindungen. Durch die bereits seit zwei Jahren erfolgende faktische Ausdünnung auf 10-Minuten-Takt hat die Attraktivität dieser Linie ebenso wie durch die Baustellenbedingten Behinderungen am Sendlinger Tor stark gelitten. Eine zurückgehende Nachfrage ist also keine Überraschung. Besonders ärgerlich ist, dass diese Ursachen nicht angesprochen werden und nicht zumindest perspektivisch die Wiedereinrichtung des 6-6-7-Minuten-Takts vorgesehen ist.</p> <p>Kürzung Bus 132:Im Rahmen der Umgestaltung des Tals soll der Bus 132 vom Marienplatz zum Isartor zurückgenommen werden. Dies würde eine deutliche Verschlechterung der ÖPNV im Tal und am Viktualienmarkt bedeuten. Vgl. dazu https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6303383 , Seite 5</p> <p>Gerade am Wochenende sind die Metrobuslinien und generell die Buslinien innerhalb des Mittleren Rings tagsüber sehr voll. Auf den Linien 51, 53, 55, 57 ist sonntags der partielle Einsatz von Buszügen, auf den Linien X30, 56 und 59 der Einsatz von Gelenkbussen notwendig, um die Fahrgästen gen zu bewältigen und Verspätungen durch Fahrgastwechsel zu vermeiden. Auf allen Buslinien innerhalb des Mittleren Rings ist aufgrund des gestiegenen Freizeitverkehrs ein 10-Minuten-Takt erforderlich (mit Ausnahmen wie z.B. der Linie 187).</p> <p>MetroBus: Wiedereinführung des Takt 10 bis 10</p> <p>ExpressBus X30: Montag bis Samstag: Verlängerung zum Rotkreuzplatz bzw. nach Nord-Westen (Schloss Nymphenburg; gemäß MVG Leistungsprogramm 2021, Punkt 7.52.) Sonntag: Ostbahnhof - Harras Verdichtung auf 10-Minuten-Takt tagsüber; Verlängerung von Harras bis Schloss Nymphenburg 12-19 Uhr</p> <p>MetroBus 52: Der Bus 52 benötigt wieder eine sinnvolle Linienführung bzw. Endhaltestelle in der Innenstadt. Der 52er soll entweder über den Linienweg vom Bus 132 bis Isartor fahren, oder vom Sendlinger Tor bis Lenbachplatz und dann weiter via Briener Straße bis Königsplatz (Blockschleife Karolinenplatz > Königsplatz > Luisenstr. > Gabelsbergerstraße > Pinakotheken > Karolinenplatz) verlängert werden. Alternativ kann der Bus 52 bis Odeonsplatz, inklusive Bedienung der neu eingerichteten und nur nachts bedienten Haltestelle Maximiliansplatz geführt werden.</p> <p>MetroBus 58/68 (Cityring) Takt 5 zwischen Hauptbahnhof und Silberhornstraße auch am Samstag.</p> <p>StadtBus 132 Montag bis Freitag NVZ und Samstag Verlängerung des Takt 10 von Implerstraße bis (Am) Harras. Sonntag Takt 10 von 12-19 Uhr zwischen Marienplatz und (Am) Harras täglich Takt 10 bis 10 bis Implerstraße (Isarphilharmonie & Volkstheater!); evtl. Verknüpfung mit dem Gasteig-Parkplatz-Shuttle.</p> <p>StadtBus 134: Verlängerung Alter Messeplatz Hackerbrücke Stiglmaierplatz Königsplatz (vgl. MVG Leistungsprogramm 2021, S. 65) Diese Linie schafft eine attraktive Verbindung von der Schwanthaler Höhe zur Maxvorstadt.</p> <p>StadtBus 139: Sonntag Takt 10 zwischen Giesing und Neuperlach Zentrum; Angebot analog zu bereits bestehendem Takt 10 auf Bus 145 (Anschluss Chiemgaustraße); Bus 139 führt in dem Abschnitt inzwischen durch dichte Bebauung (inzwischen auch neben dem Neuen Südfriedhof)</p> <p>StadtBus 151: Betrieb auch samstags und sonntags, um den MetroBus 51 zu entlasten. Der Einsatz hat mindestens auf der Strecke Romanplatz - Waldfriedhof zu erfolgen.</p> <p>StadtBus 153: Samstag und Sonntag Takt 10 zwischen Hochschule und Odeonsplatz; Takt 20 ab Trappentreustraße</p> <p>StadtBus 154: Samstag und Sonntag 12-19 Uhr Takt 10 zwischen Nordbad und Westerlandanger. Mo-Fr. Verlängerung zum Ackermannbogen</p> <p>StadtBus 178: Montag bis Freitag HVZ und samstags Takt 10 zwischen Petuelring und Kieferngarten</p> <p>StadtBus 180: Montag bis Freitag Takt 10 auch zwischen Kieferngarten und Amalienburgstraße Sonntag Takt 20 zwischen Kieferngarten und Westfriedhof Sonntag Takt 10 zwischen Kieferngarten und Am Hart</p> <p>StadtBus 193 und 197: Takt 10 bis 10</p> <p>ExpressBus X5 Freiham Nord – U5 Westendstraße An dieser Stelle sei nochmal auf die Wichtigkeit der Express-Bus Linie X5 zur Erschließung des Neubaugebiets Freiham hingewiesen (mit der Eröffnung der U5 ist nachzeitigem Stand etwa 2036 zu rechnen). Wichtig ist, dass der X5 auf der A96 entsprechend bevorrechtigt wird, um attraktive Fahrzeiten anbieten zu können. Vorbild hierfür ist die für die IAA 2021 realisierte „Blue Lane“. Auf der A94 wurde die Standspur für den Verkehr zur Messe reserviert – analog ist die Standspur auf der A96 für den X5 zur Erschließung Freiham zu nutzen. Die Landeshauptstadt München muss hier auf die Autobahn GmbH des Bundes entsprechend zugehen.</p>	<p>Infrastrukturbelange sind nicht Bestandteil des NVP.</p> <p>Angebot der Buslinien 55 und 62 bleibt auch nach den nachfragegerechten Taktkürzungen attraktiv. Die Maßnahme beim Bus 132 wird bis auf Weiteres verschoben.</p> <p>Die Maßnahme wird bis auf Weiteres verschoben.</p> <p>Die Nachfrage wird kontinuierlich mit automatischen Zählgeräten beobachtet und analysiert. Je nach Fahrzeugverfügbarkeit versucht die MVG mit größeren Fahrzeugen nachfragegerecht zu reagieren.</p> <p>Die Wiedereinführung des Takt 10 bis 10 beim MetroBus ist aktuell aus wirtschaftlichen und personellen Gründen nicht darstellbar.</p> <p>Die Verlängerung des X30 ist aktuell aus wirtschaftlichen und personellen Gründen nicht darstellbar.</p> <p>Die Verlängerung der Linie 52 ist aktuell aus wirtschaftlichen und personellen Gründen nicht darstellbar.</p> <p>Taktverdichtungen beim Cityring sind aktuell aus wirtschaftlichen und personellen Gründen nicht darstellbar.</p> <p>Taktverdichtungen sind aktuell aus wirtschaftlichen und personellen Gründen nicht darstellbar.</p> <p>Die Verlängerung der Linie 134 ist aktuell aus wirtschaftlichen und personellen Gründen nicht darstellbar.</p> <p>Taktverdichtungen sind aktuell aus wirtschaftlichen und personellen Gründen nicht darstellbar.</p> <p>Angebotsausweitungen beim Bus 151 sind aktuell aus wirtschaftlichen und personellen Gründen nicht darstellbar.</p> <p>Taktverdichtungen sind aktuell aus wirtschaftlichen und personellen Gründen nicht darstellbar.</p> <p>Taktverdichtungen sind aktuell aus wirtschaftlichen und personellen Gründen nicht darstellbar.</p> <p>Taktverdichtungen sind aktuell aus wirtschaftlichen und personellen Gründen nicht darstellbar.</p> <p>Taktverdichtungen sind aktuell aus wirtschaftlichen und personellen Gründen nicht darstellbar.</p> <p>Aufgrund der wirtschaftlichen Lage und der Knappheit an Fahrpersonal ist eine Maßnahme in dieser Größenordnung mit vergleichsweise geringer Nachfrageprognose aktuell nicht realisierbar.</p>

BA	Name	Eingang Stellung- nahme	zur Kenntnis genommen/ befasst	vom BA...		Stellungnahme	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
				zugestimmt	weitere Punkte ergänzt/ Stellung- nahme		
						Die Umweltverbundröhre Ost: Vor allem in der Friedrich-Eckart-Straße, Hultschiner Straße und Truderinger Straße (letztere im Bereich der Unterführung) sind die Busse schon heute starken Behinderungen durch den MIV ausgesetzt. Zur Verbesserung der Betriebsqualität auf den Linien 185, 187, 190 und 191 sind neben der Einrichtung von Busspuren auch entsprechende Maßnahmen bei der Bahnunterführung in Berg am Laim erforderlich. Analog zur Umweltverbundröhre in Laim ist in Berg am Laim, eine eigene Unterführung für den Bus zu bauen. Somit kann ein wesentliches Nadelöhr für den Busverkehr beseitigt werden. Die Abmessungen der Umweltverbundröhre sind dabei so zu wählen, dass die spätere Einrichtung einer Trambahn möglich ist.	Infrastrukturmaßnahmen sind nicht Bestandteil des Leistungsprogramms.
						Zusätzliche Haltestellen: Am Odeonsplatz sind zusätzliche Haltestellen erforderlich, um mehr Linien (z.B. Bus 52 (vgl. Vorschlag zur Verlängerung), StadtBus 134) abfertigen zu können. Ein guter Vorschlag für den Odeonsplatz erfolgt im Rahmen der Planung der Radschnellverbindung München Norden / Altstadtradrings	Infrastrukturmaßnahmen sind nicht Bestandteil des Leistungsprogramms.
						U-Bahn-Nachtverkehr am Wochenende, aber keine Verbesserungen unter der Woche Am Wochenende wird der 30 Minuten-Takt auf der U-Bahn eingeführt. Ein Nachteil des U-Bahn-Nachtverkehrs ist, dass unter der Woche anderer Fahrplan gilt als am Wochenende, der Fahrplan ist so schlechter merkbar. Am Mangelhaften Nachtverkehr unter der Woche, d.h.: - Nur Stundentakt - Kein Nachtverkehr für Aubing, Obermenzing, Blumenau, Freiham, Trudering wird leider nichts verbessert. Dies bedeutet für Schichtarbeiterinnen und Schichtarbeiter den faktischen Zwang zum Auto.	Ein erweiterter Nachtverkehr unter der Woche müsste, wie der U-Bahn-Nachtverkehr, gesondert von der LHM finanziert und in Abhängigkeit von Personalverfügbarkeit umgesetzt werden.
						Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Nachtverkehrs: Im Rahmen der Verkehrswende muss auch der Nachtverkehr unter der Woche verbessert werden, damit zu Schicht- bzw. zu Randzeiten Arbeitende eine brauchbare ÖPNV-Alternative haben. täglich N17: bis St. Emmeram (MVG-Leistungsprogramm 2021, Punkt 6.4.4.) N25: Max-Weber-Platz – Großhesseloher Brücke N27: Petuelring - Schwanseestraße (Giesing ist nachts schlecht erschlossen) N72: Feinerschließung im Osten mit Anschluss zu N17 Montag bis Freitag: N17, N19, N20, N25, N27, N40, N41 N42, N43, N44, N45, N46 zumindest (etwa) innerhalb des Mittleren Rings alle 30 Minuten N71, N72, N74, N75, N76, N77 (bis Freiham), N78 und N79 alle 60 Minute	Der Nachtverkehr wird bedarfsgerecht und in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Finanzmittel weiterentwickelt.
PB	PRO BAHN						
						Der Vorlage ist deutlich anzumerken, dass derzeit magere Zeiten für kommunale Haushalte sind, und jetzt das Geld fehlt, das in guten Zeiten großzügig für Maßnahmen mit relativ geringem Nutzen ausgegeben wurde. Um die städtischen Ziele der Verkehrswende zu erreichen, und auch, um die Voraussetzungen für eine klimaresiliente und inklusive Stadt zu schaffen, muss die Stadt an ihrem Ziel festhalten, den ÖV-Anteil auf 30 Prozent zu erhöhen (ÖV30). Ein Verschieben der überfälligen Maßnahmen in eine unbestimmte Zukunft hilft nicht weiter.	
						Die Stadt war auf einem realistischen Weg, um ihre Ziele zu erreichen, wenn auch später als vorgegeben. Diesen Weg muss die Stadt fortsetzen und dazu die notwendigen Maßnahmen ergreifen und Voraussetzungen schaffen.	
						Gleichzeitig wächst die Stadt weiterhin. Alleine für das Bevölkerungswachstum ist eine entsprechende Angebotsausweitung nötig. Da hierfür auch bisher schlechter erschlossene Bereiche dicht besiedelt werden, ist oftmals eine überproportionale Angebotsausweitung nötig.	
						Aufgrund der aktuellen Finanzierung und Priorisierung sind jedoch kaum noch Angebotsverbesserungen möglich. Diese fokussieren sich daher auf wenige Stellen, verbunden mit Einschnitten an anderer Stelle zur Finanzierung dieser. Davon ausgenommen ist der großzügige U-Bahn-Nachtverkehr am Wochenende.	
						Die Stadt muss daher die Rahmenbedingungen verbessern. Effektive Maßnahmen wie der Tramausbau müssen priorisiert werden. Dieser wirkt auch dem Fahrermangel entgegen, da ein Fahrer so kosteneffizienter deutlich mehr Fahrgäste transportieren kann. Die Finanzierung weniger effizienter oder gar kontra produktiver Projekte wie des BMW-Tunnel sind hingegen sofort zu beenden, und das Geld zielgerichtet für ÖV-Ausbau zu verwenden. Auch die Entscheidung, die U-Bahn nach Pasing auch ohne gesicherte Bundeszuschüsse zu bauen, schränkt wie vorhergesagt jetzt den Handlungsspielraum stark ein.	
						Nicht nur eine ausreichende Finanzierung ist geboten, sondern auch die dringend nötige Umverteilung von Flächen und die Priorisierung des Öffentlichen Nahverkehrs. Die Stadt hat sich selbst vorgenommen (20-26 / V 03507 vom 15.6.2021): »In einem integrierten Angebot ragt der Öffentliche Verkehr in seiner Bedeutung heraus und stellt das weitere zu stärke Rückgrat des Verkehrs aus heutiger und auch zukünftiger Sicht dar. Er ist aufgrund seiner herausragenden Flächeneffizienz und Leistungsfähigkeit in hochverdichteten urbanen Räumen der Nukleus jeden multimodalen, urbanen Angebots und erhält in ergänzter Form als Umweltverbund [...] die höchste Priorität.« Diese Vorgabe muss umgesetzt werden.	
						Die Aussage, die »Ziele zur Verkehrswende ... werden langfristig weiterverfolgt«, ist viel zu defensiv angesichts der Notwendigkeit. Das Ziel von 30 Prozent Verkehrsanteil des Öffentlichen Nahverkehrs ist uneingeschränkt aufrechtzuerhalten.	
						Um die städtischen Ziele erreichen zu können, sind konsequent Verbesserungen nötig. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Oberflächen-ÖVs werden verbessert, indem Störungen durch den MIV unterbunden werden, insbesondere durch Einrichtung von ÖV-Spuren und bessere Ampelschaltungen (Stichwort: ÖV-Beschleunigung). Dies führt auch zugleich zu Kosteneinsparungen, da so weniger Fahrzeuge für das gleiche Angebot benötigt werden. Diese sinnvollen Maßnahmen sind nicht im Leistungsprogramm zu finden.	

BA	Name	Eingang Stellungnahme	zur Kenntnis genommen/befasst	vom BA...		Stellungnahme	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
				zugestimmt	weitere Punkte ergänzt/Stellungnahme		
PB	PRO BAHN					Innenstadt: Wir lehnen strikt ab, auch noch den Bus 132 aus dem Bereich des Marienplatzes rauszuwerfen. Dass der Metrobus 52 nicht mehr bis zum Marienplatz kommt, hat bereits spürbare Schäden angerichtet und die Fahrgastzahlen reduziert. Zusätzliches Umsteigen ist grundsätzlich für Fahrgäste nicht attraktiv. Die unterirdischen Massenverkehrsmittel im Stadtkern sind wichtig und hilfreich, jedoch nicht für alle Fahrgäste gleichermaßen geeignet. An der Oberfläche und umsteigefrei in die Innenstadt zu kommen hat einen eigenen Wert in Bezug auf Reduktion von Barrieren. Angedachte Lösungen wie On-Demand-Verkehre können Ergänzungen zum Linienverkehr sein, jedoch nicht ein gutes Angebot ersetzen. Auch Busse auf dem Altstadtring können eine Ergänzung sein, sind jedoch für Leute mit eingeschränkter Mobilität kein Ersatz von Haltestellen an der Oberfläche im Stadtzentrum. Unsere Vorschläge für die Innenstadt unter https://www.pro-bahn.de/muenchen/202105-altstadt.pdf sind weiterhin aktuell. Konkret für das Tal fordern wir, dass hier ein Bus erhalten bleibt. Wird wie dort vorgeschlagen die Linie 132 durch die Linie 52 ersetzt, erhöht dies die Attraktivität.	Die Maßnahme wird bis auf Weiteres verschoben.
						Nachtverkehr: Die größte Angebotsausweitung im Leistungsprogramm ist das geänderte Angebot für den Nachtverkehr am Wochenende. Dies ist für nächtliche Besucher der Stadt sicherlich erfreulich, auch wenn damit andere Linienführungen und Abfahrtszeiten als unter der Woche gelten. Der zusätzliche U-Bahn-Verkehr ist angesichts der angespannten Fahrzeugsituation mit ausfallenden Kursen in der Hauptverkehrszeit eine Herausforderung für die Werkstattkapazitäten. Jedoch fehlt weiterhin unter der Woche ein gutes Angebot im Nachtverkehr, gerade für nachts Arbeitende, die die Stadt am Funktionieren halten. Für etliche Stadtviertel und Siedlungsgebiete wie Allach, Obermenzing, Aubing, Freiam, Blumenau und entlang der Wasserburger Landstraße fehlt gar jeder Anschluss unter der Woche. Auch alle anderen Linien fahren nur im Stundentakt, dies ist für Schichtarbeitende mit starr vorgegebenen Anfangs- oder Endzeiten häufig nicht gut nutzbar. Wenn wir als Stadtgesellschaft ernsthaft allen Bürgern eine Mobilität ohne eigenes Auto ermöglichen wollen, so ist ein Angebot in der gesamten Stadt an allen Wochentagen und zumindest alle 30 Minuten nötig. Auch die schrittweise Einführung des 30-Minuten-Takts und ein Beginn zumindest auf einzelnen Linien ist vorstellbar.	Der Nachtverkehr wird bedarfsgerecht und in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Finanzmittel weiterentwickelt.
						Freiham: Freiham ist einer der Bereiche der Stadt mit absehbar großem Wachstum und konzentriert auf einen kleinen Bereich. Verbesserungen wie im Leistungsprogramm dargestellt bzw. angekündigt sind richtig. Angesichts der steigenden Einwohnerzahlen ist jedoch mehr nötig. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger müssen beim Einzug erfüllt werden, eine U-Bahn erst Jahre später kommt deutlich zu spät. Daher ist kurzfristig der Expressbus X5 zur Anbindung von Freiham an die U5 an der Westendstraße nötig. Die Haltestellensituation um den Bahnhof Aubing ist unbefriedigend und bedeutet lange Fußwege für Umsteiger zwischen Bus und S-Bahn. Sinnvoll ist, kurze Umsteigewege einzurichten und den Bus auf direktem Weg in der Georg-Böhmer-Straße zur S-Bahn zu führen. Der aktuelle geplante Straßenbau an der Nordseite Freiham bedeutet jedoch das Gegenteil: er führt zu mehr Autoverkehr in Freiham selbst und auch in der Georg-Böhmer-Straße und verhindert damit eine gute Umsteigehaltestelle. Auch führt er zu einem unnötig langen und langsamem Linienweg. Hier muss sich die Stadtplanung von den überholten Vorstellungen der 1980er Jahre bezüglich Verkehrsanbindung und Straßenbau lösen. Dann kann auch der Aubinger Bahnhof mit einer Unterführung für den Umweltverbund direkt und attraktiv von Freiham mit dem Bus erreicht werden. Bei der Verkehrsplanung muss entsprechend der städtischen Strategie der Öffentliche Verkehr und der Umweltbund vorrangig berücksichtigt werden, und nicht nur als Anhängsel des flächenineffizienten Autoverkehrs. Die Ausführungen zur Situation in Freiham und Aubing in https://www.pro-bahn.de/muenchen/202203-vk22.pdf sind weiterhin gültig.	Allgemein: das Angebot in Freiham wird bedarfsgerecht erweitert. X5: Aufgrund der wirtschaftlichen Lage und der Knappheit an Fahrpersonal ist eine Maßnahme in dieser Größenordnung mit vergleichsweise geringer Nachfrageprognose aktuell nicht realisierbar.
						Neue Fahrzeuge bei U-Bahn und Tram alleine bedeuten noch keine bessere Leistung. Erst dann, wenn die neuen Fahrzeuge zusätzlich zur Verfügung stehen, kann damit auch das Angebot verbessert werden. Die bestehenden Fahrzeuge müssen daher erhalten werden. Es ist daher dringend sicherzustellen, dass die neuen Fahrzeuge zusätzlich in Betrieb genommen werden. Würden bisherige Fahrzeuge aufgrund des Mangels an Abstellmöglichkeiten verschrottet, so wären die neuen Fahrzeuge nur ein Ersatz bestehender betriebsfähiger Fahrzeuge. Damit würden die neuen Fahrzeuge nicht zum nötigen attraktiveren Angebot beitragen, und nach Eröffnung neuer Strecken oder auch der Beendigung von Dauerbaustellen dann wieder Fahrzeuge fehlen. Dies ist zu verhindern. Daher müssen auch die weiteren neuen Betriebshöfe (Neuperlach, Fröttmaning) mit Priorität weiterverfolgt werden, und bis zur Eröffnung der dortigen Gleise bedarfsweise temporäre Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.	
						Der Takt 5 der U3 bis Moosach in der HVZ ist gut. Wichtig ist aber, dass der bestehende Fahrzeugengpass dadurch nicht verschärft wird oder gar weitere Kurse ausfallen.	
						Die Weiterführung der Tram 12 nach Schwabing Nord ist sehr positiv. In diesem Kontext und mit längeren Fahrzeugen ist die Reduktion auf den Takt 5 der Tram 23 vertretbar.	
						Bei der Tram 29 fehlt uns die Perspektive, ab wann diese Linie wieder regulär bedient wird. Diese Linie ist sinnvoll und wieder regulär zu bedienen.	Die Linie 29 ist entbehrlich da mit den 4-teiligen Fahrzeugen der Linie 19 und 21 sowie den Traktionszügen der Linie 20 ausreichend Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden können. Eine Neukonzeption der Linie 29 mit Fokus auf nachfragestarke Zeiten und Strecken wird das Angebot künftig ergänzen.
						Die angekündigten Taktausdünnungen der Linien 55 und 62 sind nach unserer Beobachtung bereits wegen Personalmangel umgesetzt, die Nachfrage dort dann aufgrund des schlechteren Angebots gesunken. Wenn nun das im Fahrplan veröffentlichte Angebot in Übereinstimmung mit der Realität gebracht werden soll, ist dies zwar nachvollziehbar, ursächlich sind aber nicht die Fahrgastrückgänge. Für diese Linien ist eine klare Perspektive zurück zum besseren Angebot und damit dann auch der höheren Nachfrage zu schaffen	
						Weitere nötige Maßnahmen: Für ein verbessertes Angebot sind zusätzliche Betriebshöfe bei U-Bahn (Neuperlach), Tram (Fröttmaning) und Bus nötig. Ebenso sind die nötigen Fahrzeuge rechtzeitig zu bestellen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass man bei einer besseren Finanzlage feststellt, dass ohne Fahrzeuge und Infrastruktur das Angebot nicht ausreichend verbessert werden kann. Auch die Planungen für neue Strecken müssen ungeschmälert weiterlaufen, damit bei einer besseren Finanzlage die Umsetzung auch möglich ist.	Das Angebot wird in Abhängigkeit der Nachfrageentwicklung, der wirtschaftlichen und personellen Rahmenbedingungen wieder ausgebaut.
						Der Bus X204 ist zum wichtigen Umsteigeknoten Harras zu verlängern, anstelle kurz davor zu enden	Die Konzeption der MVV-Regionalbuslinien obliegt der MVV GmbH.
				Insbesondere bei der Tram ist ein sinnvoller Baustellenbetrieb sicherzustellen. Jahrelange Bauzeiten mit Sperrung wie bei der Ludwigsbrücke sind inakzeptabel lange. Dies gilt erst recht, wenn gleichzeitig der Autoverkehr öfters nahezu unbeeinträchtigt von der Baustelle ist.	Baustellenverkehre sind nicht Bestandteil des Leistungsprogramms		

BA	Name	Eingang Stellung- nahme	zur Kenntnis genommen/ befasst	vom BA...		Stellungnahme	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
				zugestimmt	weitere Punkte ergänzt/ Stellung- nahme		
						Das Thema Beschleunigungsprogramm an der Oberfläche und Reduktion der Störungen durch den Autoverkehr ist verstärkt anzugehen. An vielen Stellen im Stadtgebiet gibt es Chancen auf kurzfristige Verbesserungen, diese sind zu ergreifen. Oftmals sind wiederkehrende Störungen durch abgestellte Autos zu beseitigen, sowie die Verlagerung der Stauzonen im MIV an Stellen, an denen der Öffentliche Verkehr weniger betroffen ist. Beispiele hierfür sind: • Leonrodstraße zwischen Rotkreuzplatz und dem Platz der Freiheit, • Wolfratshauer Straße im Bereich der Stadtgrenze (durch Adaptionen am Knoten Wolfratshauer Straße / Wilhelm-Leibl-Straße und Sicherstellung der Flüssigkeit des Straßenverkehrs nördlich davon), • Situation um den Ostfriedhof, insbesondere MIV-Abbiegesituation sowie vor der Haltestelle der Linie 18 Richtung Innenstadt, • Oberanger (Stau führt zu sehr langen Fahrzeiten und beeinträchtigt zwei Metrobuslinien) • Orleansstraße zwischen Ostbahnhof und Rosenheimer Straße durch Beibehalten der baustellen bedingten aktuellen Spuranzahl für den MIV und Einrichten einer Busspur in beide Richtungen nach Ende der Baustelle	Beschleunigungsmaßnahmen sind nicht Bestandteil des Leistungsprogramms.
VCD	Verkehrsclub Deutschland						
VCD	Verkehrsclub Deutschland	22.04.2024	x		x	Ausgangssituation leider unklar: Leider erschließt sich für uns nicht, ob als Ausgangsprogramm das derzeitige reduzierte Programm gilt oder das Vollprogramm von 2022. Was wird für 2025 angestrebt? Dazu findet sich leider nichts in den Unterlagen. Der VCD erwartet, dass die Transparenz hinsichtlich des tatsächlichen Angebots deutlich gesteigert wird. Oft wird über Reduzierungen nur kurzfristig über die elektronischen Auskunftsmedien unterrichtet, wenn überhaupt. Taktreduzierungen: Die im Leistungsprogramm aufgezeigten Taktkürzungen (so Linien 55, 62) sind nur beispielhaft, da es im laufenden Betrieb eine Vielzahl von Kürzungen beim ursprünglichen Fahrplan über das publizierte Leistungsprogramm hinaus gibt. Der VCD fordert jedoch, als Mindestprogramm auf den Metrobuslinien den Takt 10 tagsüber zwischen 6 Uhr und 20 Uhr zu gewährleisten. Kritisch sehen wir die geplante (aber im Leistungsprogramm 2025 nicht aufgeführte) Aufnahme von on-Demand-Angeboten. Ressourcen, insbesondere Arbeitskräfte, sollten besser zur Sicherstellung der bestehenden (und stärker frequentierten) Linien eingesetzt werden, um einer Abwanderung von Fahrgästen entgegenzuwirken. U-Bahn-Verkehr: Die U3 in der HVZ auf Takt 5 auszuweiten ist eine richtige Maßnahme, greift aber insgesamt zu kurz: Leider sehen wir derzeit weder eine Terminplanung für die Wiedereinführung der gewohnten Angebotsdichte noch für eine Ausweitung der Taktangebote. Zur Erreichung der Klimaziele halten wir nach wie vor die Einführung des 5-Minuten-Taktes zwischen 6 und 20 Uhr auf allen Linien innerhalb des Stadtgebietes für geboten. In Wien läuft dies bereits seit Jahren vorbildlich. Positiv: Einführung des U-Bahn-Nachtverkehrs Die Anpassung und Reduzierung der Nachtbuslinien sind nachvollziehbar und in Ordnung, um den Aufwand für die Leistungsausweitung zu kompensieren Buslinie 132: Die ersatzlose Aufgabe des Abschnitts Marienplatz-Isartor ist eine einfache und ressourcensparende Lösung. Gleichwohl fahrgastfreundlich wäre, wenigstens über eine Schleife noch den Bereich des Viktualienmarktes einzubinden. Im Gegenzug könnte die Schleife nördlich Isartor aufgegeben werden, da diese ohnehin den Fahrgästen keine Vorteile bringt, sondern nur fahrzeitverlängernd wirkt. Ausweitung der Buslinien aus dem Umland in die Stadt München: Die neunten Linien X208 und 730 sind zu begrüßen, weil damit auch über die Stadtgrenzen hinaus ein besseres Angebot mehr Fahrgäste auf den ÖV gebracht werden können. Hinweis zum Deutschlandticket: Begründungen, dass wegen des DT keine Leistungserweiterungen möglich sind, stoßen bei uns auf Unverständnis, weil alle Mindereinnahmen durch das Deutschlandticket durch Bund und Land ausgeglichen werden. Hinsichtlich der Unterfinanzierung und aus unserer Sicht ratsamer Angebotserweiterungen verweisen wir auf unsere Stellungnahme aus dem Jahr 2023.	Angebotsmaßnahmen werden schrittweise umgesetzt sofern Infrastrukturen, Personalressourcen und ausreichende Finanzmittel zur Verfügung stehen. Die Maßnahme wird zeitlich verschoben, da sich die Einrichtung einer Fußgängerzone im Tal verzögert. Ein Konzept, ob und wie die Linie ab der (H) Isartor verändert werden kann, ist derzeit in Abhängigkeit der finanziellen, personellen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen in Prüfung. Leistungsausweitungen gehen mit zusätzlichem Ressourceneinsatz (Personal, Fahrzeuge, Energie, etc.) einher und lösen damit deutliche Mehrkosten aus. Der Ausgleich von Bund und Land für das Deutschlandticket sichert (bis 2025) die Einnahmen auf Basis 2019 und geringe Anteile der Kostensteigerungen seit 2019. Grundsätzlich sind Leistungsausweitungen auch im Rahmen der Ausgleichsmechanismen des Deutschlandtickets möglich. Der finanzielle Ausgleich dieser Mehraufwendungen ist jedoch nur zu einem geringen Anteil im Ausgleichsmechanismus berücksichtigt, sodass diese zu großen Teilen durch den Aufgabenträger und das Verkehrsunternehmen zu leisten sind. Dies kann aufgrund der wirtschaftlichen Lage nur für zwingend notwendige Maßnahmen erfolgen (siehe LP2025). Thema ist nicht Bestandteil des LP2025. Die finanziellen Rahmenbedingungen sind weiterhin sehr herausfordernd.
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund						
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund					Keine Stellungnahme eingegangen	
Weitere							
BUND	BUND Naturschutz in Bayern e.V.					keine Stellungnahme eingegangen	
BEH	Behindertenbeirat	25.03.2024			x	Der Facharbeitskreis (FAK) Mobilität im Behindertenbeirat setzt sich seit Jahren u.a. für eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ein. Die Rücknahme der Linie 132 widerspricht diesem Anliegen und lässt den Schluss zu, dass die Verantwortlichen die Probleme von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen immer noch nicht verstanden haben. Ein erkennbar schlüssiges Konzept wie die Erreichbarkeit der Altstadt für mobilitätsbehinderte Menschen, deren Bedarfe unterschiedlich sind, hergestellt werden kann, liegt bis heute nicht vor. Der FAK wartet immer noch auf ein abgestimmtes Konzept und bietet weiterhin ihre Unterstützung an.	Die Maßnahme wird zeitlich verschoben, da sich die Einrichtung einer Fußgängerzone im Tal verzögert. Ein Konzept, ob und wie die Linie ab der (H) Isartor verändert werden kann, ist derzeit in Abhängigkeit der finanziellen, personellen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen in Prüfung. Im Sommer 2024 findet ein Test mit Mikrobussen und Rikschas in der Altstadt statt. Hieraus werden Erkenntnisse zu einer möglichen dauerhaften Feinerschließung dieses Bereichs gewonnen.
SEN	Seniorenbeirat					Keine Stellungnahme eingegangen.	
POL	Polizei UA E4	18.04.2024	x		x	Wir haben keine Anmerkungen oder Einwände.	
						Die Taktverdichtung der Linie 57 auf 10 Minuten wird positiv gesehen.	
						Seite 15: Die Verdichtung aufgrund der gestiegenen Bewohneranzahl und auch der gestiegenen Schülerzahlen sollte, wenn nicht in der Gänze doch zumindest in großen Teilen vorgezogen werden. Die Umsetzung 16.9.25 ist schon sehr spät. Außerdem eine Anmerkung: Die Pünktlichkeit der U5 hat extrem nachgelassen. So wirklich fährt die eigentlich wie sie will oder kann. Die Einhaltung des Fahrplanes ist für Planbarkeit der Fahrgäste wichtig.	Stellungnahme bezieht sich vermutlich auf die auf Seite 13 vorgestellte Maßnahme bei der Linie 182. Schon zu Schuljahrebeginn 2024/2025 wird die neue Buslinie 182 den Schulcampus in Neufreimann andienen. Die im LP 2025 dargestellte Maßnahme baut dann ein Jahr später darauf auf. (Anmerkung: auf Folie 15 sind die Maßnahmen beim MVV-Regionalbusverkehr dargestellt.)

BA	Name	Eingang Stellung- nahme	zur Kenntnis genommen/ befasst	vom BA...		Stellungnahme	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
				zugestimmt	weitere Punkte ergänzt/ Stellung- nahme		
CSU/FW	Stadtratsfraktion CSU/FW	19.04.2024	x		x	Außerdem wünscht sich der BA 25 seit Jahren wieder die Verlängerung der U4 nach Laim.	Die U5 verkehrt im Berufsverkehr und tagsüber durchgehend im Takt 5. Das Angebot liegt damit weit über dem Standard des Angebots auf vergleichbaren Linienästen. Die heutige Fahrgastnachfrage rechtfertigt keine Takte über dieses Angebot hinaus. Mit einer Verlängerung der Strecke nach Pasing oder Freiam erfolgt eine Neubewertung des Angebots. (s. BA 25)
						Seite 10: zusätzlich U6 Fahrzeuge mit höherer Kapazität bzw. Taktung erhöhen, da zu HVZ immer voll (ist aber eher durch TUM Garching verursacht...).	Mit der Ausmusterung von Altfahrzeugen im Laufe des Jahres 2025 erhöht sich durch die Inbetriebnahme neuer C2-Züge die Kapazität automatisch. Weitere Taktverdichtungen über einen Takt 5 hinaus sind in der HVZ erst nach umfangreichen Infrastrukturerüchtigungen vsl. in den 2030er Jahren möglich.
						Besteht bei den Umlandlinien (S. 16) die Möglichkeit die Betriebszeiten dahingehend anzupassen, dass auch die Anfahrt zu den Industriebetrieben im Münchner Norden zu den Tagesrandzeiten optimiert wird?	Die Planungen der MVV-Regionalbuslinien obliegen dem MVV bzw. den Landkreisen.
						Bus 710 von Dachau bis Moosach - Verlängerung bis Olympiazentrum möglich (kein Umstieg auf U-Bahn erforderlich)?	Verlängerung der Linie 710 würde einer Parallelbedienung mit der U3 bedeuten und zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen und Personal führen. Die Planungen der MVV-Regionalbuslinien obliegen dem MVV bzw. den Landkreisen.
						Bus 294 von Garching zum Hart könnte ggf. den BMW Pendelbus von/nach Garching ersetzen bzw. Synergieeffekte schaffen - Verlängerung bis BMW Allee / Frankfurter Ring / Dostlerstraße möglich?	Die Planungen der MVV-Regionalbuslinien obliegen dem MVV bzw. den Landkreisen.
						Bus 295 in Kombination mit X206 von Uschl zum Hart könnte ggf. den BMW Pendelbus von/nach Uschl ersetzen bzw. Synergieeffekte schaffen - Verlängerung bis BMW Allee / Frankfurter Ring / Dostlerstraße möglich?	Die Planungen der MVV-Regionalbuslinien obliegen dem MVV bzw. den Landkreisen.
						Die Rücknahme der Haltestelle der Linie 132 (Tal und Marienplatz) zum Isartorplatz - durch den Bau der Fußgängerzone im Tal - ist für viele Fahrgäste sehr problematisch. Insbesondere Mobilitätseingeschränkte sind oft darauf angewiesen, möglichst nahe zum Marienplatz zu kommen, da dort sehr viele Facharztpraxen untergebracht sind.	Die Maßnahme wird zeitlich verschoben, da sich die Einrichtung einer Fußgängerzone im Tal verzögert. Ein Konzept, ob und wie die Linie ab der (H) Isartor verändert werden kann, ist derzeit in Abhängigkeit der finanziellen, personellen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen in Prüfung.
BAU	Bau-TZ32	02.04.2024	x			Bezüglich der neu geplanten Bushaltestellen möchten wir darauf hinweisen, dass hierfür Fördergelder nach BayGVFG bei der Regierung von Oberbayern beantragt werden können, sofern diese barrierefrei hergestellt werden und der LHM hierfür Kosten entstehen. In diesem Fall bittet BAU-TZ32 um frühzeitige Einbindung in die Planung.	
						Bezüglich des Entfalls von Bushaltestellen im Zusammenhang mit der möglichen Einrichtung einer Fußgängerzone im Tal möchten wir darauf hinweisen, dass der barrierefreie Ausbau der Bushaltestelle "Tal" mit abschließendem Bescheid vom 19.06.2015 durch die Regierung von Oberbayern mit 25.600 Euro bezuschusst wurde. Dies hat eine Veränderungssperre von 25 Jahren zur Folge. Sollte die Bushaltestelle innerhalb dieser Zeit nicht mehr angefahren werden, müssen die Fördergelder verzinst zurückgezahlt werden. Je nach künftiger Streckenänderung könnte dies ggf. weitere Bushaltestellen betreffen. BAU-TZ32 bittet darum, informiert zu werden, sobald bekannt wird, ab wann ein Entfall der Bushaltestellen "Tal" und ggf. weiterer Bushaltestellen wirksam wird.	Die Maßnahme wird zeitlich verschoben, da sich die Einrichtung einer Fußgängerzone im Tal verzögert. Ein Konzept, ob und wie die Linie ab der (H) Isartor verändert werden kann, ist derzeit in Abhängigkeit der finanziellen, personellen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen in Prüfung.

Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirkes
Altstadt-Lehel



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium,
BA-Geschäftsstelle Mitte, Marienplatz 8, 80331 München

Vorsitzende:
Andrea Stadler-Bachmaier

München, den 16.04.2024

MVG-Leistungsprogramm 2025

Stellungnahme des BA 1 Altstadt-Lehel

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 1 Altstadt-Lehel befasste sich in seiner Sitzung am 21.03.2024 mit dem oben genannten Leistungsprogramm und stimmte einstimmig mit nachfolgender Ergänzung zum Bus 132 zu:

Mit der Errichtung einer FGZ im Tal würde die Buslinie vorher (w)enden. Der Bezirksausschuss 1 bittet um Prüfung einer Linienführung vom Isartor kommend über die Blumenstraße, Viktualienmarkt (Rückseite), Corneliusstraße + Müllerstraße/Rumfordstraße.

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Gesendet: Dienstag, 23. April 2024 11:06

Betreff: AW: MVG-Leistungsprogramm 2025: Anhörung der Bezirksausschüsse

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie die Stellungnahme des BA 2:

MVG-Leistungsprogramm 2025

Beschlussempfehlung des UA: Vertagung Plenum

Behandlung im Plenum: Herr Bickbacher erläutert die von ihm vorgeschlagene Stellungnahme:

1. Der BA 2 begrüßt den durchgehenden Nachtverkehr der U-Bahn am Wochenende, der gegenüber den bisher im gleichen Takt verkehrenden Nachtbussen eine erhebliche Verbesserung darstellt, weil die U-Bahn den Münchnerinnen und Münchnern als System vertraut ist und daher leichter aufgesucht werden kann als die Nachtbushaltestellen.
2. Der BA 2 fordert, dass die Buslinie 132 weiterhin bis zum Marienplatz fährt, weil selbst die beantragte Fußgängerzone Busverkehr im Tal vorsieht. Ideal wäre eine Wende beim alten Rathaus, so dass der Umweg über die Blumenstraße vermieden werden könnte.
3. Der BA 2 wünscht baldmöglichst – mit einer Verbesserung der finanziellen und der Busfahrsituation – die Rücknahme der Taktausdünnung von einem Takt 6/7 in einen 10-Minutentakt auf der Linie 62,
4. Der BA 2 wünscht ebenso im Rahmen der Einführung der Altstadt für alle eine Erschließung des Altstadtrings durch tangentielle Busverkehre (Verlängerung auf die Altstadt zuführender Buslinien, keine Ringlinie), die mit in der Altstadt verkehrenden Mikrobussen verknüpft werden.
5. Der BA 2 fordert mittel- bis langfristig auf allen U-Bahn und Tramstrecken einen 5-Minuten-Takt als Basis für die Verkehrswende.

Abstimmungsergebnis: einstimmige Zustimmung zur Stellungnahme

mit freundlichen Grüßen

Gesendet: Montag, 15. April 2024 13:39

Betreff: AW: MVG-Leistungsprogramm 2025: Anhörung der Bezirksausschüsse

Sehr geehrter

anbei die Stellungnahme des BA 3 Maxvorstadt:

2.1.2 MVG-Leistungsprogramm 2025: Anhörung der Bezirksausschüsse I Frist: 19.04.2024

Beschlussvorschlag des UA: Die SPD-Fraktion möchte folgende Fragen beantwortet haben:

- Warum werden teilweise noch immer kurze Trambahnen auf den Linien 20 und 21 eingesetzt?

Aufgrund des Entfalls der Linie 29 hatte der BA3 bereits im Herbst 2023 die Maximierung des Platzangebots bei den Fahrten der Linien 20 und 21 gefordert.

- Wie lange ist noch mit den seit Herbst 2023 anhaltenden Angebotseinschränkungen auf den U-Bahnlinien, insb. bei der U1 und U7 sowie der U4 zu rechnen? Die EM und zahlreiche weitere Großveranstaltungen rücken näher, ein Ende der Ausfälle und Fahrten mit verkürzten Zügen scheint nicht in Sicht.

Abstimmungsergebnis: Diesem ergänzten Vorschlag wird einstimmig zugestimmt

Mit freundlichen Grüßen

Landeshauptstadt München

Direktorium - Hauptabteilung II Bürgerangelegenheiten, Service und Fachaufgaben

Geschäftsstelle Mitte für die Bezirksausschüsse 1,2,3,4 und 12

Marienplatz 8, 80331 München



Vorsitzende:
Gesa Tiedemann

Landeshauptstadt München, Direktorium, Marienpl. 8., 80331 München

21.03.2024

MVG-Leistungsprogramm 2025

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 4 Schwabing West hat sich in seiner Sitzung am 20.03.2024 mit Ihrem Schreiben vom 04.03.2024 befasst und das Leistungsprogramm 2025 ohne weitere Anmerkungen zur Kenntnis genommen.

Mit freundlichen Grüßen

Bezirksausschuss des 5. Stadtbezirkes
Au-Haidhausen



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstr. 40, 81660 München

Vorsitzender:
Jörg Spengler

München, 22.03.2024

Ihr Schreiben
04.03.2024

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

MVG-Leistungsprogramm 2025: Anhörung der Bezirksausschüsse
Anhörungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 5 hat in seiner Sitzung am 20.03.2024 folgendes einstimmig beschlossen:

Der BA bedauert die Taktausdünnung bei der Buslinie 55/62 und bittet um nähere Informationen zu den Hintergründen (Fahrgastzählung? Größenordnung?). Ansonsten wird das Leistungsprogramm zur Kenntnis genommen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Bezirksausschuss des 6. Stadtbezirkes

Sendling

Landeshauptstadt München, Direktorium
Meindlstr. 14, 81373 München

Landeshauptstadt
München**Vorsitzender:**
Markus S. Lutz

München, 09.04.2024

Bezirksausschuss 06 – Sendling
MVG-Leistungsprogramm 2025

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

der Bezirksausschuss 6 – Sendling hat sich in seiner Sitzung am 08.04.2024 mit dem MVG-Leistungsprogramm 2025 befasst.

Der Entfall der Anbindung der Buslinien 132 zum Marienplatz ist nicht hinzunehmen, da eine oberirdische Anbindung des Marienplatzes dringend notwendig ist.

Wir unterstützen die Vorschläge des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr zum Bus 132 und die Prüfung zur Anbindung an den Gasteig Shuttle.

Wir verweisen hier auch auf den BA-Antrag 20-26/ B 06473 „Überprüfung der Maßnahmen zur Verkehrssituation Interims-Gasteig „vom 4.3.2024.

Wir unterstützen die Vorschläge des Fahrgastverband Pro Bahn, und hier insbesondere die Forderung zum Bus X204, die Linie bis zum Harras zu verlängern, um die dort vorhanden zahlreichen Umsteigemöglichkeiten zu nutzen.

Der Sendlinger Bezirksausschuss fordert vom Oberbürgermeister und vom Münchner Stadtrat, sich über den Deutschen Städtetag beim Bund und Freistaat für eine stärkere Finanzierung des ÖPNV einzusetzen. Nur so sind bessere Leistungen im ÖPNV möglich. Die Kommunen können nicht alleine den wichtigen Ausbau des ÖPNV in Deutschland finanzieren.

Mit freundlichen Grüßen



München, 22.03.2024

Betr.: MVG-Leistungsprogramm 2025 Anhörung der Bezirksausschüsse

Sehr geehrter

der BA 7 Sendling Westpark hat sich in seiner Sitzung am 19.03.24 mit der o.g. Anhörung befasst und gibt folgende Stellungnahme ab.

Der BA7 fordert zusätzlich zu den im Leistungsprogramm aufgeführten Maßnahmen:

- 1) einen Takt „10 bis 10“ für alle MetroBus-Linien im Stadtbezirk;
- 2) eine bessere Anbindung der Isarphilharmonie in den Stadtbezirk in den späten Abendstunden
- 3) die Erschließung des Partnachplatzes durch die Linie132.
- 4) eine deutlichere Beschreibung des zukünftigen Endpunkts der Buslinie 132 in der Innenstadt
- 5) Eine zusätzliche Nachtbuslinie in Nord-Süd-Verbindung in unserem Stadtbezirk, z.B. die 63er-Route von der Aidenbachstraße bis zum Rotkreuzplatz, die über die Donnersberger Brücke führt, wo es viele Party-Locations gibt

Mit freundlichen Grüßen

Bezirksausschuss des 8. Stadtbezirks
Schwanthalerhöhe



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
Meindlstr. 14, 81373 München

Vorsitzende:
Sibylle Stöhr



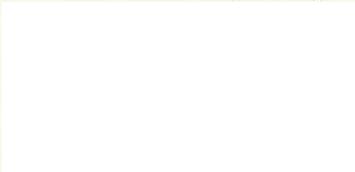
München, 02.04.2024

MVG-Leistungsprogramm 2025

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 8 hat sich in seiner Sitzung vom 12.03.2024 mit dem MVG-Leistungsprogramm 2025 befasst und diesem einstimmig zugestimmt.

Mit freundlichen Grüßen



Bezirksausschuss des 9. Stadtbezirkes

Neuhausen - NymphenburgLandeshauptstadt
MünchenLandeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1, 80992 München**Vorsitzende
Anna Hanusch**

Sitzung des Bezirksausschusses 9 Neuhausen-Nymphenburg vom 19.03.2024

München, 20.03.2024

**Anhörung der Bezirksausschüsse zum
Leistungsprogramm 2025 der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
- Stellungnahmeersuchen der MVG bis zum 19.04.2024 –
Bezug: Ihre Mail nebst Anlagen vom 04.03.2024
Hier: Stellungnahme des BA 9 Neuhausen-Nymphenburg**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Informationen und die Möglichkeit Stellung zu nehmen.

Wir nehmen sehr erfreut zur Kenntnis, dass die U-Bahnen nun auch nachts verkehren werden. Bezugnehmend auf unsere bisherigen Stellungnahmen, werden wir Sie in manchen Punkten erneut auf unsere Anliegen hinweisen.

Wir stimmen dem Leistungsprogramm grundsätzlich zu, bitten jedoch um Berücksichtigung unserer Punkte wie folgt:

- Keine Taktausdünnung Bus 62 in den angegebenen Zeiten (v.a. wegen Schülerverkehr in der Mittagszeit 12-14 Uhr)
- Erinnerung an dauerhafte Verlängerung Tram 12 zur Amalienburgstraße
- Erinnerung Linie X30 über Rotkreuzplatz führen oder/und Haltestelle Schloss Nymphenburg.

Mit freundlichen Grüßen

Behandelt im Unterausschuss Verkehr -

Von:
Gesendet: Dienstag, 12. März 2024 13:54
An:
Betreff: BA10: MVG-Leistungsprogramm 2025 - Anhörungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 10 - Moosach (BA10) hat sich in seiner Sitzung am 11.03.2024 mit Ihrer Zuleitung vom 04.03.2024

"MVG-Leistungsprogramm 2025: Anhörung der Bezirksausschüsse" befasst und hat die von der MVG geplanten Maßnahmen für den kommenden Fahrplanwechsel bzw. unterjährig in 2025

einstimmig zustimmend zur Kenntnis genommen.

Mit freundlichen Grüßen
gez.

Landeshauptstadt München

Direktorium
Geschäftsstelle Nord für die
Bezirksausschüsse 9, 10, 11 und 24
Hanauer Str. 1
80992 München

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken.
Pro Blatt sparen Sie durchschnittlich 15gr Holz, 260ml Wasser, 0,05kWH Strom und 5gr CO2

Bezirksausschuss des 11. Stadtbezirkes
Milbertshofen – Am Hart



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
BA-Geschäftsstelle Nord, Hanauer Str. 1, 80992 München

Vorsitzender
Fredy Hummel-Haslauer

München, 25.04.2024

MVG-Leistungsprogramm 2025: Anhörung der Bezirksausschüsse

Stellungnahme des BA 11

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 11 Milbertshofen - Am Hart hat sich im Rahmen seiner Sitzung am 24.04.2024 mit dem MVG-Leistungsprogramm 2025 befasst und hat diesem im Rahmen seines Anhörungsrechtes grundsätzlich mehrheitlich zugestimmt sowie mehrheitlich folgende Stellungnahme beschlossen:

Das Angebot soll wieder die Angebotsqualität wie vor Corona erreichen und Takt 10 bis 10 für Expressbuslinien soll realisiert werden. Ferner fordert der BA die zügige Umsetzung des beigefügten Prüfantrages des BA 11 aus dem Januar 2024.

Mit freundlichen Grüßen



Geschäftsstelle des BA11

Sitzung Januar 2024

Antrag an den Bezirksausschuss 11: Milbertshofen - Am Hart

Die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen stellt folgenden Antrag:

Prüfung einer erweiterten Linienführung für Bus 174

Die MVG und die Stadt München werden gebeten folgende Optimierungen in der ÖPNV-Versorgung für das nordöstliche Sanierungsgebiet im Harthof zu prüfen. Damit einhergehend soll auch geprüft werden, die Pünktlichkeit des Busses sowie die Wohnqualität und Sicherheit durch geeignete Maßnahmen zu verbessern:

- 1) Erweiterte Linienführung der Buslinie 174 (bisherige Linienführung siehe Abb. 1, zu prüfende, erweiterte Linienführung siehe Abb. 2)
- 2) Einrichtung von 3 neuen, zusätzlichen Haltepunkten der Buslinie 174 im Bereich der neuen Linienführung (siehe Abb. 2)
- 3) 100% Einsatz von vollelektrischen Bussen auf dieser Linie
- 4) Durchfahrverbot mit „Anwohner frei“ für Autoverkehr in der Kämpferstraße im Bereich zwischen Dientzenhoferstraße und Rockefellerstraße (siehe Abb. 2)
- 5) Optimierungen der Einbahnstraßenregelungen

Begründung:

In der Stellungnahme des BA11 zum Leistungsprogramm 2024 der MVG wurde die Prüfung zur Erweiterung der Linienführung der Buslinie 174 bereits gefordert. Da über die Stellungnahme der Bedarf nicht klar übermittelt werden konnte soll dies nun über diesen Antrag erfolgen.

Durch die Sanierungs- und Erweiterungsmaßnahmen der städtischen Wohnungsbaugenossenschaft GWG im Bereich Harthof wohnen hier nun wesentlich mehr Menschen, die insbesondere im nordöstlichen Bereich des Sanierungsgebietes kein gutes ÖPNV-Angebot vorfinden. Neben neuen Wohngebäuden befinden sich hier das neue Mehrgenerationenhaus sowie die neue, erweiterte Schule an der Rockefellerstraße.

Es soll geprüft werden, die Buslinie 174 in ihrer bisherigen Umlauflinie (Abb. 1) zu erweitern (Abb. 2): Weiterbefahrung der Dientzenhoferstr bis Kämpferstr., Kämpferstr. bis Max-Liebermann-Str, Max-Liebermann-Str. bis Weyprechtstr., Weyprechtstr bis Lieberweg zum bisherigen Linienverlauf.

Im Bereich Ecke Dientzenhoferstr./Kämpferstr. (Mehrgenerationenhaus, Schule → Benennungsvorschlag „Kämpferstraße“), Bereich Ecke Kämpferstr./Max-Liebermann-Str. (Sportvereine → Benennungsvorschlag „Sportplatz“) sowie Max-Liebermann-Str. vor der Kirche (U-Bahnhof Harthof, Kirche → Benennungsvorschlag „U-Bahnhof Harthof – Kirche“) sollen zusätzliche, neue Haltepunkte eingerichtet werden.

Der neue Haltestellenablauf der Linie 174 wäre dann wie folgt:

U-Bahnhof am Hart → Rathenaustraße → Siedlung Am Hart → Dientzenhoferstraße → Kämpferstraße → Sportplatz → U-Bahnhof Harthof – Kirche → Röblingweg → Rathenaustraße → U-Bahnhof Am Hart

Die für die Realisierung der Haltepunkte ggf. wegfallenden legalen Parkplätze sollen dargestellt werden. Wir gehen davon aus, daß zur Befahrbarkeit der neuen Strecke für den Bus keine weiteren legalen Parkmöglichkeiten entfallen müssen, da für Entsorgungsfahrzeuge sowie für die Feuerwehr dies ohnehin gesichert sein muss.

Es soll geprüft werden, auf dieser Linie aus Gründen des Klimaschutzes aber insbesondere wegen ihres fast vollständigen Verlaufs durch Wohngebiete mit besonderen Anforderungen an den Lärmschutz zu 100% vollelektrische Busse einzusetzen.

Dieser Bereich des Harthofes ist insbesondere zu den Pendlerzeiten stark von Pkw-Wohngebietsabkürzern zwischen Ingolstädterstr. und Knorrstr. in beiden Richtungen belastet. Um die Pünktlichkeit des Busses zu verbessern, die Sicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu erhöhen und die Belastung der Anwohner zu reduzieren soll geprüft werden, ob die Kämpferstraße im Bereich zwischen Dientzenhoferstraße und Rockefellerstraße für den Autoverkehr dauerhaft gesperrt werden kann (mit „Anwohner frei“). Dies erhöht auch erheblich die Sicherheit für die Schüler*innen der Schule sowie der Besucher*innen der Mehrgenerationenhäuser und der Kinder der Kita.

Zur Sicherstellung eines pünktlichen Busverkehrs sowie zur möglichst kurzen Anfahrt der Bewohner*innen mit Pkw zu ihren Tiefgaragenstellplätzen soll die Optimierung der Einbahnstraßenregelungen geprüft werden. Die vom Bus der erweiterten Linienführung befahrenen Straßen im Wohngebiet sollen bis auf die Max-Liebermann-Straße zu Einbahnstraßen in Fahrtrichtung des Busses werden. Beim Schliemannweg soll die Einbahnstraßenregelung in Ost-West-Richtung geändert werden. Für den Humanweg soll geprüft werden, ob die Einbahnstraßenregelung komplett entfallen kann oder ob sie nur in West-Ost-Richtung geändert werden kann.

Der BA hofft auf die Realisierung aller aufgeführten Prüfpunkte, um die Lebensqualität und Sicherheit im Wohngebiet insgesamt zu erhöhen. Gerade bewegungseingeschränkte Mitbürger*innen brauchen eine sichere Wohnumgebung sowie ein zuverlässiges und gut erreichbares Mobilitätsangebot.



Abb. 1 Bisheriger Linienvlauf Bus 174

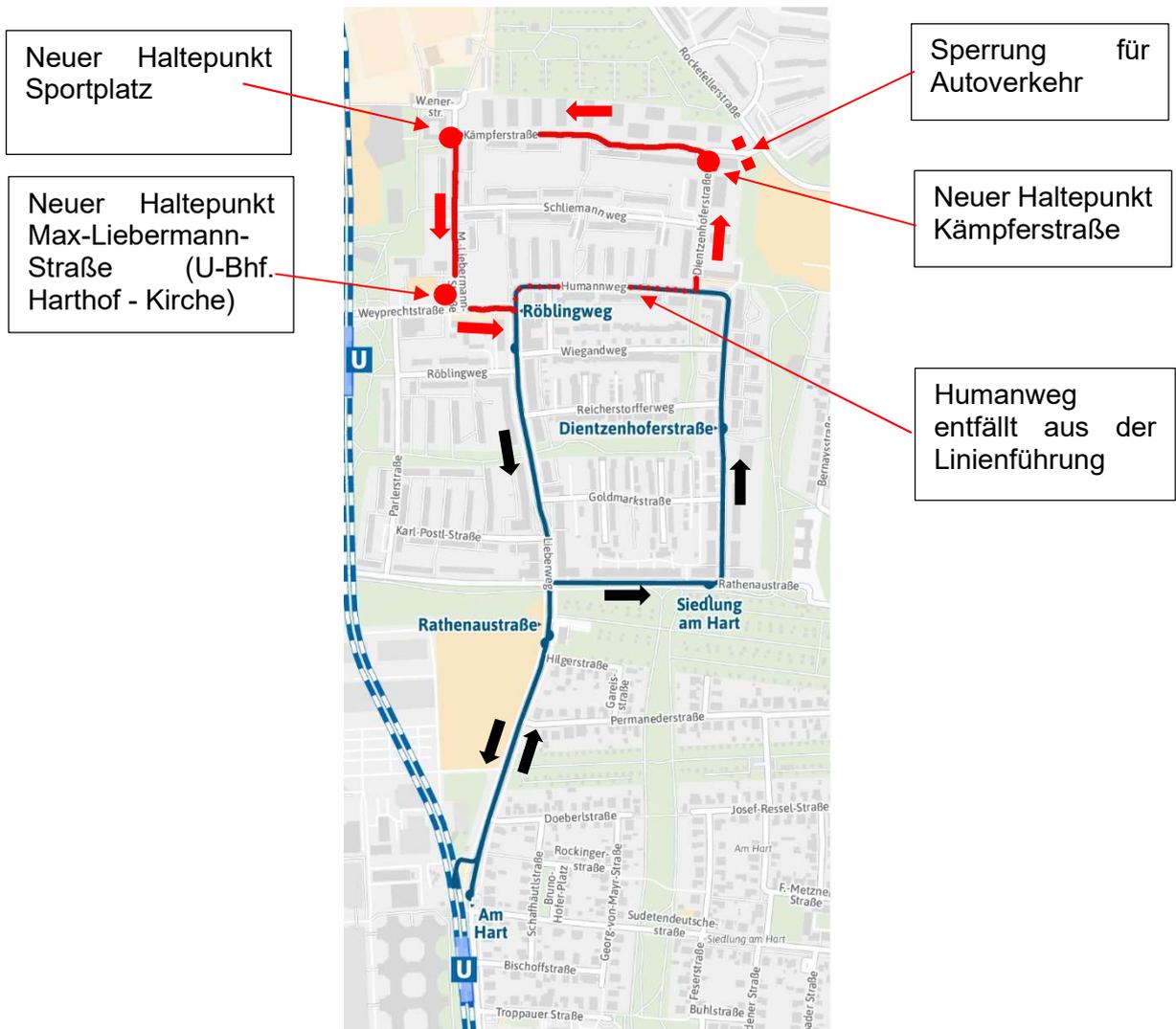


Abb. 2 zu prüfender erweiterter Linienerlauf (rot) für Bus 174

Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen:

Dr. Nicole Riemer-Trepohl (Fraktionssprecherin); David Ederle (Fraktionssprecher); Mona Bergmann, Michael Dörrich; Kathrin Düdler; Jutta Koller; Claudia Schneider; Jürgen Trepohl; Konstantin Weddige

Gesendet: Freitag, 22. März 2024 12:36

Betreff: AW: MVG-Leistungsprogramm 2025: Anhörung der Bezirksausschüsse
Anlagen: F.3.2.2
_Antrag_ÖPNV_Anbindung_Freimann_Ost_an_Kieferngarten_final_unterschr.
pdf

Sehr geehrter
vielen Dank für die Zuleitung der Anhörung an den BA 12 (Schwabing-Freimann).
Der BA 12 hat in der Sitzung am 19.03.2024 der im Anhang beigefügten Stellungnahme/Antrag einstimmig
zugestimmt.

Landeshauptstadt München
Direktorium - Hauptabteilung II Bürgerangelegenheiten, Service und Fachaufgaben
Geschäftsstelle Mitte für die Bezirksausschüsse 1,2,3,4 und 12
Marienplatz 8, 80331 München

Elektronische Kommunikation mit der Landeshauptstadt München: <http://www.muenchen.de/ekomm>

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken.
Pro Blatt sparen Sie durchschnittlich 15g Holz, 260ml Wasser, 0,05kWh Strom und 5g CO2.

Gesendet: Montag, 4. März 2024 17:02:56

Betreff: MVG-Leistungsprogramm 2025: Anhörung der Bezirksausschüsse

Guten Tag,

anbei erhalten Sie die Unterlagen zur Anhörung des Leistungsprogramms 2025 der Münchner
Verkehrsgesellschaft mbH (MVG). Sie enthalten die von der MVG geplanten Maßnahmen für den
kommenden Fahrplanwechsel bzw. unterjährig in 2025.

Wir bitten Sie, die Unterlagen an die Bezirksausschüsse weiterzugeben. Vielen Dank.

Die Anhörungsfrist endet am **Freitag, 19. April 2024**, um das Leistungsprogramm rechtzeitig in den
Stadtrat der Landeshauptstadt München einbringen zu können.

Ihre Rückmeldungen oder ggf. Rückfragen senden Sie bitte an:



Landeshauptstadt München, Direktorium,
BA-Geschäftsstelle Mitte, Marienplatz 8, 80331 München

13.03.2024

MVG Leistungsprogramm 2025 – Tagesordnungspunkt F.3.2.2 der öffentlichen Sitzung des Bezirksausschusses 12 Schwabing-Freimann am Dienstag, den 19.03.2024 – ÖPNV-Konzept für den Freimanner Osten

Antrag:

Der Stadtteil Freimann wird in Nord-Süd-Ausrichtung durch die Autobahn A9 geteilt. Der Bereich östlich der Autobahn ist über eine Busverbindung an die U-Bahnhaltestelle Studentenstadt angeschlossen. Eine ÖPNV Ost-West-Verbindung durch den Stadtteil Freimann gibt es aktuell nicht. Daher beantragen wir die Einrichtung einer ÖPNV-Verbindung des Freimanner Ostens mit der U-Bahnhaltestelle Kieferngarten. Des Weiteren soll eine ÖPNV-Anbindung des Freimanner Nord-Osten and die Stadt Garching geprüft werden.

Begründung:

Der Stadtteil Freimann besteht aus mehreren Siedlungsgebieten. Die Kieferngarten- und Grusonsiedlung, sowie die Siedlung am Carl-Orff-Bogen sind über eine Busverbindung mit der U-Bahnhaltestelle Kieferngarten verbunden. Altfreimann und die Eisenbahnersiedlung in der Lützelsteinerstraße haben mit der U-Bahnhaltestelle Freimann einen guten Anschluss an den ÖPNV. Die Siedlungen im östlichen Teil Freimanns, Kulturheimsiedlung, Gartenstadt Freimann, Siedlung am Blütenring, Siedlung an der Freisinger Landstraße und die Auensiedlung verfügen über keine direkte ÖPNV-Anbindung an den westlichen Teil Freimanns. Über eine Busverbindung kann lediglich der U-Bahnhof Studentenstadt angefahren werden. In

Neufreimann entsteht gerade ein neues Quartier in Freimann mit einer weiterführenden Schule. Eine neue Realschule ist bereits in der Paul-Hindemith-Allee in Betrieb gegangen. An der Freisinger Landstraße entsteht in den nächsten Jahren ebenfalls ein neues Quartier für ca. 800 Bewohner*innen.

Schüler*innen haben aktuell keine Möglichkeit über eine vernünftige ÖPNV-Verbindung aus dem Freimanner Osten eine Schule im westlichen Teil Freimanns zu erreichen. Auch für Personen, die auf den ÖPNV angewiesen sind, ist es sehr umständlich innerhalb des Stadtteils von West nach Ost zu gelangen, da eine Anbindung nur über die Haltestelle Studentenstadt möglich ist. Aus diesem Grund beantragen wir die Einrichtung einer ÖPNV-Verbindung, welche die Anwohner*innen aus den östlichen Wohngebieten Freimanns an die Haltestelle Kieferngarten anbindet.

Darüber hinaus bitten wir um Prüfung einer direkten Busverbindung über die Freisinger Landstraße nach Garching. An der Freisinger Landstraße wohnhafte Studentinnen und Studenten und Schüler*innen, die in Garching eine Schule oder die Universität besuchen, könnten über eine direkte Busverbindung deutlich schneller und einfacher nach Garching gelangen. Vor allem Schüler*innen aus der Auensiedlung.

Mit freundlichen Grüßen

**BEZIRKSAUSSCHUSS DES 13. STADTBEZIRKES
DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN
BOGENHAUSEN**



Vorsitzender: Florian Ring

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

Florian Ring

München, 17.04.2024

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

MVG-Leistungsprogramm 2025
Stellungnahme BA 13 Bogenhausen

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 13 Bogenhausen hat sich in seiner Sitzung am 16.04.2024 mit der o.g. Anhörung befasst und folgende Stellungnahme **einstimmig beschlossen**:

- 1. Die MVG wird gebeten, dem BA geplante Fahrplanänderungen, die sich aus der Inbetriebnahme des WHG am Salzsenderweg ergeben, vorab mitzuteilen.**
- 2. Der BA fordert die schnellstmögliche Fertigstellung der Ludwigsbrücke und die Wiederaufnahme des Regelverkehrs der Tram 17.**
- 3. Der BA fordert, den aktuellen Fahrzeugmangel bei den U-Bahnen und die damit verbundene Taktausdünnung der U4 schnellstmöglich zu beheben sowie derartige Zustände in Zukunft präventiv zu verhindern.**

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirkes
Berg am Laim



Landeshauptstadt
München

Vorsitzender
Alexander Friedrich

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

München, 27.03.2024

Ihr Schreiben vom:
04.03.2024

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:

MVG-Leistungsprogramm 2025; Anhörung der MVG

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 14 Berg am Laim hat sich in seiner Sitzung am 26.03.2024 mit dem Anliegen befasst und nimmt es einstimmig zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen

Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes
Trudering-Riem



Landeshauptstadt
München

**Vorsitzender
Stefan Ziegler**

Landeshauptstadt München, Direktorium
D-HA II / BA Geschäftsstelle Ost

München, 19.04.2024

Ihr Schreiben vom
04.03.2024

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

MVG-Leistungsprogramm 2025: Anhörung der Bezirksausschüsse

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem (BA 15) hat sich in seiner Sitzung am 19.04.2024 mit o.g. Angelegenheit befasst und bringt folgende Punkte an:

1. Anbindung Schulcampus Riem

Spätestens mit Beginn des Schuljahres 2024/25 soll (wie im Leistungsprogramm 2024 angedeutet) eine Verdichtung der Verkehre auf der Linie 139 zu den Stoßzeiten überprüft und falls möglich realisiert werden. Da die Auslastung der Schulen in den nächsten Jahren weiter steigen wird, gilt dies auch für den Schuljahresbeginn im September 2025.

2. An-/Durchbindung Alexisquartier

Die bereits vor Jahren in Aussicht gestellte MVG Bus-Linienführung in das Alexisquartier bzw. durch das Alexisquartier in Richtung Hockacker (und zurück) ist spätestens mit Öffnung / Widmung der Hans-Arnold-Engelhard-Straße zu realisieren, der BA15 bittet vorab um die Vorstellung der neuen Linienführung/Linienverknüpfung.

3. Bus Wasserburger Landstraße

Der BA15 erneuert mit Nachdruck seine Forderung nach der Einrichtung einer Buslinie entlang der Wasserburger Landstraße, mindestens im Abschnitt Friedenspromenade – St.-Veit-Straße.

Nicht nur sprechen zahlreiche erfolgte und absehbare Nachverdichtungsschübe entlang der Wasserburger- und Kreillerstraße oder auch die schrittweise Umsetzung der „Rahmenplanung Wasserburger Landstraße“ für diese Linie, sondern auch die fehlende ÖV-Direktverbindung zwischen den Knoten Bajuwaren- und St.-Veit-Straße. Mit wenigen zusätzlichen Haltepunkten könnten so die Geschäftszentren an den Knoten Friedenspromenade / Schwablhofstraße, Feldbergstraße, Bajuwarenstraße, Marianne-Plehn-Straße / Karpfenstraße, Damaschkestraße, Schatzbogen und St.-Veit-Straße attraktiv und barrierefrei erschlossen werden – dies gilt natürlich erst recht bei

einer verlängerten Linienführung nach Westen und Osten (quasi auf der Trasse der noch vertieft zu untersuchenden „Tram Wasserburger Landstraße“).

Die Einrichtung dieser Buslinie bedeutet einen klaren Anreiz für das Vermeiden zusätzlicher/unnötiger Autofahrten, würde die in diesem Bereich ohnehin stark belastete Aus- und Einfallstraße sinnvoll entlasten und den Einzelhandel stärken.

Die MVG soll zeitnah die potenziellen Auslastungsgrade / Taktfrequenzen analysieren und sich Gedanken zur Situierung von Halte- und Wendepunkten machen. Neben einer komplett neuen Linie soll auch die Sinnhaftigkeit einer teilweisen Umlegung / Splitting / Verlängerung der Linien 192 oder 193 geprüft werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes
Ramersdorf-Perlach



Landeshauptstadt
München

**Vorsitzender
Thomas Kauer**

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

München, 16.04.2024

Ihr Schreiben vom
04.03.2024

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

MVG-Leistungsprogramm 2025: Anhörung der Bezirksausschüsse

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 16 Ramersdorf-Perlach hat in seiner Sitzung am 11.04.2024 nach Vorberatung im zuständigen Unterausschuss für Mobilität folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:

Die Taktausdünnung beim Bus 55 sollte zurückgenommen werden und tagsüber ein durchgehender fünf-Minutentakt beibehalten werden.

Außerdem wurde die Verkürzung des N45, der zukünftig nur noch ab Stachus statt Münchner Freiheit abfährt, diskutiert. Da dafür jetzt nachts die U-Bahnen am Wochenende im 30 Minuten-Takt fahren, wurde eine Verkürzung der Strecke des N45 akzeptiert.

Des Weiteren möchte der Bezirksausschuss an der altern Forderung, die Buslinien 196, 198 und 199 auch bis weit in die Abendstunden, also Mitternacht, zu verstärken, sodass diese drei Buslinien auch bis Mitternacht noch in einem guten Takt fahren, festhalten. Diese Forderung wurde auch von den Bürgerinnen und Bürgern an den Bezirksausschuss herangetragen.

Mit freundlichen Grüßen

Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirkes
Obergiesing - Fasangarten



Landeshauptstadt
München

Vorsitzende
Carmen Dullinger-Oßwald

München, 17.04.2024

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
6.3.3.1. / 04-24

MVG – Leistungsprogramm 2025 – Anhörung der Bezirksausschüsse

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 17 Obergiesing – Fasangarten hat in seiner Sitzung am 09.04.2024 folgenden einstimmigen Beschluss gefasst.

Der durchgehende U-Bahn-Nachtverkehr wird von uns begrüßt. Der BA 17 wiederholt seine Forderung, die aufgegebene Taktverdichtung der Trambahnlinie 18 in der Hauptverkehrszeit wieder aufzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.





München, 26.03.2024

MVG-Leistungsprogramm 2025

Stellungnahme des BA 18 Untergiesing-Harlaching

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 18 Untergiesing-Harlaching hat sich in seiner Sitzung am 19.03.2024 mit der o.g. Anhörung befasst und folgende Stellungnahme **einstimmig beschlossen**:

Das Gremium fordert die Garantie eines generellen 10 Minuten Taktes für Buslinie 52 und 139 von Klinikum Harlaching nach Giesing, eine Taktverstärkung für den X30 und eine Bewerbung des Nachtangebots bei den U-Bahn-Linien U1 und U2 am Wochenende.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Bezirksausschuss des 19. Stadtbezirkes
**Thalkirchen - Obersendling - Forstenried -
Fürstenried - Solln**



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
BA-Geschäftsstelle Süd, Meindlstr. 14, 81373 München

Vorsitzender
Dr. Ludwig Weidinger

München, 10.04.2024

MVG – Leistungsprogramm 2025

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 19 hat sich in seiner Sitzung am 09.04.2024 mit o.g. Thematik befasst und beschließt einstimmig folgende Stellungnahme:

Der Bezirksausschuss 19 kann verstehen, dass aufgrund der derzeitigen finanziellen und personellen Situation Leistungserweiterungen schwierig sind und sich deshalb nur auf wenige begründete Fälle, z.B. Neubau, beschränken.

Der BA 19 möchte aber mit Nachdruck darauf hinweisen, dass eine Ausweitung des Angebots in den folgenden Jahren im 19. Stadtbezirk dringend geboten ist. Die geplante Mobilitätswende kann nur mit einem verbesserten attraktiveren öffentlichen Nahverkehrsangebot gelingen. Da der 19. Stadtbezirk auch einer der am stärksten wachsenden Stadtbezirke München ist, ist auch deshalb in Zukunft ein verbessertes Angebot dringend notwendig.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Bezirksausschuss des 20. Stadtbezirkes

Hadern 



Anlage 3s
Landeshauptstadt
München

BA-Geschäftsstelle West
Landsberger Str. 486, 81241 München

Vorsitzende
Dr. Renate Unterberg
c/o BA-Geschäftsstelle West

München, 10.04.2024

MVG-Leistungsprogramm 2025

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter

der Bezirksausschuss 20 Hadern hat sich in seiner Sitzung am 08.04.2024 mit o.g. Angelegenheit befasst und einstimmig beschlossen, dem vorgelegten Leistungsprogramm 2025 zuzustimmen.

Mit freundlichen Grüßen

Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes



Pasing-Obermenzing



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
BA-Geschäftsstelle West, Landsberger Straße 486, 81241 München

**Vorsitzender
Frieder Vogelsgesang**

Geschäftsstelle:

München, 12.04.24

Leistungsprogramm 2025 der MVG

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich nehme Bezug auf Ihre Zuleitung vom 04.03.24.

Der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing hat sich in seiner Sitzung am 09.04.24 mit dem Leistungsprogramm befasst und hierzu einstimmig folgende Stellungnahme beschlossen:

Der Bezirksausschuss 21 kritisiert generell die Taktausdünnungen. Im Sinne der Stärkung des ÖPNV und dem Ziel, möglichst viele Personen für den ÖPNV zu gewinnen, ist dies kontraproduktiv.

Konkret fordert der Bezirksausschuss 21 eine deutlich verbesserte Anbindung des Gebietes Paul-Gerhardt-Allee: Buslinien 161, 162, 180.

In diesem Zusammenhang äußert der Bezirksausschuss 21 sein absolutes Bedauern, dass die MVG auf die Verlegung der Tramlinie 19 in der Straße Am Knie besteht und damit höhere Kosten und eine zeitliche Verzögerung von ca. einem dreiviertel Jahr bei der U-Bahn-Fertigstellung in Kauf nimmt.

Mit freundlichen Grüßen

Betreff: AW: MVG-Leistungsprogramm 2025: Anhörung der Bezirksausschüsse
Anlagen: n bs Bus 159.pdf; n bs Verkehrsanbindung ÖPNV Clara-Schumann-Str
Maria-Arndts-Str.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 22 Aubing-Lochhausen-Langwied hat sich in seiner Sitzung am 20.03.24 mit dem o.g. MVG-Leistungsprogramm befasst und stimmt diesem einstimmig zu. Zusätzlich bittet der Bezirksausschuss um Aufnahme der beiden Forderungen aus der Bürgerschaft (siehe Anlage) in das Leistungsprogramm.

Mit freundlichen Grüßen

I
Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken. Pro Blatt sparen Sie durchschnittlich 15gr Holz, 260ml Wasser, 0,05kWH Strom und 5gr CO2.



Guten Tag,

anbei erhalten Sie die Unterlagen zur Anhörung des Leistungsprogramms 2025 der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG). Sie enthalten die von der MVG geplanten Maßnahmen für den kommenden Fahrplanwechsel bzw. unterjährig in 2025.

Wir bitten Sie, die Unterlagen an die Bezirksausschüsse weiterzugeben. Vielen Dank.

Antrag an den Bezirksausschuß des 22.Stadtbezirks

Einbindung des Neubaugebiets Osterangerstraße,Langwied in die Buslinie 159

Takterweiterung Bus 159 einschließlich samstags

„ Langwied, das vergessene Dorf am Rande von München“, so sieht das die Langwieder Dorfgemeinschaft mit ihren fast 800 Einwohnern. Die Stadt München kümmert sich zu wenig um die Sorgen und Nöte der Langwieder, insbesondere die rasant zunehmende Verkehrsbelastung, sowie die ungenügende Anbindung Langwieds mit öffentlichen Verkehrsmitteln an das Stadtgebiet München. Langwied mit seinen Bürgern hat mehr Zuwendung verdient, da es mit seinem dörflichen Charakter den Charme der Stadt München mitprägt.

Auf der Gemarkung Langwied ist die Neubausiedlung Osterangerstraße mit 520 Wohneinheiten und mehr als 1000 Einwohnern entstanden. Die alteingesessenen Langwieder sehen es als ihre Aufgabe an die neuen Bürger in die örtliche Gemeinschaft zu integrieren.

Die Langwieder Bürger im Dorf und Neubaugebiet beklagen, daß das Angebot der Stadt München mit öffentlichen Verkehrsmitteln den Ansprüchen der Bürger nicht genügt. Die Einkaufsmöglichkeiten, die ärztliche Versorgung und die Nutzung der kulturellen Angebote der Stadt, die in den Ortsteilen fehlen, sollen auch ohne eigenes Kfz mit öffentlichen Verkehrsmitteln genutzt werden können.

Die Bürger aus dem Neubaugebiet Osterangerstraße beantragen mit einer Petition:

Einbindung des Neubaugebietes in die Buslinie 159

- Start und Endpunkt der Buslinie 159 nach Pasing und zurück werden von der Haltestelle Langwieder Hauptstraße-Bf. Lochhausen in die Wendeschleife des Neubaugebietes verlegt.
- Die vorhandenen Bushaltestellen an der Lochhausenerstraße werden genutzt.
- Die bisherige Wendeschleife des Busses 159 über die enge und oft verparkte Ranertstraße entfällt.
- Die Anzahl der möglichen Nutzer erhöht sich um 1000 Personen. Viele Anwohner haben angekündigt, daß sie diese Verbindung nach Pasing ohne Umsteigen nutzen wollen.



Die 1800 Bürger Langwied-Dorf einschließlich Neubaugebiet beantragen mit ihrer Petition

Takterweiterung Bus 159 einschließlich samstags

- Der Bustakt soll von bisher 1 Stunde auf ½ Stunde verkürzt werden. Der Bus 159 wird durch die Taktverkürzung wesentlich attraktiver für die 1800 Bürger und wird mit Sicherheit häufiger genutzt.
- Die Nutzung des Busses 159 auch an Samstagen wird vordringlich gefordert.
- Der öffentliche Nahverkehr darf nicht zum Nachteil der Bürger nach rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten geregelt sein, sondern muß vorrangig auch ökologische Gesichtspunkte berücksichtigen.

Betreff: Verkehrsanbindung OPNV Clara-Schumann-Strasse/ Maria-Arndts-Strasse

Sehr geehrter

Leider weiß ich wirklich nicht mehr, an wen ich mich noch wenden soll und hoffe deshalb bei Ihnen richtig zu sein bzw. Sie können mir sagen, an wen ich mich wenden kann! Ich habe bereits verschiedenen Institutionen kontaktiert, u.a die Deutsche Bahn und MVG, aber nie eine Antwort erhalten.

Ich wohne bei der Lochham und S8 Neuaubing), zwischen zwei S-Bahn Haltestellen (S6

Leider ist die Verkehrsanbindung in diesem Gebiet nicht optimal, trotz sehr hohen Zuzugs von Menschen in den letzten drei Jahren (insbesondere in das Neubaugebiet der Clara-Schumann-Straße und Maria-Arndts Straße).

Daher will ich Ihnen nur ein paar Konstellationen aufführen, die die Bewohner des Gebiets hier vorfinden. Trotz Anstrengungen der Bahn fällt die S-Bahn (S8 und S6) aus und steht man z.B. an der Haltestelle S8 Neuaubing und der Zug fällt aus ist es nahezu unmöglich pünktlich oder annähernd pünktlich in die Arbeit zu gelangen, aufgrund fehlender alternativer öffentlicher Verkehrsmittel in unmittelbarer Fußnähe!

Tritt ein solcher Fall ein bestehen folgende Möglichkeiten:

Die **S6** ist zu Fuß ca. 25 Min entfernt und meistens auch betroffen; der **Bus 267** fährt nur alle 20 Minuten und benötigt ca. 30 Minuten, um zur nächsten U-Bahn-Station Fürstenried West zu erreichen; die Bushaltestelle zum **Bus 162**, der nach Pasing fährt, ist dann auch zu Fuß circa 18 Minuten entfernt (wenn man ohne Kind unterwegs ist)! Für Familien mit Kindern (wir haben einen Sohn 1,5 Jahre) oder ältere Mitbürger ist dies schwer zu bewältigen (z.B. bei Vorerkrankungen bzw. Behinderungen)!

Dieses Problem stellt sich auch bei der Kitaplatzsuche im gleichen Umfang dar.

Aufgrund der angespannten Vergabe von Kitaplätzen ist man oft gezwungen auch etwas weitere Strecke auf sich zu nehmen, um zur Betreuungsstätte zu gelangen, da man in der unmittelbaren Umgebung keinen Platz erhalten hat. Aufgrund der oben beschriebenen schlechten Anbindung, sind auch diese nicht einfach zu erreichen, obwohl wir von keiner sehr großen Entfernung sprechen.

Dazu ein paar Beispiele bzgl. der Erreichung von Betreuungsplätzen, die maximal 4,5 km entfernt sind:

-Einrichtung Infanterix Freiham in der Otto-Meitinger-Strasse – **Entfernung 3,6km**: Wir müssten circa 22Minuten (1,4km) wenn alles nach Plan läuft und das Kind keine Pausen braucht zum Bus 57 (Mainaustrasse) laufen und von dort aus 9 Haltestellen fahren. Insgesamt wären wir öffentlich circa 35Min unterwegs, mit dem Auto 9Min da es nur circa 3,6km sind und zu Fuß circa 45min.

-Denk mit in der Altostrasse- **Entfernung 3,6km**: Auto 8min, öffentlich 30-44min (wir müssten circa 1,1km zur Bushaltestelle Überlinger Weg (Bus 162) laufen), zu Fuß 50min.

-Die Pasingas in der Josef Felder Strasse- **Entfernung 3,6km**: 7min mit dem Auto, 30min öffentlich (1km zu Fuß zur S8Neuaubing), 50min zu Fuß.

-Haus Für Kinder Lucia-Popp Bogen gerade mal **4,5km** und 50min öffentlich wenn alles gut läuft da man 1,1km zum Bus 162 läuft und später umsteigen muss in den Bus 56.

Da die Stadt große Anstrengungen unternimmt den Umweltgedanken zu fördern, wollen wir das Auto in solchen Situationen auch meiden.

Jedoch bleibt das leider häufig nicht immer realisierbar. Ein Auto oder in Zukunft auch ein evtl. Zweitwagen, um den Kitaweg/ Arbeitsweg für beide Elternteile zu meistern, ist sehr teuer führt zu mehr Verkehr und schadet zudem der Umwelt.

Wir bekommen mit, dass immer wieder neue Buslinien bzw. -verbindungen geplant werden, jedoch sind das fast ausschließlich solche, die die nördliche Seite der Bodenseestrasse (Mainaustrasse, Freiham, Wiesentfelser Strasse...) betreffen. Die südliche Seite Richtung Gräfelfing, z.B. die Brunhamstrasse, das Neubaugebiet an der Fritz-Bauer-Strasse, das Neubaugebiet Clara-Schumann-Strasse/ Maria-Arndts-Strasse mit sehr vielen neuen Bewohnern, werden bei den Planungen wohl nicht berücksichtigt!

Dabei wären weitere fußläufig erreichbare Ausweichmöglichkeit zur unzuverlässigen S-Bahn, wie z.B. einer Taktverstärkung oder einem Expressbus nach Pasing oder zur U3 Fürstenried West bzw. U6 Großhadern eine gute und dringend erforderliche Lösung, um den Verkehr zu entlasten, die Anwohner besser anzubinden, den Arbeitsweg ohne Auto zu erleichtern und den Weg zur Kinderbetreuung zumutbarer für Kind und Eltern zu machen!

Immer wieder beschweren sich auch Nachbarn über die schlechte Anbindung...morgens, wenn ich die Tiefgarage betrete, ist diese fast leer, da fast alle, die nicht im Homeoffice sind, zur Arbeit bzw. die Kinder zur Schule oder Kita mit dem Auto fahren. Viele Nachbarn haben auch inzwischen zwei Autos.

Ein weiteres Beispiel ist mein Arbeitsweg:

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln benötige ich, falls die S-Bahn kommt, zu Fuß zur S-Bahn insgesamt 51 Minuten, um zum Goetheplatz (Innenstadt) zu gelangen. **Das ist frustrierend:** Obwohl man in München wohnt, kommt es einem so vor, als ob man auf dem Land leben würde, da man auf das Auto angewiesen ist (es ist eben bequemer und deutlich schneller)!

in der Nähe der S3 Langwied, circa 4,5km entfernt bin ich in
10min bei ihm, öffentlich in 50min. Natürlich fährt man auch da wieder mit dem Auto.

Immer wieder zu lesen, dass woanders das öffentliche Verkehrsangebot ausgebaut wird, frustriert einen. Insbesondere wenn man weiß, dass es solche Gebiete betrifft, die bereits gut bzw. sehr gut ausgebaut sind, wie z.B. die Planung der neuen Tramlinien über die Amalienburg, Schloss Blumenburg, Langwied etc., obwohl dort bereits mehrere Busverbindungen existieren, die einen 10 Minuten Takt haben (z.B. Bus 56 fährt über die Alte Allee sowohl zur U3 Fürstenried West, Pasing Bahnhof und U6 Großhadern). Lochhausen hat selbst einen wertvollen Expressbus (X80). Wieso ist eine solche Expressbuslinie in unserem Gebiet möglich?

Kann man nicht auch unser Neubaugebiet in der Clara Schumann Straße mit solchen „Schnellbussen“ berücksichtigen bzw. an der S-Bahn Haltestelle S8 Neuaußing ein solches Angebot ermöglichen!?

Es gäbe doch so viele Möglichkeiten! Es ist auch nicht im Sinne der Stadt, dass alle aufs Auto ausweichen, weil es besser und schneller ist oder es teilweise keine Anbindung gibt! Mein Mann und ich müssen inzwischen über ein zweites Auto ab Kitastart nachdenken, da sonst der Kitaweg (egal welchen Platz wir bekommen) und der darauffolgende Arbeitsweg nicht machbar sind. Wir stehen dann zwar sehr viel im Stau, sind aber trotzdem deutlich schneller als mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln! Es ist auch nicht im Interesse der hiesigen Bewohner, dass jedes öffentliche Verkehrsmittel mindestens 1,1km zu Fuß entfernt ist (außer der Bus 267, der einen aber leider nicht „sehr attraktiv“ ist, da er selten fährt, sehr lange bis nach Fürstenried West braucht und man dann trotz langer Anfahrt Richtung „Stadtauswärts“ mit der U-Bahn erst Richtung Innenstadt fahren muss).

Für unser Wohngebiet heißt das: Nur ein besserer Anschluss an den ÖPNV kann zur Entlastung des Verkehrs sowie den Umstieg von Auto auf ÖPNV führen. Das sollte doch das Ziel sein, dass immer mehr Menschen das AUTO TÄGLICH NICHT NUTZEN MÜSSEN.

Ich danke Ihnen, dass Sie mir Ihre Zeit geschenkt haben und freue mich sehr über eine kurze Rückmeldung.



Vorsitzender:
Pascal Fuckerieder

Landeshauptstadt München, Direktorium, BA-Geschäftsstelle West
Landsberger Str. 486, 81241 München

München, 14.03.24

MVG-Leistungsprogramm 2025
hier: Stellungnahme des Bezirksausschuss 23

Sehr geehrter

der Bezirksausschuss 23 Allach-Untermenzing hat sich in seiner Sitzung am 12.03.24 mit der o.g. Angelegenheit befasst und Folgendes einstimmig beschlossen:

Der Bezirksausschuss 23 Allach-Untermenzing nimmt enttäuscht zur Kenntnis, dass die MVG wiederholt keine Verbesserungen des Angebots in Allach und Untermenzing vorsieht und somit die Ziele der Verkehrswende in unserem Stadtbezirk wieder nicht weiterverfolgt werden.

Das Angebot der Nachlinien nach Moosach und Allach soll verbessert werden, da der Stadtbezirk weiterwächst und ein großer Bedarf besteht. Wenn in der Innenstadt Nachtlinien ausgeweitet werden, soll dies auch in den Randbezirken möglich sein.

Freundliche Grüße

Bezirksausschuss des 24. Stadtbezirkes

Feldmoching - Hasenberg



Landeshauptstadt
München

**Vorsitzender
Dr. Rainer Großmann**

Landeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1, 80992 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Datum 20.03.2024

MVG-Leistungsprogramm 2025

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 24 – Feldmoching-Hasenberg hat in seiner Sitzung am 19.03.2024 mit der o.g. Anhörung befasst und folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:

Der Anhörung wird zugestimmt. Nichtsdestotrotz sollen folgende Nachfragen zum Bus 171 zur Erschließung des Neubaugebietes an der Hochmuttinger Straße mit der Einrichtung von zwei neuen Haltestellen beantwortet werden:

1. Der genaue Streckenverlauf mit den zwei neuen Haltestellen des Busses 171 soll dargestellt werden und
2. Auswirkung der neuen Bustrasse auf die Wertstoffinsel an der Herbergstraße / Hochmuttinger Straße

Außerdem soll an der Ecke Lerchenauer / Moosacher Straße eine Haltestelle eingerichtet werden, die die Verknüpfung zwischen der Buslinie 173 und den Express Buslinien auf der Moosacher Straße/Frankfurter Ring ermöglicht, damit die Lerchenau besser an den Frankfurter Ring angeknüpft wird.

Für Rückfragen steht der BA 24 – Feldmoching-Hasenberg gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Bezirksausschuss des 25. Stadtbezirkes
LAIM



Landeshauptstadt
München

**Vorsitzender
Josef Mögele**

Direktorium, BA-Geschäftsstelle West
Landsberger Str. 486, 81241 München

München, den 17.04.2024

**Schreiben MVG vom 04.03.2024:
Leistungsprogramm 2025**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 25 Laim hat sich in seiner Sitzung am 11.04.2024 mit der o.g. Angelegenheit befasst und einstimmig zugestimmt. Ferner wird die Weiterführung der U-Bahnlinie U4 bis zum Laimer Platz gefordert.

Mit freundlichen Grüßen



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

**Arbeitskreis Attraktiver
Nahverkehr**

im Diskussionsforum für
Entwicklungsfragen e.V.
(Münchner Forum)
Schellingstraße 65
80799 München
Tel.: 089 / 28 20 76
Fax: 089 / 28 05 532
info@muenchner-forum.de
www.muenchner-forum.de
www.facebook.com/muenchnerfo
rum/

Vertretungsberechtigter Vorstand:
Klaus Friedrich
Kathrin Wickenhäuser-Egger
Prof. Gert Karner
Sitz des Vereins: München
Amtsgericht: München VR 7380
Steuernummer: 143/219/50168

**Stellungnahme zum
Leistungsprogramm
2025 der MVG**

des

**Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr
(AAN)
im Münchner Forum e.V.**

Ansprechpartner:

E-Mail: aan.muenchen@web.de

München, März 2024

Inhalt

Situation des ÖPNV im Jahr 2024.....	4
ÖPNV in München von mehreren Seiten unter Druck – Fahrgastrückgänge, Haushaltsprobleme, MVG-Streichliste, Personalmangel, Politik der bayerischen Staatsregierung.....	4
Wesentliche Rolle des ÖPNV gemäß Mobilitätsstrategie.....	5
Planung zum Trambahnausbau ist zu begrüßen – Tram ist wesentlicher Baustein für höheren ÖPNV-Anteil – Trambahnausbau muss fortgesetzt werden	5
Leistungsangebot der MVG ist unterfinanziert	6
Beim Nachtverkehr fehlen Verbesserungen unter der Woche.....	6
Altstadterschließung erfolgt am besten durch den regulären Linienverkehr (und nicht durch Mikrobusse).....	6
Unterstützung bei Betriebskosten durch Bund und Land fehlt.....	6
Neues Finanzierungsmodell für ÖPNV ist in Arbeit	7
Planungen zum ÖPNV-Ausbau weiterführen	7
Einsatz der Mittel für den ÖPNV – Deutschlandticket nicht ausreichend finanziert	8
Öffentlichkeitsarbeit und MVG-Museum.....	8
ÖPNV benötigt nicht nur Geld –.....	9
es fehlt auch der politische fehlender Wille, dem ÖPNV die notwendigen Flächen zur Verfügung zu stellen – z.B. am Hauptbahnhof	9
Pünktlichkeitsoffensive ÖPNV	9
„Wiederhochfahr“-Szenarien fehlen – nicht auf Verschleiß fahren	10
Einzelmaßnahmen fortsetzen	10
Mangelhafte Kommunikation von Fahrplankürzungen aufgrund von Fahrzeug- und Personalmangels.....	10
Busnetz: Systematisches Ausdünnen der Linien 55 und 62.....	11
Weitere Trambahn- und U-Bahn und Busbetriebshöfe rechtzeitig vorbereiten	11
Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen	12
Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:	12
U-Bahn und Tram.....	12
Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG	12
Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:	12
Trambahn.....	13
Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG	13

Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:	13
Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen Tram	13
Bus	14
Angebotsausweitungen aus dem Leistungsprogramm der MVG.....	14
Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Busnetzes:	15
Infrastruktur im Busnetz:.....	17
Die Umweltverbundröhre Ost.....	17
Zusätzliche Haltestellen.....	17
Nachtverkehr.....	18
U-Bahn-Nachtverkehr am Wochenende, aber keine Verbesserungen unter der Woche	18
Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Nachtverkehrs:.....	18

Situation des ÖPNV im Jahr 2024

ÖPNV in München von mehreren Seiten unter Druck – Fahrgastrückgänge, Haushaltsprobleme, MVG-Streichliste, Personalmangel, Politik der bayerischen Staatsregierung

Die Situation des ÖPNV in München ist derzeit durch folgende Umstände gekennzeichnet: Einerseits sind die Fahrgastverluste der MVG durch Corona im Durchschnitt noch nicht wieder ausgeglichen. Andererseits zeigen sich gerade am Wochenende im Busnetz auf einigen Linien sehr starke Auslastungen. Den im Durchschnitt geringeren Fahrgastzahlen stehen auch geringere Einnahmen der MVG gegenüber.

Inwieweit sich die Haushaltsprobleme Münchens auf den Ausbau des ÖPNV auswirken, ist bis dato nicht klar. Seit mehreren Monaten wird in der Politik eine ÖPNV-Vorhaben-Streichliste der MVG diskutiert. Von dieser Streichliste sind für eine detaillierte Beurteilung noch keine ausreichenden Einzelheiten öffentlich bekannt. Es ist aber mutmaßlich von Vorschlägen auszugehen, die zu erheblichen Verzögerungen beim ÖPNV-Ausbau führen würden. Die Geheimniskrämerei mit dieser Liste wirft die Frage auf, warum der Stadtrat hier einer öffentlichen Diskussion um Streichungen im ÖPNV ausweicht.

Bevor Streichungen beim ÖPNV vorgenommen werden, sind zuerst die Planungen für den Tunnel von der Schleißheimer Straße zur A99 („BMW-Tunnel“) einzustellen und die Mittel zum ÖPNV-Ausbau umzuschichten.

Da München den Bau der U5 nach Pasing ohne gesicherte Bundeszuschüsse begonnen hat, müssen für den wesentlich günstigeren und effizienteren Trambahnausbau (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/202102-nvp.pdf>, Seite 2 unten) genug Mittel vorhanden sein. Alles andere würde auf schlechte finanzielle Priorisierung in Krisenzeiten durch den Stadtrat hindeuten.

Der Personalmangel führt zu erheblichen Einschränkungen beim Fahrplanangebot der MVG. Das aktuell gefahrene Leistungsangebot ist gegenüber 2020 (letzter Fahrplan vor Corona) deutlich reduziert.

Ein weiteres Problem stellt die Politik der bayerischen Staatsregierung dar: Die Unzuverlässigkeit und Unpünktlichkeit der Münchner S-Bahn ist hinlänglich bekannt. Es gibt bis heute nicht einmal Planungen, im ganzen Netz einen 10-Minuten-Grundtakt einzuführen – was Berlin vor rund 90 Jahren während der Weltwirtschaftskrise gelang. Somit wird es auf absehbare Zeit keinen attraktiven Stadt-Umland-Verkehr geben. Dies wirkt sich dann naturgemäß negativ auf den ÖPNV-Anteil in München aus.

Darüber hinaus blockiert die Bayerische Staatsregierung Planungen der Landeshauptstadt München zum Ausbau des ÖPNV, ein aktuelles Beispiel ist die Tram durch den Englischen Garten (<https://www.tramreport.de/2024/03/12/tnt-freistaat-stellt-sich-erneut-gegen-gartentram/>), <https://muenchner-forum.de/bayerische-staatsregierung-versucht-tram-durch-den-englischen-garten-zu-blockieren-versagt-aber-selbst-bei-der-s-bahn-auf-der-ganzen-linie/>)

Wesentliche Rolle des ÖPNV gemäß Mobilitätsstrategie

Gemäß dem Entwurf der Mobilitätsstrategie 2035 für München ist das Leitbild die am Menschen orientierte Mobilität in einer am Menschen orientierten Stadt (<https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6625968> , Seite 5).

Dazu müssen vor allem die negativen Auswirkungen des MIV (motorisierten Individualverkehrs) stark reduziert werden, insbesondere der Flächenverbrauch sowie die CO₂- und Feinstaub-Emissionen. Das Werkzeug dazu ist die Verkehrswende, und innerhalb der Verkehrsmittel des Umweltverbundes kommt dem ÖPNV eine hervorgehobene Rolle zu (ebd., S.8).

Die positiven Wirkungen des ÖPNV erstrecken sich nicht nur auf die Reduzierung der CO₂-Emissionen, sondern auch auf die Reduzierung des Flächenverbrauchs für den Verkehr in München – freiwerdende Flächen können dann anderweitig genutzt und beispielsweise auch entsiegelt oder begrünt werden, was für das Stadtklima von Bedeutung ist.

Um die Ziele der Mobilitätsstrategie – eine Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund – zu erreichen, ist unter anderem eine ausreichende Finanzierung des ÖPNV für neue Strecken, neue Betriebshöfe (zum Abstellen und Warten von U-Bahn, Bus und Tram) und ein gutes Fahrplanangebot erforderlich. Diese Maßnahmen nach hinten zu schieben, würde die Ziele der Stadt bezüglich Klimaschutz konterkarieren.

Planung zum Trambahnausbau ist zu begrüßen – Tram ist wesentlicher Baustein für höheren ÖPNV-Anteil – Trambahnausbau muss fortgesetzt werden

Im Dezember 2021 beschloss der Stadtrat das ÖPNV-Bauprogramm, im Januar 2022 folgte das ÖPNV-Planungsprogramm. Das Bauprogramm wurde im Dezember 2022 und Dezember 2023 fortgeschrieben.

Der AAN begrüßt ausdrücklich, dass die im Nahverkehrsplan (NVP) enthaltenen Strecken nun mittels Planungs- und Bauprogramms im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten schrittweise konsequent umgesetzt werden sollen.

Die MVG muss die begrüßenswerten Planungen sowohl für die Öffentlichkeit als auch für die Politik transparent und kontinuierlich kommunizieren. Es muss auch klar herausgearbeitet werden, dass nur mit dem Schienenverkehr, und hier vor allem dem Trambahnausbau ein deutlich höherer ÖPNV-Anteil erreicht werden kann: Der Busverkehr ist nicht ausreichend attraktiv genug, um wahlfreie Fahrgäste (d.h. Fahrgäste, die ein Auto besitzen) zu gewinnen, der Bau von U-Bahnen ist nicht flächendeckend, sondern nur auf Hauptachsen möglich.

Wichtig ist, dass das Trambahnbauprogramm in den nächsten Jahren konsequent fortgesetzt wird.

Weitere Informationen:

Stellungnahme von PRO BAHN und AAN im Münchner Forum zum Nahverkehrsplan unter

<https://www.pro-bahn.de/muenchen/202102-nvp.pdf>

Zur Effizienz der Tram siehe Seite 2 unten

Pressemitteilung des AAN zum ÖPNV-Bauprogramm:

<https://muenchner-forum.de/oepnv-bauprogramm-muenchen-bleibt-in-stuermischen-zeiten-auf-kurs-tramausbau-muss-langfristig-sicher-sein/>

Bericht auf Tramreport.de:

<https://www.tramreport.de/2023/12/15/oepnv-bauprogramm-3-2023/>

Leistungsangebot der MVG ist unterfinanziert

Auch im vergangenen Jahr 2023 haben die Fahrgastzahlen der MVG das Vor-Corona-Niveau noch nicht wieder erreicht.

Die niedrigeren Fahrgastzahlen wirken sich entsprechend auf die Fahrgeldeinnahmen der MVG und damit auf die Finanzierung des Leistungsangebots aus. Billige Tarifangebote wie das nicht ausreichend gegenfinanzierte Deutschlandticket tragen ebenso zu den Finanzproblemen der MVG (und anderer Verkehrsunternehmen hierzulande) bei.

Im Leistungsprogrammwurf der MVG für das Fahrplanjahr 2025 sind mit der Einführung des 5-Minuten-Taktes auf der U3 nach Moosach in der Hauptverkehrszeit (HVZ) sowie mit der Verlängerung der Tram 12 vom Scheidplatz über die Parzivalstraße nach Schwabing Nord erfreuliche Verbesserungen enthalten.

Damit ist aber die Frage nach der Rücknahme der 2021 erfolgten Kürzungen sowie nach der Finanzierung notwendiger Angebotsausweitungen noch nicht beantwortet. Auch gibt es zu den bisher noch nicht umgesetzten Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm für 2021 bisher keinerlei Aussage, wann diese realisiert werden sollen.

Beim Nachtverkehr fehlen Verbesserungen unter der Woche

Am Wochenende (Nächte Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) wird der U-Bahn-Nachtverkehr eingefügt. Unter der Woche gibt es leider keine Verbesserung, Großhadern, Fürstenried West und Neuperlach (um nur einige Stadtteile zu nennen) haben weiterhin nur Stundentakt unter der Woche. Stadtteile wie zum Beispiel Allach, Freiham und Lerchenau sind unter der Woche vom ÖPNV abgehängt.

So kommt der ÖPNV nachts nicht einmal ansatzweise in die Nähe einer brauchbaren Alternative zum PKW für Arbeitnehmer. Hier ist dringend ein Nachbessern erforderlich.

Altstadterschließung erfolgt am besten durch den regulären Linienverkehr (und nicht durch Mikrobusse)

Unverständlich ist, dass der Bus 132 vom Marienplatz zum Isartor zurückgenommen werden soll. Der Pilotversuch mit Mikrobussen

<https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/8214707> ist hier keine ernstzunehmende Alternative).

Der ÖPNV innerhalb der Altstadt sollte vor allem mit regulären Buslinien und nicht mit Mini- oder Mikrobussen erfolgen. Sicherlich ist in manchen Straßen der Einsatz kleinerer Fahrzeuge erforderlich, aber die bestehenden Buslinien in der Altstadt sollten auf jeden Fall weiterbetrieben werden. Diese Buslinien erschließen nicht nur die Altstadt, sondern verbinden diese mit anderen Stadtteilen – diesen Vorteil könne Midi Busse nur eingeschränkt und Mikrobusse nicht bieten.

Vergleiche hierzu das Konzept vom Fahrgastverband PRO BAHN: <https://www.pro-bahn.de/muenchen/202105-altstadt.pdf>

Unterstützung bei Betriebskosten durch Bund und Land fehlt

Im Vergleich zu 2019 – also vor Corona – wendet die Landeshauptstadt München knappe 100 Millionen Euro mehr für Betriebskostenzuschüsse an die MVG auf.

Diese Zuschüsse dienen weitestgehend zum Ausgleich der durch Corona und die Folgen – z.B. Zunahme von Home-Office und dadurch weniger Fahrgäste – entstandenen Einnahmeverluste. Der Spielraum für Angebotsausweitungen war somit nur gering. Ausgleichszahlungen durch Bund und Land erfolgen nicht.

Neues Finanzierungsmodell für ÖPNV ist in Arbeit

Bis 2020 basierte die Finanzierung des Betriebs von U-Bahn, Bus und Tram in München auf dem „Münchner Modell“, d.h. die Betriebskosten müssen grundsätzlich durch die Fahrgeldeinnahmen gedeckt sein (sog. Eigenwirtschaftlichkeit). Für zusätzliche Angebote leistet die Landeshauptstadt München jährlich einen Zuschuss zu den Betriebskosten der MVG im unteren bis mittleren zweistelligen Millionenbereich, u.a. zur Finanzierung des Nachtverkehrs.

Das Münchner Modell verlor durch die Fahrgastverluste aufgrund der Corona-Pandemie (und der vermutlich bleibenden Tendenz zu mehr Home-Office) mehr und mehr die Tragfähigkeit. Hinzu kommt die Notwendigkeit der Finanzierung der im Rahmen der Verkehrswende gewünschten und erforderlichen Angebotsausweitungen sowie der Wunsch nach günstigen Tickets (z.B. 365 Euro Ticket, Deutschlandticket). Daher muss ein neues Finanzierungsmodell für den ÖPNV erarbeitet werden, d. h. von der öffentlichen Hand müssen deutlich höhere Zuschüsse als bisher zum Betrieb geleistet werden.

Schon seit 2020 wurden rund 100 Millionen Euro pro Jahr aus dem Stadthaushalt zur Abdeckung der Einnahmeverluste (wegen geringerer Fahrgastzahlen aufgrund der Corona-Pandemie) bei der MVG aufgewendet. Diese 100 Millionen Euro reichen gerade dafür, das aktuelle Fahrplanangebot aufrecht halten zu können, Angebotsausweitungen sind so nicht möglich.

Ab 01.01.2025 soll die rechtliche Grundlage der Mit-Finanzierung des städtischen ÖPNV durch die Landeshauptstadt München der "Öffentliche Dienstleistungsauftrag – Stadtverkehr München (ÖDLA)" sein.

Dieser ÖDLA, den die LHM an die MVG vergeben will, soll ab dem 01.01.2025 bei einer Laufzeit von 22,5 Jahren (ab 2025) in Kraft treten. Die konkreten Inhalte des ÖDLA werden aktuell erarbeitet. Eine Beschlussfassung im Stadtrat ist für Sommer 2024 geplant.

Planungen zum ÖPNV-Ausbau weiterführen

Ungeachtet der Diskussionen um die Realisierung einzelner Projekte müssen die Planungsarbeiten weitergeführt bzw. begonnen werden. Wichtig ist, jederzeit Planungen mit ausreichender Planungstiefe verfügbar zu haben. So können die Planungen bei entsprechender Verfügbarkeit der Mittel schneller umgesetzt werden.

Einsatz der Mittel für den ÖPNV – Deutschlandticket nicht ausreichend finanziert

Die für den ÖPNV zur Verfügung stehenden Mittel (d.h. Fahrgeldeinnahmen und Zuschüsse der öffentlichen Hand) können in drei Bereichen eingesetzt werden: Betrieb (d.h. Verbesserung des Angebots), Infrastrukturausbau oder günstige Tarifangebote.

Um die Ziele der Verkehrsverlagerung (weg vom MIV hin zum ÖPNV) zu erreichen, ist der Schwerpunkt klar auf die Verbesserung des Angebots und den Infrastrukturausbau (sowohl Neubaustrecken wie auch Kapazitätserhöhungen im Bestand) zu setzen.

Die beabsichtigten Ziele der Verkehrsverlagerung und der Stärkung des Umweltverbundes können nicht erreicht werden, wenn bedingt durch allgemein stark gesenkte Fahrpreise das Geld für die dann benötigten Kapazitätsausweitungen und den Netzausbau fehlen (auch wenn in München Infrastrukturausbauten nicht über die Fahrgeldeinnahmen finanziert werden, entsteht so doch eine Finanzierungslücke, die aus anderen Töpfen ausgeglichen werden muss). Daher müssen auf breiter Front gesenkte Tarife unbedingt solide finanziert sein. Ein zuverlässiger Betrieb, die Instandhaltung der Infrastruktur und der unumgängliche Netzausbau erfordern sehr hohe Investitionen. Diese dürfen durch wegbrechende Fahrgeldeinnahmen auf keinen Fall gefährdet werden.

Selbstverständlich ist beim Netzausbau auf einen möglichst effizienten Einsatz der Mittel zu achten. Hier bietet die Tram erhebliches Potential: Pro investierten Euro werden bei der Tram im Vergleich zur U-Bahn gut zweieinhalbmal so viel Autofahrten auf den ÖPNV verlagert (vgl. <https://www.pro-bahn.de/muenchen/202102-nvp.pdf> S.2 unten).

Die Auflösung des nun schon jahrzehntelangen Investitionsstaus bei Bus und Tram (z.B. Betriebshöfe, Wendeschleifen und Abstellgleise, schlecht ausgestattete (mangelhafter Wetzschutz) und unterdimensionierte Haltestellen) und Angebotsverbesserungen auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten, muss zudem im Zweifelsfall immer Priorität haben vor der Alternative noch weiter gehender Tarifsenkungen.

In diesem Zusammenhang ist die nicht ausreichende Gegenfinanzierung des Deutschlandtickets kritisch zu sehen, in der momentanen Konstellation stellt das Deutschlandticket durch die systematische Aushöhlung der Finanzierung des ÖPNV ein trojanisches Pferd da. Hier sind dringend weitere Mittel von Bund und Ländern erforderlich.

Wien zeigt eine weitere Möglichkeit der ÖPNV-Finanzierung auf, die Push- und Pull Maßnahmen kombiniert: Durch deutliche Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Verkehrsraum sind die notwendigen finanziellen Mittel zum Ausbau und Betrieb des ÖPNV zu gewinnen.

Öffentlichkeitsarbeit und MVG-Museum

Auch wenn das MVG-Museum auf den ersten Blick keinen Bezug zum aktuellen ÖPNV-Betrieb hat, darf es doch nicht vernachlässigt werden. Neben der Nutzung von Museumsfahrzeugen für besondere Betriebssituationen (z.B. Winterdienst durch den Fahrdraktkontrollwagen 2942, P-Wägen zum Freifahren der Gleise bei Schneefall) kann das Museum auch einen Beitrag zur Öffentlichkeitsarbeit für Tram, ÖPNV und MVG bei Veranstaltungen leisten (im Museum oder Sonderfahrten z.B. bei Stadtteilstesten). Auch kann das MVG-Museum für entsprechende Ausstellungen genutzt werden.

Dafür muss dann die notwendige Finanzierung sichergestellt werden.

ÖPNV benötigt nicht nur Geld – es fehlt auch der politische fehlender Wille, dem ÖPNV die notwendigen Flächen zur Verfügung zu stellen – z.B. am Hauptbahnhof

Neben einer ausreichenden finanziellen Ausstattung benötigt der ÖPNV auch die entsprechende Priorisierung im Straßenraum (d.h. Vorrang an den Lichtsignalanlagen), damit ein pünktlicher Betrieb von Tram und Bus angeboten werden kann.

Beispielsweise ist die Diskussion um die Anzahl der Trambahngleise am Bahnhofplatz unverständlich. Keineswegs nachvollziehbar ist, warum verwaltungsintern seit rund drei Jahren darüber diskutiert wird, ob der Münchner Hauptbahnhof eine leistungsfähige Anbindung ans Tram- und Busnetz erhalten soll (vgl. Vorlage für den Planungsausschuss vom 29.3.2023, <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7568500>, Seite 16). In der Münchner Stadtpolitik ist viel von Verkehrswende und Klimaschutz die Rede, aber einen der größten Verkehrsknotenpunkte Europas auch für ein künftig höheres ÖPNV-Verkehrsaufkommen ausreichend leistungsfähig per Tram zu erschließen, hat erkennbar keine Priorität.

Aufgrund der derzeitigen Baustelle am Hauptbahnhof (die Trambahnhaltestelle Hauptbahnhof ist von den Zügen aus nur sehr umwegig erreichbar) ist das Fahrgastaufkommen an den Tramhaltestellen Bayerstraße und Arnulfstraße stark angestiegen. Hier sind ebenfalls Verbesserungen der Haltestellen erforderlich.

Pünktlichkeitsoffensive ÖPNV

Kombination Stadterneuerung und Verkehrsberuhigung mit Ausbau von ÖPNV und Radverkehr

Der ÖPNV ist an vielen Stellen Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgesetzt. Im Jahr 2022 wurde das dritte Paket der Busbeschleunigung nach längerer Pause beschlossen. Eine Fortführung des Busbeschleunigungsprogramms und die Ausweitung auf die Tram ist dringend geboten

Zur Abhilfe ist an kritischen Stellen gezielt der MIV zu reduzieren (z.B. durch Sperrungen oder Einbahnregelungen), um folgende Ziele zu erreichen:

- Verkehrsberuhigung
- weniger Behinderungen für den ÖPNV
- höhere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- mehr Sicherheit für Fahrradfahrer
- Aufwertung des öffentlichen Raums

Im Rahmen des 4. Maßnahmenpakets Busbeschleunigung/ÖPNV-Beschleunigung wird dies grundsätzlich aufgegriffen. Angesichts der Beeinträchtigung des ÖPNV-Betriebs durch den MIV sind aber deutlich weitergehende Maßnahmen erforderlich. Es ist unverständlich, dass gegen die Behinderungen des ÖPNV durch den Autoverkehr nicht konsequenter vorgegangen wird.

Beispiele für erforderliche eigene Spuren bzw. notwendige Entfernung von Parkplätzen::

- Ostfriedhof: St. Bonifatius Straße stadteinwärts 3 Parkplätze zwischen Kreuzung und Haltestelle
- Rumfordstraße Ecke Am Einlaß (Fahrtrichtung Reichenbachplatz)
- Johannesplatz
- Zur Wiederinbetriebnahme der Tram Verkehrsberuhigung in der Inneren Wiener Straße

„Wiederhochfahr“-Szenarien fehlen – nicht auf Verschleiß fahren

Die aktuellen Planungen der MVG zum Leistungsprogramm 2025 sind darauf ausgelegt, dass es auch 2025 kaum Steigerungen der Fahrgastzahlen gibt. Um aber eine wesentliche Voraussetzung der Verkehrswende – steigende Fahrgastzahlen – zu erreichen, sind Szenarien erforderlich, die eine deutliche Angebotsverbesserung vorsehen.

Der erste Schritt ist somit die Rücknahme der Kompensationsmaßnahmen aus dem Leistungsprogramm 2022 und 2023.

Bei den aktuellen Kürzungen (z.B. MetroBus 55 und MetroBus 62) fehlen Aussagen, wann das Angebot wieder auf den alten Stand zurückgebracht werden soll. Ebenso fehlen Aussagen, wann die anderen Corona-bedingten Kürzungen rückgängig gemacht werden sollen.

Für deutliche Angebotsverbesserungen ist eine entsprechende Vorbereitung erforderlich: Wenn das Angebot wieder verbessert werden soll, sind dafür entsprechende Vorlaufzeiten erforderlich. Die Maßnahmen, die jetzt nicht getroffen werden, verhindern Angebotsverbesserungen in den nächsten Jahren.

Ebenso darf es jetzt keine Sparmaßnahmen geben (z.B. Aufschieben von Wartungsmaßnahmen an der Infrastruktur), die zu späteren höheren Kosten führen

Einzelmaßnahmen fortsetzen

Noch nicht ausreichend ins Bewusstsein der Entscheidungsträger ist die Tatsache vorgedrungen, dass „Verkehrswende“ heißt, dass viele – auf den ersten Blick eher unspektakuläre Maßnahmen – erfolgreich umgesetzt werden müssen.

Neben dem Neubau von Strecken sind auch folgende Maßnahmen umzusetzen:

- Realisierung von eigenen Spuren für Bus und Tram
- Bau wettergeschützter Umsteigeanlagen (z.B. am Stachus und Hauptbahnhof)
- Erweiterung des Trambahnnetzes in der Innenstadt um zusätzliche Wendeschleifen und Betriebsstrecken
- Umbau des Trambahnnetzes auf 2,65 m breite Fahrzeuge
- Entsprechende Berücksichtigung von Radverkehrsanlagen (Radwege und B&R, v.a. am Stadtrand)

Mangelhafte Kommunikation von Fahrplankürzungen aufgrund von Fahrzeug- und Personalmangels

Die MVG kommuniziert die Einschränkungen durch Personal- und Fahrzeugmangel mangelhaft.

Zwar findet sich auf der MVG-Homepage ein Bereich, in dem die gerade aktuellen Fahrplankürzungen dargestellt sind

(<https://www.mvg.de/services/aktuelles/personalmangel.html>). Aber dort ist nur der aktuelle Stand erkennbar, nicht, seit wann die Kürzung besteht oder ob weitere Kürzungen geplant sind. Es erfolgt auch keine aktive Information, z.B. über Pressemitteilungen, dass demnächst neue Kürzungen anstehen.

Auch bei den Pushmeldungen via App gibt es derzeit Probleme (Stand 6.3.2024):

<https://www.mvg.de/services/mobile-services/fahrinfo.html>

„Es werden keine Pushmeldungen versendet, die MVG arbeitet daran, den Push-Service im Laufe des Jahres 2024 wieder zur Verfügung zu stellen.“

Vgl. dazu auch die Pressemitteilung des AAN vom 4.3.2024:

<https://muenchner-forum.de/bessere-kommunikation-der-angebotskuerzungen-von-seiten-der-mvg-erforderlich/>

Die Lage im ÖPNV ist derzeit schwierig und daher ist eine offene Kommunikation erforderlich, um die aktuellen Defizite klar zu benennen. So können sich die Fahrgäste besser auf die Situation einstellen.

Busnetz: Systematisches Ausdünnen der Linien 55 und 62

Besonders unangenehm stößt die Begründung für die Kürzung der Buslinien 55 und 62 auf: Die Kürzung wird mit „zurückgegangener Nachfrage“ begründet. Dies ist nicht überraschend, da auf beiden Linien gemäß MVG-Homepage

(<https://www.mvg.de/services/aktuelles/personalmangel.html>) das Angebot derzeit bereits ausgedünnt ist. Dann ist eine geringere Nachfrage die logische Folge. Dies dann als Begründung für Angebotskürzungen (d.h. die ausgedünnte Taktfolge zum offiziellen Fahrplanangebot zu machen) zu verwenden, erscheint dann schon sehr merkwürdig.

Weitere Trambahn- und U-Bahn und Busbetriebshöfe rechtzeitig vorbereiten

Angesichts des geplanten Ausbaus des Trambahnnetzes besteht ein weiter steigender Fahrzeugbedarf. Hinzukommende Fahrzeuge können nicht mehr im vorhandenen Betriebshof in der Einsteinstraße abgestellt werden. Daher ist der Bau weiterer Betriebshöfe mit auch für die Zukunft ausreichenden Flächenreserven entsprechend vorzubereiten.

Auch die aktuell geplante Erweiterung der jetzigen Hauptwerkstätte wird nur für einen kurzen Zeitraum genügen. Daher ist Realisierung des Trambahnbetriebshofs Fröttmaning – als vollwertiger Betriebshof und nicht nur als provisorische Abstellfläche - dringend erforderlich

Ebenso sind für die U-Bahn ausreichend neue Betriebshofkapazitäten vorzusehen – ein essentieller Schritt sind die Planungen zur Erweiterung des Betriebshofs Neuperlach Süd.

Auch beim Bus ist eine Vergrößerung der Betriebshofkapazitäten erforderlich. Auch nach Eröffnung des neuen Busbetriebshofs in Moosach im November 2022 sind die Kapazitäten noch nicht ausreichen.

Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:

Bei den Vorschlägen zur Angebotsausweitung handelt es sich teilweise um Maßnahmen, die bereits in früheren Leistungsprogrammen von der MVG vorgeschlagen wurden. In anderen Fällen ist bereits heute eine zunehmende Auslastung festzustellen. Bei den Maßnahmen im Nachtverkehr geht es auch darum, für Werktätige, die in Schicht arbeiten, ein brauchbares ÖPNV-Angebot bereitzustellen.

Auch wenn im Moment die finanzielle Lage der MVG schwierig ist, sollte – wie im Abschnitt „Wiederhochfahr“-Szenarien fehlen“ beschrieben – die Planungen für den Wiederanstieg der Fahrgastzahlen beginnen.

U-Bahn und Tram

Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG

Der AAN begrüßt die Einführung des 5-Minuten-Takts auf der U3 bis Moosach in der Hauptverkehrszeit (HVZ).

Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:

U2:

Ausweitung des 5-Minuten-Takts Montag bis Freitag bis 21 Uhr

U6:

Samstagsverstärker bis Fröttmaning oder Alte Heide verlängern

sonntags 5 Minuten Takt von 12-19 Uhr zwischen Fröttmaning oder Alte Heide und Harras

U7:

Samstags ab Olympia Einkaufszentrum – Sendlinger Tor; Sonntag ab Rotkreuzplatz – Sendlinger Tor; Samstag & Sonntag bei Großmessen bis Messe West/Ost (statt U8, die weiter bis Neuperlach Zentrum fährt)

U8:

samstags Betrieb vor 11 Uhr; sonntags Betrieb von 9-20 Uhr

Trambahn

Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG

Der AAN begrüßt die Führung der Tram 12 nach Schwabing Nord.

Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:

Linie 25:

Montag bis Freitag HVZ (Hauptverkehrszeit):

Verstärkung des Abschnitts Ostfriedhof – Großhesselohe durch Verlängerung der Linie 28 ab Sendlinger Tor.

Sonntags:

5-Minuten-Takt Max-Weber-Platz bis Großhesseloher Brücke von 12-19 Uhr auch sonntags (LP21; 6.4.1.) Die Linie ist bereits heute gut ausgelastet und durch das nun bezogene Paulaner-Gelände mit zusätzlicher Haltestelle Carl-Amery-Platz werden weitere Fahrgäste hinzukommen.

10-Minuten-Takt bis Grünwald (fällt in die Zuständigkeit des Landkreis München).

Generell: Einsatz größerer Fahrzeuge (d.h. vierteilige Trambahnzüge).

Linie 29:

Verlängerung in der Hauptverkehrszeit bis/ab Moosach sowie am Wochenende bei Veranstaltungen im SAP-Garden,

Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen Tram

Wendeschleife Arabellapark

Der Bau einer aus beiden Richtungen befahrbaren Wendeschleife am Arabellapark ist in Angriff zu nehmen. Einerseits können so die bisher am Effnerplatz endenden Züge aus der Innenstadt bis zum nächsten größeren Knotenpunkt am Arabellapark mit Verknüpfung zur U-Bahn und zu den dort beginnenden Buslinien weitergeführt werden. Andererseits können Verstärkerzüge für die Strecke Arabellapark – St. Emmeram (bzw. künftig Arabellapark – Johanneskirchen / SEM Nordost) am U-Bahnhof wenden. Ein zusätzlicher Vorteil ist die höhere Flexibilität bei Betriebsstörungen.

Wendeschleife Wettersteinplatz

Zur Erhöhung der Flexibilität des Trambahnnetzes (und damit der Stabilität des Betriebes) in Giesing ist die Errichtung einer aus beiden Richtungen befahrbaren Wendeschleife angebracht. Da der Wettersteinplatz an die U1 angebunden ist, kann im Störungsfalle im Bereich Tegernseer Platz / Osttangente ein Anschluss der Strecke nach Grünwald an die U1 gewährleistet werden.

Zusätzliche Überholgleise

An folgenden Haltestellen sind Überholgleise neu- bzw. wieder einzurichten:

- Gondrellplatz
- Schwanseestraße
- Münchner Freiheit (abhängig von den Planungen zur Tram Leopoldstraße)

Einbau zusätzlicher Abbiegemöglichkeiten (Gleisbögen)

Zur Verbesserung der Netzflexibilität sind an folgende Stellen zusätzlich Gleisbögen erforderlich:

- Wörthstraße (Verbindung vom Rosenheimer Platz von und zum Ostbahnhof)
- Müllerstraße

Bus

Angebotsausweitungen aus dem Leistungsprogramm der MVG

Der AAN lehnt die geplanten Kürzungen auf den Buslinie 55 und 62 ab, ebenso die beabsichtigte Einstellung der Buslinie 132 im Tal.

Kürzung Bus 55

Die Taktausdünnung auf 6-6-7 in der Hauptverkehrszeit während der Schulzeiten ist nichts anderes als die dauerhafte Einrichtung des Notfahrplans. Der beschriebene Nachfragerückgang ergibt sich daraus, dass bereits seit längerem anstatt Takt 5 im Takt 6-6-7- gefahren wird.

Kürzung Bus 62

Gep plante Kürzung: Taktausdünnung auf Takt 10 statt Takt 6/7 von 9 bis 15 Uhr (Mo-Fr)

Die Buslinie bietet eine attraktive Linienführung mit guten Verbindungen. Durch die bereits seit zwei Jahren erfolgende faktische Ausdünnung auf 10-Minuten-Takt hat die Attraktivität dieser Linie ebenso wie durch die Baustellenbedingten Behinderungen am Sendlinger Tor stark gelitten. Eine zurückgehende Nachfrage ist also keine Überraschung.

Besonders ärgerlich ist, dass diese Ursachen nicht angesprochen werden und nicht zumindest perspektivisch die Wiedereinrichtung des 6-6-7-Minuten-Takts vorgesehen ist.

Kürzung Bus 132

Im Rahmen der Umgestaltung des Tals soll der Bus 132 vom Marienplatz zum Isartor zurückgenommen werden. Dies würde eine deutliche Verschlechterung der ÖPNV im Tal und am Viktualienmarkt bedeuten.

Vgl. dazu <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6303383> , Seite 5:

Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Busnetzes:

Gerade am Wochenende sind die Metrobuslinien und generell die Buslinien innerhalb des Mittleren Rings tagsüber sehr voll.

Auf den Linien 51, 53, 55, 57 ist sonntags der partielle Einsatz von Buszügen, auf den Linien X30, 56 und 59 der Einsatz von Gelenkbussen notwendig, um die Fahrgastmengen zu bewältigen und Verspätungen durch Fahrgastwechsel zu vermeiden. Auf allen Buslinien innerhalb des Mittleren Rings ist aufgrund des gestiegenen Freizeitverkehrs ein 10-Minuten-Takt erforderlich (mit Ausnahmen wie z.B. der Linie 187),

MetroBus:

Wiedereinführung des Takt 10 bis 10

ExpressBus X30:

Montag bis Samstag:

Verlängerung zum Rotkreuzplatz bzw. nach Nord-Westen (Schloss Nymphenburg; gemäß MVG-Leistungsprogramm 2021, Punkt 7.52.)

Sonntag:

Ostbahnhof - Harras Verdichtung auf 10-Minuten-Takt tagsüber; Verlängerung von Harras bis Schloss Nymphenburg 12-19 Uhr

MetroBus 52

Der Bus 52 benötigt wieder eine sinnvolle Linienführung bzw. Endhaltestelle in der Innenstadt. Der 52er soll entweder über den Linienweg vom Bus 132 bis Isartor fahren, oder vom Sendlinger Tor bis Lenbachplatz und dann weiter via Briener Straße bis Königsplatz (Blockschleife Karolinenplatz > Königsplatz > Luisenstr. > Gabelsbergerstraße > Pinakotheken > Karolinenplatz) verlängert werden.

Alternativ kann der Bus 52 bis Odeonsplatz, inklusive Bedienung der neu eingerichteten und nur nachts bedienten Haltestelle Maximiliansplatz geführt werden.

MetroBus 58/68 (Cityring)

Takt 5 zwischen Hauptbahnhof und Silberhornstraße auch am Samstag.

StadtBus 132

Montag bis Freitag NVZ und Samstag Verlängerung des Takt 10 von Implerstraße bis (Am) Harras.

Sonntag Takt 10 von 12-19 Uhr zwischen Marienplatz und (Am) Harras täglich Takt 10 bis 10 bis Implerstraße (Isarphilharmonie & Volkstheater!); evtl. Verknüpfung mit dem Gasteig-Parkplatz-Shuttle.

StadtBus 134

Verlängerung Alter Messeplatz Hackerbrücke Stiglmaierplatz Königsplatz (vgl. MVG-Leistungsprogramm 2021, S. 65)

Diese Linie schafft eine attraktive Verbindung von der Schwanthaler Höhe zur Maxvorstadt.

StadtBus 139

Sonntag Takt 10 zwischen Giesing und Neuperlach Zentrum; Angebot analog zu bereits bestehendem Takt 10 auf Bus 145 (Anschluss Chiemgaustraße); Bus 139 führt in dem Abschnitt in- zwischen durch dichte Bebauung (inzwischen auch neben dem Neuen Südfriedhof)

StadtBus 151

Betrieb auch samstags und sonntags, um den MetroBus 51 zu entlasten. Der Einsatz hat mindestens auf der Strecke Romanplatz - Waldfriedhof zu erfolgen.

StadtBus 153

Samstag und Sonntag Takt 10 zwischen Hochschule und Odeonsplatz; Takt 20 ab Trappentreustraße

StadtBus 154

Samstag und Sonntag 12-19 Uhr Takt 10 zwischen Nordbad und Westerlandanger.
Mo-Fr. Verlängerung zum Ackermannbogen

StadtBus 178

Montag bis Freitag HVZ und samstags Takt 10 zwischen Petuelring und Kieferngarten

StadtBus 180

Montag bis Freitag Takt 10 auch zwischen Kieferngarten und Amalienburgstraße
Sonntag Takt 20 zwischen Kieferngarten und Westfriedhof
Sonntag Takt 10 zwischen Kieferngarten und Am Hart

StadtBus 193

Takt 10 bis 10

StadtBus 197

Takt 10 bis 10

ExpressBus X5 Freiam Nord – U5 Westendstraße

An dieser Stelle sei nochmal auf die Wichtigkeit der Express-Bus Linie X5 zur Erschließung des Neubaugebiets Freiam hingewiesen (mit der Eröffnung der U5 ist nach derzeitigem Stand etwa 2036 zu rechnen).

Wichtig ist, dass der X5 auf der A96 entsprechend bevorrechtigt wird, um attraktive Fahrzeiten anbieten zu können. Vorbild hierfür ist die für die IAA 2021 realisierte „Blue Lane“: Auf der A94 wurde die Standspur für den Verkehr zur Messe reserviert – analog ist die Standspur auf der A96 für den X5 zur Erschließung Freiam zu nutzen. Die Landeshauptstadt München muss hier auf die Autobahn GmbH des Bundes entsprechend zugehen.

Infrastruktur im Busnetz:

Die Umweltverbundröhre Ost

Vor allem in der Friedrich-Eckart-Straße, Hultschiner Straße und Truderinger Straße (letztere im Bereich der Unterführung) sind die Busse schon heute starken Behinderungen durch den MIV ausgesetzt. Zur Verbesserung der Betriebsqualität auf den Linien 185, 187, 190 und 191 sind neben der Einrichtung von Busspuren auch entsprechende Maßnahmen bei der Bahnunterführung in Berg am Laim erforderlich.

Analog zur Umweltverbundröhre in Laim ist in Berg am Laim, eine eigene Unterführung für den Bus zu bauen. Somit kann ein wesentliches Nadelöhr für den Busverkehr beseitigt werden. Die Abmessungen der Umweltverbundröhre sind dabei so zu wählen, dass die spätere Einrichtung einer Trambahn möglich ist.

Zusätzliche Haltestellen

Am Odeonsplatz sind zusätzliche Haltestellen erforderlich, um mehr Linien (z.B. Bus 52 (vgl. Vorschlag zur Verlängerung), StadtBus 134) abfertigen zu können.

Ein guter Vorschlag für den Odeonsplatz erfolgt im Rahmen der Planung der Radschnellverbindung Münchner Norden / Altstadtadrlings ([München unterwegs \(muenchenunterwegs.de\)](https://muenchenunterwegs.de))

Nachtverkehr

U-Bahn-Nachtverkehr am Wochenende, aber keine Verbesserungen unter der Woche

Am Wochenende wird der 30 Minuten-Takt auf der U-Bahn eingeführt.

Ein Nachteil des U-Bahnnachtverkehrs ist, dass unter der Woche anderer Fahrplan gilt als am Wochenende, der Fahrplan ist so schlechter merkbar.

Am Mangelhaften Nachtverkehr unter der Woche, d.h.:

- Nur Stundentakt
- Kein Nachtverkehr für Aubing, Obermenzing, Blumenau, Freiham, Trudering

wird leider nichts verbessert.

Dies bedeutet für Schichtarbeiterinnen und Schichtarbeiter den faktischen Zwang zum Auto.

Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Nachtverkehrs:

Im Rahmen der Verkehrswende muss auch der Nachtverkehr unter der Woche verbessert werden, damit zu Schicht- bzw. zu Randzeiten Arbeitende eine brauchbare ÖPNV-Alternative haben.

täglich

N17: bis St. Emmeram (MVG-Leistungsprogramm 2021, Punkt 6.4.4.)

N25: Max-Weber-Platz – Großhesseloher Brücke

N27: Petuelring - Schwanseestraße (Giesing ist nachts schlecht erschlossen)

N72: Feinerschließung im Osten mit Anschluss zu N17

Montag bis Freitag:

N17, N19, N20, N25, N27, N40, N41, N42, N43, N44, N45, N46 zumindest (etwa) innerhalb des Mittleren Rings alle 30 Minuten

N71, N72, N74, N75, N76, N77 (bis Freiham), N78 und N79 alle 60 Minuten

Betreff: AW: MVG-Leistungsprogramm 2025
Anlagen: MVG-Leistungsprogramm 2025.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Sachgebiet Förderverfahren (BAU-TZ32) hat das Leistungsprogramm 2025 mit Ihrer E-Mail vom 04.03.2024 dankend erhalten und nimmt dies so zur Kenntnis.

Bezüglich der neu geplanten Bushaltestellen möchten wir darauf hinweisen, dass hierfür Fördergelder nach BayGVFG bei der Regierung von Oberbayern beantragt werden können, sofern diese barrierefrei hergestellt werden und der LHM hierfür Kosten entstehen. **In diesem Fall bittet BAU-TZ32 um frühzeitige Einbindung in die Planung.**

Bezüglich des Entfalls von Bushaltestellen im Zusammenhang mit der möglichen Einrichtung einer Fußgängerzone im Tal möchten wir darauf hinweisen, dass der barrierefreie Ausbau der Bushaltestelle "Tal" mit abschließendem Bescheid vom 19.06.2015 durch die Regierung von Oberbayern mit 25.600 Euro bezuschusst wurde. Dies hat eine Veränderungssperre von 25 Jahren zur Folge. Sollte die Bushaltestelle innerhalb dieser Zeit nicht mehr angefahren werden, müssen die Fördergelder verzinst zurückgezahlt werden.

Je nach künftiger Streckenänderung könnte dies ggf. weitere Bushaltestellen betreffen. **BAU-TZ32 bittet darum, informiert zu werden, sobald bekannt wird, ab wann ein Entfall der Bushaltestellen "Tal" und ggf. weiterer Bushaltestellen wirksam wird.**

Herzliche Grüße

Elektronische Kommunikation mit der Landeshauptstadt München - siehe:
<http://www.muenchen.de/ekomm>

Betreff: MVG-Leistungsprogramm 2025

Guten Tag,
anbei erhalten Sie die Unterlagen zur Unterrichtung des Leistungsprogramms 2025 der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG). Sie enthalten die von der MVG geplanten Maßnahmen für den kommenden Fahrplanwechsel bzw. unterjährig in 2025.



Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München - Burgstr. 4 - 80331 München

Facharbeitskreis Mobilität

Vorsitzender:
Bernhard Claus
c/o Bayerischer Blinden- und
Sehbehindertenbund e.V. (BBSB)

An das
Mobilitätsreferat

Datum 25.03.2024

Leistungsprogramm der MVG 2025

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Facharbeitskreis (FAK) Mobilität im Behindertenbeirat der Stadt München nimmt, in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten, Herr Oswald Utz, zu dem Leistungsprogramm wie folgt Stellung:

Der FAK Mobilität setzt sich seit Jahren u. a. für eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ein.

In zahlreichen Stellungnahmen – auch zu den Leistungsprogrammen der MVG - haben wir unsere Anliegen deutlich und konstruktiv vorgetragen.

In diesem Jahr wird auf diese Problematik kein Bezug genommen. Vielmehr müssen wir dem Programm entnehmen, dass bei der Buslinie 132 mit dem Entfall der Anbindung des Marienplatzes und Rücknahme der Linie zum Isartor zu rechnen ist, wenn das Tal Fußgängerzone wird. Dieses Vorhaben widerspricht unserem Anliegen und lässt den Schluss zu, dass die Verantwortlichen die Probleme von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen immer noch nicht verstanden haben.

Das bestätigt auch das Ergebnis von drei Workshops zur „Feinerschließung der Altstadt“, das in dem Vorhaben mündet, voraussichtlich ab 02.06. für drei Monate in der Innenstadt einen Test durchzuführen, bei dem Mikrobusse und Rikschas unentgeltlich genutzt werden können – davon eine rollstuhlgängige Rikscha und u. U. ein rollstuhlgängiger Mikrobuss.

Ein erkennbar schlüssiges Konzept wie die Erreichbarkeit der Altstadt für mobilitätsbehinderte Menschen, deren Bedarfe unterschiedlich sind, hergestellt werden kann, liegt bis heute nicht vor. Vielmehr befindet man sich im Wesentlichen in Beteiligungsverfahren, deren Prozesse sich erfahrungsgemäß hinziehen.

Das Angebot des Elektromobilverleihs in der Innenstadt bedeutet lediglich eine Möglichkeit der Teilhabe für die Personengruppe, die sich die Steuerung des Mobils zutraut. Selbst dieses überschaubare Projekt ist vor allen Dingen dem Einsatz unseres FAKs zu verdanken.

Fazit:

Wir warten immer noch auf ein abgestimmtes Konzept und bieten weiterhin unsere Unterstützung an. Durch kleinteilige, halbherzige Maßnahmen sind keine grundlegenden Veränderungen zu erwirken. Dazu gehört Mut, der den tatsächlichen Willen zur Veränderung erkennen lässt und eine konstruktive Zusammenarbeit mit Praktikern.

Der FAK geht davon aus, dass in konstruktiver Weise auf unsere Stellungnahme reagiert wird und bedankt sich dafür.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

gez.

Betreff:

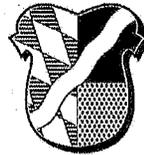
Aktualisiert: Stadtratsfraktion CSU-FW: Rückmeldung MVG
Leistungsprogramm 2025

Sehr geehrte Damen und Herren,

seitens der Stadtratsfraktion CSU-FW wurden folgende Punkte zum MVG Leistungsprogramm 2025 gemeldet:

1. Die Taktverdichtung der Linie 57 auf 10 Minuten wird positiv gesehen.
2. Seite 15: Die Verdichtung aufgrund der gestiegenen Bewohneranzahl und auch der gestiegenen Schülerzahlen sollte, wenn nicht in der Gänze doch zumindest in großen Teilen vorgezogen werden. Die Umsetzung 16.9.25 ist schon sehr spät.
3. Außerdem eine Anmerkung: Die Pünktlichkeit der U 5 hat extrem nachgelassen. So wirklich fährt die eigentlich wie sie will oder kann. Die Einhaltung des Fahrplanes ist für Planbarkeit der Fahrgäste wichtig.
4. Außerdem wünscht sich der BA 25 seit Jahren wieder die Verlängerung der U 4 nach Laim.
5. S. 10, zusätzlich U6 Fahrzeuge mit höherer Kapazität bzw. Taktung erhöhen, da zu HVZ immer voll (ist aber eher durch TUM Garching verursacht...).
6. Besteht bei den Umlandlinien (S. 16) die Möglichkeit die Betriebszeiten dahingehend anzupassen, dass auch die Anfahrt zu den Industriebetrieben im Münchner Norden zu den Tagesrandzeiten optimiert wird?
7. Bus 710 von Dachau bis Moosach - Verlängerung bis Olympiazentrum möglich (kein Umstieg auf U-Bahn erforderlich)?
8. Bus 294 von Garching zum Hart könnte ggf. den BMW Pendelbus von/nach Garching ersetzen bzw. Synergieeffekte schaffen - Verlängerung bis BMW Allee / Frankfurter Ring / Dostlerstraße möglich?
9. Bus 295 in Kombination mit X206 von Uschl zum Hart könnte ggf. den BMW Pendelbus von/nach Uschl ersetzen bzw. Synergieeffekte schaffen - Verlängerung bis BMW Allee / Frankfurter Ring / Dostlerstraße möglich?
10. Die Rücknahme der Haltestelle der Linie 132 (Tal und Marienplatz) zum Isartorplatz - durch den Bau der Fußgängerzone im Tal - ist für viele Fahrgäste sehr problematisch. Insbesondere Mobilitätseingeschränkte sind oft darauf angewiesen, möglichst nahe zum Marienplatz zu kommen, da dort sehr viele Facharztpraxen untergebracht sind.

Mit freundlichen Grüßen



Landratsamt München · Frankenthaler Str. 5-9 · 81539 München

Öffentlicher Personennahverkehr

 Ihr Zeichen: 04.03.2023
 Ihr Schreiben vom: 00.1?
 Unser Zeichen: 18.04.2024
 München,

Leistungsprogramm 2025 der MVG zum Fahrplanwechsel Dezember 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen Bezug auf das von Ihnen übersandte Leistungsprogramm 2025 der MVG und Ihre Bitte um Stellungnahme.

Nach Durchsicht der Unterlagen geben wir nachfolgende Rückmeldung:

- Linie 55: Bezüglich der angedachten Taktausdünnung bei der Buslinie 55 auf dem Stadtgebiet der Landeshauptstadt München von Takt 5 auf Takt 6/7 in der HVZ (Mo – Fr Schule) geht der Landkreis München davon aus, dass hierdurch keine Einschränkungen bei der betrieblichen Umsetzbarkeit des mit der MVG / LH München abgestimmten und ursprünglich zum Fahrplanwechsel im Dez. 2023 umzusetzenden Leistungsbildes (u. a. Mo. – Fr. Takt 10 bis Putzbrunn) entstehen werden.
- Bezüglich des geplanten durchgehenden U-Bahn Nachtverkehrs am Wochenende bitten wir um sehr frühzeitige Zulieferung der Fahrpläne an den MVV, damit erforderliche Anpassungen bei den Abfahrtszeiten des MVV-Regionalbusverkehrs vorgenommen werden können.

Zum übermittelten Leistungsprogramm 2025 bestehen im Übrigen keine Einwände.

Auch im Hinblick auf die sonstigen dargestellten Änderungen im Leistungsprogramm bzgl. Tram und U-Bahn haben wir ebenfalls keine Einwände.

Betreff: PP München - E4: MVG-Leistungsprogramm 2025
Anlagen: MVG-Leistungsprogramm 2025.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,
wir haben keine Anmerkungen oder Einwände.

Mit freundlichen Grüßen

[Polizeipräsidium München](#)

Gesendet: Montag, 4. März 2024 17:04
Betreff: MVG-Leistungsprogramm 2025

Guten Tag,

anbei erhalten Sie die Unterlagen zur Unterrichtung des Leistungsprogramms 2025 der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG). Sie enthalten die von der MVG geplanten Maßnahmen für den kommenden Fahrplanwechsel bzw. unterjährig in 2025.

Die Anhörungsfrist endet am **Freitag, 19. April 2024**, um das Leistungsprogramm rechtzeitig in den Stadtrat der Landeshauptstadt München einbringen zu können.

Ihre Rückmeldungen oder ggf. Rückfragen senden Sie bitte an:

Vielen Dank.

Gerne bieten wir den Fahrgastverbänden wieder die Möglichkeit zum persönlichen Austausch zu den vorgestellten Maßnahmen, sofern dazu Fragen bestehen.

Freundliche Grüße

MVG-Leistungsprogramm 2024/25

Stellungnahme Fahrgastverband PRO BAHN, März 2024

Rahmenbedingungen und Ausgangssituation

Der Vorlage ist deutlich anzumerken, dass derzeit magere Zeiten für kommunale Haushalte sind, und jetzt das Geld fehlt, das in guten Zeiten großzügig für Maßnahmen mit relativ geringem Nutzen ausgegeben wurde. Um die städtischen Ziele der Verkehrswende zu erreichen, und auch, um die Voraussetzungen für eine klimaresiliente und inklusive Stadt zu schaffen, muss die Stadt an ihrem Ziel festhalten, den ÖV-Anteil auf 30 Prozent zu erhöhen (ÖV30). Ein Verschieben der überfälligen Maßnahmen in eine unbestimmte Zukunft hilft nicht weiter.

Die Stadt war auf einem realistischen Weg, um ihre Ziele zu erreichen, wenn auch später als vorgenommen. Diesen Weg muss die Stadt fortsetzen und dazu die notwendigen Maßnahmen ergreifen und Voraussetzungen schaffen.

Gleichzeitig wächst die Stadt weiterhin. Alleine für das Bevölkerungswachstum ist eine entsprechende Angebotsausweitung nötig. Da hierfür auch bisher schlechter erschlossene Bereiche dicht besiedelt werden, ist oftmals eine überproportionale Angebotsausweitung nötig.

Aufgrund der aktuellen Finanzierung und Priorisierung sind jedoch kaum noch Angebotsverbesserungen möglich. Diese fokussieren sich daher auf wenige Stellen, verbunden mit Einschnitten an anderer Stelle zur Finanzierung dieser. Davon ausgenommen ist der großzügige U-Bahn-Nachtverkehr am Wochenende.

Die Stadt muss daher die Rahmenbedingungen verbessern. Effektive Maßnahmen wie der Tramausbau müssen priorisiert werden. Dieser wirkt auch dem Fahrermangel entgegen, da ein Fahrer so kosteneffizient deutlich mehr Fahrgäste transportieren kann. Die Finanzierung weniger effizienter oder gar kontraproduktiver Projekte wie des BMW-Tunnel sind hingegen sofort zu beenden, und das Geld zielgerichtet für ÖV-Ausbau zu verwenden. Auch die Entscheidung, die U-Bahn nach Pasing auch ohne gesicherte Bundeszuschüsse zu bauen, schränkt wie vorhergesagt jetzt den Handlungsspielraum stark ein.

Nicht nur eine ausreichend Finanzierung ist geboten, sondern auch die dringend nötige Umverteilung von Flächen und die Priorisierung des Öffentlichen Nahverkehrs. Die Stadt hat sich selbst vorgenommen (20-26 / V 03507 vom 15.6.2021): »In einem integrierten Angebot ragt der Öffentliche Verkehr in seiner Bedeutung heraus und stellt das weitere zu stärkende Rückgrat des Verkehrs aus heutiger und auch zukünftiger Sicht dar. Er ist aufgrund seiner herausragenden Flächeneffizienz und Leistungsfähigkeit in hochverdichteten urbanen Räumen der Nukleus jeden multimodalen, urbanen Angebots und erhält in ergänzter Form als Umweltverbund [...] die höchste Priorität.«. Diese Vorgabe muss umgesetzt werden.

Die Aussage, die »Ziele zur Verkehrswende ... werden langfristig weiterverfolgt«, ist viel zu defensiv angesichts der Notwendigkeit. Das Ziel von 30 Prozent Verkehrsanteil des Öffentlichen Nahverkehrs ist uneingeschränkt aufrechtzuhalten.

Um die städtischen Ziele erreichen zu können, sind konsequent Verbesserungen nötig. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Oberflächen-ÖVs werden verbessert, indem Störungen durch den MIV unterbunden werden, insbesondere durch Einrichtung von ÖV-Spuren und bessere Ampelschaltungen (Stichwort: ÖV-Beschleunigung). Dies führt auch zugleich zu Kosteneinsparungen, da so weniger Fahrzeuge für das gleiche Angebot benötigt werden. Diese sinnvollen Maßnahmen sind nicht im Leistungsprogramm zu finden.

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V.
Regionalgruppe München
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
<https://www.pro-bahn.de/muenchen/>

Erreichbarkeit der Innenstadt

Wir lehnen strikt ab, auch noch den Bus 132 aus dem Bereich des Marienplatzes rauszuwerfen. Dass der Metrobus 52 nicht mehr bis zum Marienplatz kommt, hat bereits spürbare Schäden angerichtet und die Fahrgastzahlen reduziert.

Zusätzliches Umsteigen ist grundsätzlich für Fahrgäste nicht attraktiv. Die unterirdischen Massenverkehrsmittel im Stadtkern sind wichtig und hilfreich, jedoch nicht für alle Fahrgäste gleichermaßen geeignet. An der Oberfläche und umsteigefrei in die Innenstadt zu kommen hat einen eigenen Wert in Bezug auf Reduktion von Barrieren.

Angedachte Lösungen wie On-Demand-Verkehre können Ergänzungen zum Linienverkehr sein, jedoch nicht ein gutes Angebot ersetzen. Auch Busse auf dem Altstadttring können eine Ergänzung sein, sind jedoch für Leute mit eingeschränkter Mobilität kein Ersatz von Haltestellen an der Oberfläche im Stadtzentrum.

Unsere Vorschläge für die Innenstadt unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/202105-altstadt.pdf> sind weiterhin aktuell. Konkret für das Tal fordern wir, dass hier ein Bus erhalten bleibt. Wird wie dort vorgeschlagen die Linie 132 durch die Linie 52 ersetzt, erhöht dies die Attraktivität.

Nachtverkehr

Die größte Angebotsausweitung im Leistungsprogramm ist das geänderte Angebot für den Nachtverkehr am Wochenende. Dies ist für nächtliche Besucher der Stadt sicherlich erfreulich, auch wenn damit andere Linienführungen und Abfahrtszeiten als unter der Woche gelten. Der zusätzliche U-Bahn-Verkehr ist angesichts der angespannten Fahrzeugsituation mit ausfallenden Kursen in der Hauptverkehrszeit eine Herausforderung für die Werkstattkapazitäten.

Jedoch fehlt weiterhin unter der Woche ein gutes Angebot im Nachtverkehr, gerade für nachts Arbeitende, die die Stadt am Funktionieren halten. Für etliche Stadtviertel und Siedlungsgebiete wie Allach, Obermenzing, Aubing, Freiham, Blumenau und entlang der Wasserburger Landstraße fehlt gar jeder Anschluss unter der Woche. Auch alle anderen Linien fahren nur im Stundentakt, dies ist für Schichtarbeitende mit starr vorgegebenen Anfangs- oder Endzeiten häufig nicht gut nutzbar.

Wenn wir als Stadtgesellschaft ernsthaft allen Bürgern eine Mobilität ohne eigenes Auto ermöglichen wollen, so ist ein Angebot in der gesamten Stadt an allen Wochentagen und zumindest alle 30 Minuten nötig. Auch die schrittweise Einführung des 30-Minuten-Takts und ein Beginn zumindest auf einzelnen Linien ist vorstellbar.

Freiham

Freiham ist einer der Bereiche der Stadt mit absehbar großem Wachstum und konzentriert auf einen kleinen Bereich.

Verbesserungen wie im Leistungsprogramm dargestellt bzw. angekündigt sind richtig. Angesichts der steigenden Einwohnerzahlen ist jedoch mehr nötig. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger müssen beim Einzug erfüllt werden, eine U-Bahn erst Jahre später kommt deutlich zu spät. Daher ist kurzfristig der Expressbus X5 zur Anbindung von Freiham an die U5 an der Westendstraße nötig.

Die Haltestellensituation um den Bahnhof Aubing ist unbefriedigend und bedeutet lange Fußwege für Umsteiger zwischen Bus und S-Bahn. Sinnvoll ist, kurze Umsteigewege einzurichten und den Bus auf direktem Weg in der Georg-Böhmer-Straße zur S-Bahn zu führen.

Der aktuelle geplante Straßenbau an der Nordseite Freiham bedeutet jedoch das Gegenteil: er führt zu mehr Autoverkehr in Freiham selbst und auch in der Georg-Böhmer-Straße und verhindert damit eine gute Umsteigehaltestelle. Auch führt er zu einem unnötig langen und langsamem Linienweg. Hier muss

sich die Stadtplanung von den überholten Vorstellungen der 1980er Jahre bezüglich Verkehrsanbindung und Straßenbau lösen. Dann kann auch der Aubinger Bahnhof mit einer Unterführung für den Umweltverbund direkt und attraktiv von Freiham mit dem Bus erreicht werden.

Bei der Verkehrsplanung muss entsprechend der städtischen Strategie der Öffentliche Verkehr und der Umweltbund vorrangig berücksichtigt werden, und nicht nur als Anhängsel des Flächen-ineffizienten Autoverkehrs.

Die Ausführungen zur Situation in Freiham und Aubing in <https://www.pro-bahn.de/muenchen/202203-vk22.pdf> sind weiterhin gültig.

Zu den einzelnen Maßnahmen

Neue Fahrzeuge bei U-Bahn und Tram alleine bedeuten noch keine bessere Leistung. Erst dann, wenn die neuen Fahrzeuge zusätzlich zur Verfügung stehen, kann damit auch das Angebot verbessert werden. Die bestehenden Fahrzeuge müssen daher erhalten werden. Es ist daher dringend sicherzustellen, dass die neuen Fahrzeuge zusätzlich in Betrieb genommen werden. Würden bisherige Fahrzeuge aufgrund des Mangels an Abstellmöglichkeiten verschrottet, so wären die neuen Fahrzeuge nur ein Ersatz bestehender betriebstüchtiger Fahrzeuge. Damit würden die neuen Fahrzeuge nicht zum nötigen attraktiveren Angebot beitragen, und nach Eröffnung neuer Strecken oder auch der Beendigung von Dauerbaustellen dann wieder Fahrzeuge fehlen. Dies ist zu verhindern. Daher müssen auch die weiteren neuen Betriebshöfe (Neuperlach, Fröttmaning) mit Priorität weiterverfolgt werden, und bis zur Eröffnung der dortigen Gleise bedarfsweise temporäre Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Der Takt 5 der U3 bis Moosach in der HVZ ist gut. Wichtig ist aber, dass der bestehende Fahrzeugengpass dadurch nicht verschärft wird oder gar weitere Kurse ausfallen.

Die Weiterführung der Tram 12 nach Schwabing Nord ist sehr positiv. In diesem Kontext und mit längeren Fahrzeugen ist die Reduktion auf den Takt 5 der Tram 23 vertretbar.

Bei der Tram 29 fehlt uns die Perspektive, ab wann diese Linie wieder regulär bedient wird. Diese Linie ist sinnvoll und wieder regulär zu bedienen.

Die angekündigten Taktausdünnungen der Linien 55 und 62 sind nach unserer Beobachtung bereits wegen Personalmangel umgesetzt, die Nachfrage dort dann aufgrund des schlechteren Angebots gesunken. Wenn nun das im Fahrplan veröffentlichte Angebot in Übereinstimmung mit der Realität gebracht werden soll, ist dies zwar nachvollziehbar, ursächlich sind aber nicht die Fahrgastrückgänge. Für diese Linien ist eine klare Perspektive zurück zum besseren Angebot und damit dann auch der höheren Nachfrage zu schaffen.

Weitere nötige Maßnahmen

Für ein verbessertes Angebot sind zusätzliche Betriebshöfe bei U-Bahn (Neuperlach), Tram (Fröttmaning) und Bus nötig. Ebenso sind die nötigen Fahrzeuge rechtzeitig zu bestellen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass man bei einer besseren Finanzlage feststellt, dass ohne Fahrzeuge und Infrastruktur das Angebot nicht ausreichend verbessert werden kann. Auch die Planungen für neue Strecken müssen ungeschmälert weiterlaufen, damit bei einer besseren Finanzlage die Umsetzung auch möglich ist.

Der Bus X204 ist zum wichtigen Umsteigeknoten Harras zu verlängern, anstelle kurz davor zu enden.

Insbesondere bei der Tram ist ein sinnvoller Baustellenbetrieb sicherzustellen. Jahrelange Bauzeiten mit Sperrung wie bei der Ludwigsbrücke sind indiskutabel lange. Dies gilt erst recht, wenn gleichzeitig der Autoverkehr öfters nahezu unbeeinträchtigt von der Baustelle ist.

Das Thema Beschleunigungsprogramm an der Oberfläche und Reduktion der Störungen durch den Autoverkehr ist verstärkt anzugehen. An vielen Stellen im Stadtgebiet gibt es Chancen auf kurzfristige Ver-

besserungen, diese sind zu ergreifen. Oftmals sind wiederkehrende Störungen durch abgestellte Autos zu beseitigen, sowie die Verlagerung der Stauzonen im MIV an Stellen, an denen der Öffentliche Verkehr weniger betroffen ist.

Beispiele hierfür sind:

- Leonrodstraße zwischen Rotkreuzplatz und dem Platz der Freiheit,
- Wolfratshauser Straße im Bereich der Stadtgrenze (durch Adaptionen am Knoten Wolfratshauser Straße / Wilhelm-Leibl-Straße und Sicherstellung der Flüssigkeit des Straßenverkehrs nördlich davon),
- Situation um den Ostfriedhof, insbesondere MIV-Abbiegesituation sowie vor der Haltestelle der Linie 18 Richtung Innenstadt,
- Oberanger (Stau führt zu sehr langen Fahrzeiten und beeinträchtigt zwei Metrobuslinien)
- Orleansstraße zwischen Ostbahnhof und Rosenheimer Straße durch Beibehalten der baustellenbedingten aktuellen Spuranzahl für den MIV und Einrichten einer Busspur in beide Richtungen nach Ende der Baustelle



VCD-Kreisverband München Breisacher Str. 12 81667 München

Verkehrsclub Deutschland

Kreisverband München e.V.

Internet: www.vcd-muenchen.de

17.04.2024

Stellungnahme des VCD München zum MVG-Leistungsprogramm 2025

Ausgangssituation leider unklar

Leider erschließt sich für uns nicht, ob als Ausgangsprogramm das derzeitige reduzierte Programm gilt oder das Vollprogramm von 2022. Was wird für 2025 angestrebt? Dazu findet sich leider nichts in den Unterlagen. Der VCD erwartet, dass die Transparenz hinsichtlich des tatsächlichen Angebots deutlich gesteigert wird. Oft wird über Reduzierungen nur kurzfristig über die elektronischen Auskunftsmedien unterrichtet, wenn überhaupt.

Taktreduzierungen

Die im Leistungsprogramm aufgezeigten Taktkürzungen (so Linien 55, 62) sind nur beispielhaft, da es im laufenden Betrieb eine Vielzahl von Kürzungen beim ursprünglichen Fahrplan *über das publizierte Leistungsprogramm hinaus* gibt. Der VCD fordert jedoch, als Mindestprogramm auf den Metrobuslinien den Takt 10 tagsüber zwischen 6 Uhr und 20 Uhr zu gewährleisten.

Kritisch sehen wir die geplante (aber im Leistungsprogramm 2025 nicht aufgeführte) Aufnahme von on-Demand-Angeboten. Ressourcen, insbesondere Arbeitskräfte, sollten besser zur Sicherstellung der bestehenden (und stärker frequentierten) Linien eingesetzt werden, um einer Abwanderung von Fahrgästen entgegenzuwirken.

U-Bahn-Verkehr

Die U3 in der HVZ auf Takt 5 auszuweiten ist eine richtige Maßnahme, greift aber insgesamt zu kurz: Leider sehen wir derzeit weder eine Terminplanung für die Wiedereinführung der gewohnten Angebotsdichte noch für eine Ausweitung der Taktangebote. Zur Erreichung der Klimaziele halten wir nach wie vor die Einführung des 5-Minuten-Taktes zwischen 6 und 20 Uhr auf allen Linien innerhalb des Stadtgebietes für geboten. In Wien läuft dies bereits seit Jahren vorbildlich.

Positiv: Einführung des U-Bahn-Nachtverkehrs

Die Anpassung und Reduzierung der Nachtbuslinien sind nachvollziehbar und in Ordnung, um den Aufwand für die Leistungsausweitung zu kompensieren.

Buslinie 132

Die ersatzlose Aufgabe des Abschnitts Marienplatz-Isartor ist eine einfache und ressourcensparende Lösung. Gleichwohl fahrgastfreundlich wäre, wenigstens über eine Schleife noch den Bereich des Viktualienmarktes einzubinden. Im Gegenzug könnte die Schleife nördlich Isartor aufgegeben werden, da diese ohnehin den Fahrgästen keine Vorteile bringt, sondern nur fahrzeitverlängernd wirkt.

Ausweitung der Buslinien aus dem Umland in die Stadt München

Die neuen Linien X208 und 730 sind zu begrüßen, weil damit auch über die Stadtgrenzen hinaus ein besseres Angebot mehr Fahrgäste auf den ÖV gebracht werden können.

Hinweis zum Deutschlandticket

Begründungen, dass wegen des DT keine Leistungserweiterungen möglich sind, stoßen bei uns auf Unverständnis, weil alle Mindereinnahmen durch das Deutschlandticket durch Bund und Land ausgeglichen werden.

Hinsichtlich der Unterfinanzierung und aus unserer Sicht ratsamer Angebotserweiterungen verweisen wir auf unsere Stellungnahme aus dem Jahr 2023.



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 28.09.2023

Weltstadt München: MVG führt die Nacht-U-Bahn am Wochenende ein

Antrag

Die MVG werden gebeten, die Einrichtung der Nacht-U-Bahn am Wochenende zum Fahrplanwechsel 2024/2025 auf den Weg zu bringen. Diese soll in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sowie an den Nächten vor Feiertagen fahren. Dabei soll das gesamte U-Bahn-Nachtnetz an den Wochenenden bedient werden. Die U-Bahn-Linien U1 - U6 sollen im 30-Minuten-Takt verkehren, die beiden Linien eines Linienbündels dabei dann jeweils um 15 Minuten versetzt. An den Innenstadtbahnhöfen Hauptbahnhof, Sendlinger Tor und Odeonsplatz sollen direkte Anschlussverbindungen zu den anderen Linienbündeln vorgesehen werden. Zudem soll das Tram-Nachtnetz leicht ausgeweitet und das Bus-Nachtnetz an Wochenenden an die neue U-Bahn-Bedienung angepasst werden.

Begründung

Das Leben in der Metropole München ist reich an kulturellem Angebot: Von Clubs über Konzerte und Festivals findet besonders am Wochenende ein vielfältiges und breit gefächertes Programm statt. Damit insbesondere auch Jugendliche und Menschen mit „kleinem Geldbeutel“ kostengünstig und klimafreundlich unterwegs sein und die kulturellen Angebote nutzen können, soll eine Nacht-U-Bahn eingerichtet werden.

Die Effizienzsteigerung der bereits vorhandenen ÖPNV-Infrastruktur ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrswende. Deshalb soll das bereits etablierte und stark genutzte Nacht-Tram- und Busangebot durch das neue U-Bahn-Angebot komplettiert werden.

Fraktion Die Grünen – Rosa Liste

Initiative:
Mona Fuchs
Katrin Habenschaden
Paul Bickelbacher
Gudrun Lux
Florian Schönemann
Sibylle Stöhr
Christian Smolka
Sofie Langmeier
Clara Nitsche
Florian Roth
Nimet Gökmenoğlu
Angelika Pils-Strasser

Mitglieder des Stadtrates



Pressemitteilung des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum zum geplanten U-Bahn-Nachtverkehr

München, den 28. September 2023

AAN überrascht über falsche Schwerpunktsetzung beim ÖPNV – Priorität muss auf zuverlässigem Betrieb und Angebotserweiterungen gemäß den MVG-Vorschlägen der letzten Jahre liegen – schlechterer Unterhalt der U-Bahn droht

Die Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste hat die Einführung eines U-Bahn-Nachtverkehrs für die Nächte Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag beantragt (<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/8011714;jsessionid=FC7319197A5B9F13656928B27F7A8903?dokument=v8011783>). Angesichts der aktuellen Probleme im Münchner ÖPNV bezüglich zahlreicher Fahrtenausfälle ist diese Forderung überraschend.

Dazu AAN-Sprecher Berthold Maier: „Aktuell kann nicht einmal das offizielle Fahrplanangebot gefahren werden, es kommt regelmäßig zu Ausfällen aufgrund Fahrermangels. Zwei Trambahnlinien sind derzeit eingestellt. Und auch das Fahrplanangebot gemäß Fahrplan ist schlechter als vor dem März 2020. Beispielsweise ist der coronabedingt gekürzte „Takt 10 bis 10“ beim Metrobus immer noch nicht wieder eingeführt. Etliche von der MVG in den Leistungsprogrammen (= Jahresfahrplänen) vorgeschlagenen Verbesserungen sind bisher – sei es aus Geld- oder aus Fahrermangel – nicht realisiert. Von der dringend erforderlichen Buslinie X5 zur Erschließung Freihamms ist nichts zu hören. Notwendig ist jetzt: Die vorhandenen Ressourcen so einzusetzen, dass zuerst die Ausfälle reduziert werden. Dann sind die Kürzungen seit 2020 rückgängig machen. Als dritter Schritt sind die schon seit Jahren vorgeschlagenen Verbesserungen endlich einzuführen. Aber anstatt wieder zu einem soliden und verlässlichen Fahrplanangebot zu kommen, wollen Die Grünen – Rosa Liste lieber einen zusätzlichen U-Bahn-Nachtverkehr einführen, anstatt dringend notwendige Verbesserungen durchzuführen.“

AAN-Sprecher Matthias Hintzen ergänzt: „Ein weiterer wichtiger Aspekt ist, dass die nächtliche Betriebspause der MVG für Wartungsarbeiten am U-Bahnnetz unabdingbar ist. Es soll auf knapp 30% der möglichen Zeitfenster für Wartungsarbeiten verzichtet werden. Das würde den Unterhalt der U-Bahn nur schwieriger und teurer machen. Die Grünen - Rosa Liste sehen das als Effizienzsteigerung. Es ist eine sehr merkwürdige Ansicht, teurere und kompliziertere Wartung (längere Streckensperrungen statt nächtlicher Wartungspausen?) als „Effizienzsteigerung“ zu betrachten. Wir hoffen, dass der Unterhaltungszustand der Münchner U-Bahn nicht darunter leiden wird.“

Mit freundlichen Grüßen

Berthold Maier
AAN-Sprecher

Diese Presseerklärung gibt nur die Meinung des AAN wieder und muss sich nicht mit der Meinung anderer Arbeitskreise des Münchner Forums e.V. oder der Meinung des Münchner Forums e.V. decken.



FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

15.02.2024

Antrag
Münchner-Kindl-Brauerei an den ÖPNV anschließen

Die Stadtverwaltung erstellt in Zusammenarbeit mit der MVG ein Konzept zur ÖPNV-Anbindung der künftigen Münchner-Kindl-Brauerei an der Tegernseer Landstraße, so dass das Gelände in fußläufiger Distanz von der nächsten Haltestelle gut erreichbar wird. Dies soll bis zur Eröffnung der Brauerei geschehen.

Begründung:

Auf dem Gelände der ehemaligen „Ami-Tankstelle“ entsteht in Kürze ein neues Highlight für Münchner und Besucher unserer Stadt.

Auf der bisher völlig versiegelten Tankstelle tummeln sich in Zukunft Brauereipferde auf der Pferdeweide und Wildbienen auf der Bienenweide. Denn bei der Baumaßnahme wurden 1000 m² entsiegelt. Außerdem werden Führungen mit historischen und wissenschaftlichen Aspekten (z. B. mit einer Original Kältemaschine von Carl von Linde) angeboten, die auch für Schulklassen und Besuchergruppen eine Attraktion sind.

Nicht nur für die Nachbarn der sog. Ami-Siedlung bedeutet der Münchner-Kindl-Betrieb eine Belebung und Aufwertung des Viertels und ein neues gastronomisches Angebot in einem Teil der Stadt, der das gut brauchen kann. Die Schau-Brauerei wird Besucher aus der ganzen Stadt und der Umgebung anziehen. Eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV von Anfang an ist deshalb essenziell.

Stadträte: **Prof. Dr. Jörg Hoffmann** (Fraktionsvorsitzender)
Gabriele Neff (stellv. Fraktionsvorsitzende)
Fritz Roth
Richard Progl

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



10.04.2024

Bus 52 wieder im 10-Minutentakt

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die MVG anzuweisen, den Bus 52, trotz Fahrermangel, wieder im 10-Minutentakt fahren zu lassen.

Begründung

Die Linie 52 zwischen Sendlinger Tor und Tierpark bedient mehrere touristische Highlights, die auch bei der Münchner Bevölkerung großen Zulauf erfahren, besonders den Tierpark und die drei im Jahr stattfindenden Dulten. Ebenso wird die Linie von Schulkindern und Schulklassen, die die Tierparkschule besuchen, genutzt. Die Linie ist die einzige Verbindung zwischen Candidplatz und Tierpark und deshalb sehr stark frequentiert. Die Busse sind zu vielen Zeiten überfüllt. Das momentane Angebot reicht nicht aus. Aus diesen Gründen ist ein 10-Minutentakt mindestens tagsüber erforderlich, um dem Ziel eines leistungsfähigen ÖPNV in München gerecht zu werden. Die MVG hat trotz Personalengpässe die Linie 52 zu priorisieren.

Sebastian Schall (Initiative)
Stadtrat

Beatrix Burkhardt
Stadträtin

Veronika Mirlach
Stadträtin

Andreas Babor
Stadtrat

**Sozialdemokratische Partei
Deutschlands
SPD BA 18 Fraktion Untergiesing-Harlaching**



Absender Adresszeile

Herr
Michael Sporrer
SPD BA 18 Fraktion
Untergiesing - Harlaching

Datum

AWO- Föhrenpark Heim an ÖPNV anbinden

Antrag

Der Bezirksausschuss möge beschließen:

Der Bezirksausschuss Untergiesing – Harlaching unterstützt den Antrag des BA 17 Obergiesing-Fasangarten, indem die MVG aufgefordert wird zu prüfen, wie das AWO-Heim am Föhrenpark im Fasangarten schnellstmöglich an den ÖPNV angeschlossen werden kann. Nach Prüfung wird die MVG aufgefordert, diese ÖPNV-Anbindung so zeitnah wie möglich zu realisieren.

Begründung

Seit mehr als zwei Jahren ist das neue AWO-Heim am Föhrenpark nun in Betrieb, dieses Heim liegt auch im Einzugsgebiet, für den 18 Stadtbezirk Untergiesing-Harlaching, für die Unterbringung von Senioren.

Die Einrichtung wird von den BewohnerInnen sowie AnwohnerInnen sehr gut angenommen. Einzig die Anbindung des Heims an den ÖPNV ist ein Ärgernis, wie uns aus Kreisen der Bewohnerschaft vermittelt wurde. Um am sozialen Leben der Stadt teilzunehmen, müssen die älteren Menschen vom AWO-Heim zur S-Bahnstation Fasangarten gelangen. Die Distanz beträgt laut Routenplaner 900m und führt entlang des General-Kalb-Weges. Dieser ist in einem verbesserungswürdigen Zustand und nicht mit einer festen wassergebundenen Decke versehen. Damit stellt der Weg vom AWO-Heim zum S-Bahnhof Fasangarten für ältere, mobilitätseingeschränkte Personen ein oftmals kaum zu überwindendes Hindernis dar.

Michael Sporrer, SPD Fraktion BA 18 Untergiesing – Harlaching, 30.03.2020

SPD-Fraktion im Bezirksausschuss 19



SPD Fraktion im BA19 · c/o Dr. Dorle Baumann

16.05.2023

Antrag

Taktverdichtung bei der Buslinie 166

Der BA19 ersucht die Stadtverwaltung bei der MVG daraufhin zu wirken, dass so bald wie möglich der Bus 166, zumindest für die Zeit bis zur Wiedereröffnung von Einkaufsmöglichkeiten in Neuforstenried, im 10 Minutentakt fahren zu lassen.

Begründung

Seit Januar gibt es in Neuforstenried keine Einkaufsmöglichkeiten, kein Café, keinen Bankautomaten, keine Apotheke mehr. Das alte Zentrum (AEZ) wurde für einen Neubau abgerissen. Bis zur Wiedereröffnung soll es etwa drei Jahre dauern.

Die nächsten Besorgungsmöglichkeiten sind rund um den Schweizer Platz und nur mit dem Bus 166 erreichbar. Dieser ist oft so stark besetzt, dass Menschen mit Einkaufsrollies, mit Rollatoren, mit Kinderwagen nicht einsteigen können. Ein 10-Minutentakt kann die schwierige Situation für die älteren Menschen und Eltern mit Kinderwagen in Neuforstenried stark verbessern.

Ansprechpartner*in: Hannelore Prechtel und SPD-Fraktion

SPD-Fraktion im BA 19

Sprecherin: Dr. Dorle Baumann
Stellvertreter: Michael Kollatz, Miloš Vujović

Landeshauptstadt München, Direktorium,
BA-Geschäftsstelle Mitte, Tal 13, 80331 München

An die
LH München
Direktorium
HA II

02.07.2023

SPD-Fraktion im Bezirksausschuss 12

Bessere Vernetzung Freimanns: Verlängerung der Buslinie 180 ab Kieferngarten zur besseren Erschließung

Antrag: Der BA 12 fordert die Stadt München dazu auf, ab dem Fahrplanwechsel 2023/2024, die von Westen über die Heidemannstraße kommende Buslinie 180 ab der bisherigen Endstation Kieferngarten wie folgt zu verlängern:

Es wird eine neue Station auf Höhe der Kreuzung Heidemannstraße Ecke Kulturheimstraße geschaffen. Danach biegt der Bus auf die Freisinger Landstraße nach Norden ein und fährt die Stationen Emmerigweg, Josef-Wirth-Weg, Großlappen, sowie Wallnerstraße an, wendet und fährt ab dort entsprechend der Linie 181 bis zur neuen Endstation Studentenstadt.

Die Buslinie 181 soll ohne Einschränkungen erhalten bleiben.

Begründung: Die Buslinie 181 verbindet die nördliche Freisinger Landstraße mit der U-Bahnstation Studentenstadt. Jedoch fehlt es in Freimann an einer geeigneten ÖPNV-Verbindung Ost-West. Eine solche Beziehung ist aufgrund der Trennung des "Sub-Stadtteils" durch die Autobahn und U-Bahn-Linie U6 notwendig und geboten.

Außerdem ist es nicht vermittelbar, dass BewohnerInnen der Freisinger Landstraße über die Studentenstadt nach Kieferngarten fahren müssen, wenn sie dorthin möchten und es keine direktere Verbindung gibt.

Dass eine solche Linienführung grundsätzlich möglich ist, ist aufgrund der Führung der Linie N40 ersichtlich.

Johannes Trischler



Fraktion im Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt

München, den 18.09.2023

Antrag:

Der Bezirksausschuss 3 fordert die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) auf, den Entfall der Tram-Linie 29 im Streckenabschnitt Hauptbahnhof bis Hochschule München durch Maximierung des Platzangebotes bei den Fahrten der Linien 20 und 21 soweit wie möglich zu kompensieren.

Begründung:

Aus den Medien, z.B. auf Süddeutsche.de:

<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-mvg-tram-29-streichung-busverkehr-personalmangel-1.6212306> (zuletzt abgerufen am 18.09.2023),

war erst vor wenigen Tagen zu entnehmen, dass die MVG beabsichtigt, die Tram-Linie 29 aufgrund personeller Engpässe in den Trambahnwerkstätten bis auf Weiteres offiziell einzustellen. Bereits vor den diesjährigen Sommerferien waren daher viele Fahrten ausgefallen.

Zu beobachten ist daneben aber auch, dass die überaus nachfragestarken Linien 20 und 21 mit sehr unterschiedlich langen Fahrzeugen betrieben werden, so dass es regelmäßig zu überfüllten Zügen kommt, wenn dort kürzere Trambahnen eingesetzt werden.

Es ist zu befürchten, dass sich dieser Zustand, in der nun kommenden Jahreszeit mit dem erfahrungsgemäß höchsten Fahrgastaufkommen, weiter verschlimmern wird. Dem Entfall der Linie 29 im Abschnitt Hauptbahnhof – Hochschule München muss somit durch eine Maximierung des Platzangebotes bei den Fahrten der verbleibenden Linien 20 und 21 entgegengewirkt werden. Dies lässt sich aufgrund der vorherrschenden Randbedingungen aber nur durch den konzentrierten Einsatz der längsten verfügbaren Trambahnen auf eben diesen beiden Linien erreichen.

Antragsteller:

Mathias Popp
Felix Lang
Gesche Hoffmann-Weiss



SPD Fraktion im Bezirksausschuss 22 Aubing – Lochhausen – Langwied

Antragsteller
Robert Brenner

Fraktionsmitglieder:
Robert Brenner
Brigitta Bacak, stellv. Fraktionssprecherin
Thomas Hampel, Fraktionssprecher
Claudia Stadler

München, 18.10.23

Einrichtung einer Schnellbuslinie Freiham – Moosach (OEZ) II

Antrag:

Die MVG wird gebeten, die Einrichtung einer Schnellbuslinie zwischen Freiham und Moosach und einer Weiterführung zum OEZ nochmals zu überprüfen. In den bisherigen Stellungnahmen der MVG wurde die Einrichtung einer Schnellbuslinie vor allem aus Gründen der Finanzierung und der fehlenden Nachfrage abgelehnt. Wie in nachfolgender Begründung dargelegt, müssen die vorgebrachten Argumente aufgrund der besonderen Situation im Stadtbezirk 22 nochmals beleuchtet werden. Die MVG wird daher gebeten, im Zuge der Überprüfung auch folgende Fragen zu beantworten:

- 1 Welche Berechnungsmethoden werden in München üblicherweise beim Nutzen einer Schnellbuslinie zugrundegelegt und welche Grundlagen waren beispielsweise für die Einrichtung der Schnellbuslinie X 80 maßgebend?
- 2 Welche Prognosen der Bevölkerungszahlen in Freiham wurden bei der Kosten-Nutzen-Untersuchung einer Schnellbuslinie zwischen Freiham und Moosach zugrunde gelegt?
- 3 Wie hoch sind die tatsächlichen Kosten bei Einrichtung einer Schnellbuslinie?

Begründung:

Der Bedarf einer Schnellbuslinie Freiham – Moosach war bereits Gegenstand verschiedener Anträge des BA 22, zuletzt mit dem Antrag vom 16.03.22 (BA-Antrags-Nr. 20-26/ B 03749). Die Einrichtung einer Schnellbuslinie wurde von Seiten der MVG hauptsächlich mit folgenden Argumenten abgelehnt:

(1) Die aktuelle finanzielle Situation lässt die Einrichtung einer Schnellbuslinie nicht zu.

(2) Es ist bereits mit der Buslinie 143 ein ausreichendes Angebot gegeben.

Dem ist folgendes zu entgegnen:

Zu (1)

Der Stadtbezirk 22 ist mit Abstand der Stadtbezirk mit dem größten Wachstumspotential in München und nimmt diesbezüglich eine Sonderstellung im Münchner Stadtgebiet ein. Um hier ein ausreichendes Angebot für den ÖPNV sicherzustellen, ist die Einrichtung möglichst vieler attraktiver Verbindungen unabdingbar. Da ein Ausbau des U- und S-Bahnnetzes noch längere Zeit in Anspruch nehmen wird, müssen die bereits jetzt vorhandenen Verbindungen bestmöglich genutzt und schnellstmöglich ausgebaut werden – auch in nord-östlicher Richtung. Eine kostengünstige Möglichkeit bietet die Einrichtung einer Schnellbuslinie von Freiam nach Moosach. Damit wäre ebenfalls eine attraktive Anbindung des Bergson-Kunstkraftwerkes gegeben.

Zu (2)

Die Buslinie 143 weist nach Fahrplan zwischen Ellis-Kaut-Straße und OEZ eine Fahrzeit von 39 Minuten bei 30 Haltestellen auf. In der Beschlussvorlage zum Stadtratsbeschluss vom 30.11.22 (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26/ V 06891) wurde auch diese Fahrzeit zugrundegelegt. Ebenso wurde in der Sitzungsvorlage festgestellt, dass ein Schnellbus diese Strecke maximal in 32 bis 34 Minuten befahren könne. Dem ist entgegenzuhalten, dass eine Einsparung der Fahrzeit von lediglich 5 bis 7 Minuten bei einer erheblichen Reduzierung der derzeit 30 angefahrenen Haltestellen nicht realistisch sein kann. Rechnet man beispielsweise mit einer Fahrgastwechsellzeit in der Stoßzeit von 30 s, dann wäre bei einer Einsparung von 25 Haltestellen bereits 12 Minuten Fahrzeiterparnis gegeben. Weitere Zeitersparnisse sind im laufenden Verkehrsfluss und bei einer direkten Anbindung an den U-Bahnhof Moosach zu erwarten und nicht berücksichtigt. Nach der Argumentation der MVG müssten nach der in der Beschlussvorlage vorgebrachten Argumentation Schnellbuslinien generell keinen Vorteil bringen, was aber in der entsprechenden Literatur nicht bestätigt wird. Im Übrigen könnte eine neue Schnellbuslinie teilweise die Trasse der bestehenden Schnellbuslinie X 80 nutzen, was ebenfalls eine deutliche Reduzierung der Fahrzeit erwarten lässt.

gez. Antragsteller

Bezirksausschuss des 5. Stadtbezirkes
Au-Haidhausen



Landeshauptstadt
München

**Vorsitzender
Jörg Spengler**

Landeshauptstadt München, Direktorium
D-HA II / BA Geschäftsstelle Ost

Baureferat

München, 21.11.2023

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Einrichtung von zwei Bushaltestellen in der Zeppelinstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 5 hat in seiner Sitzung am 15.11.2023 folgendes einstimmig beschlossen:

Der BA hält weiterhin an der Einrichtung der zwei Haltestellen in der Zeppelinstraße fest und fordert, die mehrfach beantragte Buslinie schnellstmöglich zu planen und umzusetzen.

Begründung:

In dem Entwurf der Beschlussvorlage, den wir 2022 erhalten haben, war die Busbedienung der Zeppelinstraße vorgesehen. Dort hieß es: (S.3) *Durch die Straße führten bisher keine Linien des ÖPNV, die Einrichtung einer Buslinie ist jedoch seitens der MVG für den Zeitraum nach Sanierung der Ludwigsbrücke geplant. (S. 5) Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) weist auf das Buskonzept Innenstadt hin, das eine zusätzliche Bushaltestelle an der Zenneckbrücke vorsieht (Gegenrichtung in der Lilienstraße). Im Rahmen der Entwurfsplanung ist daher eine enge Abstimmung zwischen dem Baureferat und der MVG erforderlich, um den späteren Bau einer möglichen künftigen Bushaltestelle zu berücksichtigen.*

Beim Ortstermin mit der MVG 2022 wurden sogar zwei Bushaltestellen pro Richtung angedacht, sodass nicht nur das Deutsche Museum, sondern auch das Pestalozzigymnasium perfekt angebunden wäre. Resümee: "Die MVG steht einem Busverkehr durch die Lilienstraße positiv gegenüber, aber das Problem mit dem Abbiegen von der Ludwigsbrücke in die Zeppelinstraße muss noch gelöst werden."

(Haltestellen: In Richtung Süden Zeppelinstr. vor der Zenneckbrücke, vor dem Pestalozzi bei den Containern; in Richtung Norden: am Anfang der Lilienstraße vor dem Hotel, Am Paulanerplatz).

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Jörg Spengler
Vorsitzender im BA 5
Au-Haidhausen

Geschäftsstelle des BA11
z.H. Herrn Fredy Hummel-Haslauer
Hanauer Straße 2
80992 München



Sitzung Januar 2024

Antrag an den Bezirksausschuss 11: Milbertshofen - Am Hart

Die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen stellt folgenden Antrag:

Prüfung einer erweiterten Linienführung für Bus 174

Die MVG und die Stadt München werden gebeten folgende Optimierungen in der ÖPNV-Versorgung für das nordöstliche Sanierungsgebiet im Harthof zu prüfen. Damit einhergehend soll auch geprüft werden, die Pünktlichkeit des Busses sowie die Wohnqualität und Sicherheit durch geeignete Maßnahmen zu verbessern:

- 1) Erweiterte Linienführung der Buslinie 174 (bisherige Linienführung siehe Abb. 1, zu prüfende, erweiterte Linienführung siehe Abb. 2)
- 2) Einrichtung von 3 neuen, zusätzlichen Haltepunkten der Buslinie 174 im Bereich der neuen Linienführung (siehe Abb. 2)
- 3) 100% Einsatz von vollelektrischen Bussen auf dieser Linie
- 4) Durchfahrverbot mit „Anwohner frei“ für Autoverkehr in der Kämpferstraße im Bereich zwischen Dientzenhoferstraße und Rockefellerstraße (siehe Abb. 2)
- 5) Optimierungen der Einbahnstraßenregelungen

Begründung:

In der Stellungnahme des BA11 zum Leistungsprogramm 2024 der MVG wurde die Prüfung zur Erweiterung der Linienführung der Buslinie 174 bereits gefordert. Da über die Stellungnahme der Bedarf nicht klar übermittelt werden konnte soll dies nun über diesen Antrag erfolgen.

Durch die Sanierungs- und Erweiterungsmaßnahmen der städtischen Wohnungsbaugenossenschaft GWG im Bereich Harthof wohnen hier nun wesentlich mehr Menschen, die insbesondere im nordöstlichen Bereich des Sanierungsgebietes kein gutes ÖPNV-Angebot vorfinden. Neben neuen Wohngebäuden befinden sich hier das neue Mehrgenerationenhaus sowie die neue, erweiterte Schule an der Rockefellerstraße.

Es soll geprüft werden, die Buslinie 174 in ihrer bisherigen Umlauflinie (Abb. 1) zu erweitern (Abb. 2): Weiterbefahrung der Dientzenhoferstr bis Kämpferstr., Kämpferstr. bis Max-Liebermann-Str, Max-Liebermann-Str. bis Weyprechtstr., Weyprechtstr bis Lieberweg zum bisherigen Linienverlauf.

Im Bereich Ecke Dientzenhoferstr./Kämpferstr. (Mehrgenerationenhaus, Schule → Benennungsvorschlag „Kämpferstraße“), Bereich Ecke Kämpferstr./Max-Liebermann-Str. (Sportvereine → Benennungsvorschlag „Sportplatz“) sowie Max-Liebermann-Str. vor der Kirche (U-Bahnhof Harthof, Kirche → Benennungsvorschlag „U-Bahnhof Harthof – Kirche“) sollen zusätzliche, neue Haltepunkte eingerichtet werden.

Der neue Haltestellenablauf der Linie 174 wäre dann wie folgt:

U-Bahnhof am Hart → Rathenaustraße → Siedlung Am Hart → Dientzenhoferstraße → Kämpferstraße → Sportplatz → U-Bahnhof Harthof – Kirche → Röblingweg → Rathenaustraße → U-Bahnhof Am Hart

Die für die Realisierung der Haltepunkte ggf. wegfallenden legalen Parkplätze sollen dargestellt werden. Wir gehen davon aus, daß zur Befahrbarkeit der neuen Strecke für den Bus keine weiteren legalen Parkmöglichkeiten entfallen müssen, da für Entsorgungsfahrzeuge sowie für die Feuerwehr dies ohnehin gesichert sein muss.

Es soll geprüft werden, auf dieser Linie aus Gründen des Klimaschutzes aber insbesondere wegen ihres fast vollständigen Verlaufs durch Wohngebiete mit besonderen Anforderungen an den Lärmschutz zu 100% vollelektrische Busse einzusetzen.

Dieser Bereich des Harthofes ist insbesondere zu den Pendlerzeiten stark von Pkw-Wohngebietsabkürzern zwischen Ingolstädterstr. und Knorrstr. in beiden Richtungen belastet. Um die Pünktlichkeit des Busses zu verbessern, die Sicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu erhöhen und die Belastung der Anwohner zu reduzieren soll geprüft werden, ob die Kämpferstraße im Bereich zwischen Dientzenhoferstraße und Rockefellerstraße für den Autoverkehr dauerhaft gesperrt werden kann (mit „Anwohner frei“). Dies erhöht auch erheblich die Sicherheit für die Schüler*innen der Schule sowie der Besucher*innen der Mehrgenerationenhäuser und der Kinder der Kita.

Zur Sicherstellung eines pünktlichen Busverkehrs sowie zur möglichst kurzen Anfahrt der Bewohner*innen mit Pkw zu ihren Tiefgaragenstellplätzen soll die Optimierung der Einbahnstraßenregelungen geprüft werden. Die vom Bus der erweiterten Linienführung befahrenen Straßen im Wohngebiet sollen bis auf die Max-Liebermann-Straße zu Einbahnstraßen in Fahrtrichtung des Busses werden. Beim Schliemannweg soll die Einbahnstraßenregelung in Ost-West-Richtung geändert werden. Für den Humanweg soll geprüft werden, ob die Einbahnstraßenregelung komplett entfallen kann oder ob sie nur in West-Ost-Richtung geändert werden kann.

Der BA hofft auf die Realisierung aller aufgeführten Prüfpunkte, um die Lebensqualität und Sicherheit im Wohngebiet insgesamt zu erhöhen. Gerade bewegungseingeschränkte Mitbürger*innen brauchen eine sichere Wohnumgebung sowie ein zuverlässiges und gut erreichbares Mobilitätsangebot.



Abb. 1 Bisheriger Linienvverlauf Bus 174

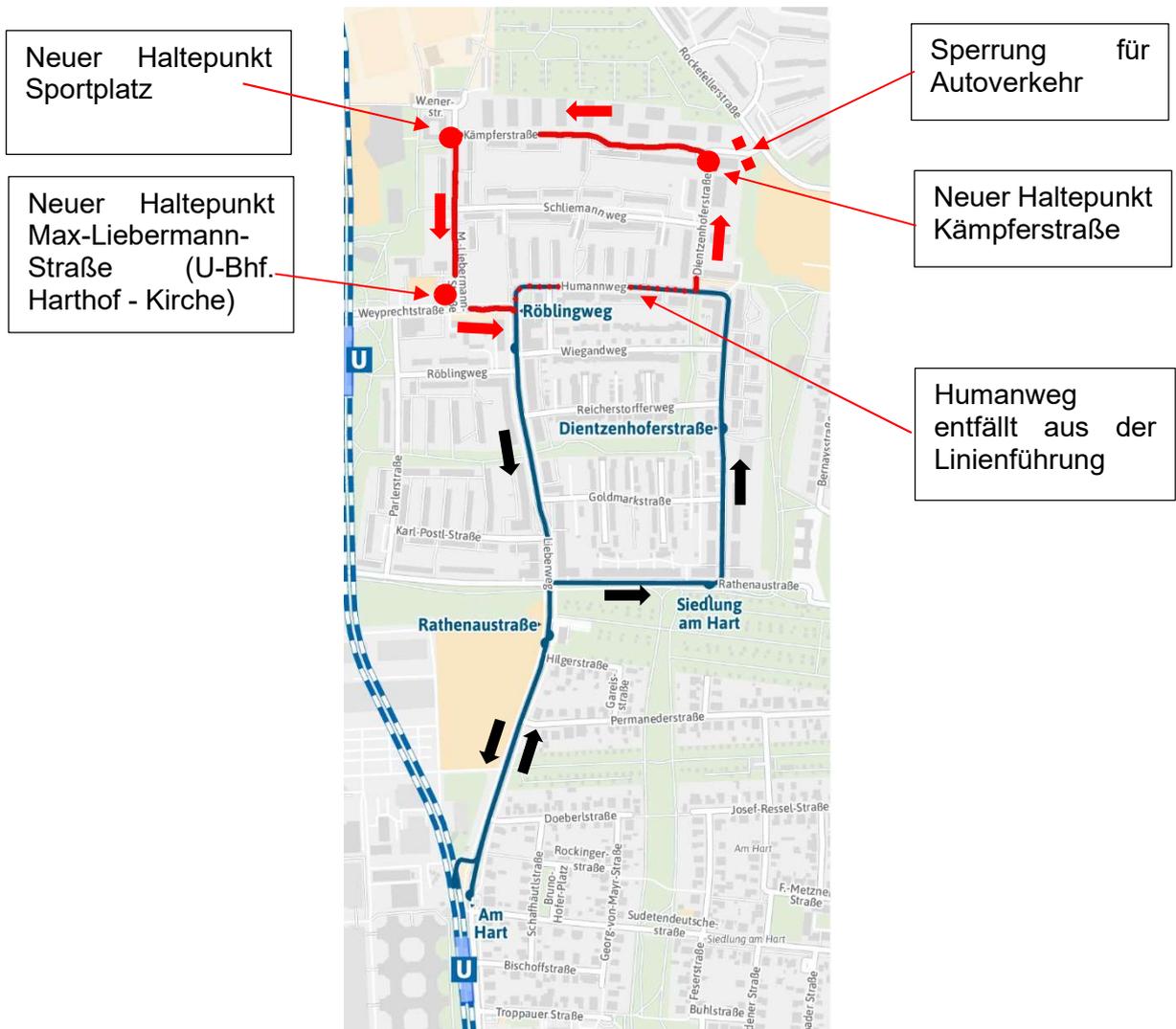


Abb. 2 zu prüfender erweiterter Linienverlauf (rot) für Bus 174

Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen:

Dr. Nicole Riemer-Trepohl (Fraktionssprecherin); David Ederle (Fraktionssprecher); Mona Bergmann, Michael Dörrich; Kathrin Düdler; Jutta Koller; Claudia Schneider; Jürgen Trepohl; Konstantin Weddige

Antrag

München, im Februar 2024

Schaffung einer verkehrlichen Anbindung der Gartenstadt Johanneskirchen und der Zahnbrechersiedlung an den Daglfinger Ortskern durch die MVG

Antrag:

Der Bezirksausschuss 13 Bogenhausen bittet die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) die verkehrliche Anbindung der Gartenstadt Johanneskirchen und der Zahnbrechersiedlung an den Daglfinger Ortskern zu ermöglichen.

Begründung:

Für Anwohner aus der Gartenstadt Johanneskirchen ist die aktuelle Streckenführung der Buslinie 154 nicht ausreichend, um ihnen den schnellen, unkomplizierten Zugang zu ärztlicher Versorgung und Einkaufsmöglichkeiten in Daglfing mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu gewährleisten.

Seit Herbst 2023 fehlt den Bewohnern durch die Schließung ihres örtlichen Bonus-Markts eine wesentliche Nahkauf-Möglichkeit, v.a. für Backwaren. Zudem gestaltet sich dort insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen der Zugang zu medizinischer Versorgung kompliziert. Ein ehemals in der Gartenstadt ansässiger Hausarzt sowie eine Zahnarztpraxis als erste Anlaufstellen für viele Anwohner befinden sich mittlerweile unmittelbar an der Haltestelle Kunihohstr. in Daglfing. Der 154er-Bus endet jedoch bereits am Westerlandanger.

Mit der Einrichtung einer Verbindung zwischen der Zahnbrechersiedlung/ Gartenstadt Johanneskirchen und dem Daglfinger Ortskern durch die MVG böte sich nicht nur der Direktzugang zu den vorgenannten medizinischen Einrichtungen, sondern auch zu wesentlichen Einkaufsmöglichkeiten im Daglfinger EDEKA und zwei Bäckereien. Überdies wäre damit die Lücke zur Buslinie 183 geschlossen und die weitere Anbindung nach Daglfing und Riem gewährleistet.

Robert Brannekämper, MdL
Fraktionssprecher

SPD-Fraktion im Bezirksausschuss 19



Dringlichkeitsantrag

09.04.2024

Bisherige Linienführung des Busses 132 erhalten

Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH wird mit Nachdruck aufgefordert, die bisherige Linienführung des Busses 132 mindestens bis zum Umbau des Tals zur vollständigen Fußgänger:innenzone und damit den Endhaltepunkt am Marienplatz beizubehalten. Nach Beendigung der Umbauarbeiten wird die MVG gebeten, einen neuen alternativen Endhaltepunkt zu errichten der einen ähnlich adäquat kurzen Weg von der Bushaltestelle zum Münchner Marienplatz ermöglicht.

Begründung

Die Buslinie 132 bildet gleichzeitig eine starke Ergänzung und Entlastung für die U3 aus dem 19. Stadtbezirk ausgehend zur Innenstadt. Eine Kürzung der Linienführung auf einen Endhaltepunkt in der Umgebung des Isartorplatzes würde eine signifikante Verschlechterung für die Nutzer:innen dieser Linie und damit der Einwohner:innen des Münchner Südens bedeuten. Insbesondere stellt diese Veränderung eine zusätzliche Reisebarriere für Menschen mit Behinderung und ältere Mitbürger:innen dar, die durch keine Maßnahme akzeptabel aufgefangen wird, gerade in Situationen, in denen es bei der U3 zu Ausfällen kommt.

Ebenso ist aus der dargestellten Linienführungsänderung nicht ersichtlich, wie der bisherige Halt am Viktualienmarkt und folgende weiter angefahren werden soll. Daher ist anzunehmen, dass weitere Haltepunkte stillschweigend gestrichen werden, welches eine weitere Schlechterstellung der Fahrgäste entlang der bisherigen Linienführung des Busses 132 darstellen würde, die nicht bzw. nur unzureichend durch die U-Bahn oder andere Modi des öffentlichen Personennahverkehrs ausgeglichen werden würde.

Antragsteller*innen: Miloš Vujović und SPD-Fraktion

SPD-Fraktion im BA 19

Sprecherin: Dr. Dorle Baumann
Stellvertreter: Michael Kollatz, Miloš Vujović

Fraktionsmitglieder:

Dr. Franz Becker, FDP
Marion Bergmann, CSU,
Barbara Götz-Schubach, CSU
Sebastian Kriesel, CSU
Sibylle Schrott, CSU
Manfred Spannagl, CSU
Christian Stockmann, CSU
Silvia Weber, CSU
Christa Zeilermeier, CSU,

Antrag zur Sitzung 17.04.2024

Verstärkung des ÖPNV-Angebots in Lochhausen

Der Bezirksausschuss 22 bittet die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), die Angebote bei den Bussen im ÖPNV in Lochhausen zu verbessern:

1. Taktverdichtung auf der Linie X80 zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend.
2. Einsatz eines weiteren Schulbusses auf der Linienführung des 162er von Lochhausen über Aubing zum Bildungscampus Freiham, als sog. E-Linie in der Früh.
3. Prüfung der Errichtung einer neuen Schulbusverbindung (E-Linie) auf der Lochhauser Nordseite über den Lochhauser Bahnhof, die Lochhauser Straße und Anschluss des Neubaugebiets an der Osterangerstraße, bis zum Bildungscampus Freiham.

Begründung:

Die Anbindung der Außenrandbezirke mit attraktiven Busverbindungen ist ein wichtiger Baustein im ÖPNV.

Durch die oben aufgeführten drei Maßnahmen, soll dieses Angebot noch attraktiver werden.

Der bisher angebotene Schulbusverkehr durch E-Linien ist sehr stark nachgefragt und teilweise überlastet. Eine neue Linie auch auf der Lochhauser Nordseite wäre eine weitere Ergänzung und Entlastung. Diese könnte über die Mühlangerstraße, An der Langwieder Haide und die Bergsonstraße über Aubing nach Freiham geführt werden.

Für den Antrag:
Sebastian Kriesel
Christian Stockmann
Barbara Götz-Schubach

An die Münchner Verkehrsgesellschaft

Kapazitäten der Tram 16 und 17 zur Rush-Hour erhöhen

Antrag:

Der Bezirksausschuss Neuhausen-Nymphenburg fordert die Münchner Verkehrsgesellschaft auf, nach Abschluss der derzeit laufenden Baumaßnahmen auf der Tramlinie 16 und 17 in der Arnulfstraße die Kapazitäten der beiden Linien während der morgendlichen und nachmittäglichen Rush-Hour zu erhöhen. Hierzu könnten zwischen 7:30 und 8:30 Uhr sowie 15 und 16 Uhr entweder längere Bahnen oder einzelne zusätzliche Fahrzeuge zur Taktverstärkung eingesetzt werden.

Begründung:

Mitglieder des Elternbeirats der Grundschule an der Helmholtzstraße berichten uns davon, dass die Trambahnen der Linien 16 und 17 in der Rush-Hour teilweise so überfüllt sind, dass Schülerinnen und Schüler mehrere Bahnen warten müssen und es zu gefährlichen Situationen an den Haltestellen kommt. Aufgrund der zahlreichen Behörden und Firmen sowie mehrerer Schulen, die an der Strecke liegen, kommt es morgens und nachmittags immer wieder zu drangvoller Enge und Verzögerungen für die Fahrgäste. Da allein in der ehemaligen Arnulfpost in absehbarer Zeit ca. 1.500 neue Arbeitsplätze entstehen werden, ist mit davon auszugehen, dass sich das hohe Fahrgastaufkommen noch weiter steigern wird. Abhilfe kann hier eine Taktverdichtung bzw. die Nutzung von längeren Bahnen schaffen.

Initiative: Jörn Retterath

Betreff

Wiedereinführung Buslinie X98 Hauptbahnhof-Tierpark

Antrag zum Themengebiet Verkehr

Hiermit beantrage ich die Wiedereinführung der Buslinie X98 vom Hauptbahnhof zum Tierpark an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen.

2

Taktverdichtung Buslinie 52

Jeder ~~hat~~ ^{sicherlich} ÖPNV-Nutzer hat es schon mal erlebt: Man geht zum Bus, Tram oder U-Bahn und das favorisierte Verkehrsmittel fährt einem vor der Nase weg. Dies ist nicht weiter tragisch, wenn der nächste Bus oder Zug wenige Minuten später kommt. Allerdings wird es unschön oder unangenehm, wenn man 20 Minuten warten muss. Im Winter friert man dann schnell und bei Dunkelheit fühlen sich manche Menschen unwohl.

Diese Problem gibt es speziell bei der Buslinie 52 vom Sendlinger Tor zum Tierpark. Hier gibt es nach 20:00 Uhr nur noch einen 20 Minuten takt. Damit das Busfahren angenehmer und die Umsteigezeiten verkürzt

werden braucht es eine Taktverdichtung im 10 Minutenakt bzw. 2000 kWh

Daher bitte ich um Ihre Zustimmung.



Wiedereinführung Buslinie X30 Hauptbahnhof - Tierpark

Viele von uns

~~Wir~~ können es ~~also~~: Am schönen Wochend- oder Feiertagen ist die



Buslinie 52 vom und zum Tierpark maßlos überfüllt. Was sind die Konsequenzen eines überfüllten Busses: Mütter mit Kinderwagen können zu bestimmten Zeiten gar nicht mehr in den Bus einsteigen, Menschen stehen dicht gedrängt aneinander und im Sommer ist es ^{mit so vielen Menschen noch} unerträglich heiß. Das sind einige von vielen unangenehmen Gründen und dadurch wird nicht zu einem bürgerfreundlichen ÖPNV beigetragen.

Was brauchen wir? Eindeutig eine Entlastung der bestehenden Buslinie 52. Es ist daher dringend notwendig, die während Corona eingestellte Buslinie X30 vom Hauptbahnhof bis zur Haltestelle Tierpark (Alemannenstraße) wieder einzuführen. Diese Maßnahme entzerrt und entpannt die aktuelle Situation, überfüllte Busse gehören dann der Vergangenheit an und das Busfahren macht dann auch wieder richtig Freude.



Landeshauptstadt
München
Direktorium

Betreff - Antrag

Tramlinien 29 und 19

Antrag zum Themengebiet Verkehr

Hiermit beantrage ich, dass die Kapazitäten auf Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Willibaldplatz bzw. Pasing erhöht werden. Eine Möglichkeit ist, dass die Linie 29 wieder zuverlässig ab 7. Januar 2024 fährt. Sollte dies aufgrund von Personalmangel in den Werkstätten der MVG nicht möglich sein, so sollten die Kapazitäten auf der Linie 19 erhöht werden. Dies könnte durch eine Taktverdichtung zu Berufsverkehrszeiten oder durch Tram-Doppeltraktionen - wie bereits jetzt auf der Tramlinie 20 - geschehen.

Raum für Vermerke des Direktoriums

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme angenommen | <input type="checkbox"/> mit Mehrheit angenommen |
| <input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme abgelehnt | <input type="checkbox"/> mit Mehrheit abgelehnt |



Landeshauptstadt
München
Direktorium

Betreff - Anfrage

Busverbindung

Anfrage zum Themengebiet Verkehr

wir möchten die Situation thematisieren, dass es keine nahe liegende Busverbindung zu unserem Wohngebiet gibt. Entfernung 1,4 km. Buslinie 194 oder Buslinie 185 mit 1,6 km.

Raum für Vermerke des Direktoriums

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme angenommen | <input checked="" type="checkbox"/> mit Mehrheit angenommen |
| <input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme abgelehnt | <input type="checkbox"/> mit Mehrheit abgelehnt |

Dauerhafte Angebotsänderung Tram 20 und 29

Anhörung der Bezirksausschüsse 2, 3, 8, 9, 21 und 25
Anhörungsfrist bis Freitag, 14.06.2024

**DIE
MOBILITÄTS-
MACHER*INNEN.**

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme bis spätestens Freitag, 14. Juni 2024 an die MVG. Vielen Dank!

Adresse: Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
 Angebotsplanung MP-AB
 Emmy-Noether-Straße 2
 80992 München

E-Mail:

Kapazitätsstärkere Tramfahrzeuge als Grundlage für neues Angebotskonzept

Die Kapazitätserhöhung auf vierteilige Fahrzeuge auf den Tramlinien 19 und 21 sowie auf fünfteilige Traktionszüge auf der Tramlinie 20 bilden die Grundlage für

- eine Entbehrlichkeit der Linie 29 in bisheriger Form
- eine Verdichtung des Angebots nachfragefokussiert zwischen Innenstadt und Hochschule München mit Schwerpunkt Hochschulbetrieb
- eine Integration dieser Verstärkerfahrten in die heutige Linie 20 ohne festen Fahrplan, um hohe Flexibilität des Fahrzeugeinsatzes zu gewährleisten
- eine weitere Erhöhung der Fahrplanstabilität durch Umlaufverbesserungen u.a. auf den Linien 18 und 21
- Ziel: Umsetzung ab Oktober 2024 mit Beginn des Hochschulbetriebs
- Weiterhin Sicherung der Qualitätskriterien (Kapazität und Takt) des Nahverkehrsplans (NVP)
 - Takt 10 zwischen Willibaldplatz und Lautensackstraße
 - Takt 5 zwischen Lautensackstraße und Innenstadt
 - Takt 5 zwischen Innenstadt und Hochschule plus Verstärkerfahrten



BA-Stellungnahmen zur dauerhaften Fahrplanänderung bei den Tramlinien 20 und 29 mit Kommentierung der MVG

BA	Name	Eingang Stellungnahme	vom BA...			Stellungnahme	Stellungnahme MVG- Fachabteilung
			zur Kenntnis genommen/ befasst	zugestimmt	weitere Punkte ergänzt/ Stellungnahme		
2	Ludwigsvorstadt- Isarvorstadt	12.06.2024	x	x	-	-	-
3	Maxvorstadt	06.06.2024	x	x	-	-	-
8	Schwanthalerhöhe	19.06.2024	x	x	x	Der Bezirksausschuss 8 (...) bedauert die dauerhafte Aufgabe der Linie 29, begrüßt aber die Kapazitätssteigerung auf der Linie 20.	-
9	Neuhausen- Nymphenburg	19.06.2024	x	x	-	-	-
21	Pasing-Obermenzing	06.06.2024	x	x	-	-	-
25	Laim	12.06.2024	x	-	x	Es wird eine engere Taktung der Tramlinie 18 in den Stoßzeiten von 7:00 – 9:00 Uhr und von 16:00 – 18:00 Uhr gefordert.	Der heutige Fahrzeugeinsatz auf der Linie 18 zwischen Lautensackstraße und Gondrellplatz deckt die Fahrgastnachfrage auch mittelfristig ab. Mit dem schrittweisen Zulauf größerer Fahrzeuge in den nächsten 10 Jahren erfolgt auch eine Umstellung der Linie auf Fahrzeuge mit höherer Kapazität.

MVG-Leistungsprogramm.SAM MP-AB

Von: bag-mitte.dir <bag-mitte.dir@muenchen.de>
Gesendet: Mittwoch, 12. Juni 2024 15:19
An: MVG-Leistungsprogramm.SAM MP-AB
Betreff: BA-Anhörung zu dauerhaften Fahrplanänderungen bei den Tramlinien 20 und 29

Sehr geehrte Damen und Herren,

in seiner Sitzung vom 11.6.24 hat der BA 2 o.g. Anliegen einstimmig zugestimmt.

Viele Grüße
Ihre BA-Geschäftsstelle

Landeshauptstadt München, Direktorium, HA II Bürgerangelegenheiten, Service und Fachaufgaben
Geschäftsstelle Mitte für die Bezirksausschüsse 1, 2, 3, 4, und 12
Marienplatz 8, 80331 München

Internet:
<http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtpolitik/Bezirksausschuesse.html>

MVG-Leistungsprogramm.SAM MP-AB

Von: bag-mitte.dir <bag-mitte.dir@muenchen.de>
Gesendet: Donnerstag, 6. Juni 2024 14:38
An: MVG-Leistungsprogramm.SAM MP-AB
Betreff: BA-Anhörung zu dauerhaften Fahrplanänderungen bei den Tramlinien 20 und 29

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei die Stellungnahme des BA 3:

BA-Anhörung zu dauerhaften Fahrplanänderungen bei den Tramlinien 20 und 29

Beschlussvorschlag des UA: Aufgrund Fahrzeug- und / oder Personalmangel bei der MVG verkehrt die Tramlinie 29 schon seit geraumer Zeit nicht mehr. Längere Züge (mindestens vierteilige Trambahnen) und der bedarfsweise Einsatz von Verstärkerfahrten in Vorlesungszeiten der Hochschule sollen die Reduzierung des Angebots weitgehend kompensieren. Abgesehen davon, dass der BA3 bereits im Herbst 2023 per Antrag längere Fahrzeuge zur Kompensation gefordert hatte, stellt sich noch die Frage, mit welchen Zügen die MVG die in Aussicht gestellten Verstärkerfahrten auf der Linie 20 durchführen wird. Hierfür wiederum nur kurze Züge einzusetzen, würde bei Fahrplanabweichungen oder Ausfall regulärer Fahrten auf den Linien 20 und 21 zwischen Stachus und Hochschule, schnell zu Überfüllungen der Verstärkerfahrten führen. Einstimmige Zustimmung.

Abstimmungsergebnis: Diesem Vorschlag wird einstimmig zugestimmt.

Mit freundlichen Grüßen

Landeshauptstadt München
Direktorium - Hauptabteilung II Bürgerangelegenheiten, Service und Fachaufgaben
Geschäftsstelle Mitte für die Bezirksausschüsse 1,2,3,4 und 12
Marienplatz 8, 80331 München

E-Mail: bag-mitte.dir@muenchen.de

Elektronische Kommunikation mit der Landeshauptstadt München: <http://www.muenchen.de/ekomm>

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken.
Pro Blatt sparen Sie durchschnittlich 15g Holz, 260ml Wasser, 0,05kWh Strom und 5g CO2.

Bezirksausschuss des 8. Stadtbezirks
Schwanthalerhöhe



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
Meindlstr. 14, 81373 München

Vorsitzende:
Sibylle Stöhr

An die
MVG –Mobilitätsmanagement

Geschäftsstelle:
Meindlstr. 14, 81373 München

München, 18.06.2024

Dauerhafte Fahrplanänderung bei den Tramlinien 20 und 29

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 8 hat sich in seiner Sitzung vom 11.06.2024 mit der Fahrplanänderung bei den Tramlinien 20 und 29 befasst und bedauert die dauerhafte Aufgabe der Linie 29, begrüßt aber die Kapazitätssteigerung auf der Linie 20.

Mit freundlichen Grüßen

|

Bezirksausschuss des 9. Stadtbezirkes

Neuhausen - Nymphenburg



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord
[Hanauer Str. 1, 80992 München](#)

Vorsitzende
Anna Hanusch

MVG - Die Mobilitätsmacher*innen
Mobilitätsmanagement
Angebotsplanung Bus und flexible Systeme

Geschäftsstelle:
Hanauer Str. 1
80992 München

E-Mail: BA9@muenchen.de

Sitzung des Bezirksausschusses 9 Neuhausen-Nymphenburg vom 18.06.2024

Unser Zeichen: 3.3.4 / 06/24

München, 19.06.2024

BA-Anhörung zu „dauerhafte Angebotsänderung Tram 20 und 29“
Hier: Stellungnahme des BA 9 Neuhausen-Nymphenburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 9 Neuhausen-Nymphenburg hat sich in seiner vergangenen Sitzung vom 18.06.2024 mit der im Betreff genannten Anhörung befasst und erteilt hierzu seine einstimmige Zustimmung.

Mit freundlichen Grüßen

MVG-Leistungsprogramm.SAM MP-AB

Von: bag-west.dir <bag-west.dir@muenchen.de>
Gesendet: Donnerstag, 6. Juni 2024 11:18
An: MVG-Leistungsprogramm.SAM MP-AB
Betreff: AW: BA-Anhörung zu dauerhaften Fahrplanänderungen bei den Tramlinien 20 und 29

Sehr geehrter Herr

bezugnehmend auf Ihre Zuleitung vom 16.05.24 kann ich Sie informieren, dass der BA 21 in seiner Sitzung am 04.06.24 einstimmig folgende Stellungnahme beschlossen hat:
Der BA 21 hat keine Einwände gegen die Fahrplanänderung.

Mit freundlichen Grüßen

Landeshauptstadt München
Direktorium - HA II / BA
BA-Geschäftsstelle West
für die Bezirksausschüsse 20, 21, 22, 23, 25

E-Mail:
bag-west.dir@muenchen.de

Elektronische Kommunikation mit der Landeshauptstadt München - siehe:
<http://www.muenchen.de/ekomm>

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese e-mail ausdrucken.
Pro Blatt sparen Sie durchschnittlich 15 gr Holz, 260 ml Wasser, 0,05 kWh Strom und 5 gr CO2

MVG-Leistungsprogramm.SAM MP-AB

Von: bag-west.dir <bag-west.dir@muenchen.de>
Gesendet: Mittwoch, 12. Juni 2024 16:46
An: MVG-Leistungsprogramm.SAM MP-AB
Cc:
Betreff: AW: BA-Anhörung zu dauerhaften Fahrplanänderungen bei den Tramlinien 20 und 29

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 25 Laim hat sich mit der o.g. Angelegenheit in seiner Sitzung am 06.06.24 befasst und folgenden einstimmigen Beschluss gefasst:
Es wird eine engere Taktung der Tramlinie 18 in den Stoßzeiten von 7:00 – 9:00 Uhr und von 16:00 – 18:00 Uhr gefordert.

Mit freundlichen Grüßen

Landeshauptstadt München
Direktorium - II / BA - Geschäftsstelle West
für die Bezirksausschüsse 20, 21, 22, 23, 25
Landsberger Str. 486, 81241 München

E-Mail: bag-west.dir@muenchen.de

Elektronische Kommunikation mit der Landeshauptstadt München: <http://www.muenchen.de/ekomu>

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken. Pro Blatt sparen Sie durchschnittlich 15gr Holz, 260 ml Wasser, 0,05 kWh Strom und 5 gr CO2



Datum: 25.06.2024
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]



Landeshauptstadt
München
Stadtkämmerei

Haushaltswirtschaft und Finanzplanung
Teilhaushalte
SKA 2.12

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / Vxxxxx Leistungsprogramm der MVG für die
Fahrplanperiode 2025**

Beschlussvorlage für den Mobilitätsausschuss am 16.07.2024

Öffentliche Sitzung

I. An das Mobilitätsreferat

Die Stadtkämmerei nimmt die o.g. Beschlussvorlage zur Kenntnis.

In dieser Beschlussvorlage wird keine Haushaltsausweitung beantragt. Die Finanzierung des Leistungsprogramms wird in einer separaten Beschlussvorlage behandelt.

Die Stellungnahme der Stadtkämmerei ist in die Beschlussvorlage einzuarbeiten oder als Anlage beizufügen.

Das Büro des Oberbürgermeisters sowie das Direktorium D-HAII-V1 (Beschlusswesen) und das Revisionsamt erhalten je einen Abdruck der Stellungnahme zur Kenntnis.

Gezeichnet

[REDACTED] am 25.06.2024

