

# Leistungsprogramm 2023

Fahrplanwechsel 11.12.2022

Anhörung der Bezirksausschüsse  
Anhörungsfrist bis 20.05.2022

**DIE**

**MOBILITÄTS-**

**MACHER\*INNEN.**

Anlage 1



# Inhalt



<b>1</b> Rückmeldung	Seite 3
<b>2</b> Allgemeine Rahmenbedingungen	Seite 4
<b>3</b> Leistungsprogramm 2023	Seite 9
<b>4</b> Leistungsanpassungen zur Kostensenkung	Seite 20

# 1 Rückmeldung



Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme bis spätestens 20. Mai 2022 an die MVG. Vielen Dank!

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

E-Mail: [mvg-leistungsprogramm@swm.de](mailto:mvg-leistungsprogramm@swm.de)



## 2 Allgemeine Rahmenbedingungen



## 2 Allgemeine Rahmenbedingungen



### Sondersituation Pandemie und aktuelles Fahrplanangebot

- Auch im Jahr 2021 führten die Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie zu massiven Fahrgastrückgängen.
- Aktuelles Fahrplanangebot:
  - U-Bahn: alle U-Bahnlinien verkehren im Regelfahrplan
  - Tram: Wiedereinführung des 10-Minuten-Takts bis 22 Uhr am 07.03.2022 → alle Trambahnlinien verkehren wieder im Regelfahrplan
  - Bus: Takt 10 bis 22 Uhr auf allen MetroBus-Linien (außer MetroBus 54) derzeit ausgesetzt. Die ExpressBus-Linie X98 soll dauerhaft eingestellt bleiben.
- Im Zuge der Eröffnung des Interimsstandorts des Gasteigs im Oktober 2021 wurden Angebotsausweitungen im Bereich Sendling umgesetzt (Parkplatzshuttle Großmarkt und Ausweitung Betriebszeiten MetroBus 54). Weitere Verbesserungen sind in Planung.
- Auch in diesem Leistungsprogramm sind nur notwendige Angebotsausweitungen (Erschließung von Neubaugebieten und neuer Schulstandorte) möglich und vorgesehen. Ausschlaggebend dafür sind die finanziellen Rahmenbedingungen (siehe Folgeseite) und fehlende Kapazitäten bei der Fahrzeugabstellung.
- Die Ziele zur Verkehrswende gemäß Nahverkehrsplan (NVP) und weiterer Beschlüsse der Landeshauptstadt München werden weiterverfolgt.

## 2 Allgemeine Rahmenbedingungen



### Finanzsituation

- Das Angebot der MVG ist durch zu geringe Tarifanpassungen strukturell unterfinanziert. Die Deckung dieser Unterfinanzierung ist derzeit ungeklärt. Daher sieht sich die MVG leider gezwungen, vorsorglich Leistungsanpassungen zur Kostensenkung vorzuschlagen (siehe [Kapitel 4](#)).
- Wenn die Finanzierung durch Bund, Land oder Landeshauptstadt München hergestellt ist, wird die MVG diese Planungen zurückziehen.
  - Für den Fall, dass die Finanzierung nicht hergestellt wird, wird die Planung hiermit zur Anhörung vorgelegt.
  - Für den Fall, dass die Finanzierung hergestellt wird, müssen die Leistungsausweitungen nicht durch Leistungsumschichtungen finanziert werden.
- Parallel zur Anhörung soll die Finanzierung der strukturellen Unterdeckung geklärt werden.

## 2 Allgemeine Rahmenbedingungen



### Zeitplan

- KW 15-20 Anhörung der Bezirksausschüsse, Referate, Verbände und MVV GmbH
- 02.06.2022 Vorstellung der Anhörungs-Ergebnisse im AK Angebotskoordination
- 20.07.2022 Behandlung der Maßnahmen im gemeinsamen Ausschuss von MOR und RAW für den Beschluss Zusatzaufgabe Linienverkehr (Ausschuss Arbeit und Wirtschaft) und Grundsatzbeschluss / Planungsaufträgen zu Infrastrukturmaßnahmen
- 27.07.2022 Behandlung der Maßnahmen und Beschluss Zusatzaufgabe Linienverkehr in der Vollversammlung des Stadtrats
- bis Ende Juli Herstellung Finanzierungssicherheit für Maßnahmen zum Fahrplanwechsel 11.12.2022, Abschluss der Planungen und interne Übergabe → keine Änderungen mehr möglich!
- bis Ende Aug. Vorliegen der unterschriebenen Anpassungsmitteilung zur Betreuung Zusatzaufgabe bzw. Unbedenklichkeitserklärung des RAW
- KW 37 Redaktionsschluss für alle Fahrpläne
- 13.09.2022 Umsetzung der Schulmaßnahmen
- KW 42 Antrag auf Fahrplangenehmigung bei der Regierung von Oberbayern
- 11.12.2022 Fahrplanwechsel des Leistungsprogramms 2023

## 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	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 2023

Fahrplanwechsel September/Dezember 2022



## 3.1 Maßnahmenübersicht



### Themengebiet

U-Bahn und Tram: im Rahmen des Leistungsprogramm 2023 sind keine Maßnahmen geplant

Notwendige Maßnahmen Bus (siehe [Kapitel 3.2](#))

Weitere Anpassungen bei Tram und Bus (siehe [Kapitel 3.3](#))

## 3.2 Maßnahmen im Detail

### Notwendige Maßnahmen Bus (Teil 1/2)



Maßnahme
Schulmaßnahme 09/2022: MetroBus 57/StadtBus 143: Taktverdichtung aufgrund der Erweiterung des Bildungscampus Freiam
Schulmaßnahme 09/2022: StadtBus 139/183/190: Taktverdichtung aufgrund der Eröffnung des Bildungscampus Messestadt
Schulmaßnahme 09/2022: MetroBus 58/68, StadtBus 154, Tram 16: Verlagerung der Helen-Keller-Realschule an die Tivoli-/Oettingenstraße (nachrichtlich; keine gesonderten Maßnahmen geplant)
Schulmaßnahme 09/2022: StadtBus 189: Taktverdichtung aufgrund der Erweiterung des Gymnasium Unterföhring
Schulmaßnahme 09/2022: StadtBus 194: zusätzliche Schülerfahrt aufgrund der beginnenden Aufsiedelung des Neubaugebiets Alexisquartier, abhängig vom Baufortschritt
<a href="#">ExpressBus X30</a> : Mitbedienung der Haltestelle Vollmannstraße, abhängig von weiterer Finanzierung der Linie (siehe <a href="#">Kapitel 4</a> )
<a href="#">MetroBus 51</a> : Vereinheitlichung des Linienwegs in Moosach durch Linienführung in der Baubergerstraße
StadtBus 144: Einsatz von BG bei Veranstaltungen des SAP Garden in Prüfung (nachrichtlich)

## 3.2 Maßnahmen im Detail



### Notwendige Maßnahmen Bus (Teil 2/2)

#### Maßnahme

StadtBus 147: Entfall der Linie durch Kompensation mit MVV-RegionalBus 220; zwei MVG-Schulfahrten im Abschnitt Kiefernstraße-Giesing Bf weiterhin notwendig

StadtBus 157: Vorbereitung der endgültigen Linienführung über die Aubinger Allee

StadtBus 172/173: Anbindung des Neubaugebiets an der Hochmuttinger Straße (unterjährig in 2023, je nach Baufortschritt)

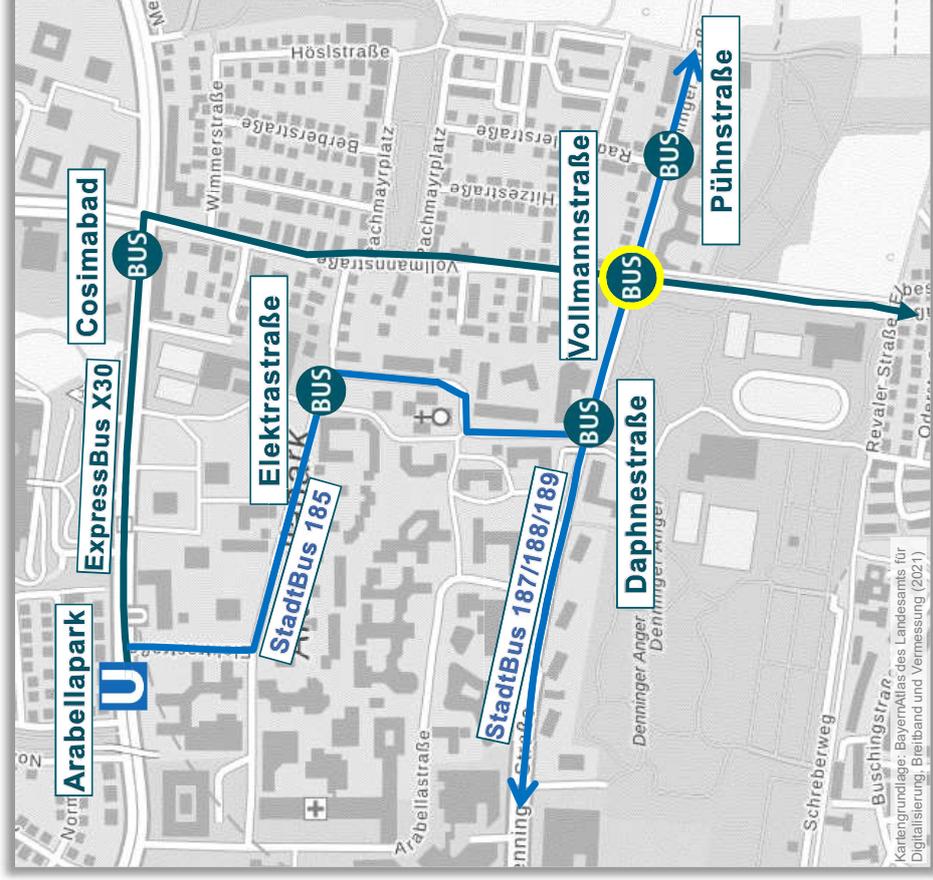
NachtBus N45: Änderung des Linienwegs

NachtBus N77: Verlängerung nach Freiham Bf aufgrund weiterer Aufsiedelung des Neubaugebiets Freiham Schulmaßnahme 09/2023: Angebotsausbau aufgrund Erweiterungen der Bildungscampus Freiham, Messestadt und Neufreimann sowie am Schulstandort an der Tivoli-/Oettingenstraße

## 3.2 Maßnahmen im Detail



### ExpressBus X30: Mitbedienung der Haltestelle Vollmannstraße

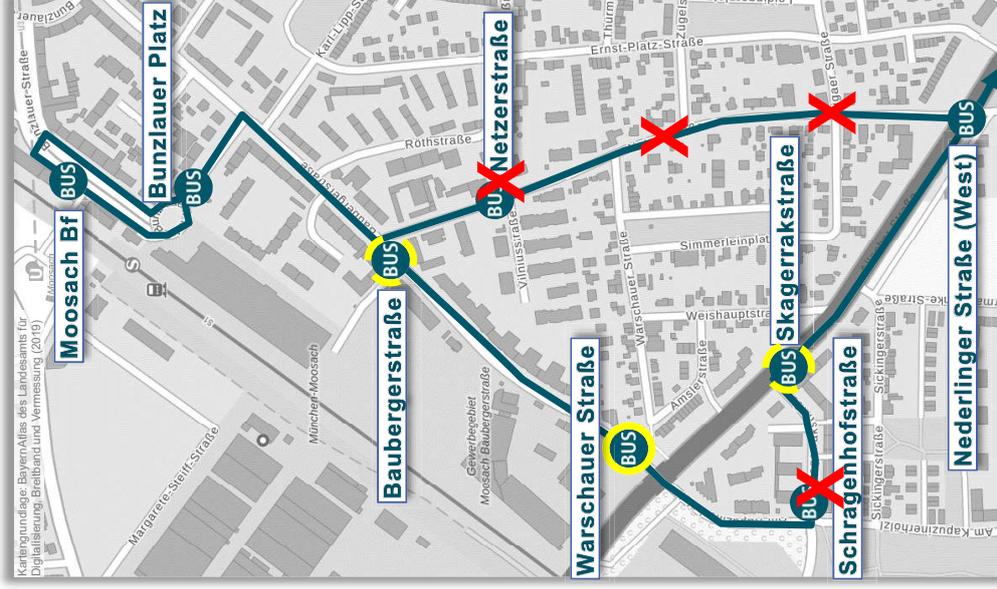


- Verbesserung der Erschließung im Bereich Denninger Straße und Schaffung einer Umsteigemöglichkeit zu den Ost-West verlaufenden StadtBus-Linien 185/187/188/189
- Relativ großer Haltestellenabstand (ca. 2,3 km) zwischen den Haltestellen Vogelweideplatz und Cosimabad
- Forderung zahlreicher Bürgeranträge
- Notwendige Haltestelleninfrastruktur noch in Klärung

## 3.2 Maßnahmen im Detail



### MetroBus 51: Anpassung des Linienwegs im Bereich Moosach

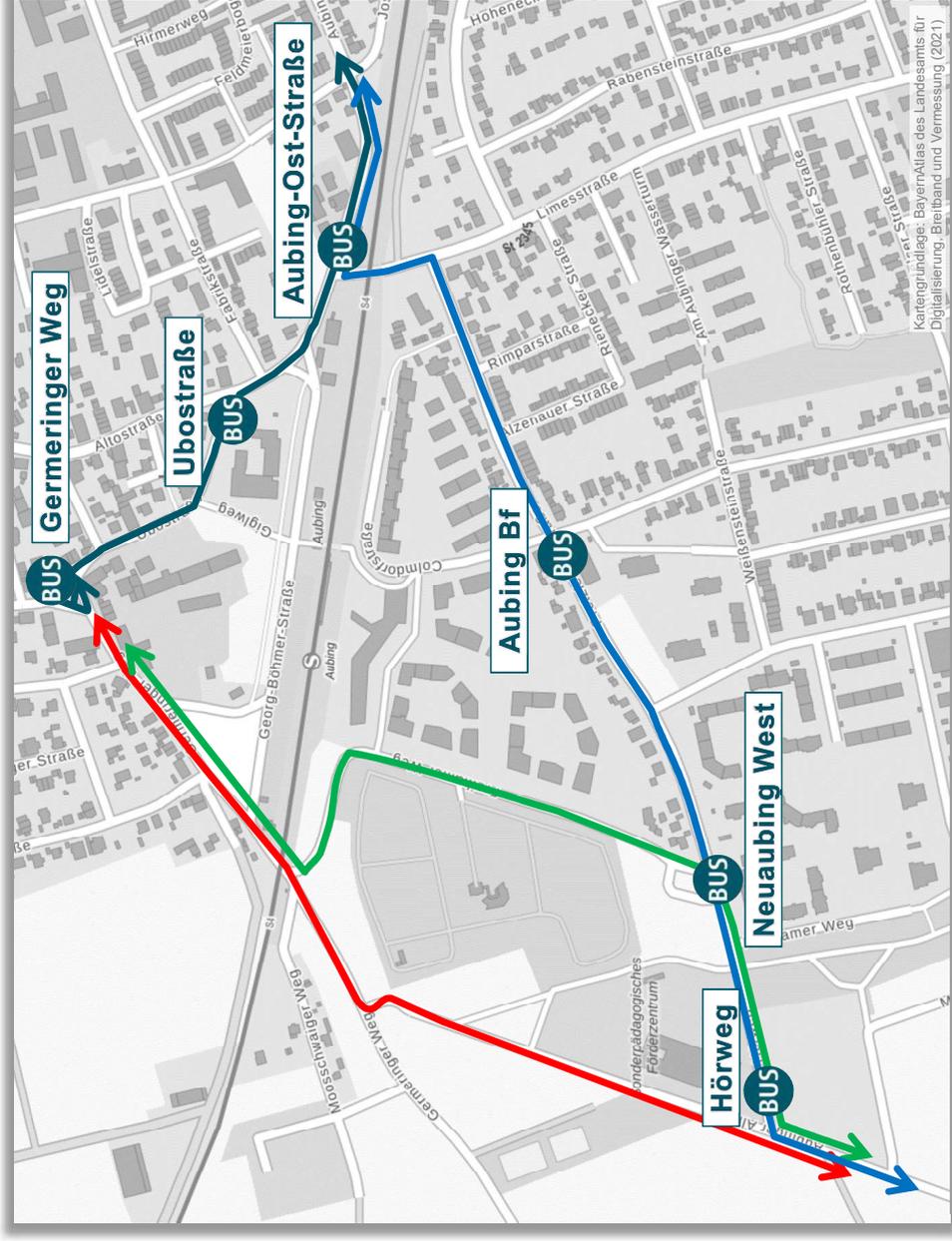


- Linienführung in beiden Richtungen über die Baubergerstraße
- Entfall (H) Netzerstraße → Erschließung über (H) Baubergerstraße, neue (H) Warschauer Straße und (H) Skagerrakstraße
- Entfall (H) Schragenhofstraße
- Zusätzliche Haltepositionen (H) Skagerrakstraße und (H) Baubergerstraße in Ri. Moosach
- Umsetzungszeitpunkt abhängig von baulicher Realisierung durch das Baureferat, angestrebt für 12/2022

## 3.2 Maßnahmen im Detail



### StadtBus 157: Vorbereitung der endgültigen Linienführung über die Aubinger Allee

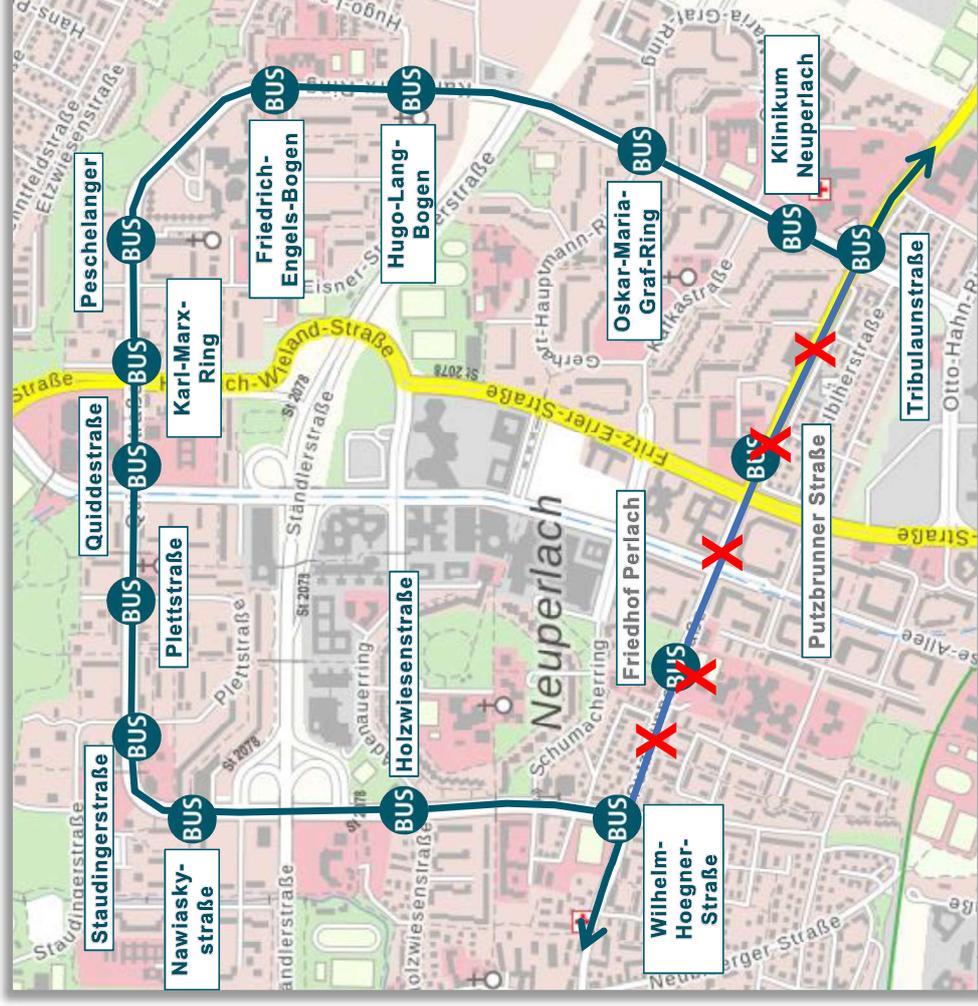


- Klärung der Infrastruktur im Bereich Aubinger Allee Nord notwendig, insb. Einrichtung einer ÖV-Schleuse
  - Derzeit Überbedienung der Pretzfelder Straße
  - Rückkehr zu altem Linienweg über (H) Ubostraße und Germeringer Weg
  - Erschließung der nördlichen Aubinger Allee bei fortschreitender Besiedelung notwendig
- Linienweg bis 12/2021
  - Linienweg via Pretzfelder Straße seit 12/2021
  - Linienweg via Freihamer Weg, vorbehaltlich baulicher Ertüchtigung
  - Linienweg via Aubinger Allee (Vorzugsvariante)

## 3.2 Maßnahmen im Detail

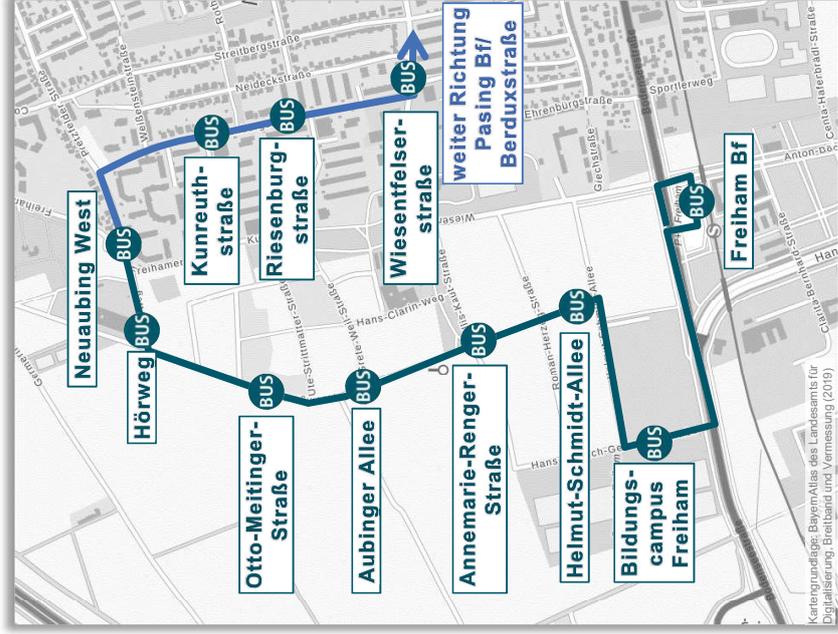
### NachtBus N45: Änderung des Linienwegs

- Fahrzeit bereits unter normalen Bedingungen sehr knapp, mit Türöffnung an allen Haltestellen nicht mehr auskömmlich
- Seit der Pandemie ist ein zusätzliches Fahrzeug zur Realisierung einer auskömmlichen Wendezeit eingesetzt
- Durch dauerhafte Beibehaltung dieses Fahrzeugs ist zusätzlich eine Verbesserung des Linienwegs durch Bedienung des „Perlacher Bogens“ in beiden Richtungen möglich
- Entfall der Haltestellen Friedhof Perlach und Putzbrunner Straße



## 3.2 Maßnahmen im Detail

### NachtBus N77: Verlängerung von Neubaubing West bis Freiham Bf



- Frühzeitige Erschließung des Neubaugebiets Freiham mit einem hochwertigen ÖPNV-Angebot auch im Nachtverkehr
- Linienweg analog MetroBus 57
- Betriebsprogramm: Nächte Fr/Sa, Sa/So/Feiertag im 30-Minuten-Takt
- Mitbedienung der neuen Haltestellen Aubinger Allee und Annemarie-Renger-Straße



## 3.2 Maßnahmen im Detail

### Änderungen bei Haltestellen



Linie	Standort und Maßnahme	Haltestellenname
<b>X36</b>	Kreuzung Am Münchfeld/Ludwigsfelder Straße	Am Münchfeld
<b>X80</b>	Bereich Neubaugebiet Osterangerstraße (in Richtung Puchheim Bf. ggf. erst im Laufe des Jahres 2023, in Richtung Moosach Bf. erst in den kommenden Jahren)	Korbmacherweg
<b>51</b>	Anpassung des Linienwegs, dadurch Haltestellenneuordnung	<u>NEU</u> Warschauer Straße <u>ERGÄNZUNG</u> Skagerrakstraße (Ri. Moosach Bf) Baubergerstraße (Ri. Moosach Bf) <u>ENTFALL</u> Schragenhofstraße Netzerstraße
<b>57</b> <b>157</b> <b>N77</b>	Zwei neue Haltestellen zwischen Helmut-Schmidt-Allee und Otto-Meitinger-Straße (ggf. bereits ab 09/2022)	Aubinger Allee Annemarie-Renger-Straße
<b>58</b> <b>68</b> <b>25</b>	Neue Tram-/Bushaltestelle am Carl-Amery-Platz im Bereich Reger-/Welfenstraße (ggf. erst im Laufe des Jahres 2023)	Carl-Amery-Platz
<b>267</b>	Einrichtung einer neuen Haltestelle zur besseren Erschließung des Neubaugebiets westlich der Brunhamstraße und Gewerbegebiet Am Gleisdreieck (nachrichtlich; Abstimmung mit MVV GmbH ausstehend)	Trimburgstraße

## 3.3 Weitere Anpassungen bei Tram und Bus



### Tram 25: Takt 10 von 22 Uhr bis Mitternacht

- Vorschlag: Entfall aufgrund niedriger Fahrgastzahlen
- Dafür Verzicht auf Einsparmaßnahme mit höherer Priorität

### ExpressBus X98: Dauerhafter Entfall der Linie

- Linie X98 seit Januar 2021 (2. Corona-Lockdown) eingestellt
- Angebot von U3 und MetroBus 52 zur Andienung des Tierparks ausreichend dimensioniert; auf MetroBus 58/68 sind während des Oktoberfests Taktverdichtungen ohne Linie X98 notwendig
- Aus Nachfragesicht ist die Wochenendlinie nicht erforderlich und wurde durch das Zielpublikum „Tierpark-Besucher aus der Region“ nicht entsprechend angenommen
- Auslaufen der Genehmigung am 17.06.2022
- Es wird seitens MVG keine Wiederbeantragung durchgeführt, womit die Linie zum 18.06.2022 dauerhaft eingestellt wird und die eingesparten Betriebskosten zur Finanzierung notwendiger Angebotsausweitungen verwendet werden



## 4 Leistungsanpassungen zur Kostensenkung



## 4 Leistungsanpassungen zur Kostensenkung



### 4.1 Priorisierung und Auswahlkriterien

- Maßnahmen beinhalten keine weitere Verschlechterung gegenüber den Kriterien des Nahverkehrsplans (NVP)
  - Bei U-Bahn und Tram aufgrund strenger Standards des NVP wenig Spielraum für Angebotsreduktionen
- Priorisierung nach Taktichte und Nachfrage
  - Attraktivität des Gesamtnetzes für Fahrgäste beibehalten
  - Ausdünnungen daher zu Zeiten geringerer Nachfrage oder bei sehr dichten Takten tagsüber
  - Entfall ganzer Linien(-abschnitte) nur bei Sicherstellung eines weiterhin bestehenden Parallelangebots
- Priorisierung der Einsparmaßnahmen bei ausbleibender Finanzierung durch die Landeshauptstadt München
  - Prio 1: Leistungsumschichtungen zur Finanzierung der erforderlichen Ausweitungen im Leistungsprogramm 2023, falls diese nicht über die LHM erfolgt.
  - Prio 2 und 3: Die dort freiwerdenden Mittel sollen der Umschichtung zur Finanzierung des übrigen Leistungsangebots dienen und damit die strukturelle Betriebskostenunterdeckung kompensieren.

## 4 Leistungsanpassungen zur Kostensenkung



### 4.2 U-Bahn und Tram

Linie	Maßnahme	Prio <sup>1</sup>
<b>U7</b>	Entfall der Linie in den Sommer- und Weihnachtsferien	1
<b>29</b>	Entfall im Abschnitt Hauptbahnhof–Willibaldplatz, Mo-Fr; damit nur noch Takt 5 statt 3 1/3	2
<b>U4</b>	Rücknahme Takt 5 im Abschnitt Lehel–Arabellapark, Mo-Fr HVZ (U4 verkehrt im Abschnitt Westendstraße–Lehel nur noch im Takt 10)	3
<b>U4</b>	Kürzung der Linie im Abschnitt Odeonsplatz–Arabellapark, Mo-So SVZ (Theresienwiese-Odeonsplatz entfällt)	3
<b>U6</b>	Entfall Verstärker im Abschnitt Münchner Freiheit–Harras, Mo-Fr NVZ; damit nur noch Takt 5 statt 3 1/3	3
<b>U6</b>	Entfall Verstärker im Abschnitt Münchner Freiheit–Harras, Sa NVZ; damit nur noch Takt 5 statt 3 1/3 (nur an Samstagen ohne Fußball/Großveranstaltung umsetzbar!)	3
<b>Tram</b>	Entfall Takt 10 nach 20 Uhr; nur im Zusammenhang mit Entfall Takt 10 nach 20 Uhr bei MetroBus-Linien	3
<b>25</b>	Entfall der Verstärkerfahrten bis Großhesseloher Brücke an Sa; damit nur noch Takt 10 statt Takt 5	3

<sup>1</sup> Reihung nach Umsetzungspriorität, siehe Erläuterung auf Seite 21

## 4 Leistungsanpassungen zur Kostensenkung



### 4.3 Bus

Linie	Maßnahme	Prio <sup>1</sup>
<b>X98</b>	Dauerhafter Entfall der Linie ab 18.06.2022	1
<b>55</b>	Taktausdünnung zur HVZ (Takt 6/7 statt Takt 5) und NVZ	1
<b>57</b>	Taktausdünnung zur HVZ Ferien (Takt 10 statt Takt 5)	1
<b>METRO</b>	Beginn Takt 10 erst ab ca. 11 Uhr an So	2
<b>METRO</b>	Entfall Takt 10 von ca. 20-22 Uhr, Mo-So	2
<b>56</b>	Taktausdünnung zur HVZ (Takt 6/7 statt Takt 5), HVZ spät Takt 10	2
<b>58   68</b>	Taktausdünnung zur NVZ abschnittsweise (Takt 10 statt Takt 5 im Abschnitt Hauptbahnhof–Silberhornstraße)	2
<b>151</b>	Entfall zur NVZ	2
<b>180</b>	Taktausdünnung zur HVZ (Takt 10 statt Takt 6/7) im Abschnitt Am Hart–Kieferngarten; Schulfahrten weiterhin notwendig	2
<b>X30</b>	Entfall der Linie	3
<b>X35</b>	Entfall der Linie	3
<b>57</b>	Taktausdünnung zur HVZ Schule (Takt 6/7 statt Takt 5)	3
<b>153</b>	Taktausdünnung zur HVZ im Abschnitt Giesing Bf–Harras; außer bei Entfall Linie X30	3

<sup>1</sup> Reihung nach Umsetzungspriorität, siehe Erläuterung auf Seite 21



# BMW

**MVG-Leistungsprogramm 2023: Stellungnahmen der BA, Referate und Verbände sowie deren Bewertung von Seiten der MVG**

alle im Ausblick genannten Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der Fahrzeugs-, Fahrpersonal- und Wertpapierwertigkeit und Finanzierung

MVG, MP-AB/MP-AS, Stand: 23.06.2022

**Anlage 2**

BA	Name	Rückmeldung eingegangen am	zur Kenntnis genommen/berasst	Anzahl BA		Stellungnahme
				25	26	
						<b>Stellungnahme MVG-Fachabteilung</b>
BA 1	Aktstadt-Lehel					Sowohl LHM als auch SWMM/MVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SWM Geschäftsführung Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
1	Aktstadt-Lehel	04.05.2022				Der BA 1 fordert den Stadtrat auf, für eine ausreichende Finanzierung des ÖPNVs zu sorgen, damit die angeordneten Leistungsseinschnitte (im Falle des BA 1 v.a. bei der U4 – gemeint sind jedoch alle Leistungsseinschnitte) nicht erfolgen müssen.
1	Aktstadt-Lehel	04.05.2022	x		x	Der Stadtrat wird zudem aufgefordert, bei allen weiteren Setzgebiren (Freistaat, Bund, MVV-Kommunen) dafür zu werben, dass der ÖPNV in München auskömmlich finanziert wird.
BA 2	Isar-Ludwigsvorstadt					Sowohl LHM als auch SWMM/MVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SWM Geschäftsführung Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
2	Isar-Ludwigsvorstadt	19.05.2022				Der BA 2 fordert – wie bereits vom OB zugesagt – dass die Takte im Öffentlichen Verkehr im wesentlichen so aufrecht erhalten werden. Denkbar sind lediglich für Kunden nicht spürbare Reduzierungen von einem 3 1/3 Takt auf einen 5-Minuten-Takt. Die Einwohner-, Arbeitsplatz- und Freizeitdichte im 2. Stadtbezirk rechtfertigt die bisher gefahrenen dichten Takte.
2	Isar-Ludwigsvorstadt	19.05.2022				Der BA begründet, dass seit März der Takt 10 bis 10 bei der Tram wieder gefahren wird und fordert, dass dies auch bei den Metrobussen wieder Standard wird.
2	Isar-Ludwigsvorstadt	19.05.2022	x		x	Zudem sollte die Linie 58/68 wieder bis 24 Uhr im 10-Minuten-Takt verkehren, weil die Anbindung des Hauptbahnhofs ganz wesentlich ist und auch des Volkstheater davon betroffen ist. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob der 10-Minuten-Takt am Morgen nicht troner starten kann, um den Hauptbahnhof auch morgens für Geschäftsreisenden oder am Wochenende für Freizeitaktivitäten besser anzubinden.
2	Isar-Ludwigsvorstadt	19.05.2022				Wie auch vom AAN (Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr) des Münchner Forums gefordert, sollte der bereits gefahrene 10-Minuten-Takt der Stadtbushlinie 132 (von der Altstadt und an der Isar entlang) an Werktagen bis zum Harras und nicht nur bis zur Impferstraße gelten, weil am Harras zahlreiche andere Buslinien, die S7 und auch die Regionalzüge ins Oberland erreicht werden. An Sonntagen sollte die Linie 132 von 10 bis 20 Uhr zwischen der Altstadt und dem Harras im 10-Minuten-Takt verkehren.
2	Isar-Ludwigsvorstadt	19.05.2022				Im Zuge der Bestrebungen für eine autofreie/reduzierte Altstadt sollten diese mit tangenz-zu-GrüZalen Buslinien rund um den Altstadtplan zukünftig besser erschlossen werden.
BA 3	Maxvorstadt					Nicht Bestand des aktuellen LPs, Planungen sind auf Grund der aktuellen Finanzsituation derzeit ausgesetzt. Die MVG strebt eine Wiederaufnahme entsprechender Planung zum nächstmöglichen Zeitpunkt an und setzt sich für eine entsprechende Freihaltung und Berücksichtigung der Infrastrukturbedarfe ein.
3	Maxvorstadt	17.05.2022	x		x	Eine Stärkung des ÖPNV ist für die Verkehrswende unerlässlich. Dies kann dem Leistungsprogramm 2023 nicht entnommen werden.
BA 4	Schwabing West					Sowohl LHM als auch SWMM/MVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SWM Geschäftsführung Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
4	Schwabing West	10.05.2022	x		x	Der BA lehnt jegliche Kürzung des Programms ab und wünscht eine angebotsorientierte Ausweitung, um dem Ziel einer Verkehrswende näher zu kommen.
BA 5	Au-Haidhausen					Sowohl LHM als auch SWMM/MVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SWM Geschäftsführung Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
5	Au-Haidhausen	19.05.2022				Der BA unterstützt die Stellungnahme des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN) vom 29.04.2022.
5	Au-Haidhausen	19.05.2022	x		x	Wir fordern den Stadtrat auf, die Finanzierung des ÖPNV zu verbessern, die Prioritäten entsprechend zu setzen, und diesen Hilferuf der MVG an die Gesellschaft ernst zu nehmen. Der BA stellt fest, dass eine Ausdünnung der Takte und eine Reduzierung des Angebots in keinem Fall zu höherem Fahrgastaufkommen führen und die Mobilitätswende damit ad absurdum geführt wird.
BA 6	Sendling					Sowohl LHM als auch SWMM/MVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SWM Geschäftsführung Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
6	Sendling	03.06.2022				• Keine Angebotsseinschnitten, Refinanzierung des derzeitigen Angebotes durch den Bund, den Freistaat Bayern sowie die Landeshauptstadt München.
6	Sendling	03.06.2022				• Allgemein: Ausbau des Angebotes im Sinne der Verkehrswende.
6	Sendling	03.06.2022	x		x	• Taktverdichtung des StadtBus 134: Takt 10 zur Hauptverkehrszeit.
6	Sendling	03.06.2022				• Einsatz des StadtBus 153 bis zur Station „Giesing Bahnhof“ auch in der Normalverkehrszeit und am Wochenende im Takt 20, was auch der Stärkung der Anbindung des Gastig HP8 dient.
6	Sendling	03.06.2022				• Verlängerung des ExpressBus X30 im Takt 10 bis zum Rotkreuzplatz (mit zusätzlichem Halt am UH+steigepunkt Herzog-Ernst-Platz) ganztags sowie Takt 10 bis zum Harras (gerne als paralleler Express-Bus X31, so dass Takt 5 bis zum Harras erreicht wird).
6	Sendling	03.06.2022				• Einsatz von Normalbussen auf den Linien MetroBus 53 und 62 zur Kostenreduktion während der Schwachverkehrszeiten.
6	Sendling	03.06.2022				• Verstärkung des SEV-Bus U3 (vgl. Antrag im Anhang)
BA 7	Sendling-Westpark					Die übergeordneten Ziele zum ÖPNV-Ausbau werden weiterverfolgt und in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten umgesetzt. Mittelfristig sollen alle StadtBus-Linien auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet werden. Die Umsetzung erfolgt schrittweise je nach Nachfrage und Finanzierung.
7	Sendling-Westpark	02.05.2022				Das Angebot auf der Linie 153 ist derzeit nachfragegerecht.
7	Sendling-Westpark	02.05.2022				Die Verlängerung des X30 zum Rotkreuzplatz dient während des SEV zur Weichensteuerung Implementierung als Zusatzangebot und wird nach Beendigung der Bauarbeiten wieder zurückgenommen. Das Angebot mit parallel verlaufenden Linien ist ausreichend.
7	Sendling-Westpark	02.05.2022				Ein Fahrzeugtausch wäre nicht wirtschaftlich.
7	Sendling-Westpark	02.05.2022				Antrag nicht im Anhang enthalten
7	Sendling-Westpark	02.05.2022				siehe Stellungnahme zu ProBahn
7	Sendling-Westpark	02.05.2022				Die vorgestellte Maßnahme bei der U6 zwischen Harras und Münchner Freiheit wird gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht mehr weiterverfolgt. Auch bei Umsetzung der Taktanpassung wurden die Qualitätsrichtlinien des NVP eingehalten.

BA	Name	Rückmeldung eingegangen am	zur Kenntnis genommen/ befasst	vom BA...		Stellungnahme	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
				weiter Punkte ergänzt/ Stellungna hme	zu- gestimmt		
7	Sendling-Westpark	02.05.2022	x		x	Die geplanten Einschränkungen bei der U4 werden nicht umgesetzt.	Die vorgestellte Maßnahme der U4 wird gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht mehr weiterverfolgt. Auch bei Taktpassung würden die Qualitätslinien des NVP eingehalten.
7	Sendling-Westpark	02.05.2022				Die Linie X30 muss erhalten bleiben	Sowohl LHM als auch SWMMVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SWM Geschäftsführung Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
7	Sendling-Westpark	02.05.2022				Für die Metrobusse muss umgehend wieder zum Prinzip „10-Minuten-Takt von 10 bis 10“ eingeführt werden.	Der Zeitpunkt der Wiedereinführung des „Takt 10 bis 10“ beim MetroBus ist abhängig von der Entwicklung der Fahrgastzahlen am Abend.
8	Schwantalerhöhe	23.05.2022	x		x	Der Bezirksausschuss spricht sich einstimmig gegen die Reduzierung des Taktes der U4 aus, stattdessen soll eine AnwohnerInnen des 8. Stadtbezirks und die Taktreduzierung wird die Mobilitätsmöglichkeiten dieser Bürger*innen deutlich beeinträchtigen.	Die Taktverdichtung der U4 zur Westendstraße erfolgte auf Wunsch und Finanzierung durch die LHM. Die Fahrgastnachfrage hat nie eine Verdichtung der U4 zur Westendstraße im Berufsverkehr erfordert. Derzeit wird eine Rücknahme des derzeit gefahrenen Angebots auf der U4 nicht weiterverfolgt. Weitere Zusagen einer Verdichtung der U4 gab es nie. Die U4 wird mittelfristig auf Langzige umgestellt, sobald ausreichend neue Fahrzeuge vorhanden sind. Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke nach Pasing erfolgt eine Anpassung der Fahrplans an die dann veränderten Nachfragen.
9	Neuhausen-Nymphenburg	12.05.2022				In Bezug auf das Leistungsprogramm 2023 teilen wir Ihnen mit, dass wir natürlich auch auf die Finanzierung der Leistungen durch den Freistaat hoffen, um die möglichen Leistungsanpassungen zu vermeiden, insbesondere der Entfall der U7 in den Sommer- und Winterferien würde einennicht akzeptablen 10-Minuten-Takt bedeuten, ebenso wie die Reduktion des Trams-Angebots nach 20 Uhr mit einem ausgedünnten Takt. Die Beibehaltung der Linie 151 in der Nebenverkehrszeit ist ebenfalls für das Angebot in Nord-Süd-Richtung von großer Relevanz.	Das Taktangebot bei Entfall der U7 in Sommer- und Winterferien ist aufgrund geringerer Fahrgastzahlen ausreichend. Eine Reduktion des Trams-Angebots im BA 9 wie auch der Linie 151 wird gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht mehr weiterverfolgt.
9	Neuhausen-Nymphenburg	12.05.2022				Unbeschadet dessen erreichen uns die bisherige Unfähigkeit hinsichtlich der Verlängerung der Linie X30 zum Schloss Nymphenburg, die seit 2019 angekündigt wurde, nicht akzeptabel. Auch in vorerwähnten Stellungnahmen haben wir ausgeführt, dass schon neue erheblicher Bedarf für eine Bushaltestelle direkt am Schloss besteht, wie auch die Verkehrssituation im Schlossronell und in den angrenzenden Straßen äußerst angepasst bleibt. Auch die direkte Verbindung zwischen Hirschgärten und Romanplatz würde dadurch erstmals hergestellt.	Die Maßnahme wird weiterverfolgt. Die Finanzierung von Infrastruktur und Betrieb ist jedoch noch nicht geklärt.
9	Neuhausen-Nymphenburg	12.05.2022	x		x	Insgesamt hoffen wir, dass die MVG diese Anmerkungen berücksichtigt und alsbald wieder zu einem ambitionierteren Einfordern von Leistungen bei Ihrer Finanzierungsstellen zurückkehrt, Taktverdichtung und Lückenschlüsse, insbesondere hinsichtlich tangentialer Buslinien, wie auch die Umsetzung von (ggf. auch autonom fahrenden) Mikrobussenangeboten in nicht erschlossenen Wohnbereichen sind für das Erreichen der Klimaziele dringend notwendig.	Die übergeordneten Ziele zum ÖPNV-Ausbau werden weiterverfolgt und in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten umgesetzt.
9	Neuhausen-Nymphenburg	12.05.2022				Die Verlängerung der Tram 12 Romanplatz zur Amalienburgstraße soll wieder in die Vorplanung aufgenommen und immer wieder geprüft werden.	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 Wolanstraße Richtung Lainm Bf geführt.
9	Neuhausen-Nymphenburg	12.05.2022				Eine Kopie des Schreibens soll an das zuständige Staatsministerium weitergeleitet werden mit der Bitte um Prüfung der finanziellen Unterstützung.	Sowohl LHM als auch SWMMVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SWM Geschäftsführung Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
10	Moosach	10.05.2022	x		x	MetroBus 51: Befürwortung der Vereinheitlichung des Linienwegs in Moosach durch Linienführung in der Baubergerstraße.	Die vorgestellte Maßnahme wird gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht weiterverfolgt.
10	Moosach	10.05.2022				ExpressBus X35: Unveränderte Fortführung der Linie (Entfall der Taktausdümmung).	Die vorgestellten Maßnahmen werden gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht weiterverfolgt.
11	Milbertshofen-Am Hart	03.05.2022				Der Bezirksausschuss 11 spricht sich grundsätzlich gegen Leistungsreduzierungen im ÖPNV aus, insbesondere auch gegen die angegedachten Leistungsreduzierungen bei Tram 27, Bus 180 und Bus X35.	
11	Milbertshofen-Am Hart	03.05.2022	x		x	Der BA 11 schlägt der MVG vor, sich für neue Ideen zur kostengünstigen Angebotsverbesserung gerne auch bei anderen Kommunen zu erkundigen.	
12	Schwabing-Freimann	11.05.2022				Der Bezirksausschuss bedauert es sehr, dass die ÖPNV-Angebote gekürzt werden sollen und somit die Attraktivität stark leidet. Es werden falsche Prioritäten gesetzt, auch bezogen auf die angestrebte Verkehrsvermeidung. Die finanziellen Mittel der Stadt sollten hier klar anders priorisiert werden, um die Attraktivität des ÖPNV zu verbessern. Dies ist nur mit einem Ausbau möglich und nicht durch Reduzierung des Angebotes. Auch der Freisatz ist hier gefragt.	Sowohl LHM als auch SWMMVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SWM Geschäftsführung Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
13	Bogenhausen	16.05.2022				Der BA begrüßt die Taktverdichtung der Buslinie 189 nach Unterföhring in der HVZ	
13	Bogenhausen	16.05.2022				er erneuert seine langjährige Forderung eines zusätzlichen Halts des X30 an der Moosachstraße. Die Anbindung der Schwarzwaldbesiedlung an einen hochfrequentierten Bus hat eine höhere Priorität als die Umsteigebeziehung an der Deminger Straße.	X30 mit (H) Moosachstraße - Aufgrund des Expressbus-Charakters lehnt die MVG weiterhin diesen Halt für den Bus X30 ab. Es wird die (H) Vollmannstraße aber mitbedient, da hier insgesamt eine höhere Wirkung erwartet wird.
13	Bogenhausen	16.05.2022	x		x	Zu Maßnahmen bezüglich der Helen-Keller-Realschule wird auf den Antrag 20-20 / T 030996 der Fraktion Bündnis90/DieGrünen verwiesen	Die MVG hat den Kontakt mit der Schule aufgenommen. Zusätzliche Fahrten bei Bus und/oder Tram sind im Schuljahr 2022/23 seitens der MVG nicht möglich. Gleichzeitig ist die Schule nicht in der Lage, die Anfahrzeiten so anzupassen, dass in den Fahrzeugen (v.a. Tram) Entzerrungen der Schülerströme möglich wären. Der Schule ist dieses Problem bewusst und kommuniziert das Thema in die Schulfamilie, um auf ein kapazitätsorientiertes Management der SchülerInnen hinzuwirken. Für die Schuljahre 2023/24 hat die MVG den Einsatz zusätzlicher Busse. Die MVG wird auf bessere Abstimmungen zu diesen Themen mit dem RBS hinwirken, um bei Schulumsitzungen eine ausreichend frühe Beteiligung durch das RBS zu erreichen.

BA	Name	Rückmeldung eingegangen am	zur Kenntnis genommen/befasst	vom BA... zu- gestimmt	weitere Punkte ergänzt/ Stellungnahme	Stellungnahme	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
13	Bogenhausen	16.05.2022				Darüber hinaus lehnt der BA 13 die angedachten Maßnahmen zur Kostensenkung vehement ab. Die Umsiegebeziehungen an den Haltestellen Odonsplatz, Siachus und Hauptbahnhof sind essenziell für die Attraktivität der U4 als wichtige ÖPNV-Anbindung des Stadtbezirks Bogenhausen. Der X30er-Bus stellt die zweite wichtige stadtteilübergreifende Anbindung dar. Diese Maßnahmen widersprechen somit allen Zielen der Stadt München für eine klimaneutrale Mo-Bilität und einen attraktiven Nahverkehr und können daher nicht mitgetragen werden.	Sowohl LHM als auch SVMM/MVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SVMM Geschäftsführung Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
BA 14	Berg am Laim					Der Bezirksausschuss 14 Berg am Laim geht davon aus, dass drohende Leistungs- und Taktkürzungen nicht eintreten werden, nachdem in der Presse zu vernehmen war, dass Oberbürgermeister Reiter, einige Stadtratsfraktionen sowie die MVG selbst eine Kürzung des Angebots ablehnen.	
14	Berg am Laim	12.05.2022				Der BA 14 nimmt jedoch hilfsweise zu dem ihm vorgelegten Leistungsprogramm Stellung. Der BA 14 lehnt den Entwurf für das MVG-Leistungsprogramm ab. Es enthält keinerlei Angebotsausweitungen für Berg am Laim, aber mögliche Kürzungen. Das ist angesichts der angestrebten Mobilitätsziele nicht hinnehmbar. In einer nach wie vor wachsenden Stadt wie München wäre eine Reduktion des Angebotsniveaus des ÖPNV das falsche Signal.	Die vorgestellten Maßnahmen, die den BA 14 betreffen würden, wird gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht weiterverfolgt.
14	Berg am Laim	12.05.2022	x	x		Der BA Berg am Laim bittet in diesem Zusammenhang um Prüfung, ob eine Buslinie ab der Haltestelle „Kreierstraße“ entlang der Wasserburger Landstraße in Richtung Trudering und zurück eingerichtet werden kann. Die Wasserburger Landstraße ist entlang dieser Route nicht ideal mit öffentlichen Verkehrsmitteln angebunden. Zwar ist eine Tramlinie auf dieser Strecke in Überlegung, bis zu einer möglichen Fertigstellung dauert es jedoch mehrere Jahre.	Angebotsausweitungen, die über die genannten Maßnahmen im LP hinausgehen, können auf Grund der finanziellen Lage aktuell nicht realisiert werden. Es wird geprüft, ob mittelfristig als Tram-Vorlauf Anpassungen im Busnetz sinnvoll und wirtschaftlich darstellbar sind, um der städtebaulichen Entwicklung an der Kreierstraße Rechnung zu tragen.
BA 15	Trudering					Der jetzige Stadtrat ist insbesondere vor dem Hintergrund der propagierten Verkehrswende aufgerufen, die Ausbaumaßnahmen auch zu finanzieren. Aus Sicht des Stadteilt Trudering-Riem sind gerade auch Maßnahmen wie Ausweitung der Fahrzeugflotte, Erhöhung der Werksstatkapazitäten und verbesserte Wartung der Fahrzeuge äußerst wichtig.	Sowohl LHM als auch SVMM/MVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SVMM Geschäftsführung Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
15	Trudering	02.05.2022				Im Bereich U-Bahn ist die Bedienung unseres Stadtbezirks gut. Allerdings lässt nach wie vor die Anschlussqualität zur U5 am Innsbrucker Ring während der morgendlichen HVZ häufig zu wünschen übrig. So kann es passieren, dass dort drei Züge der U2/U7 stadteinwärts am feindlichen Ende der U5 treffen, der dann überrollt ist. Dieses Angebotsdefizit auf der Liniendrehung Innsbrucker Ring - Laimer Platz bitten wir im neuen Fahrplan durch geeignete Maßnahmen zu beheben.	In den Hauptverkehrszeiten verkehren U2 und U5 jeweils im 4/6-Minuten-Takt. Dabei ist ein zeitgleicher Anschluss am Innsbrucker Ring vorgesehen. Die U7 verkehrt grundsätzlich ohne direkten Anschluss am Innsbrucker Ring. Wegen des dichten Taktes im Berufsverkehr werden bei Verspätungen zur Aufrechterhaltung eines stabilen Betriebs keine Anschlüsse zwischen U2 und U5 angewandert. Andernfalls übertragen sich die Verspätungen auf andere Liniennetze.
15	Trudering	02.05.2022				Auch wenn unser Stadtbezirk keine originäre Tram-Bedienung hat, begrüßen wir es sehr die Absicht von 2020, dass der 10-Minuten-Takt der Linie 19 (Pasing – Berg-am-Laim (S)) nicht um 22 Uhr endet, sondern bis Betriebsende ausgedehnt wird. Umso wichtiger ist es, dass dort ein attraktiver Übergang zur Waldfriedinger Buslinie 185 gewährleistet wird!	Eine Ausweitung des Takt 10 bis Betriebsende ist nicht geplant. Der Takt 10 bis 22 Uhr bleibt weiter bestehen und ist Standard im Münchner Tramnetz.
15	Trudering	02.05.2022	x	x		Busanbindung der Kreierstraße zwischen Bajuwarenstraße und St.-Veit-Straße (mindestens), wie in BA-Anträgen bereits gefordert.	Angebotsausweitungen, die über die genannten Maßnahmen im LP hinausgehen, können auf Grund der finanziellen Lage aktuell nicht realisiert werden. Es wird geprüft, ob mittelfristig als Tram-Vorlauf Anpassungen im Busnetz sinnvoll und wirtschaftlich darstellbar sind, um der städtebaulichen Entwicklung an der Kreierstraße Rechnung zu tragen.
15	Trudering	02.05.2022				Erstmalige Anbindung südlicher Wohnviertel (Schwedensteiniedlung, südliche Tsingtauer Straße) an das MVG-Bussystem	Angebotsausweitungen, die über die genannten Maßnahmen im LP hinausgehen, können auf Grund der finanziellen Lage aktuell nicht realisiert werden.
15	Trudering	02.05.2022				Weitere Ausweitung des Takt 10 bis 23 Uhr auf allen Buslinien mit U-Bahn-Anbindung, um ein komfortables und alternatives Angebot für BesucherInnen von Theater-, Kino und Sportveranstaltungen bis an den Stadtrand zu ermöglichen.	Nicht Bestandteil des LP. Der Bereich Schwedensteinstraße, Fauststraße, Tsingtauer Straße kann mangels ausreichender Straßenbreiten für Bus-Linienverkehr nicht direkt angebunden werden.
15	Trudering	02.05.2022				Der BA 15 bittet rechtzeitig in die geplante Erschließungsmaßnahmen des Neubaugebiets „Alexis-Quartier“ (ehemals Piederstorfer Gelände) eingebunden zu werden. Wie ist der aktuelle Planungsstand für die Bedienung/Linieneinführung im neuen Quartier, wo derzeit noch die Eröffnung der Durchfahrt während der Geltungsphase des Leistungsprogramms 2023 vorgesehen ist?	Angebotsausweitungen, die über die genannten Maßnahmen im LP hinausgehen, können auf Grund der finanziellen Lage aktuell nicht realisiert werden.
15	Trudering	02.05.2022				Wie gestaltet sich künftig der Schulverkehr im Alexisquartier und mit welchen Verbindungen/ Linienverstärkungen/Haltestellen wird der Eröffnung des neuen Schulcampus an der Josefa-Wilk-Straße Rechnung gefragen?	Eine Busanbindung im Gebiet und einhergehende Umsortierung der Buslinien ist bereits intern in Bearbeitung und wird für Dezember 2023 (Leistungsprogramm 2024) eingeplant.
BA 16	Ramersdorf-Perlach						
16	Ramersdorf-Perlach	23.05.2022				Das Programm wird zur Kenntnis genommen, aber in folgenden Punkten kritisiert: Die Darstellung gerade der Leistungskürzungen ist für die Bezirksausschüsse nicht sehr transparent. Eine farbige Auslegung wäre hilfreich.	Eine Busanbindung im Gebiet und einhergehende Umsortierung der Buslinien ist bereits intern in Bearbeitung und wird für Dezember 2023 (Leistungsprogramm 2024) eingeplant. Ab September 2022 kam die Buslinie 194, die das Gebiet heute über die Haltestelle Hippalstraße erschließt, bei Bedarf mit einer zusätzlichen Fahrt zu Schulbeginn verstärkt werden. Für die Eröffnung des Schulcampus an der Josefa-Wilk-Straße sind bedarfsgerechte Verstärkungen der querenden Buslinien vorgesehen. Die Detailplanung erfolgt im Frühsommer nach der Meinung der Schüler-Innenministerkunit.
16	Ramersdorf-Perlach	23.05.2022				Die Taktausdünnungen in den NVZ bei dem wichtigen, gut genutzten Bus 95 ist nicht nachvollziehbar.	Die vorgestellte Maßnahme wird gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht weiterverfolgt.
16	Ramersdorf-Perlach	23.05.2022	x	x		Die Änderung des Nachtbusses, dass stadteinwärts und stadtauswärts die gleichen Haltestellen angefahren werden, ist zu begrüßen, aber da einige Haltestellen an der Putzbrunner Straße wegfallen, gehen wir davon aus, dass die MVG Erkenntnisse hat, dass dies wenig genutzt werden.	Die Erschließung im Bereich der Putzbrunner Straße bleibt auch mit der Neuordnung des Linienwegs gewährleistet.
16	Ramersdorf-Perlach	23.05.2022				Wenn sich in den nächsten Jahren die Kostensituation entspannt, sollen die alten Forderungen des BA 16, die vor Corona schon zum Teil vorgesehen waren wieder berücksichtigt werden.	Die übergeordneten Ziele zum ÖPNV-Ausbau werden weiterverfolgt und in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten umgesetzt.
BA 17	Obergiesing						
17	Obergiesing	18.05.2022				Der BA lehnt die Kürzungsvorschläge ab.	Sowohl LHM als auch SVMM/MVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SVMM Geschäftsführung Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
17	Obergiesing	18.05.2022	x	x		Darüber hinaus fordert der BA, die Wiedereinführung des 5-Min-Takts in der Hauptverkehrszeit auf der Tramlinie 18.	Die MVG prüft laufend die Fahrgastzahlen aller Tramlinien. Mit der aktuellen Nachfrage auf der Linie 18 ist eine Taktverdichtung nicht erforderlich, diese soll jedoch in der nächsten Jahre eingeführt werden.
BA 18	Untergiesing-Harfaiching						

BA	Name	Rückmeldung eingegangen am	zur Kenntnis genommen/ befasst	vom BA... zu- gestimmt	weitere Punkte ergänzt/ Stellungna hme	Stellungnahme	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
BA 19	Thalkirchen- Oberseending- Forstried- Fürstried-Solln						
19	Thalkirchen- Oberseending- Forstried- Fürstried-Solln	04.05.2022				Der BA 19 sieht die vorgesehenen Entwicklungen im MVG-L-Leistungsprogramm 2023 sehr kritisch. Der BA 19 lehnt ein vollständiges Entfallen von Linien grundsätzlich ab.	Sowohl LHM als auch SWMMVVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungserschließungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SWM Geschäftsleitung, Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
19	Thalkirchen- Oberseending- Forstried- Fürstried-Solln	04.05.2022				Die Buslinien X30 und 151 haben aus Sicht des BA 19 wichtige Entlastungsfunktion für die bereits zum jetzigen Zeitpunkt sehr stark ausgelastete U3. Diese Linien ermöglichen ein Ausweichen auf andere ÖPNV-Linien, um vom Stadtbrandgebiet zur Innenstadt zu kommen. Deswegen sollen sie im bisherigen Umfang erhalten bleiben.	Beide Linien können vsl. im bisherigen Umfang erhalten bleiben. Die vorgestellten Maßnahmen werden gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht weiterverfolgt.
19	Thalkirchen- Oberseending- Forstried- Fürstried-Solln	04.05.2022	x	x		Ein Abweichen vom Konzept „10 bis 10“ sehen wir als zu vermeidenden Rückschritt im Vorhaben zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebots und der damit verbundenen Steigerung des Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehr.	Die MVG strebt eine Wiedereinführung des „Takt 10 bis 10“ beim MetroBus zum Schuljahresbeginn im September 2022 an.
19	Thalkirchen- Oberseending- Forstried- Fürstried-Solln	04.05.2022				Der BA 19 erkennt die Notwendigkeit zusätzlicher finanzieller Unterstützung an. Der BA 19 sieht jedoch die Argumentation der zu niedrigen Einnahmen durch den Fahrscheinvverkauf als nicht ausreichend für eine derartige Leistungskürzung an.	Sowohl LHM als auch SWMMVVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungserschließungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SWM Geschäftsleitung, Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
19	Thalkirchen- Oberseending- Forstried- Fürstried-Solln	04.05.2022				Der BA 19 fordert den Stadtrat der LH München auf, in Zusammenarbeit mit der MVG, eine nachhaltige Lösung zu erarbeiten. Gleichzeitig bittet der BA 19 den Oberbürgermeister mit der Staatsregierung des Freistaats Bayern in Kontakt zu treten, um eine Finanzierung der Fahrschneiderei durch den Freistaat sicherzustellen. Eine Verkehrstransformation darf nicht an marktgetriebenen Herausforderungen und fehlendem politischem Willen scheitern.	Sowohl LHM als auch SWMMVVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungserschließungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SWM Geschäftsleitung, Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
BA 20	Hadern						
20	Hadern	10.05.2022	x	x		Der Bezirksamtsausschuss 20 Hadern hat sich in seiner Sitzung am 09.05.2022 mit o.g. Anhörung befasst und einstimmig beschlossen, das Leistungsprogramm abzulehnen.	Die U6 und der Fahrplan der Linie 56 kann vsl. im bisherigen Umfang erhalten bleiben. Die vorgestellten Maßnahmen werden gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht weiterverfolgt.
20	Hadern	20.05.2022				Der BA 20 spricht sich gegen eine Taktverlängerung bei der U6 und beim Bus 56 aus.	Die U6 und der Fahrplan der Linie 56 kann vsl. im bisherigen Umfang erhalten bleiben. Die vorgestellten Maßnahmen werden gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht weiterverfolgt.
BA 21	Pasing-Obermenzing						
21	Pasing-Obermenzing	10.05.2022	x	x		Der BA 21 hält die geplante Taktverdünnung zur HVZ bei den Buslinien 57 und 56 für das falsche Signal und fordert, diese nicht umzusetzen	Die MVG ist im laufenden Verfahren, Gesprächen und Abstimmungen weiterhin bemüht Taktausdünnungen zum Fahrplanwechsel grundsätzlich zu vermeiden. Eine Taktausdünnung zu Ferienzeiten mit gleichzeitigen kompletten Buszusätzen auf der Linie 57 ist für das zu erwartenden Fahrgastaufkommen derzeit ausreichend. Aktuell waren in den Osterferien 2022 die Fahrzeuge unter 50% besetzt, nur wenige Male wurden im Zulauf Pasing Bf. von Freiam kommend mehr als 40 Fahrgäste pro Buszug (max 130) gezählt. Gleichzeitig weitete die MVG bedarfsgerechter das Angebot der Linie 57 im Schülerverkehr aus, womit die vorhandenen Ressourcen insgesamt zweckmäßiger eingesetzt werden.
21	Pasing-Obermenzing	10.05.2022				Der BA 21 fordert auf der Buslinie 143 größere, längere Busse einzusetzen.	Die vorgestellte Maßnahme zur Angebotsausdünnung auf der Linie 56 wird gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht weiterverfolgt. Es werden der Nachfrage angepasst Gelenkbusse und Buszüge auf der Linie 143 eingesetzt.
BA 22	Aubing-Langwied						
22	Aubing-Langwied	02.05.2022				Die Taktverdichtung der Buslinien 57 und 143 am Bildungscampus Freiam wird begrüßt. Die Linienführung über die Ubostraße und Germeringer Weg der Linie 157 wird ausdrücklich begrüßt. Der beschränkte Bahnübergang ist, wie an der Helleneinstraße, in der Linienführung in Kauf zu nehmen.	Wir begrüßen die Unterstützung durch den BA ausdrücklich und streben die Umsetzung der Vorzugslösung an. Diese ist abhängig von der Zustimmung der LHM und der Realisierung einer praxistauglichen Lösung der Durchfahrtsbeschränkung.
22	Aubing-Langwied	02.05.2022				Der Bezirksamtsausschuss bittet ausdrücklich um Prüfung, wie das Gewerbegebiet mit Freizeinutzungen „Triebwerk“ in Neuaubing-Süd, sowie das neue Wohngebiet auf dem ehemaligen Domierparkplatz in Neuaubing-Süd (Vogler-/Tirmburgstraße) an eine Busverbindung angeschlossen werden kann.	Nicht Bestandteil des Leistungsprogramms. Die genannten Bereiche weisen keine ausreichenden Fahrbahnbreiten auf, um einen Linienbetrieb umzusetzen. Für das Domiergelände wird in Abstimmung mit der MVV GmbH die zusätzliche Haltestelle Tirmburgstraße für die Linie 267 in Betrieb genommen.
22	Aubing-Langwied	02.05.2022	x	x		Zudem soll die Buslinie 57 nicht wie auf Seite 23 der Vorlage vorgeschlagen, ausgedünnt werden. Die Busse sind auch in den Ferienzeiten sehr ausgelastet. Der Bezirksamtsausschuss ist stark gegen diesen Vorschlag.	Die MVG ist im laufenden Verfahren, Gesprächen und Abstimmungen weiterhin bemüht Taktausdünnungen zum Fahrplanwechsel grundsätzlich zu vermeiden. Eine Taktausdünnung zu Ferienzeiten mit gleichzeitigen kompletten Buszusätzen auf der Linie 57 ist für das zu erwartenden Fahrgastaufkommen derzeit ausreichend. Aktuell waren in den Osterferien 2022 die Fahrzeuge unter 50% besetzt, nur wenige Male wurden im Zulauf Pasing Bf. von Freiam kommend mehr als 40 Fahrgäste pro Buszug (max 130) gezählt.
22	Aubing-Langwied	02.05.2022				Weiterhin wir moniert, dass in der gesamten Vorlage nicht auf Leihartrastationen eingegangen wird, die dringend erforderlich sind.	MVG Rad ist kein Bestandteil des Leistungsprogramms.
BA 23	Allach-Untermenzing						
23	Allach-Untermenzing	13.05.2022				Der Bezirksamtsausschuss nimmt hiervon (Leistungsprogramm) Kenntnis. In diesem Zusammenhang wird auf die Stellungnahme des Bezirksamtsausschusses vom 09.04.2022 zur Mobilitätsstrategie 2035 hingewiesen.	Sowohl LHM als auch SWMMVVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungserschließungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SWM Geschäftsleitung, Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
23	Allach-Untermenzing	13.05.2022	x	x		Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Taktausdünnungen kritisch zu sehen sind.	Diese Stellungnahme bezieht sich auf zahlreiche allgemeine und langfristige Vorschläge zur Mobilität im Stadtbezirk 23 und nicht auf konkrete Maßnahmen des LP 2023. Die MVG nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.
23	Allach-Untermenzing	13.05.2022					
BA 24	Feldmoching- Hassenberg						

BA	Name	Rückmeldung eingegangen am	zur Kenntnis genommen/ befasst		vom BA...		Stellungnahme	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
			zur Kenntnis genommen/ befasst	weitere Punkte ergänzt/ Stellungna hme				
24	Feldmoching-Hasenberg	19.05.2022					Prüfung der beigefügten 2 Bürgeranträge: Ausweitung der Betriebszeiten der Linie 175. Abstimmung mit Linie 60	Angebotsausweitungen, die über die genannten Maßnahmen im LP hinausgehen, können auf Grund der finanziellen Lage aktuell nicht realisiert werden.
24	Feldmoching-Hasenberg	19.05.2022					Verlängerung der Buslinie 175 bis in die Siedlung Ludwigsfeld	Angebotsausweitungen, die über die genannten Maßnahmen im LP hinausgehen, können auf Grund der finanziellen Lage aktuell nicht realisiert werden.
24	Feldmoching-Hasenberg	19.05.2022					Einführung einer zusätzlichen Buslinie aus der Fasanerie zum Bahnhof Feldmoching zur Anbindung des Gymnasiums München-Feldmoching	Angebotsausweitungen, die über die genannten Maßnahmen im LP hinausgehen, können auf Grund der finanziellen Lage aktuell nicht realisiert werden.
24	Feldmoching-Hasenberg	19.05.2022					Taktverdichtung der Buslinie 173	Angebotsausweitungen, die über die genannten Maßnahmen im LP hinausgehen, können auf Grund der finanziellen Lage aktuell nicht realisiert werden.
24	Feldmoching-Hasenberg	19.05.2022	x				Erarbeitung eines neuen Finanzierungsmodells, um damit einen weiteren Ausbau des ÖPNV zu ermöglichen. Die bisherige Finanzierung über die Fahrgasteinnahmen reicht dazu nicht aus.	Sowohl LHM als auch SWM/MVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SWM Geschäftsführung Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
24	Feldmoching-Hasenberg	19.05.2022					Attraktivere Gestaltung des ÖPNV's in Ludwigsfeld: - Wegeführung der Buslinie 176 auch tagsüber durch die Siedlung Ludwigsfeld - Die Buslinie 710 soll mit den Fahrzeiten der S-Bahn abgestimmt werden. D. h. sie soll so getaktet werden, dass ein direkter Anschluss zur S-Bahn Moosach gewährleistet ist.	Angebotsausweitungen, die über die genannten Maßnahmen im LP hinausgehen, können auf Grund der finanziellen Lage aktuell nicht realisiert werden.
24	Feldmoching-Hasenberg	19.05.2022					Einführung einer Buslinie vom Hasenberg über die Dufferstraße nach Unterschleißheim (S-Bahnhof).	Angebotsausweitungen, die über die genannten Maßnahmen im LP hinausgehen, können auf Grund der finanziellen Lage aktuell nicht realisiert werden.
BA 25	Laim						Der Bezirksausschuss lehnt eine Ausdünnung der Taktungen vehement ab. Der Stadtbezirk Laim ist durch den Wegfall der Tram 29 betroffen, dies wird abgelehnt.	Die Tram 29 kann vsl. im bisherigen Umfang erhalten bleiben. Die vorgestellten Maßnahmen werden gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht weiterverfolgt. Auch bei Rücknahme der Linie 29 würden die Qualitätsanforderungen des NVP eingehalten.
LKR M	Landkreis München	12.05.2022	x				Grundsätzlich keine Einwände.	
LKR M	Landkreis München	19.05.2022					189: Bitte um Übermittlung eines Fahrplankonzepts: wird die Linie durch einzelne Verstärker oder tatsächlich nachhaltig durch eine Vielzahl von Fahrten verstärkt? Werden Kosten für die Fahrplanausweitung allein durch die MVG/ LHM getragen oder werden dem LKM hier Kosten entstehen? Grundsätzlich finanziert der LKM die Linie 189 mit, sodass wir um eine entsprechenden Abstimmung bitten, wenn eine Kostenbeteiligung der Maßnahme angedacht ist.	je nach genauer Neuanmeldung von Schüler am Gymnasium Unterföhring ist 1x Normalbus für Fahrten 1x hin und 2x zurück Herkomerplatz Betastr. an Schultagen vorgesehen. Details sind Klärung und werden rechtzeitig mit dem Landkreis München besprochen.
LKR M	Landkreis München	19.05.2022	x				Tram 25: Entfall Takt 10 nach 22 Uhr wird vorgeschlagen. Da im LKM Gebiet bereits ab 20 Uhr ein T20 gefahren wird, gehen wir davon aus, dass Fahrten bis Grundwald, Dorbofingler Platz von dem Entfall nicht betroffen sind Sofort sich Kürzungen auf das Angebot der Tram 25 im LKM auswirken sollten, gehen wir davon aus, dass eine rechtzeitige Einbindung des LKM erfolgt. (...) 55: bei Ausdünnung Fahrten nach / von Putzbrunn wird davon ausgegangen, dass diese auch in ihrer Fahrplanlage unverändert bestehen bleiben.	Die vorgestellte Maßnahme wird gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht weiterverfolgt.
LKR M	Landkreis München	19.05.2022						
LKR DAH	Landkreis Dachau							
LKR DAH	Landkreis Dachau							
LHM	Landeshauptstadt München							
PLAN	Referat für Stadtplanung und Bauordnung							
KVR	Kreisverwaltungsreferat							
MOR	Mobilitätsreferat							
AAN	Angebotskreis attraktiver Nahverkehr							
AAN	AAN	02.05.2022	x				<u>Stellungnahme</u>	Sowohl LHM als auch SWM/MVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SWM Geschäftsführung Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
AAN	AAN	02.05.2022	x				Leistungsangebot ist der MVG ist durch zu geringe Tarifanpassungen strukturell unterfinanziert – ÖPNV benötigt nicht nur Geld	Sowohl LHM als auch SWM/MVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SWM Geschäftsführung Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
AAN	AAN	02.05.2022	x				Rolle des ÖPNV	
AAN	AAN	02.05.2022	x				Neues Finanzierungsmodell für ÖPNV ist gefordert	
AAN	AAN	02.05.2022	x				MVG muss Fahrgastzahlen veröffentlichen	
AAN	AAN	02.05.2022	x				Planung zum Trambahnausbau ist zu begrüßen	
AAN	AAN	02.05.2022	x				Landeshauptstadt München: U-Bahn ohne Bundeszuschüsse, aber kein Geld für Angebotsausweitungen	Sowohl LHM als auch SWM/MVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SWM Geschäftsführung Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
AAN	AAN	02.05.2022	x				Pünktlichkeitsoffensive ÖPNV	Nicht Gegenstand des LP 2023. Hinweis auf : Referatsübergreifende Arbeitsgruppe die regelmäßig Maßnahmen zur ÖPNV Beschleunigung vorlegt.
AAN	AAN	02.05.2022	x				Leopoldstraße: Tram soll (nicht) im Stau stehen	Nicht Gegenstand des LP 2023.
AAN	AAN	02.05.2022	x				„Wiederhochfahr“-Szenarien fehlen	Die übergeordneten Ziele zum ÖPNV-Ausbau werden weiterverfolgt und in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten umgesetzt.
AAN	AAN	02.05.2022	x				Einzelmaßnahmen fortsetzen: - Realisierung von eigenen Spuren für Bus und Tram - Bau wettergeschützter Umsteigeanlagen (z.B. am Stachus und Hauptbahnhof) - Erweiterung des Trambahnetzes in der Innenstadt um zusätzliche Wendeschleifen und Betriebsstrecken - Umbau des Trambahnetzes auf 2,65 m breite Fahrzeuge - Entsprechende Berücksichtigung von Radverkehrsanlagen (Radwege und B&R, v.a. am Stadtrand)	Nicht Gegenstand des LP 2023.

BA	Name	Rückmeldung eingegangen am	zur Kenntnis genommen/ befasst	vom BA... zu- gestimmt	weitere Punkte ergänzt/ Stellungnahme	Stellungnahme	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
AAN	AAN	02.05.2022	x	x	weitere Punkte ergänzt/ Stellungnahme	U6: sonntags 5 Minuten Takt von 12-19 Uhr zwischen Münchner Freiheit und Harras	Derzeit seitens der Nachfrage nicht erforderlich; eine Finanzierung für diese Maßnahme ist offen.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		Stunde) montags bis Freitag HVZ (Hauptverkehrszeit): Taktverdichtung auf 3/3/4 Minuten (d.h. 18 Fahrten pro Stunde) zumindest zwischen Max-Weber-Platz und Weiterleindplatz	Derzeit seitens der Nachfrage nicht erforderlich; eine Finanzierung für diese Maßnahme ist offen.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		Linie 25: Sonntags Takt 5 Max-Weber-Platz bis Großhessolher 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-Amey-Platz (ab vsl. 2023) werden weitere Fahrgäste hinzukommen.	Derzeit seitens der Nachfrage nicht erforderlich; eine Finanzierung für diese Maßnahme ist offen.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		Weirdschleifer Arabellapark	Nicht Gegenstand des LP 2023.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		Weirdschleifer Weiterleindplatz	Nicht Gegenstand des LP 2023.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		Bessere Beschreibung der Schulmaßnahmen gefordert	Im kommenden LP werden wir die Maßnahmen konkreter beschreiben, für die aktuell notwendigen Maßnahmen sind die Detailplanungen abhängig von den Meldungen des RBS zur Herkunft der Schüler*innen, die erst im Frühsommer erfolgt.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		X57: Einrichtung (H) Vollmannstraße wird begrüßt	Eine Änderung der Linienführung ist derzeit nicht geplant.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		143: Endgültige Linienführung über Aubinger Allee wird begrüßt	
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		Führung über die Prezellinger Straße. Der S-Bahnhalte-Aubing wird so besser angebunden.	
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		Der AAN lehnt die geplanten Angebotskürzungen ab. Es ist Aufgabe des Stadtrats, die Finanzierung eines attraktiven ÖPNV Angebots sicherzustellen. Wenn für den Bau von U-Bahnen ohne Bundeszuschüsse Geld da ist, muss auch Geld für den ÖPNV-Betrieb da sein.	Sowohl LHM als auch SWMMVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SWM Geschäftsführung Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		Wunsch nach Optimierung des geänderten Liniensystems 154/184: Taktverdichtung und geänderter Fahrzeugsatz	Angebotsausweitungen, die über die genannten Maßnahmen im LP hinausgehen, können auf Grund der finanziellen Lage aktuell nicht realisiert werden. Sofern die LHM eine geänderte Linienführung oder Ausweitung der Betriebszeiten wünscht und finanziert, wird diese in das Leistungsprogramm aufgenommen. Der Umsetzungszeitpunkt ist dann abhängig von der benötigten Infrastruktur und der Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Personal.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		X30: Montag bis Samstag, Verlängerung zum Rotkreuzplatz bzw. nach Nord-Westen (Schloss Nymphenburg; gemäß MVG-Leistungsprogramm 2021, Punkt 7.52.)	Perspektivisch ist eine Verflängerung des X30 über den Romanplatz zum Schloss Nymphenburg vorgesehen.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		X30: Sonntag, 12-22 Uhr Ostbahnhof - Harras (23 Uhr, weil seit Kurzem auch Montag - Samstag wegen Gastieg HP 8 bis 22 Uhr der Betrieb angeboten wird), Ostbahnhof-Schloss Nymphenburg 12-19 Uhr	Ein Ausweitung ist in Abstimmung mit der Gastieg München GmbH in Prüfung.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		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 verlängert werden.	Ein Führung der Linie 52 auf dem Alstadring in Richtung Karlsplatz ist in Prüfung und wird mittelfristig weiterverfolgt, sofern Finanzierung und Infrastruktur gesichert sind.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		Linien 54/142: Sonntag Wiederführung des Takt 10 bis Scheideplatz analog zu den MetroBus-Linien.	Das Taklangebot der Linie 142 entspricht der Nachfrage an Sonntagen.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		Linie 120 von 12-19 Uhr zwischen Marienplatz und (Am) Harras täglich Takt 10 bis 10 bis Implerstraße (Barphiharmonie & Volkstheater); evtl. Verknapfung mit dem Gastieg-Parkplatz-Shuttle.	Angebotsausweitungen, die über die genannten Maßnahmen im LP hinausgehen, können auf Grund der finanziellen Lage aktuell nicht realisiert werden. Zudem besteht am Harras kein Platz für weitere Linien mit Wendezeit.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		Linie 139: Sonntag Takt 10 zwischen Gleising und Neuperlach Zentrum; Angebot analog zu bereits bestehendem Takt 10 auf Bus 145 (Anschluss Chiemgaustraße); Bus 139 fährt in dem Abschnitt in zwischen durch dichte Bebauung (inzwischen auch neben dem Neuen Südfriedhof)	Änderungen bezüglich des Gastieg-Parkplatz-Shuttles müssen mit der Gastieg München GmbH abgestimmt werden.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		Linie 153: Samstag und Sonntag Takt 10 zwischen Hochschule und Odeonsplatz; Takt 20 ab Trappentreustraße	Ausweitungen in den Neben- und Schwachverkehrszeiten können aktuell aus finanziellen Gründen nicht realisiert werden.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		Linie 154: Sonntag 12-19 Uhr Takt 10 zwischen Nordbad und Westerlandanger.	Ausweitungen in den Neben- und Schwachverkehrszeiten können aktuell aus finanziellen Gründen nicht realisiert werden.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		Linie 178: Montag bis Freitag HVZ Takt 10 zwischen Petueling und Kiefmarten	Angebotsausweitungen, die über die genannten Maßnahmen im LP hinausgehen, können auf Grund der finanziellen Lage aktuell nicht realisiert werden.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		Linie 180: Montag bis Freitag Takt 10 auch zwischen Am Hart und Amalienburgstraße	Angebotsausweitungen, die über die genannten Maßnahmen im LP hinausgehen, können auf Grund der finanziellen Lage aktuell nicht realisiert werden.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		Expressbus X5 Freiham Nord – U5 Westendstraße – Einsatz von Doppeldecksbussen prüfen	Maßnahme wird in Abhängigkeit von Sicherstellung der Finanzierung und der Möglichkeit, den Autobahnstandstreifen befahren zu können, umgesetzt. Ob hierzu reguläre Fahrzeuge aus der Flotte oder speziell ausgestattete Fahrzeuge eingesetzt werden, ist noch in Prüfung.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		Infrastruktur im Busnetz: die Umweltverbundröhre Ost in Berg am Laim	Infrastrukturmaßnahmen sind nicht Teil des LP.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		Nachverkehr: täglich	
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		N17: bis St. Emmeram (MVG Leistungsprogramm 2021, Punkt 6.4.4.)	Die Planungen zum Ausbau des Nachangebots werden mittelfristig bei entsprechender Finanzierung weiter verfolgt. Ein konkreter Umsetzungsangebot kann daher nicht genannt werden. Gleising ist durch die Nachtlinien N43/44 ausreichend bedient.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		N25: Max-Weber-Platz – Großhessolher Brücke	
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		N27: Petueling - Schwanesstraße (Gleising ist rechts schlecht erschlossen)	
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		N73: Feuerschlagung im Osten mit Anschluss zu N17	
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		Nachverkehr Montag bis Freitag	Angebotsausweitungen, die über die genannten Maßnahmen im LP hinausgehen, können auf Grund der finanziellen Lage aktuell nicht realisiert werden.
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		N17, N19, N20, N25, N27, N40, N41, N42, N43, N44, N45, N46 zumindest (etwa) innerhalb des Mittleren Rings alle 30 Minuten	
AAN	AAN	02.05.2022	x	x		N71, N72, N74, N75, N76, N77 (bis Freiham), N78 und N79 alle 60 Minuten	
BUND	BUND Naturschutz in Bayern e.V.						
BUND	BUND Naturschutz in Bayern e.V.						
PB	Pro Bahn						
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x		siehe vollständige Stellungnahme	
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x		(...) bitten wir dringend darum, eine drohende Unterfinanzierung der MVG nicht einseitig den Fahrgästen und fehlenden Einnahmen aus dem Fahrnisverkauf anzulasten.	Sowohl LHM als auch SWMMVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SWM Geschäftsführung Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x		Punktlichkeit und Zuverlässigkeit des Oberflächen-ÖV werden verbessert, indem Störungen durch den MIV unterbunden werden, insbesondere durch ÖV-Spuren und bessere Anpfeilschaltungen (Stichwort: Busbeschleunigung).	Maßnahmen zur Busbeschleunigung sind nicht Bestandteil des LP und werden gesondert behandelt.
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x		(...) ist es zwingend nötig, wieder wie vor dem Finanzierungsmodell der letzten 30 Jahre auf eine deutlich stärkere öffentlich Ko-Finanzierung zu setzen.	Sowohl LHM als auch SWMMVG streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SWM Geschäftsführung Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.

BA	Name	Rückmeldung eingegangen am	zur Kenntnis genommen/befasst	vom BA... zu- gestimmt	weitere Punkte ergänzt/ Stellungnahme	Stellungnahme	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Rückkehr zum Takt 10 bis 10 bei MetroBus	Der Zeitpunkt der Wiedereinführung des "Takt 10 bis 10" beim MetroBus ist abhängig von der Entwicklung der Fahrgastzahlen am Abend. Derzeit seitens der Nachfrage nicht erforderlich; eine Finanzierung für diese Maßnahme ist offen.	
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Im Bereich der Tram ist der 10-Minuten-Takt auf allen Linien mit Nachtverkehr bis mindestens Mitternacht auszuweiten.		
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Die geplante künftige Führung der Buslinie 157 über den Bahnübergang Germeringer Weg begründen wir. (...) Um illegalen MVV über das Nordende der Aubinger Allee auszuschießen, ist wie in der Vorlage dargestellt, eine Busschleife nötig.		
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Auch der Bus 143 muss in Aubing die Busschleife und den Bahnübergang nutzen: Damit wird der Umstieg zwischen diesem Bus und der S-Bahn in Aubing um etwa 200 Meter verkürzt.		
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Die Verlängerung der Linie N77 wie vorgeschlagen ist sinnvoll. Die Linie sollte jedoch täglich fahren, nicht nur am Wochenende.		
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Der Bus 143 wird zwischen der S-Bahn Freihalm und der Amalienburgstraße zum Metrobus aufgewertet, was unter anderem einen 10-Minuten-Takt bedeutet. Wo möglich erhält die Linie eigene Busspuren, und mitgezielten Beschleunigungsmaßnahmen wird der Bus schneller und die Pünktlichkeit besser.		
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Wird der Linienweg der Busse 157 und 143 südlich der S4 getauscht, so ergibt dies eine gute Verbindung zwischen dem Neubaugebiet Freihalm und dem Aubinger Ortskern.		
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Städlich der in der Vorlage vorgesehene Busschleife ist eine Busspur entlang der Aubinger Allee nötig.		
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Am Südende der Aubinger Allee ist diese - wie im Bebauungsplan festgesetzt - dreikt zum Busbahnhof am S-Bahnhof Freihalm zuführen.		
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Für den Expressbus X5 von der Westendstraße über S-Bahn Freihalm und Freihalm Zentrum bis zur S-Bahn Aubing ist eine konkrete zeitliche Perspektive nötig.		
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Ein weiterer Expressbus vom Freihalm Bahnhof über Aubing, Bergsonstraße und der Straße An der Langwieder Heide nach Moosach ist sinnvoll. Dazu ist auch eine neue Haltestelle für den bestehenden Ex-pressbus X60 an der Kreuzung mit der Straße An der Langwieder Heide sinnvoll. Weitere Details und Vorschläge sind in unserer Stellungnahme zum Verkehrskonzept zum 22. Stadtbezirk enthalten, die unter <a href="https://www.pro-bahn.de/muenchen/202203-wk22.pdf">https://www.pro-bahn.de/muenchen/202203-wk22.pdf</a> verfügbar ist.		
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Die Bedienung der Haltestelle Vollmannstraße durch den X30 begründen wir.		
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Der neue Linienweg des Nachtbusses N45 über die Quiddestraße ist im Ergebnis besser.		
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Tram 15/25: Das schlechte Verschlechtern des Angebots auf dieser Linie widerspricht dem Nahverkehrsplan.		Die vorgestellte Maßnahme zum Entfall der Verstärkerfahrten der Linie 25 bis Großhesseloher Brücke an Samstagen wird gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht weiterverfolgt.
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	U-Bahn U7: Der 5-Minuten-Takt zwischen Hauptbahnhof und Olympia-Einkaufszentrum ist auch in den Sommer- und Weihnachtsferien wichtig. Daher lehnen wir diese Streichung ab, auch wenn dies zu einer signifikanten Kostenersparnis führen würde.		Das Taklangebot bei Entfall der U7 in Sommer- und Winterferien ist aufgrund geringerer Fahrgastzahlen ausreichend.
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Das Streichen der Linie 29 in diesem Abschnitt (Landsberger Straße) ist daher kontraproduktiv. Die Verbesserung des Angebots durch längere Züge und durch Vermeidung von Verspätungen durch Störungen aufgrund des MVV ist weitaus wichtiger.		Die Tram 29 kann vsl. im bisherigen Umfang erhalten bleiben. Die vorgestellten Maßnahmen werden gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht weiterverfolgt. Auch bei Rücknahme der Linie 29 würden die Qualitätsrichtlinien des NVP eingehalten.
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Die Verschlechterungen bei der U4 degradieren diese wieder zu einer Stummelinie ohne vernünftige Anbindung an die Innenstadt.		Die U4 kann vsl. im bisherigen Umfang erhalten bleiben. Die vorgestellten Maßnahmen werden gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht weiterverfolgt. Auch bei Rücknahme der U4 würden die Qualitätsrichtlinien des NVP eingehalten.
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Der Verstärker auf der U6 zwischen Harras und Münchner Freiheit sorgt nicht nur für ein attraktives Angebot. Da er die Überlastung der regulären Züge der U5 und U6 vermeidet, ermöglicht er auch den planmäßigen Betrieb auf der U3,6. Das Streichen dieser Linie lehnen wir strikt ab.		Die U5/U6 kann vsl. im bisherigen Umfang erhalten bleiben. Die vorgestellten Maßnahmen werden gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht weiterverfolgt. Auch bei Rücknahme der Verstärkerfahrten der U6 würden die Qualitätsrichtlinien des NVP eingehalten.
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	MetroBus (...) am Sonntagvormittag ist ein attraktives Angebot mit dem Takt 10 bis 10 nötig.		Die Taktausdünnung am Sonntagvormittag auf MetroBus-Linien wäre innerhalb der Vorgaben des NVP, wird aber gemäß den Abstimmungen mit der LHM nicht weiterverfolgt.
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Die Taktausdünnung beim Bus 57 ist kontraproduktiv.		Die Taktausdünnung am Sonntagvormittag auf MetroBus-Linien wäre innerhalb der Vorgaben des NVP, wird aber gemäß den Abstimmungen mit der LHM nicht weiterverfolgt.
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Die Verschlechterung bei der Buslinie 55 sendet negative Signale bezüglich der Verkehrswende.		Die MVG ist im laufenden Verfahren, Gespräche und Abstimmungen weiterhin bemüht. Taktausdünnungen zum Fahrplanwechsel grundsätzlich zu vermeiden. Eine Taktausdünnung zu Ferienzeiten mit gleichzeitigen kompletten Buszusätzen auf der Linie 57 ist für das zu erwartende Fahrgastaufkommen derzeit ausreichend. Aktuell waren in den Osterferien 2022 die Fahrzeuge unter 50% besetzt, nur wenige Male wurden im Zulauf Pasing Bf. von Freihalm kommend mehr als 40 Fahrgäste pro Buszug (max. 130) gezählt.
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Der Entfall des Busses 151 in der NVZ mit der direkten Verbindung von der Parkstadt Solln Richtung Laim und der U6 ist kontraproduktiv.		Die vorgestellten Maßnahmen werden gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht weiterverfolgt.
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Die Linie X30 ist im Abschnitt Harras - Ostbahnhof bewährt, und hat auch eine gute Nachfrage. (...) Wir fordern den Erhalt der Linie X30. Die Verlängerung über die Donnersbergerbrücke zum Roikreuzplatz, wie während der Bauarbeiten in der Innerstraße, ist richtig, und bakmöglichenfalls einzuführen.		Die vorgestellten Maßnahmen werden gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht weiterverfolgt. Die MVG strebt mittelfristig eine Verlängerung des X30 ab Harras zum Schloss Nymphenburg an. Die Achse Harras - Donnersbergerbrücke ist mit den parallel verkehrenden Linien ausreichend und attraktiv erschlossen.
PB	Pro Bahn	22.04.2022	x	x	Die Buslinie X35 hat sich in Kombination mit der Buslinie X36 bewährt. Diese Linie zu streichen widerspricht den verkehrlichen Zielen. Vielmehr ist auf dem Frankfurter Ring und der Moosacher Straße eine Busspur nötig.		Die vorgestellten Maßnahmen werden gemäß Vereinbarung mit der LHM nicht weiterverfolgt. Beschleunigungsmaßnahmen sind nicht Bestandteil des LP.
VCD	Verkehrsclub Deutschland						
VCD	Verkehrsclub Deutschland	20.05.2022			Beseitigung der Unterfinanzierung für Standards Der VCD fordert unbedingt eine Klärung der Unterfinanzierung. Es braucht Finanzierungskonzepte, die die Sicherstellung der Bedienstetende Takt 10 bis 10 bei Train und Metrobus für 2023 ermöglichen. Der Schaden für die Erreichung der Klimaschutzziele wäre nach Ansicht des VCD unauflösbar, denn es steht sonst zu befürchten, dass wegen des Rückgangs der Fahrgastzahlen in der Corona-Phase die Attraktivität der Angebote so leidet, dass der Umstieg vom MVV auf den ÖV dauerhaft ausgebremst wird.		Sowohl LHM als auch SVMMV streben an, dass Reduktionen des Leistungsvolumens verhindert werden. Zur Vermeidung einer Leistungsreduktion soll das Angebot noch stärker an der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet werden. Dies erfolgt über Leistungsumschichtungen, wobei gemäß einer Übereinkunft zwischen Herrn OB Reiter und SVMM Geschäftsführung Leistungsausweitungen derzeit nicht finanzierbar sind. Eine zusätzliche Finanzierung von weiteren Leistungen durch die LHM bleibt natürlich auch weiterhin prinzipiell möglich.
VCD	Verkehrsclub Deutschland	20.05.2022			Angabereduktion Auf Linien, wo die Verkehrsmittel mit Takt 10 (Montag bis Freitag von 6-20 Uhr) noch unter 25% in der NVZ und 50% in der HVZ ausgelastet wären, ist eine Angabereduktion auf Takt 10 noch vertretbar. Auch parallele Linien könnten entsprechend reduziert werden, wenn eine der Linien noch im Takt 10 fährt. Abgelehnt werden vom VCD jedoch sämtliche auf Seite 22 aufgeführten U-Bahn-Taktreduzierungen.		Die derzeit noch geplante Angebotsmaßnahme der U7 (kein Betrieb in den Sommer- und Weihnachtsferien) basiert auf einer niedrigen Fahrgastnachfrage in diesen Zeiten. Die Linien U1 bzw. U2 haben ausreichende Kapazitäten. Mit dem Einsatz weiterer größerer Fahrzeuge des Typs C2 werden zudem mehr Kapazitäten ggü. den A Wagen geschaffen. Weitere Angebotsmaßnahmen sind bei der U-Bahn derzeit nicht in Planung.
VCD	Verkehrsclub Deutschland	20.05.2022			Es sollten alle Fahrgastzahlen der MVG-Linien offengelegt werden. Der VCD folgt der Forderung des AAN vollinhaltlich. Grundsatz: Ohne klare und transparente Begründung keine Angebotsreduktion. Die Fahrgastzahlen helfen auch der Politik (auch den BAs), Entscheidungen über Maßnahmen zu treffen bzw. diese nachzuvollziehen.		Nicht Gegenstand des LP 2023.

BA	Name	Rückmeldung eingegangen am	vom BA...		Stellungnahme
			zur Kenntnis genommen/befasst	weitere Punkte ergänzt/ Stellungnahme	
VCD	Verkehrsclub Deutschland	20.05.2022	x	x	Zusätzliche Verbesserungen Spürbare Verbesserungen im MVG-Netz sind im Sinne der Klimaschutzziele auch geboten für 2023. Es gilt, mehr Fahrgäste zu gewinnen und mehr Einnahmen zu realisieren, so wie es jetzt vorgeschlagen wird, fehlt der VCD ab. Tram-Anbindung des Ostbahnhofes verbessern Insbesondere erwartet der VCD, dass die Anbindung des Ostbahnhofes durch die Linie 25 und Linie 26 neu wie vom Verband vorgeschlagen für 2023 vorbereitet wird und mindestens teilweise umgesetzt wird (mindestens Linie 15 alt sollte alle 10 min die Schleife über den Ostbahnhof fahren). Ein Ausstich wegen fehlender Fahrgäste und Fahrer ist nicht zu begründen, da die MVG die Linie 29 wegen fehlender Fahrgäste für die Linie der zu reduzierenden Linien mit Parallelbetrieb anderer Linien eingepflegt hat. Wir meinen, hier müsste Flexibilität bewiesen werden, um mit geringem Aufwand deutliche Verbesserungen realisieren zu können. Die Umsetzung ermöglicht z.B. auch eine Reduzierung der Linie X30 auf Takt 10 und bei entsprechenden Fahrgaststromveränderungen auch die Einstellung des Parallelbetriebes X30/58/68 zwischen Silberhornstraße und Ostbahnhof. Vorteil der Tram-Anbindung: Eine zuverlässigere Anbindung des Ostbahnhofs als derzeit im staugeplagten Busbetrieb. Takt 5 für die U-Bahn tagsüber Montags bis Samstags ist auf der Linie U5 der durchgängige Takt 5 in der Zeit von 6 bis 20 Uhr einzuführen. Die Linie verbindet wichtige Knotenpunkte. Mit dichtem Takt bestehen auch kürzere Reisezeiten bei vielen Umsteigeverbindungen über die U5. Der Fahrgastnutzen ist hier erheblich. Im gleichen Zeitfenster sollte auf der U1 der Takt 5 in der Zeit von 6 bis 20 Uhr mindestens zwischen Westfriedhof und Sendlinger Tor sichergestellt werden. Hier gilt dasselbe: Durch die Vielzahl der Knoten schaffen kürzere Reisezeiten bei Umsteigeverbindungen einen verhältnismäßig großen Fahrgastnutzen.
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund				
VCD	Verkehrsclub Deutschland	20.05.2022			
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund	11.05.2022	x	x	Metrobus 57: Hier erschießt es sich uns nicht vollständig, wie die beiden gegensätzlichen Maßnahmen zu bewerten sind. Einerseits soll eine Taktverdichtung aufgrund der Erweiterung des Bildungscampus im Freiheit notwendig sein, andererseits ist aber im Hinblick auf die der ungeklärten finanziellen Rahmenbedingungen sogar von einer Taktausdünnung (Ferien und ggf. Schule) die Rede. Prinzipiell ist davon auszugehen, dass die Einwohner- und damit Schülerzahlen sukzessive steigen. Die Metrobuslinie 57 stellt hier als einzige Metrobuslinie in diesem Gebiet eine wichtige Erschließung mittels des ÖPNVs sicher. Linie 189: Das Leistungsprogramm sieht hier eine Taktverdichtung aufgrund des Gymnasiums Unterführung vor. Wird die Linie durch einzelne Verstärker oder tatsächlich nachhaltig durch eine Vielzahl an Fahrten verstärkt? Werden die Kosten für die Fahrplanausweitung alleine durch die MVG / die Stadt München getragen oder werden dem Landkreis München hier Kosten entstehen? Grundsätzlich finanziert der Landkreis München die Linie 189 ja mit. Wir würden Sie hier um die Übermittlung eines entsprechenden Fahrplankonzeptes und eine Aussage über die Finanzierung bitten.
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund	11.05.2022	x	x	Linie 189: Im Kontext der Finanzierungslücke wird die Ausdünnung der Tram 25 zwischen 22 Uhr und Mitternacht vorgeschlagen. Da der Landkreis München die Tram 25 mitfinanziert, bitten wir auch hier um das konkrete Fahrplankonzept. Sind von der Ausdünnung auch Fahrten betroffen, die heute zum Denkbereich Platz führen? Je nachdem, welche Fahrten gestrichen werden, wird die Ausdünnung zudem direkte Auswirkungen auf die Nachtbuslinie N272 haben, die ja den Anschluss von / zur Tram 25 für das Siedlungsgebiet Grünwald bietet. Um ggf. noch genutzte Zeit für eine mögliche Anpassung der Linie N272 zu haben, benötigen wir das Fahrplankonzept der Tram 25 bestenfalls bis zur Sommerpause. Die sich mit der Ausdünnung überlagernde, angekündigte Baumaßnahme entlang der Tram 25, sollte bestenfalls ebenfalls Berücksichtigung finden. Ein gemeinsamer Austausch ist in jedem Falle sinnvoll.
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund	11.05.2022	x	x	Takttausdünnung Tram / Metrobus: Die mögliche Takttausdünnung ab 20:00 Uhr bei der Tram ist im Hinblick auf den erst im März 2022 wieder eingeführten 10-Minuten-Takt bis 22:00 Uhr nicht ganz nachvollziehbar. Auch die Abhängigkeit der Tram vom Metrobus „Tram: Entfall Takt 10 nach 20 Uhr; nur im Zusammenhang mit Entfall Takt 10 nach 20 Uhr bei Metrobus-Linien“ ist nicht ersichtlich.
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund	11.05.2022	x	x	Linie 55: Aufgrund der unklaren Finanzierungslage ist ggf. eine Takttausdünnung vorgesehen. Die Frage stellt sich, ob die Fahrten nach / von Putzbrunn unverändert in ihrer Fahrpläne bestehen bleiben. Grundsätzlich gehen wir nicht davon aus, dass diese Fahrten ebenfalls ausgedünnt werden sollen.
BEH	Behindertenbeirat	25.05.2022	x	x	Bestehende Forderung zur Entwicklung eines City-Bus-Konzepts, die nicht mit dem Hinweis auf Corona beiseite geschoben werden kann
SEN	Seniorenbeirat	20.05.2022	x	x	Hinweis auf Einbahnfahrverbot an der Aubinger Allee / Germeringer Weg
BAU	Polizei UA E4 BfU-TZ32	21.04.2022	x	x	

Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirkes  
**Altstadt-Lehel**



Landeshauptstadt  
München

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

per E-Mail

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)  
Angebotsplanung MP-AB

**Vorsitzende:**  
**Andrea Stadler-Bachmaier**

.de

München, den 04.05.2022

### **Leistungsprogramm der MVG 2023 zum Fahrplanwechsel Dezember 2022**

Unser Zeichen: 2022.04 C 3.2.1  
Stellungnahme des BA 1 Altstadt-Lehel

Sehr geehrte Frau  
sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 1 – Altstadt-Lehel befasste sich in seiner Sitzung am 27.04.2022 mit dem Leistungsprogramm 2023 und gibt einstimmig folgende Stellungnahme ab:

Der BA 1 fordert den Stadtrat auf, für eine ausreichende Finanzierung des ÖPNVs zu sorgen, damit die angedrohten Leistungseinschnitte (im Falle des BA1 v.a. bei der U4 – gemeint sind jedoch alle Leistungseinschnitte) nicht erfolgen müssen.

Der Stadtrat wird zudem aufgefordert, bei allen weiteren Geldgebern (Freistaat, Bund, MVV-Kommunen) dafür zu werben, dass der ÖPNV in München auskömmlich finanziert wird.

Mit freundlichen Grüßen

Andrea Stadler-Bachmaier  
Vorsitzende des BA 1 Altstadt-Lehel



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

Vorsitzender  
**Benoît Blaser**

MVG – Die Mobilitätsmacher  
Mobilitätsmanagement  
Angebotsplanung Bus und flexible Systeme

München, den 20.05.2022

MVG-Leistungsprogramm 2023: Anhörung der Bezirksausschüsse

Unser Zeichen: 22.05 B 3.2.1

Sehr geehrter Herr

der Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt befasste sich in seiner Sitzung am 18.05.2022 mit o.g. Angelegenheit und gibt einstimmig folgende Stellungnahme ab:

Der BA 2 sieht die Notwendigkeit und die Sinnhaftigkeit einer Verkehrswende für München und misst einem attraktiven öffentlichen Verkehr hierbei eine wesentliche Bedeutung zu. Aus dieser Grundhaltung leiten sich die folgenden wesentlichen Forderungen zum Leistungsprogramm 2023 ab.

Der BA 2 fordert – wie bereits vom OB zugesagt – dass die Takte im Öffentlichen Verkehr im wesentlichen so aufrecht erhalten werden. Denkbar sind lediglich für Kunden nicht spürbare Reduzierungen von einem 3 1/3 Takt auf einen 5-Minuten-Takt. Die Einwohner-, Arbeitsplatz- und Freizeitdichte im 2. Stadtbezirk rechtfertigt die bisher gefahrenen dichten Takte.

Der BA begrüßt, dass seit März der Takt 10 bis 10 bei der Tram wieder gefahren wird und fordert, dass dies auch bei den Metrobussen wieder Standard wird. Zudem sollte die Linie 58/68 wieder bis 24 Uhr im 10-Minuten-Takt verkehren, weil die Anbindung des Hauptbahnhofs ganz wesentlich ist und auch das Volkstheater davon betroffen ist. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob der 10-Minuten-Takt am Morgen nicht früher starten kann, um den Hauptbahnhof auch morgens für Geschäftsreisen oder am Wochenende für Freizeitausflüge besser anzubinden.

Wie auch vom AAN (Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr) des Münchner Forums gefordert, sollte der bereits gefahrene 10-Minuten-Takt der Stadtbuslinie 132 (von der Altstadt und an der Isar entlang) an Werktagen bis zum Harras und nicht nur bis zur Implerstraße gelten, weil am Harras zahlreiche andere Buslinien, die S7 und auch die Regionalzüge ins Oberland erreicht werden. An Sonntagen sollte die Linie 132 von 10 bis 20 Uhr zwischen der Altstadt und dem Harras im 10-Minuten-Takt verkehren.

Im Zuge der Bestrebungen für eine autofreie/autoreduzierte Altstadt sollten diese mit tangenzialen Buslinien rund um den Altstadtring zukünftig besser erschlossen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Benoît Blaser  
Vorsitzender

Bezirksausschuss des 3. Stadtbezirkes



**Maxvorstadt**



Landeshauptstadt  
München

Landeshauptstadt München, Direktorium  
Tal 13, 80331 München

An die

Münchner Verkehrsgesellschaft mbh (MVG)

Angebotsplanung MP-AB

**Vorsitzende**

**Dr. Svenja Jarchow-Pongratz**

1. stellv. Vors. Dr. Gerhard Pischel

2. stellv. Vors. Gesche Hoffmann-Weiss

München, 12.05.2022

BA-Anhörung MVG-Leistungsprogramm 2023  
**TOP C 2.1.3/ 04 2022**

Sehr geehrter Herr |

der Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt befasste sich in seiner Sitzung am 26.04.2022 mit der o.g. Angelegenheit und beschloss einstimmig folgende Stellungnahme:

Eine Stärkung des ÖPNV ist für die Verkehrswende unerlässlich. Dies kann dem Leistungsprogramm 2023 nicht entnommen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. ~~Svenja~~ Jarchow-Pongratz  
Vorsitzende

Bezirksausschuss des 4. Stadtbezirkes  
**Schwabing West**



Landeshauptstadt  
München

**Vorsitzende:**  
Gesa Tiedemann

**BA-Geschäftsstelle Mitte:**

Landeshauptstadt München, Direktorium, Tal 13, 80331 München

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)  
Angebotsplanung MP-AB

MVG-Lei

05.05.2022

Leistungsprogramm 2023 der MVG zum Fahrplanwechsel Dezember 2022  
Unser Zeichen: D 2.1 04/22

Sehr geehrte Frau

der Bezirksausschuss 4 Schwabing West hat sich in seiner Sitzung am 04.05.2022 mit Ihrem Anhörungsschreiben vom 08.04.2022 befasst und gibt zum geplanten Leistungsprogramm folgende Stellungnahme ab:

Der BA lehnt jegliche Kürzung des Programms ab und wünscht eine angebotsorientierte Ausweitung, um dem Ziel einer Verkehrswende näher zu kommen.

Mit freundlichen Grüßen

—

U

Gesa Tiedemann



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

Vorsitzender  
Jörg Spengler

**MVG**  
per eMail

Geschäftsstelle Ost:

Ihr Schreiben  
08.04.2022

Ihr Zeichen

München, 19.05.2022

Unser Zeichen  
BVI 2.4 / 05/22

**MVG-Leistungsprogramm 2023**  
Anhörungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 5 hat zu o.g. Anhörung in seiner Sitzung am 18.05.2022 folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:

Der BA unterstützt die Stellungnahme des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN) vom 29.04.2022.

Wir fordern den Stadtrat auf, die Finanzierung des ÖPNV zu verbessern, die Prioritäten entsprechend zu setzen, und diesen Hilferuf der MVG an die Gesellschafter ernst zu nehmen. Der BA stellt fest, dass eine Ausdünnung der Takte und eine Reduzierung des Angebots in keinem Fall zu höherem Fahrgastaufkommen führen und die Mobilitätswende damit ad absurdum geführt wird.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Jörg Spengler  
Vorsitzender im BA 5  
Au-Haidhausen

An die MVG



**Vorsitzender:**  
**Markus S. Lutz**  
Kraelerstr. 4  
81373 München

**Geschäftsstelle:**

München, 23.05.2022

**Bezirksausschuss 06 – Sendling**  
**MVG Leistungsprogramm 2023**  
**Anhörung der Bezirksausschüsse**

Sehr geehrte Damen\* und Herren\*,

Der BA hat sich in seiner Sitzung vom 02.05.2022 mit o. g. Angelegenheiten befasst.

Der Bezirksausschuss regt folgende Änderungen an:

- Keine Angebotseinschränkungen, Refinanzierung des derzeitigen Angebotes durch den Bund, den Freistaat Bayern sowie die Landeshauptstadt München.
- Allgemein: Ausbau des Angebotes im Sinne der Verkehrswende.
- Taktverdichtung des StadtBus 134: Takt 10 zur Hauptverkehrszeit.
- Einsatz des StadtBus 153 bis zur Station „Giesing Bahnhof“ auch in der Normalverkehrszeit und am Wochenende im Takt 20, was auch der Stärkung der Anbindung des Gasteig HP8 dient.
- Verlängerung des ExpressBus X30 im Takt 10 bis zum Rotkreuzplatz (mit zusätzlichem Halt am Umsteigepunkt Herzog-Ernst-Platz) ganztags sowie Takt 10 bis zum Harras (gerne als paralleler Express-Bus X31, so dass Takt 5 bis zum Harras erreicht wird).
- Einsatz von Normalbussen auf den Linien MetroBus 53 und 62 zur Kostenreduktion während der Schwachverkehrszeiten.
- Verstetigung des SEV-Bus U3 (vgl. Antrag im Anhang)

Mit freundlichen Grüßen

Markus S. Lutz  
Vorsitzender des Sendlinger Bezirksausschusses

**Bezirksausschuss des 7. Stadtbezirkes  
Sendling-Westpark**



**Landeshauptstadt  
München**

Landeshauptstadt München, Direktorium  
Meindlstr. 14, 81373 München

**Vorsitzender  
Günter Keller**

**Privat:**

**Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)  
MVG-Leistungsprogramm 2023**

**per email: !**

**Geschäftsstelle:**

München, 02.05.2022

**Betr.: Stellungnahme des BA 7 zum MVG Leistungsprogramm 2023**

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

der BA 7 Sendling-Westpark hat sich mit dem MVG Leistungsprogramm 2023 befasst und gibt folgende Stellungnahme ab:

- 1) In den grundsätzlichen Ausführungen schließt sich der BA 7 der Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN vom April 2022 an. Es darf im ÖPNV keine Leistungskürzungen geben. Der BA7 fordert eine ausreichende Finanzierung des ÖPNV.
- 2) Hinsichtlich des 7. Stadtbezirks Sendling-Westpark fordert der BA 7:
  - a) Die Taktverdichtungen bei der U6 zwischen Harras und der Münchner Freiheit dürfen nicht gestrichen werden.
  - b) Die geplanten Einschränkungen bei der U4 werden nicht umgesetzt.
  - c) Die Linie X30 muss erhalten bleiben
  - d) Für die Metrobusse muss umgehend wieder zum Prinzip „10-Minuten-Takt von 10 bis 10“ eingeführt werden.

Mit freundlichen Grüßen

(

Günter Keller

Vorsitzender des Bezirksausschusses 7

Bezirksausschuss des 8. Stadtbezirks  
**Schwanthalerhöhe**



Landeshauptstadt  
München

Landeshauptstadt München, Direktorium  
Meindstr. 14, 81373 München

**Vorsitzende:**  
**Sibylle Stöhr**

**An die  
MVG**

**Per Mail: N**

München, 18.05.2022

**MVG-Leistungsprogramm Nahverkehr 2023**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 8 hat sich in seiner Sitzung am 17.05.2022 mit o.g. Anhörung befasst und gibt folgende Stellungnahme ab.

Der Bezirksausschuss spricht sich einstimmig gegen die Reduzierung des Taktes der U4 aus; stattdessen soll eine Taktverdichtung erfolgen wie bereits versprochen und angekündigt. Die U4 ist eine wichtige Verbindung für Anwohner\*innen des 8. Stadtbezirks und die Taktreduzierung wird die Mobilitätsmöglichkeiten dieser Bürger\*innen deutlich beeinträchtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Sibylle Stöhr  
Vorsitzende



MVG  
Angebotsplanung MP-AB

**Vorsitzende**  
**Anna Hanusch**

**Privat:**  
Schlörstr. 4

**Geschäftsstelle:**  
Hanauer Str. 1  
80992 München

Ihr Schreiben vom 08.04.22

Unser Zeichen: 3.3.8 / 04/22

München, 05.05.2022

## **Leistungsprogramm 2023 der MVG zum Fahrplanwechsel Dezember 2022**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Bezug auf das Leistungsprogramm 2023 teilen wir Ihnen mit, dass wir natürlich auch auf die Finanzierung der Leistungen durch den Freistaat hoffen, um die möglichen Leistungsanpassungen zu vermeiden, insbesondere der Entfall der U7 in den Sommer- und Weihnachtsferien würde einen nicht akzeptablen 10-Minuten-Takt bedeuten, ebenso wie die Reduktion des Tram-Angebots nach 20 Uhr mit einem ausgedünnten Takt. Die Beibehaltung der Linie 151 in der Nebenverkehrszeit ist ebenfalls für das Angebot in Nord-Süd-Richtung von großer Relevanz.

Unbeschadet dessen erscheint uns die bisherige Untätigkeit hinsichtlich der Verlängerung der Linie X30 zum Schloss Nymphenburg, die seit 2019 angekündigt wurde, nicht akzeptabel. Auch in vorherigen Stellungnahmen haben wir ausgeführt, dass schon heute erheblicher Bedarf für eine Bushaltestelle direkt am Schloss besteht, wie auch die Verkehrssituation im Schlossrondell und in den angrenzenden Straßen äußerst angespannt bleibt. Auch die direkte Verbindung zwischen Hirschgarten und Romanplatz würde dadurch erstmals hergestellt.

Insgesamt hoffen wir, dass die MVG diese Anmerkungen berücksichtigt und alsbald wieder zu einem ambitionierteren Einfordern von Leistungen bei Ihrer Finanzierungsstellen zurückkehrt. Taktverdichtung und Lückenschlüsse, insbesondere hinsichtlich tangentialer Buslinien, wie auch die Umsetzung von (ggf. auch autonom fahrenden) Mikrobusangeboten in nicht erschlossenen Wohnbereichen sind für das Erreichen der Klimaziele dringend notwendig.

Die Verlängerung der Tram 12 Romanplatz zur Amalienburgstraße soll wieder in die Vorplanung aufgenommen und immer wieder geprüft werden.

Eine Kopie des Schreibens soll an das zuständige Staatsministerium weitergeleitet werden mit der Bitte um Prüfung der finanziellen Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen

,

Anna Hanusch,  
Vorsitzende

Behandelt im Unterausschuss Verkehr -  
Vorsitzender Niko Lipkowitsch -

[t](#)

Bezirksausschuss des 10. Stadtbezirkes  
**Moosach**



Landeshauptstadt  
München



Vorsitzender  
**Wolfgang Kuhn**

Privat:

Landeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord  
Ehrenbreitsteiner Str. 28 a. 80993 München

I Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)  
Angebotsplanung MP-AB  
80287 München

Ans:

Unser Zeichen: 6.1/ 02.05.2022	Ihr Zeichen/ Ihre Nachricht: MP-AB / 08.04.2021	Datum: 03.05.2022
-----------------------------------	--	----------------------

**Anhörung der Bezirksausschüsse :  
Leistungsprogramm 2023 der MVG zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 10 hat sich in seiner Sitzung am 02.05.2022 mit Ihrer Zuleitung der Unterlagen zur Anhörung befasst und diesen einstimmig zugestimmt:

Es werden den 10. Stadtbezirk betreffend folgende 2 Maßnahmen befürwortet:

1. MetroBus 51: Vereinheitlichung des Linienwegs in Moosach durch Linienführung in der Baubergerstraße;
2. ExpressBus X35: unveränderte Fortführung der Linie (Entfall der Taktausdünnung)

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Kuhn  
Vorsitzender



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

**An die  
Münchner Verkehrsgesellschaft  
MVG**

**Vorsitzender  
Fredy Hummel-Haslauer**

**Privat:**  
Riesefeldstr. 86  
80992 München

**Geschäftsstelle:**  
BA-Geschäftsstelle Nord  
Hanauer Str. 1  
80992 München

München, 29.04.2022

### **MVG-Leistungsprogramm 2023**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 11 Milbertshofen - Am Hart hat sich im Rahmen seiner Sitzung vom 27.04.2022 mit dem Leistungsprogramm der MVG für 2023 befasst und hierzu mehrheitlich folgende Stellungnahme beschlossen:

Der Bezirksausschuss 11 spricht sich grundsätzlich gegen Leistungsreduzierungen im ÖPNV aus, insbesondere auch gegen die angedachten Leistungsreduzierungen bei Tram 27, Bus 180 und Bus X35.

Der BA 11 schlägt der MVG vor, sich für neue Ideen zur kostengünstigen Angebotsverbesserung gerne auch bei anderen Kommunen zu erkundigen.

Mit freundlichen Grüßen

Fredy Hummel-Haslauer  
Vorsitzender

**Von:**

**Gesendet:**

**An:**

**Betreff:**

der Bezirksausschüsse

Sehr geehrte Damen und Herren,  
der BA 12 (Schwabing-Freimann) hat das Leistungsprogramm 2023 in der BA-Sitzung am 03.05.2022 diskutiert und einstimmig folgenden Beschluss gefasst:

*Der Bezirksausschuss bedauert es sehr, dass die ÖPNV-Angebote gekürzt werden sollen und somit die Attraktivität stark leidet. Es werden falsche Prioritäten gesetzt, auch bezogen auf die angestrebte Verkehrswende. Die finanziellen Mittel der Stadt sollten hier klar anders priorisiert werden, um die Attraktivität des ÖPNV zu verbessern. Dies ist nur mit einem Ausbau möglich und nicht durch Reduzierung des Angebotes. Auch der Freistaat ist hier gefragt.*

Bitte geben Sie mir Bescheid, wenn Ihnen diese elektronische Rückmeldung nicht ausreichen sollte - und Sie eine Rückmeldung in Papierform benötigen.  
Vielen Dank und herzliche Grüße

Landeshauptstadt München  
Direktorium - Hauptabteilung II Bürgerangelegenheiten, Service und Fachaufgaben  
Geschäftsstelle Mitte für die Bezirksausschüsse 1,2,3,4 und 12  
Tal 13, 80331 München

**Bitte beachten Sie die aktuellen [Zugangsregelungen](#) für alle städtischen Dienstgebäude.**

---

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.

---

Guten Tag,

anbei erhalten Sie die Unterlagen zur Anhörung bzw. Unterrichtung des Leistungsprogramms 2023 der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG). Sie enthalten die von der MVG geplanten Maßnahmen für den Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022.

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

Die Anhörungsfrist endet am **Freitag, 20. Mai 2022**, um das Leistungsprogramm rechtzeitig in den Stadtrat der Landeshauptstadt München einbringen zu können.

Ihre Rückmeldungen oder ggf. Rückfragen senden Sie bitte an:  
Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)  
Angebotsplanung MP-AB  
80287 München

und/oder per E-Mail [mp-ab@mvgn.de](mailto:mp-ab@mvgn.de) im Namen der MVG. Vielen Dank.

Freundliche Grüße

Angebotsplanung Bus und flexible Systeme

[www.mvg.de](http://www.mvg.de)

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), Emmy-Noether-Straße 2, 80992 München; Geschäftsführer: Ingo Wortmann (Vorsitzender), Werner Albrecht, Veit Bodenschatz, Alexandra Diessner; Sitz München; Registergericht München HRB 140 658; Aufsichtsratsvorsitzender Oberbürgermeister Dieter Reiter  
Diese E-Mail samt Anlagen ist vertraulich und nur für den genannten Menschen bestimmt. Sollten Sie diese E-Mail-Nachricht versehentlich erhalten haben, informieren Sie uns bitte und löschen Sie diese E-Mail. Es ist nicht zulässig, unbeabsichtigt erhaltene Informationen Dritten zu offenbaren, sie zu kopieren, weiterzuleiten oder in sonstiger Weise zu verwenden.

SWM INTERN



Vorsitzender: Florian Ring

Landeshauptstadt München, Direktorium  
Friedenstraße 40, 81660 München

Florian Ring

**An das:**

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)  
Angebotsplanung MP-AB

**Geschäftsstelle:**

München, 13.05.2022

Ihr Schreiben vom  
06.04.2022

Ihr Zeichen

Unser Zeichen  
TOP 2.3.5/10.05.2022

**Leistungsprogramm 2023 der MVG zum Fahrplanwechsel Dezember 2022**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA13 Bogenhausen hat sich in seiner Sitzung am 10.05.2022, nach Vorberatung im Unterausschuss Mobilität und Verkehr, mit oben genannter Anhörung befasst und hierzu einstimmig den Beschluss gefasst folgende Stellungnahme abzugeben:

1. Der BA 13 nimmt zum Leistungsprogramm 2023 unter 3 wie folgt Stellung:
  - a) Der BA begrüßt die Taktverdichtung der Buslinie 189 nach Unterführung in der HVZ,
  - b) er erneuert seine langjährige Forderung eines zusätzlichen Halts des X30 an der Moselstraße anstelle der Denninger Straße. Die Anbindung der Schwarzwaldsiedlung an einen hochfrequentierten Bus hat eine höhere Priorität als die Umsteigebeziehung an der Denninger Straße.
  - c) Zu Maßnahmen bezüglich der Helen-Keller-Realschule wird auf den Antrag 20-20 / T 030996 der Fraktion Bündnis90/DieGrünen verwiesen
2. Darüber hinaus lehnt der BA 13 die angedachten Maßnahmen zur Kostensenkung vehement ab. Die Umsteigebeziehungen an den Haltestellen Odeonsplatz, Stachus und Hauptbahnhof sind essenziell für die Attraktivität der U4 als wichtigste ÖPNV-Anbindung des Stadtbezirks Bogenhausen. Der X30er-Bus stellt die zweite wichtige stadtteilübergreifende Anbindung dar. Diese Maßnahmen widersprechen somit allen Zielen der Stadt München für eine klimaneutrale Mobilität und einen attraktiven Nahverkehr und können daher nicht mitgetragen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Florian Ring  
Vorsitzender des BA 13 Bogenhausen



Landeshauptstadt München, Direktorium  
Friedenstraße 40, 81660 München

**Vorsitzender**  
Alexander Friedrich

**Privat:**

München, 12.05.2022

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

### **Rückmeldung des BA 14 zum MVG-Leistungsprogramm**

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezüglich des Leistungsprogramms der MVG hat der Bezirksausschuss 14 Berg am Laim nachstehende Rückmeldung:

Der Bezirksausschuss 14 Berg am Laim geht davon aus, dass drohende Leistungs- und Taktverkürzungen nicht eintreten werden, nachdem in der Presse zu vernehmen war, dass Oberbürgermeister Reiter, einige Stadtratsfraktionen sowie die MVG selbst eine Kürzung des Angebots ablehnen.

Der BA 14 nimmt jedoch hilfsweise zu dem ihm vorgelegten Leistungsprogramm Stellung: Der BA 14 lehnt den Entwurf für das MVG-Leistungsprogramm ab. Es enthält keinerlei Angebotsausweitungen für Berg am Laim, aber mögliche Kürzungen. Das ist angesichts der angestrebten Mobilitätswende nicht hinnehmbar. In einer nach wie vor wachsenden Stadt wie München wäre eine Reduktion des Angebotsnetzes des ÖPNV das falsche Signal.

Der BA Berg am Laim bittet in diesem Zusammenhang um Prüfung, ob eine Buslinie ab der Haltestelle „Kreillerstraße“ entlang der Wasserburger Landstraße in Richtung Trudering und zurück eingerichtet werden kann. Die Wasserburger Landstraße ist entlang dieser Route nicht ideal mit öffentlichen Verkehrsmitteln angebunden. Zwar ist eine Tramlinie auf dieser Strecke in Überlegung, bis zu einer möglichen Fertigstellung dauert es jedoch mehrere Jahre.

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Friedrich  
Vorsitzender BA 14 Berg am Laim

Hubert Kragler  
Vorsitzender UA Mobilität des BA 14 Berg am Laim



Vorsitzender  
Stefan Ziegler

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

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)  
Angebotsplanung MP-AB  
80287 München

München, 29.04.2022

Ihr Schreiben vom  
08.04.2022

Ihr Zeichen

Unser Zeichen  
7.2.1 - 04/22

## **Leistungsprogramm 2023 der MVG zum Fahrplanwechsel Dezember 2022**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem (BA 15) hat sich in seiner Sitzung am 28.04.2022 mit o.g. Angelegenheit befasst und folgenden Beschluss einstimmig gefasst:

1. **ÖV-Perspektive 2030 auch finanzieren!**  
Bereits der Stadtrat der Amtszeit 2014-2020 hat mit hoher Mehrheit die ÖV-Perspektive 2030 beschlossen, die eine erhebliche Steigerung des ÖV-Angebots zum Ziel hat. Der BA15 begrüßt dieses Ziel ausdrücklich, insbesondere vor dem Hintergrund des prognostizierten Bevölkerungszuwachses in Trudering-Riem. Der jetzige Stadtrat ist insbesondere vor dem Hintergrund der propagierten Verkehrswende aufgerufen, die Ausbaumaßnahmen auch zu finanzieren. Aus Sicht des Stadtteil Trudering-Riem sind gerade auch Maßnahmen wie Ausweitung der Fahrzeugflotte, Erhöhung der Werkstattkapazitäten und verbesserte Wartung der Fahrzeuge äußerst wichtig.
2. **U-Bahn**  
Im Bereich U-Bahn ist die Bedienung unseres Stadtbezirks gut. Allerdings lässt nach wie vor die Anschlussqualität zur U5 am Innsbrucker Ring während der morgendlichen HVZ häufig zu wünschen übrig. So kann es passieren, dass dort drei Züge der U2/U7 stadteinwärts auf lediglich einen Züge der U5 treffen, der dann übertoll ist. Dieses Angebotsdefizit auf der Linienführung Innsbrucker Ring - Laimer Platz bitten wir im neuen Fahrplan durch geeignete Maßnahmen zu beheben.
3. **Tram**  
Auch wenn unser Stadtbezirk keine originäre Tram-Bedienung hat, begrüßen wir es sehr die Absicht von 2020, dass der 10-Minuten-Takt der Linie 19 (Pasing – Berg-am-Laim (S)) nicht um 22 Uhr endet, sondern bis Betriebsende ausgedehnt wird. Umso wichtiger ist es, dass dort ein attraktiver Übergang zur Waldtruderinger Buslinie 185 gewährleistet wird!

4. Bus

Der Bus ist das wichtigste flächenerschließende Verkehrsmittel in Trudering. Daher sind folgende Verbesserungen im Sinne der Verkehrswende unabdingbar:

4.1) Busanbindung der Kreillerstraße zwischen Bajuwarenstraße und St-Veit-Straße (mindestens), wie in BA-Anträgen bereits gefordert

4.2) 10-Minuten-Takt bis Betriebsende für Bus 193 und 185, um lästige Anschlusslücken beim Übergang von U-Bahn zu Bus in Trudering Bf. im Spätverkehr zu vermeiden.

4.3) Erstmalsige Anbindung südlicher Wohnviertel (Schwedensteinsiedlung, südliche Tsingtauer Straße) an das MVG-Bussystems.

4.4) Weitere Ausweitung des Takt 10 bis 23 Uhr auf allen Buslinien mit U-Bahn-Anbindung, um ein komfortables und alternatives Angebot für BesucherInnen von Theater-, Kino und Sportveranstaltungen bis an den Stadtrand zu ermöglichen.

4.5) Der BA15 bittet rechtzeitig in die geplante Erschließungsmaßnahmen des Neubaugebiets „Alexis-Quartier“ (ehemals Piederstorfer Gelände) eingebunden zu werden. Wie ist der aktuelle Planungsstand für die Bedienung/Linienführung im neuen Quartier, wo derzeit doch die Eröffnung der Durchfahrt noch während der Geltungsphase des Leistungsprogramms 2023 vorgesehen ist?

4.6) Wie gestaltet sich künftig der Schulverkehr im Alexisquartier und mit welchen Verbindungen/Linienverstärkungen/Haltestellen wird der Eröffnung des neuen Schulcampus an der Josef-Wild-Straße Rechnung getragen?

5. Abschlussbemerkung

Der NVP 2020 belegt eindrucksvoll, dass die stetige Nachverdichtung in Trudering-Riem dafür sorgt, dass die Mehrheit der Wohngebiete mittlerweile eine „hohe Nutzungsdichte“ aufweisen (Grafik). Die Nachverdichtung wird ungebrochen weitergehen, das ÖV-Angebot muss dem Rechnung tragen.“

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stefan Ziegler  
Vorsitzender



Vorsitzender  
Thomas Kauer

Landeshauptstadt München, Direktorium  
Friedenstraße 40, 81660 München

I.

**MVG mbH**  
**80287 München**

München, 09.05.2022

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen  
4.4.1 / 05.05.2022

**Leistungsprogramm 2023 der MVG zum Fahrplanwechsel Dezember 2022; Zuleitung der MVG mit der Bitte um Stellungnahme bis 20.05.2022**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 16 Ramersdorf-Perlach hat in seiner Sitzung am 05.05.2022 nach Vorberatung im zuständigen Unterausschuss Mobilität folgende Stellungnahme beschlossen:

„Das Programm wird zur Kenntnis genommen, aber in folgenden Punkten kritisiert: Die Darstellung gerade der Leistungskürzungen ist für die Bezirksausschüsse nicht sehr transparent. Eine farbige Ausfertigung wäre hilfreich. Die Taktausdünnungen in den NVZ bei dem wichtigen, gut genutzten Bus 55 ist nicht nachvollziehbar. Die Änderung des Nachtbusses, dass stadteinwärts und stadtauswärts die gleichen Haltestellen angefahren werden, ist zu begrüßen, aber da einige Haltestellen an der Putzbrunner Straße wegfallen, gehen wir davon aus, dass die MVG Erkenntnisse hat, dass dies wenig genutzt werden. Wenn sich in den nächsten Jahren die Kostensituation entspannt, sollten die alten Forderungen des BA 16, die vor Corona schon zum Teil vorgesehen waren wieder berücksichtigt werden.“

Mit freundlichen Grüßen

gez.  
(erstellt durch die BA-G Ost)

Thomas Kauer  
Vorsitzender des BA 16  
– Ramersdorf-Perlach –



Landeshauptstadt München, Direktorium  
Friedenstraße 40, 81660 München

**Vorsitzende**  
**Carmen Dullinger-Oßwald**

**Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)**  
**Angebotsplanung MP-AB**  
**80287 München**

München, 11.05.2022

Ihr Schreiben vom  
08.04.2022

Ihr Zeichen

Unser Zeichen  
6.3.3.3./ 05-22

### **Leistungsprogramm 2023 der MVG zum Fahrplanwechsel Dezember 2022**

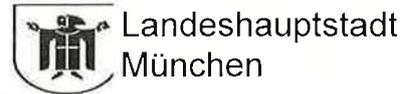
Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 17 – Obergiesing-Fasangarten hat sich in seiner Sitzung am 10.05.2022 – nach Vorberatung in seinem Unterausschuss Mobilität und Verkehr – mit dem genannten Leistungsprogramm 2023 der MVG befasst und einstimmig folgenden Beschluss gefasst:

Der BA lehnt die Kürzungsvorschläge ab. Darüber hinaus fordert der BA, die Wiedereinführung des 5-Min-Takts in der Hauptverkehrszeit auf der Tramlinie 18.

Carmen Dullinger-Oßwald  
Vorsitzende des  
BA 17 Obergiesing-Fasangarten

Bezirksausschuss des 18. Stadtbezirkes  
**Untergiesing-Harlaching**



09.05.22

*[Handwritten signature]*  
M GM

Landeshauptstadt München, Direktorium  
Meindlstraße 14, 81337 München



Vorsitzender  
Sebastian Weisenburger

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

80287 München

vorab pe

*[Handwritten mark]*

München, 04.05.2022

**MVG-Leistungsprogramm 2023: Anhörung der Bezirksausschüsse**

Stellungnahme des BA 18 Untergiesing-Harlaching

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 18 Untergiesing-Harlaching hat sich in seiner Sitzung am 26.04.2022 mit der o.g. Anhörung befasst und folgende Stellungnahme **einstimmig beschlossen**:

Das Gremium lehnt das Programm in der vorgelegten Fassung ab. Die MVG im Münchner Süden sollte zeitnah verbessert werden und nicht an falschen Stellen eingespart werden! Das heißt: bessere Bewerbung, gerade noch in Pandemiezeiten jetzt und ab Herbst, durch erweitertes Angebot, Einsatz aller verfügbaren Trambahnen oder Busse. Wie in anderen Bereichen üblich: Schaffung von Anreizen für Fahrzeuglenkern, bessere Ausnutzung des vorhandenen Schienennetzes! Erhalt der bestehenden Nachtlinien, Taktverdichtung der Tramlinie 25 statt Taktverdünnung am Samstag und nach 22h und Verdichtung des Bustaktes zum neuen Krankenhaus Harlaching und der neuen Schule, mittels intelligenter Bewerbung der ÖNPV-Vorteile in naher Zukunft!

Mit freundlichen Grüßen,

Sebastian Weisenburger  
Vorsitzender des BA 18  
Untergiesing-Harlaching

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



Landeshauptstadt  
München

Landeshauptstadt München, Direktorium  
[BA-Geschäftsstelle Süd, Meindlstr. 14, 81373 München](#)

**Vorsitzender**  
**Dr. Ludwig Weidinger**

**Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)**  
**Angebotsplanung (MP-AB)**  
**80287 München**

per E-Mail: |

München, 04.05.2022

**Anhörung der Bezirksausschüsse zum Leistungsprogramm 2023  
für den Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 19 hat sich in seiner Sitzung am 03.05.2022 mit o.g. Anhörungsschreiben befasst und hat einstimmig anliegende Stellungnahme hierzu beschlossen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Ludwig Weidinger  
Vorsitzender

**Anlage**  
Stellungnahme der SPD-Fraktion im BA 19



SPD Fraktion im BA19 · c/o Dr. Dorle Baumann, Makartstr. 20, 81479 München

## Stellungnahme zum MVG-Leistungsprogramm 2023 03.05.2022

Die Notwendigkeit eines Paradigmenwechsels in der Personenbeförderung im motorisierten Individualverkehr hin zu öffentlich organisierten Verkehrskonzepten ist nicht abstreitbar. Aus ökologischen und sozialen Gründen ist eine solche Transformation unter allen Umständen als prioritär zu behandelndes Handlungsfeld der Stadtgesellschaft zu betrachten. Verantwortliche in der Politik und Betreiber\*innen der Netze sind angehalten, das Angebot stetig auszuweiten, statt dieses zu kürzen.

Aus diesem Grund sieht der BA19 die vorgesehenen Entwicklungen im MVG-Leistungsprogramm 2023 sehr kritisch. Der BA 19 lehnt ein vollständiges Entfallen von Linien grundsätzlich ab.

Die Buslinien X30 und 151 haben aus Sicht des BA 19 wichtige Entlastungsfunktion für die bereits zum jetzigen Zeitpunkt sehr stark ausgelastete U3. Diese Linien ermöglichen ein Ausweichen auf andere ÖPNV-Linien, um vom Stadtrandgebiet zur Innenstadt zu kommen. Deswegen sollen sie im bisherigen Umfang erhalten bleiben.

Ein Abweichen vom Konzept „10 bis 10“ sehen wir als zu vermeidenden Rückschritt im Vorhaben zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebots und der damit verbundenen Steigerung des Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehr.

Der BA 19 erkennt die Notwendigkeit zusätzlicher finanzieller Unterstützung an. Der BA 19 sieht jedoch die Argumentation der zu niedrigen Einnahmen durch den Fahrscheinverkauf als nicht ausreichend für eine derartige Leistungskürzung an.

Der BA19 fordert den Stadtrat der LH München auf, in Zusammenarbeit mit der MVG, eine nachhaltige Lösung zu erarbeiten. Gleichzeitig bittet der BA 19 den Oberbürgermeister mit der Staatsregierung des Freistaats Bayern in Kontakt zu treten, um eine Finanzierung der Fehlbedarfe durch den Freistaat sicherzustellen. Eine Verkehrstransformation darf nicht an marktgetriebenen Herausforderungen und fehlendem politischem Willen scheitern.

Bezirksausschuss des 20. Stadtbezirkes

**Hadern** 



Landeshauptstadt  
München

BA-Geschäftsstelle West  
Landsberger Str. 486, 81241 München

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

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

[mvg.mn.de](http://mvg.mn.de)

München, 10.05.2022

### **Leistungsprogramm 2023 der MVG zum Fahrplanwechsel Dezember 2022**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 20 Hadern hat sich in seiner Sitzung am 09.05.2022 mit o.g. Anhörung befasst und einstimmig beschlossen, das Leistungsprogramm abzulehnen.

Der BA 20 spricht sich gegen eine Taktverlängerung bei der U6 und beim Bus 56 aus.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Renate Unterberg  
Vorsitzende des BA 20  
- Hadern -

Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes



**Pasing-Obermenzing**

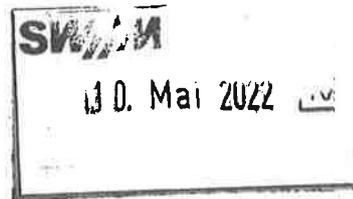


Landeshauptstadt  
München

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

Münchner Verkehrsgesellschaft MVG  
Angebotsplanung

MP - AB



Vorsitzender  
Frieder Vogelsgesang

Geschäftsstelle:

München, 05.05.22

**Leistungsprogramm 2023 der MVG zum  
Fahrplanwechsel Dezember 2022**

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich nehme Bezug auf Ihre Zuleitung vom 08.04.22.

Der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing hat sich in seiner Sitzung am 03.05.22 mit dem Leistungsprogramm befasst und hierzu einstimmig folgende Stellungnahme beschlossen:

Der Bezirksausschuss 21 hält die geplante Taktverdünnung zur Hauptverkehrszeit bei den Buslinien 57 und 56 für das falsche Signal und fordert, diese nicht umzusetzen.

Der Bezirksausschuss 21 fordert auf der Buslinie 143 größere, längere Busse einzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen

Vorsitzender des BA 21  
- Pasing-Obermenzing -

---

**Gesendet:**

**An:**

**Betreff:** ... Leistungsprogramm 2023, ... Bezirksausschüsse

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 22 Aubing-Lochhausen-Langwied hat sich in seiner Sitzung am 27.04.22 mit dem Leistungsprogramm 2023 befasst und gibt einstimmig folgende Stellungnahme ab:

Die Taktverdichtung der Buslinien 57 und 143 am Bildungscampus Freiham wird begrüßt. Die Linienführung über die Ubostraße und Germeringer Weg der Linie 157 wird ausdrücklich begrüßt.

Der beschränkte Bahnübergang ist, wie an der Hellensteinstraße, in der Linienführung in Kauf zu nehmen. Der Bezirksausschuss bittet ausdrücklich um Prüfung, wie das Gewerbegebiet mit Freizeitnutzungen "Triebwerk" in Neuaubing-Süd, sowie das neue Wohngebiet auf dem ehemaligen Dornierparkplatz in Neuaubing-Süd (Vogler-/Trimbungstraße) an eine Busverbindung angeschlossen werden kann.

Zudem soll die Buslinie 57 nicht wie auf Seite 23 der Vorlage vorgeschlagen, ausgedünnt werden. Die Busse sind auch in den Ferienzeiten sehr ausgelastet. Der Bezirksausschuss ist strikt gegen diesen Vorschlag.

Weiterhin wird moniert, dass in der gesamten Vorlage nicht auf Leihradstationen eingegangen wird, die dringend erforderlich sind.

BA Geschäftsstelle West für die Bezirksausschüsse 20, 21, 22, 23, 25

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 CO<sub>2</sub>.

Bitte beachten Sie die aktuellen [Zugangsregelungen](#) für alle städtischen Dienstgebäude.



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

**Mobilitätsreferat**  
**GB 1.21 – Gesamtstrategie**  
**per E-ma**

**Vorsitzender:**  
**Pascal Fuckerieder**

**c/o BA-Geschäftsstelle West:**  
Landsberger Str. 486

München, 06.04.2022

### **hier: Stellungnahme BA 23 zur Mobilitätsstrategie 2035**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 23 hat folgende Stellungnahme in seiner Sitzung am 05.04.2022 einstimmig beschlossen:

#### 1. Vorbemerkung:

Grundsätzlich hält der BA 23 die Erarbeitung einer Mobilitätsstrategie für dringend notwendig und sinnvoll und begrüßt, dass sich die LHM intensiv mit dem Thema auseinandersetzt.

In diesem Zusammenhang wird an die schon lange und immer wieder erhobene Forderung nach einem Mobilitätskonzept und Nahverkehrsmobilitätskonzept für den Münchener Westen erinnert.

In der Strategie fehlen aus Sicht des BA 23 allerdings konkrete Aspekte, wie die Stadt geplant werden kann, wenn der Verkehrsgrund nicht mehr ausreicht. Der BA 23 vermisst hier innovative Ansätze zur Ermöglichung bedarfsorientierter Mobilität, die nicht ausschließlich auf der Erfindung des Fahrrades, Autos und der Eisenbahn beruhen, zumindest in Form von Pilotprojekten in neu geplanten Stadtvierteln, aber auch im Bestand. Durch die schon vorhandene Bebauung ist der für Mobilität verfügbare Raum in der Fläche stark begrenzt und von starker Konkurrenz mit anderen unabweisbaren Bedarfen geprägt, insbesondere konkurrieren Bebauung, Aufenthaltsflächen und Grünflächen mit den Verkehrsflächen. Moderne Stadtplanung sollte hier dreidimensional denken. So kann die Blockade von Fahrspuren oder der Wegfall von notwendigen Parkplätzen vor Geschäften, Arztpraxen etc. zu Gunsten der benötigten Radwege verhindert werden, indem hochgelegte, begrünte und überdachte Fuß- oder Radwege z.B. nach dem Vorbild des New Yorker Hochweges geplant werden. Auch für die Versorgung sind zumindest versuchsweise in evtl. neu zu konzipierenden Stadtvierteln innovative alternative Modelle zum Lieferverkehr mit LKWs und Transportern vorzusehen. Für die wertvollen vorhandenen sowie die zusätzlich anzulegenden Trassen im Untergrund ist zu prüfen, wie sie, z.B. auch zum Transport von Gütern, kontinuierlicher genutzt werden können als nur durch die U- und S-Bahnen mit ihrer intervallartigen Taktfrequenz.

Eine nachhaltige Mobilitätsplanung 2035 muss auch Erkenntnisse berücksichtigen, wonach eine zu starke Reduktion des MIV den Handel beeinträchtigt und so zu einer Verödung der innerstädtischen Bereiche führt. Diese sind bekanntlich durch den zunehmenden Online-Handel zusätzlich in starker Bedrängnis.

## 2. Zu den Inhalten des Strategiepapiers im Einzelnen:

Die Mobilitätsstrategie 2035 sieht einheitliche Ziele für das gesamte Stadtgebiet vor. Der **BA 23** hält es demgegenüber für **erforderlich**, bei der Mobilitätsplanung die Bedürfnisse und Rahmenbedingungen der **Innenstadtbezirke** und der **Stadtrandbezirke differenziert** zu betrachten.

Aus Sicht des BA 23 ist bei den Zielen, Ziff. 2 der Strategie, neben der Erreichbarkeit und der Aufenthaltsqualität als wichtiges, mit derselben Priorität zu verfolgendes Ziel die **zeitliche Effizienz** aufzunehmen, d.h. die möglichst geringe Reisezeit, innerhalb derer der Weg vom Start- zum Zielpunkt zurückgelegt wird. Die Reisezeit als einen Aspekt von vielen auf niedrigerer Ebene zu berücksichtigen, erscheint völlig unzureichend; die Reisezeit auf dem Weg zur Schule, zum Arbeitsplatz, zum Einkauf, zum Arzt, zu Gastronomie- und Kultureinrichtungen etc. ist für die Bewohnerinnen und Bewohner unseres Stadtbezirks ein ganz bedeutender Faktor.

Für den BA 23 ist die Möglichkeit, sich in München weitestmöglich **frei, schnell und sicher bewegen** zu können, oberste Maxime. Dabei sieht der BA aber auch, welche Probleme und Herausforderungen in den nächsten Jahren auf die LH München diesbezüglich zukommen.

Der BA 23 unterstützt das Ziel, die **Aufenthaltsqualität** im öffentlichen Straßenraum zu verbessern. Dabei müssen aber immer die **Ausgewogenheit** und die Berücksichtigung aller Interessensgruppen im Blick bleiben. Die angesprochenen „**Push- und Pull-Maßnahmen**“ (S. 9 ff) dürfen nicht einseitig zu Lasten eines der genannten Ziele erfolgen und müssen dringend diskutiert und überprüft werden. Insbesondere müssen Anreize zur Benutzung des ÖPNV geschaffen werden, keine Verbote.

Hauptanliegen muss sein, dass **allen Bevölkerungs- und Berufsgruppen Verkehrsmittel zur raschen, zuverlässigen und unkomplizierten Erreichbarkeit ihres Zieles auf Basis der persönlichen Verhältnisse** zur Verfügung stehen.

Für den BA 23 darf die angesprochene „Verkehrswende“ deshalb nicht zu Lasten eines Verkehrsmittels gehen, vielmehr muss durch den richtigen Mix aller Verkehrsmittel allen Bedürfnissen (Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen, Autofahrer\*innen, mobilitätseingeschränkte Personen, Wirtschaftsverkehr) im MIV und ÖPNV Rechnung getragen werden.

Ein wichtiges Ziel muss es sein, durch attraktive Angebote die **Nutzung des ÖPNV** zu erhöhen. Dabei brauchen wir schrittweise einen Weg zu einem **neuen ÖPNV, der Wege sucht, die kaum mehr finanzierbaren öffentlichen Kosten zu reduzieren und z.B. auch wissenschaftliche Erkenntnisse z.B. der TU Wien berücksichtigt, welche Bedürfnisse die Menschen in ihrer Mobilität haben**, z.B. das Bedürfnis, nicht mit einer Vielzahl von Menschen auf einem Raum zu sein, und das Bedürfnis, im selben Verkehrsmittel ohne mühsames Umsteigen ans Ziel zu gelangen. Hier sollte unter anderem geprüft werden, inwiefern sich etwa im Rahmen von Pilotversuchen Intelligente Verkehrssysteme (IVS) von autonom fahrenden, z.B. sich selbständig zu dynamischen Zügen organisierenden Kleinkabinen bewähren können.

Als Sofortmaßnahme muss die **Attraktivität und Effizienz der vorhandenen ÖPNV-Struktur** deutlich gestärkt werden, so wie dies auch bereits in dem Projekt MOBINET vor fast 25 Jahren gefordert wurde. Inzwischen ist hierbei auch der Aspekt des nachhaltigen Infektionsschutzes der Fahrgäste in Zeiten multiresistenter Erreger (z.B. TBC), von wiederholt zu erwartenden Pandemien und dem nahezu vollständigem Versagen wirksamer Antibiotika zu berücksichtigen, was zusammen hohe volkswirtschaftliche Schäden verursacht.

Besonderer Wert muss im vorhandenen ÖPNV auf die **Zuverlässigkeit**, die für alle Bevölkerungsgruppen erschwingliche **Tarifgestaltung** (z.B. 365-Euro-Ticket) und die **Reisezeit** beim ÖPNV gelegt werden.

→ Im 23. Stadtbezirk muss die **Taktfrequenz der S 2** auch in Stoßzeiten **nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke mindestens beibehalten** werden.

Insbesondere wäre eine Reduzierung des 10-Minuten-Takts in den Hauptverkehrszeiten hin zu einem 15-Minuten-Takt, wie er dem Vernehmen nach geplant ist, eine katastrophale Verschlechterung der ÖPNV-Anbindung – bei ohnehin schon bestehender Überlastung insbesondere vor Schulbeginn.

Stattdessen ist zunächst für einen **zuverlässigen (!) 10-Minuten-Takt** ganztags und mittelfristig in der Stoßzeit mit noch höherer Frequenz, zu sorgen.

Besonders wichtig für den BA 23 ist die Forderung nach einer äußerst raschen, zuverlässigen und verständlichen **Information der Fahrgäste** im ÖPNV bei Änderungen und den so häufigen Störungen. Hier müssen dann auch praktikable **Alternativen** angeboten werden.

Eine **zuverlässige, kostenfreie und rasche Internetverbindung** ist dabei unerlässlich.

Damit der ÖPNV eine vollwertige Alternative zum MIV wird, müssen z.B. auch die **Betriebszeiten und Taktfrequenz** am Wochenende und nachts ausgeweitet und perspektivisch ein 24-Stunden-Betrieb angeboten werden.

Um die Mobilität der Menschen in der wachsenden Stadt sicherzustellen, fordert der BA 23 eine **sinnvolle Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel**. Hierbei tragen vor allem die **S- und U-Bahnen** das **Grundgerüst** der schnellen Verbindungen in und aus der Stadt.

→ Insbesondere das städtische U-Bahnnetz muss hier schnellstmöglich im Münchner Westen erweitert werden. Die **U-Bahn von Pasing nach Freiam** muss hier ebenso wie die **U-Bahn von Moosach über Allach/Untermenzing nach Pasing** sowie von **Moosach über Allach/Untermenzing nach Freiam** gebaut werden.

Ergänzend zu den sternförmigen Verbindungen in die Stadtmitte muss ein System von **Ring- und Tangentialverbindungen** geschaffen werden.

→ Hier fordert der BA 23 insbesondere, die **S-Bahn-Tangentialverbindung von Karlsfeld** zum BMW-Group Forschungs- und Innovationszentrum **FIZ Future** mit Anschluss an die **U-Bahn-Haltestelle Frankfurter Ring** (Pendel-S-Bahn) zügig zu planen und zu realisieren; mittelfristig ist die Tangentialverbindung zum **Euro- Industriepark und zur S 8 nach Johanneskirchen** weiterzuführen.

Darüber hinaus können **Expressbus-Linien** eine sinnvolle Verknüpfung (Tangential und Querverbindungen) zwischen S- und U-Bahnlinien darstellen. Somit können unnötige Fahrten in die Innenstadt und wieder heraus vermieden werden und der ÖPNV attraktiver werden.

→ So soll für den 23. Stadtbezirk zusätzlich zum X 80 und X 36 eine Expressbusverbindung Allach Bahnhof - Untermenzing Bahnhof – Pasing Bahnhof geprüft werden. Ferner ist neben der vorhandenen Expressbusverbindung vom Bahnhof Allach zur Alten Heide auch eine direkte Verbindung von Allach zum Bahnhof Moosach einzurichten.

Um den **MIV bereits an der Stadtgrenze abfangen** zu können, fordert der BA, dass dort ausreichend **P&R-Parkplätze mit guter Anbindung an das S- und U-Bahnnetz** geschaffen werden. Die vorhandenen P&R-Anlagen sind in der Regel mit der MIVZahlgrenze verbunden und reichen nicht aus. Daher sind zusätzliche Anlagen in erheblichem Umfang notwendig.

→ Hier muss im 23. Stadtbezirk die **P&R-Anlage in Karlsfeld** dringend erweitert werden; die bereits laufenden Überlegungen und Planungen müssen zeitnah weitergeführt und dann auch realisiert werden.

→ Am **Ende der Autobahn 8 (Obermenzinger Kreisel)** soll eine **P&R-Anlage mit Anbindung an die U-Bahn (von Moosach nach Pasing)** geschaffen werden.

Der BA 23 sieht **Trambahnverbindungen** vor allem in **innerstädtischen** Stadtbezirken als sinnvoll an. Auf **Haupteinfallstraßen in den Stadtrandbezirken** würden sie zu **Staus** und somit zur **Verdrängung von Schleichverkehr in die Wohngebiete** führen.

Die Trambahn widerspricht auf längeren Strecken der Zielsetzung einer akzeptablen Reisezeit. Stadtrandbezirke sollten hier über das S- und U-Bahnnetz attraktiv angebunden werden.

Die Mobilität mittels **Fahrrad** zu fördern, ist auch aus Sicht des BA 23 sinnvoll. Vom Grundsatz her sollen Rad-Schnellwege vom Umland in die Stadt errichtet werden. Dabei müssen auch hier bei Interessenskonflikten mit anderen Nutzungen das **rechte Maß** und **angemessene Mittel** gefunden werden. Wenn es sinnvoll erscheint, muss auch von den im Radentscheid geforderten Breiten von Radwegen abgewichen werden können. Auch sind bei der Anlage von Radwegen Baumfällungen so weit wie möglich zu vermeiden.

Wie oben ausgeführt, sind bei in der Fläche nicht lösbaren Interessenskonflikten gegebenenfalls auch Lösungen über Hochtrassen zu prüfen.

**Elektromobilität** wird immer wichtiger in unserer Stadt. Hierzu muss das Netz an **Schnell-Ladestationen** weiter ausgebaut werden; wo möglich, sind hier zugleich Photovoltaikanlagen vorzusehen.

**E-Scooter und Leihfahrräder** sind für den BA 23 sehr gute Möglichkeiten, um die „**letzte Meile**“ zwischen der **Haltestelle des ÖPNV** und dem **Zielort** zu **überbrücken**.

Mit den Anbietern von **E-Scootern** sind dabei Lösungen zu finden, dass E-Scooter nicht störend auf Fuß- und Fahrradwegen abgestellt werden, im Weg herumstehen und besonders für sehbehinderte Personen sowie bei Dunkelheit für alle gefährliche Hindernisse bilden. Hier muss die Stadt klare Vorgaben für Abstellplätze machen (Abstellkonzept); die Anbieter müssen über eine geeignete Programmierung der App **technisch per GPS sicherstellen**, dass sich der **Leihvorgang nur beenden** lässt, wenn die sich E-Scooter auf einem dafür **vorgesehenen Abstellbereich** befinden. Darüber hinaus ist ein **Sicherheitskonzept** mit Blick auf die E-Scooter erforderlich.

Gerade in den Außenbezirken, müssen noch mehr **Leihfahrrad-Stationen** (auch für **Lastenfahrräder**) errichtet werden, um das Angebot für die Münchnerinnen und Münchner attraktiv zu gestalten.

➔ Im 23. Stadtbezirk sind **solche Stationen an den S-Bahnhöfen Allach und Untermenzing einzurichten**.

Der ÖPNV ist für den Transport größerer Einkäufe oder Gepäcks nur dann attraktiv, wenn entweder die Haltestelle deutlich näher als 10 min fußläufig zu Start und Ziel liegt oder wenn dafür ein Lastenfahrrad verfügbar ist.

Ein ebenso wichtiger Baustein ist ein gut ausgebautes **Car-Sharing-Angebot**.

**Leihfahrräder, E-Scooter und Car-Sharing** sollen über ein geeignetes Konzept in die **Zeitkartentarife des MVV eingebunden** werden.

Auch für **Mobilitätseingeschränkte Personen** muss die Mobilität in der Stadt zuverlässig sichergestellt sein, damit sie sich **gut, schnell und barrierefrei** in München bewegen können. Das **Angebot** muss hierbei **vielfältig und passgenau** für die jeweiligen **Bedürfnisse** sein – sowohl in Bezug auf die **ÖPNV-Nutzung** als auch auf die Verwendung des **eigenen Autos**. Im Innenstadtbereich könnten evtl. Fahrradrikschas dazu führen, dass mobilitätseingeschränkte Personen den Weg vom ÖPNV-Haltspunkt zum Ziel gut zurücklegen können.

Der Straßenraum wird, gerade in wenig befahrenen Straßen oder Sackgassen von verschiedenen Interessensgruppen geteilt (MIV, Radfahrer, Fußgänger). Hier müssen **innovative Konzepte (z.B. Shared Space)** ausprobiert werden können und nicht immer Straßenbau im 0815-Format realisiert werden.

Besonderes Augenmerk ist dem **ruhenden Verkehr** zu widmen. Insbesondere müssen genügend wohnortnahe **Parkplätze** für sowohl **PKW** als auch **Fahrräder** geschaffen werden. In Abstimmung mit der Bevölkerung soll in geeigneten Gebieten Parklizenzzgebiete geprüft werden. Langfristig ist anzustreben, den Straßenraum von parkenden Autos freizuhalten und verstärkt moderne unterirdische Parksysteeme zu etablieren.

Freundliche Grüße

—

Pascal Fuckerieder  
Vorsitzender des BA 23  
Allach-Untermenzing

Bezirksausschuss des 23. Stadtbezirkes



**Allach-Untermenzing**



Landeshauptstadt  
München

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

**Vorsitzender:**  
Pascal Fuckerieder

**c/o BA-Geschäftsstelle West:**  
Landsberger Str. 486  
81241 München

**MVG**  
**Angebotsplanung MM-AP**  
**Emmy-Noether-Straße 2**  
**80992 München**

München, 13.05.2022

**MVG-Leistungsprogramm 2023**  
**hier: Stellungnahme des Bezirksausschuss 23**

Anlage: Stellungnahme zur Mobilitätsstrategie 2035

Guten Tag Frau Voglmeier,

der Bezirksausschuss 23 Allach-Untermenzing hat sich in seiner Sitzung am 10.05.2022 mit der o.g. Angelegenheit befasst und Folgendes einstimmig beschlossen:

Der Bezirksausschuss nimmt hiervon Kenntnis.

In diesem Zusammenhang wird auf die Stellungnahme des Bezirksausschusses vom 06.04.2022 zur Mobilitätsstrategie 2035 hingewiesen.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Taktausdünnungen kritisch zu sehen sind.

Freundliche Grüße

Pascal Fuckerieder  
Vorsitzender des BA 23  
Allach-Untermenzing



Interessengemeinschaft Fasanerie aktiv e.V.  
c/o Werner Paulus Frauenschuhstraße 23  
80995 München

80992 München

München, den 13.04.2022

**Antrag zur nächsten BA-Sitzung am 18.05.2022**  
**Fahrplan Buslinie 175**

**Erläuterung**

Um die Akzeptanz des MVV zu erhöhen, soll die Verbindung Bus und Bahn verbessert werden.

- Die Linie 175 ist ein Anschluss an die S1 (Flughafenlinie), hier ist ein besseres Angebot am Morgen und Abend (besseres Angebot zu Randzeiten) sowie am Sonntag hilfreich.
- Die Linie ist an die U1, U7 und U3 angebunden, nachdem die U-Bahn einen 10 min Takt bietet, sollte der Takt beim Bus angepasst werden.
- Um auch in Schichtarbeit den MVV nutzen zu können, ist ebenfalls ein verbessertes Angebot zu Randzeiten morgens und abends sowie sonntags wünschenswert

Daher ist ein Fahrplan der Linie 175 ähnlich wie der der Linie 60 wünschenswert, d.h.

- Die Linie 175 fährt werktags ca. 1 Stunde früher
- Die Linie 175 fährt durchgehend im 10 min Takt
- Die Linie 175 fährt sonntags ca. 4 Std. früher
- Die Linie 175 fährt ca. 1 Std. länger

Wir bitten Sie, sich dafür einzusetzen, dass diese Taktverbesserungen umgesetzt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Namen des Vorstandes der Interessengemeinschaft Fasanerie aktiv e.V.

## Gewünschte Fahrplananpassung für den 175er Bus

Mi 18.05.2022 11:01

An:BA 24 <b

Cc;

Sehr geehrter

ich habe ein Anliegen bezüglich des Fahrplans des 175 Busses - speziell einem früheren Start morgens. Aktuell ist die erste Fahrmöglichkeit ab Blütenanger morgens 5:45 zur U-Bahn (U1,U3) bis zum Olympiaeinkaufszentrum (OEZ). Das ist für mich wie bestimmt für einige andere auch zu spät, um in die Arbeit etc. zu kommen. Am Samstag fährt der Bus erst ab 7:05 Uhr und sonntags noch später (erst ab 9:10 Uhr).

Der 60er Bus, der am Lerchenauer See eine Haltestelle hat, bietet die erste Fahrmöglichkeit Richtung OEZ um kurz vor 5:00 Uhr an. Zwischen 5:00-6:00 Uhr fährt er bereits drei Mal. Am Wochenende hat er die gleichen Zeiten wie wochentags.

Es wäre wünschenswert, wenn unsere 175er Buslinie sich diesen Fahrzeiten anpassen könnte.

Gerade nach der großen Bautätigkeit in der Fasanerie und jetzt auch noch in Ludwigsfeld, ist durch die gestiegene Anwohnerzahl eine Verbesserung des Fahrplans schon erforderlich.

Da der öffentliche Nahverkehr eine immer größer werdende Rolle spielen soll, wäre eine bessere Busverbindung ein wichtiger Schritt.

Ich bitte um Unterstützung dabei. Vielen Dank im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen

Gesendet mit der Telekom Mail App



Vorsitzender  
Dr. Rainer Großmann

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

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)  
Angebotsplanung MP-AB

Privat:

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
08.04.2022

Unser Zeichen  
BA 24 18.05.2022 – TOP 5.3.1

Datum  
19.05.2022

## **Leistungsprogramm 2023 der MVG zum Fahrplanwechsel Dezember 2022**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 24 hat sich in seiner Sitzung am 18.05.2021 mit Ihrem Schreiben vom 08.04.2022 befasst und hat Folgendes einstimmig beschlossen:

Der BA 24 bittet folgende Ergänzungen im Leistungsprogramm zu berücksichtigen:

- Prüfung der beigegeführten 2 Bürgeranträge (zu TOP 3.7 - Fahrplan Buslinie 175)
- Verlängerung der Buslinie 175 bis in die Siedlung Ludwigsfeld
- Einführung einer zusätzlichen Buslinie aus der Fasanerie zum Bahnhof Feldmoching zur Anbindung des Gymnasiums München-Feldmoching
- Taktverdichtung der Buslinie 173
- Erarbeitung eines neuen Finanzierungsmodells, um damit einen weiteren Ausbau des ÖPNV zu ermöglichen. Die bisherige Finanzierung über die Fahrgasteinnahmen reicht dazu nicht aus.
- Attraktivere Gestaltung des ÖPNV's in Ludwigsfeld:
  - Wegeföhrung der Buslinie 176 auch tagsöber durch die Siedlung Ludwigsfeld
  - Die Buslinie 710 soll mit den Fahrzeiten der S-Bahn abgestimmt werden. D. h. sie soll so getaktet werden, dass ein direkter Anschluss zur S-Bahn Moosach gewährleistet ist.
- Einführung einer Buslinie vom Hasenberg über die Dölferstraße nach Unterschleißheim (S-Bahnhof).

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Gez.

Dr. Rainer Großmann  
Vorsitzender

2 Anlagen



Vorsitzender  
Josef Mögele

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

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)  
Mobilitätsmanagement  
Angebotsplanung (MP-AB)

München, den 10.05.2022

**Schreiben MVG vom 08.04.22:  
MVG-Leistungsprogramm 2023: Anhörung der Bezirksausschüsse**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 25 Laim hat sich in seiner Sitzung am 05.05.2022 mit der o.g. Angelegenheit befasst und einstimmig Folgendes beschlossen:

**Der Bezirksausschuss lehnt eine Ausdünnung der Taktungen vehement ab. Der Stadtbezirk Laim ist durch den Wegfall der Tram 29 betroffen, dies wird abgelehnt.**

Mit freundlichen Grüßen

Josef Mögele  
Vorsitzender des BA 25  
- Laim -



---

**Von:**  
**Gesendet:**  
**An:**  
**Cc:**  
**Betreff:** AW: MVG-L  
**Anlagen:** MVG-Leistu -Anhörung.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Sachgebiet Förderverfahren (BAU-TZ32) hat das Leistungsprogramm 2023 mit Ihrer E-Mail vom 08.04.2022 dankend erhalten und nimmt dies so zur Kenntnis.

Herzliche Grüße

Elektronische Kommunikation mit der Landeshauptstadt München - siehe:

~~Sehen Sie sich das Leistungsprogramm 2023~~

Guten Tag,

anbei erhalten Sie die Unterlagen zur Anhörung bzw. Unterrichtung des Leistungsprogramms 2023 der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG). Sie enthalten die von der MVG geplanten Maßnahmen für den Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022.

Die Anhörungsfrist endet am **Freitag, 20. Mai 2022**, um das Leistungsprogramm rechtzeitig in den Stadtrat der Landeshauptstadt München einbringen zu können.

Ihre Rückmeldungen oder ggf. Rückfragen senden Sie bitte an:

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

Angebotsplanung MP-AB

80287 München

Mobilitätsmanagement

Angebotsplanung Bus und flexible Systeme

[www.mvg.de](http://www.mvg.de)

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), Emmy-Noether-Straße 2, 80992 München; Geschäftsführer: Ingo Wortmann (Vorsitzender), Werner Albrecht, Veit Bodenschatz, Alexandra Diessner; Sitz München; Registergericht München HRB 140 658; Aufsichtsratsvorsitzender Oberbürgermeister Dieter Reiter  
Diese E-Mail samt Anlagen ist vertraulich und nur für den genannten Menschen bestimmt. Sollten Sie diese E-Mail-Nachricht versehentlich erhalten haben, informieren Sie uns bitte und löschen Sie diese E-Mail. Es ist nicht zulässig, unbeabsichtigt erhaltene Informationen Dritten zu offenbaren, sie zu kopieren, weiterzuleiten oder in sonstiger Weise zu verwenden.

SWM INTERN



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

**Arbeitskreis Attraktiver  
Nahverkehr**

im Diskussionsforum für  
Entwicklungsfragen e.V.

(Münchner Forum)

Schellingstraße 65

80799 München

Telefon 089 422 22 70

# **Stellungnahme zum Leistungsprogramm 2023 der MVG**

des

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

Ansprechpartner:

München, 29. April 2022

## Inhalt

Situation des ÖPNV im Jahr 2022.....	3
Leistungsangebot ist der MVG ist durch zu geringe Tarifierungen strukturell unterfinanziert – ÖPNV benötigt nicht nur Geld .....	3
Rolle des ÖPNV .....	3
Neues Finanzierungsmodell für ÖPNV ist gefordert.....	3
MVG muss Fahrgastzahlen veröffentlichen .....	4
Planung zum Trambahnausbau ist zu begrüßen.....	5
Landeshauptstadt München: U-Bahnbau ohne Bundeszuschüsse, aber kein Geld für Angebotsausweitungen .....	5
Pünktlichkeitsoffensive ÖPNV .....	6
Leopoldstraße: Tram soll im Stau stehen.....	6
„Wiederhochfahr“-Szenarien fehlen .....	7
Einzelmaßnahmen fortsetzen .....	7
Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen.....	8
Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung: .....	8
U-Bahn und Tram.....	8
Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG .....	8
Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung: .....	8
Trambahn.....	8
Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung: .....	8
Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen Tram .....	8
Bus .....	9
Angebotsausweitungen aus dem Leistungsprogramm der MVG.....	9
Leistungsanpassungen zur Kostensenkung.....	9
Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Busnetzes: .....	12
Ausblick Bus.....	13
Infrastruktur im Busnetz: die Umweltverbundröhre Ost.....	13
Nachtverkehr.....	14
Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Nachtverkehrs:.....	14

## Situation des ÖPNV im Jahr 2022

### **Leistungsangebot ist der MVG ist durch zu geringe Tarifierungen strukturell unterfinanziert – ÖPNV benötigt nicht nur Geld**

Auch im Jahr 2021 blieben die Fahrgastzahlen der MVG aufgrund der Corona Pandemie auf niedrigem Niveau, in den letzten Monaten war ein Wiederanstiegen zu verzeichnen. Die niedrigen Fahrgastzahlen wirken sich entsprechend auf die Fahrgeldeinnahmen der MVG und damit auf die Finanzierung des Leistungsangebots aus.

Im Leistungsprogramm der MVG für das Fahrplanjahr 2023 sind nur marginale Angebotsausweitungen vorgesehen, die durch Kürzungen an anderer Stelle ausgeglichen werden sollen. Des Weiteren schlug die MVG vor, aufgrund struktureller Unterfinanzierung in erheblichen Maßen im Leistungsangebot zu kürzen. Dies wäre die größte Angebotskürzung in der Geschichte der MVG gewesen. Oberbürgermeister Dieter Reiter hat inzwischen klargestellt, dass die vorgeschlagenen Kürzungen nicht stattfinden werden

(<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-mvg-sparplaene-reiter-reaktion-1.5574785>).

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.

Neben einer ausreichenden finanziellen Ausstattung benötigt der ÖPNV auch die entsprechende Priorisierung im Straßenraum, damit ein pünktlicher Betrieb von Tram und Bus angeboten werden kann. Die aktuellen Planungen zur Tram in der Leopoldstraße lassen nicht erkennen, dass dem ÖPNV dieser Platz gewährt werden soll (siehe Seite 6).

### **Rolle des ÖPNV**

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 CO<sub>2</sub>- 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 CO<sub>2</sub>-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.

### **Neues Finanzierungsmodell für ÖPNV ist gefordert**

Bisher basiert 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 Landeshaupt-

stadt München jährlich einen Zuschuss zu den Betriebskosten der MVG im unteren bis mittleren zweistelligen Millionenbereich, u.a. zur Finanzierung des Nachtverkehrs.

Das Münchner Modell wird durch die (derzeitigen) Fahrgastverluste aufgrund der Corona-Pandemie (und der vermutlich bleibenden Tendenz zu mehr Home-Office) mehr und mehr die Tragfähigkeit verlieren. 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). Daher muss ein neues Finanzierungsmodell für den ÖPNV erarbeitet werden, d.h. von der öffentlichen Hand müssen Zuschüsse zum Betrieb geleistet werden.

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

Um die Ziele der Verkehrsverlagerung zu erreichen, ist der Schwerpunkt auf die Verbesserung des Angebots und den Infrastrukturausbau zu setzen.

Zuschüsse von Bund, Land und Kommune werden bei der künftigen Finanzierung des ÖPNV-Betriebs zweifellos eine wichtige Rolle spielen, ebenso wird die Finanzierung durch Fahrgeldeinnahmen weiterhin ein wichtiges Standbein sein.

Grundsätzlich sollte auf eine Ausgewogenheit zwischen attraktiven Tarifangeboten, einem dichten Taktangebot und den Notwendigkeiten des Netzausbaus (der wiederum oft Bedingung für eine Angebotsverbesserung ist) geachtet werden.

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. 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.

Die Auflösung des nun schon jahrzehntelangen Investitionsstaus und die weitere Steigerung der Attraktivität insbesondere in den Stadt-Umland-Verkehrsbeziehungen, aber auch beim Angebot außerhalb der Hauptverkehrszeiten, müssen zudem im Zweifelsfall immer Priorität haben vor der Alternative noch weiter gehender Tarifsenkungen.

Hier sollte am Wiener Modell angeknüpft werden: Durch deutliche Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Verkehrsraum (in München sind die Parkgebühren im internationalen Vergleich lächerlich niedrig) sind die notwendigen finanziellen Mittel zum Ausbau und Betrieb des ÖPNV zu gewinnen.

## **MVG muss Fahrgastzahlen veröffentlichen**

Die MVG veröffentlicht nur in Ausnahmefällen Fahrgastzahlen. Somit lässt sich nicht nachvollziehen, an welchen Stellen Angebotsausweitungen erforderlich sind. Ebenso wenig lässt sich beurteilen, ob bei den Kompensationsmaßnahmen nicht andere Kürzungen zu einem geringeren Attraktivitätsverlust des ÖPNV führen würden.

Daher fordert der AAN die MVG auf, regelmäßig Fahrgastzahlen zu veröffentlichen.

## **Planung zum Trambahnausbau ist zu begrüßen**

Im Dezember 2021 beschloss der Stadtrat das ÖPNV Bauprogramm, im Januar 2022 folgte das ÖPNV Planungsprogramm.

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

### Weitere Informationen:

*Stellungnahme* von PRO BAHN und AAN im Münchner Forum zum Nahverkehrsplan unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/202102-nvp.pdf>

*Pressemitteilung* des AAN zum ÖPNV Planungsprogramm:

<https://muenchner-forum.de/gruen-rot-macht-tempo-beim-tramausbau-mittel-richtig-priorisieren/>

*Pressemitteilung* des AAN zum ÖPNV-Bauprogramm:

<https://muenchner-forum.de/erstes-oepnv-bauprogramm-ein-grosser-schritt-fuer-die-muenchner-tram-und-die-verkehrswende/>

Bericht auf Tramreport.de:

ÖPNV-Bauprogramm: <https://www.tramreport.de/2021/12/15/oepnv-bauprogramm-2-2021/>

ÖPNV-Planungsprogramm: <https://www.tramreport.de/2022/01/19/oev-planungsprogramm-1-2022/>

## **Landeshauptstadt München: U-Bahnbau ohne Bundeszuschüsse, aber kein Geld für Angebotsausweitungen**

Die Baukosten für U-Bahnen und Zuschüsse zum Betrieb der MVG lassen sich zwar nicht 1:1 vergleichen, da sie einerseits dem Investitionshaushalt (U-Bahnbau), andererseits dem Verwaltungshaushalt (Betriebskostenzuschüsse) zuzuordnen sind.

Dennoch fällt das krasse Missverhältnis zwischen den Ausgaben für ein aus Bundessicht nicht förderungsfähiges Projekt (U-Bahn Pasing) und der bisher fehlenden Finanzierung zur Ausweitung des Angebots des MVG im Jahre 2023 auf.

Ende 2021 beschloss der Stadtrat der Landeshauptstadt München den Bau der U5 nach Pasing. Gemäß Stadtratsvorlage wurde von Zuschüssen des Bundes in Höhe von 150 bis 200 Millionen Euro ausgegangen (<https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6910228>, Seite 18).

Dass ein unverbindliches Schreiben des Bundesverkehrsministers vom 28.6.0221 (<https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6910232>) als Zusage für Bundeszuschüsse zur U5 nach Pasing gewertet wurde, überrascht sehr. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat im Herbst 2021 auf den Sachverhalt hingewiesen und ebenso die Probleme bei der Finanzierung des ÖPNV Angebots dargestellt (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20211129.html>, die Finanzierung des Trambahnausbaus ist inzwischen erfolgt).

Ende Februar 2022 ging die Landeshauptstadt München offenbar nicht mehr von Bundeszuschüssen aus:

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7053209;jsessionid=D301B5A24E444AF5B606114130E7FB5A>

Das heißt, eine Ausgabe in Höhe von 988 Millionen Euro wurde einstimmig im Stadtrat beschlossen, ohne sich zu vergewissern, dass die erhofften Zuschüsse in Höhe von 150 bis 200 Millionen Euro auch wirklich fließen würden (wenn die U5 nach Pasing als Projekt voll förderfähig wäre, würde es Zuschüsse in Höhe von ca. 750 - 800 Millionen Euro geben). Abgesehen

von der Frage nach der Sinnhaftigkeit der U5 an sich, ist dies ein äußerst unvorsichtiges Vorgehen bei der Finanzierung von Großprojekten.

Während es die Landeshauptstadt München bei Ausgaben in Milliardenhöhe nicht für nötig hält, sich vor dem Baubeschluss zu vergewissern, dass es auch wirklich Zuschüsse vom Bund gibt, sind für die wichtigen und gewünschten Angebotsausweitungen bei U-Bahn, Bus und Tram noch keine Mittel verbindlich zugesagt – bisher ist nur von einer Verhinderung weiterer Kürzungen die Rede.

## **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
- bessere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- mehr Sicherheit für Fahrradfahrer
- Aufwertung des öffentlichen Raums

Der Stadtrat ist aufgefordert, das Mobilitätsreferat zu beauftragen, geeignete Stellen für das oben genannte Maßnahmenbündel zu identifizieren und die Umsetzung einzuleiten.

## **Leopoldstraße: Tram soll im Stau stehen**

Nicht zum Ziel eines pünktlichen und attraktiven ÖPNV passt die aktuelle Planung zur Tram in der Leopoldstraße zwischen Giselastraße und Münchner Freiheit.

Grundsätzlich ist die Planung sehr gut, die Tram-Nordtangente mit der Tram nach Schwabing Nord (Verlängerung über Bayernkaserne nach Kieferngarten in Planung) über die Leopoldstraße zu verbinden. So sind lange, umsteigefreie Linienführungen (Kieferngarten – Münchner Freiheit – Hauptbahnhof – Laim und Schwabing Nord – Münchner Freiheit – Englischer Garten – Haidhausen – Giesing – Harlaching) möglich. Wesentliche Voraussetzung ist aber ein pünktlicher und zuverlässiger Betrieb der Tram. Dies wäre nicht gewährleistet, wenn die Tram in der Leopoldstraße keine eigene Spur erhielte. Neben der schlechten Bedienungsqualität auf dem neuen Abschnitt würden dann auch die Störungen auf den Rest des Trambahnnetzes übertragen werden. Die großen Chancen, die der neue Streckenabschnitt für die Verbesserung des ÖPNV bietet, würden so ins Gegenteil verkehrt.

Pressemitteilung des AAN vom 5.4.2022: <https://muenchner-forum.de/trambahnplanung-in-der-leopoldstrasse-eigene-tramtrassen-fuer-stoerungsfreien-betrieb/>

Bericht auf Tramreport.de vom 5.4.2022

<https://www.tramreport.de/2022/04/05/tram-leopoldstr-fehlplanung/>

## **„Wiederhochfahr“-Szenarien fehlen**

Die aktuellen Planungen der MVG zum Leistungsprogramm 2023 sind darauf ausgelegt, dass auch 2022 das Fahrgastaufkommen gering bleibt. Falls die Fahrgastzahlen wieder steigen sollten, sind Szenarien erforderlich, die eine Angebotsverbesserung vorsehen.

Die ersten Schritte sind dann die Rücknahme der Kompensationsmaßnahmen aus dem Leistungsprogramm 2022 und 2023. Diese sollte dann schon während der Fahrplanperiode, z.B. im September 22 zum Beginn des neuen Schuljahres erfolgen.

Hier ist eine entsprechende Vorbereitung wichtig: Wenn das Angebot wieder verbessert werden soll, sind dafür entsprechende Vorlaufzeiten erforderlich. Die Maßnahmen, die jetzt nicht getroffen werden, verhindern Angebotsverbesserungen in den Jahren ab 2023.

## **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.

Die Planungskapazitäten (bei MVG und Mobilitätsreferat) zur Realisierung von ÖPNV Projekten müssen erheblich ausgeweitet werden. Andernfalls ist mit einer Verzögerung bei der Realisierung der im Nahverkehrsplan geplanten Trambahnstrecken zu rechnen.

Neben dem Neubau von Strecken sind ausreichende Planungskapazitäten auch für Aufgaben wie z.B.:

- 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)

dringend erforderlich.

# 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

Hier sind von Seiten der MVG keine Maßnahmen geplant.

## Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:

U6: sonntags 5 Minuten Takt von 12-19 Uhr zwischen Münchner Freiheit und Harras

## Trambahn

### Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:

#### Linie 25:

##### Montag bis Freitag HVZ (Hauptverkehrszeit):

Taktverdichtung auf 3/3/4 Minutentakt (d.h. 18 Fahrten pro Stunde) zumindest zwischen Max-Weber-Platz und Wettersteinplatz.

##### Sonntags:

Takt 5 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 (ab vsl. 2023) werden weitere Fahrgäste hinzukommen.

## 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 Arbellapark mit Verknüpfung zur U-Bahn und zu den dort beginnenden Buslinien weitergeführt werden. Andererseits können Verstärkerzüge für die Strecke Arbellapark – St. Emmeram (bzw. künftig Arbellapark – Engelschalking / SEM Nordost) am U-Bahnhof wenden. Ein zusätzlicher Vorteil ist die höhere Flexibilität bei Betriebsstörungen.

### **Wendeschleife Wettersteinplatz**

Zur Erhöhung der Flexibilität des Trambahnnetzes 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.

## **Bus**

### **Angebotsausweitungen aus dem Leistungsprogramm der MVG**

Der AAN begrüßt grundsätzlich die vorgesehenen Verbesserungen im Busbereich.

Die unter „Notwendige Maßnahmen Bus (Teil 1 / 2)“ als „Schulmaßnahme“ auf Seite 11 der Leistungsprogrammstellungnahme der MVG genannten Maßnahmen sind nicht im Detail beschrieben. Daher kann dazu auch keine genaue Stellungnahme abgegeben werden.

Es wäre hilfreich, wenn die MVG die Maßnahmen genauer beschreiben würde. Der Begriff „Taktverdichtung“ lässt einen erheblichen Interpretationsspielraum zwischen einigen zusätzlichen Schülerfahrten bis hin zu einer ganztägigen Verbesserung z.B. von 20-Minuten-Takt auf 10-Minuten-Takt offen.

### **Detailliert beschriebene Maßnahmen:**

#### **ExpressBus X30: Mitbedienung der Haltestelle Vollmannstraße**

Der AAN begrüßt die Einführung einer Haltestelle Vollmannstraße auf der Linie X30. Dadurch werden bessere Umsteigemöglichkeiten zu den Buslinien 185, 187, 188 und 189 geschaffen.

#### **StadtBus 157: Vorbereitung der endgültigen Linienführung über die Aubinger Allee**

Der AAN befürwortet die Linienführung entlang der Aubinger Allee, da so die künftigen Neubaugebiete besser erschlossen werden. Bei fortschreitender Bebauung Freiham kommt der Aubinger Allee eine wichtige Rolle als ÖPNV-Nord-Süd-Achse zur Verbindung der S-Bahnhalte Aubing und Freiham zu (vgl. <https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2022/03/202203-vk22.pdf>, Seite 4).

Auch für die Buslinie 143 ist eine Führung über die Aubinger Allee und die Georg-Böhmer-Straße zur Aubing-Ost-Straße sinnvoller als die heutige Führung über die Pretzfelder Straße: Der S-Bahnhalte Aubing wird so besser angebunden.

### **Leistungsanpassungen zur Kostensenkung**

Der AAN lehnt die geplanten Angebotskürzungen ab. Besonders schwerwiegend sind:

- Streichung Takt 10 bis 10 bei Tram und Nicht-Wiedereinführung beim Metro-Bus

- Kürzung U4 in SVZ (würde zu unattraktiv langen Fahrzeiten vom Hauptbahnhof Richtung Arbellapark führen)
- Geplante Kürzung ExpressBus X30 und X35
- Geplante Kürzung Bus 57: Angesichts der zunehmenden Bebauung in Freiham überrascht es, dass diese Buslinie ausgedünnt werden soll. Derzeit ist der Metro-Bus 57 die wichtigste städtische ÖPNV Anbindung Freiham. Der ExpressBus X5 befindet sich derzeit nur in der Planung und ist schnellstmöglich zu realisieren.

Es ist Aufgabe des Stadtrats, die Finanzierung eines attraktiven ÖPNV Angebots sicherzustellen. Wenn für den Bau von U-Bahnen ohne Bundeszuschüsse Geld da ist, muss auch Geld für den ÖPNV-Betrieb da sein.

### **Negative Erfahrungen mit den Kompensationsmaßnahmen aus dem letzten Leistungsprogramm:**

#### **StadtBus 154**

Zwischen Freischützstraße und Arbellapark verkehrte am Samstag bis Dezember 2021 der Bus 154 zusammen mit der Linie 184. Ab Arbellapark fuhr der Bus 184 auf dem Linienweg der Linie 154 bis Nordbad weiter und stellte so die Verstärkung auf 10-Minutentakt dar.

Im Rahmen der Kürzungen auf der Linie 154 verkehrte der 184 dann auch am Samstag nur bis Arbellapark. Bei der Fahrplanlage wurde im Wesentlichen der Sonntagsfahrplan übernommen, d.h. 184 stadteinwärts fährt knapp vor dem 154. So besteht nur an jede zweite U4 am Arbellapark Anschluss.

Durch die Ausdünnung des Busses 154 auf 20-Minuten-Takt wird die Verbindung zwischen Engelschalkinger Straße (östlich der Cosimastraße) und dem Herkomerplatz deutlich verschlechtert: Da in beiden Richtungen das Umsteigen zwischen Bus und Tram am Cosimapark meist knappe 10 Minuten Aufenthalt erfordert, stellt der Bus 154 hier die einzig attraktive Verbindung dar.

Die Linie 154 fährt mit Normalbussen, die Linie 184 meist mit Gelenkbussen.

Da der 184 mit dem 183 (und dieser mit dem 139) umlaufverknüpft ist (d.h. es gilt (bis auf die 2 Minuten frühere Abfahrt des 184 am Bruno-Walter-Ring), der Sonntagsfahrplan) ergibt sich folgendes:

- einwärts fahren 184 und 154 in 4 Minuten Abstand hintereinander her
- auswärts sind 154 und 184 10 Minuten versetzt unterwegs, der 184 fährt kurz nach dem 183
- d.h. es ergibt sich die Situation, dass ab Arbellapark die Engelschalkinger Straße auswärts alle 20 Minuten zwei Gelenkbusse fahren, die am Arbellapark starten (und somit viel Platz bieten) und alle 20 Minuten ein Normalbus aus Schwabing, der je nach Wetterlage schon am Arbellapark gut besetzt ist. Ab Arbellapark befinden sich dann rund 10-15 stehende Fahrgäste im Bus, was in der HVZ akzeptabel wäre, aber nicht an einem Samstag). Dies ist einerseits aufgrund der Corona-Pandemie ungünstig, andererseits ist der Takt 20 vom Englischen Garten zur Engelschalkinger Straße nicht attraktiv.

Angesichts der Auslastung der Buslinie 184 in der Freischützstraße ist auch am Wochenende entweder die Einführung des 10-Minutentakts oder zumindest der Einsatz von Gelenkbussen angebracht.

## **Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Busnetzes:**

### **ExpressBus X30:**

Montag bis Samstag:

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

Sonntag:

12-22 Uhr Ostbahnhof - Harras (23 Uhr, weil seit Kurzem auch Montag - Samstag wegen Gasteig HP 8 bis 22 Uhr der Betrieb angeboten wird); Ostbahnhof-Schloss Nymphenburg 12-19 Uhr

### **MetroBus 52/ ExpressBus X98**

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 verlängert werden.

### **StadtBus 54/142**

Sonntag Wiedereinführung des Takt 10 bis Scheidplatz analog zu den MetroBus-Linien.

### **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 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 153**

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

### **StadtBus 154**

Sonntag 12-19 Uhr Takt 10 zwischen Nordbad und Westerlandanger.

### **StadtBus 178**

Montag bis Freitag HVZ Takt 10 zwischen Petuelring und Kieferngarten

### **StadtBus 180**

Montag bis Freitag Takt 10 auch zwischen Am Hart und Amalienburgstraße

## **Ausblick Bus**

### **ExpressBus X5 Freiam Nord – U5 Westendstraße – Einsatz von Doppeldeckbussen prüfen**

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 2037 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.

Angesichts der relativ langen Strecke zwischen Freiam und Westendstraße ist der Einsatz von **Doppeldeckerbussen** zu untersuchen: Doppeldecker können besonders viele Sitzplätze anbieten – viele Sitzplätze machen die Benutzung bei längeren Fahrzeiten attraktiver. Da es nur wenige Haltestellen gibt, fallen die längeren Haltestellenaufenthaltszeiten – bedingt durch den längeren Fahrgastwechsel aufs Oberdeck – nicht so stark ins Gewicht.

## **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.

## Nachtverkehr

### 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

An  
MVG Mobilitätsmanagement

an das  
Mobilitätsreferat

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Datum

22.05.22

**Leistungsprogramm der MVG 2023  
Entwicklung eines City-Bus-Konzepts**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat der LHM weist, in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten, Herrn Oswald Utz, auf seine Stellungnahme aus dem vergangenen Jahr hin und wiederholt erneut Forderung zur Entwicklung eines City-Bus-Konzepts, die nicht mit dem Hinweis auf Corona beiseite geschoben werden kann.

Diese Forderung besteht seit vielen Jahren und wurde auch schon in das Leistungsprogramm der MVG aufgenommen. Leider schieben sich MVG und das Mobilitätsreferat die Verantwortung hin und her und haben es bis heute nicht geschafft, konstruktive Vorschläge einzubringen.

Unseren Ausführungen aus der Vergangenheit ist deshalb nichts hinzuzufügen.

*„Den Umgang mit unseren den langjährigen Bemühungen zur Planung und Umsetzung von Citybuslinien wird von uns als ein „Beiseiteschieben“ der berechtigten Anliegen der in ihrer Mobilität eh eingeschränkten Bürger (w/m/d) bewertet werden. Dies ist aus unserer Sicht, insbesondere unter den Gesichtspunkten der derzeitigen Entscheidungen zur autofreien Altstadt mehr als fatal. Verwaltung und Politik kennen aus unseren zahlreichen Beiträgen in dieser Fachdiskussion die vielfältigen Probleme und Beschwerden mobilitätseingeschränkter Menschen bei der Erreichbarkeit und Fortbewegung in der Innenstadt. Wir tragen zum wiederholten Male vor, dass dieser Personenkreis oftmals nicht in der Lage ist, eine Strecke von 200 Meter zu bewältigen.*

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

Fazit:

*Der Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirates und der ehrenamtlichen Behindertenbeauftragte der Landeshauptstadt München, Herr Oswald Utz wollen an dieser Stelle nochmal deutlich machen, dass wir im vorliegenden Leistungsprogramm noch kein Konzept erkennen können wie die Mobilität und Erreichbarkeit in der Altstadt für mobilitätsbehinderte Menschen erreicht werden kann. Wir befürchten, dass bei der Umsetzung der "Autofreien Altstadt" sich dieses Problem weiter verschärft. Hier muss aus unserer Sicht dringend ein schlüssiges Konzept erarbeitet werden.“*

Wir hoffen sehr, dass unser Anliegen erneut in das Leistungsprogramm aufgenommen wird.

Mit freundlichen Grüßen

gez.  
Brigitte Neumann-Latour  
Vorsitzende

gez.  
Bernhard Claus  
Stellvertreter



Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)  
Angebotsplanung (MP-AB)  
80287 München

Ihr Zeichen:  
Ihr Schreiben vom: 08.04.2022  
Unser Zeichen: 3.3.1.2  
München, 19.05.2022

Zimmer-Nr.:  
F 3.10

## Leistungsprogramm 2023 der MVG (Fahrplanwechsel Dezember 2022)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen Bezug auf das von Ihnen übersandte Leistungsprogramm 2023 der MVG und Ihre Bitte um Stellungnahme.

Nach Durchsicht der Unterlagen geben wir nachfolgende Rückmeldung:

- Seite 11: Linie 189:

Das Leistungsprogramm sieht hier eine Taktverdichtung aufgrund des Gymnasiums Unterföhring vor. Wir würden hier um die Übermittlung eines entsprechenden Fahrplankonzeptes bitten. Wird die Linie durch einzelne Verstärker oder tatsächlich nachhaltig durch eine Vielzahl an Fahrten verstärkt? Werden die Kosten für die Fahrplanausweitung alleinig durch die MVG / die Stadt München getragen oder werden dem Landkreis München hier Kosten entstehen? Grundsätzlich finanziert der Landkreis München die Linie 189 mit, so dass wir um eine entsprechende Abstimmung bitten, wenn eine Kostenbeteiligung des Landkreises München an der Maßnahme angedacht ist.

- Seite 19: Tram 25:

Im Kontext der Finanzierungslücke wird der Entfall des 10-Minuten-Takts auf der Tram 25 nach 22 Uhr vorgeschlagen. Da auf dem Streckenabschnitt auf Landkreisgebiet bereits ab ca. 20 Uhr ein 20-Minuten-Takt gefahren wird, gehen wir davon aus, dass Fahrten bis Grünwald, Derbolfinger Platz von dem Entfall nicht betroffen sind.

Sofern sich die Kürzungen auf das Angebot der Tram 25 im Landkreis München auswirken sollten, gehen wir davon aus, dass eine rechtzeitige Einbindung des Landkreises erfolgt.

Je nachdem, welche Fahrten gestrichen werden, wird die Ausdünnung zudem direkte Auswirkungen auf die Nachtbuslinie N272 haben, die ab der Haltestelle „Großhesseloher Brücke“ den Anschluss von / zur Tram 25 für das Siedlungsgebiet Grünwald bietet. Um ggf. noch genügend Zeit für eine mögliche Anpassung der Linie N272 zu haben, benötigen wir das konkrete Fahrplankonzept der Tram 25 bis zur Sommerpause. Entsprechend des mit dem Leistungsprogramm übermittelten Zeitplanes sollte bis zu diesem Zeitpunkt eine Aussage der MVG getroffen sein, ob es zu einer Ausdünnung bei der Tram 25 kommen wird.

- Seite 23: Linie 55:

Aufgrund der unklaren Finanzierungslage ist hier ggf. eine Taktausdünnung vorgesehen. Die Frage stellt sich, ob die Fahrten nach / von Putzbrunn unverändert in ihrer Fahrplanlage bestehen bleiben. Sofern sich die Kürzungen auf das Angebot der Linie 55 im Landkreis München auswirken sollten, gehen wir davon aus, dass eine rechtzeitige Einbindung des Landkreises erfolgt.

Zum übermittelten Leistungsprogramm 2023 bestehen im Übrigen keine Einwände.

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

Mit freundlichen Grüßen



---

**Von:**  
**Gesendet:**  
**An:**  
**Cc:**  
**Betreff:**

mm 202

Sehr geehrter Herr

danke für die Zusendung des Leistungsprogramms 2023 der MVG und die Möglichkeit zur Rückmeldung bezüglich der für den Jahresfahrplan 2023 (ab 11.12.2022) vorgesehenen Maßnahmen bei den MVG-Verkehrsmitteln.

Folgende Anmerkungen oder Fragen möchten wir Ihnen mit der Bitte um Rückmeldung übermitteln:

- Folien 11 bzw. 23 – Metrobus 57:  
Hier erschießt es sich uns nicht vollständig, wie die beiden gegensätzlichen Maßnahmen zu bewerten sind. Einerseits soll eine Taktverdichtung aufgrund der Erweiterung des Bildungscampus im Freiham notwendig sein, andererseits ist aber im Hinblick auf die der ungeklärten finanziellen Rahmenbedingungen sogar von einer Taktausdünnung (Ferien und ggf. Schule) die Rede. Prinzipiell ist davon auszugehen, dass die Einwohner- und damit Schülerzahlen sukzessive steigen. Die Metrobuslinie 57 stellt hier als einzige Metrobuslinie in diesem Gebiet eine wichtige Erschließung mittels des ÖPNVs sicher.
- Folie 11 – Linie 189:  
Das Leistungsprogramm sieht hier eine Taktverdichtung aufgrund des Gymnasiums Unterföhring vor. Wird die Linie durch einzelne Verstärker oder tatsächlich nachhaltig durch eine Vielzahl an Fahrten verstärkt? Werden die Kosten für die Fahrplanausweitung alleinig durch die MVG / die Stadt München getragen oder werden dem Landkreis München hier Kosten entstehen? Grundsätzlich finanziert der Landkreis München die Linie 189 ja mit. Wir würden Sie hier um die Übermittlung eines entsprechenden Fahrplankonzeptes und eine Aussage über die Finanzierung bitten.
- Folie 19: Tram 25:  
Im Kontext der Finanzierungslücke wird die Ausdünnung der Tram 25 zwischen 22 Uhr und Mitternacht vorgeschlagen. Da der Landkreis München die Tram 25 mitfinanziert, bitten wir auch hier um das konkrete Fahrplankonzept. Sind von der Ausdünnung auch Fahrten betroffen, die heute zum Derbolfinger Platz führen? Je nachdem, welche Fahrten gestrichen werden, wird die Ausdünnung zudem direkte Auswirkungen auf die Nachtbuslinie N272 haben, die ja den Anschluss von / zur Tram 25 für das Siedlungsgebiet Grünwald bietet. Um ggf. noch genügend Zeit für eine mögliche Anpassung der Linie N272 zu haben, benötigen wir das Fahrplankonzept der Tram 25 bestenfalls bis zur Sommerpause. Die sich mit der Ausdünnung überlagernde, angekündigte Baumaßnahme entlang der Tram 25, sollte bestenfalls ebenfalls Berücksichtigung finden. Ein gemeinsamer Austausch ist in jedem Falle sinnvoll.
- Folien 22 / 23 – Taktausdünnung Tram / Metrobus:  
Die mögliche Taktausdünnung ab 20:00 Uhr bei der Tram ist im Hinblick auf den erst im März 2022 wieder eingeführten 10-Minuten-Takt bis 22:00 Uhr nicht ganz nachvollziehbar. Auch die Abhängigkeit der Tram vom Metrobus „Tram: Entfall Takt 10 nach 20 Uhr; nur im Zusammenhang mit Entfall Takt 10 nach 20 Uhr bei Metrobus-Linien“ ist nicht ersichtlich.
- Folie 23: Linie 55:  
Aufgrund der unklaren Finanzierungslage ist ggf. eine Taktausdünnung vorgesehen. Die Frage stellt sich, ob die Fahrten nach / von Putzbrunn unverändert in ihrer Fahrplanlage bestehen bleiben. Grundsätzlich gehen wir nicht davon aus, dass diese Fahrten ebenfalls ausgedünnt werden sollen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

---

**Von:** MVG-Leistungsprogramm.S  
**Gesendet:** Freitag, 8. April 2022 1  
**Betreff:** MVG-Leistungsprogramr. -----

Guten Tag,

anbei erhalten Sie die Unterlagen zur Anhörung bzw. Unterrichtung des Leistungsprogramms 2023 der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG). Sie enthalten die von der MVG geplanten Maßnahmen für den Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022.

Die Anhörungsfrist endet am **Freitag, 20. Mai 2022**, um das Leistungsprogramm rechtzeitig in den Stadtrat der Landeshauptstadt München einbringen zu können.

Ihre Rückmeldungen oder ggf. Rückfragen senden Sie bitte an:  
Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)  
Angebotsplanung MP-AB  
80287 München

und/oder per E-Mail an [mp-ab@mvg.de](mailto:mp-ab@mvg.de) im Falle von Rückfragen. Vielen Dank.

Freundliche Grüße

Angebotsplanung Bus und flexible Systeme

[www.mvg.de](http://www.mvg.de)

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), Emmy-Noether-Straße 2, 80992 München; Geschäftsführer: Ingo Wortmann (Vorsitzender), Werner Albrecht, Veit Bodenschatz, Alexandra Diessner; Sitz München; Registergericht München HRB 140 658; Aufsichtsratsvorsitzender Oberbürgermeister Dieter Reiter  
Diese E-Mail samt Anlagen ist vertraulich und nur für den genannten Menschen bestimmt. Sollten Sie diese E-Mail-Nachricht versehentlich erhalten haben, informieren Sie uns bitte und löschen Sie diese E-Mail. Es ist nicht zulässig, unbeabsichtigt erhaltene Informationen Dritten zu offenbaren, sie zu kopieren, weiterzuleiten oder in sonstiger Weise zu verwenden.

SWM INTERN

Muenchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV); Sitz: Muenchen; Amtsgericht Muenchen, HR B 43 460; Geschaefsfuehrer: Dr. Bernd Rosenbusch. Diese E-Mail kann vertrauliche und/oder rechtlich geschuetzte Informationen enthalten. Sollten Sie nicht der beabsichtigte Empfaenger sein oder die E-Mail irrtuemlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und loeschen diese E-Mail und ihre eventuellen Anhaenge aus Ihrem System. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser E-Mail ist nicht gestattet.

SWM INTERN

Archiviert: Mittwoch, 22. Juni 2022 13:42:24

Von: [PP MUE E4 \(Postfach\)](#)

Zeitpunkt des Eingangs der Nachricht: Fri, 20 May 2022 07:06:05



3

Vertraulichkeit: None

Vertraulichkeit: None

Anhang:

[MVG-Leistungsprogramm 2023.pdf](#); [Anschreiben LP 2023 BA-Anhörung.pdf](#)

---

E42B-5180-16/22

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben keine Einwände gegen das geplante Leistungsprogramm. Ungeachtet dessen möchten wir darauf hinweisen, dass derzeit auch für die Busse der MVG ein Einfahrtsverbot (Zeichen 260 + ZZ StVO) an der Einmündung Germeringer Weg / Aubinger Allee existiert (betroffen: Route StadtBus 157).

Mit freundlichen Grüßen

gez.



Erster Polizeihauptkommissar

**Polizeipräsidium München**

**Abteilung Einsatz – Unterabteilung E 4**

Ettstraße 2

80333 München

---

Von: [MVG-Leistungsprogramm.SAM MP-AE](#)

Gesendet: Freitag, 8. April 2022 13:47

11:11:11 ]

**Betreff: MVG-Leistungsprogramm 2023**

**VORSICHT: Der Absender dieser Nachricht ist nicht aus dem Bereich der Bayerischen Polizei (externer Absender). Seien Sie besonders achtsam in Bezug auf eventuell enthaltene Links und/oder Anlagen.**

Guten Tag,

anbei erhalten Sie die Unterlagen zur Anhörung bzw. Unterrichtung des Leistungsprogramms 2023 der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG). Sie enthalten die von der MVG geplanten Maßnahmen für den Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022.

Die Anhörungsfrist endet am **Freitag, 20. Mai 2022**, um das Leistungsprogramm rechtzeitig in den Stadtrat der Landeshauptstadt München einbringen zu können.

Ihre Rückmeldungen oder ggf. Rückfragen senden Sie bitte an:

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

Angebotsplanung MP-AB

80287 München

und/oder per E-Mail an [mp-ab@mvh.de](mailto:mp-ab@mvh.de) oder [mp-ab@mvh.de](mailto:mp-ab@mvh.de) ank.

MVG – Die Mobilitätsmacher

Mobilitätsmanagement

Angebotsplanung Bus und flexible Systeme

[www.mvg.de](http://www.mvg.de)

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), Emmy-Noether-Straße 2, 80992 München; Geschäftsführer: Ingo Wortmann (Vorsitzender), Werner Albrecht, Veit Bodenschatz, Alexandra Diessner; Sitz München; Registergericht München HRB 140 658; Aufsichtsratsvorsitzender Oberbürgermeister Dieter Reiter  
Diese E-Mail samt Anlagen ist vertraulich und nur für den genannten Menschen bestimmt. Sollten Sie diese E-Mail-Nachricht versehentlich erhalten haben, informieren Sie uns bitte und löschen Sie diese E-Mail. Es ist nicht zulässig, unbeabsichtigt erhaltene Informationen Dritten zu offenbaren, sie zu kopieren, weiterzuleiten oder in sonstiger Weise zu verwenden.

SWM INTERN

# MVG-Leistungsprogramm 2022/23

## Stellungnahme Fahrgastverband PRO BAHN, April 2022

### Streichprogramm und Pandemie

Da die Notwendigkeit einer Verkehrswende unbestritten ist, und da die nötigen Rahmenbedingungen dafür politisch gesetzt werden müssen, bitten wir dringend darum, eine drohende Unterfinanzierung der MVG nicht einseitig den Fahrgästen und fehlenden Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf anzulasten. Es kann nicht sein, dass der Leistungsumfang einseitig von Preissteigerungen für die Fahrgäste abhängig gemacht wird. Der Trend der letzten Jahrzehnte, die Nutzerfinanzierung des ÖV immer mehr in den Vordergrund zu stellen, hat zu einer Schieflage bei der Wahrnehmung des Nutzens für die Allgemeinheit geführt. Ohne eine Trendumkehr in Richtung öffentlicher Finanzierung und mittelfristig die Schaffung neuer Finanzierungsinstrumente wird die Verkehrswende kaum gelingen.

Die Stadt München hat sich sinnvolle verkehrliche Ziele gesetzt. Diese sind beispielsweise im Stadtratsbeschluss 20-26 / V 03507 vom 15.6.2021, <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6625968> dokumentiert. Hierin ist unter anderem definiert: »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.« sowie »Ein anderes Teilziel ist die im Nahverkehrsplan festgelegte Steigerung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs auf 30 % des Modal Splits bis zum Jahr 2030.«.

Um diese Ziele erreichen zu können, sind konsequent sinnvolle Verbesserungen nötig. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Oberflächen-ÖVs werden verbessert, indem Störungen durch den MIV unterbunden werden, insbesondere durch ÖV-Spuren und bessere Ampelschaltungen (Stichwort: Busbeschleunigung). Dies führt auch zugleich zu einer messbaren Kosteneinsparung, da so weniger Fahrzeuge für das gleiche Angebot benötigt werden. Diese sinnvollen Maßnahmen sind nicht im Leistungsprogramm zu finden, obwohl »fehlendes Geld« das Hauptthema der diesjährigen Maßnahmen ist.

Zum großstädtischen Niveau des ÖVs gehört auch ein dichtes und attraktives Angebot. Auf Linien wie dem Metrobus 57 oder der Tram 25 erwarten die Fahrgäste zurecht den 5-Minuten-Takt bis 20 Uhr, und einen 10-Minuten-Takt bis Mitternacht. Hinter dieses Niveau zurückzufallen wird Fahrgäste aus dem Öffentlichen Verkehr vertreiben. Der Takt 10 bis 10 bei Tram und Metrobus ist eine gute Errungenschaft, die Nachfrage der Fahrgäste bestätigt dies.

Die vor der Coronapandemie zu beobachtenden Enge in Fahrzeugen wird mittlerweile von den Fahrgästen nicht mehr toleriert. Gerade im Berufsverkehr sind daher im Verhältnis zu den Fahrgästen mehr Fahrzeuge als früher nötig.

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V.

An vielen Stellen beobachten wir, dass die Nachfrage sich wieder auf dem gleichen oder gar höherem Niveau wie früher bewegt, wenn das Angebot auch wieder so gut wie früher ist. Ausnahmen sind (teils ausgefallene) Großereignisse wie Messe oder Wiesen sowie Tourismus, Dienstreisen und auch der Berufsverkehr. Gerade bei letzteren beiden führt der Trend zu Videokonferenzen und Arbeiten von daheim zu einer neuen Normalität.

Einschränkungen bei der Erholung der Nachfrage beobachten wir dort, wo das Angebot schlecht(er) ist: So hat beispielsweise in der Barer Straße erst die Rückkehr zum Takt 10 bis 10 die Nachfrage abends wieder auf das Vor-Pandemieniveau gehoben. Daran zeigt sich auch, dass ein schlechterer Takt auf den Hauptachsen für die Fahrgäste oftmals kein akzeptables Angebot darstellt.

Finanziell wirken sich die punktuellen Rückgänge der Nachfrage allerdings stärker aus: Denn gerade die Fahrgäste mit einer überproportional hohen Zahlungsbereitschaft bleiben aus. Es ist perspektivisch absehbar, dass das in den 1990ern in der Hochphase der Neoliberalisierung entwickelte Finanzierungsmodell endgültig am Ende ist. Denn nicht nur die Einnahmeverluste sind schmerzhaft, durch die Veränderungen am Energiemarkt zeichnen sich auch weitere Verluste an SWM-internen Finanzierungsmöglichkeiten ab. Auch dies wird dem bisherigen Finanzierungsmodell weiter stark zusetzen.

Daher ist es zwingend nötig, wieder wie vor dem Finanzierungsmodell der letzten 30 Jahre auf eine deutlich stärkere öffentliche Ko-Finanzierung zu setzen. Dass die Fahrgasteinnahmen die Betriebskosten zu decken haben, ist ein Ansatz der neoliberalen Markthypothesen, aber keineswegs zwingend. In vielen anderen Bereichen wie dem Straßenunterhalt oder auch der Kultur wird allgemein akzeptiert, dass Öffentliches Geld gut eingesetzt ist, da sie München zu einer attraktiven Großstadt machen. Dies gilt auch für den Öffentlichen Verkehr, hier muss die Stadt auch in ein attraktives Angebot investieren.

Beschlüsse zugunsten eines 365-Euro-Tickets wirken bei einer gleichzeitigen Angebotsverschlechterung wegen fehlenden Geldes bestenfalls hilflos.

Dies gilt umso mehr, da die Stadt Ende November beschlossen hat, etwa 670 Euro pro Bürger für den Bau einer einzelnen neuen U-Bahn-Strecke zu zahlen. Zu diesen Kosten kommen noch die Betriebskosten für die neue U-Bahn hinzu. Wenn damit das Geld nicht mehr reicht, um beispielsweise mit 20 Euro pro Jahr und Bürger (= 30 Millionen Euro) das Angebot im ganzen Stadtgebiet wesentlich zu verbessern, dann kann man das nur eine Fehlentscheidung nennen. Wenn das Geld hingegen reicht, dann ist unverständlich, dass jetzt diese Diskussion aufgemacht wird. (Zur Vereinfachung wurde mit 1,5 Millionen Bürgern gerechnet.)

Die Prioritätensetzungen der Stadt und auch die Verschiebungen der Nachfrage finden sich im Leistungsprogramm nicht wieder. Vielmehr setzt es einseitig auf eine Leistungskürzung und damit Qualitätsverschlechterung.

Das vorgelegte Streichprogramm verstößt gegen diese Festlegungen der Landeshauptstadt München. Wir lehnen die Streichungen daher ausnahmslos ab. Vielmehr brauchen wir dringend zusätzliche attraktive Verbindungen.

So ist die Rückkehr zum Takt 10 bis 10 beim Metrobus unerlässlich. Wie das Beispiel der Barer Straße zeigt, wird erst damit das Angebot wieder den Bedürfnissen der Münchner entsprechen. In dichter besiedelten oder nachgefragten Abschnitten ist oftmals nur der Takt 5 nachfragegerecht. Erst damit ist die gefühlte Verfügbarkeit der Tram ähnlich gut wie die des Autos, das ja jederzeit losfahren kann.

Im Bereich der Tram ist der 10-Minuten-Takt auf allen Linien mit Nachtverkehr bis mindestens Mitternacht auszudehnen.

Weitere sinnvolle Maßnahmen sind beispielsweise im Leistungsprogrammwurf für 2021 enthalten, aber pandemiebedingt bislang oft noch nicht umgesetzt. Diese müssen jetzt auf die Agenda, anstelle mit Angebotsverschlechterungen für Schäden zu sorgen.

## **Freiham**

Zwei Maßnahmen sind im Umgriff des Neubaugebiets Freiham. Dort sind Verbesserungen dringend nötig.

Die geplante künftige Führung der Buslinie 157 über den Bahnübergang Germeringer Weg begrüßen wir. Dies entspricht unseren Forderungen für eine sinnvolle ÖV-Anbindung, wie beispielsweise in der Stellungnahme zum letztjährigen Leistungsprogramm dokumentiert. Wir halten ausschließlich die direkte Führung über das Nordende der Aubinger Allee für zielführend (Vorzugsvariante auf Seite 15), der Umweg über den Freihamer Weg ist weniger attraktiv. Die Frage, ob der frühere Linienvverlauf über die Ubostraße attraktiver ist, oder besser mit einem direkten Anschluss an die S-Bahn auf der Georg-Böhmer-Straße, ist für uns noch offen. Dies kann aber auch bedarfsweise in einem Jahr noch korrigiert werden.

Um illegalen MIV über das Nordende der Aubinger Allee auszuschließen, ist wie in der Vorlage dargestellt eine Busschleuse nötig. Dies begrüßen wir. Hier sollte auf eine entsprechend robuste Ausführung geachtet werden, damit es nicht zu Problemen wie am Hörweg kommt.

Auch der Bus 143 muss in Aubing die Busschleuse und den Bahnübergang nutzen: Damit wird der Umstieg zwischen diesem Bus und der S-Bahn in Aubing um etwa 200 Meter verkürzt. Diese Änderung ist noch zu ergänzen.

Die Verlängerung der Linie N77 wie vorgeschlagen ist sinnvoll. Die Linie sollte jedoch täglich fahren, nicht nur am Wochenende.

Damit Freiham attraktiv angebunden wird, sind weitere Maßnahmen im Umgriff kurzfristig nötig: Der Bus 143 wird zwischen der S-Bahn Freiham und der Amalienburgstraße zum Metrobus aufgewertet, was unter anderem einen 10-Minuten-Takt bedeutet. Wo möglich erhält die Linie eigene Busspuren, und mit gezielten Beschleunigungsmaßnahmen wird der Bus schneller und die Pünktlichkeit besser.

Wird der Linienweg der Busse 157 und 143 südlich der S4 getauscht, so ergibt dies eine gute Verbindung zwischen dem Neubaugebiet Freiham und dem Aubinger Ortskern.

Südlich der in der Vorlage vorgesehenen Busschleuse ist eine Busspur entlang der Aubinger Allee nötig. Dafür kann bis zum Bau der Tram der dafür reservierte Platz genutzt werden. Am Südende der Aubinger Allee ist diese – wie im Bebauungsplan festgesetzt – direkt zum Busbahnhof am S-Bahnhof Freiham zu führen. Dies reduziert die Fahrzeiten erheblich, und verkürzt die Umsteigewege um bis zu 200 Meter. Der heutige Umweg entlang des Schulzentrums führt vor allem zu unattraktiven Fahrzeiten.

Für den Expressbus X5 von der Westendstraße über S-Bahn Freiham und Freiham Zentrum bis zur S-Bahn Aubing ist eine konkrete zeitliche Perspektive nötig. Das Einwohnerwachstum um etwa 30.000 neue Einwohner ist nur mit einer guten ÖV-Anbindung zu bewältigen.

Ein weiterer Expressbus von Freiham Bahnhof über Aubing, Bergsonstraße und der Straße An der Langwieder Heide nach Moosach ist sinnvoll. Dazu ist auch eine neue Haltestelle für den bestehenden Expressbus X80 an der Kreuzung mit der Straße An der Langwieder Heide sinnvoll. Weitere Details und Vorschläge sind in unserer Stellungnahme zum Verkehrskonzept zum 22. Stadtbezirk enthalten, die unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/202203-vk22.pdf> verfügbar ist.

## **Weitere Maßnahmen im Detail**

Die Bedienung der Haltestelle Vollmannstraße durch den X30 begrüßen wir.

Der neue Linienweg des Nachtbusses N45 über die Quiddestraße ist im Ergebnis besser.

## **Streichvorhaben im Einzelnen**

Wie im Abschnitt 1 dargestellt widersprechen pauschale Angebotsstreichungen den Zielen des Nahverkehrsplans. Wir lehnen diese daher durchgängig ab.

Tram 15/25: Das schlichte Verschlechtern des Angebots auf dieser Linie widerspricht dem Nahverkehrsplan. Die Umbenennung des Linienbündels 15/25 zu einer gemeinsamen Linie 25 mag diese Defizite einfacher zu übertünchen machen. Die Bewertung bleibt aber unverändert: Im letzten Vor-Corona-Leistungsprogramm 2021 war bei der Tram 15/25 vielmehr eine Angebotsausweitung geplant, der Bedarf besteht auch jetzt wieder. Die als zu streichende »Verstärkerfahrten« auf Seite 22 bezeichneten Fahrten sind die ehemalige Linie 15. Der heutige Takt 5 ist für die Fahrgäste attraktiv, und muss beibehalten werden.

Expressbus X98: Die Linie ergab sich als Abspaltung aus dem Bus 52, der aufgrund des Verlusts der Endhaltestelle Marienplatz eine erhebliche Attraktivitätsverschlechterung erfahren hat. Ein konsistentes Konzept zur Tierparkerschließung und dem Umsteigen der Besucher aus dem Umland besteht bislang nicht. Das Scheitern der Linie X98 ist ein Symptom für die Probleme der Tierparkerschließung, und ebenso für die (lange bestrittenen Folgen) des Verdrängens des Busses vom Marienplatz.

U7: Bei einer teuren U-Bahn-Strecke dann kein Geld für einen attraktiven Takt zu haben, zeigt ein grundlegendes Problem. Uns ist bewusst, dass nicht nur der Bau von U-Bahn-Strecken sehr teuer ist, sondern auch der Betrieb Geld kostet. Ist aber schon das Geld für den Bau ausgegeben, so wäre es leichtfertig, aus Kostengründen kein gutes Angebot zu fahren. Der 5-Minuten-Takt zwischen Hauptbahnhof und Olympia-Einkaufszentrum ist auch in den Sommer- und Weihnachtsferien wichtig. Daher lehnen wir diese Streichung ab, auch wenn dies zu einer signifikanten Kosteneinsparung führen würde.

Die Tramstrecke entlang der Landsberger Straße ist auch heute oftmals sehr gut ausgelastet, teils gar überlastet. Das Streichen der Linie 29 in diesem Abschnitt ist daher kontraproduktiv. Die Verbesserung des Angebots durch längere Züge und durch Verhinderung von Verspätungen durch Störungen aufgrund des MIV ist weitaus wichtiger.

Die Verschlechterungen bei der U4 degradieren diese wieder zu einer Stummellinie ohne vernünftige Anbindung an die Innenstadt. Deutlicher kann man nicht zeigen, dass Investitionen in die teure Infrastruktur ungenutzt bleiben sollen.

Der Verstärker auf der U6 zwischen Harras und Münchner Freiheit sorgt nicht nur für ein attraktives Angebot. Da er die Überlastung der regulären Züge der U3 und U6 vermeidet, ermöglicht er auch den fahrplannahen Betrieb auf der U3/6. Das Streichen dieser Linie lehnen wir strikt ab.

Das pauschale Streichen des Takts 10 bis 10 bei der Tram ist eine erhebliche Verschlechterung für die Fahrgäste. Dies lehnen wir strikt ab. Der Nutzen des Takt 10 bis 10 war schnell nach Wiedereinführung sichtbar, die Fahrgastzahlen sind sprunghaft angestiegen. Die Axt an die Attraktivität des Angebots zu legen, widerspricht eklatant den Forderungen des Nahverkehrsplans.

Die Aussagen zum Takt 10 bis 10 gelten ebenso beim Bus. Diese Kürzung ist kurzfristig wieder rückgängig zu machen. Auch am Sonntagvormittag ist ein attraktives Angebot mit dem Takt 10 bis 10 nötig.

Die Taktausdünnung beim Bus 57 ist kontraproduktiv. Diese Buslinie stellt derzeit die Hauptanbindung des Neubaugebiets Freiham Richtung Innenstadt dar. Der versprochene Bus X5 Richtung Westendstraße ist noch nicht über die ersten Planungsschritte hinausgekommen, die U-Bahn kann erst in weiter Zukunft gebaut werden. Jetzt dann auch noch das Signal zu schicken, den schon vorhandenen Bus in den Schulferien nur mehr halb so oft fahren zu lassen, ist kontraproduktiv und vermittelt den Neubürgern, dass sie ihre Mobilität nicht auf den ÖV abstützen sollen. Dies widerspricht eklatant den Vorgaben des Nahverkehrsplans.

Die Verschlechterung bei der Buslinie 56 sendet negative Signale bezüglich der Verkehrswende. Ein 5-Minuten-Takt ist deutlich attraktiver.

Im Bereich Hauptbahnhof - Silberhornstraße sind die Verschlechterungen nicht nachvollziehbar. Laut Nahverkehrsplan ist hier eine Tram sinnvoll, dies entspricht auch unseren Beobachtungen bezüglich der Nachfrage. Mit einem 5-Minuten-Takt besteht heute ein angemessenes und attraktives Angebot, dies ist auch künftig nötig.

Der Entfall des Busses 151 in der NVZ mit der direkten Verbindung von der Parkstadt Solln Richtung Laim und der U6 ist kontraproduktiv. Dies führt zu einer Verschlechterung der Verbindungsqualität zwischen den Stadtteilzentren, und widerspricht damit u.a. dem Stadtentwicklungsplan.

Die Linie X30 ist im Abschnitt Harras - Ostbahnhof bewährt, und hat auch eine gute Nachfrage. Im Abschnitt bis Arabellapark ist die Linie neuer, die jahrelange Investition in das gute Angebot macht sich mittlerweile bemerkbar, auch wenn noch Luft nach oben ist. Jetzt am Ende der Investitionsphase diese Linie aufzugeben, ist kontraproduktiv. Wir fordern den Erhalt der Linie X30. Die Verlängerung über die Donnersbergerbrücke zum Rotkreuzplatz, wie während der Bauarbeiten in der Implersstraße, ist richtig, und baldmöglichst einzuführen.

Die Buslinie X35 hat sich in Kombination mit der Buslinie X36 bewährt. Diese Linie zu streichen widerspricht den verkehrlichen Zielen. Vielmehr ist auf dem Frankfurter Ring und der Moosacher Straße eine Busspur nötig. Dies stabilisiert den Betrieb der Linien und ermöglicht aufgrund der kürzeren Fahrzeiten Einsparungen von Betriebskosten.

Archiviert: Mittwoch, 22. Juni 2022 13:43:33

20 May 2022 06:02:53

**Betreff:** Stellungnahme des VCD zum MVG-Leistungsprogramm 2023

**Wichtigkeit:** Normal

**Vertraulichkeit:** None

---

Sehr geehrte Damen und Herren,  
hiermit erhalten Sie die Stellungnahme des VCD-Kreisverbandes zum MVG-Leistungsprogramm 2023. Bei zwischenzeitlichen Fragen können Sie mich gern per Mail oder telefonisch an mich wenden.

~~~~~

Ein gutes Bus- und Bahnangebot, mehr Platz für Fahrräder, spritsparende Autos, mehr Sicherheit für Kinder: So sieht nachhaltige Mobilität für den VCD aus. Derzeit unterstützen 55.000 Mitglieder und Förderer den VCD.

## **Stellungnahme des VCD-Kreisverbandes München zum MVG-Leistungsprogramm**

### **Beseitigung der Unterfinanzierung für Standards**

Der VCD fordert unbedingt eine Klärung der Unterfinanzierung. Es braucht Finanzierungskonzepte, die die Sicherstellung der Bedienstandards Takt 10 bis 10 bei Tram und Metrobus für 2023 ermöglichen. Der Schaden für die Erreichung der Klimaschutzziele wäre nach Ansicht des VCD unaufholbar. Denn es steht sonst zu befürchten, dass wegen des Rückgangs der Fahrgastzahlen in der Corona-Phase die Attraktivität der Angebote so leidet, dass der Umstieg vom MIV auf den ÖV dauerhaft ausgebremst wird.

### **Angebotsreduktion**

Auf Linien, wo die Verkehrsmittel mit Takt 10 (Montag bis Freitag von 6-20 Uhr) noch unter 25% in der NVZ und 50% in der HVZ ausgelastet wären, ist eine Angebotsreduktion auf Takt 10 noch vertretbar. Auch parallele Linien könnten entsprechend reduziert werden, wenn eine der Linien noch im Takt 10 fährt. Abgelehnt werden vom VCD jedoch sämtliche auf Seite 22 aufgelisteten U-Bahn-Taktreduzierungen.

### **Offenlegung**

Es sollten alle Fahrgastzahlen der MVG-Linien offengelegt werden. Der VCD folgt der Forderung des AAN vollinhaltlich. Grundsatz: Ohne klare und transparente Begründung keine Angebotsreduktion. Die Fahrgastzahlen helfen auch der Politik (auch den BAs), Entscheidungen über Maßnahmen zu treffen bzw. diese nachzuvollziehen.

### **Zusätzliche Verbesserungen**

Spürbare Verbesserungen im MVG-Netz sind im Sinne der Klimaschutzziele auch geboten für 2023. Es gilt, mehr Fahrgäste zu gewinnen und mehr Einnahmen zu realisieren. Ein einseitiges Reduzieren, so wie es jetzt vorgeschlagen wird, lehnt der VCD ab.

### **Tram-Anbindung des Ostbahnhofes verbessern**

Insbesondere erwartet der VCD, dass die Anbindung des Ostbahnhofes durch die Linie 25 und

Linie 26 neu wie vom Verband vorgeschlagen, für 2023 vorbereitet wird und mindestens teilweise umgesetzt wird (mindestens Linie 15 alt sollte alle 10 min die Schleife über den Ostbahnhof fahren).

Ein Aufschub wegen fehlender Fahrzeuge und Fahrer ist nicht zu begründen, da die MVG die Linie 29 wegen fehlender Fahrgäste für die Liste der zu reduzierenden Linien mit Parallelbetrieb anderer Linien eingeplant hat. Wir meinen, hier müsse Flexibilität bewiesen werden, um mit geringem Aufwand deutliche Verbesserungen realisieren zu können. Die Umsetzung ermöglicht z.B. auch eine Reduzierung der Linie X30 auf Takt 10 und bei entsprechenden Fahrgaststromverlagerungen auch die Einstellung des Parallelbetriebes X30/58/68 zwischen Silberhornstraße und Ostbahnhof. Vorteil der Tramanbindung: Eine zuverlässigere Anbindung des Ostbahnhofs als derzeit im staugeplagten Busbetrieb.

### **Takt 5 für die U-Bahn tagsüber**

Montags bis Samstags ist auf der Linie U5 der durchgängige Takt 5 in der Zeit von 6 bis 20 Uhr einzuführen. Die Linie verbindet wichtige Knotenpunkte. Mit dichterem Takt bestehen auch kürzere Reisezeiten bei vielen Umsteigeverbindungen über die U5. Der Fahrgastnutzen ist hier erheblich. Im gleichen Zeitfenster sollte auf der U1 der Takt 5 in der Zeit von 6 bis 20 Uhr mindestens zwischen Westfriedhof und Sendlinger Tor sichergestellt werden. Hier gilt dasselbe: Durch die Vielzahl der Knoten schaffen kürzere Reisezeiten bei Umsteigeverbindungen einen verhältnismäßig großen Fahrgastnutzen.



## Antrag

An Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



01.02.2022

## Interimgasteig HP8 – Verkehrsanbindung

Mit Anträgen vom Mai und August 2021 haben wir die Landeshauptstadt München sowie die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) in Zusammenarbeit mit der Gasteig GmbH aufgefordert, die Verkehrsanbindung für den Interimgasteig HP8 auszubauen und für die Besucherinnen und Besucher deutlich attraktiver zu gestalten.

Gefordert hatten wir folgende Maßnahmen inkl. deren Aufnahme in das Leistungsprogramm der Stadt München:

- Taktverstärker auf der Linie U3
- eine zusätzliche Haltstelle für den Bus X30 am Gasteig HP8 inkl. Fahrten am Wochenende
- Einrichtung einer Shuttlebus-Verbindung über die Haltestellen Brudermühlstraße, Schäftlarnstraße und Candidplatz als Taktverstärker für die Buslinie 54
- Verstärkung der Buslinie 54
- Verlängerung der Buslinie 135 zur Anbindung der Wohngebiete in Solln und Thalkirchen
- nach Betriebsschluss des Tierparks Verlegung der Strecke der Expressbuslinie X98 über die Schäftlarnstraße und Anbindung an die U3
- Shuttlebus-Verbindungen zu den geplanten Parkplätzen an der Großmarkthalle und dem Blumengroßmarkt
- Einführung eines digital und Nachfragegesteuerten Call-Bus und Shuttle Bus Systems, welches eine Abholung der Fahrgäste zu Hause sowie die Abholung weiterer Besteller auf der Strecke sicherstellt

Passiert ist in der Zwischenzeit relativ wenig.

Wie in der Abendzeitung vom 19. Januar 2022 zu lesen war, treten jetzt allerdings nach der Eröffnung des Interims HP8 die Probleme deutlich zutage und das, obwohl die Nutzungskapazität der Isarphilharmonie erst 25 Prozent beträgt.

Wir beantragen deshalb:

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

**Beatrix Burkhardt (Initiative)**  
Stadträtin

**Manuel Pretzl**  
Fraktionsvorsitzender

**Hans Hammer**  
Stadtrat

## ANTRAG

An Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



26.04.2022

### Leistungsprogramm 2023 der MVG: Kürzungen rückgängig machen

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

#### Begründung:

Wenn mehr Menschen für den ÖPNV und damit für eine nachhaltige Verkehrswende begeistert werden sollen, muss das bisherige Angebot des ÖPNV in München noch ausgeweitet und nicht etwa verkleinert werden. Die angekündigten Streichungen im Leistungsprogramm 2023 haben jedoch massive negative Auswirkungen auf das Angebot der MVG und gehen in eine vollkommen falsche Richtung. So sollen beispielsweise der Takt 10 bis 10 Uhr abends bei Tram und MetroBus gestrichen werden sowie der 5-Minuten-Takt zwischen Olympia-Einkaufszentrum und Hauptbahnhof in den Sommer- und Weihnachtsferien wegfallen. Außerdem soll es zu einer Streichung des Taktverstärkers bei der U3/6 zwischen Harras und Münchner Freiheit und einer Streichung der Entlastung der Tramlinien 18 und 19 durch die Linie 29 in der Landsberger Straße und in Laim kommen. Darüber hinaus wird es eine Ausdünnung der Tram 25 in Harlaching geben.

**Manuel Pretzl (Initiative)**  
Fraktionsvorsitzender

**Sebastian Schall**  
Stadtrat

**Peter Mehling**  
Stadtrat

**Andreas Babor**  
Stadtrat



**Antrag:**

Der Bezirksausschuss 8 Schwanthalerhöhe bittet den Stadtrat wegen Corona, aber nicht nur deswegen:

**Taktverdichtung und Langzüge auf der U4 einrichten**

Im Einzelnen möge der Stadtrat beschließen:

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

**Begründung:**

Die Taktverdichtung ist nötig, um mehr Platz in den Fahrzeugen auch während der Corona-Zeit zu schaffen, um besser Abstand zwischen den Fahrgästen halten zu können.

Bürgerbeschwerden häufen sich, dass die wenigen U-Bahnen auf der U4/U5 Linie zu voll sind, insbesondere im Berufsverkehr.

Im übrigen sind die geforderten Maßnahmen idealerweise geeignet, um das Angebot des ÖPNV attraktiv zu gestalten.

**Antragsteller:** Fraktionsgemeinschaft CSU | FDP  
Uwe Trautmann, Sophie Kluge, Dr. Bastian Brand





# SPD Fraktion im Bezirksausschuss 22 Aubing – Lochhausen – Langwied

---

**Antragsteller**  
Robert Brenner

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

München, 16.03.22

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

### **Antrag:**

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

### **Begründung:**

Ein Antrag zur grundsätzlichen Untersuchung möglicher Schnellbusverbindungen wurde bereits im Januar 2021 von Seiten des BA 22 beschlossen (Antrag Nr. 20-26/ B 01589 vom 20.01.21). Inhalt des Antrages war unter anderem eine grundsätzliche Untersuchung von Schnellbusverbindungen vom Stadtbezirk 22 ausgehend in nordöstliche Richtung zu verschiedenen U-Bahnhöfen der U-Bahnlinien U1 und U3. Die Behandlung des Antrages erfolgte in der Sitzung der Vollversammlung vom 28.07.21 bzw. in der Sitzung des Feriensenates vom 08.09.21. In der Stellungnahme der MVG wurden dabei im Wesentlichen folgende Gesichtspunkte zur Ablehnung des Antrages dargelegt:

- Bei einer Teilstrecke wird derzeit eine Tramverbindung geprüft.
- Die vorgeschlagenen Verbindungen werden schon heute von Buslinien bedient.
- Aufgrund der finanziellen Situation ist es auf Jahre hinaus nicht möglich, Schnellbuslinien im vorhandenen Umfang zu verwirklichen.
- Der Fahrzeitvorteil wäre nur marginal, da sich auf längeren Abschnitten keine eigenen Bustrassen verwirklichen lassen.

Den Ausführungen der MVG sind jedoch folgende Sachverhalte zu entgegnen:

- Die Prüfung bzw. der Bau einer Tramverbindung wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen, wohingegen bereits jetzt im Siedlungsgebiet Freiam ein erheblicher Einwohnerzuwachs zu verzeichnen ist und ein Schnellbus ggf. als Übergangslösung zeitnah eingerichtet werden kann. Ein attraktiver ÖPNV ist auch unabdingbar zur Einhaltung der Klimaziele.
- Die heute vorhandenen Buslinien stellen keine attraktive Verbindung vom Siedlungsschwerpunkt Freiam in nordöstliche Richtung dar. Beispielsweise beträgt die Fahrzeit der Buslinie 143 zwischen Ellis-Kaut-Straße und OEZ über 40 Minuten.
- Der Stadtbezirk 22 ist – im Gegensatz zu anderen Münchner Stadtbezirken von einer massiven Zunahme der Einwohnerzahlen betroffen. Mit der angestrebten Linienführung kann auch das Neubaugebiet Dreilingsweg besser erschlossen werden. Zudem sind ebenfalls die aktuellen Entwicklungen der finanziellen Situation zu beachten.
- Ein erheblicher Anteil der vorgeschlagenen Trassenführung könnte über die Von-Kahr-Straße geführt werden. Dort verkehrt bereits die Schnellbuslinie X 80. Es ist hier zu bezweifeln, dass die Fahrzeitvorteile nur marginal wären.

gez. Antragssteller



Ein Unternehmen  
der Stadtwerke München

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) · 80287 München

Datum:  
12. April 2021

per Mail  
Mobilitätsreferat München

### **Schnellbusverbindung zu den U-Bahnhöfen Richtung Moosach und Richtung Laimer Platz**

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01589 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 Aubing-Lochhausen-Langwied vom 20.01.2021

Sehr geehrte Frau

zu oben genanntem Antrag nimmt die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH, auch im Namen der Stadtwerke München GmbH, wie folgt Stellung:

Angesichts des hohen Anteils des Individualverkehrs im 22. Stadtbezirks begrüßen wir den Antrag, da er darauf abzielt, den ÖPNV zu stärken, ggf. auch durch Anlage von Busspuren zu Lasten des Individualverkehrs. Bei einer Teilstrecke, die für einen Schnellbus vorgeschlagen wird, wurde beschlossen, eine Tramverbindung zu prüfen: Freiham – Aubing – Langwied Bahnhof – Blumenburg weiter zur bestehenden Endhaltestelle der Straßenbahn an der Amalienburgstraße. Die meisten vorgeschlagenen Verbindungen werden bereits heute von Buslinien bedient, teilweise ist ein Umstieg erforderlich. Zur Feinerschließung müsste das heutige Angebot erhalten bleiben, die beantragten Schnellbusverbindungen würden also zusätzlich hinzukommen. Die Kosten für diese Schnellbuslinien wären schon bei den steigenden Fahrgastzahlen vor der Corona-Pandemie nicht aus Fahrgeldeinnahmen zu finanzieren gewesen.

Angesichts der prekären finanziellen Lage auf Grund der Corona-Pandemie mit den drastischen Einbrüchen der Fahrgastzahlen wird es auf Jahre hinaus nicht möglich sein, Schnellbuslinien im beantragten Umfang zu verwirklichen. Da sich auf längeren Abschnitten keine eigenen Bustrassen verwirklichen lassen würden, wäre der Fahrzeitleistungsgegenüber den bestehenden Linien zum großen Teil nur marginal.

Hier in vertiefte Untersuchungen einzusteigen ist daher zur Zeit nicht sinnvoll.

In den kommenden Jahren wird der Planungsschwerpunkt zunächst auf der Schnellbusverbindung von Freiham Nord zu einem U-Bahnhof liegen, der als Vorlauf der Verlängerung der U5 vom Laimer Platz über Pasing nach Freiham dienen soll. Hier sehen die Planungen bisher vor, dass der Bus über die A96 bis zur Abfahrt an der Fürstenrieder Straße (Anschlussstelle München-Laim) und weiter über die Westendstraße zum U-Bahnhof Westendstraße verkehren soll.

#### **Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)**

Postanschrift  
80287 München

Hausanschrift  
Emmy-Noether-Straße 2  
80992 München

Telefon: +49 89 2191-0  
www.mvg.de

**Geschäftsführung**  
Ingo Wortmann (Vorsitzender)  
Werner Albrecht  
Ralf Willrett

**Aufsichtsratsvorsitzender**  
Oberbürgermeister Dieter Reiter

**Handelsregister**  
Amtsgericht München,  
HRB 140658

**USt-IdNr.**  
DE813357346

**Gläubiger-ID**  
DE1077000000034030

**Bankverbindung**  
HypoVereinsbank München  
IBAN DE33 7002 0270 0000 0916 00  
BIC HYVEDEMMXXX



**Ein Unternehmen  
der Stadtwerke München**

Sinnvoll wäre es jedoch, wo immer möglich, die bestehenden Buslinien weiter zu beschleunigen, sei es durch eigene Busspuren oder auch nur durch vermehrte Haltverbote und weiteren Maßnahmen an den Lichtsignalanlagen, um so das Angebot für die Fahrgäste durch kürzere Fahrzeiten noch attraktiver zu gestalten.

Mit freundlichen Grüßen

**Betreff**

Umsetzung geplanter Verbesserungsmaßnahmen im ÖPNV-Angebot MVG/MVV

Antrag zum Themengebiet Verkehr

**Antrag: Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks Aubing-Lochhausen-Langwied beantragt hiermit, dass zur Sicherung und Ausweitung der Mobilität der Bürger:innen im Stadtbezirk, alle für die Jahre 2021 und 2022 ursprünglich geplanten Maßnahmen für die Verbesserung der ÖPNV-Angebote der MVG bzw. im MVV umgesetzt werden und vor allem auch infolge der abflauenden Pandemie keine Reduzierungen von Takten und Betriebszeiten bei allen für den Stadtbezirk relevanten Angeboten vorgenommen werden.**

**Begründung: Aufgrund der Erfahrungen und finanziellen Entwicklungen des von der Pandemie bestimmten Jahres 2020 plant die LHM Maßnahmen für die Ausweitung des ÖPNV in den Jahren 2021 und 2022 nicht, oder erst verspätet umzusetzen. Zudem droht mit Verweis auf die finanzielle Lage der LHM eine Reduzierung von Takten und Betriebszeiten, sowie eine Verzögerung bei Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur. Dies ist nach der Pandemie und wegen der für den Klimaschutz nötigen Verkehrswende wenig zukunftstauglich.**

mit Mehrheit angenommen



## Betreff - Antrag

Taktverdünnung der Tram 37 rückgängig machen

Antrag zum Themengebiet Verkehr

**Die Bürgerversammlung möge beschließen:**

**Der Stadtrat der Landeshauptstadt München wird aufgefordert, auf die MVG (Betreiber der Trambahnen, Busse und U-Bahnen) einzuwirken,**

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

**B.) den Betrieb der Buslinie 184 zwischen Bruno Walter Ring und Arabellapark über den jetzigen Betriebsschluß 20:31 hinaus bis mindestens 24 Uhr zu verlängern.**

**C.) für bessere Informationen und transparente Begründungen bei Fahrplanänderungen zu sorgen.**

**Begründung erfolgt mündlich!**

Raum für Vermerke des Direktoriums

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt



**Betreff - Antrag**

Taktverdünnung der Tram 37 rückgängig machen

Antrag zum Themengebiet Verkehr

**Die Bürgerversammlung möge beschließen:**

**Der Stadtrat der Landeshauptstadt München wird aufgefordert, auf die MVG (Betreiber der Trambahnen, Busse und U-Bahnen) einzuwirken,**

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

**B.) den Betrieb der Buslinie 184 zwischen Bruno Walter Ring und Arabellapark über den jetzigen Betriebsschluß 20:31 hinaus bis mindestens 24 Uhr zu verlängern.**

**C.) für bessere Informationen und transparente Begründungen bei Fahrplanänderungen zu sorgen.**

**Begründung erfolgt mündlich!**

Raum für Vermerke des Direktoriums

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt



## Betreff - Antrag

Taktverdünnung der Tram 37 rückgängig machen

Antrag zum Themengebiet Verkehr

**Die Bürgerversammlung möge beschließen:**

**Der Stadtrat der Landeshauptstadt München wird aufgefordert, auf die MVG (Betreiber der Trambahnen, Busse und U-Bahnen) einzuwirken,**

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

**B.) den Betrieb der Buslinie 184 zwischen Bruno Walter Ring und Arabellapark über den jetzigen Betriebsschluß 20:31 hinaus bis mindestens 24 Uhr zu verlängern.**

**C.) für bessere Informationen und transparente Begründungen bei Fahrplanänderungen zu sorgen.**

**Begründung erfolgt mündlich!**

Raum für Vermerke des Direktoriums

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt





Behindertenbeirat Burgstr. 4,  
80331 München

---

## Facharbeitskreis Mobilität

Vorsitzende:

An  
MVG Mobilitätsmanagement

an das  
Mobilitätsreferat

Geschäftsstelle:

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Datum

22.05.22

### Leistungsprogramm der MVG 2023 Entwicklung eines City-Bus-Konzepts

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat der LHM weist, in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten, Herrn Oswald Utz, auf seine Stellungnahme aus dem vergangenen Jahr hin und wiederholt erneut Forderung zur Entwicklung eines City-Bus-Konzepts, die nicht mit dem Hinweis auf Corona beiseite geschoben werden kann.

Diese Forderung besteht seit vielen Jahren und wurde auch schon in das Leistungsprogramm der MVG aufgenommen. Leider schieben sich MVG und das Mobilitätsreferat die Verantwortung hin und her und haben es bis heute nicht geschafft, konstruktive Vorschläge einzubringen.

Unseren Ausführungen aus der Vergangenheit ist deshalb nichts hinzuzufügen.

*„Den Umgang mit unseren den langjährigen Bemühungen zur Planung und Umsetzung von Citybuslinien wird von uns als ein „Beiseiteschieben“ der berechtigten Anliegen der in ihrer Mobilität eh eingeschränkten Bürger (w/m/d) bewertet werden. Dies ist aus unserer Sicht, insbesondere unter den Gesichtspunkten der derzeitigen Entscheidungen zur autofreien Altstadt mehr als fatal. Verwaltung und Politik kennen aus unseren zahlreichen Beiträgen in dieser Fachdiskussion die vielfältigen Probleme und Beschwerden mobilitätseingeschränkter Menschen bei der Erreichbarkeit und Fortbewegung in der Innenstadt. Wir tragen zum wiederholten Male vor, dass dieser Personenkreis oftmals nicht in der Lage ist, eine Strecke von 200 Meter zu bewältigen.“*

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

Fazit:

*Der Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirates und der ehrenamtlichen Behindertenbeauftragte der Landeshauptstadt München, Herr Oswald Utz wollen an dieser Stelle nochmal deutlich machen, dass wir im vorliegenden Leistungsprogramm noch kein Konzept erkennen können wie die Mobilität und Erreichbarkeit in der Altstadt für mobilitätsbehinderte Menschen erreicht werden kann. Wir befürchten, dass bei der Umsetzung der "Autofreien Altstadt" sich dieses Problem weiter verschärft. Hier muss aus unserer Sicht dringend ein schlüssiges Konzept erarbeitet werden.“*

Wir hoffen sehr, dass unser Anliegen erneut in das Leistungsprogramm aufgenommen wird.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

gez.