

Leistungsprogramm der MVG für die Fahrplanperiode 2020

Nach der Wies'n ist vor der Wies'n – hier: welche Entlastung der neuralgischen Wies'n-Stationen Hackerbrücke, Hauptbahnhof und Theresienwiese würde eine U-Bahn-Anbindung Pasings bringen?

Antrag Nr. 08-14 / A 04517 von Herrn StR Dr. Georg Kronawitter, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Richard Quaas
vom 26.07.2013

Buslinie 135 erhalten

Antrag Nr. 14-20 / A 04451 von der FDP – HUT Stadtratsfraktion
vom 20.09.2018

Prinz-Eugen-Park II – Anbindung an MVG

Antrag Nr. 14-20 / A 04487 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Anne Hübner, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Gerhard Mayer
vom 28.09.2018

Ganztägigen 10-Minuten-Takt auf der Buslinie 134 einführen

Antrag Nr. 14-20 / A 04513 von Frau StRin Dr. Manuela Olhausen vom 10.10.2018

Münchner Lebensqualität sichern – Verkehrswende umsetzen 3 ÖPNV auch kurzfristig stärken!

Antrag Nr. 14-20 / A 04921 von Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Hans Dieter Kaplan vom 30.01.2019

Sonderprogramm für Busbahnhöfe

Antrag Nr. 14-20 / A 05003 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL
vom 14.02.2019

Verlängerung der Nachtlinie N 17 zur Endstation St. Emmeram

Antrag Nr. 14-20 / B 05078 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen
vom 10.07.2018

Erprobungsgebiet „MVG Isar Tiger“ auf Allach-Untermenzing ausweiten

Antrag Nr. 14-20 / B 05252 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 23 – Allach-Untermenzing vom 02.09.2018

Weiterbetrieb der Buslinie 135

Antrag Nr. 14-20 / B 05323 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-

Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln vom 02.10.2018

Antrag auf Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Prinz-Eugen-Parks; Bürgeranliegen vom 27.08.2018

Antrag Nr. 14-20 / B 05356 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 09.10.2018

Künftige Busrouten in Freiham-Süd

Antrag Nr. 14-20 / B 05959 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 20.03.2019

Taktverdichtung Buslinie 175

Antrag Nr. 14-20 / B 06174 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 10 – Moosach vom 06.05.2019

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15337

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 16.07.2019 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Fahrplanwechsel der MVG im Dezember 2019 Anträge und Empfehlungen zum Leistungsprogramm der MVG
Inhalt	In der Vorlage werden die geplanten Änderungen dargestellt und die Anträge und Empfehlungen behandelt.
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	siehe nichtöffentliche Vorlage Nr. 14-20 / V 15334
Entscheidungsvorschlag	Das Leistungsprogramm der MVG für die Fahrplanperiode 2020 wird zur Kenntnis genommen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie die Stadtwerke München werden gebeten, das Referat für Arbeit und Wirtschaft bereits bei den ersten Planungsschritten für weitere Maßnahmen zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs zur Berücksichtigung von Interessen der örtlichen Wirtschaft einzubinden.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	MVV, SWM, MVG, U-Bahn, Tram, Busverkehr
Ortsangabe	-/-

Leistungsprogramm der MVG für die Fahrplanperiode 2020

Nach der Wies'n ist vor der Wies'n – hier: welche Entlastung der neuralgischen Wies'n-Stationen Hackerbrücke, Hauptbahnhof und Theresienwiese würde eine U-Bahn-Anbindung Pasings bringen?

Antrag Nr. 08-14 / A 04517 von Herrn StR Dr. Georg Kronawitter, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Richard Quaas
vom 26.07.2013

Buslinie 135 erhalten

Antrag Nr. 14-20 / A 04451 von der FDP – HUT Stadtratsfraktion
vom 20.09.2018

Prinz-Eugen-Park II – Anbindung an MVG

Antrag Nr. 14-20 / A 04487 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Anne Hübner, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Gerhard Mayer
vom 28.09.2018

Ganztägigen 10-Minuten-Takt auf der Buslinie 134 einführen

Antrag Nr. 14-20 / A 04513 von Frau StRin Dr. Manuela Olhausen vom 10.10.2018

Münchner Lebensqualität sichern – Verkehrswende umsetzen 3 ÖPNV auch kurzfristig stärken!

Antrag Nr. 14-20 / A 04921 von Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Hans Dieter Kaplan vom 30.01.2019

Sonderprogramm für Busbahnhöfe

Antrag Nr. 14-20 / A 05003 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL
vom 14.02.2019

Verlängerung der Nachtlinie N 17 zur Endstation St. Emmeram

Antrag Nr. 14-20 / B 05078 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen
vom 10.07.2018

Erprobungsgebiet „MVG Isar Tiger“ auf Allach-Untermenzing ausweiten

Antrag Nr. 14-20 / B 05252 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 23 – Allach-Untermenzing vom 02.09.2018

Weiterbetrieb der Buslinie 135

Antrag Nr. 14-20 / B 05323 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-

Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln vom 02.10.2018

Antrag auf Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Prinz-Eugen-Parks; Bürgeranliegen vom 27.08.2018

Antrag Nr. 14-20 / B 05356 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 09.10.2018

Künftige Busrouten in Freiham-Süd

Antrag Nr. 14-20 / B 05959 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 20.03.2019

Taktverdichtung Buslinie 175

Antrag Nr. 14-20 / B 06174 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 10 – Moosach vom 06.05.2019

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15337

Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 16.07.2019 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	2
1. Leistungsprogramm	2
1.1 Ausgangslage/ Rahmenbedingungen	2
1.2 Entwicklung der Nutzplatzkilometer U-Bahn, Tram und Bus	4
1.3 Sachstand Umsetzung des Leistungsprogramms 2019	4
1.4 Planungen der MVG für 2020	5
1.4.1 IsarTiger: Nachhaltige und intelligente Mobilität für München	7
2. Stellungnahmen der Bezirksausschüsse / Fahrgastverbände/ Referate	8
2.1. Schwerpunktthemen	8
3. Anträge und Empfehlungen (Anlage 7 ff)	11
3.1 Nachrichtlich	21
4. Abstimmung	22
II. Antrag des Referenten	23
III. Beschluss	24

Leistungsprogramm der MVG für die Fahrplanperiode 2020

Nach der Wies'n ist vor der Wies'n – hier: welche Entlastung der neuralgischen Wies'n-Stationen Hackerbrücke, Hauptbahnhof und Theresienwiese würde eine U-Bahn-Anbindung Pasings bringen?

Antrag Nr. 08-14 / A 04517 von Herrn StR Dr. Georg Kronawitter, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Richard Quaas
vom 26.07.2013

Buslinie 135 erhalten

Antrag Nr. 14-20 / A 04451 von der FDP – HUT Stadtratsfraktion
vom 20.09.2018

Prinz-Eugen-Park II – Anbindung an MVG

Antrag Nr. 14-20 / A 04487 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Anne Hübner, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Gerhard Mayer
vom 28.09.2018

Ganztägigen 10-Minuten-Takt auf der Buslinie 134 einführen

Antrag Nr. 14-20 / A 04513 von Frau StRin Dr. Manuela Olhausen vom 10.10.2018

Münchner Lebensqualität sichern – Verkehrswende umsetzen 3 ÖPNV auch kurzfristig stärken!

Antrag Nr. 14-20 / A 04921 von Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Hans Dieter Kaplan vom 30.01.2019

Sonderprogramm für Busbahnhöfe

Antrag Nr. 14-20 / A 05003 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL
vom 14.02.2019

Verlängerung der Nachtlinie N 17 zur Endstation St. Emmeram

Antrag Nr. 14-20 / B 05078 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen
vom 10.07.2018

Erprobungsgebiet „MVG Isar Tiger“ auf Allach-Untermenzing ausweiten

Antrag Nr. 14-20 / B 05252 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 23 – Allach-Untermenzing vom 02.09.2018

Weiterbetrieb der Buslinie 135

Antrag Nr. 14-20 / B 05323 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-

Obersending-Forstenried-Fürstenried-Solln vom 02.10.2018

Antrag auf Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Prinz-Eugen-Parks; Bürgeranliegen vom 27.08.2018

Antrag Nr. 14-20 / B 05356 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 09.10.2018

Künftige Busrouten in Freiham-Süd

Antrag Nr. 14-20 / B 05959 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 20.03.2019

Taktverdichtung Buslinie 175

Antrag Nr. 14-20 / B 06174 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 10 – Moosach vom 06.05.2019

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15337

19 Anlagen

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 16.07.2019 (VB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

1. Leistungsprogramm

1.1 Ausgangslage/ Rahmenbedingungen

Das Leistungsprogramm für 2020 ist durch folgende Rahmenbedingungen gekennzeichnet:

Politische Rahmenbedingungen

- Einleitung der Verkehrswende
- Luftreinhaltung, Feinstaub und Dieselfahrverbote
- Fortsetzen der Angebotsoffensive
- Forderung der Abgasnorm EURO 6 bis 2020
- Antrag auf Anteil des Umweltverbundes am Modal Split bei 80% bis 2025
- Forcieren einer „Modellstadt 2030“ (StR-Beschluss vom 13.02.2019 – SV-Nr. 14-20 / V 13893)

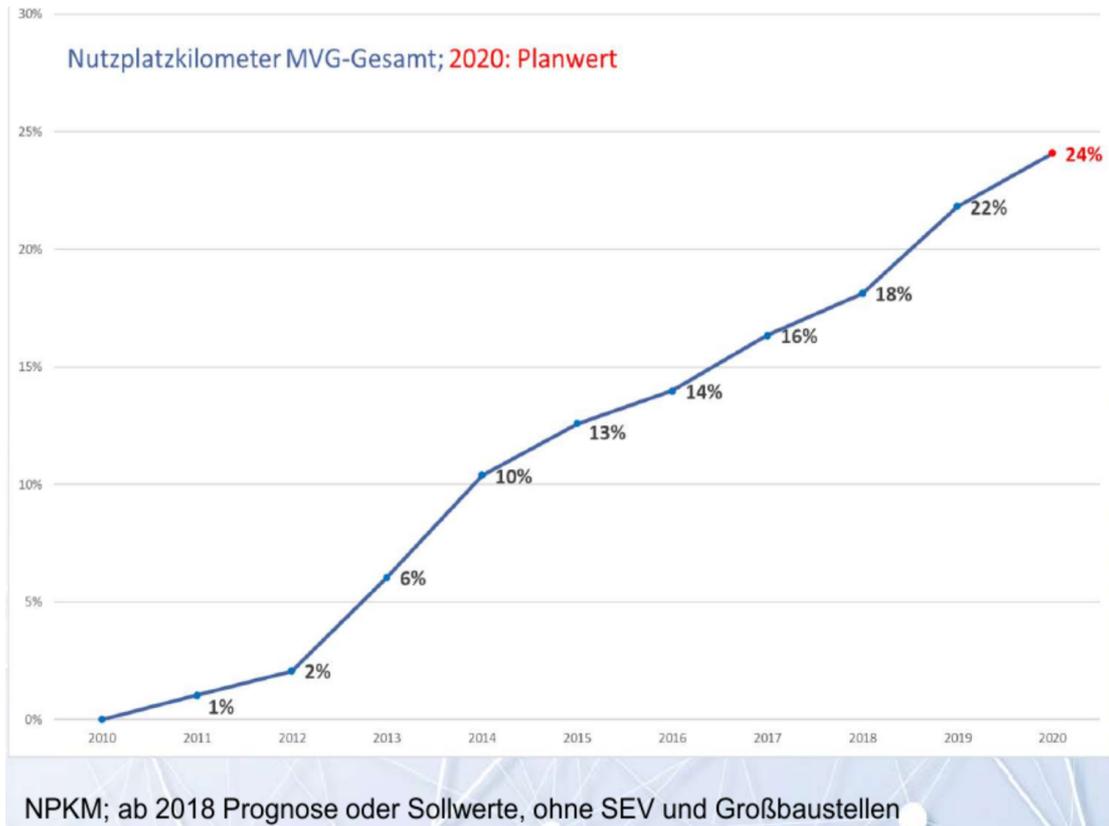
- Fortschreibung des Nahverkehrsplans, Teil Qualitätsstandards

Weitere Rahmenbedingungen

- Grundsätzlich gilt, dass der erforderliche Ausbau des ÖPNV kurzfristig nur über das System Bus erfolgen kann. Der erforderliche Ausbau der Schieneninfrastruktur ist bereits angestoßen, hat aber eine deutlich längere Realisierungsdauer.
- Weitere Voraussetzung für Umsetzung der Maßnahmen sind insbesondere eine erfolgreiche Personalgewinnung und die rechtzeitige Zulassung neuer Fahrzeuge
- Notwendige Sanierungsmaßnahmen im Schienennetz inkl. Werkstätten
- Flächenkonkurrenzen im öffentlichen Raum
- Steigende Fahrgastzahlen verlangen Maßnahmen zur Betriebsstabilisierung

Sämtliche Maßnahmen stehen unter Finanzierungsvorbehalt. Da aktuell auf Grund der Tarifstrukturreform nicht von einer entsprechenden Einnahme- bzw. Tarifsteigerung im Jahr 2020 auszugehen ist, muss eine entsprechende Finanzierung durch die Landeshauptstadt München erfolgen, siehe nicht-öffentliche Beschlussvorlage Nr. 14-20 / V 15334.

1.2 Entwicklung der Nutzplatzkilometer U-Bahn, Tram und Bus



1.3 Sachstand Umsetzung des Leistungsprogramms 2019

Die bereits mit Leistungsprogramm für das Jahr 2019 beschlossenen Maßnahmen konnten bzw. können teilweise erst unterjährig umgesetzt werden. Gründe dafür sind u.a. verspätete Zulassungen für die Fahrzeuge, fehlendes Personal und erforderliche Bus- Infrastrukturmaßnahmen.

Der Status der einzelnen in Umsetzung befindlichen diesjährigen Maßnahmen ist in folgender Übersicht aufgeführt, ist aber noch abhängig von laufenden Fahrzeugzulassungsprozessen und der noch laufenden Rekrutierung von Fahrpersonal Schiene.

Linie	Maßnahme	Termin	Bedingung
U2 U7	U2 HVZ Taktverdichtung Milbertshofen – Kolombusplatz U7 Umstellung auf Langzug	vsl. Ende 2019 unterjährig 2019	ausreichende Verfügbarkeit C2-Züge
Tram 20	Einsatz 5-teilige Züge (damit einhergehend: Linie 12 Umstellung auf 3 Teiler)	vsl. Ende 2019	Zulassung neuer Avenio-Züge
Tram 23	Umsetzung Takt 4 HVZ früh	vsl. Ende 2019	Zulassung neuer Avenio-Züge
Tram 29	Linie 22 als neue Durchmesserlinie 29 über den Hauptbahnhof zum Willibaldplatz	vsl. Ende 2019	Zulassung neuer Avenio-Züge
X80	Neuer ExpressBus X80 Puchheim Bf. Süd – Lochhausen Bf. – Untermenzing Bf. – Moosach Bf.	29.04.2019	
157	Neuer StadtBus 157 Germeringer Weg – Westkreuz Bf – Pasing Bf	29.04.2019	
161	Neuer StadtBus 161 Pasing Bf. – Berduxstraße	24.06.2019	Personalgewinnung
mehrere Buslinien	Taktverdichtungen- und Ausweitungen der Betriebszeiten, u.a. MetroBus 56 und 62, StadtBus 143, 145, 153, 163 und 168	24.06.2019	Personalgewinnung
57 143	Verlängerung MetroBus 57 bis Freiham Bf. - Erschließung Neubaugebiet und Schulcampus Freiham - Geringfügige Anpassung Linienweg 143 über Schulcampus Freiham	10.09.2019	Eröffnung Bildungscampus Freiham
171 174	Neues Konzept StadtBus 171 und neuer StadtBus 174 im Bereich „Am Hart“	15.12.2019	Zahlreiche Auswirkungen auf Bestandslinien
X30	Verlängerung zum Romanplatz Prüfung der Weiterführung nach Schloss Nymphenburg	13.12.2020	Umbau Romanplatz
154	Umstellung auf Gelenkbus	noch offen	Lieferzonen in Schellingstraße

1.4 Planungen der MVG für 2020

Die MVG hat am 26.03.2019 in der Sitzung des Arbeitskreises „Angebotskoordination Stadtgebiet“ ihre Planungen für das Leistungsprogramm 2020 vorgestellt. Die Bezirksausschüsse und Verbände haben anschließend die Unterlagen (Anlage 1) zur Anhörung erhalten, die Fahrgastverbände wurden informiert. Die eingegangenen Rückmeldungen der Bezirksausschüsse sind in der beiliegenden Tabelle „Stellungnahmen der BA, Referate und Verbände sowie die Bewertung durch die MVG“ dargestellt (Anlage 2) und wurden in der Sitzung des Arbeitskreises am 24.05.2019 diskutiert. Anmerkung: In Anlage 1a wurde nachträglich eine Veränderung der Seite 24 aus Anlage 1 eingearbeitet, diese ist nun aktuell)

Wegen momentan noch eingeschränkter Fahrzeug- und Personalverfügbarkeit bei Tram und U-Bahn können nicht alle Maßnahmen mit dem Fahrplanwechsel 2019/2020 eingeführt werden. Nach derzeitigem Planungsstand ist vorgesehen, alle Maßnahmen Bus zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 und die Maßnahmen U-Bahn und Tram in einem zweiten Fahrplanwechsel im Mai 2020 umzusetzen.

Die MVG hat ihre diesjährigen Planungen in die Maßnahmen U-Bahn, Tram und Bus unterteilt und sich bei jedem Verkehrsmittel auf die Vision 2030 bezogen und hierbei die ersten Maßnahmen für das Leistungsprogramm 2020 vorgestellt.

In der Vision 2030 der MVG ist für die **U-Bahn** ein Takt 5 tagsüber auf allen U-Bahnlinien, ein Takt 2 im Berufsverkehr auf den Innenstadtabschnitten sowie weitere Taktverdichtungen auf einen 3 1/3-Takt an hoch ausgelasteten Außenästen vorgesehen. Diese Vision soll sukzessive, beginnend in 2020, umgesetzt werden. Aus folgenden Gründen ist nur eine sukzessive Umsetzung möglich:

- Ausweitungen des Fahrplans in dieser Größenordnung erfordern einen Mehrbedarf an Fahrpersonal, das nicht ad hoc rekrutiert und ausgebildet werden kann.
- Fertigstellung des geplanten zweiten Betriebshofs ist Voraussetzung, um die bereits heute an die Kapazitätsgrenze gelangte Anlage (Betriebshof Nord) hinsichtlich Abstell- und Wartungsanlagen, aber auch für den erforderlichen Mehrbedarf an Ein- und Ausrückfahrten entlang der Zulaufstrecken bewerkstelligen zu können.
- Werkstattabläufe müssen grundsätzlich überplant werden (Wochenend- und Nacharbeit kosten mehr Personal, ziehen höhere Kosten nach sich); im Übrigen gilt das gleiche Argument wie bei der Fahrpersonalrekrutierung.
- erhöhte Fahrgastzahlen und höhere Laufleistungen verursachen eine sehr hohe Beanspruchung der Infrastruktur; Wartungsintervalle und auch Lagerung von Ersatzteilen müssen neu ausgerichtet werden; das Netz wird hierzu bereits entsprechend analysiert und für künftige Fahrplanausweitungen ertüchtigt.

Bei der U-Bahn sind für 2020 folgende Maßnahmen geplant:

- U2: Takt 5 Montags-Freitags tagsüber zwischen Feldmoching-Harthof → damit gesamte U2 tagsüber im Takt 5
- U4: In der Hauptverkehrszeit: Verlängerung des Takt 10 zwischen Theresienwiese-Westendstraße
- U7: Vereinheitlichung des Betriebsbeginns in der NVZ nachmittags in der Ferien- und Schulzeit
- U7: Freitagnachmittag (an Schultagen) Verlängerung bis Neuperlach Zentrum

Die Maßnahmenübersicht bei der U-Bahn ist in der Anlage 1 – ab Seite 14 dargestellt.

Aus Sicht des Referats für Arbeit und Wirtschaft ist die Vision 2030 der MVG für die U-Bahn zu begrüßen. Die MVG soll gebeten werden, diese Vision sukzessive umzusetzen. Eine Umsetzung bereits vor 2030 soll angestrebt werden.

Im Bereich **Tram** stehen die Jahre 2020 und 2021 im Zeichen eines großen Sanierungs- und Ausbauprogramms der Gleisanlagen, vor allem im Zentrum der Landeshauptstadt.

Auch wegen der frühestens zum Jahr 2022 zur Verfügung stehenden weiteren neuen Fahrzeuge sind bis zu diesem Zeitpunkt keine über die im Rahmen des Leistungsprogramms 2019 noch in Umsetzung befindlichen Maßnahmen möglich.

Die Planungen Tram 2022 und Tran 2030 sind in der Anlage 1, Seite 24f. dargestellt.

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

- Ausweitung von Kapazitäten (Taktverstärkungen, Einsatz von Buszügen und Gelenkbussen auf diversen Linien, siehe Anlage 1, Seite 29)
- Erforderliche Angebotsverbesserungen (Taktausweitungen bei den Linien 139, 147, 151 und 154, siehe Anlage 1, Seite 30)
- Umsetzung Angebotsoffensiven (Verlängerung X30, Einführung X36, Verlängerung der Linie 180, Verknüpfung der Linien 154 und 184, siehe Anlage 1, Seite 31)
- Städtebauliche Entwicklungen / Neuerschließungen (Anbindung Freiham Nord ab September 2019, Linie 57 Takt 10 HVZ früh / Takt 20 SVZ, NachtBus N77, siehe Anlage 1, Seite 32)
- Weitere Maßnahmen zur betrieblichen Stabilisierung, zusätzliche / verlängerte Verstärker-Fahrten usw.

Die Maßnahmen sind im Detail in der Anlage 1, Seite 34ff. dargestellt.

1.4.1 IsarTiger: Nachhaltige und intelligente Mobilität für München

(siehe Anlage 3)

Der IsarTiger ist ein „Service on Demand“ - Dienst, dies bedeutet geteilte Fahrten durch Passagiere mit ähnlichen Routen, die per Kunden-App ein Shuttle-Fahrzeug der MVG (CNG-Caddy) bestellen können. Hierzu teilt die MVG Folgendes mit:

„Der MVG IsarTiger bietet individuelle Mobilität nach Maß: Der Kunde nutzt sein Smartphone, um mit der MVG IsarTiger App eine Fahrt ganz nach persönlichem Bedarf zu buchen. Ausgangspunkt jeder Fahrt ist immer eine MVG-Haltestelle, feste Linienwege und Fahrpläne gibt es nicht. Die genaue Fahrtroute legt ein Algorithmus unter Berücksichtigung weiterer Buchungen fest. Fahrtwünsche, die gut zueinander passen, werden zusammengefasst, die Passagiere teilen sich dann die Fahrt. Solche Angebote auf Abruf sollen die Wege in der Stadt von A nach B komplettieren. Sie können Lücken im klassischen ÖPNV, zum Beispiel auch in eng bebauten Wohngebieten, schließen und damit einen wichtigen Baustein im gesamtstädtischen MVG-Angebot darstellen. Die eingesetzte Software-Lösung für den IsarTiger stellt das Berliner Technologieunternehmen door2door zur Verfügung, mit dem die MVG eng kooperiert.“

Bisher wurde dieses System als sog. IsarTiger 1.0 in einem Bediengebiet von ca. 33 Qua-

dratkilometer getestet. In einem zweiten Schritt, sog. IsarTiger 2.0 wurde im Juni 2019 das Bediengebiet erweitert. Das System soll im Unterschied zu privatwirtschaftlichen Systemen das bestehende ÖPNV-Angebot nicht kannibalisieren, sondern ergänzen und stärken.

Die MVG beabsichtigt bis Ende 2019 einen ergänzenden Verkehr tagsüber in der Parkstadt Schwabing zu realisieren, wo die Infrastruktur für die Erschließung mit normalem Busverkehr nicht geeignet ist. Voraussetzung für eine Inbetriebnahme sind allerdings erfolgreiche Tests und die Liniengenehmigung durch die Regierung von Oberbayern sowie eine Finanzierungszusage durch die Landeshauptstadt München (siehe SV-Nummer 14-20 / V 15334 im nicht-öffentlichen Teil der Sitzung). Parallel hierzu wird ein ähnliches Angebot in Allach-Untermenzing untersucht.

2. Stellungnahmen der Bezirksausschüsse / Fahrgastverbände/ Referate

Die MVG hat die Bezirksausschüsse gemäß Ziff. 1 der Anlage 4 zur Bezirksausschusssatzung fristgerecht angehört. Die Anhörungsfrist lief bis zum 17.05.2019.

Die bis zum Druck dieser Vorlage eingegangenen Rückmeldungen von allen 25 Bezirksausschüssen mit zusätzlichen Anmerkungen von 20 BAs, Stellungnahmen vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung, des Baureferats/ TZ-32, des Landkreises München, des Polizeipräsidiums München (Abteilung Einsatz – UA E4), des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN)/ Bund Naturschutz und ProBahn wurden mit den Stellungnahmen der MVG dazu in Anlage 2 tabellarisch zusammengefasst. Die einzelnen wörtlichen Stellungnahmen der o.G. sind diesem Beschluss in Anlage 4, 5 und 6 beigefügt.

2.1. Schwerpunktthemen

Folgende Themenbereiche wurden häufiger in den Rückmeldungen genannt:

U-Bahn:

- Vision 2030 mit Taktverdichtung auf Takt 2 in HVZ und Takt 5 tagsüber auf allen Linien schneller umsetzen (BA 2, BA 5, BA 11, BA 15, BA 25, AAN)

Stellungnahme der MVG:

„Die Einführung des Takt 5 tagsüber ist mittelfristig auf allen U-Bahn-Linien geplant. Auf der U3 ist diese Verdichtung mit mittlerer Priorität erst nach Umsetzung auf den Linien U2, U5 und U6 für die gesamte Linie von Moosach bis Fürstenried West vorgesehen.“

- Verdichtung auf Takt 10 nach 24 Uhr (BA 2)

Stellungnahme der MVG:

„Tram, Bus und U-Bahn verkehren nachfragegerecht nach 24 Uhr. Das nachfragegerechte Regelangebot besteht auf den Hauptlinien bis ca. 01:30 Uhr meist im Takt 20. Anschließend wird bis zum Betriebsbeginn das Nachtliniennetz angebo-

ten, um auch das Mobilitätsbedürfnis in der Nacht abdecken zu können.“

- Verlängerung Linienwege zu bestimmten Tageszeiten:

U2: Takt 2/4/4 in HVZ bis Harthof (BA 11)

U4: Ferien/ samstags bis Westendstraße bzw. zum Laimer Platz (BA 2, 25, PLAN, AAN)

Stellungnahme der MVG:

„Eine Verlängerung der HVZ-Verstärkerlinie über Milbertshofen hinaus ist in der längerfristigen Planung berücksichtigt. Derzeit ist das Fahrplanangebot noch ausreichend. Eine Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit von Fahrzeug- und Fahrer Verfügbarkeit.“

Das Angebot der U4 auf dem Linienweg Theresienwiese - Arabellapark ist nachfragegerecht. Jede zweite Fahrt wird bis Westendstraße verlängert.

Das durch die U5 realisierte Angebot ist ausreichend dimensioniert. Eine Weiterführung der U4 bis zum Laimer Platz wäre eine Überbedienung des Abschnittes westlich der Westendstraße.“

- U2: zeitliche Verlängerung Takt 5 in der HVZ spät bis 20:30 Uhr (BA 3)

Stellungnahme der MVG:

„Eine abendliche Verlängerung der Takt 5-Zeiten bedarf einer vertieften Analyse und wird für das Leistungsprogramm 2021 geprüft.“

Tram:

- Taktverdichtungen Tram 18 in der HVZ sowie Tram 21 bis St.-Veit-Straße (BA 14, BA 15)

Stellungnahme der MVG:

„Für die Einführung eines Takt 5 zur St.-Veit Straße ist der Erwerb zusätzlicher Fahrzeuge erforderlich. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Fuhrparks sind entsprechend Fahrzeuge auch für den genannten Linienast zur Taktverdichtung berücksichtigt. Ein genauer Umsetzungszeitpunkt kann derzeit nicht genannt werden. In Planung ist derzeit eine stufenweise und nachfrageorientierte Taktverdichtung in Abhängigkeit von Fahrzeug- und Infrastrukturverfügbarkeit.“

- Taktverdichtung NachtTram unter der Woche (Nächte So/Mo bis Do/Fr) (BA 2, BA 17, AAN)

Stellungnahme der MVG:

„Das Angebot im Nachtverkehr in den Nächten Sonntag auf Montag bis Donnerstag auf Freitag ist nachfragegerecht. Eine Verlängerung der Taktverstärkung N27 befindet sich derzeit noch in Prüfung.“

- Angebotserweiterung nach St. Emmeram durch dritte Linie (BA 5, ANN)

Stellungnahme der MVG:

„Eine zweite Linie zwischen Max-Weber-Platz und Effnerplatz – St. Emmeram ist aktuell aus Nachfragesicht nicht erforderlich. Priorität hat die komplette Umstellung der Linie 17 auf vierteilige Trambahnen, wodurch die Kapazität auf dem in

Rede stehenden Abschnitt weiter ausgebaut werden kann. Die MVG beobachtet regelmäßig die Nachfrageentwicklung und wird bei entsprechenden Steigerungen geeignete Maßnahmen zur Angebotsausweitung ergreifen.“

Bus:

- Taktverdichtungen bei mehreren Linien, insbesondere auch im Spätverkehr, am Wochenende und bei Nachtlinien (mehrere BA, AAN)
Stellungnahme der MVG:
„Das Angebot im Nachtverkehr ist nachfragegerecht.“
- Ausweitung von Betriebszeiten (BA 6, BA 16, AAN)
Stellungnahme der MVG:
„Das Angebot ist nachfragegerecht. Die MVG beobachtet regelmäßig die Nachfrageentwicklung und wird bei entsprechenden Steigerungen geeignete Maßnahmen zur Angebotsausweitung ergreifen.“
- Erhöhung der Betriebsstabilität und Pünktlichkeit durch Beschleunigungsmaßnahmen und Busspuren
Stellungnahme der MVG:
„Nicht Bestandteil des Leistungsprogramms. Die Initiative einer Busbeschleunigung von Bus und Tram wird begrüßt.“
- ExpressBus X35/X36
Angebot wird begrüßt; Abstimmung zu Haltestellenstandorten (BA 10, BA 23, AAN, ProBahn)
Stellungnahme der MVG:
„Die Planungen zum X35/X36 wurden sorgfältig vorgenommen. Die vom AAN vorgeschlagenen Linienführungen weichen von unseren Überlegungen ab. Wir sehen hier keinen grundsätzlichen Anpassungsbedarf, werden aber Details nochmals prüfen. Der Vorteil der Linie X36 ist die durchgehende, umsteigefreie Verbindung in den Münchner Norden über das OEZ hinaus, die in Kombination mit der Linie X35 auch am wirtschaftlichsten umsetzbar ist.“
- StadtBus 180
Variante via Westfriedhof wird von BA bevorzugt (BA 9, BA 11)
Stellungnahme der MVG:
„Eine zwischenzeitlich erfolgte verkehrliche Prüfung hat die Weiterbedienung des Westfriedhofes durch die Linie 180 ergeben.“

Neben den Stellungnahmen zu den konkreten Maßnahmen des Leistungsprogramms wurden weitere Infrastrukturmaßnahmen und Linienführungen vorgeschlagen (U-Bahn/ Tram-Neubaustrecken; Einführung neuer Busverbindungen, u.a. „CityRing2“; Optimierung Busbahnhöfe usw.).

3. Anträge und Empfehlungen (Anlage 7 ff)

Nach der Wies'n ist vor der Wies'n – hier: welche Entlastung der neuralgischen Wies'n-Stationen Hackerbrücke, Hauptbahnhof und Theresienwiese würde eine U-Bahn-Anbindung Pasing bringen?

Antrag Nr. 08-14 / A 04517 von Herrn StR Dr. Georg Kronawitter, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Richard Quaas
vom 26.07.2013 (Anlage 7)

Hierzu teilt die MVG Folgendes mit:

„Gängige langfristige Prognosemodelle betrachten das Fahrgastaufkommen im ÖPNV netzweit für den Werktag bzw. die werktägliche morgendliche Spitzenstunde. Entsprechende Prognosen für die nachmittägliche Spitzenstunde, für Verkehrstage an Wochenenden oder für das Fahrgastaufkommen während Veranstaltungen wie beispielsweise Fußball-Bundesligaspiele oder Oktoberfest sind mit diesen Modellen nicht verlässlich möglich. Darüber hinaus arbeiten wir derzeit an Erhebungsmethoden, die auf Smartphone-Tracking bzw. Kamerasystemen beruhen, die Menschen aber keine konkreten Personen erkennen. Momentan sind hiermit noch keine zuverlässigen Prognosen möglich. Dies wird sich aber nach unserer Einschätzung in den nächsten Jahren ändern.

Für den Fall der U5-Verlängerung nach Pasing ist aber davon auszugehen, dass der U-Bahnhof Theresienwiese zum Oktoberfest nicht signifikant entlastet wird, sondern durch die Verlagerung von Fahrgastströmen aus westlicher Richtung ein zusätzliches Aufkommen erhalten wird. Gründe hierfür sind, dass der U-Bahnhof Theresienwiese von allen umliegenden Bahnhöfen am nächsten zum Festgelände liegt und daher neben den künftig dort direkt ein- und aussteigenden Fahrgästen aus Richtung Laim/Pasing auch die Fahrgastströme aus Richtung Hauptbahnhof voraussichtlich gleich bleiben werden, da die 2. S-Bahn-Stammstrecke keinen Halt an der Hackerbrücke haben wird. Somit bleibt auch mit Verlängerung der U5 nach Pasing der Umstieg am Hauptbahnhof für S-Bahn-Fahrgäste der schnellste Weg. Selbst wenn im Antransport zur Festwiese gegebenenfalls steuernd am Bahnhof Schwanthalerhöhe eingegriffen werden kann, ist dies spätestens beim Abtransport nicht mehr möglich. Beim Zugang zum Bahnhof Theresienwiese können Fahrgäste nicht nach Fahrtziel gefiltert werden.

Eine Entlastung des U-Bahnhofs Theresienwiese zur Oktoberfestzeit kann langfristig durch einen zweiten U-Bahnhof in vergleichbarer räumlicher Nähe zum Festgelände erzielt werden, der mit der U9 vorgesehen ist. Die U9 wird jedoch erst zu einem wesentlich späteren Zeitpunkt zur Verfügung stehen, sodass vor diesem Hintergrund und unter Federführung der SWM/MVG aktuell Voruntersuchungen zu möglichen baulichen Lösungen erfolgen, gem. dem Auftrag aus dem Beschluss des Stadtrates vom 23.01.2019 (SV-Nr.

14-20 / V 12213).“

Buslinie 135 erhalten

Antrag Nr. 14-20 / A 04451 von der FDP – HUT Stadtratsfraktion
vom 20.09.2018 (Anlage 8)

Die um Stellungnahme gebetene MVG teilt Folgendes mit:

„Die StadtBus-Linie 135 wurde im September 2016 ab Bahnhof Solln zum Waldfriedhof Solln verlängert. Die Kleinbus-Linie verkehrt in diesem Abschnitt an allen Tagen im 20-Minuten-Takt und wurde insbesondere auf Wunsch des Bezirksausschusses 19 eingerichtet. Die Betriebskostendefizite dieser Linie werden durch die Landeshauptstadt München im Rahmen der Zusatzaufgaben Linienverkehr getragen und die MVG ist mit dem Betrieb der Linie betraut. Die MVG hat in verschiedenen Sitzungen des Arbeitskreises „Angebotskoordination im Stadtgebiet“ bereits über die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf dieser Linie berichtet.“

Über die Haltestellenfrequenzierung im gesamten Jahr 2018 wird in der nicht-öffentlichen Beschlussvorlage zur Zusatzaufgabe Leistungsprogramm (SV-Nr. 14-20 / V 15334) in gleicher Sitzung berichtet.

Demnach ist ein eigenwirtschaftlicher Betrieb der Linie derzeit weiterhin nicht gegeben, der Betrieb der Linie ist daher von der Fortführung und Bestätigung der Finanzierung durch den Stadtrat abhängig. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft schlägt dem Stadtrat eine Weiterführung des Angebots der Linie 135 vor.

Prinz-Eugen-Park II – Anbindung an MVG

Antrag Nr. 14-20 / A 04487 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Anne Hübner, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Gerhard Mayer
vom 28.09.2018 (Anlage 9)

Die hierzu um Stellungnahme gebetene Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) teilte hierzu Folgendes mit:

„Hierzu muss vorab festgehalten werden, dass die ÖPNV-Anbindung des Neubaugebiets im Rahmen der Bauleitplanung als ausreichend eingestuft wurde.“

Um Durchgangsverkehr zu vermeiden wurde das Straßennetz im Quartier zusätzlich so dimensioniert, dass keine nachträgliche ÖPNV-Erschließung möglich ist. Eine Linienführung durch die Ruth-Drexler-Straße bis zum Wendehammer ist aus diesem Grund bedauerlicherweise nicht umsetzbar. Hinsichtlich einer Angebotsverbesserung können wir hier ausschließlich durch den Einsatz größerer Fahrzeuge und dichterere Takte reagieren. Nachfrage und Auslastung in unseren Verkehrsmitteln werden kontinuierlich erhoben. Er-

geben sich Nachfrageveränderungen, wird unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge und personellen Ressourcen mit einer entsprechenden Angebotsanpassung reagiert.

Durch die Realisierung der Tramtrasse auf der Cosimastraße wurde die Erschließung des Areals im Westen bereits aufgewertet. Die Tramlinien 16 und 17 bieten eine direkte Verbindung in die Innenstadt sowie eine schnelle Verbindung zum übergeordneten Schienennetz der U-Bahn, wie z.B. zur U4 an der Haltestelle Arbellapark. Zu den Hauptverkehrszeiten (6:30-09:00 Uhr und 16:00-19:00 Uhr) wird durch die Überlagerung der Linien 16 und 17 ein 5-Minuten-Takt angeboten. Zu den Nebenverkehrszeiten wird der Abschnitt von der Tram 17 im Takt 10 bedient. Zur weiteren Angebotsverbesserung und um die Kapazitäten weiter auszubauen, ist für die Trambahn in ganz München der Einsatz von größeren Fahrzeugen geplant, welcher abhängig von der Fahrzeugverfügbarkeit sukzessive umgesetzt wird und auch die Linien 16 und 17 umfasst.

Die Stadt-Buslinie 154 mit den Haltestellen „Bruno-Walter-Ring“ und „Knappertsbuschstraße“ erschließt das Areal im Osten und bietet hier eine schnelle Verbindung in die nördliche Innenstadt, sowie ebenfalls eine Anbindung an die U4 am Arbellapark. Mit Fertigstellung der geplanten Wegeverbindungen innerhalb des Quartiers gehen auch wir von einer besseren Erreichbarkeit dieser Haltestellen aus. Die Stadt-Buslinie 154 verkehrt aktuell an Werktagen zur morgendlichen Hauptverkehrszeit zwischen 06:30 Uhr und 09:00 Uhr bereits im 10-Minuten-Takt. Den restlichen Tag über sowie samstags wird ein 20-Minuten-Takt angeboten. Hinsichtlich der voranschreitenden städtebaulichen Entwicklung im Areal ist hier eine Verbesserung des Angebots durch Taktverdichtungen und dem Einsatz von größeren Fahrzeugen denkbar. Auch eine Ausweitung des Angebots auf Sonn- und Feiertage ist hier miteinbezogen.

Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge und personellen Ressourcen werden wir mit einer entsprechenden Angebotsanpassung reagieren, die dann im Rahmen eines der künftigen jährlichen Leistungsprogramme berücksichtigt werden kann.“

Ganztägigen 10-Minuten-Takt auf der Buslinie 134 einführen

Antrag Nr. 14-20 / A 04513 von Frau StRin Dr. Manuela Olhausen vom 10.10.2018 (Anlage 10)

Die MVG hat hierzu Folgendes mitgeteilt:

„Im Hinblick auf die steigenden Einwohnerzahlen im gesamten Stadtgebiet reagiert die MVG bereits durch umfassende Angebotsausweitungen in Form von Taktverdichtungen und den Einsatz von Großraumfahrzeugen. In den Bezirken Sendling und Fürstenried ist dies insbesondere auf den Metrobuslinien 53, 56 und 63 der Fall. Mittelfristig ist die Einrichtung des Takt 10 auf einigen Stadtbuslinien sinnvoll, um auf die steigenden Einwohnerzahlen entsprechend zu reagieren und flächendeckend einen attraktiven ÖPNV

mit dichtem Takt anzubieten.

Auf der StadtBus-Linie 134 ergibt sich auf dem Linienverlauf nördlich des Harras durch die Überlagerung mit anderen Buslinien zu den Hauptverkehrszeiten bereits mindestens ein 10-Minuten-Takt. Südlich des Harras übernimmt die Linie die Funktion der lokalen Feinerschließung, da eine fast parallele Streckenführung zum übergeordneten Schienennetz der U-Bahnlinie U3 (Harras - Obersendling - Fürstenried West) und im weiteren Verlauf entlang der S-Bahn gegeben ist. Unter Berücksichtigung der aktuellen Fahrgastzahlen der Linie 134 ergibt sich aktuell kein Handlungsbedarf für eine darüber hinausgehende Taktverdichtung, zumal die Nachfrage trotz der städtebaulichen Entwicklung auf dem ehemaligen Philipp-Morris-Gelände stagniert. Der 20-Minuten-Takt ist daher nachfragegerecht.

An diesem Punkt muss auch auf die aktuell angespannte Personalsituation hingewiesen werden, die hinsichtlich Angebotsausweitungen eine starke Priorisierung beim Einsatz der verfügbaren Kapazitäten erfordert.

Grundsätzlich werden Nachfrage und Auslastung in unseren Verkehrsmitteln kontinuierlich erhoben und geprüft. Ergeben sich Veränderungen im Fahrgastpotenzial, werden wir unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen mit einer entsprechenden Angebotsanpassung reagieren, die dann im Rahmen des jährlichen Leistungsprogramms berücksichtigt werden kann.“

Infolge der Anhörung zum Leistungsprogramm 2020 hat die MVG ergänzend aktuell mitgeteilt, dass im Rahmen der Perspektive 2030 der durchgehende Takt 10 auf allen Stadt-Bus-Linien vorgesehen ist.

Münchner Lebensqualität sichern – Verkehrswende umsetzen 3 ÖPNV auch kurzfristig stärken!

Antrag Nr. 14-20 / A 04921 von Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Hans Dieter Kaplan vom 30.01.2019 (Anlage 11)

Mit vorliegendem Stadtrats-Antrag wird die SWM/MVG gebeten, ein Maßnahmenpaket zur Stärkung des ÖPNV mit Fokus auf Busverkehr mit Express- und Tangentiallinien sowie Busspuren vorzustellen:

Hierzu wird von SWM/MVG Folgendes ausgeführt:

„Die Stärkung des Busangebots durch Takt- und Kapazitätsausweitungen bei Bestandslinien und der Einführung von neuen Linien wird bei der MVG seit mehreren Jahren intensiv verfolgt und erfolgreich umgesetzt. Die Leistungs- und Fahrgaststeigerungen sind überdurchschnittlich hoch und werden von den Fahrgästen der MVG begrüßt. Insbeson-

dere im Tangenten- und ExpressBusverkehr wurden hier in den letzten Jahren viele neue Akzente gesetzt.

ExpressBus-Angebote

Seit 2014 verkehrt die erste ExpressBus-Linie **X30**, die nach einzelnen Optimierungen etabliert ist und mit einer sehr guten Auslastung und einem positiven Kundenimage unterwegs ist. Seit Dezember 2018 ist der ExpressBus **X50** in Betrieb und hat bereits nach ca. zwei Monaten Betrieb im zentralen Bereich des Frankfurter Rings eine gute Auslastung erreicht, mit Entlastung der parallel verlaufenden Metro- und StadtBus-Linien von Langstreckenfahrten, um Kapazitäten für die Fahrgäste im Kurzstreckenverkehr zu schaffen.

Am 29. April 2019 wurde der neue ExpressBus **X80** zwischen Puchheim Bf. und Moosach in Betrieb genommen, der vier S-Bahn-Strecken sowie die U-Bahn verbindet und im Stadt-Umland-Verkehr die Anbindung an den Münchner Norden verbessert.

Tangentenausbau

Im Bereich Tangenten und Schaffung von Direktverbindungen wurden zahlreiche Maßnahmen, darunter der **CityRing 58/68**, die **Nordosttangente 150 zwischen Arbellapark und Frankfurter Ring**, die Verlängerung der **130 bis Pasing Bf.** zu allen Tageszeiten, die neue **Verknüpfung des StadtBusses 185 zwischen Ittisstraße, Trudering und Arbellapark**, die **Einführung und Verlängerung der Linie 153 in der Maxvorstadt via Donnersbergerbrücke zum Harras**, sowie die **Verlängerung der Linie 160 zum Waldfriedhof und nach Karlsfeld** im Stadt-Umland-Verkehr in den vergangenen vier Jahren umgesetzt, um nur einige Beispiele zu nennen. Der CityRing hat sich in nur ca. sechs Monaten zur zweitstärksten MVG-Buslinie entwickelt und wird von rund 10 Millionen Fahrgästen im Jahr genutzt.

Angebotsplanungen

Im Laufe der nächsten Jahre sind weitere Maßnahmen vorgesehen. Dazu gehören vsl. die **Verlängerung des ExpressBus X30 zum Arbellapark** sowie eine **neue Express-Bus-Linie zwischen Allach, OEZ und Alter Heide** sowie eine **Verknüpfung der Linien 154 und 184, wodurch eine neue Anbindung der Innenstadt an die Flughafen-S-Bahn in Johanneskirchen entsteht.**

In der Planung befindet sich zudem noch die **Verlängerung des X30 zum Romanplatz** sowie der **als X40 angekündigte nördliche Express-Halbring.**

In den kommenden Jahren wird somit Schritt für Schritt ein Express- und Tangentennetz aufgebaut, das unter anderem die oben genannten Maßnahmen umfasst, aber darüber hinaus noch weitere Planungen, z.B. auch für innenstadtnahe Bereiche, enthält. Dieses Netz bietet einerseits Umfahrungsmöglichkeiten der Innenstadt und andererseits im

Stadt-Umland-Verkehr Entlastungen und Reisezeitverkürzungen durch Direktverbindungen sowie einen massiven Leistungs- und Kapazitätenausbau im Busbereich. Diese Angebotsmaßnahmen können ihr volles Potential vor allem mit stabilen und attraktiven Reisezeiten entfalten, um das Reisezeitverhältnis im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr zu verbessern und somit auch bei tangentialen Quell-Ziel-Beziehungen konkurrenzfähig zum Auto zu sein. Diese Vorteile können nur durch die entsprechende Bevorzugung des ÖV im Verkehrsablauf erreicht werden, da in der Regel zumindest abschnittsweise hochbelastete Straßen genutzt werden müssen.

Infrastrukturplanungen

Mit dem Stadtratsbeschluss „Maßnahmen zur Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs“ vom 24.10.2018 (SV-Nr. 14-20 / V 12597) wurde beschlossen, dass alle Störungsschwerpunkte im Busnetz (gemäß der Auflistung der SWM/MVG) überprüft und Verbesserungsmaßnahmen in die Wege geleitet werden sollen. Gleichzeitig wurden mit dem Beschluss auch die Referate mit der Umsetzung des ersten Maßnahmenbündels mit neun Maßnahmen (Allacher Straße, Bergsonstraße, Brudermühlstraße, Corneliusstraße, Friedenheimer Brücke, Luise-Kiesselbach-Platz, Moosacher Straße, Prinzregentenstraße und Schellingstraße) beauftragt. In dieser Liste werden auch in Planung befindliche ExpressBus-Linien berücksichtigt und durch einen Punktezuschlag priorisiert.

Ein zweites Maßnahmenbündel wird mit Stadtratsbeschluss im Herbst diesen Jahres behandelt werden.

Parallel dazu werden durch die SWM/MVG weitere Störungsschwerpunkte auf Verbesserungsmöglichkeiten hin überprüft und zu einem dritten Maßnahmenbündel zusammengefasst, das dann vsl. in 2020 zur Abstimmung in einer weiteren Sitzung der interfraktionellen Arbeitsgruppe Busbeschleunigung (IAG) stehen wird.

Aus der Summe der genannten Maßnahme wird die MVG weiterhin jährlich definierte Bausteine umsetzen und jeweils ein Maßnahmenpaket mit Angebots- und Infrastrukturbestandteilen entwickeln und vorstellen, die über das Leistungsprogramm 2020 hinausgehen.“

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft begrüßt die ambitionierten Vorhaben der SWM/MVG beim Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs.

In der Debatte um den Ausbau von Buslinien, Tramverbindungen und Einrichtungen von Busspuren weist das Referat auf die Bedeutung der Erreichbarkeit des örtlichen Einzelhandels und der kleineren bis mittleren, oft inhabergeführten, Handwerksbetriebe hin.

Damit ein Miteinander bei der Entwicklung der Landeshauptstadt gewahrt bleibt, bittet das Referat für Arbeit und Wirtschaft mit Nachdruck, die frühzeitige Einbindung bereits bei Planungen und Diskussionen um neue Maßnahmen sicherzustellen. Dem Referat ist es wichtig, gemeinsam Lösungen mit Beteiligten und auch Betroffenen zu finden.

Sonderprogramm für Busbahnhöfe

Antrag Nr. 14-20 / A 05003 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL
vom 14.02.2019 (Anlage 12)

Die SWM teilte Folgendes mit:

„Im Stadtgebiet Münchens sind 24 Busbahnhöfe und 14 Buswendeanlagen in Betrieb. Davon sind 18 Busbahnhöfe und 11 Wendeanlagen von Kapazitätsengpässen und/oder fehlender Barrierefreiheit betroffen. Zusätzlich gibt es einzelne Verknüpfungspunkte im öffentlichen Straßenraum, deren Kapazität ebenfalls erschöpft ist.

Die Zuständigkeit für die Erweiterung und den barrierefreien Ausbau der Busanlagen ergibt sich aus den Grundeigentumsverhältnissen sowie aus Unterhalts- und Nutzungsverträgen zwischen Landeshauptstadt München und SWM. Demnach liegt nach derzeitiger Kenntnis der SWM die Zuständigkeit für 11 Busbahnhöfe und 4 Wendeanlagen bei den SWM und für 5 Busbahnhöfe, 7 Wendeanlagen und Verknüpfungspunkte im öffentlichen Straßenraum bei der LHM. Bei 2 Busbahnhöfen, die auf Privatgrund liegen, ist die Zuständigkeit derzeit unklar.

Für Machbarkeitsstudien zur Erweiterung von Busbahnhöfen und Buswendeanlagen haben die SWM in den kommenden Jahren eigene Finanz- und Personalkapazitäten eingeplant. Für die Finanzierung der weiteren Planungsschritte und der Realisierung werden sich die SWM wie bisher vom Stadtrat im Rahmen der Zusatzaufgabe Infrastruktur betrauen lassen. Zur Schaffung zusätzlicher Personalkapazitäten für die mehrjährige Abwicklung eines Sonderprogramms wird sich die SWM ebenfalls über die Zusatzaufgabe Infrastruktur betrauen lassen.“

Verlängerung der Nachtlinie N 17 zur Endstation St. Emmeram

Antrag Nr. 14-20 / B 05078 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen
vom 10.07.2018 (Anlage 13)

Die MVG nimmt hierzu wie folgt Stellung:

„Die Abfahrtszeiten der Nachtbuslinie N72 am Herkomerplatz Richtung St. Emmeram orientieren sich nicht ausschließlich an der Ankunft der Nachttramlinie 17 aus der Innenstadt, sondern auch an den Nachtbuslinien N43 und N44 aus Schwabing bzw. vom Ostbahnhof kommend. Eine frühere Abfahrt des Busses N72 führt zu einem Verlust der Anschlüsse aus den zuletzt genannten Bereichen und ist aus diesem Grund nicht zu emp-

fehlen.

Ein durchgängiger Linienverkehr ist aus planrechtlichen Gründen nicht auf allen Schienenstrecken möglich. Hierzu zählt auch der Streckenabschnitt nach St. Emmeram. Vor einer Ausweitung des Angebots im Nachtverkehr sind neben den genannten Belangen weitere grundsätzliche Fragestellungen zu prüfen. Dazu gehören Aspekte der Werkstatt- und Personalverfügbarkeit wie auch die der Finanzierung des Angebots.“

Eine Verlängerung der Nachtlinie N17 nach St. Emmeram ist im Rahmen der mittelfristigen Anpassung des Liniennetzes an die neuen Gleisinfrastrukturen am Bahnhofsvorplatz für eine mittelfristige Umsetzung in Prüfung. Eine kurzfristigere Umsetzung im Rahmen des LP 2020 ist wegen der erforderlichen Anpassung des Nachtbusnetzes nicht möglich.

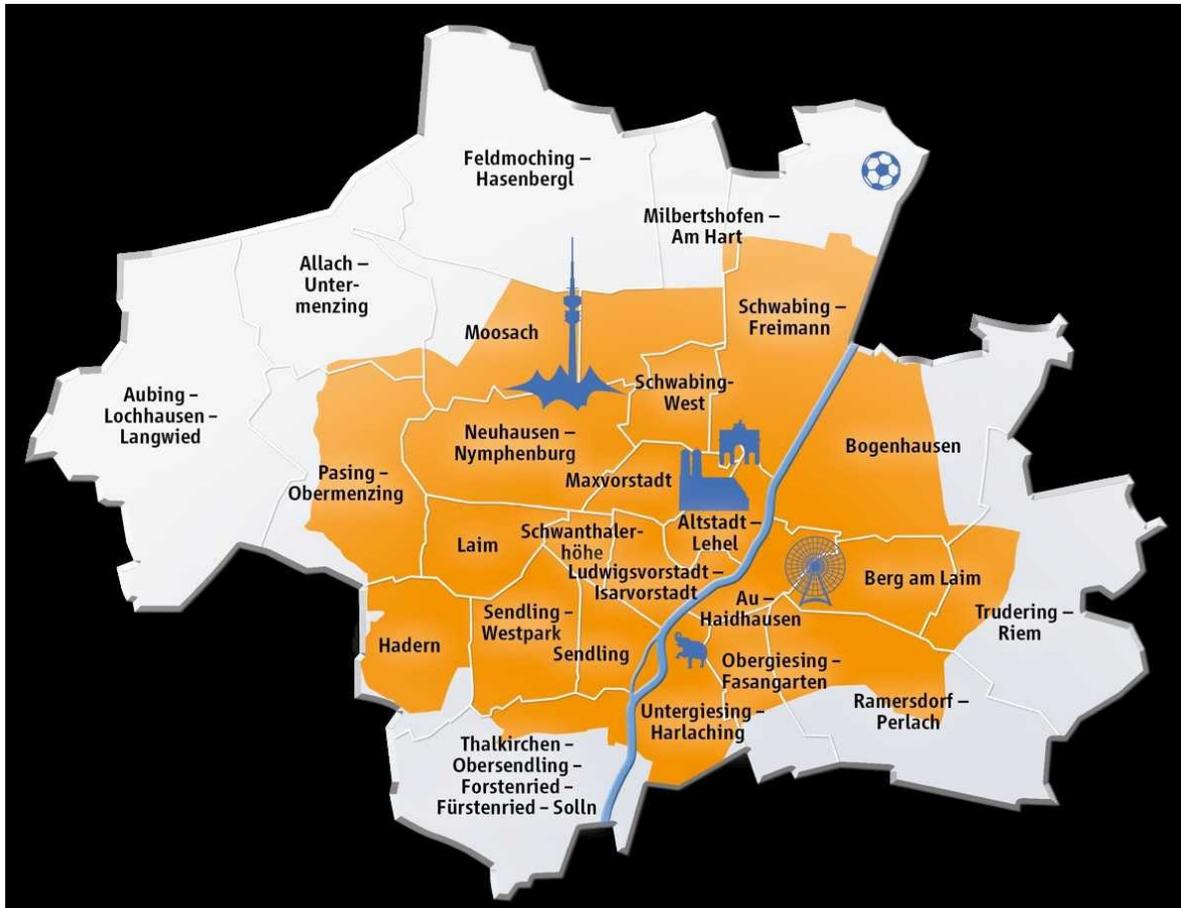
Erprobungsgebiet „MVG Isar Tiger“ auf Allach-Untermenzing ausweiten

Antrag Nr. 14-20 / B 05252 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 23 – Allach-Untermenzing vom 02.09.2018 (Anlage 14)

Das Projekt IsarTiger befindet sich gerade in der laufenden Erprobungsphase.

Dabei stellt sich die MVG folgende mögliche künftige Ausgestaltung vor:

„Der Stadtteil Allach-Untermenzing liegt leider nur teilweise im geplanten erweiterten Bediengebiet des MVG IsarTiger, welches hier auf der Karte skizziert ist:



Wir befinden uns noch in der Testphase und wollen und müssen mit dieser Erweiterung vor allem die Zahlungsschnittstelle und alle Prozesse rund um die Zahlung, Stornierung usw. erproben. Dazu brauchen wir möglichst viele Testfälle, was uns in Bedienzeiten von 18 bis teilweise 5 Uhr in einem Gebiet rund um den mittleren Ring leichter fällt. Es geht im Augenblick also noch gar nicht um die optimale Erschließung von Gebieten. Sobald diese Testphase erfolgreich bestanden ist, werden wir den Service auch räumlich noch weiter ausdehnen.

Im Rahmen der schrittweisen Erweiterung des IsarTiger-Bediengebietes auf ganz München wird auch Allach-Untermenzing mitberücksichtigt. Damit könnten Querverbindungen zwischen den einzelnen Siedlungsgebieten, für die sich kein Linienverkehr lohnt, im ergänzenden Verkehr mit dem IsarTiger dargestellt werden.“

Weiterbetrieb der Buslinie 135

Antrag Nr. 14-20 / B 05323 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln vom 02.10.2018 (Anlage 15)

Hierzu wird auf die obigen Ausführungen zum Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 04451 von der FDP – HUT Stadtratsfraktion vom 20.09.2018 (Anlage 8) verwiesen. Der Weiterbetrieb der Linie 135 wird unter dem Vorbehalt der Finanzierung durch die Landeshauptstadt München vorgeschlagen.

Antrag auf Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Prinz-Eugen-Parks; Bürgeranliegen vom 27.08.2018

Antrag Nr. 14-20 / B 05356 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 09.10.2018 (Anlage 16)

Hierzu wird auf die Stellungnahme der MVG zu o.g. Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 04487 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Anne Hübner, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Gerhard Mayer vom 28.09.2018 (Anlage 9) verwiesen.

Das Baureferat hat zudem Folgendes mitgeteilt:

„Zu diesem Sachverhalt wurde ein nahezu gleichlautender Antrag (Nr. 14-20 / A 04486) vom Baureferat bereits beantwortet. Die Aussage darin war Folgende:

In Richtung Osten ist bereits seit Herbst 2018 ein Schulweg von der Ruth-Drexel-Straße zur Schule an der Knappertsbuschstraße als beleuchteter Weg innerhalb der Grünfläche hergestellt und zu diesem Zweck auch die Umzäunung an dieser Stelle zurückgenommen worden. Damit ist ein voll funktionsfähiger Anschluss des Quartiers nach Osten gegeben. In einem zweiten Schritt wurde eine weitere Wegeverbindung aus dem Neubauquartier heraus nach Osten in Verlängerung der Jörg-Hube-Straße geschaffen. Auch dieser Weg wurde als Fuß- und Radweg entsprechend befestigt und beleuchtet. Er ermöglicht die von Ihnen gewünschte fußläufige Anbindung zur angrenzenden Grünverbindung im Süden und zum Rienzipark. (Fertigstellung: 14.06.2019)“

Künftige Busrouten in Freiham-Süd

Antrag Nr. 14-20 / B 05959 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 20.03.2019 (Anlage 17)

Die MVG nimmt hierzu wie folgt Stellung:

„Die im Januar 2019 vorgestellten Linienführungen in der Freiham-Kommission stellen Planungsstände dar, die aktuell hinsichtlich infrastruktureller Machbarkeit überprüft werden.“

Die jetzt als Fuß- und Radwegunterführung genutzte Unterführung wurde bei ihrer Herstellung grundsätzlich baulich für die Mitbenutzung durch eine Trambahn oder Stadt-Umland-Bahn ausgestaltet. Eine Mitbenutzung durch den Bus würde einen Umbau der baulich hergestellten Treppen- und Wegeanlagen erfordern und zu einer wesentlich geänderten Gestaltung führen.

Vorteil einer derartigen Umgestaltung und Mitbenutzung der Unterführung als Umweltverbundquerung wären deutliche Reisezeitverkürzungen für die zwei querenden Buslinien 143 und den Schnellbus Richtung Stadtzentrum und damit eine attraktive und direkte Fahrmöglichkeit mit kurzen Wegen und attraktiven Reisezeiten. Dem gegenüber steht ein beträchtlicher Umbauaufwand, weshalb seitens der MVG eine Weiterverfolgung dieser Planung zwischenzeitlich zurückgestellt wurde. Daher werden die querenden Linien nach Bedienung von Freiham Bf. zukünftig voraussichtlich über die Hans-Steinkohl-Str. nach Freiham Süd geführt werden mit der Folge längerer Fahrzeiten für durchfahrende Fahrgäste und voraussichtlich Fahrzeugmehrbedarf.

Ab September 2019 bis zur Herstellung einer ÖPNV-Anlage nördlich des Bahnhofes Freiham werden sämtliche Buslinien in einem Block um Freiham Bf. geführt werden müssen. Ab Fertigstellung einer Wendemöglichkeit und Endhaltestelle auf der Nordseite des Bahnhofes werden die Linien 57, 156 und 157 dort ihre Endhaltestelle haben und die Bahnstrecke nicht mehr queren.“

Taktverdichtung Buslinie 175

Antrag Nr. 14-20 / B 06174 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 10 – Moosach vom 06.05.2019 (Anlage 18)

Hierzu hat die MVG mitgeteilt, dass aus Nachfragesicht eine Taktverdichtung der Linie 175 derzeit nicht in Planung sei. Man beobachte weiterhin die Nachfrageentwicklung ab 13 Uhr an Schultagen. Im Rahmen der Perspektive 2030 sei der durchgehende Takt 10 auf allen StadtBus-Linien vorgesehen.

3.1 Nachrichtlich

City-Bus innerhalb des Altstadt-Rings endlich auf den Weg bringen

(Antrag aus der Vollversammlung des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München)

Die MVG begrüßt die Idee eines City-Busses grundsätzlich und hat die Planungen wieder aufgenommen.

Taktverdichtung auf der Trambahn Linie 18 im Münchner Süden (bereits formal erledigt)

(BA-Antrag Nr. 14-20 / B 04740 des Bezirksausschusses des 17. Stadtbezirks – Au-Haidhausen vom 16.05.2018)

Hierzu teilte die MVG Folgendes mit:

„Zum derzeitigen Sachstand zu den Planungen auf der Linie 18 Richtung Schwanseestraße kann folgende Auskunft gegeben werden:

Auf Grundlage der heutigen Fahrgastzahlen sowie den Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München ist das Fahrplanangebot und der Zügeinsatz nachfragegerecht. In der Tat sind einzelne Fahrten gerade im Schülerverkehr hoch ausgelastet. Dieses punktuell auftretende Phänomen ist auch auf zahlreichen anderen Linien vorzufinden. Die Auslastungszahlen und die Wachstumsdynamik auf anderen Linien sind derzeit jedoch weitaus höher, so dass die vierteiligen Züge aus diesem Grund nicht auf der Linie 18 eingesetzt werden.

Vor dem Hintergrund der künftig weiterwachsenden Einwohnerzahl der Landeshauptstadt München werden derzeit mehrere Szenarien im Zuge der mittelfristigen Planungen und Fahrzeugbeschaffungen zur Erhöhung der Platzkapazitäten auch für den Linienast zur Schwanseestraße geprüft. Umsetzungszeitpunkte oder konkrete Maßnahmen können jedoch noch nicht genannt werden.“

4. Abstimmung

Zum Leistungsprogramm 2020 wurden die Bezirksausschüsse von den SWM/MVG fristgerecht angehört, die Stellungnahmen der Bezirksausschüsse hierzu liegen der Beschlussvorlage als Anlage bei.

Da die endgültigen Planungen für das Leistungsprogramm erst am 24.05.2019 nach Vorlage der Stellungnahmen der Bezirksausschüsse im Arbeitskreis „Angebotskoordination Stadtgebiet“ abgestimmt werden konnten, die Abstimmung mit der MVG noch einige Zeit beansprucht hat und die Beschlussvorlage anschließend noch stadtintern abgestimmt werden musste, war eine rechtzeitige Verteilung leider nicht möglich. Die Beschlussfassung in der heutigen Sitzung ist jedoch auf Grund der Vorlaufzeiten für die Fahrplanerstellung zum Fahrplanwechsel Ende 2019 zwingend erforderlich.

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

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Richard Quaas, und der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Horst Lischka, haben jeweils einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Das Leistungsprogramm der MVG für die Fahrplanperiode 2020 sowie die Ausführungen zu den Anträgen werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Vision 2030 der MVG für die U-Bahn wird begrüßt. Die MVG wird gebeten, diese Vision sukzessive umzusetzen. Eine Umsetzung bereits vor 2030 soll angestrebt werden.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie die Stadtwerke München werden gebeten, das Referat für Arbeit und Wirtschaft bereits bei den ersten Planungsschritten für weitere Maßnahmen zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs zur Berücksichtigung von Interessen der örtlichen Wirtschaft einzubinden.
4. Die Anträge Nr. 14-20 / A 04517 von Herrn StR Dr. Georg Kronawitter, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Richard Quaas vom 26.07.2013, eingegangen am 26.07.2013; Nr. 14-20 / A 04451 von der FDP – HUT Stadtratsfraktion vom 20.09.2018, eingegangen am 20.09.2018; Nr. 14-20 / A 04487 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Anne Hübner, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Gerhard Mayer vom 28.09.2018, eingegangen am 28.09.2018; Nr. 14-20 / A 04513 von Frau StRin Dr. Manuela Olhausen vom 10.10.2018; eingegangen am 10.10.2018; Nr. 14-20 / A 04921 von Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Hans Dieter Kaplan vom 30.01.2019, eingegangen am 30.01.2019; Nr. 14-20 / A 05003 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 14.02.2019, eingegangen am 14.02.2019, sind hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
5. Die Anträge Nr. 14-20 / B 05078 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 10.07.2018; Nr. 14-20 / B 05252 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 23 – Allach-Untermenzing vom 02.09.2018; Nr. 14-20 / B 05323 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln vom 02.10.2018; Nr. 14-20 / B 05356 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen

vom 09.10.2018;
Nr. 14-20 / B 05959 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 20.03.2019;
Nr. 14-20 / B 06174 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 10 – Moosach vom 06.05.2019
sind satzungsgemäß behandelt.

6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

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

Clemens Baumgärtner
Berufsm. StR

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)
an die Stadtkämmerei
an das Revisionsamt
z.K.

- V. Wv. RAW - FB V** Netzlaufwerke/raw-ablage/FB5/SWM/5 Betrieb/1 Eigentliches Geschäft/08 Verkehr/01 Leistungsprogramm/2020/BeschIV_Oeffentlich/BeschIV_Stand_08072019.odt
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 1-25
An das Kreisverwaltungsreferat – HA III
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I
An das Baureferat
An das RAW – FB II

Per Hauspost

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

an die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

z.K.

Am