

Anpassungsprogramm der MVG für die Fahrplanperiode 2027

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00776

Beschluss des Mobilitätsausschusses gemeinsam mit dem Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft vom 22.07.2026 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Fahrplanwechsel der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) im Dezember 2026.
Inhalt	In dieser Vorlage werden konkrete Maßnahmen im ÖPNV für das Fahrplanjahr 2027 im Rahmen des Anpassungsprogramms definiert.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	(-/-)
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, neutral. Maßnahmen im ÖPNV tragen maßgeblich zur Förderung nachhaltiger Mobilität und somit zum Klimaschutz bei.
Entscheidungsvorschlag	Die Verwaltung wird beauftragt, die für die Veränderung des Fahrplanangebots in der Fahrplanperiode 2027 (Anpassungsprogramm gemäß Ziffer 3) erforderlichen Anpassungen (Maßnahmen mit Fußnote ÖDLA) am Öffentlichen Dienstleistungsauftrag Stadtverkehr München unter dem Vorbehalt des Beschlusses Anpassungsprogramm 2027 der MVG hinsichtlich der Finanzierung 2026 und 2027 (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00870) vorzunehmen.
Gesucht werden kann im RIS auch unter	ÖPNV, MVG, ÖDLA, Anpassungsprogramm, U-Bahn, Tram, Bus, Fahrplanjahr 2027
Ortsangabe	Stadtgebiet München

Anpassungsprogramm der MVG für die Fahrplanperiode 2027

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00776

1 Anlage

**Beschluss des Mobilitätsausschusses gemeinsam mit dem Ausschuss für Arbeit
und Wirtschaft vom 22.07.2026 (VB)**
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	2
1. Ausgangslage	2
2. Aktuelle Herausforderung.....	2
3. Anpassungsprogramm 2027 der MVG	3
3.1 Neues Busnetz für die Innenstadt	4
3.2 Konsolidierungsmaßnahmen.....	6
3.3 Weitere Angebotsänderungen.....	7
4. Territorial durch die LHM mitfinanzierte MVV-Regionalbuslinien	7
5. Klimaprüfung.....	9
6. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten.....	9
II. Antrag des Referenten	10
III. Beschluss.....	10

I. Vortrag des Referenten

1. Ausgangslage

Die Landeshauptstadt München (LHM) hat in der Sitzungsvorlage 20-26 / V 01751 die Betrauung der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) mit der Durchführung öffentlicher Personenverkehrsdienste auf dem Stadtgebiet der LHM sowie auf abgehenden Linien in den Landkreisen Dachau, Fürstenfeldbruck und München beschlossen. Die MVG ist seit dem 01.01.2025 im Rahmen des Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) Stadtverkehr München bis zum 30.06.2047 betraut.

Gegenstand dieses ÖDLA ist die Verkehrsbedienung im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Sinne von Art. 1 Abs. 1 Satz 3 BayÖPNVG mit U-Bahn, Straßenbahn und Bus. Auch der Bau und Betrieb der Infrastruktur für Tram und Bus und Betrieb der U-Bahn-Infrastruktur sind darin geregelt.

Die Einhaltung der im ÖDLA geregelten Grundsätze und Anforderungen und die Umsetzung der Ziele erfordern eine regelmäßige und vorausschauende integrierte Planung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen einerseits und deren Finanzierung andererseits.

Zwischen LHM, SWM und MVG findet eine regelmäßige, vorausschauende Abstimmung statt, in der unter anderem mittel- und langfristige Ziele, Erwartungen und Anforderungen der LHM an den ÖPNV in den jeweiligen Folgejahren besprochen werden. Die ÖDLA-Partner stimmen sich dementsprechend über die integrierte mittelfristige Planung (4-Jahresperspektive) ab, konkretisieren die verkehrspolitischen Ziele für den ÖPNV und priorisieren die erarbeiteten Maßnahmen. Dabei finden auch die finanziellen Rahmenbedingungen Berücksichtigung.

Ziel der integrierten Mittelfristplanung ist eine solide und effiziente Grundlage für die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs zu schaffen. Es sind verlässliche und planbare Rahmenbedingungen zu schaffen, die trotz knapper werdenden Ressourcen ein stabiles ÖPNV-Angebot gewährleisten können und gleichzeitig die Bedienung zukünftiger Nachfrageentwicklungen rechtzeitig berücksichtigen.

Neben der 4-Jahres-Perspektive steht weiterhin das Instrument des jährlichen Anpassungsprogramms (AP) zur Verfügung, um bei Bedarf auf kurzfristige Veränderungen angemessen reagieren zu können. Dieses ermöglicht es, vereinzelt nachzusteuern und flexibel auf aktuelle Gegebenheiten einzugehen. Trotzdem ist eine längerfristige Planungssicherheit essenziell, um den Anforderungen einer schnell wachsenden Stadt wie München gerecht zu werden.

Der ÖPNV bildet als umweltfreundliche und flächeneffiziente Mobilitätsform das Rückgrat der städtischen Mobilität. Die Verschiebung des Modal-Splits weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zugunsten des Umweltverbundes, insbesondere des ÖPNV, ist dabei von besonderer Bedeutung. Ein wesentlicher Anreiz dafür ist die Bereitstellung eines attraktiven, modernen und qualitativ hochwertigen ÖPNV-Systems.

2. Aktuelle Herausforderung

Die Stabilisierung und der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs sind nach wie vor ein zentrales Anliegen der Landeshauptstadt München. In Anbetracht der steigenden Anforderungen hinsichtlich Mobilitätsbedürfnissen, Erreichbarkeit, Lebensqualität und der wachsenden Einwohnerzahl ist es entscheidend, den ÖPNV nicht nur zu erhalten, sondern auch gezielt zu verbessern, um ein nachhaltiges Verkehrsangebot zu gewährleisten.

Die finanziellen Rahmenbedingungen haben sich in den letzten Jahren erheblich verschlechtert. Die insgesamt nicht ausreichende Einnahmesituation im ÖPNV, deutliche Kostensteigerungen, z. B. für Personal und Energie und die angespannte Haushaltslage

wirken sich auch auf die Planung und Umsetzung von erforderlichen Angebotsausweitungen aus. Dazu zählen die Erschließung von Neubaugebieten, die Anbindung neuer Schulstandorte und die Bedienung neuer Tram-/ U-Bahnstrecken. In der aktuellen Situation ist es unumgänglich, dass die entsprechenden Mehrkosten durch diese Angebotsausweitungen an einer anderen Stelle im Liniennetz kompensiert werden müssen.

Diese Rahmenbedingungen stellen eine erhebliche Herausforderung dar und lassen momentan kaum Spielraum für vorausschauende Planungen. Unter den gegebenen Voraussetzungen ist es kaum möglich, den Anforderungen einer kontinuierlich wachsenden Stadt wie München in vollem Umfang gerecht zu werden.

Die aktuell stark begrenzten finanziellen Mittel beeinträchtigen auch die Planungen für das anstehende Fahrplanjahr. Darüber hinaus erschweren die finanziellen Rahmenbedingungen derzeit die Entwicklung einer tragfähigen Konzeption für eine integrierte Mittelfristplanung.

Infolgedessen wird im Rahmen dieser Beschlussvorlage entgegen den Bestimmungen des ÖDLA zunächst nur auf die Maßnahmen für die Fahrplanperiode 2027 eingegangen. Formal ist das Anpassungsprogramm 2027 jedoch Teil der integrierten Mittelfristplanung 2027-2030 im Rahmen des ÖDLA. Es ist geplant, in den kommenden Monaten weitere Klarheit zu den finanziellen Rahmenbedingungen der ÖPNV-Entwicklung zu schaffen und darauf aufbauend eine integrierte Mittelfristplanung zu entwickeln, die den Anforderungen des ÖDLA entspricht, die Fahrplanjahre 2028-2030 ergänzt und vsl. Ende 2026 in den Stadtrat eingebacht werden soll.

Im Folgenden werden die konkreten Maßnahmen für den ÖPNV für das Fahrplanjahr 2027 definiert.

3. Anpassungsprogramm 2027 der MVG

Das Anpassungsprogramm 2027 ist im Hinblick auf die Finanzierungsvorgaben einerseits an der aus dem Finanzbeziehungsvertrag und der damit zusammenhängenden angespannten Finanzierungssituation des städtischen Haushalts und andererseits an der wirtschaftlichen Tragfähigkeit des SWM-Konzerns ausgerichtet. Zudem wurde berücksichtigt, dass ab 2027 Landesfördermittel entfallen, die bisher zur Mitfinanzierung von Busangeboten eingesetzt wurden. Die Umsetzung der daraus resultierenden Maßnahmen-Pakete bedürfen teilweise Anpassungen am ÖDLA (funktionale Leistungsbeschreibung), wobei das Leistungsangebot der MVG über die Anlage 2 des ÖDLA vorgegeben ist.

Die Pakete sind als in sich schlüssiges Gesamtkonzept zu verstehen und daher nur als Ganzes umsetzbar. Die Maßnahmen betreffen die Innenstadt ebenso wie die Gebiete außerhalb des Zentrums. Alle Haltestellen werden auch künftig bedient und alle heutigen Fahrtbeziehungen sind weiterhin möglich. Die Richtlinien des Nahverkehrsplans werden weitestgehend eingehalten.

Der Umsetzungszeitpunkt ist der Fahrplanwechsel am Sonntag, 13.12.2026, sofern nicht anders angegeben. Abweichungen sind innerhalb der beschriebenen Maßnahmen erläutert.

Einige der geplanten Maßnahmen unterschreiten die im ÖDLA definierten Mindestbedienzeiten und/oder -takte oder stellen Ergänzungen neuer Achsen dar. Dadurch erfordern diese Maßnahmen eine Anpassung der Anlage 2 des ÖDLA und sind somit im Rahmen dieser Sitzungsvorlage zu beschließen. Eine Kennzeichnung der entsprechenden Maßnahmen ist in den folgenden Tabellen in der ersten Spalte neben der jeweils betroffenen Liniennummer mit der Fußnote ^{ÖDLA} zu finden. Alle übrigen Maßnahmen der nicht gekennzeichneten Linien dienen lediglich der Information und sind durch den ÖDLA und dessen Bedienungsstandards weiterhin abgedeckt. Es ist darauf hinzuweisen, dass die ÖDLA-Relevanz keine Auswirkung auf den Finanzierungsbedarf der jeweiligen Maßnahme hat (vgl.

3.1 Neues Busnetz für die Innenstadt

Die letzte umfassende Neukonzeption des Busnetzes liegt mehr als 20 Jahre zurück. Mit dem im Folgenden vorgestellten, neu erarbeiteten Innenstadtnetz für den Bus werden Takte und Fahrzeuggrößen an die Nachfrage angepasst, einige Linienwege geändert und auf die aktuellen Mobilitätsbedürfnisse ausgerichtet. Einzelne Direktverbindungen können dabei entfallen (z.B. Kolombusplatz – Ostbahnhof). Es entstehen jedoch auch neue Verbindungen.

Die Modernisierung umfasst die bisherigen Buslinien 52, 54, 58/68 (City-Ring), 100, 132, 153, 187, 189, 199 und X30. Es wurden 27 Varianten untersucht und auf ihre Nachfragewirkung hin durchgerechnet. Hieraus wurde das vorliegende neue Innenstadtnetz entwickelt.

Laut Verkehrsmodell können damit in München pro Tag fast 1.000 zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden. Außerdem ist das neue Netz wirtschaftlicher, sodass die Betriebskosten dauerhaft reduziert werden können.

Die nördliche Au wird mit zwei Haltestellen neu erschlossen. Eine weitere neue Haltestelle entsteht in der Frauenstraße in Höhe Zwingerstraße. Zudem werden die Busse pünktlicher, da verspätungsanfällige lange Linienwege gekürzt werden, um den Betrieb zu stabilisieren.

Zuletzt erhöht sich auch die Orientierung für die Fahrgäste durch Straffung paralleler Angebote und besserer Abstimmung von Linien aufeinander.

Die Liniennummern in der nachfolgenden Tabelle basieren größtenteils auf dem heutigen Netz. Es handelt sich im derzeitigen Planungsstadium um Arbeitstitel bzw. vorläufige Festlegungen. Ferner sind nicht alle dargestellten Linienverknüpfungen abschließend.

Teilnetz Innenstadt

Linie(n)*	Maßnahme
52 ^{ÖDLA}	Neuer Linienweg Marienplatz <> Tierpark Hellabrunn (via Zeppelin- und Liliestraße); Neuerschließung der Au inkl. Einrichtung von zwei neuen Haltestellen
58/68 (City-Ring)	Übernahme Linienweg durch neue Linien 101 und 100; Bedienung Abschnitt Herkomerplatz <> Ostbahnhof <> Silberhornstraße durch die Linien 54 & 64
100 ^{ÖDLA}	Neuer verlängerter Linienweg Ostbahnhof <> Hauptbahnhof <> Silberhornstraße inkl. Verstärker Hauptbahnhof <> Silberhornstraße; Ersatz für bisherigen CityRing
101	Neue Linie Bruno-Walter-Ring <> Arabellapark <> Silberhornstraße; Schaffung neuer Direktverbindung und Ersatz für bisherigen CityRing
132 ^{ÖDLA}	Verkürzung des Linienwegs zum Isartor (statt Marienplatz) zugunsten der neu geführten Linie 52; Entfall der NVZ-Verstärker Implerstraße <> Isartor

*Liniennummern sind Arbeitstitel

Teilnetz Mittlerer Ring

Linie(n)*	Maßnahme
X30	Übernahme durch neue Linie 64 mit Bedienung aller Haltestellen

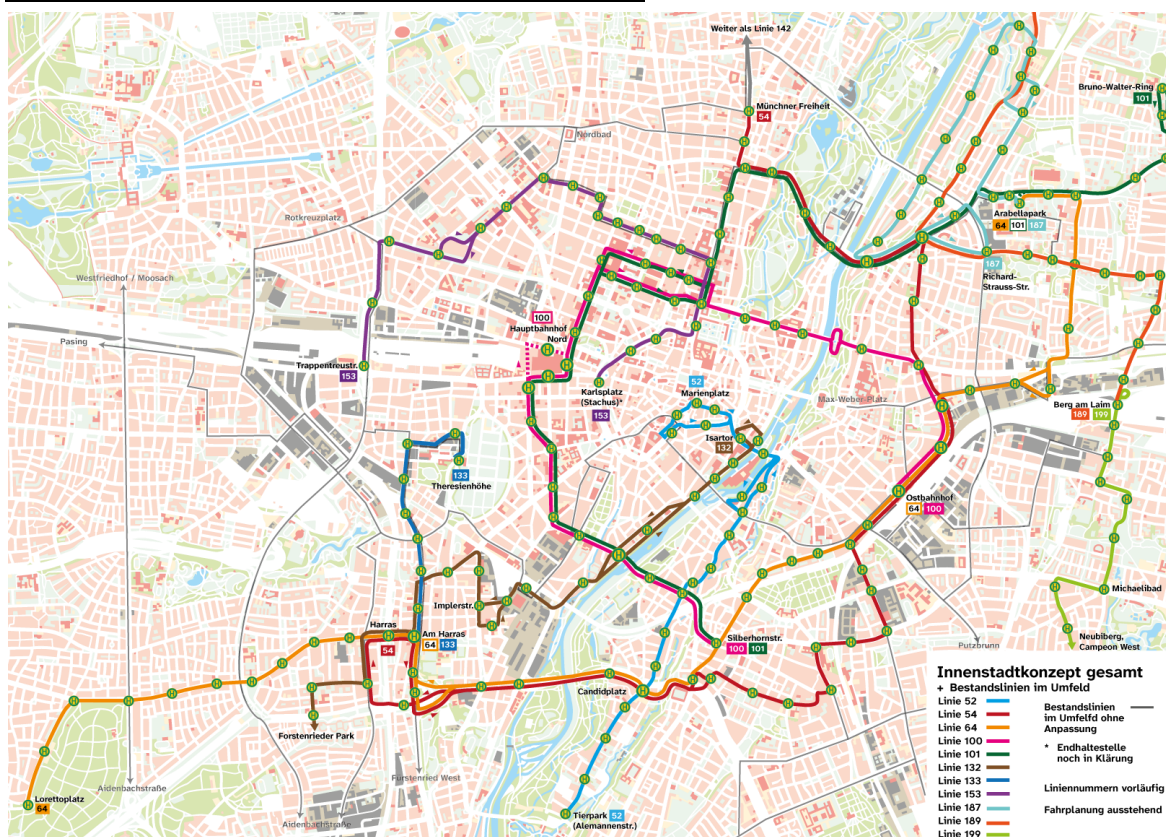
54	Verkürzung des Linienwegs auf den Abschnitt Münchner Freiheit <> Harras; Übernahme des Abschnitts Harras <> Lorettoplatz durch Linie 64
64	Neue Linie Lorettoplatz <> Harras <> Arabellapark; Teilersatz für Linien 54 sowie X30 mit Bedienung aller Haltestellen
133	Neue Linie als HVZ-Linie Am Harras <> Theresienhöhe (Mo-Fr Schule); entspricht zum Teil bisherigem Südabschnitt der Linie 153
153	Verkürzung des Linienwegs auf den Abschnitt Trappentreustraße <> Karlsplatz (Stachus); Bedienung des Abschnitts Trappentreustraße <> Giesing Bf. mit Linien 53, 54, 64, 133

*Liniennummern sind Arbeitstitel

Teilnetz Bogenhausen

Linie(n)	Maßnahme
187 ÖDLA	Neuer Linienweg: Arabellapark <> Richard-Strauss-Straße
189 ÖDLA	Neuer Linienweg: Unterführung Bf. <> Berg am Laim Bf.; Vermeidung des Bahnübergangs Daglfing Bf.; Schaffung weiterer Umsteigemöglichkeiten
199	Neuer Linienweg: Neubiberg, Campeon West <> Berg am Laim Bf.; Verlängerung um den Abschnitt Michaelibad <> Berg am Laim Bf. als Ersatz für Linienwegkürzung der Linie 187

Übersichtskarte des neuen Innenstadtnetzes Bus



Die geplanten Änderungen sind mit farbigen Linien dargestellt. Das übrige Angebot bleibt unverändert (Darstellung durch dünne schwarze Linien).

3.2 Konsolidierungsmaßnahmen

Um dem vorgegebenen Finanzrahmen und insbesondere der angespannten Haushaltssituation zu entsprechen, sind Konsolidierungsmaßnahmen im ÖPNV-Angebot unumgänglich. Die Auswahl der Maßnahmen geht auf eine intensive Analyse der aktuellen Fahrgastzahlen zurück. Kürzungen werden dort vorgenommen, wo es die Nachfrage bzw. die Auslastung der Fahrzeuge am ehesten zulassen. Dabei werden insbesondere Handlungsspielräume genutzt, die sich durch eine Veränderung des Fahrgastaufkommens ergeben. Beispiele dafür sind abgeflachte Nachfragespitzen im Berufsverkehr oder frühere Angebotsausweitungen, die auf weniger Nachfrage gestoßen sind als ursprünglich erwartet. Die Betroffenheit der Fahrgäste wurde auf diese Weise weitestmöglich reduziert. Das Mindesttaktangebot von 20 Minuten wird nicht unterschritten. Die Richtlinien des Nahverkehrsplans können weitestgehend eingehalten werden.

Linie	Maßnahme
U7	Entfall des Abschnitts Sendlinger Tor – Neuperlach Zentrum (Mo-Fr)
U7	Bedienung nur zur HVZ früh und spät
U7 ^{ÖDLA}	Entfall der Linie in den Schulferien
25 ^{ÖDLA}	Taktreduzierung von Takt 5 auf Takt 10 im Zeitraum 9-13 Uhr (Mo-Fr) im Abschnitt Max-Weber-Platz<> Großhesseloher Brücke.
X35, X36, 177 ^{ÖDLA}	Zusammenlegung der Linien X35 und X36 auf dem Linienweg Allach <> Olympia-Einkaufszentrum <> Studentenstadt (statt Alte Heide); Weiterführung der Linie 177 zur Alten Heide
57	Takt 10 statt Takt 5 zur HVZ (Mo-Fr Ferien) im Abschnitt Pasing Bf. <> Hörweg
139	Takt 20 statt Takt 10 ganztags im Abschnitt Giesing Bf. <> Neuperlach Zentrum (Sa)
143	Entfall des Abschnitts Hörweg <> Freiham Bf. ab ca. 20.30 Uhr (Mo-Sa) ; Bedienung durch Linie 57
145	Takt 20 statt Takt 10 und Umstellung auf Gelenkbus (So)
150	Takt 20 statt Takt 10 zur NVZ (Mo-Fr)
151	Entfall des Abschnitts Westfriedhof – Romanplatz zur NVZ (Mo-Fr) ; Bedienung u. a. durch die Linien 51, 180
162 ^{ÖDLA}	Takt 20 statt Takt 10 ganztags (Mo-Fr Ferien)
164	Takt 20 statt Takt 10 zur HVZ spät (Mo-Fr)
168	Takt 20 statt Takt 10; Umstellung auf Gelenkbus (So)
173	Takt 20 statt Takt 10 ganztags (Mo-Fr)
174 ^{ÖDLA}	Entfall der Linie; Bedienung der Haltestelle Dientzenhoferstraße durch Linie 171
175	Takt 20 statt Takt 10 zur HVZ spät (Mo-Fr)
179 ^{ÖDLA}	Entfall der Linie; Bedienung Olschewskibogen durch Linie 172
185	Takt 20 statt Takt 10 im Abschnitt Berg am Laim Bf. <> Trudering Bf. zur HVZ (Mo-Fr)
185	Entfall des Abschnitts Berg am Laim Bf. <> Arabellapark (Sa)
190	Takt 20 statt Takt 10 zur HVZ im Abschnitt Riem Bf. <> Messestadt Ost

	(Mo-Fr)
193	Takt 20 statt Takt 10 ganztags; Umstellung auf Gelenkbus (So)
197	Takt 20 statt Takt 10 ganztags; Umstellung auf Gelenkbus (So)

HVZ früh: 6-9 Uhr / HVZ spät: 15-19 Uhr / NVZ: 9-15 Uhr und nach 19 Uhr.

3.3 Weitere Angebotsänderungen

Die nachfolgenden Maßnahmen basieren auf einzelne Nachfrageverlagerungen, vor allem durch Neubaugebiete oder Behördenverlagerungen wie etwa dem Neubau des Strafjustiz-zentrums am Leonrodplatz. Einzelne betriebliche Effizienzsteigerungen federn Kompensationserfordernisse an anderer Stelle, bei gleichzeitiger Erhöhung der Betriebsstabilität, ab.

Linie(n)	Maßnahme
12, 23	Takt 10 statt Takt 5 zur HVZ auf der Linie 23 wegen Fahrgastverlagerung auf die verlängerte Tram 12 (Schwabing Nord <> Scheidplatz <> Romanplatz), durch Überlagerung beider Linien ganztägig Takt 5 zwischen Parzivalstraße und Schwabing Nord (Umsetzung unterjährig zum 03.08.2026)
19, 21	Tausch der östlichen Linienäste zur Reduzierung von Betriebskosten und Vereinheitlichung von Tag- und Nachtnetz: Tram 19/N19 zur St.-Veit-Straße, Tram 21 nach Berg am Laim Bf.
20	Takt 5 statt Takt 10 zur HVZ wegen Nachfragesteigerung durch neues Strafjustizzentrum (zu Vorlesungszeiten der Hochschule München) (Umsetzung unterjährig zum 01.10.2026)
N19, N27	Beide Nachtlinien durchgängig Takt 30 statt abschnittsweise Takt 15 am Wochenende wegen Etablierung des Nachtbetriebs bei der U-Bahn
62, 63	Neues Konzept zur Verbesserung des Angebots und der Pünktlichkeit (bereits seit 18.05.2026 umgesetzt)
135	Verdichtung auf Takt 10 von 10-19 Uhr aufgrund hoher Fahrgastnachfrage (Sa)
163	Wiederverknüpfung der Linie (ab vsl. 02/2027) aufgrund Fertigstellung Umbau EÜ Dachauer Straße
180, 181, 182 ^{ÖDLA}	Neues Konzept im Bereich Am Hart <> Neufreimann <> Kieferngarten zur Stärkung der Linie 182
182	Weitere Verstärkung zum Gymnasium Neufreimann aufgrund steigender Schülerzahlen (ab 09/2027)

HVZ früh: 6-9 Uhr / HVZ spät: 15-19 Uhr / NVZ: 9-15 Uhr und nach 19 Uhr.

Nachrichtlich: Im Zuge der erfolgreichen gemeinsamen Zusammenarbeit wird die Regionalbuslinie 267 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 von der heutigen Endhaltestelle Altenburgstraße über Freiham Bf. zum Bildungscampus Freiham verlängert (Mo-Sa).

4. Territorial durch die LHM mitfinanzierte MVV-Regionalbuslinien

Für den Großraum München besteht entsprechend Art. 6 Abs. 1 BayÖPNVG ein regionaler Nahverkehrsraum, da die Verflechtungen und Beziehungen des allgemeinen ÖPNV in wesentlichem Umfang über die Zuständigkeitsbereiche der einzelnen Aufgabenträger hinausreichen. Um die Verbindung zwischen den Nachbarkommunen zu gewährleisten, sind gebietsübergreifende Linienverkehre des allgemeinen ÖPNV von entscheidender

Bedeutung und werden entsprechend der Regelungen in Art. 7 Abs. 1 BayÖPNVG als gemeinsames Ziel von den Landkreisen (hier Dachau, München, Fürstenfeldbruck) und der Landeshauptstadt München sichergestellt.

Es verkehren derzeit 11 MVG-Stadt-Umland-Buslinien in die angrenzenden Gebiete der Landkreise Dachau, München sowie Fürstenfeldbruck (ergänzend: U6 Garching-Forschungszentrum sowie perspektivisch Martinsried; Tram 25 Grünwald), welche von den mitbedienten Aufgabenträgern territorial mitfinanziert werden. Diese werden als „ausbrechende“ Linien bezeichnet.

Es verkehren im Gegenzug ebenfalls von der LHM territorial mitfinanzierte MVV-Regionalbuslinien in das Stadtgebiet (17 MVV-Linien) hinein, die als „einbrechende“ Linien bezeichnet werden.

Entscheidend für eine territoriale Mitfinanzierung auf Stadtgebiet ist, dass eine MVV-Regionalbuslinie Erschließungsfunktionen für Münchner Quartiere an nahegelegene S- und U-Bahnhöfe auf Stadtgebiet LHM erfüllt. Ebenso kann eine MVV-Regionalbuslinie als interkommunaler Verkehr zur Anbindung von Schulstandorten fungieren oder Unternehmens-, Forschungs-, Veranstaltungs-, Sport- und Freizeitstandorte anbinden. Ziel ist ebenfalls eine Reduzierung des Ein- und Auspendlerverkehrs.

In Zeiten von knappen Haushaltsmitteln stehen die Regionalbusverkehre in direkter Konkurrenz zu innerstädtischen Leistungen – aber in Teilen werden auch innerstädtische Erschließungen mit Regionalbuslinien sichergestellt. Linien, die nur eine (End-)Haltestelle im Stadtgebiet haben, werden mit wenigen Ausnahmen aktuell nicht von der LHM mitfinanziert.

Sobald die Vergabe einer Linie durch den jeweiligen Landkreis erfolgt ist, muss die anteilige Mitfinanzierung der LHM für die gesamte Laufzeit der Konzession aufrechterhalten werden. Die jeweiligen Finanzierungsbeträge sind der nichtöffentlichen Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00870 zu entnehmen.

Die Ausschreibungsverfahren durch die Landkreise für Regionalbus-Verkehrsleistungen (für Vertragsleistungen in der Regel von 4-10 Jahre) beginnen mit einer Vorlaufzeit von ca. 2-3 Jahren. Nur somit können vergaberechtliche Fristen (z. B. Vorabbekanntmachungen) eingehalten werden.

Aktuell stehen mehrere Ausschreibungspakete für den Fahrplanwechsel im Dezember 2028 zur Vergabe an. Aufgrund der derzeit schwierigen Haushaltslage können trotz eines verkehrlichen Mehrwerts nicht alle Angebote langfristig unter den zu erwartenden Kostensteigerungen zugesichert werden. Daher werden ab dem Fahrplanjahr 2029 (10.12.2028) die einbrechenden Regionalbuslinien X204 und X206 auf dem Stadtgebiet nicht mehr mitfinanziert. Die Mitfinanzierung der Linie X208 endet wegen der parallelen Bedienung mit Inbetriebnahme der U6 nach Martinsried.

Eine Zusammenstellung der relevanten im Fahrplanjahr 2028 auslaufenden Regionalbuslinien ist der untenstehenden Tabelle zu entnehmen.

Linie	Linienweg	Mitfinanzierung LHM
X204	München St.-Quirin-Platz – Putzbrunn	Nein
X206	München Feldmoching – Lohhof	Nein
X208	M-Klinikum Großhadern – Germering-Unterpfaffenhofen	Nein
259	München Pasing – Martinsried	Ja
265	München Pasing – Planegg	Ja

Details zu den Finanzierungsmodalitäten sind der nichtöffentlichen Sitzungsvorlage Nr.26-32 / V 00870 zu entnehmen.

5. Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Ja, neutral.

Der ÖPNV trägt maßgeblich zur Förderung nachhaltiger Mobilität und somit zum Klimaschutz bei. Durch die Schaffung attraktiver Verkehrsangebote werden mehr Menschen dazu ermutigt, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Ein gutes ÖPNV-Angebot kann durch eine geringere Flächeninanspruchnahme und durch Verkehrs- und Stauvermeidung zu einer höheren Lebensqualität beitragen, und somit zu einer erhöhten Attraktivität des urbanen Raums führen. Ein Ausbau des ÖPNVs ist von zentraler Bedeutung, um die Klimaziele im Verkehrssektor erreichen zu können und ist ein unverzichtbarer Bestandteil einer nachhaltigen urbanen Zukunft.

Im Rahmen der stadtweiten Abstimmung war das RKU eingebunden.

6. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Die Beschlussvorlage wurde mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz abgestimmt. Vom Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Baureferat sowie der Stadtkämmerei wurde sie ohne Einwände mitgezeichnet. Seitens der MVG wurde sie ebenfalls mitgezeichnet, die vorgeschlagenen Änderungen konnten weitestgehend übernommen werden.

Anhörung der Bezirksausschüsse

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung der Bezirksausschüsse vorgeschrieben (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Die Gremien wurden um eine Stellungnahme gebeten. Diese sind bisher nicht eingegangen und werden bei rechtzeitiger Zuleitung als Tischvorlage verteilt.

Die Korreferentin des Mobilitätsreferats, Veronika Mirlach, und die Verwaltungsbeirätin des Geschäftsbereichs 1 Strategie, Frau Stadträtin Katharina Horn, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die für die Veränderung des Fahrplanangebots in der Fahrplanperiode 2027 (Anpassungsprogramm gemäß Ziffer 3) erforderlichen Anpassungen (Maßnahmen mit Fußnote ÖDLA) am Öffentlichen Dienstleistungsauftrag Stadtverkehr München unter dem Vorbehalt des Beschlusses Anpassungsprogramm 2027 der MVG hinsichtlich der Finanzierung 2026 und 2027 (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00870) vorzunehmen.

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 / ea. Stadträtin

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
z. K.

V. Wv. Mobilitätsreferat MOR-GB1.11

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HAll – BA
3. An die Bezirksausschüsse 01-25
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
6. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
7. An die Stadtkämmerei
8. An den Seniorenbeirat
9. An den Behindertenbeirat
10. An die Gleichstellungstelle für Frauen
11. An die Stadtwerke München GmbH
12. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
13. An den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
14. An das Mobilitätsreferat – GB1
15. An das Mobilitätsreferat – GB2
16. An das Referat für Klima und Umwelt - GBII-1-CCF
17. An das Mobilitätsreferat-GB1.11

z. K.

Am

Mobilitätsreferat, Beschlusswesen