

Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirkes
Altstadt-Lehel



Landeshauptstadt
München

Vorsitzende:
Andrea Stadler-Bachmaier

MVG-Leistungsprogramm 2024
Unser Zeichen: 2023.05 C 3.2.1
Stellungnahme des BA 1 Altstadt-Lehel

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 1 Altstadt-Lehel befasste sich in seiner Sitzung am 25.05.2023 mit dem oben genannten MVG-Leistungsprogramm und nimmt dieses einstimmig zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen

Liebe Kolleg*innen,

der Bezirksausschuss 3 befasste sich in seiner Sitzung am 09.05.2023 mit dem MVG-Leistungsprogramm und stimmt diesem einstimmig zu mit der Anmerkung, dass der BA 3 es bedauert, dass es keine Verbesserungen für die Maxvorstadt gibt.

Protokollauszug:

C 2.1.1 MVG-Leistungsprogramm 2024: Anhörung der Bezirksausschüsse | 26.05.2023

Bedauern darüber, dass es keine Verbesserung für die Maxvorstadt gibt.

Der UA schlägt einstimmig Zustimmung mit dieser Anmerkung vor.

Abstimmungsergebnis: Diesem Vorgehen wird einstimmig zugestimmt

Viele Grüße

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 1 Altstadt-Lehel befasste sich in seiner Sitzung am 25.05.2023 mit dem MVG-Leistungsprogramm und gibt beiliegende Stellungnahme ab.

Mit freundlichen Grüßen

Guten Tag,

anbei erhalten Sie die Unterlagen zur Anhörung des Leistungsprogramms 2024 der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG). Sie enthalten die von der MVG geplanten Maßnahmen für den Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 bzw. unterjährig in 2024.

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

Die Anhörungsfrist endet am **Freitag, 26. Mai 2023**, 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

. Vielen Dank.

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), Emmy-Noether-Straße 2, 80992 München; Geschäftsführer: Ingo Wortmann (Vorsitzender), Werner Albrecht, Veit Bodenschatz, Alexandra Diessner, Oliver Glaser; 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



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

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Mobilitätsmanagement
Angebotsplanung Bus und flexible Systeme

Leistungsprogramm 2024 der MVG zum Fahrplanwechsel Dezember 2023

Unser Zeichen: D 2.2 04/23

Sehr geehrte

der Bezirksausschuss 4 Schwabing West hat sich in seiner Sitzung am 26.04.2023 mit Ihrem Anhörungsschreiben vom 13.04.2023 befasst und dem Leistungsprogramm ohne eigene Anmerkungen zugestimmt.

Mit freundlichen Grüßen



**Vorsitzender
Jörg Spengler**

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

MVG

per eMail

Ihr Schreiben vom
13.04.2023

Ihr Zeichen

MVG-Leistungsprogramm 2024
Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 5 hat in seiner Sitzung am 24.05.2023 folgendes einstimmig beschlossen:

Der BA nimmt das Leistungsprogramm zur Kenntnis. Dabei ist zu würdigen, dass die MVG trotz angespannter finanzieller Situation das Angebot leicht ausweitet und in Fahrzeuge und Infrastruktur investiert.

Die Verbesserungsvorschläge von AAN und Pro Bahn werden ebenso unterstützt.

Mit freundlichen Grüßen

gez



**Bezirksausschuss 06 – Sendling
MVG-Leistungsprogramm 2024: Anhörung der Bezirksausschüsse**

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

Der BA hat sich in seiner Sitzung vom 08.05.2023 mit o. g. Angelegenheiten befasst.

Das Gremium stimmt der Vorlage zu. Wir empfehlen jedoch, dass die Buslinie X204 mindestens bis zum Harras fahren soll.

Mit freundlichen Grüßen



An das

MVG – Die Mobilitätsmacher
Mobilitätsmanagement
Angebotsplanung Bus und flexible Systeme

24.05.2023

**Anhörung:
MVG-Leistungsprogramm 2024:**

Sehr geehrter

der BA 7 Sendling Westpark hat sich in seiner Sitzung am 23.05.23 mit der o.g. Anhörung befasst und gibt folgende Stellungnahme ab.

Der BA7 fordert einstimmig zusätzlich zu den im Leistungsprogramm aufgeführten Maßnahmen

- 1) einen Takt „10 bis 10“ für alle MetroBus-Linien im Stadtbezirk;
- 2) eine bessere Anbindung der Isarphilharmonie in den Stadtbezirk in den späten Abendstunden sowie
- 3) die Erschließung des Partnachplatzes durch die Linie132.

Mit freundlichen Grüßen



Landeshauptstadt München, Direktorium
Meindstr. 14, 81373 München

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

München, 23.05.2023

Leistungsprogramm MVG 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirkssausschuss 8 hat sich in seiner Sitzung am 16.05.2023 mit dem Leistungsprogramm 2024 der MVG befasst und hierzu folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:

Die Einführung des 5-Minuten-Taktes bei der U5 tagsüber wird seitens des Bezirkssausschusses sehr begrüßt. Der Bezirkssausschuss bedauert jedoch, dass die Weiterführung der Buslinie 134 bis zum Odeonsplatz bisher nicht in das Leistungsprogramm aufgenommen wurde und bittet die MVG hierzu um Rückmeldung.

Mit freundlichen Grüßen



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

Sitzung des Bezirksausschusses 9 Neuhausen-Nymphenburg am 16.05.2023

Unser Zeichen: 3.3.1./ 05/23

Leistungsprogramm 2024 der MVG zum Fahrplanwechsel Dezember 2023
Anhörung der Bezirksausschüsse
hier: Stellungnahme des Bezirksausschusses 9 Neuhausen-Nymphenburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 9 ist froh, dass sich in diesem Jahr die finanzielle Situation des Münchner ÖPNVs besser darstellt als im vergangenen Jahr und keine Kürzungen der Leistungen im 9. Stadtbezirk vorgesehen sind. Leider sind aber auch unsere bisherigen Forderungen und Wünsche zur Verbesserung der öffentlichen Infrastruktur im Leistungsprogramm 2024 noch nicht berücksichtigt, daher bitten wir weiterhin folgende Punkte für das Leistungsprogramm 2025 aufzunehmen:

1. Ist die Verlängerung der Linie X30 zum Schloss Nymphenburg, die seit 2019 angekündigt wurde, weiterhin dringend umzusetzen. Bereits 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.
2. Taktverdichtung und Lückenschlüsse, insbesondere hinsichtlich tangentialer Buslinien, wie auch die Umsetzung von (ggf. auch autonom fahrenden) Mikrobustangeboten in nicht erschlossenen Wohnbereichen sind für das Erreichen der Klimaziele dringend notwendig. Auch hier haben wir bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass Teile des Stadtviertels (u.a. Gern/Schlosskanal) kaum an den ÖPNV angebunden sind.
3. Die Verlängerung der Tram 12 Romanplatz zur Amalienburgstraße soll wieder in die Vorplanung aufgenommen und immer wieder geprüft werden.
4. Die Haltestelle Funckerstraße für die Trambahnen 20/21 an der Dachauer Straße auf Höhe der Tonnen- und Jutierhalle ist ebenfalls seit Jahren gefordert und wird mit der Fertigstellung der beiden Hallen dringend notwendig. Daher fordern wir diese Haltestelle endlich in die Vorplanung aufzunehmen.

Vielen Dank und mit freundlichen Grüßen

Bezirksausschuss des 10. Stadtbezirkes
Moosach



Landeshauptstadt
München

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

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

per Email:

Datum: 23.05.2023

**Anhörung der Bezirksausschüsse :
Leistungsprogramm 2024 der MVG zum Fahrplanwechsel Dezember 2023**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 10 hat sich in seiner Sitzung am 22.05.2023 mit Ihrer Zuleitung der Unterlagen zur Anhörung befasst und diesen einstimmig zugestimmt.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.



MVG-Leistungsprogramm 2024: Anhörung der Bezirksausschüsse

Stellungnahme des BA 11

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 11 Milbertshofen - Am Hart hat sich im Rahmen seiner Sitzung am 26.04.2023 mit dem MVG-Leistungsprogramm 2024 befasst und hat diesem im Rahmen seines Anhörungsrechtes grundsätzlich mehrheitlich zugestimmt sowie mehrheitlich folgende Stellungnahme beschlossen:

Das Angebot soll wieder die Angebotsqualität wie vor Corona erreichen und Takt 10 bis 10 für Expressbuslinien realisieren. Ferner fordern wir folgende Ergänzungen:

- Busspuren auf dem Frankfurter Ring in beide Fahrtrichtungen
- Prüfung auf Erweiterung der Buslinie 174 mit Darstellung der für die Realisierung notwendigerweise wegfallenden Parkplätze.
- Wartehäuschen Bushaltestelle Preußenstr.
- Klärung Entfall Kälteschutz

Im Detail:

Der BA11 erkennt die Rahmenbedingungen unter denen das Leistungsprogramm erarbeitet wurde an. Im Bereich des BA11 zeigen sich innerhalb dieser Rahmenbedingungen folgende dringende Bedarfe:

- 1) Busspuren auf dem Frankfurter Ring / Moosacher Str. in beiden Fahrtrichtungen exklusiv für den Linienverkehr zur HVZ. Diese Forderung entspricht der Stellungnahme des BA11 zur Rahmenplanung Frankfurter Ring und ist dringlich, da bereits heute durch die Steigerung der Anzahl der Arbeitsplätze (Neubaumaßnahmen BMW FIZ, Neubau- maßnahmen im Bereich des Gewerbebandes) ein erhöhtes Pendleraufkommen zu verzeichnen ist und das Angebot an ÖPNV-Kapazitäten und -Qualität insbesondere in Ost-West-Richtung erheblich verbessert werden muss.
- 2) Prüfung der Erweiterung der Buslinie 174. Durch die Sanierungs- und Erweiterungs- maßnahmen der städtischen Wohnungsbaugenossenschaft GWG im Bereich Harthof wohnen hier nun wesentlich mehr Menschen, die insbesondere im nordöstlichen

Bereich des Sanierungsgebietes kein gutes ÖPNV-Angebot vorfinden. Es soll daher geprüft werden, die Buslinie 174 in ihrer Umlauflinie zu erweitern: Weiterbefahrung der Dientzenhoferstr bis Kämpferstr., Kämpferstr. bis Max-Liebermann-Str, Max-Liebermann-str. bis Weyprechtstr., Weyprechtstr bis Lieberweg zum bisherigen Linienverlauf. Im Bereich Ecke Dientzenhoferstr./Kämpferstr. soll ein neuer Haltepunkt eingerichtet werden. Von hier erreichen auch die Schüler*innen sowie Lehrer*innen der erweiterten Schule an der Rockefellerstr. ihr Ziel. Die für die Realisierung notwendigerweise wegfallenden Parkplätze sollen dargestellt werden.

- 3) Wartehäuschen Bushaltestelle Preußenstr. in Fahrtrichtung West. Für wartende ÖPNV-Nutzer*innen fehlt an der genannten Bushaltestelle noch immer ein Wartehäuschen und sie sind an dieser zugigen Stelle allen Witterungseinflüssen schutzlos ausgeliefert.
- 4) Klärung Entfall Kälteschutz durch bestellte Fahrten der Buslinie 178 an Sonn-/Feiertagen. Diese Fahrten sind als ganzjähriger Schutz für alle Wetterlagen gedacht und dürfen nicht entfallen.

Mit freundlichen Grüßen

Sehr geehrte Damen und Herren,
der BA 12 hat in der Sitzung am 25.04.2023 das MVG-Leistungsprogramm 2024 diskutiert.
Der BA 12 stimmt den Planungen prinzipiell zu. Jedoch bittet der Bezirksausschuss Schwabing-Freimann um Beschleunigung der Inbetriebnahme der Tram in der Parzivalstraße in den Regelbetrieb. Zudem soll die Buslinie 178 die Bushaltestellen des Flexiheims und des Ankunftsentrums an Sonntagen und Feiertagen weiterhin anfahren.
Herzliche Grüße

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

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

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

Guten Tag,

anbei erhalten Sie die Unterlagen zur Anhörung des Leistungsprogramms 2024 der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG). Sie enthalten die von der MVG geplanten Maßnahmen für den Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 bzw. unterjährig in 2024.

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

Die Anhörungsfrist endet am **Freitag, 26. Mai 2023**, 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

. Vielen Dank.

Freundliche Grüße

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), Emmy-Noether-Straße 2, 80992 München; Geschäftsführer: Ingo Wortmann (Vorsitzender), Werner Albrecht, Veit Bodenschatz, Alexandra Diessner, Oliver Glaser; 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

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



Vorsitzender: Florian Ring

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

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

Florian Ring

München, 17.05.2023

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
TOP 2.3.2 / 16.05.2023

MVG-Leistungsprogramm 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 13 Bogenhausen hat sich in seiner Sitzung am 16.05.2023 mit der o.g. Anhörung befasst und folgende Stellungnahme **einstimmig beschlossen**:

Der BA13 begrüßt die zusätzlichen Fahrten für die Buslinien 154 und 184 zur Anbindung des Wilhelm-Hausenstein-Gymnasiums. Darüber hinaus fordert der BA die MVG auf, folgende Maßnahmen umzusetzen:

- 1. schnellstmögliche Wiederinbetriebnahme der Tram 17 zwischen Sendlinger Tor und Max-Weber-Platz**
- 2. Darstellung möglicher Betriebseinschränkungen der betroffenen Bus- und Tramlinien im Zuge der Bauarbeiten zur Tramverlängerung nach Johanneskirchen**
- 3. Errichtung einer Tram-Wendeschleife im Bereich des Busbahnhofs Arabellapark**
- 4. Verlängerung der Nachttram N17 bis St. Emmeram**
- 5. Takt 10 für den Bus 154 an Samstagen tagsüber**
- 6. Verlängerung des Fahrbetriebs beim Bus 184 zum Bruno-Walter-Ring bis 22 Uhr**
- 7. Verwendung von Gelenkbussen für die Linien 154 und 184 in der HVZ**
- 8. Betrieb des X30 am Wochenende, insbesondere auch zur Erschließung der Isarphilharmonie**

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirkes
Berg am Laim



Landeshauptstadt
München

Vorsitzender
Alexander Friedrich

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

An die

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH

Ihr Schreiben vom:
13.04.2023

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:
3.2.1./05-2023

MVG-Leistungsprogramm 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 14 Berg am Laim hat sich in seiner Sitzung am 23.05.2023 mit dem Leistungsprogramm befasst und nimmt es zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen



**Vorsitzender
Stefan Ziegler**

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

An die

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH

München, 26.05.2023

Ihr Schreiben vom
02.05.2023

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
7.2.1 – 05/23

MVG-Leistungsprogramm 2024; Anhörung der MVG

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem (BA 15) hat sich in seiner Sitzung am 25.05.2023 mit o.g. Angelegenheit befasst.

Der BA 15 nimmt die Vorstellung des MVG Leistungsprogramms für 2024 zur Kenntnis und bedauert, dass aufgrund finanzieller und personeller Engpässe der Ausbau und die bessere Ausstattung des ÖPNV weiterhin nicht im wünschenswerten Umfang möglich erscheint. Der BA 15 betont als Rückmeldung zum Leistungsprogramm ausdrücklich die folgenden Aspekte:

1. Die angemessene und verbesserte ÖPNV-Erschließung des Schulcampus Riem muss - wie angekündigt - von Beginn an erfolgen, also bereits ab dem Schuljahr 2023/24. Die Erschließung des Alexisquartiers wird laut MVG nicht vor 2025 und der erst dann vorgesehenen Öffnung / Fertigstellung des Straßenanschlusses an die Ständlerstraße möglich sein.
2. Der BA15 bedauert diese zögerliche ÖPNV-Anbindung und wünscht hier eine frühere und attraktivere Lösung für die stetig zunehmenden neuen Bewohner*innen, die es im wahrsten Sinne des Wortes „abzuholen“ gilt.
3. Die seit Jahren von Seiten des BA 15 befürwortete und von zahlreichen Fachleuten für sinnvoll erachtete Buslinie zwischen (Wald-)Trudering und Berg am Laim entlang der Wasserburger Landstraße sollte mit deutlich höherer Priorität angegangen, durchgeplant und finanziert werden. Der BA fordert den Stadtrat und das Mobilitätsreferat hiermit ausdrücklich dazu auf, diesem Bedarf / Potenzial Rechnung zu tragen und die Versorgungslücke westlich der Bajuwarenstraße endlich zu schließen.

4. Der barrierefreie Ausbau von - teils sehr alten - Bushaltestellen entlang der wichtigen Hauptachsen Friedenspromenade, Wasserburger Landstraße und Bajuwarenstraße sollte endlich angegangen und nicht weiter auf die lange Bank geschoben werden. Gerade der mittlerweile verstärkte Einsatz von Gelenkbussen und Buszügen sollte Anlass genug sein, um Randstein-Höhen anzupassen und Buskaps zu errichten, wo sie noch fehlen.

Mit freundlichen Grüßen



**Vorsitzender
Thomas Kauer**

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

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

Ihr Schreiben vom
13.04.2023

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
4.1.1 / 23.05.2023

Leistungsprogramm 2024 der MVG zum Fahrplanwechsel Dezember 2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 16 Ramersdorf-Perlach hat in seiner Sitzung am 23.05.2023 nach Vorberatung im zuständigen Unterausschuss für Mobilität folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:

Für Ramersdorf-Perlach sind einige Verschlechterungen durch Corona wieder aufgehoben. Der Bezirksausschuss behält die Forderungen vor Corona trotz Busfahrmangel bei (z.B. Busse 196 und 199) und stellt die neue Forderung nach einem zusätzlichen Halt für das Alexis Quartier.

Mit freundlichen Grüßen

II. Ablage



Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

Vorsitzende
Carmen Dullinger-Oßwald

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
6.3.3.2 / 05-23

MVG – Leistungsprogramm 2024

Sehr geehrte Damen und Herrn,

der Bezirksausschuss 17 Obergiesing – Fasangarten hat sich in seiner Sitzung am 09.05.2023 mit o.g. Leistungsprogramm 2024 befasst und einstimmig folgenden Beschluss gefasst;

Der BA begrüßt die Einrichtung der Buslinie X204 und wiederholt unter Verweis auf seinen Antrag [20-26/B 01119](#) die Forderung, „die obere Fahrspur der Tegernseer Landstraße entlang des McGraw - Grabens in beide Richtungen so [zu] ertüchtig [en], dass diese Strecke von Bussen (und ggf. Einsatzfahrzeugen) sowie Fahrrädern befahren werden kann“, damit Busse dieser Linie den häufig auftretenden Stau im McGraw - Graben umfahren können. Weiterhin schlägt er die Einrichtung eines zusätzlichen Halts an der Haltestelle „Gasteig HP 8“ sowie die Verlängerung der Linie bis zum Harras (mit Anschluss an die U6 und die S7) vor.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

**Vorsitzender
Sebastian Weisenburger**

Landeshauptstadt München, Direktorium
Meindlstraße 14, 81337 München

An die

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

per Email

München, 26.05.2023

MVG-Leistungsprogramm 2024: 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 16.05.2023 mit der o.g. Anhörung befasst und folgende Stellungnahme **einstimmig beschlossen**:

Das Gremium stimmt dem 20-Minuten-Takt der Buslinie X204 und der Ausweitung des 10-Minuten-Takts der Buslinie X139 bis 20:30 Uhr zu.

Mit freundlichen Grüßen,

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



Landeshauptstadt
München

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

**Vorsitzender
Dr. Ludwig Weidinger**

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

per E-Mail:

**Anhörung der Bezirksausschüsse zum Leistungsprogramm 2024
für den Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 19 hat sich in seiner Sitzung am 16.05.2023 mit o.g. Anhörungsschreiben befasst.
Der BA 19 begrüßt die geplante Angebotsverdichtung auf der Buslinie 135 und nimmt die
restliche Vorlage zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen

Bezirksausschuss des 20. Stadtbezirkes

Hadern 



Landeshauptstadt
München

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

München, 16.05.2023

Leistungsprogramm 2024 der MVG zum Fahrplanwechsel Dezember 2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 20 Hadern hat sich in seiner Sitzung am 15.05.2023 mit o.g. Anhörung befasst und einstimmig beschlossen, das Leistungsprogramm 2024 ohne Einwand zur Kenntnis zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

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, 08.05.23

Leistungsprogramm 2024 der MVG zum Fahrplanwechsel Dezember 2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich nehme Bezug auf Ihre Zuleitung vom 13.04.23.

Der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing hat sich in seiner Sitzung am 02.05.23 mit dem Leistungsprogramm befasst und hierzu einstimmig folgende Stellungnahme beschlossen:

Der Bezirksausschuss verweist auf seine Beschlusslage, insbesondere auf die im Rahmen der Anhörung zum Leistungsprogramm 2022 geforderten Verbesserungen für die Buslinien 56, 57 und 143.

05_23_TOP 6.3.1.1 Stellungnahme zum MVG Fahrplan

17.05.2023

Stellungnahme des UA Verkehr:

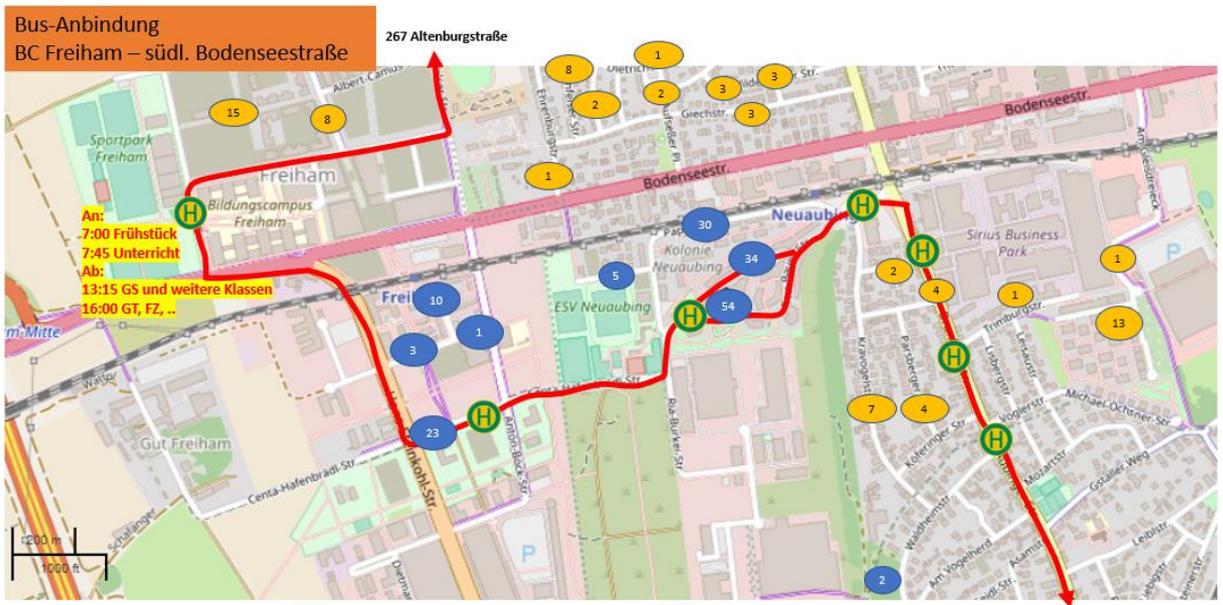
1. Der Betrieb der Buslinie 157 soll insbesondere zur Erschließung von Aubing Ost in den Nachtstunden und auf Samstage und Sonn- und Feiertage ausgeweitet werden. Dieser fährt bisher nur Werktags Mo - Fr.
2. Punkt 3.3 Maßnahmen im Detail - Neue Wendeschleife und Endhaltestelle Hörweg für Kurzfahrten für die Buslinien 57, 143, 157:
Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH wird gebeten, die angedachte Wende-schleife (Hörweg /Aubinger Allee) weiter südlich an die Aubinger Allee (zwischen Ute-Strittmatter-Straße und Grete-Weil-Straße) zu verlegen.

Die steigende Zahl von neuen Bürgern, die Eröffnung der Stadtteilbibliothek (Öffnungszeiten bis 22:00 Uhr) und die Inbetriebnahme des Kulturzentrums Freiham lassen eine Verlegung der Wendeschleife zwischen Ute-Strittmatter-Str. und Grete-Weil-Str. sinnvoll erscheinen.

3. Für die Anbindung des Bildungscampus mit dem Einzugsgebiet „Südliche Bodenseestraße“ ist ab der Haltestelle Veldensteinstraße die Wegführung der MVV Linie 267 in Abstimmung mit der MVG folgendermaßen zu erweitern (siehe Anlage):
 - a. Haltestelle Bf. Neuaubing Süd (Papinstraße Höhe Lidl)
 - b. Haltestelle Fritz-Bauer-Straße (Höhe Spielplatz an der Einmündung Papin-straße)
 - c. Centa-Hafenbrädl-Straße (westlich Anton-Böck-Straße)
 - d. Hans-Dietrich-Genscher-Straße (Bildungscampus Freiham)
 - e. Weiterführung über Helmut-Schmidt-Allee und Wiesentfelser Straße zur Endhaltestelle Altenburgstraße

Die Einrichtung der bereits vorgesehenen Wegstrecke sollte bereits zum Schuljahresbeginn im September 2023 erfolgen.

Anhang – Wegführung 267 südliche Bodenseestraße



267 Fürstenried West



Vorsitzender:
Pascal Fuckerieder

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

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

München, 10.05.2023

MVG-Leistungsprogramm 2024
hier: Stellungnahme des Bezirksausschuss 23

Anlage: Stellungnahme zur Mobilitätsstrategie 2035

Guten Tag

der Bezirksausschuss 23 Allach-Untermenzing hat sich in seiner Sitzung am 09.05.2023 mit der o.g. Angelegenheit befasst und Folgendes einstimmig beschlossen:

Der Bezirksausschuss 23 Allach-Untermenzing nimmt enttäuscht zur Kenntnis, dass die MVG wiederholt keine Verbesserungen des Angebots in Allach und Untermenzing vorsieht und somit die Ziele der Verkehrswende in unserem Stadtbezirk wieder nicht weiterverfolgt werden. In diesem Zusammenhang wird erneut auf die Stellungnahme des Bezirksausschusses vom 06.04.2022 zur Mobilitätsstrategie 2035 hingewiesen.

Es müssen dringend von Seiten der MVG Überlegungen bezüglich der Bus- und S-Bahn-Anbindungen gemacht werden. Diese müssen viel besser aufeinander abgestimmt werden.

Positiv anzumerken ist lediglich, dass die Linie X 80 nun auch sonn- und feiertags im 20-Minuten-Takt fährt.

Freundliche Grüße



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



**Vorsitzender
Dr. Rainer Großmann**

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

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
13.04.2023

Unser Zeichen
BA 24 16.05.2023 – TOP 5.3.1

Datum
19.05.2023

Leistungsprogramm 2024 der MVG zum Fahrplanwechsel 10. Dezember 2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 24 hat sich in seiner Sitzung am 16.05.2023 mit Ihrem Schreiben vom 13.04.2023 befasst und hat Folgendes einstimmig beschlossen:

Der BA 24 bittet folgende Ergänzungen im Leistungsprogramm zu berücksichtigen:

- Planung einer Expressbus-Linie zwischen Dachau und BMW FIZ oder alternativ Planung einer Expressbus-Linie zwischen „S-Bahnhof Karlsfeld“ zur U-Bahnhaltestelle „Bahnhof Feldmoching“.
- Verlängerung der Buslinie 175 bis in die Siedlung Ludwigsfeld.
- Umbau der Buswendeanlage/ Ausbau der Busumkehrschleife am Bahnhof Feldmoching. Dieses Projekt muß in enger Zusammenarbeit mit dem Baureferat der Stadt München erfolgen, da dort ebenfalls das Projekt „Umbau des Walter-Sedlmayr-Platzes“ (Vorplatz Bahnhof) angesiedelt ist.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Vorsitzender
Josef Mögele

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

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



**Schreiben MVG vom 13.04.23:
Leistungsprogramm 2024 der MVG zum Fahrplanwechsel Dezember 2023**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 25 Laim hat sich in seiner Sitzung am 04.05.2022 mit der o.g. Angelegenheit befasst und einstimmig Folgendes beschlossen:

- **Der 5-Minuten-Takt bei der U-Bahnlinie U5 wird begrüßt.**
- **Es wird die Weiterführung der U-Bahnlinie U4 bis zum Laimer Platz gefordert.**
- **Bei der Buslinie 168 muss wieder eine Taktverdichtung, 10-Minuten-Takt, umgesetzt werden.**

Mit freundlichen Grüßen



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

Leistungsprogramm 2024 der MVG zum Fahrplanwechsel Dezember 2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

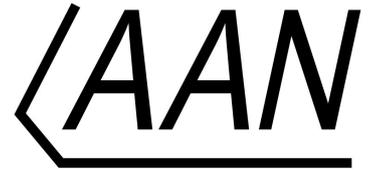
wir nehmen Bezug auf das von Ihnen übersandte Leistungsprogramm 2024 der MVG und Ihre Bitte um Stellungnahme.

Nach Durchsicht der Unterlagen geben wir nachfolgende Rückmeldung:

- Linie 189: Sollten zusätzliche Schülerfahrten für das Gymnasium Unterföhring notwendig sein, würden wir darum bitten, dies dem Landkreis München und dem MVV frühzeitig zu kommunizieren, insbesondere dann, wenn eine Mitfinanzierung des Landkreises München wünschenswert ist. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 hat es hier Probleme gegeben, so dass die zusätzliche morgendliche Schülerfahrt erst Mitte Januar 2023 umgesetzt werden konnte.
- Bezüglich der MVV-Expressbuslinien wollen der MVV und Landkreis München darauf hinweisen, dass die neue X205 nicht von der Landeshauptstadt München mitfinanziert wird. Der Landkreis München trägt die Kosten eigenständig.

Zum übermittelten Leistungsprogramm 2024 bestehen im Übrigen keine Einwände.

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



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr
**Arbeitskreis Attraktiver
Nahverkehr**

Stellungnahme zum Leistungsprogramm 2024 der MVG

des

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

München, 1.Mai 2023

Inhalt

Situation des ÖPNV im Jahr 2023.....	3
Leistungsangebot der MVG ist unterfinanziert	3
ÖPNV benötigt nicht nur Geld –.....	3
es fehlt auch der politische fehlender Wille, dem ÖPNV die notwendigen Flächen zur Verfügung zu stellen – z.B. am Frankfurter Ring und am Hauptbahnhof.....	3
Unterstützung bei Betriebskosten durch Bund und Land fehlt -.....	4
Stadt vermittelt durch U-Bahn-Bau ohne Zuschüsse aber den Eindruck, genug Geld für den ÖPNV zu haben.....	4
Landeshauptstadt München:	4
U-Bahnbau ohne Bundeszuschüsse, aber kaum Geld für Angebotsausweitungen	4
Wesentliche Rolle des ÖPNV gemäß Mobilitätsstrategie.....	5
Neues Finanzierungsmodell für ÖPNV ist gefordert.....	5
Planung zum Trambahnausbau ist zu begrüßen.....	7
Pünktlichkeitsoffensive ÖPNV	7
„Wiederhochfahr“-Szenarien fehlen	7
Einzelmaßnahmen fortsetzen	8
Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen.....	9
Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:	9
U-Bahn und Tram.....	9
Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG	9
Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:	9
Trambahn.....	10
Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:	10
Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen Tram	10
Bus	11
Angebotsausweitungen aus dem Leistungsprogramm der MVG.....	11
Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Busnetzes:	11
Ausblick Bus.....	12
Infrastruktur im Busnetz: die Umweltverbundröhre Ost.....	13
Nachtverkehr.....	14
Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Nachtverkehrs:.....	14

Situation des ÖPNV im Jahr 2023

Leistungsangebot der MVG ist unterfinanziert

Auch im vergangenen Jahr 2022 haben die Fahrgastzahlen der MVG das Vor-Corona-Niveau noch nicht wieder erreicht.

Die niedrigeren Fahrgastzahlen wirken sich entsprechend auf die Fahrgeldeinnahmen der MVG und damit auf die Finanzierung des Leistungsangebots aus.

Im Leistungsprogrammwurf der MVG für das Fahrplanjahr 2024 sind – außer dem ganztägigen 5-Minuten-Takt auf der U5 – nur kleinere Angebotsausweitungen vorgesehen.

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.

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

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. Daher war die Entscheidung des Stadtrats vom Juli 2022, für die Trambahn in der Leopoldstraße auch Varianten mit eigener ÖPNV-Spur untersuchen, vielversprechend (vgl. auch <https://www.tz.de/muenchen/stadt/hallo-muenchen/muenchen-buergermeisterin-atomkraft-gas-strom-corona-stammstrecke-gruene-habenschaden-91732659.html>). Leider lässt die Tatsache, dass diese Planung zeitlich nach hinten geschoben wurde, für den Ausbau der Tram nichts Gutes vermuten.

Auch bei der Planung des Gewerbegebietes Frankfurter Ring wurde eine bessere ÖPNV-Anbindung nicht untersucht: Anstatt der Stadtverwaltung einen klaren Auftrag zur Untersuchung einer Busspur zu erteilen (der BA 11 befürwortet die Einrichtung einer Busspur auf dem Frankfurter Ring), verweist sie lediglich auf einen fernen Ausbau des S-Bahn-Nordrings durch den Freistaat. Richtig wäre, beide Varianten – sowohl eine Busspur oder Tram zur Feinerschließung, als auch eine S-Bahn zur weiträumigen Erschließung zu verfolgen. Stattdessen setzt die Stadt auf „S-Bahn (für die die Stadt gar nicht zuständig ist), um den Autos keinen Platz wegzunehmen.“ Hinzu kommt, dass es derzeit keine Planung für einen attraktiven S-Bahn-Betrieb auf dem Nordring gibt – es ist momentan nur ein eher rudimentärer Betrieb geplant.

Auch die Diskussion um die Anzahl der Trambahngleise am Bahnhofplatz ist unverständlich. Keineswegs nachvollziehbar ist, warum verwaltungsintern seit rund zwei Jahren darüber diskutiert wird, ob der Münchner Hauptbahnhof eine leistungsfähige Anbindung ans Tram- und Busnetz erhalten soll (vgl. Vorlage für den Planungsausschuss vom 29.3.2023, <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7568500> , Seite 16). In der Münchner Stadtpolitik ist viel von Verkehrswende und Klimaschutz die Rede, aber einen der größten Verkehrs-

knotenpunkte Europas auch für ein künftig höheres ÖPNV-Verkehrsaufkommen ausreichend leistungsfähig per Tram zu erschließen, hat erkennbar keine Priorität.

Unterstützung bei Betriebskosten durch Bund und Land fehlt - Stadt vermittelt durch U-Bahn-Bau ohne Zuschüsse aber den Eindruck, genug Geld für den ÖPNV zu haben

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

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

Ausgleichszahlungen durch Bund und Land erfolgen nicht. Andererseits vermittelt München den Eindruck, über ausreichend Finanzmittel für den ÖPNV zu verfügen: Jahrzehntlang wurden in München nur U-Bahnen gebaut, wenn klar war, dass der Bau bezuschusst wird. Erst in der durch die Corona-Pandemie verursachten größten Haushaltskrise der Landeshauptstadt München der letzten 70 Jahre ist der Stadtrat in München davon abgewichen und beschloss den U-Bahnbau nach Pasing ohne Zuschüsse (s.u.).

Landeshauptstadt München: U-Bahnbau ohne Bundeszuschüsse, aber kaum 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. Durch Verschuldung finanzierte Investitionen verringern aber – durch Tilgung und Zinsen – den Spielraum, der im Haushalt zur Verfügung steht. Somit stehen dann auch weniger Mittel zur Finanzierung des ÖPNV-Angebots zur Verfügung.

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 2024 auf.

Ende 2021 beschloss der Stadtrat der Landeshauptstadt München den Bau der U5 nach Pasing. Eine Ausgabe in Höhe von 988 Millionen Euro wurde einstimmig im Stadtrat beschlossen, ohne sich zu vergewissern, dass die erhofften Zuschüsse auch wirklich fließen würden. Abgesehen von der Frage nach der Sinnhaftigkeit der U5 an sich, ist dies ein äußerst naives Vorgehen bei der Finanzierung von Großprojekten in der aktuellen Situation.

Im Dezember 2022 wurde der Bau des Vorhaltebauwerks für den künftigen U-Bahnhof Freiham beschlossen (in den zum Beschluss versandten Pressemitteilungen von SPD/Volt und Grüne / Rosa Liste war kein Hinweis darauf, dass die U-Bahn nach Freiham nur gebaut werden soll, falls es Zuschüsse von Bund und Land gibt). Daher drängt sich die Vermutung auf, dass auch die U-Bahn Freiham (geschätzte Kosten: knapp eine Milliarde Euro) ohne Zuschüsse gebaut werden soll.

Angesichts der Fahrgastrückgänge und der fehlenden Ausgleichszahlungen von Bund und Land ist nachvollziehbar, warum der finanzielle Spielraum für Angebotsverbesserungen eher gering ist. Überhaupt nicht nachvollziehbar ist aber, dass in einer Situation, in der aus finanziellen Gründen nicht einmal das Fahrplanangebot von 2019 gefahren wird (z.B. Entfall vom 10-Minuten-Takt bis 22 Uhr beim MetroBus), U-Bahnen mit Gesamtkosten von rund 2 Milliarden Euro allein aus Haushaltsmitteln der Landeshauptstadt ohne Zuschüsse gebaut werden.

Wesentliche Rolle des ÖPNV gemäß Mobilitätsstrategie

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

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

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

Neues Finanzierungsmodell für ÖPNV ist gefordert

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

Das Münchner Modell 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, Deutschlandticket). Daher muss ein neues Finanzierungsmodell für den ÖPNV erarbeitet werden, d. h. von der öffentlichen Hand müssen deutlich höhere Zuschüsse als bisher zum Betrieb geleistet werden.

Schon seit 2020 wurden rund 100 Millionen Euro pro Jahr aus dem Stadthaushalt zur Abdeckung der Einnahmeverluste (wegen geringerer Fahrgastzahlen aufgrund der Corona-Pandemie) bei der MVG aufgewendet.

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.

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

Die beabsichtigten Ziele der Verkehrsverlagerung und der Stärkung des Umweltverbundes können nicht erreicht werden, wenn bedingt durch allgemein stark gesenkte Fahrpreise das Geld für die dann benötigten Kapazitätsausweitungen und den Netzausbau fehlen. Daher müssen auf breiter Front gesenkte Tarife unbedingt solide finanziert sein. Ein zuverlässiger Betrieb, die Instandhaltung der Infrastruktur und der unumgängliche Netzausbau erfordern sehr hohe Investitionen. Diese dürfen durch wegbrechende Fahrgeldeinnahmen auf keinen Fall gefährdet werden.

Selbstverständlich ist beim Netzausbau auf einen möglichst effizienten Einsatz der Mittel zu achten. Hier bietet die Tram erhebliches Potential: Pro investierten Euro werden bei der Tram im Vergleich zur U-Bahn gut zweieinhalbmal so viel Autofahrten auf den ÖPNV verlagert.

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

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

Planung zum Trambahnausbau ist zu begrüßen

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

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-Bauprogramm:

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

Bericht auf Tramreport.de:

<https://www.tramreport.de/2022/12/15/oePNV-bauprogramm-2-2022/>

Pünktlichkeitsoffensive ÖPNV

Kombination Stadterneuerung und Verkehrsberuhigung mit Ausbau von ÖPNV und Radverkehr

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

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

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

Im Rahmen des 4. Maßnahmenpakets Busbeschleunigung/ÖPNV-Beschleunigung wird dies grundsätzlich aufgegriffen. Angesichts der Beeinträchtigung des ÖPNV-Betriebs durch den MIV sind aber deutlich weitergehende Maßnahmen erforderlich.

„Wiederhochfahr“-Szenarien fehlen

Die aktuellen Planungen der MVG zum Leistungsprogramm 2024 sind darauf ausgelegt, dass es auch 2024 kaum Steigerungen der Fahrgastzahlen gibt. Um aber ein wesentliches Ziel der Verkehrswende – steigende Fahrgastzahlen – zu erreichen, sind Szenarien erforderlich, die eine deutliche Angebotsverbesserung vorsehen.

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

Für deutliche Angebotsverbesserungen ist eine entsprechende Vorbereitung erforderlich: Wenn das Angebot wieder verbessert werden soll, sind dafür entsprechende Vorlaufzeiten erforderlich. Die Maßnahmen, die jetzt nicht getroffen werden, verhindern Angebotsverbesserungen in den Jahren ab 2024.

Einzelmaßnahmen fortsetzen

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

Neben dem Neubau von Strecken sind auch folgende Maßnahmen umzusetzen:

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

Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:

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

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

U-Bahn und Tram

Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG

Der AAN begrüßt den tagsüber durchgehenden 5-Minuten-Takt auf der U5.

Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:

U2:

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

U3:

Hauptverkehrszeit 5-Minuten-Takt bis und ab Moosach (d.h. auf gesamter Streckenlänge)

U6:

Samstagsverstärker bis Fröttmaning oder Alte Heide verlängern

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

U7:

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

U8:

samstags Betrieb vor 11 Uhr; sonntags Betrieb von 12-19 Uhr

Trambahn

Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:

Linie 12:

Die Linie 12 wird über Scheidplatz Süd bis Schwabing Nord verlängert. Somit wird eine attraktive Verbindung von Neuhausen nach Schwabing (Nord) geschaffen. Da die erforderlichen baulichen Maßnahmen (Abbiegebeziehung am Scheidplatz Süd von der Belgrad- in die Parzivalstraße) im Herbst 2023 fertig sind bzw. werden, kann die Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel 2023 erfolgen.

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:

5-Minuten-Takt Max-Weber-Platz bis Großhesseloher Brücke von 12-19 Uhr auch sonntags (LP21; 6.4.1.) Die Linie ist bereits heute gut ausgelastet und durch das nun bezogene Paulaner-Gelände mit zusätzlicher Haltestelle Carl-Amery-Platz (ab vsl. 2023) werden weitere Fahrgäste hinzukommen.

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

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

Linie 29:

Verlängerung in der Hauptverkehrszeit bis/ab Moosach.

Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen Tram

Wendeschleife Arbellapark

Der Bau einer aus beiden Richtungen befahrbaren Wendeschleife am Arbellapark 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 – Johanneskirchen / SEM Nordost) am U-Bahnhof wenden. Ein zusätzlicher Vorteil ist die höhere Flexibilität bei Betriebsstörungen.

Wendeschleife Wettersteinplatz

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

Bus

Angebotsausweitungen aus dem Leistungsprogramm der MVG

Der AAN begrüßt grundsätzlich die vorgesehenen Verbesserungen im Busbereich.

Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Busnetzes:

MetroBus:

Wiedereinführung des Takt 10 bis 10

ExpressBus X30:

Montag bis Samstag:

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

Sonntag:

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

MetroBus 52/ 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 und dann weiter via Briener Straße bis Königsplatz (Blockschleife Karolinenplatz > Königsplatz > Luisenstr. > Gabelsbergerstraße > Pinakotheken > Karolinenplatz) 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 151

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

StadtBus 153

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

StadtBus 154

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

StadtBus 178

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

StadtBus 180

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

StadtBus 193

Takt 10 bis 10

StadtBus 197

Takt 10 bis 10

Ausblick Bus

ExpressBus X5 Freiham Nord – U5 Westendstraße

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

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

Infrastruktur im Busnetz: die Umweltverbundröhre Ost

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

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

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 - Schwannseestraße (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

MVG-Leistungsprogramm 2023/24

Stellungnahme Fahrgastverband PRO BAHN, April 2023

Rahmenbedingungen: Klimaneutralität und Verkehrswende

Die Stadt München hat sich Klimaneutralität und die Verkehrswende verbindlich vorgenommen. Zur Klimaneutralität ist Deutschland auch aufgrund des Grundrechtsschutzes sowie bindender internationaler Verträge verpflichtet. Bis 2030 ist ein Mindestanteil von 30 Prozent für den Öffentlichen Verkehr laut Nahverkehrsplan vorgegeben. Dies ist eine Steigerung um 6 Prozentpunkte gegenüber dem aktuellen Anteil von 24 Prozent. Bis 2035 soll die Klimaneutralität erreicht werden.

Diese Ziele sind – noch – erreichbar. Die konsequente Verbesserung des Angebots im Öffentlichen Verkehr ist jedoch Voraussetzung. Dafür ist ein Hochlauf über mehrere Jahre erforderlich. Auch das laufende Bevölkerungswachstum im gesamten Stadtgebiet erfordert Angebotsverbesserungen.

Mit dem 49-Euro-Ticket ist zudem mehr Nachfrage zu erwarten, gerade auch im Freizeitverkehr. Diesen Impuls gilt es aufzugreifen, und die höhere Nachfrage zu verstetigen anstelle durch ein unzureichendes Angebot abzuschrecken.

Leider verfehlt jedoch das vorliegende Leistungsprogramm diese Anforderungen. Beschrieben wird ein faktischer Stillstand beim Angebot mit wenigen einzelnen Anpassungen. Die nötigen Hebel für die Verkehrswende werden nicht angesetzt.

Die Aussage »Die Ziele zur Verkehrswende ... werden langfristig weiterverfolgt.« lässt ein fatales Verschieben von Zielen, die schon jetzt sehr dringlich sind, auf den Sankt-Nimmerleins-Tag befürchten. Dies widerspricht den gültigen Stadtratsbeschlüssen zum Nahverkehrsplan und der Mobilitätsstrategie, sowie den verbindlichen Vorgaben zur Klimaneutralität. Bei der Kommunalwahl vor knapp drei Jahren stand das Thema »Verkehr« im Mittelpunkt des Wahlkampfes, die Bürger haben sich eindeutig für die Priorität des Umweltverbands ausgesprochen. Das muss jetzt auch umgesetzt werden, unter anderem im Leistungsprogramm. Mit dem Anspruch der Rathauskoalition zur Verkehrswende sowie die »ökologischste Großstadt Europas« zu werden, dürfen die Ziele nicht aufgeweicht oder verschoben werden.

Die mit Abstand meisten neue Fahrtmöglichkeiten werden durch das neue Schnellbusangebot des MVV erzeugt, das wir sehr begrüßen. Sich aber nur darauf zu verlassen, ist ambitionslos.

Es ist mittlerweile unbestritten, dass der Öffentliche Nahverkehr als wichtige Infrastruktur eine solide öffentliche Finanzierung braucht. Das Zerrbild der ausschließlichen Nutzerfinanzierung aus der Zeit der Neoliberalisierung ist gescheitert. Wir begrüßen, dass letztes Jahr auf politischer Ebene eine Lösung gefunden wurde, die zumindest den Kahlschlag beim Angebot vermieden hat. Das ist aber für die Verkehrswende zu wenig. Wenn das Geld knapp ist, dann müssen vorrangig die hier beschrieben besonders wirksamen Maßnahmen finanziert werden. Wenn hingegen die Stadt neue U-Bahn-Strecken ohne Bundeszuschüsse bauen kann, dann ist nicht nachvollziehbar, wenn beim Fahrplanangebot das Geld fehlt. Für die U5 nach Freiham plus dem BMW-Tunnel wird ohne Zuschüsse jährlich mit Zins und Tilgung ein Betrag in der Größenordnung von 100 Millionen Euro fällig. Alleine diese beiden Bauten kosten damit jedes Jahr in einer vergleichbaren Größenordnung wie das gesamte Angebot der MVG.

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

Nötige weitere Maßnahmen über die Vorlage hinaus

Konkret fehlt unter anderem:

- Die Rückkehr zum »Takt 10 bis 10« auch für den Metrobus (d.h. dass die Metrobusse bis um 22 Uhr alle 10 Minuten fahren)
- Besseres Angebot am Wochenende, da sich der Verkehr mehr Richtung Freizeitverkehr verlagert und am Wochenende häufig Engpässe bestehen (beispielsweise bei der U-Bahn am Wochenende tagsüber 5-Minuten-Takt zumindest zwischen Innenstadt und Scheidplatz, Rotkreuzplatz und Innsbrucker Ring (über Giesing), am Samstag weiter bis zum OEZ; dem Bus 151 am Samstag; dem Busverkehr Richtung Schloss Nymphenburg bei Schönwetter; Einsatz von Buszügen beim Bus 51 sonntags; 5-Minuten-Takt der Tram bis Großhesseloher Brücke und 10-Minuten-Takt bis Grünwald)
- Sicherstellung des zuverlässigen Verkehrs, insbesondere bei Bus und Tram (d.h. auch: konsequentes Abstellen von Verspätungsursachen und Bau neuer Busspuren)
- Eine Perspektive, wie 30 Prozent ÖV-Anteil bis zum Jahr 2030 zuverlässig erreicht werden (dies sind noch insgesamt sieben Leistungsprogramme, d.h.: pro Jahr ist knapp ein Prozentpunkt Zuwachs nötig, oder etwa vier Prozent Steigerung der Fahrgastzahlen jedes Jahr)
- Die Wiedereröffnung der gesperrten Tram-Strecke über die Ludwigsbrücke
- Die Verlängerung der Tram 12 über den Scheidplatz hinaus nach Schwabing Nord
- Der Expressbus X5 Freiham – Westendstraße zur Erschließung von Freiham (die U-Bahn kommt viel zu spät, da die Erschließung beim Einzug der Bürger nötig ist, und nicht erst viele Jahre danach)

Irreführend sind die Hinweise auf die laufende Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge bei U-Bahn und Tram. Nicht nur wurden diese Fahrzeuge bereits vor Jahren bestellt, und die Übernahme ist daher auch ohne Anhörung selbstverständlich. Vielmehr ist vor allem bei der Tram sicherzustellen, dass die neuen Fahrzeuge zusätzlich in Betrieb genommen werden und nicht nur aufgrund des Mangels an Nachtabstellmöglichkeiten rein ein Ersatz bestehender Niederflur-Fahrzeuge werden. Denn sonst werden die neuen Fahrzeuge nicht zum nötigen Kapazitätszuwachs beitragen, und nach Eröffnung der neuen Tram-Strecken in den Jahren ab 2025 werden dann doch wieder Fahrzeuge fehlen.

Bei den Sanierungsmaßnahmen für die Infrastruktur (Seite 10) ist darauf zu achten, dass das Angebot für die Fahrgäste nachvollziehbar und nutzbar bleibt. Eine Situation wie im Bereich Deutsches Museum mit jahrelangen Sperrungen darf sich nicht wiederholen.

Da ein steigender Sanierungsbedarf besteht, wäre es sinnvoll, eine rollierende mehrjährige Baustellen-vorschau zu veröffentlichen (d.h.: welche Baustellen sind in den nächsten fünf Jahren etwa zu erwarten, mit abnehmender Präzision je weiter die Baumaßnahmen in Zukunft erfolgen) und auch auf den Webseiten der MVG gut auffindbar zu veröffentlichen.

In anderen Städten selbstverständlich etablierte Konzepte wie halbseitige Sanierung mit eingleisiger Umfahrung per Kletter-/Bauweichen sind in München erproben, um das Verkehrsmittel Tram auch während allfälliger Sanierungsphasen zukunftsfähig aufzustellen und den möglichst durchgehenden Betrieb zu erlauben. Auf besonders wichtigen Strecken können auch entsprechende Weichen dauerhaft eingebaut bleiben, um einfacher den Betrieb aufrecht erhalten zu können.

Konkrete Maßnahmen

Zu den konkreten Maßnahmen:

Die Verbesserungen bei der U5 sowie beim Bus X80, 55 und 135 begrüßen wir, ebenso die neue Haltestelle in Lochhausen.

Die Anpassungen in Freiam (Fahrplanangebot, neue Wendeschleife Hörweg, Mahatma-Ghandi-Platz/Amalie-Nacken-Straße) sind sinnvoll, jedoch nicht ausreichend. Vielmehr braucht es als gutes Angebot auch während der Aufsiedlung von Freiam so schnell wie möglich eine gute Anbindung Richtung Münchner Innenstadt. Aufgrund des Versagens des Freistaats Bayern beim S-Bahn-Ausbau und insbesondere der S4 steht die S-Bahn leider nicht zur Verfügung. Die U5 wird ebenso nicht rechtzeitig zur Verfügung stehen. Als einzige Option ist daher der Schnellbus X5 von Aubing über die Aubinger Allee und Mahatma-Ghandi-Platz zur Autobahn und dort über eine bevorrechtigte Spur zur U-Bahn-Station Westendstraße möglich. Hierfür ist eine kurzfristige Perspektive nötig. Es besteht die ernsthafte Gefahr, dass in Freiam ein aufs Auto fokussierter Stadtteil entsteht, da die Straßeninfrastruktur und mehrere Autobahnanschlüsse hochwertig und früh zur Verfügung stehen, hingegen der Anschluss an den Öffentlichen Nahverkehr viel zu spät und schlecht erfolgt.

Die Schulmaßnahmen für 2024 begrüßen wir. Bei der Linie 182 würden wir begrüßen, wenn die Tram 23 möglichst bald verlängert wird und dann diese Linie ersetzt.

Die Expressbuslinien des MVVs sind sehr sinnvolle neue Verbindungen. Allerdings sollte der Schnellbus X204 in Sendling nicht kurz vor der U6 und der S7 enden, sondern Umsteigen zu beiden Schnellbahnlinien ermöglichen. Damit wird zusätzliches Fahrgastpotenzial erschlossen (z.B. Klinikum Großhadern) und die Buslinie via S7 auch mit weiteren Landkreisteilen verknüpft.

Ein Angebot auch sonntags wie beim Expressbusring um München würde die neuen Buslinien und damit die Verbindung zwischen Stadt und Umland spürbar attraktiver machen.

Aus städtischer Sicht ist zudem ein 10-Minuten-Takt ähnlich der städtischen Metrobusse anzustreben.

Diese Expressbuslinien kompensieren einen Teil der Defizite des Freistaats Bayern beim S-Bahn-Ausbau, können diese aber nicht ausreichend ausgleichen. Eine Wiederaufnahme des konsequenten S-Bahn-Ausbaus bleibt unerlässlich, ebenso wie eine Taktverdichtung. Aus Sicht der Stadt München muss das Ziel bei der S-Bahn »Takt 10 bis 10« sowie durchgehender Nachtverkehr im Stundentakt lauten. Diese Ziele müssen auch vernehmlich von der Stadt beim Freistaat Bayern eingefordert werden.

Verbesserung der Verkehre, die die Stadtgrenze überqueren, sind eine wichtige Voraussetzung für Verkehrswende und für die Zukunft des Großraums München als attraktive Region.

VCD-Kreisverband München Breisacher Str. 12 81667 München

Münchner Verkehrsgesellschaft
Angebotsplanung

per E-Mail

24.05.2023

Stellungnahme des VCD München zum MVG-Leistungsprogramm 2024

Positiv: 5-Minuten-Takt für U-Bahn auf U5 ausgeweitet

Dies entsprach unseren Vorstellungen für die Ausweitung der U-Bahn-Angebote, allerdings nur partiell für die U5. In den nächsten Planungsperioden sollten neben der U2 und U5 unbedingt die anderen U-Bahn-Linien folgen, um dauerhaft kurze Reisezeiten im Kernnetz mit geringen Umsteigezeiten innerhalb des Stadtgebietes zu ermöglichen. So können Fahrgastgewinne durch bessere Auslastung bestehender Kapazitäten erreicht werden.

Positiv: Drei Expressbuslinien aus dem Umland zu U-Bahn-Knoten in der Stadt München

Der VCD begrüßt die Einführung der Expresslinien X204 Putzbrunn - Sendling, X205 Garching - Arabellapark und X206 Lohhof - Feldmoching. Dies entspricht den VCD-Forderungen nach mehr schnellen Verbindungen aus dem Umland in die Stadt München, um mehr Pendler auf den ÖV zu bringen. Dies sollte auf weitere Linien ausgedehnt werden, auch um Alternativen bzw. Rückfallebenen zum anfälligen S-Bahn-Netz zu schaffen.

Beseitigung der Unterfinanzierung für Standards [analog unserer Forderung 2022](#)

Der VCD fordert unbedingt eine Klärung der Unterfinanzierung. Es braucht Finanzierungsconzepte, die die Sicherstellung der Bedienstandards **Takt 10 bis 10** bei Tram und Metrobus für 2023 ermöglichen. Der Schaden dieser Ausdünnung für die Erreichung der Klimaschutzziele ist nach Ansicht des VCD zu hoch. Denn es steht sonst zu befürchten, dass der Umstieg vom MIV auf den ÖV dauerhaft ausgebremst wird.

Als Anregung: Die Stadt Wien bietet auf allen U-Bahn-Linien tagsüber einen annähernden 5-Minuten-Takt (oder mehr) an und bietet deutlich günstigere Monatskartenpreise und Einzeltickets an. Wie wäre es, in Erfahrungsaustausch zu treten, wie dies unter aktuellen Bedingungen (Fahrermangel, Folgen von Inflation usw.) möglich ist.

Angebotsreduktion [analog unserer Forderung 2022](#)

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 Linie noch im Takt 10 fährt. Abgelehnt werden vom VCD jedoch sämtliche auf Seite 22 aufgelistete U-Bahn-Taktreduzierungen.

Offenlegung Fahrgastzahlen analog unserer Forderung 2022

Es sollten alle Fahrgastzahlen der MVG-Linien offengelegt werden. Der VCD folgt der Forderung des AAN vollinhaltlich. Die Fahrgastzahlen dienen auch der Politik (auch den BA), Entscheidungen über Maßnahmen zu treffen bzw. diese nachzuvollziehen. Es sollten Mindestnutzungszahlen definiert werden, die für Erweiterungsprojekte gelten. Bei Unterschreitung kann die Kapazität besser für andere Erweiterungen genutzt werden. Dies vor dem Hintergrund, dass z.B. am Busbahnhof Ostbf zur HVZ Busse regelmäßig nahezu leer ein bzw. ausfahren.

Tram

Leider gibt es derzeit keine aktuellen Pläne, das Tram-Angebot zu verbessern. Dies ist aber nach Ansicht des VCD geboten. Mit wenig Mitteln ist nach VCD-Auffassung die Verbesserung der Anbindung des Ostbahnhofes möglich, indem Tramlinien aus Richtung Grünwald und St. Emmeram in einer Schleife über den Ostbahnhof geführt werden (Vgl. unsere Ausführungen aus dem Jahr 2022).

Innerstädtisches Busnetz zu ergänzen

Noch gibt es Lücken im Busangebot, so fehlt die Verbindung zwischen Odeonsplatz und Schweigerstraße via Lilienstraße/Zepelinstraße. Im Zuge der Beendigung der Erneuerung der Ludwigsbrücke sollte unbedingt die Schließung einer Lücke im Busnetz für die untere Au geschlossen werden. Ein weiterer Punkt ist der Ausbau tangenzialer Schnellverbindungen. Der VCD plädiert dafür, über den Mittleren Ring schnellere Busverbindungen zu ermöglichen, um Autofahrer, die derzeit über den Mittleren Ring deutlich kürzer unterwegs sind, als mit dem ÖV, zum Umsteigen zu bewegen. Präsentation dazu in zugehöriger E-Mail anbei.

VCD

Mobilität für
Menschen.



Mittlerer-Ring-Bus

**Schnellere Querverbindungen
zur Entlastung der City**

Warum ein Mittlerer-Ring-Bus?

Fehlende Querverbindungen

- Es fehlen in München schnelle Querverbindungen. Dies führt dazu, dass Fahrgäste den Umweg über das Stadtzentrum nehmen müssen.
- Weil die Fahrgäste Umwege fahren, werden die sternförmig auf das Zentrum zulaufenden Schnellbahnlinien doppelt belastet: 1x stadteinwärts, 1x stadtauswärts

Gibt es nicht bereits genug Buslinien?

- Es gibt bereits viele Buslinien, die die Stadtteile miteinander verbinden. Sie decken gut den Kurzstreckenverkehr ab, nicht aber solche Querverbindungen wie

Leuchtenbergring - Petuelring

Lücke wird derzeit vom MIV gefüllt

- Genau bei solchen Verbindungen ist der Autoverkehr derzeit eindeutig überlegen. Die Stausituation am Mittleren Ring wird zwar vielfach beklagt, Buslinien sind aber anderswo auch stark von Staus betroffen.

Wie kann ein Mittlerer-Ring-Bus funktionieren?

Vorschlag: Vom Petuelring nach Giesing linksrum + rechtsrum

■ Der Mittlere-Ring-Bus soll entlang des Mittleren Rings an allen S-Bahn, U-Bahn und Tram-Stationen halten

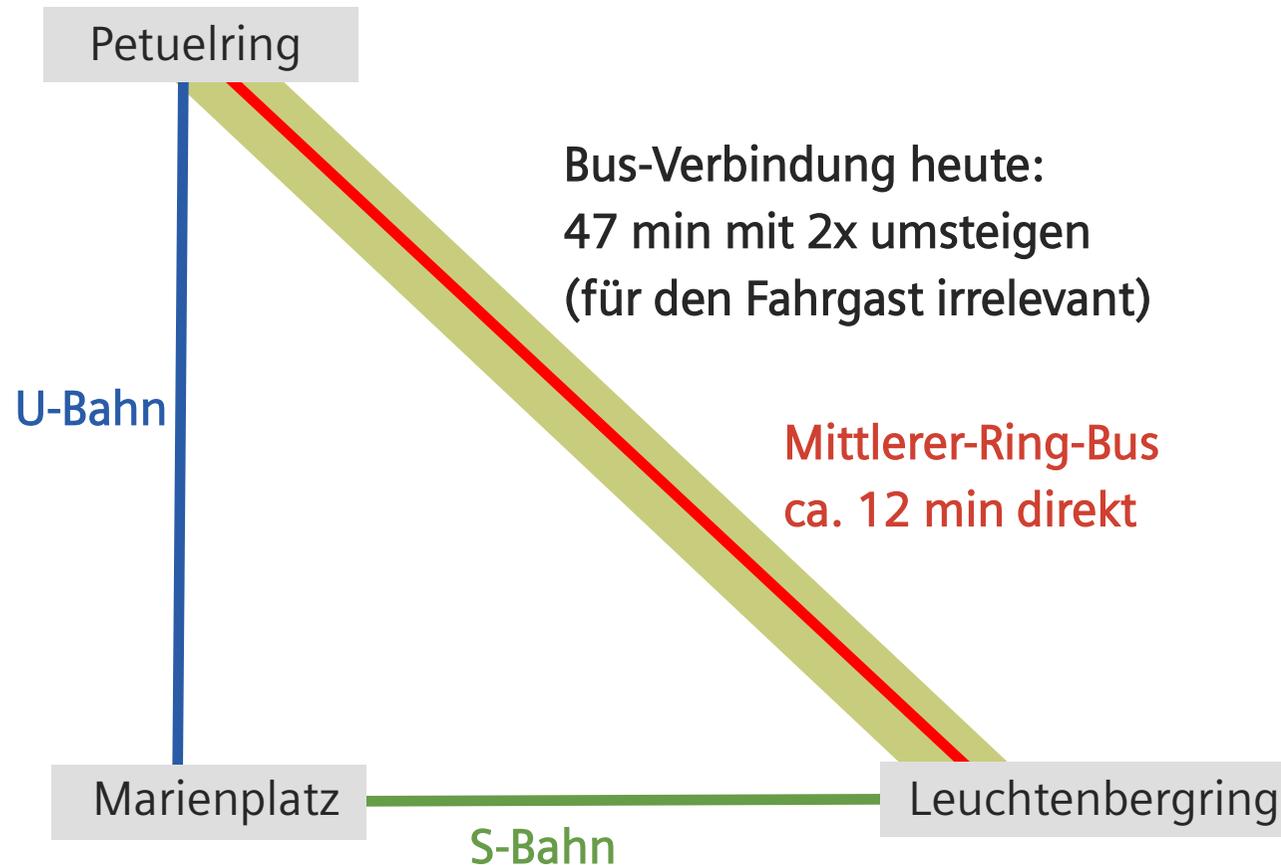
Ziel: So viele Verknüpfungen mit U- und S-Bahn wie möglich So wenig Abweichungen vom Ring wie nötig

- **Fahrzeit:** für eine Umrundung: ca. 50 min
- **Aufwand:** 12-15 Busse im Umlauf bei 10-Minuten-Takt

Zusätzliche Direktverbindungen zum Nordosten und Nordwesten

■ Die beiden Linien können vom Petuelring aus verlängert werden, aus Osten nach Feldmoching (Bus 173), aus Westen zur Studentenstadt (Bus 177)

Prinzip: Weniger Kirche ums Dorf fahren



Credo für den Münchner Ring-Bus

- Was heute schnell nur mit dem Auto geht, soll künftig schnell mit dem Bus möglich werden

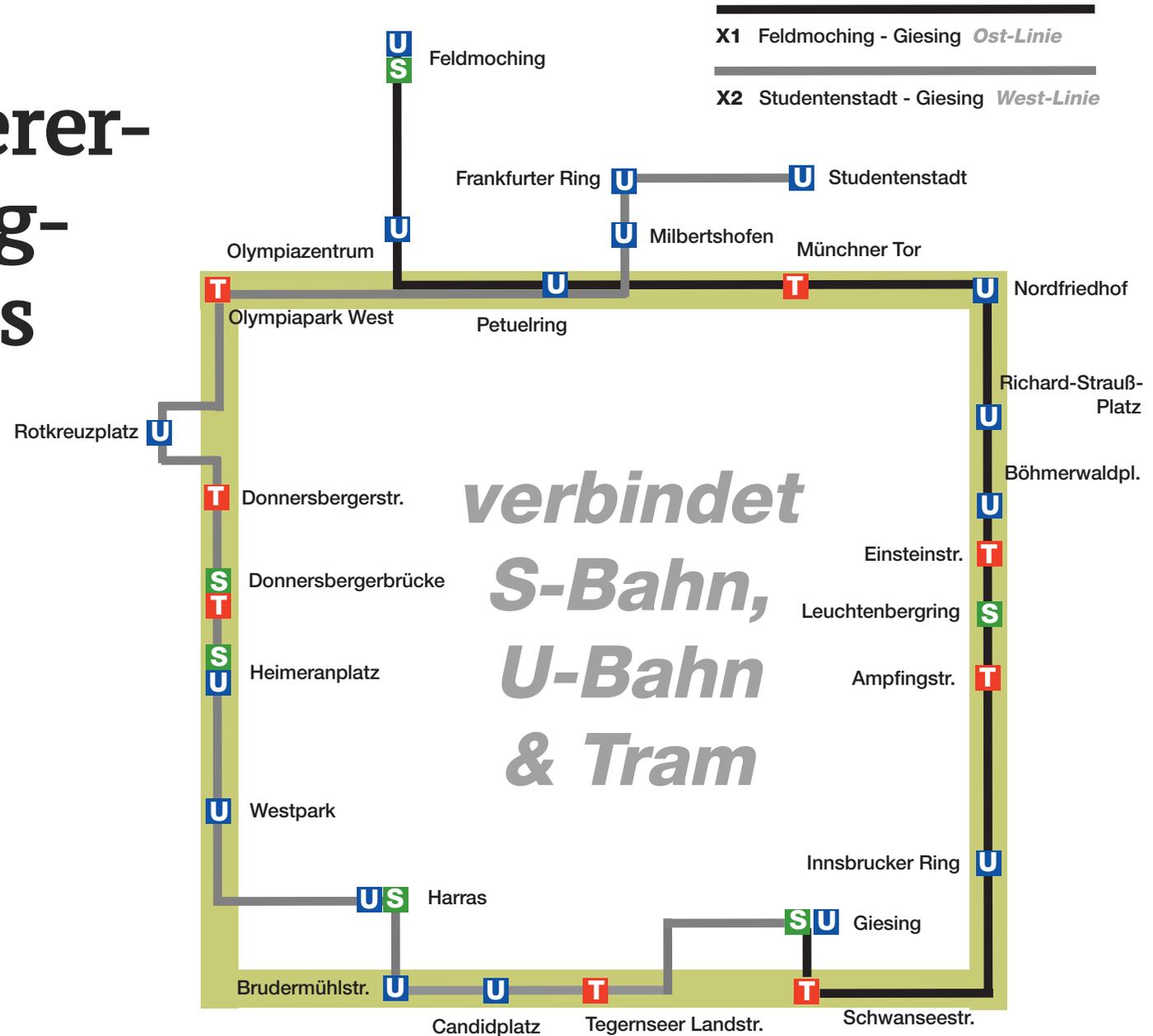
Fahrzeitvergleiche

Fahrzeiten 2023	Auto	U/S-Bahn	Bus
Petuelring - Rotkreuzplatz	8 min	13 min 1x umsteigen	54 min 3x umsteigen
Rotkreuzplatz - Harras	9 min	20 min 1x umsteigen	24 min direkt
Harras - Giesing	9 min	15 min 1x umsteigen	18 min direkt
Giesing - Leuchtenbergring	7 min	15 min 1x umsteigen	28 min direkt
Leuchtenbergring - Petuelring	8 min	25 min 1x umsteigen	47 min 2x umsteigen

Angaben lt. Routenplaner und Fahrplanauskunft (tagsüber)

Modell für den Mittleren-Ring-Bus

Mittlerer-Ring-Bus



Von: PP MUE E4 (Postfach)
Gesendet: Montag, 8. Mai 2023 09:03
An: MVG-Leistungsprogramm.SAM MP-AB
Betreff: E42B: MVG-Leistungsprogramm 2024
Anlagen: MVG-Leistungsprogramm 2024.pdf; Anschreiber
BA.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben keine Änderungs-/Ergänzungswünsche oder Einwände gegen das MVG-Leistungsprogramm 2024.

Mit freundlichen Grüßen

Polizeipräsidium München
Abteilung Einsatz – Unterabteilung E 4

Von: MVG-Leistungsprogramm.SAM MP-AB
Gesendet: Donnerstag, 13. April 2023 17:32
Betreff: MVG-Leistungsprogramm 2024

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 2024 der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG). Sie enthalten die von der MVG geplanten Maßnahmen für den Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 bzw. unterjährig in 2024.

Die Anhörungsfrist endet am **Freitag, 26. Mai 2023**, um das Leistungsprogramm rechtzeitig in den Stadtrat der Landeshauptstadt München einbringen zu können.

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), Emmy-Noether-Straße 2, 80992 München; Geschäftsführer: Ingo Wortmann (Vorsitzender), Werner Albrecht, Veit Bodenschatz, Alexandra Diessner, Oliver Glaser; 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

SWM INTERN