Mobilitätsreferat
ÖPNV Angebots- und
Infrastrukturentwicklung
MOR-GB1.11

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Anpassungsprogramm der MVG für die Fahrplanperiode 2027

Hinweis/Ergänzung vom 16.07.2026

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00776

2 Anlagen

Hinweis/Ergänzung zum Beschluss des Mobilitätsausschusses gemeinsam mit dem Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft vom 22.07.2026 (VB)
Öffentliche Sitzung

I. Ergänzung zum Vortrag des Referenten

Anhörung der Bezirksausschüsse

Laut der Satzung für die Bezirksausschüsse der Landeshauptstadt München (Anhang 1 - Beteiligung durch SWM GmbH) sind die Stadtwerke München GmbH verpflichtet, die Bezirksausschüsse anzuhören (Absatz 1.1.3).
Darüber hinaus wurden die Senioren- und Behindertenbeiräte, Fahrgastverbände, umliegenden Landkreise sowie weitere Dienststellen angehört.
Zum Zeitpunkt der Drucklegung der Beschlussvorlage lagen die Stellungnahmen noch nicht vor. Die bis zum 09.07.2026 eingegangenen Stellungnahmen werden in den Anlagen 2 und 3 gewürdigt.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ändert sich der Antrag des Referenten **nicht.**

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirkes
Altstadt-Lehel

Landeshauptstadt
München

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

Per Mail an

MVG

Vorsitzende:
Andrea Stadler-Bachmaier

E-Mail:
a.stadler-bachmaier@muenchen.de
www.muenchen.de/ba1

Geschäftsstelle:
Marienplatz 8, 80331 München
Telefon: 089/233- 21311
Telefax: 089/233- 989-21370
E-Mail: bag-mitte.dir@muenchen.de

München, den 01.07.2026

MVG-Anpassungsprogramm 2027
Unser Zeichen: 2026.06 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 18.06.2026 mit oben genannter Anhörung und stimmte einstimmig mit folgenden Einschränkungen zu:

1. Abfahrt des Buses 52 über die Frauenstraße wird kritisch gesehen + abgelehnt.
2. Alternativvorschlag: Abfahrt über die Corneliusstraße, Müllerstraße + Rumfortstraße
3. Anpassungsprogramm für uns positiv, trotzdem regelmäßige Prüfung und gegebenenfalls Nachsteuerung

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Andrea Stadler-Bachmaier
Vorsitzende des BA 1 Altstadt-Lehel

Bezirksausschuss des 4. Stadtbezirkes

Schwabing West

Landeshauptstadt
München

Vorsitzende:
Gesa Tiedemann

Landeshauptstadt München, Direktorium, Marienpl. 8, 80331 München

BA-Geschäftsstelle Mitte:
Marienplatz 8, 80331 München
Telefon: 233-21334
E-Mail: bag-mitte.dir@muenchen.de

An die
MVG
Angebotsplanung MM-AP

MVG-Leistungsprogramm@swm.de

30.06.2026

MVG-Anpassungsprogramm 2027
(Anhörung der Bezirksausschüsse)
Unser Zeichen: D 2.7 06/26

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 4 Schwabing West befasste sich in seiner Sitzung am 24.06.2026 mit der o.g. Anhörung und beschloss einstimmig folgende Stellungnahme:

Wir fordern, dass die Linie 144 nicht nur während des Tollwood Festivals, sondern dauerhaft - auch z.B. für Gäste der SAP Arena - verstärkt wird.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Gesa Tiedemann

Bezirksausschuss des 5. Stadtbezirkes

Au-Haidhausen

Landeshauptstadt
München

Vorsitzender:
Jörg Spengler

E-Mail:
joerg.spengler@muenchen.de

BA-Geschäftsstelle Ost:
Friedenstr. 40, 81660 München
Zi. 2.207
Telefon: 2 33- 76 14 84
Telefax: 2 33- 12 - 762606
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstr. 40, 81660 München

MVG
Angebotsplanung MM-AP

Per eMail

München, 18.06.2026

Ihr Schreiben	Ihr Zeichen	Unser Zeichen
02.06.2026		BVI 2.1 / 06/26

MVG-Anpassungsprogramm 2027: Anhörung der Bezirksausschüsse
Anhörungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 5 Au- Haidhausen hat in seiner Sitzung am 17.06.2026 folgendes einstimmig beschlossen:

- **Beschluss zur Linie 52:**
Die Änderungen entsprechen Vorschlägen und Forderungen des BA und von BürgerInnen. Die neuen Haltestellen der Linie 52 werden vermutlich einige Parkplätze kosten. Der BA stimmt erfreut zu.

Beschluss zu den Linien 58/68 und X30:
Der Wegfall einer Direktverbindung zwischen der südlichen unteren Au (Kolumbusplatz) und Ostbahnhof wird abgelehnt. Die Linie wird bei hoher Taktung hoch frequentiert und stellt die einzige Direktverbindung zum Ostbahnhof dar. Die Buslinie 100 soll weiter geführt werden zwischen Silberhornstraße und Ostbahnhof, sodass der Ring geschlossen wird. Alternativ soll im Rahmen des Experiments mit autonomen Kleinbussen die untere Au bedient werden, um den Anschluss in die untere Au zu ersetzen. Die Taktung der Linie 100 soll adäquat verbessert werden, d.h. im 5 Minuten Takt.

Beschluss zur Taktverdünnung bei der Tram 25 Nebenverkehrszeit:
Bei verbesserter Finanzlage sofort wieder rückgängig machen.

Beschluss zum Tausch der Linien 19 und 21:
Zustimmung

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Jörg Spengler
Vorsitzender im BA 5
Au-Haidhausen

Bezirksausschuss des 7. Stadtbezirkes Sendling-Westpark

Landeshauptstadt München

Vorsitzender
Günter Keller

[redacted]

Geschäftsstelle:
Meindlstr. 14, 81373 München
Telefon: 233 - 733882
Telefax: 233 - 733885
email: bag-sued.dir@muenchen.de
www.muenchen.de/BA07

Landeshauptstadt München, Direktorium
Meindlstr. 14, 81373 München

xxx

MVG-Leistungsprogramm@swm.de.

München, 03.07.2026

Betr.: **MVG-Anpassungsprogramm 2027**

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

wir beantragen, dass die Buslinie ab 2027 nicht mehr über die Haltestelle Passauerstr. / Joh.-Clanze-Str geführt wird, sondern über den Partnachplatz.

Diesen Antrag hat der BA 7, auch aufgrund von massiven Forderungen von Einwohnern, schon mehrfach gestellt. Er wurde immer wieder abgelehnt mit der Begründung, dass der 132er stadteinwärts die Buslinie 53 an der o.g. Haltestelle verstärken müsse.

Dieses Argument gilt aber nicht mehr, wenn es dann in 2027 die Änderungen für die Buslinie 54 / 64 (neu) geben wird. Die Buslinie kann dann die Linie 53 an der Haltestelle Passauerstr. / Joh.-Clanze-Str. entlasten.

Die Streckenführung des 132er über den Partnachplatz wird von Einwohnern auch deshalb gefordert, weil der Partnachplatz viele Angebot an Infrastruktur bietet – nicht zuletzt die ärtzliche Versorgung

Mit freundlichen Grüßen
gez. Günter Keller
Vorsitzender des Bezirksausschusses 7

Bezirksausschuss des 8. Stadtbezirks

Schwanthalerhöhe

Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
Meindlstr. 14, 81373 München

An die
Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
Angebotsplanung MM-AP

Vorsitzende:
Sibylle Stöhr
E-Mail: ba8@muenchen.de

Geschäftsstelle:
Meindlstr. 14, 81373 München
Telefon: 233 733880
Telefax: 233 12 733880

München, 23.06.2026

MVG-Anpassungsprogramm 2027

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 8 hat sich in seiner Sitzung vom 16.06.2026 mit dem MVG-Anpassungsprogramm 2027 befasst und hierzu einstimmig folgende Stellungnahme beschlossen:

Für den Stadtbezirk 8 ist die vorgesehene Streckenkürzung auf der Busline 153 sehr relevant, der in Zukunft nur noch zwischen Stachus und Trappentreustraße fahren soll.

Die Streckenkürzungen bringt für eine große Anzahl von Schüler*innen aus dem Viertel eine Verschlechterung mit sich: Schüler*innen des Klenze- und Dante-Gymnasiums werden künftig auf der Strecke zum Harras eine geringere Taktung haben und Schüler*innen des Adolf-Weber- und des Rupprecht-Gymnasiums können die Maillingerstraße künftig nicht mehr direkt anfahren.

Da die Linie 153 zwischen 7:00 und 7:30 Uhr in beiden Richtungen sehr gut genutzt wird, bitten wir zu prüfen, ob der Bus zumindest in den Morgenstunden auch künftig durch das Westend fahren kann.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Sibylle Stöhr
Vorsitzende

Bezirksausschuss des 9. Stadtbezirkes

Neuhausen - Nymphenburg

Landeshauptstadt
München

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

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Angebotsplanung MM-AP
MVG-Leistungsprogramm@swm.de

Vorsitzende
Leonie Lobinger
E-Mail: vorsitz@ba09.de

Geschäftsstelle:
Hanauer Str. 1
80992 München

Telefon: 233-728022
Telefax:
E-Mail: BA9@muenchen.de

Sitzung des Bezirksausschusses 9 Neuhausen-Nymphenburg vom 23.06.2026 | Unser Zeichen: 3.3.6 / 06/26 | München, 24.06.2026

BA-Anhörung: MVG-Anpassungsprogramm 2027
- Stellungnahmeersuchen der MVG mit Frist bis zum 01.07.2026 –
- Bezug: Ihr Schreiben nebst Anlagen vom 02.06.2026 -

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir stimmen mit großen Bauchschmerzen zu. Die überwiegende Taktausdünnung ist leider nicht geeignet, die Verkehrswende in München zu unterstützen. Wir verstehen aber auch die finanziellen Zwänge aufgrund des politisch gesetzten Rahmens von Land und Bund.

Wir wollen Sie weiterhin auf unsere Anliegen hinweisen, wie folgt:

- Keine Taktausdünnung Bus 62 (v.a. im Schülerverkehr in der Mittagszeit 12-14 Uhr)
- Erinnerung an dauerhafte Verlängerung Tram bis zur Amalienburgstraße
- Verlängerung / Reorganisation einer Buslinie zur Haltestelle Schloss Nymphenburg von/über Rotkreuzplatz
- Umbenennung Tram-Halt „Volkartstraße“ in „Neuhauser Trafo“
- Umbenennung Tram-Halt „Briefzentrum“ in „Paketposthalle“

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Leonie Lobinger,
Vorsitzende

Behandelt im Unterausschuss Mobilität
UA-Vorsitzender Herr Martin Züchner - mobilitaet@ba09.de

Bezirksausschuss des 10. Stadtbezirkes

Moosach

Landeshauptstadt
München

Vorsitzender
Wolfgang Kuhn

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

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Angebotsplanung MM-AP
MVG-Leistungsprogramm@swm.de

Geschäftsstelle:
BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1
80992 München
Telefon: 233-728067
bag-nord.dir@muenchen.de
Ansprechpartner: [redacted]

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom:	Unser Zeichen:	Datum: 24.06.2026
02.06.2026	BA 10 22.06.2026 – TOP 6.3	

BA-Anhörung: MVG-Anpassungsprogramm 2027
- Stellungnahme des BA 10 -

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 10 – Moosach hat sich im Rahmen seiner vergangenen Sitzung am 22.06.2026 mit der o.g. Anhörung befasst und nimmt die Ausführungen des MVG-Anpassungsprogramms 2027 zur Kenntnis.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Wolfgang Kuhn
Vorsitzender BA 10

Bezirksausschuss des 11. Stadtbezirkes

Milbertshofen – Am Hart

Landeshauptstadt München

Vorsitzender
David Ederle
[redacted]

Geschäftsstelle:
BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1
80992 München
Telefon: 089 / 233-728463
BA11@muenchen.de

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

An die
MVG
-per E-Mail an mvg-leistungsprogramm@swm.de-

München, 25.06.2026

MVG-Anpassungsprogramm 2027

-Stellungnahme des BA 11-

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 11 hat sich in seiner Sitzung am 24.06.2026 mit dem o.g. Anpassungsprogramm befasst und stimmt diesem grundsätzlich mehrheitlich zu. Ergäzend hat der BA folgende Stellungnahme beschlossen:

Der Münchner Norden wächst, im BA11 durch Nachverdichtungen, Sanierungen und dem Ausbau der Gewerbeflächen. Einsparungen im ÖPNV-Angebot sind daher die falschen Maßnahmen. Verkehrswende heißt Angebotsausbau und nicht weniger zu kürzen. Gerade im Bereich des BA11 müssen die Alternativen zum MIV immer weiter verbessert werden, leidet er doch ganz besonders unter dem mangelhaften S-Bahn-Ausbau. Bis heute erreicht keine S-Bahn das Gebiet des BA11, obwohl ursprünglich ein S-Bahn-Pendelverkehr für 2026 auf dem Eisenbahn-Nordring zugesagt war. Nach letzten Informationen müssen wir nun nochmal 10 Jahre warten.

Auch auf der U2 muss das Angebot ausgeweitet werden. Der BA11 fordert daher die Ausweitung des 5-Minuten-Takts Mo – Fr bis 21 Uhr.

Erfreulich dagegen ist, daß die Realisierung der Tram Münchner Norden mit Elan vorangetrieben wird, um die Inbetriebnahme in den BA11 bis zum U-Bahnhof Am Hart im Jahr 2030 zu erreichen.

Umso unerfreulicher sind daher die geplanten Taktreduzierungen bei den Busverbindungen zwischen Am Hart und Kieferngarten. Es geht aus der Vorlage nicht eindeutig hervor, ob der Bus 182 auch abends und am Wochenende zwischen Kieferngarten und Am Hart verkehren soll – dies ist angesichts der Betriebszeiten der Linie 180 (kein Betrieb nach 21 Uhr und sonntags) erforderlich. Der BA11 fordert, daß der Bus 180 Montags bis Freitags im Takt 10 auch zwischen Kieferngarten und Am Hart, Sonntags im Takt 20 zwischen Kieferngarten und Westfriedhof und Sonntags im Takt 10 zwischen Kieferngarten und Am Hart fährt.

Die Taktverlängerungen der Buslinie 150 lehnt der BA11 ab. Auf dem Abschnitt Frankfurter Ring <> Alte Heide bietet diese Linie eine wichtige Tangenzialverbindung.

Ebenso lehnt der BA11 die Taktverlängerungen bei der Buslinie 173 ab. Sie ist für die außerhalb des BA11 liegenden Wohngebiete ein wichtiger Zubringer zu U-Bahn, Tram und Bus/X-Bus. Eine längere Taktung gerade in der HVZ ist für die Verkehrswende kontraproduktiv.

Der BA11 begrüßt die Integration der Buslinie 174 in die Linie 171. Allerdings ist es notwendig die vom BA11 als Prüfungsauftrag beschlossene Erweiterung der Linienführung in Fahrtrichtung Nord über die Kämpferstraße zu integrieren. Als Linie 171 wird das Angebot für die Bewohner im Harthof Ost so noch attraktiver, da sie direkt und schnell zum U-Bahnhof Harthof fahren können. Ebenso können sie so Einkaufsmöglichkeiten an der Schleissheimer Straße besser erreichen (u.a. Postfiliale, Bank, Lebensmittel).

Der BA11 akzeptiert die Integration der Buslinie 179 in die Buslinie 172. Allerdings bittet der BA11 um Prüfung, ob eine Kombination der Buslinien 179 und 174 nicht eine sinnvollere Alternative hinsichtlich Kosten-Nutzen wäre. Im Ergebnis ergäbe sich eine Entlastung der Linien 171 und 172, die aufgrund ihrer Linienlänge erheblichen Verspätungsrisiken ausgesetzt sind. Die Kombination der Linien 179 und 174 (mit der vom BA11 beantragten Linienerweiterung über die Kämpferstraße) ergäbe die bereits seit langem diskutierte Ringlinie (zu der uns gerade eben auch wieder ein Bürgerwunsch erreichte) um das FIZ mit der direkten Einbindung der Wohngebiete drumherum, den Gewerbegebieten an der Detmoldstraße und dem Olschewskibogen sowie den U-Bahnhöfen Am Hart und Harthof.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

David Ederle
Vorsitzender

Anlage 2.9

An die
LH München
Direktorium
HA II

30.06.2026

Stellungnahme des Bezirksausschusses 12:

Stellungnahme zur Anhörung F.3.2.1 „MVG-Anpassungsprogramm 2027“ der Sitzung des BA 12 vom 30.06.2026 (Vorgang 26-32 / T 001814)

Stellungnahme:

Der BA 12 lehnt die alljährlichen Kürzungen im Leistungsprogramm der MVG ab. Wir sehen den ÖPNV als Teil der Daseins-Vorsorge sowie Lebensqualität und fordern einen konsequenten und kontinuierlichen Ausbau, der größer sein muss, als das Wachstum der Stadt, um nicht zurückzufallen.

Der BA 12 gibt folgende Stellungnahme zum MVG-Anpassungsprogramm 2027 ab:

- **Tram 23:**
  - Der BA 12 lehnt die Ausdünnung der Taktzeiten der Tram 23 in den Haupt-verkehrszeiten von einem 4-6-Minuten- auf einen 10-min-Takt zwischen Münchner Freiheit und Schwabing-Nord ab.
    Der BA 12 fordert, in den Hauptverkehrszeiten mindestens den 6-Minuten-Takt beizubehalten. Abends könnte bei Bedarf ggf. früher auf einen 10-Minuten Takt gewechselt werden, z.B. ab 18:30 Uhr.
    Hintergrund: Die Tram 12 verkehrt lediglich nördlich des Parzivalplatzes auf derselben Strecke wie die Tram 23 und ist somit kein Ersatz für fehlende, durchgängige Verbindungen bis zur Münchner Freiheit. Auf der Stecke wurde kürzlich erst die neue Amazon-Zentrale eröffnet, wodurch sich die Fahrgastzahlen weiter erhöht haben, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten.

- **Bus 58/68 bzw. 101:**
  - Der BA 12 begrüßt den Zweirichtungsverkehr anstatt dem bisherigen Ringbetrieb über 2 Linien. Wir lehnen jedoch die massive Angebotskürzung von 50% der Fahrten in der Hauptverkehrszeit ab. Der BA 12 fordert, hier weiterhin einen 10-Minuten-Takt einzuhalten, um zusammen mit dem Bus 54 einen 5-Minuten-Takt auf dieser wichtigen MetroBus-Tangentialverbindung durch den Englischen Garten aufrecht zu halten.

- **Bus 180/181/182:**
  - Der BA 12 begrüßt das „neue Konzept Am Hart – Neufreimann – Kieferngarten“ (Seite 20) grundsätzlich, sowie die Ankündigung, das Angebot auf der Linie 182 aufgrund der steigenden Schülerinnen- und Schülerzahlen des Gymnasiums Neufreimann ab 09/2027 erneut zu erweitern (Seite 17).
  - **Wir bitten um folgende Ergänzungen bzw. Änderungen im Detail**:
    a) Bus 182: Jeweils ein zusätzlicher Bus „Wallnerstraße – Neufreimann“ und „Am Hart – Neufreimann“ vor dem Schulbeginn sowie nach dem Schulende für die unteren Klassenstufen: Jeweils ein zusätzlicher Bus vor 08:00 Uhr mit Ankunft Neufreimann (= 15 Minuten vor dem Schulbeginn Gymnasium Neufreimann),

damit in den 20 Minuten vor dem Schulbeginn insgesamt 3 anstatt 2 Busse fahren. Analog jeweils nach 13:35 Uhr ab Neufreimann in den Rückrichtungen (Schulende 13:20 Uhr).
Hintergrund: Verbesserung des Angebots an den, für Schülerinnen und Schüler wichtigsten Zeiten.

b) Bus 182: ab gepl. Betriebsschluss Bus 180 (Mo-Sa nach 21:00 Uhr, Sonntag) in einer, um eine Haltestelle in beiden Richtungen geänderten Route B:
Grusonstr. <–> Werner-Egk-Bogen <–> Neufreimann anstatt
Grusonstr. <–> Olga-Benario-Platz <–> Neufreimann (Route A).
Hintergrund: Sonst würde eine erhebliche Verschlechterung für die Anwohnenden im Umkreis der Haltestelle Werner-Egk-Bogen entstehen. Hier wohnen bis auf Weiteres mehr Menschen, zusätzlich hätten sie einen, um bis zu 100 m weiteren Weg zu den Haltestellen Gustav-Mahler- bzw. Keilberthstr. als die neuen Anwohnenden im Umfeld der Haltestelle „Olga-Benario-Platz“ (ca. 460 m anstatt ca, 360 m, vgl. Bild [1], Seite 3).

c) Bus 182: Wir bitten um die Bestätigung, dass der Bus 182 „Am Hart – Neufreimann – Kieferngarten“ beide Richtungen jeweils von Mo-So, sowie die Teilroute ‚Kieferngarten – Wallnerstr.“ mindestens Mo-Sa von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss vollständig bedient (insbesondere auch als Ersatz für den Bus 180 zwischen „Kieferngarten“ und „Am Hart“ ab 21:00 Uhr bzw. an Sonntagen).
Hintergrund: Wir haben diese Bestätigung in den Folien des ‚MVG-Anpassungs-programms 2027‘ nicht explizit gefunden, gehen jedoch davon aus, dass dies die Grundlage der Anpassungen bei den Bus-Linien 180 und 181 ist.

d) Bus 182: Wir bitten, die zusätzlichen Fahrten der Bus-Linie 182 bzw. die Umsetzung des neuen Konzepts ‚Bus 180/181/182‘ bereits ab 09/2026 zu Beginn des Schuljahres 2026/27 einzuführen.
Hintergrund: Die Schülerinnen- und Schülerzahlen des, im Aufbau befindlichen Gymnasiums Neufreimann steigen bereits ab 09/2026 zum Beginn des Schuljahrs 2026/27 wieder um eine Jahrgangsstufe, zusätzlich ist die Fertigstellung und der Bezug von weiteren Wohnungen in Neufreimann bis September 2026 geplant.

Außerdem bitten wir um Berücksichtigung des parallel zu dieser Stellungnahme verabschiedeten BA-Antrags:

- ‚Verlängerung des Nachtbusses N40 vom „Kieferngarten“ via „Heidemannstraße“ zum „Am Hart“‘, vgl. Sitzung BA 12 vom 30.06.2025, F.1.13 (Vorgang 26-32 / T 002184).

Bilder:

[1] Zusätzliche Wege zu einer Ersatzhaltestelle für Anwohnende im Umkreis der Haltestellen ‚Werner-Egk-Bogen' bzw. ‚Olga-Benario-Platz' bei einem Wegfall der Busverbindungen Mo-Sa, ab 21:00 Uhr bzw. sonntags: Werner-Egk-Bogen bis zu ca. 460 m, Olga-Benario-Platz bis zu ca. 360 m.
Quelle: Geoportal München-Masterportal (https://geoportal.muenchen.de/portal/master/#)



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

Vorsitzender: Samuel Moser

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

Samuel Moser

Geschäftsstelle:
Friedenstr. 40, 81660 München
Telefon: 233-761483
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

**Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Angebotsplanung MM-AP
80287 München**

München, 17.06.2026

Ihr Schreiben vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen
		TOP 2.3.10/16.06.2026

MVG-Fahrplan 2027 – Anpassungsprogramm
Stellungnahme BA 13 Bogenhausen

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 13 Bogenhausen hat sich in seiner Sitzung am 16.06.2026 mit der o.g. Anhörung befasst und folgende Stellungnahme **einstimmig beschlossen:**

Der BA weist im Rahmen der Anhörung der MVG kritisch auf folgende Sachverhalte hin:

- **Aufhebung der Doppelbedienung der Busverbindung Ostbahnhof – Herkomerplatz, die bestehenden Linien 54 und 68 sind auf dieser Strecke gut ausgelastet**
- **Linie 185: Keine Direktverbindung nach Trudering – Wieso ist das nur für Samstage vorgesehen?**
- **Linie 187: Wie wird die Umsetzung der Endhaltestelle an der Richard-Strauss-Straße ausgeführt?**
- **Linie 190: Ausdünnung des Taktes zur HVZ – wie wird die Anbindung bei Messeevents gewährt?**
- **Wie ist Taktung der neuen Linien 100 und 101?**
- **Bleiben die Schulverstärkerfahrten unverändert?**
- **Linie 189: Keine Kappung der Direktverbindung von der Richard-Strauß-Str. nach Daglfing**
- **Wird die Linie N74 wie bisher weitergeführt?**
- **Wie wird eine ausreichende Anbindung an das Messegelände in Riem gewährleistet?**

Wir bitten um Rückmeldung Ihrerseits zu den aufgeführten Fragen des BA.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Samuel Moser
Vorsitzender des BA 13 Bogenhausen

Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirkes

Berg am Laim

Landeshauptstadt München

Vorsitzender
Alexander Friedrich

[redacted]

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

MVG - Mobilitätsmanagement

Geschäftsstelle:
Friedenstraße 40
81660 München
Telefon: 233 - 76 14 86
bag-ost.dir@muenchen.de

München, 01.07.2026

Ihr Schreiben vom:	Ihr Zeichen:	Unser Zeichen:
19.06.2026		3.2.6/06.2026

MVG-Anpassungsprogramm 2027; Anhörung der MVG, Frist bis 01.07.26

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 14 Berg am Laim hat sich in seiner Sitzung am 30.06.2026 mit dem o.g. Anliegen befasst und gibt folgende Rückmeldung:

Der Streckentausch Tram 19 und 21: Wenn das Fahrziel Pasing von der St.-Veit-Straße ist, dann nur mit einem zusätzlichen Fahrzeug, da die Strecke sehr verspätungsanfällig ist.

Der BA 14 fordert zudem die Umsetzung einer 5-Minuten-Taktung zu den Hauptzeiten.
Bei der U2 fordert der BA 14 zusätzlich eine Ausweitung der 5-Minuten-Taktung gemäß Forderung AAN.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Alexander Friedrich
Vorsitzender im Bezirksausschuss 14
Berg am Laim

Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes

Trudering-Riem

Landeshauptstadt
München

Vorsitzender
Stefan Ziegler

[redacted]

Geschäftsstelle Ost:
Friedenstraße 40
81671 München
Telefon: (089) 233 - 761490
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

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

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Angebotsplanung MM-AP

MVG-Leistungsprogramm@swm.de

München, 19.06.2026

Ihr Schreiben vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen
18.05.2026		7.2.3 / 06-26

MVG-Anpassungsprogramm 2027: Anhörung der Bezirksausschüsse

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem hat sich in seiner Sitzung am 18.06.2026 mit der o.g. Angelegenheit befasst und nimmt die Haushaltssituation der LHM und ihre Auswirkung auf das ÖPNV-Angebot grundsätzlich zur Kenntnis. Gleichwohl muss er darauf hinweisen, dass gerade der Stadtbezirk Trudering-Riem eine Nachverdichtung sondergleichen seit Jahren erlebt, die zwingend eine gesichertes attraktives ÖPNV-Angebot fordert.

Vor diesem Hintergrund lautet die Stellungnahme des BAs:

- Die Abhängung Truderings im Nachtverkehr unter der Woche ist kontraproduktiv und wird abgelehnt.
- Der BA fordert die Rücknahme der Takt-Ausdünnung und Fahrtweg-Verkürzungen auf den wichtigen Linien 185, 190 und 193 und plädiert für die Rückkehr zum Grundprinzip Takt 10 bis 10.
- Der BA erinnert an seine langjährige Forderung einer Busverbindung entlang der Wasserburger Landstraße / Kreillerstraße im Korridor Friedenspromenade / Nikolaus-Prugger-Weg und Baumkirchner- / Schlüsselbergstraße.
- Der BA regt an, unverzüglich mit einer ohnehin nötigen Neukonzeption / Neuknüpfung des Busnetzes im Münchner Osten zu beginnen (Erschließung Alexisquartier sowie Erschließung der 3 großen Baugebiete nördlich der Bahn).
- Der BA regt weiterhin an, die Schulbusse zur Messe Ost zu verlängern, woher zahlreiche (teilweise aus dem Landkreis umsteigende) Schüler*innen anreisen, die diese Schulbusverbindung gerne nutzen würden.
- Bei der Tram Berg-am-Laim ist ab Fahrplanwechsel darauf zu achten, dass während des abendlichen 20-Minuten-Takts ein ausreichender Zeitpuffer für Umsteiger von der Tram (19 bzw. 21) zum Bus 185 stadtauswärts besteht (Anschlusssicherung).

- Angesichts des rasanten Baufortschritts der Siedlung auf dem „Truderinger Feld“ in Berg-am-Laim ist dort eine neue Haltestelle für die Linie 185 einzurichten.

Im Übrigen schließt sich der BA den Stellungnahmen des AAN und von Pro Bahn an.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stefan Ziegler
Vorsitzender

Anlage 2.13

Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes

Ramersdorf-Perlach

Landeshauptstadt München

Vorsitzender
Thomas Kauer
[redacted]

Geschäftsstelle:
Friedenstraße 40, 81660 München
Telefon: (089) 233-7614 -87 / -81
Telefax: (089) 233-12-62581
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

I. Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Angebotsplanung MM-AP
80287 München

[redacted]

München, 03.07.2026

Ihr Schreiben vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen
02.06.2026		4.1.1 / 02.07.2026

Fahrplan 2027 - MVG-Anpassungsprogramm: Anhörung der Bezirksausschüsse

[redacted] sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 16 Ramersdorf-Perlach hat in seiner Sitzung am 02.07.2026 nach Vorberatung im zuständigen Unterausschuss für Mobilität folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:

Der Bezirksausschuss lehnt den Entfall der U7 ab, fordert die Verstärkung der U5 in der HVZ, lehnt die Taktausdünnung der Buslinie 139 vehement ab, lehnt die Taktausdünnung der Buslinie 197 mit Nachdruck ab und stimmt der Umbenennung der Bushaltestelle Putzbrunner Straße (neu: Blankbauerstraße) zu.

Die Ablehnung der Taktreduzierung auf der Linie 139 geschieht insbesondere vor dem Hintergrund der Verlegung der Geburtsklinik Neuperlach nach Harlaching. Im Rahmen der Beratungen dieser vor Ort als sehr bedauerlich empfundenen Maßnahme wurde von Vertreterinnen und Vertretern der Stadt mehrfach auf die gute öffentliche Verbindungsqualität zwischen Neuperlach und Harlaching hingewiesen. Gerade diese Verbindungsqualität droht nun erheblich zu leiden. Wir bitten daher, insbesondere diese Maßnahme sehr intensiv zu überdenken.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Thomas Kauer
Vorsitzender des BA 16

– Ramersdorf-Perlach –

II. Ablage

Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirkes

Obergiesing - Fasangarten

Landeshauptstadt München

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

Per E-Mail an;
MVG-Leistungsprogramm@swm.de

Vorsitzende
Margit Ertlmaier

Geschäftsstelle:
Friedenstraße 40, 81660 München
Telefon: 233 – 76 14 82
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 17.06.2026

Ihr Schreiben vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen
		6.3.3.2 / 06-26

Stellungnahme BA 17:
MVG-Anpassungsprogramm 2027: Anhörung der Bezirksausschüsse

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 17 Obergiesing – Fasangarten hat in seiner Sitzung am 16.06.2026 folgenden einstimmigen Beschluss gefasst:

Das Anpassungsprogramm bedeutet eine deutliche Einschränkung des Busangebots in Obergiesing-Fasangarten. Besonders schwer wiegt die Einstellung der Buslinie X30, die die Zahl der Verbindungen zwischen Silberhornstraße und Ostbahnhof deutlich reduziert und zum Ostbahnhof wie Harras zu deutlichen Fahrzeitverlängerungen führt.
Außerdem wird der Takt der Tram 25 vormittags ausgedünnt.

Der BA stimmt den vorgeschlagenen Anpassungen schweren Herzens zu und bedauert die Zurücknahme des 5 Minutentakt auf einen 10 Minutentakt an Werktagen zwischen 9 und 13 Uhr auf der Trambahnlinie 25 sowie dem Buslinie 64. Er schlägt vor, auf diesen Strecken wieder einen durchgehenden 5 Minutentakt einzuführen, sobald dies finanziell darstellbar ist, da ein einheitlicher Takt für Fahrgäste attraktiver ist.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Margit Ertlmaier
Vorsitzende des BA 17
Obergiesing – Fasangarten

Sei ein Mensch!
#gegenRechtsextremismus

Bezirksausschuss des 18. Stadtbezirkes

Untergiesing-Harlaching

Landeshauptstadt München

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

An die
Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Angebotsplanung MM-AP

Per E-Mail an: MVG-Leistungsprogramm@swm.de

Vorsitzende
Dr. Anais Schuster-Brandis

Privat:
E-Mail:

Geschäftsstelle:
Meindlstraße 14, 81373 München
Telefon: 233 - 33889
Telefax: 233 - 989 - 33885
E-Mail: bag-sued.dir@muenchen.de

München, 22.06.2026

MVG-Anpassungsprogramm 2027

Stellungnahme des BA 18 Untergiesing-Harlaching

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 18 Untergiesing-Harlaching hat sich in seiner Sitzung am 16.06.2026 mit der o.g. Anhörung befasst und folgende Stellungnahme **einstimmig beschlossen**:

Das Gremium lehnt die Vorlage aus folgenden Gründen ab:

1) Der Wegfall der U7 wird kritisch gesehen.

2) Der BA 18 fordert die Beibehaltung des 5 Minuten-Takts der Tram 25 (sh. Anlage BA-Antrag 26-32 / B 00033) mit folgender Begründung:
Die Strecke ist außerordentlich stark frequentiert. Erst im Jahr 2022 wurden die Bahnsteige Theodolindenplatz, Klinikum, Menterschwaige verlängert, damit wegen des starken Fahrgastaufkommens längere Züge eingesetzt werden können. Dies hat Unsummen verschlungen.
Auf der Strecke zwischen Großhesseloher Brücke und Johannisplatz/Max-Weber-Platz befinden sich:
• Klinikum Harlaching
• Klinik Menterschwaige
• Schönklinik (Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte mit Krücken etc.)
• Klinikum Rechts der Isar (Endstation)
• Landesschule für Körperbehinderte (viel Rollstuhlfahrer)
• Seniorenheim Tauernstraße
• Seniorenheim Wettersteinplatz
• Kindergärten in den Bereichen Authariplatz, Tiroler Platz,
• Wettersteinplatz, Ostfriedhof, Carl-Amery-Platz, Regerplatz bis Endstation
• Auf der Strecke fahren Schüler zum AEG, TLG, Schule Fromundstraße, Ichoschule, MTG-Gymnasium am Regerplatz, Schulen in der Hochstraße, Edith-Stein-Gymnasium
• Nicht zu vergessen, die Tram ist der Zubringer zur S-Bahn-Station Rosenheimer Straße und Zubringer zur U1, U2 sowie U4 und U5 an der Endhaltestelle sowie Zubringer zum X30 Richtung Ostbahnhof
• Zubringer zu Buslinien Richtung Untergiesing, Innenstadt am Ostfriedhof, Max-Weber-Platz/Wörthstraße in Richtung Innenstadt und Ostbahnhof

Außerdem wurde das Paulanergelände mit Hunderten von Wohnungen bebaut, die Kinder und nicht nur die alten Leute nutzen die Tram 25 an der neuen Haltestelle Carl-Amery-Platz. Die Bewohner Grünwalds sind auf die Tram 25 angewiesen, wenn sie in die Stadt, zum Hauptbahnhof, Ostbahnhof und Schulen, Kliniken wollen.
Der BA bittet zu bedenken, dass Altharlaching auf die Tram nicht verzichten kann, da die die einzige Verbindung zu den o. g. Örtlichkeiten ist. Der Bus 139 fährt in eine ganz andere Richtung, ist gerade für die Harlachinger im südlichen Bereich nicht nutzbar und fährt nur im 20-Minuten-Takt.
Die immense Nachverdichtung und der Zuzug nach Harlaching (demnächst Bezug der neugebauten Wohnungen für Stadtbedienstete in der Harthauser Straße) bringen immer mehr Fahrgäste mit sich.
Ab Haltestelle Theodolindenplatz wird es eng, oft kommen die Leute später nicht mehr in die Tram rein, besonders ab Carl-Amery-Platz.
Der BA 18 kann und will auf die bisher bestehende Taktung nicht verzichten, da die Tram 25 die einzige öffentliche Verbindung auf dieser Strecke ist.

3) Daneben fordert das Gremium die Linie X30 weiterzuführen, da der Expressbus sich bewährt hat. Wegen der Erweiterung des Klinikums Harlaching und dem Neubau der Grundschule Harlaching 2 bittet der BA die MVG für den Bus 139 den 10 Minuten Takt einzuführen.
Zum Anschluss des Ostbahnhofs an Untergiesing bittet das Gremium den Ringschluss bzw. eine Verlängerung zum Ostbahnhof von der Silberhornstraße des neuen 100er Bus zu prüfen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Anais Schuster-Brandis
Vorsitzende des Bezirksausschusses 18
Untergiesing-Harlaching

1 Anlage:

BA-Antrag 26-32 / B 00033

CSU im BA 18

Der BA 18 möge beschließen, unbedingt den 5-Mintuten-Takt im Bereich Großhesseloher Brücke - Johannisplatz/Max-Weber-Platz zu belassen.

Die Strecke ist außerordentlich stark frequentiert. Erst in 2022 wurden die Bahnsteige Theodolindenplatz, Klinikum, Menterschwaige verlängert, damit wegen dem starken Fahrgastaufkommen längere Züge eingesetzt werden können. Dies hat Unsummen verschlungen.

Auf der Strecke zwischen Großhesseloher Brücke und Johannisplatz/Max-Weber-Platz befinden sich:

- Klinikum Harlaching
- Klinik Menterschwaige
- Schönklinik (Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte mit Krücken etc.)
- Klinikum Rechts der Isar (Endstation)
- Landesschule für Körperbehinderte (viel Rollstuhlfahrer)
- Seniorenheim Tauernstraße
- Seniorenheim Wettersteinplatz
- Kindergärten in den Bereichen Authariplatz, Tiroler Platz,
- Wettersteinplatz, Ostfriedhof, Carl-Amery-Platz, Regerplatz bis Endstation
- Auf der Strecke fahren Schüler zum AEG, TLG, Schule Fromundstraße, Ichoschule, Gymnasium am Regerplatz, Schulen in der Hochstraße, Edith-Stein-Gymnasium
- Nicht zu vergessen, ist die Tram der Zubringer zur S-Bahn-Station Rosenheimer Straße,
- Zubringer zur U1, U2 sowie U4 und U5 an der Endhaltestelle, Zubringer zum X30 Richtung Ostbahnhof
- Zubringer zu Buslinien Richtung Untergiesung, Innenstadt am Ostfriedhof, Max-Weber-Platz/Wörthstraße in Richtung Innenstadt und Ostbahnhof
- Dichte Taktung nötig bei Fußballspielen im Stadion an der Grünwalder Straße aufgrund der Besucher, Besucher für die Bavaria Filmstudios.

Außerdem wurde das Paulanergelände mit Hunderten von Wohnungen bebaut, die Kinder und alten Leute nutzen die Tram 25 an der neuen Haltestelle Carl-Amery-Platz.

Die Bewohner Grünwalds sind auf die Tram 25 angewiesen, wenn sie in die Stadt, zum Hauptbahnhof, Ostbahnhof und Schulen, Kliniken wollen.

Ich bitte zu bedenken, dass Altharlaching auf die Tram nicht verzichten kann, da die die einzige Verbindung zu den o. g. Örtlichkeiten ist. Der Bus 139 fährt in eine ganz andere Richtung, ist gerade für die Harlachinger im südlichen Bereich nicht nutzbar und fährt nur im 20-Minuten-Takt.

Die immense Nachverdichtung und der Zuzug nach Harlaching (demnächst Bezug der neugebauten Wohnungen für Stadtbedienstete in der Harthauser Straße) bringen immer mehr Fahrgäste mit sich.

Ab Haltestelle Theodolindenplatz wird es eng, oft kommen die Leute später nicht mehr in die Tram rein, besonders ab Carl-Amery-Platz.

Wir können und wollen auf die bisher bestehende Taktung verzichten, da die Tram 25 die einzige öffentliche Verbindung auf dieser Strecke ist.

Gez.

[redacted]

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

Geschäftsstelle:
Meindlstr. 14, 81373 München
Telefon: (089) 233-733883
Telefax: (089) 233-12-733885
E-Mail: ba19@muenchen.de

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Angebotsplanung MM-AP
80287 München

München, 11.06.2026

(A) MVG-Anpassungsprogramm 2027

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 19 hat sich in seiner Sitzung am 10.06.2026 mit der o.g. Anhörung befasst und gibt einstimmig folgende Stellungnahme ab:

Der Bezirksausschuss begrüßt die vorgesehene Taktverdichtung der Buslinie 135 an Samstagen von 20 Minuten auf 10 Minuten wegen starker Nachfrage. Die vorgesehenen Anpassungen bei der Buslinie 63 werden zur Kenntnis genommen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Ludwig Weidinger
Vorsitzender

Sehr geehrter [redacted],

im Auftrag des Bezirksausschusses 20 Hadern darf ich Ihnen hiermit mitteilen, dass sich der BA in seiner Sitzung am 13.07.2026 mit o.g. Anhörung befasst und hierzu Folgendes einstimmig beschlossen hat:

Der BA sieht die derzeit vorgesehene ÖPNV-Anbindung von Freiham als unzureichend an, was zu einer höheren Verkehrsbelastung im Stadtbezirk Hadern führen kann. Der BA fordert daher eine bessere ÖPNV-Anbindung von Freiham.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Landeshauptstadt München
Direktorium - II / BA - Geschäftsstelle West
für die Bezirksausschüsse 20, 21, 22, 23, 25
Landsberger Str. 486, 81241 München
Telefon: 089 233-37352 (BA 20)
Telefon: 089 233-37354 (BA 21)
Telefon: 089 233-37230 (BA 22)
Telefon: 089 233-37224 (BA 23)
Telefon: 089 233-37415 (BA 25)
E-Mail: bag-west.dir@muenchen.de

Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes

Pasing-Obermenzing

Landeshauptstadt München

Vorsitzender
Frieder Vogelsgesang

Geschäftsstelle:

BA-Geschäftsstelle West
Rathaus Pasing
Landsberger Straße 486
81241 München
Telefon (089) 233 37354
Telefax (089) 233 989 37356
bag-west.dir@muenchen.de
Zimmer: 36
Sachbearbeitung:
[redacted]

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

Münchner Verkehrsgesellschaft MVG
Angebotsplanung

MM - AP

SWM Zentrale Poststelle
25. Juni 2026 RB

München, 19.06.26

MVG-Anpassungsprogramm 2027

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich nehme Bezug auf Ihre Zuleitung vom 02.06.26.

Der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing hat sich in seiner Sitzung am 16.06.26 mit dem Anpassungsprogramm befasst und hierzu einstimmig folgende Stellungnahme beschlossen:

Der Bezirksausschuss 21 stimmt den geplanten Maßnahmen zu.

Im Rahmen der Fahrplananpassung soll angestrebt werden, durch Taktabstimmung der Linien 161 und 162 zwischen Pasing Bahnhof (Nord) und Berduxtraße / Schmaedelstraße einen 10-Minuten-Takt streckenbezogen aufrecht zu erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Frieder Vogelsgesang
Vorsitzender des BA 21
- Pasing-Obermenzing -

Anlage 2.19

Stellungnahme des BA22

zu 6.3.1.1 Anhörung/Stellungnahmen
TOP - **Anpassungsprogramm 2027** der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH - Fahrplan 2027.

Vorlage: 9734544

Stellungnahme des UA Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsplanung, Mobilität vom 11.6.2026:

Das Fahrplan 2027 Anpassungsprogramm beinhaltet nach Ansicht des Stadtbezirk Aubing-Lochhausen-Langwied (und Freiham) überwiegend Verschlechterungen beim MVG Angebot, obwohl der Stadtbezirk 22 von 2018 bis heute um 13.300 Einwohner/innen gewachsen ist (+28 %).

Im neuen Stadtteil Freiham wohnen seit 2-3 Jahren etwa 8.500 Einwohner, die auf die versprochene U5 Verlängerung von Pasing und den versprochenen Express Bus zur U-Bahn warten.

Die Mitte von Freiham (Aubinger Allee) und der Norden (Otto-Meitinger-Str. bzw. Hörweg) sind auf den Bus 57 oder 157 zur S-Bahn angewiesen. Bereits heute reicht der 20 Minuten Takt ab 20 Uhr nicht aus.

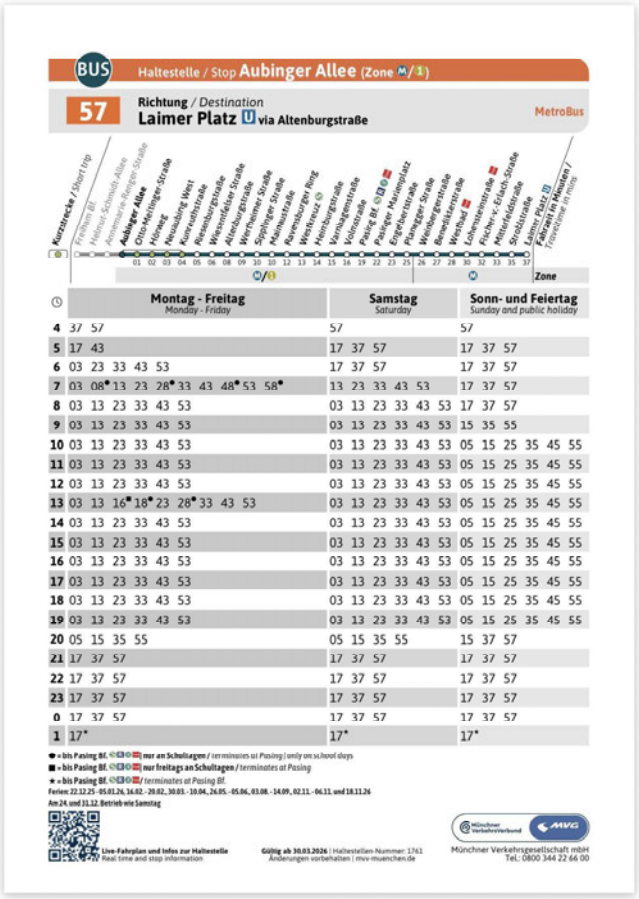
Es ist inakzeptabel, dass der Bus 57 von Pasing nach Neuaubing und Freiham von einem fünf auf 10 Minuten Takt umgestellt werden soll. Gerade im Berufsverkehr ist dieser absolut ausgelastet und stellt eine wichtige Erschließung der S-Bahn für viele Tausend Bewohner von Aubing, Westkreuz und Freiham da.

Die neue Wendeschleife am Höherweg stellt eine massive Verschlechterung in der Nebenzeit da. Nun plant die Stadt München auch noch Montag bis Samstag, bei 143 den Abschnitt von Freiham Süd bis Freiham Nord entfallen zu lassen, das ist inakzeptabel.

Damit haben über 8.000 Einwohner von Freiham in Zukunft nur noch einen Bus zur Erschließung von Mitte und Nord,oder müssen einige Haltestellen bis zum Hörweg bzw. S-Bahn Freiham zu Fuß zurücklegen.

Wir fordern, dass Freiham endlich mit einem Expressbus an die U-Bahn und z.B. das Westkreuz oder Pasing angebunden wird. Zudem ist es notwendig endlich die U5 von Pasing bis Freiham in die Planfeststellung zu bringen, da nur mit einer verbindlichen Planung (der Leistungsphasen 1 und 2) der Freistaat über eine Bezuschussung der U-Bahn entscheiden kann.

Status quo heute:



BUS Haltestelle / Stop **Aubinger Allee** (Zone M/1)

57 Richtung / *Destination* **Laimer Platz** U via Altenburgstraße — MetroBus

Kurzstrecke / *Short trip* · Fürstenr. Bf. · Heinrich-Schmid-Allee · Ammerseestraße · **Aubinger Allee** · Otto-Meitinger-Straße · Hörwarth · Neuaubing West · Kurzstraße · Rieseneisstraße · Wiesendacher Straße · Altenburgstraße · Wörthmer Straße · Sophienger Straße · Mühlenstraße · Ravensburger Ring · Westkreuz · Hainburgstraße · Varnhagenstraße · Volmerstraße · Pasing Bf. · Pasinger Marienplatz · Engelbertstraße · Planegger Straße · Winthirstraße · Benediktenstraße · Winthirstraße · Lohhausenstraße · Fischer-v.-Erlach-Straße · Meisenfeldstraße · Stockdorfstraße · Laimer Platz · *Fahrzeit in Minuten / Travel time in mins*

Zone

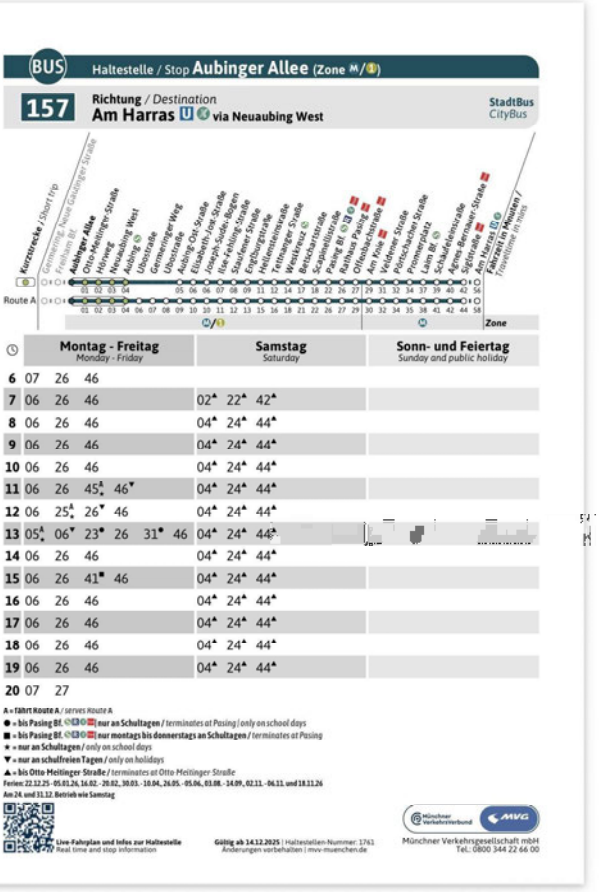
	Montag - Freitag Monday - Friday	Samstag Saturday	Sonn- und Feiertag Sunday and public holiday
4	37 57	57	57
5	17 43	17 37 57	17 37 57
6	03 23 33 43 53	17 37 57	17 37 57
7	03 08• 13 23 28• 33 43 48• 53 58•	13 23 33 43 53	17 37 57
8	03 13 23 33 43 53	03 13 23 33 43 53	17 37 57
9	03 13 23 33 43 53	03 13 23 33 43 53	15 35 55
10	03 13 23 33 43 53	03 13 23 33 43 53	05 15 25 35 45 55
11	03 13 23 33 43 53	03 13 23 33 43 53	05 15 25 35 45 55
12	03 13 23 33 43 53	03 13 23 33 43 53	05 15 25 35 45 55
13	03 13 16■ 18• 23 28• 33 43 53	03 13 23 33 43 53	05 15 25 35 45 55
14	03 13 23 33 43 53	03 13 23 33 43 53	05 15 25 35 45 55
15	03 13 23 33 43 53	03 13 23 33 43 53	05 15 25 35 45 55
16	03 13 23 33 43 53	03 13 23 33 43 53	05 15 25 35 45 55
17	03 13 23 33 43 53	03 13 23 33 43 53	05 15 25 35 45 55
18	03 13 23 33 43 53	03 13 23 33 43 53	05 15 25 35 45 55
19	03 13 23 33 43 53	03 13 23 33 43 53	05 15 25 35 45 55
20	05 15 35 55	05 15 35 55	15 37 57
21	17 37 57	17 37 57	17 37 57
22	17 37 57	17 37 57	17 37 57
23	17 37 57	17 37 57	17 37 57
0	17 37 57	17 37 57	17 37 57
1	17*	17*	17*

● = bis Pasing Bf. nur an Schultagen / *terminates at Pasing / only on school days*
■ = bis Pasing Bf. nur freitags an Schultagen / *terminates at Pasing*
★ = bis Pasing Bf. / *terminates at Pasing Bf.*
Ferien: 22.12.25 - 05.01.26, 16.02. - 20.02., 30.03. - 10.04., 26.05. - 05.06., 03.08. - 14.09., 02.11. - 06.11. und 18.11.26
Am 24. und 31.12. Betrieb wie Samstag

Live-Fahrplan und Infos zur Haltestelle / Real time and stop information

Gültig ab 30.03.2026 | Haltestellen-Nummer: 1761
Änderungen vorbehalten | mvv-muenchen.de

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
Tel.: 0800 344 22 66 00



BUS Haltestelle / Stop **Aubinger Allee** (Zone M/1)

157 Richtung / *Destination* **Am Harras** U S via Neuaubing West — StadtBus CityBus

Kurzstrecke / *Short trip* · Gemeinschaftsschule Neue Gartenstadt · Fürstenr. Bf. · **Aubinger Allee** · Otto-Meitinger-Straße · Hörwarth · Neuaubing West · Aubing · Ubostraße · Gemeinnütziger Weg · Ubostraße · Aubing Ost-Straße · Elisabeth-Lind-Straße · Joseph-Wild-Straße · Ilse-Fehling-Straße · Lochhausen Straße · Lochhausen Straße · Pelkovenstraße · Hellmannstraße · Westkreuz · Rotkreuzplatz · Aspanklinik · Pasing Bf. · Rathaus Pasing · Am Knie · Offenbachplatz · Am Knie · Veldener Straße · Rotkreuzplatz · Pfarrer-Grimm-Straße · Lainer Bf. · Schäfflerstraße · Agnes-Bernauer-Straße · Sigmaringer Straße · Am Harras · *Fahrzeit in Minuten / Travel time in mins*

Route A

Zone

	Montag - Freitag Monday - Friday	Samstag Saturday	Sonn- und Feiertag Sunday and public holiday
6	07 26 46		
7	06 26 46	02▲ 22▲ 42▲	
8	06 26 46	04▲ 24▲ 44▲	
9	06 26 46	04▲ 24▲ 44▲	
10	06 26 46	04▲ 24▲ 44▲	
11	06 26 45A▲ 46▼	04▲ 24▲ 44▲	
12	06 25A▼ 26▼ 46	04▲ 24▲ 44▲	
13	05A▼ 06▼ 23• 26 31• 46	04▲ 24▲ 44▲	
14	06 26 46	04▲ 24▲ 44▲	
15	06 26 41■ 46	04▲ 24▲ 44▲	
16	06 26 46	04▲ 24▲ 44▲	
17	06 26 46	04▲ 24▲ 44▲	
18	06 26 46	04▲ 24▲ 44▲	
19	06 26 46	04▲ 24▲ 44▲	
20	07 27		

A = fährt Route A / *serves Route A*
● = bis Pasing Bf. nur an Schultagen / *terminates at Pasing / only on school days*
■ = bis Pasing Bf. nur montags bis donnerstags an Schultagen / *terminates at Pasing*
★ = nur an Schultagen / *only on school days*
▼ = nur an schulfreien Tagen / *only on holidays*
▲ = bis Otto-Meitinger-Straße / *terminates at Otto-Meitinger-Straße*
Ferien: 22.12.25 - 05.01.26, 16.02. - 20.02., 30.03. - 10.04., 26.05. - 05.06., 03.08. - 14.09., 02.11. - 06.11. und 18.11.26
Am 24. und 31.12. Betrieb wie Samstag

Live-Fahrplan und Infos zur Haltestelle / Real time and stop information

Gültig ab 14.12.2025 | Haltestellen-Nummer: 1761
Änderungen vorbehalten | mvv-muenchen.de

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
Tel.: 0800 344 22 66 00

Anlage 2.20

Bezirksausschuss des 23. Stadtbezirkes

Allach-Untermenzing

Landeshauptstadt München

Vorsitzende:
Dr. Stefanie Martin

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

Münchner Verkehrsgesellschaft
Angebotsplanung MM-AP

BA-Geschäftsstelle West:
Landsberger Str. 486
81241 München
Telefon: (089) 233-37224
E-Mail: bag-west.dir@muenchen.de

München, 18.06.26

MVG-Anpassungsprogramm für den Fahrplan 2027
Stellungnahme BA 23

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 23 Allach-Untermenzing hat sich in seiner Sitzung am 16.06.26 mit dem o.g. MVG-Anpassungsprogramm befasst und einstimmig folgende Stellungnahme beschlossen:

- Der frühere Betriebsbeginn des X36 wird begrüßt. Die Betriebszeit des X36 in den Abendstunden und an Sonn- und Feiertage wird weiterhin gefordert.
- Die Wiederherstellung der Linie 163 mit der Fertigstellung Unterführung Dachauer Straße wird ebenfalls begrüßt.
- Weiterhin fehlt nach wie vor eine Nachtlinie für Allach-Untermenzing.
- Die Forderung einer Busspur auf dem Frankfurter Ring zur Verbesserung der Pünktlichkeit X36 begrüßen wir ausdrücklich.
- Die ÖPNV-Verbindungen im 23. Stadtbezirk sollen dem Stadtniveau angepasst werden. Das Nahmobilitätskonzept hat gezeigt, dass im 23. Stadtbezirk ein großer Nachholbedarf besteht.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Stefanie Martin
(Vorsitzende des BA 23 Allach-Untermenzing)

Anlage 2.21

Bezirksausschuss des 24. Stadtbezirkes

Feldmoching - Hasenbergl

Landeshauptstadt München

Vorsitzende
Bettina Obersojer

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

Privat:
[redacted]

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Angebotsplanung MM-AP
mvg-leistungsprogramm@swm.de

Geschäftsstelle:
BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1
80992 München
Telefon: 233 728562
ba24@muenchen.de
Ansprechpartner: [redacted]

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Datum
02.06.2026	BA 24 16.06.2026 – TOP 5.3.3	17.06.2026

MVG-Anpassungsprogramm 2027

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 24 – Feldmoching-Hasenbergl hat sich in seiner Sitzung am 16.06.2026 mit o.g. Anhörung befasst und die folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:

Der BA 24 lehnt die vorgesehenen Taktverschlechterungen bei den Buslinien 173 und 175 ab, da eine Ausdünnung des Taktes während der Hauptverkehrszeiten die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs erheblich beeinträchtigen und zahlreiche Fahrgäste unmittelbar treffen würde. Dies gilt insbesondere für Berufspendler, Schülerinnen und Schüler sowie ältere Menschen, die auf eine verlässliche und leistungsfähige Anbindung angewiesen sind. Gleichzeitig besteht die Gefahr, dass Fahrgäste verstärkt auf den Individualverkehr ausweichen, was den ohnehin hohen Verkehrsdruck im Münchner Norden zusätzlich erhöhen würde.
Gerade vor dem Hintergrund der zahlreichen Wohnungsbauprojekte und des damit verbundenen Bevölkerungswachstums im 24. Stadtbezirk ist eine Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs erforderlich. Angebotsverschlechterungen stehen im Widerspruch zu den verkehrs- und klimapolitischen Zielen der Landeshauptstadt München.
Auch die geplante Taktverschlechterung der Buslinie 175 in den Abendstunden wird entschieden abgelehnt. Bereits heute ist die ÖPNV-Anbindung der Siedlung Ludwigsfeld nicht ausreichend. Eine weitere Reduzierung des Angebots würde die Erreichbarkeit des Stadtteils zusätzlich verschlechtern und die Mobilität der dort lebenden Menschen weiter einschränken. Haushaltsbedingte Einsparungen dürfen nicht zulasten der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger im 24. Stadtbezirk erfolgen.

Außerdem fordert der BA24 die Verlängerung der Buslinie 175 in die Siedlung Ludwigsfeld, da die Bürger, die in Ludwigsfeld wohnen, nicht an die S-Bahn Fasanerie angebunden sind.
Für den Umstieg vom Bus 175 in den Bus 176 muss eine schlecht beleuchtete Strecke von ca. 400m zur Schroppenwiesenstraße überwunden werden. Das ist zu nächtlichen Stunden nicht zumutbar. Eine reibungslose Anbindung der Siedlung Ludwigsfeld sollte gewährleistet sein.
Die Siedlung Ludwigsfeld liegt räumlich zwar am äußersten Rand des Stadtgebiets, gerade deshalb ist es erforderlich und um ein gewisses Mindestmaß an gleichwertigen

Lebensbedingungen in der Stadtherzustellen, dass die Siedlung zu den anderen Stadtbezirksteilen und von anderen Stadtteilen ohne zwangsweisen Umweg über Moosach zu erreichen ist.

Zudem fordert der BA 24 die Anbindung der Siedlung Ludwigsfeld auch in den Nachtstunden an die U2 in Feldmoching, da die U2 den 24 Stadtbezirk ggf. über den Umstieg am Scheidplatz verlässlich mit „inneren“ Stadtteilen verbindet. Für die Bewohner der Siedlung Ludwigsfeld, Jugendliche und deren Eltern muss gewährleistet sein, dass sie auch spät in der Nacht sicher vom Feiern oder spätabendlichen Kulturangeboten nach Hause in die Siedlung Ludwgisfeld kommen, und zwar ohne Umwege über Moosach oder die Fasanerie unter Umstieg zwischen diversen Nachtlinien. Es ist nicht hinnehmbar, dass sie, aufgrund langer Warte- und Umwegezeiten von Nachtlinien zu Fuß 4,5 km von Feldmoching Bahnhof über die nächtlich einsame Karlsfelder Str. zu Fuß nach Hause in die Siedlung Ludwigsfeld zu Fuß gehen müssen. – Eine Stadtgesellschaft, die eine isolierte Siedlung am Rande der Stadt anlegt, hat auch die damit verbundenen Folgelasten für die Teilhabe von deren Bewohnern zu tragen. Die sog. Peripherie ist der Lebensmittelpunkt von Einwohnern unserer Stadt.

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

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Bettina Obersojer

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 25 Laim hat sich in seiner Sitzung am 02.07.26 mit der o.g. Angelegenheit befasst und einstimmig Folgendes beschlossen:

Für die Buslinie 168 wird ein 10-Minuten-Takt von 9:00-18:00 Uhr gefordert. Ein 20-Minuten-Takt ist für die Bürger*innen nicht ausreichend.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Landeshauptstadt München
Direktorium - II / BA - Geschäftsstelle West
für die Bezirksausschüsse 20, 21, 22, 23, 25
Landsberger Str. 486, 81241 München
Telefon: 089 233-37209 (Teamassistenz)
Telefon: 089 233-37352 (BA 20)
Telefon: 089 233-37354 (BA 21)
Telefon: 089 233-37230 (BA 22)
Telefon: 089 233-37224 (BA 23)
Telefon: 089 233-37415 (BA 25)
E-Mail: bag-west.dir@muenchen.de

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

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



Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung der Unterlagen zum Anpassungsprogramm 2027.

Nach Durchsicht der vorgesehenen Maßnahmen ergeben sich aus Sicht des MVV keine Einwände. Die vorgesehenen Anpassungen betreffen überwiegend das Stadtgebiet bzw. haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Stadt-Umland-Verkehre der Landkreise.

Die im Anpassungsprogramm dargestellten Maßnahmen wurden teilweise bereits im Rahmen vorheriger Abstimmungen vorgestellt und werden seitens MVV weiterhin als unkritisch bewertet.

Wir bitten um Berücksichtigung, dass sich für die betroffenen Landkreise durch Änderungen im Leistungsumfang oder Fahrzeugeinsatz keine zusätzlichen Kosten ergeben dürfen, sofern diese nicht im Vorfeld abgestimmt wurden.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Verkehrsplanung
Landkreis München

MVV | Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

Postfach 26 01 54, 80058 München
Thierschstraße 2, 80538 München
Haltestelle Isartor (Anfahrt)

Tel.: (089) 210 33 - 129
Web: mvv-muenchen.de
App: mvvmuenchen.de/app

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV); Sitz: München; Amtsgericht München, HR B 43 460; Geschäftsführer: Dr. Bernd Rosenbusch. Diese E-Mail kann vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen enthalten. Sollten Sie nicht der beabsichtigte Empfänger sein oder die E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und löschen diese E-Mail und ihre eventuellen Anhänge aus Ihrem System. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser E-Mail ist nicht gestattet.
If you are not the intended recipient (or have received this email in error) please notify the sender immediately and delete the message from your system.

Landratsamt München

Landratsamt München · Joseph-Wild-Straße 20· 81829 München

Öffentlicher Personennahverkehr

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
- Angebotsplanung (MM-AP) –
Emmy-Noether-Str. 2
80992 München

Ihr Zeichen:
Ihr Schreiben vom: 02.06.2026
Unser Zeichen: 3.3.1.2
München, 01.07.2026

Auskunft erteilt:
Frau Schäfer

E-Mail:
[redacted]

[redacted]

Anpassungsprogramm 2027 der MVG zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen Bezug auf das von Ihnen übersandte Anpassungsprogramm 2027 der MVG und Ihre Bitte um Stellungnahme.

Nach Durchsicht der Unterlagen geben wir nachfolgende Rückmeldung:

- Linie 188: Die Umbenennung der Haltestelle „Oberföhring, Post“ in „Oberföhring“ wird zur Kenntnis genommen.

  Linie 189: Der Landkreis München nimmt die geplante Verlängerung der MVG-Stadtbuslinie 189 auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München bis „Berg am Laim Bf. [S]“ zur Kenntnis und geht davon aus, dass dem Landkreis München hierdurch keinerlei Mehrkosten entstehen. Die Umbenennung der Haltestelle „Oberföhring, Post“ in „Oberföhring“ wird ebenfalls zur Kenntnis genommen.

- Linie 193: Bezüglich der angedachten Taktausdünnung bei der MVG-Stadtbuslinie 193 an Sonn- und Feiertagen von Takt 10 auf Takt 20 bei gleichzeitigem Einsatz größerer Fahrzeuge geht der Landkreis München davon aus, dass hierdurch keinerlei Mehrkosten für den Landkreis München entstehen werden.

- Linie 199: Der Landkreis München nimmt die geplante Verlängerung der MVG-Stadtbuslinie 199 auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München bis „Berg am Laim Bf. [S]“ zur Kenntnis und geht davon aus, dass dem Landkreis München hierdurch keinerlei Mehrkosten entstehen. Die Umbenennung der Haltestelle „Putzbrunner Straße“ in „Blankbauerstraße“ wird ebenfalls zur Kenntnis genommen.

- Bus 267: Die Verlängerung der MVV-Regionalbuslinie 267 von der Altenburgstraße über Freiham Bf. zum Bildungscampus Freiham wurde zusammen mit dem MVV und Landkreis München geplant und abgestimmt. Der Landkreis München befürwortet die Verlängerung.

- Tram 25: Auf dem Stadtgebiet der LHM soll unter der Woche (Mo-Fr) der Takt 5 auf der Tram 25 im Abschnitt Max-Weber-Platz bis Großhesseloher Brücke zwischen 9 und 13 Uhr nachfrageorientiert auf einen Takt 10 reduziert werden. Dafür sollen teilweise vier- statt dreiteilige Fahrzeuge eingesetzt werden.

  Der Landkreis München hat grundsätzlich keine Einwände, da es keine direkte Maßnahme im Abschnitt des Landkreises auf der Tram 25 Grünwald darstellt. Dennoch weist der Landkreis München darauf hin, dass durch eine Taktreduzierung die Qualität bzw. der Fahrkomfort für die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises nicht gemindert werden darf.

Zum übermittelten Anpassungsprogramm 2027 bestehen im Übrigen keine Einwände.

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

Falls Sie hierzu Fragen haben, kommen Sie gerne auf uns zu.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Landeshauptstadt München, Behindertenbeirat
Burgstr. 4, 80331 München

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Angebotsplanung MM-AP

80287 München

Facharbeitskreis Mobilität

Vorsitzender:
Bernhard Claus
c/o BBSB e.V.

[redacted]

Geschäftsstelle:
Burgstraße 4, 80331 München
Telefon: 089 / 233 – 211 79
Telefax: 089 / 233 – 212 66
E-Mail:
behindertenbeirat.soz@muenchen.de

Ihr Schreiben vom | Ihr Zeichen | Datum
18.06.2026

MVG-Anpassungsprogramm 2027

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München nimmt zu dem Leistungsprogramm der SWM/MVG 2027 wie folgt Stellung:

Die Ausdünnungen der Takte werden unter anderem zur Folge haben, dass Menschen mit Behinderungen und alte Menschen den ÖPNV immer weniger nutzen, da diese Entscheidung sowohl zu weiteren Wegen als auch zu längeren Wartezeiten führen wird.
Die Entscheider müssen sich bewusst sein, dass es sich um exklusive Maßnahmen handelt.
Die schon ohnehin vielfach nicht barrierefreien Angebote machen es gerade den Schwächsten unserer Gesellschaft noch schwerer, ihre Angelegenheiten zu regeln.
Die viel beschworene Teilhabe wird durch solche Maßnahmen immer mehr zur Theorie.

Seit langem wird in den einschlägigen Kreisen über On-Demand-Angebote gesprochen, die ein wenig Abhilfe schaffen könnten, sofern sie sich an dem tatsächlichen Bedarf orientieren. Leider befinden wir uns auch hier auf einer sehr langen Wegstrecke. Unabhängig von der uns bekannten Haushaltslage muss es möglich sein, praktische Lösungen anzubieten, zumal für die Vorarbeit viel Geld eingesetzt wird, das sich im Sinne der Nutzerinnen und Nutzer auszahlen muss.

Zudem machen wir zum wiederholten Mal darauf aufmerksam, dass im Nahverkehrsplan 2021 und im anschließenden Leistungsprogramm der MVG der barrierefreie Ausbau der vier noch nicht barrierefreien U-Bahn Haltestellen als konkrete Maßnahmen festgeschrieben wurden.

Für die U-Bahn-Haltestelle Michaelibad liegt seit über zwei Jahren eine Machbarkeitsstudie vor, die seinerzeit vom Städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen für gut befunden wurde und umgesetzt werden kann. Nachdem in dieses Projekt bereits 100.000 EUR investiert wurden, ist es fiskalisch geboten, die Umsetzung vorzunehmen.

Wohl wissend, dass die Entscheidung bei der Politik liegt, würden wir es sehr begrüßen, wenn das Projekt erneut in das Leistungsprogramm mit dem entsprechenden Hinweis aufgenommen würde, nachdem wir auf den nachstehenden Stadtratsantrag bisher keine Antwort erhalten haben.

StR-Antrag 20-26 / A 06343 „Antragspaket besserer ÖPNV für München V: Vier U-Bahnhöfe endlich barrierefrei – erster Halt Michaelibad“ der Fraktion Die Grünen/Rosa Liste/Volt vom 29.01.2026

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Bernhard Claus
Vorsitzender

gez.

[redacted]
Verfasserin

Stellungnahme zum Anpassungsprogramm 2027 der MVG

des

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

Ansprechpartner:

[redacted] E-Mail: aan.muenchen@web.de

München, Juni 2026

Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

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

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

Inhalt

Situation des ÖPNV im Jahr 2026 4
ÖPNV in München unter Druck 4
Verkehrswende heißt Angebotsausbau – nicht, etwas weniger zu kürzen 4
MVG: neuer Rekord bei den Fahrgastzahlen 5
Automatischer Betrieb – Anschubfinanzierung erforderlich 6
Bayerische Staatsregierung tut zu wenig für den ÖPNV-Ausbau bzw. behindert ihn 6
Wesentliche Rolle des ÖPNV gemäß Mobilitätsstrategie 6
Dritte Säule der ÖPNV-Finanzierung aufbauen 7
Baubeginn der Tram zum Kieferngarten und Inbetriebnahme des ersten Abschnitts der Tram-Westtangente sind zu begrüßen 7
Beim Nachtverkehr fehlen Verbesserungen unter der Woche – keine brauchbare Alternative zum PKW für Arbeitnehmer 7
Unterstützung bei Betriebskosten durch Bund und Land fehlt 7
Machbarkeitsstudien zum Trambahnausbau - 8
Planungen zum ÖPNV-Ausbau weiterführen 8
Einsatz der Mittel für den ÖPNV 8
On-Demand Versuche sinnvollerweise eingestellt 8
Deutschlandticket nicht ausreichend finanziert 9
Öffentlichkeitsarbeit und MVG-Museum 9
MVG - Nutzen der Tram kommunizieren 10
ÖPNV benötigt nicht nur Geld – es fehlt auch der politische Wille, dem ÖPNV die notwendigen Flächen zur Verfügung zu stellen – z.B. am Hauptbahnhof 10
Pünktlichkeitsoffensive ÖPNV 10
Mehrkosten durch unpünktlichen und unzuverlässigen Betrieb 11
Einzelmaßnahmen fortsetzen 11
Fahrgastinformation mangelhaft 12
Freiham- gute ÖPNV-Anbindung für autoarme Siedlung ist nicht in Sicht 12
Weitere Trambahn-, U-Bahn und Busbetriebshöfe rechtzeitig vorbereiten 12
Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen 14
U-Bahn 14
Maßnahmen aus dem Anpassungsprogramm der MVG 14
Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung: 14

Trambahn 15
Kürzungen gemäß Anpassungsprogramm der MVG 15
Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung: 15
Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen Tram 16
Bus 17
Angebotsausweitungen aus dem Leistungsprogramm der MVG 17
Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Busnetzes: 19
Infrastruktur im Busnetz: 20
Die Umweltverbundröhre Ost 20
Odeonsplatz – geplante Aufgabe der Buswendeschleife nicht akzeptabel 20
Nachtverkehr 21
U-Bahn-Nachtverkehr am Wochenende, aber keine Verbesserungen unter der Woche 21
Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Nachtverkehrs: 21

Situation des ÖPNV im Jahr 2026

ÖPNV in München unter Druck

Der ÖPNV ist von mehreren Seiten unter Druck: Im letzten Jahr sind – erfreulicherweise – die Fahrgastzahlen wieder gestiegen. Auf der anderen Seite müssen im Anpassungsprogramm 2027 [rund 14 Mio. Euro eingespart werden. Nach einem Nachfragerekord bei der MVG im Jahr 2025 wird das Angebot gekürzt – das ist widersinnig.

München wächst weiter, Einsparungen im ÖPNV-Angebot sind definitiv die falsche Maßnahme.

Um dem Münchner ÖPNV eine positive Perspektive zu geben, müssen folgende Probleme von Stadt, Land und Bund gelöst werden:

- Sicherstellung der Finanzierung des ÖPNV-Angebots
- Ausreichende Gegenfinanzierung des Deutschlandtickets
- Dritte Säule der ÖPNV-Finanzierung einführen (d.h. Finanzierung auch durch die Nutznießer des ÖPNV, die keine Fahrgäste sind)
- Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV, so können auch Fahrzeuge ohne Leistungseinschränkung eingespart werden, Wiederaufnahme des Tram- und Bus-Beschleunigungsprogramms
- ÖPNV bei der Stadtplanung (Flächenverteilung) besser berücksichtigen
- Weiterführung der Tram Machbarkeitsstudien
- Bau neuer Betriebshöfe für U-Bahn, Tram und Bus

Diese Punkte sind im Folgenden genauer ausgeführt.

Angesichts der finanziellen Vorgaben hat die MVG ein Sparprogramm ausgearbeitet, das an verschiedenen Stellen zu schmerzhaften Eingriffen in die Bedienungsqualität des ÖPNV führt. Die MVG macht bei der Überplanung des Busnetzes gute Vorschläge (z.B. Bus 52 zum Marienplatz über Deutsches Museum). Letztlich kann die MVG den finanziellen Mangel aber nur in der Art und Weise verteilen, bei der sie davon ausgeht, dass die Nachteile für die Fahrgäste am geringsten sind.

Positiv ist zu sehen, dass es keine Versuche mit - für eine Millionenstadt in den meisten Fällen völlig ungeeigneten – On-Demand-Verkehren geben soll. Die vorhandenen Mittel werden in den regulären Linienverkehr gesteckt und nicht für zweifelhafte Experimente vergeudet.

Verkehrswende heißt Angebotsausbau – nicht, etwas weniger zu kürzen

Unabhängig vom Umfang der Kürzungen für das Anpassungsprogramm 2027 ist klarzustellen, dass Verkehrswende nicht heißt, etwas mehr oder etwas weniger beim Angebot zu kürzen.

Es bedeutet vielmehr einen deutlichen Ausbau des ÖPNV-Angebots.

Allein der Einwohnerzuwachs München in den nächsten zwanzig Jahren erfordert einen Erhöhung der ÖPNV-Kapazitäten: Laut Demografiebericht München – Teil 2 (2025) (

https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:b6129a79-a189-4aea-afc1-d7b206b8d544/2025-05-26_Demografiebericht_Teil2.pdf) ist bis 2045 von zusätzlichen 200.000 Einwohnern in München auszugehen (Zuwachs um rund ein Siebtel). Dies ist entsprechend beim Leistungsangebot des ÖPNV zu berücksichtigen.

MVG: neuer Rekord bei den Fahrgastzahlen

Die Fahrgastzahlen der MVG haben 2025 eine neues Rekordniveau erreicht. (vgl. Pressemeldung SWM https://www.mvg.de/presse/pressemeldungen/2026-03-27-fahrgast-rekord.html). Die durch Corona bedingten Rückgänge der Fahrgastzahlen sind wieder ausgeglichen. Allerdings hat sich die zeitliche Verteilung der Fahrgäste im Wochenverlauf geändert:

Die Spitzen im Berufsverkehr Montag bis Freitag haben abgenommen, dagegen hat der Freizeitverkehr am Wochenende zugenommen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Verteilung der Fahrgäste auf die einzelnen Verkehrsmittel:

Fahrgäste	**2019**	**2024**	**2025**	**Differenz 2025 - 2019**
MVG gesamt	615 Mio.	615 Mio.	621 Mio.	+1% (+6 Mio.)
U-Bahn	429 Mio.	452 Mio.	442 Mio.	+5% (+23 Mio.)
Tram	125 Mio.	120 Mio.	127 Mio.	+1,6% (+ 2 Mio.)
Bus	221 Mio.	210 Mio.	220 Mio.	-0,5% (-11Mio.)

Tram:

Die Tram hat mit 127 Millionen Fahrgästen eine neuen Allzeit-Rekordwert erreicht. Dies ist umso erfreulicher, da sowohl lang andauernde Baustellen (Maxmonument, Stachus) sowie die nach wie vor bestehenden Probleme mit der Tram-Bevorrechtigung an den Ampeln (eingeschränkte Funktionsfähigkeit durch die Probleme mit ITCS 2.0) den Trambetrieb beeinträchtigten

Bus:

Beim Busverkehr gab es in den letzten Jahren Kürzungen im Fahrplanangebot, trotzdem sind die Fahrgastzahlen wieder fast auf den bisherigen Rekordwert gestiegen.

U-Bahn:

Laut MVG gingen die Fahrgastzahlen durch weniger Großveranstaltungen in 2025 (im Vergleich zu 2024, z.B. Adele Konzert) und baustellenbedingte Unterbrechungen zurück.

Automatischer Betrieb – Anschubfinanzierung erforderlich

Die MVG plant die Einführung des autonomen Busbetriebs (Projekt MINGA, https://www.mvg.de/projekte/zukunftsprojekte/minga.html). Wie auch bei der Umstellung auf Elektrobusse ist hier eine Anschubfinanzierung der öffentlichen Hand erforderlich.

Bayerische Staatsregierung tut zu wenig für den ÖPNV-Ausbau bzw. behindert ihn

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

Darüber hinaus blockiert die Bayerische Staatsregierung Planungen der Landeshauptstadt München zum Ausbau des ÖPNV, ein bekanntes Beispiel ist die Tram durch den Englischen Garten , https://muenchner-forum.de/bayerische-staatsregierung-versucht-tram-durch-den-englischen-garten-zu-blockieren-versagt-aber-selbst-bei-der-s-bahn-auf-der-ganzen-linie/).

Auf der anderen Seite unterstützt der Freistaat Bayern die Bewerbung München um die Olympischen und Paralympischen Spiele. Nun ist es an der Landeshauptstadt München, eine tatsächliche und nicht nur pro-Forma Beteiligung des Freistaats am Infrastrukturausbau einzufordern.

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 CO_2-und Feinstaub-Emissionen. Das Werkzeug dazu ist die Verkehrswende, und innerhalb der Verkehrsmittel des Umweltverbundes kommt dem ÖPNV eine hervorgehobene Rolle zu (ebd., S.8).

Die positiven Wirkungen des ÖPNV erstrecken sich nicht nur auf die Reduzierung der CO_2-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.

Zur Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie – eine Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund – sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- ausreichende Finanzierung des ÖPNV für Planung und Bau neuer Strecken
- neue Betriebshöfe (zum Abstellen und Warten von U-Bahn, Tram und Bus)
- ein gutes Fahrplanangebot
- konsequente Bevorrechtigung von Tram und Bus, Verhinderung der Störung von Tram und Bus durch den Autoverkehr (z.B. durch Falschparker)
- moderne und für den Klimawandel angepasste Schutz- und Wartehäuschen

Dritte Säule der ÖPNV-Finanzierung aufbauen

Neben der Finanzierung durch Fahrgeldeinnahmen und Zuschüssen der Öffentlichen Hand ist die Dritte Säule der ÖPNV-Finanzierung stärker zu nutzen. Unter „Dritter Säule“ werden die Nutznießer des ÖPNV, die nicht Fahrgäste sind, verstanden.

Das sind diejenigen, die vom flüssigeren Straßenverkehr durch ein gutes ÖPNV-Angebot profitieren – z.B.: Autofahrer, Handwerker, Unternehmer (Arbeitsweg der Mitarbeiter).

Die Finanzierung kann beispielsweise über City Maut, dynamische Parkgebühren (siehe Amsterdam), Erhöhung der Parklizenzgebühren für Anwohnerparken oder Abgaben nach dem Vorbild der französischen Versement mobilité (https://de.wikipedia.org/wiki/Versement_mobilit%C3%A9). Eine entsprechende Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen ist hierzu erforderlich.

Baubeginn der Tram zum Kieferngarten und Inbetriebnahme des ersten Abschnitts der Tram-Westtangente sind zu begrüßen

Im Oktober 2025 erfolgte der erste Spatenstich der Tram zum Kieferngarten.

Der AAN begrüßt ausdrücklich, dass trotz schwieriger Finanzlage der Landeshauptstadt München der Bau der genannten Tram begonnen wurde.

Ebenso begrüßt der AAN die Inbetriebnahme des ersten Abschnitts der Tram-Westtangente (https://muenchner-forum.de/trambahn-westtangente-endlich-eroeffnet-die-naechsten-schritte-muessen-folgen/).

Beim Nachtverkehr fehlen Verbesserungen unter der Woche – keine brauchbare Alternative zum PKW für Arbeitnehmer

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 wurde am Wochenende (Nächte Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) der U-Bahn-Nachtverkehr eingeführt. Unter der Woche gibt es leider keine Verbesserung, Großhadern, Fürstenried West und Neuperlach (um nur einige Stadtteile zu nennen) haben weiterhin nur Stundentakt unter der Woche. Stadtteile wie zum Beispiel Freiham und Lerchenau sind unter der Woche vom ÖPNV abgehängt, nach Allach gibt es nicht einmal am Wochenende Nachtverkehr.

So kommt der ÖPNV nachts nicht einmal ansatzweise in die Nähe einer brauchbaren Alternative zum PKW für Arbeitnehmer. Hier ist dringend ein Nachbessern erforderlich. Ziel muss ein täglicher 30-Minuten-Takt im Nachtverkehr sein.

Unterstützung bei Betriebskosten durch Bund und Land fehlt

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

Diese Zuschüsse dienen weitestgehend zum Ausgleich der durch Corona (z.B. Zunahme von Home-Office und dadurch weniger Fahrgäste) und der fehlenden Gegenfinanzierung des Deutschlandtickets entstandenen Einnahmeverluste. Der Spielraum für Angebotsausweitungen war somit nur gering.

Ausgleichszahlungen durch Bund und Land erfolgen bislang nicht.

Machbarkeitsstudien zum Trambahnausbau - Planungen zum ÖPNV-Ausbau weiterführen

Ungeachtet der Diskussionen um die Realisierung einzelner Projekte müssen die Planungsarbeiten weitergeführt bzw. begonnen werden. Wichtig ist, jederzeit umsetzbare Planungen mit ausreichender Planungstiefe verfügbar zu haben. So können die Planungen bei entsprechender Verfügbarkeit der Mittel schneller umgesetzt werden. Wichtig sind auch die frühzeitige Erkennung und Abklärung von Konflikten mit anderen Nutzungen.

Insofern ist es kritisch, das mit dem Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 19.2.2025 Machbarkeitsstudien für weitere Trambahnstrecken nach hinten geschoben wurden.

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

Einsatz der Mittel für den ÖPNV

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

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

Die beabsichtigten Ziele der Verkehrsverlagerung und der Stärkung des Umweltverbundes können nicht erreicht werden, wenn bedingt durch allgemein stark gesenkte Fahrpreise das Geld für die dann benötigten Kapazitätsausweitungen und den Netzausbau fehlen (auch wenn in München Infrastrukturausbauten nicht über die Fahrgeldeinnahmen finanziert werden, entsteht so doch eine Finanzierungslücke, die aus anderen Töpfen ausgeglichen werden muss). Daher müssen auf breiter Front gesenkte Tarife unbedingt solide finanziert sein. Ein zuverlässiger Betrieb, die Instandhaltung der Infrastruktur und der unumgängliche Infrastruktur- und Netzausbau erfordern sehr hohe Investitionen. Dies alles darf durch wegbrechende Fahrgeldeinnahmen ohne ausreichende Gegenfinanzierung 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 investiertem Euro werden bei der Tram im Vergleich zur U-Bahn gut zweieinhalbmal so viel Autofahrten auf den ÖPNV verlagert.

Durch die jahrzehntelange Unterfinanzierung des ÖPNV hat sich erheblicher Investitionsstau bei Bus und Tram (z.B. Betriebshöfe, Wendeschleifen und Abstellgleise, schlecht ausgestattete (mangelhafter Wetterschutz und unterdimensionierte Haltestellen) ergeben. Des Weiteren sind Angebotsverbesserungen auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten erforderlich.

On-Demand Versuche sinnvollerweise eingestellt

In den letzten Jahren wurden immer wieder Versuche für On-Demand-Verkehre geplant oder durchgeführt. On-Demand kann im ländlichen Raum ein geeignetes Mittel sein, um ein ÖPNV-Angebot im Bereich der Daseinsvorsorge bereitzustellen. Ein Kostenvorteil gegenüber dem Li-

nienverkehr ergibt sich nur dann, wenn regelmäßig Fahrten ausfallen und ein Fahrer so ein größeres Gebiet als im Linienverkehr bedienen kann.

In München ist On-Demand bestenfalls am Stadtrand (z.B. nördliches Allach im Spätverkehr) sinnvoll. Angesichts der Kürzungen im regulären Leistungsangebot sind zusätzliche Mittel zuerst dort einzusetzen – solange z.B. die U7 in den Schulferien nicht verkehrt und der Bus 173 in der Hauptverkehrszeit nur alle 20 Minuten fährt, sollte kein Geld für On-Demand ausgegeben werden.

Ein Beispiel für die geringe Effizienz von On-Demand Verkehren liefert die Gemeinde Alfter (bei Bonn, 24000 EW):

https://www.vdv.de/mobilitaet-im-laendlichen-raum-staerken.aspx#:~:text=Potsdam%20Mittelmark%20GmbH.-,Kleinbuslinien,-%3A%20Die%20knapp

Die Taxi-Buslinie hatte im Schnitt 5 Fahrgäste pro Tag. Die Umstellung auf Kleinbus (montags – freitags alle 30 Minuten, samstags alle 60 Minuten, sonntags weiterhin Taxi-Busangebot) führte zu Fahrgastzahlen von deutlich über 400 Fahrgästen pro Tag. Die gesicherte Verfügbarkeit eines Linienverkehrs zu den fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten ist deutlich attraktiver als ein On-Demand Verkehrsmittel dann zu bestellen, wenn es benötigt wird – und die Wartezeiten in Kauf zu nehmen.

Deutschlandticket nicht ausreichend finanziert

Die nicht ausreichende Gegenfinanzierung des Deutschlandtickets schadet auch dem ÖPNV in München massiv. In der momentanen Konstellation stellt das Deutschlandticket durch die systematische Aushöhlung der Finanzierung des ÖPNV ein trojanisches Pferd da: Die Einnahmen der Verkehrsunternehmen gehen zurück, gleichzeitig steigen die Betriebskosten (z.B. durch Inflation und Lohnsteigerungen). Gleichzeitig hat die MVG jeglichen Gestaltungsspielraum bei den Ticket- bzw. Abopreisen verloren Die Kostenschere öffnet sich immer weiter, der ÖPNV ist in seiner Substanz gefährdet. Ohne weitere Mittel von Bund und Ländern ist mittelfristig mit erheblichen Einschränkungen und Kürzungen beim ÖPNV zu rechnen.

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

Öffentlichkeitsarbeit und MVG-Museum

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

Es ist unverständlich, dass auf den aktuellen Netzausbau sowie auf den Beitrag, den U-Bahn, Tram und Bus für eine nachhaltige Stadtentwicklung leisten, nicht stärker eingegangen wird. Es

ist zu hoffen, dass diese Defizite im Rahmen der 150-Jahr-Feier der Münchner Tram beseitigt werden.

MVG - Nutzen der Tram kommunizieren

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

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

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

Beispielsweise ist die Diskussion um die Anzahl der Trambahngleise am Bahnhofsplatz unverständlich. Keineswegs nachvollziehbar ist, warum verwaltungsintern seit rund fünf Jahren darüber diskutiert wird, ob der Münchner Hauptbahnhof eine leistungsfähige Anbindung ans Tram- und Busnetz erhalten soll (vgl. Vorlage für den Planungsausschuss vom 29.3.2023, https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7568500 , Seite 16). In der Münchner Stadtpolitik ist viel von Verkehrswende und Klimaschutz die Rede, aber einen der größten Verkehrsknotenpunkte Europas auch für ein künftig höheres ÖPNV-Verkehrsaufkommen ausreichend leistungsfähig per Tram zu erschließen, hat erkennbar keine Priorität. Die stadtgestalterische Aufgabe wird einfach negiert. Eine Kombination aus guter Gestaltung und optimaler ÖV-Struktur als ein markantes Entrée in die Stadt würde München gut anstehen.

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

Pünktlichkeitsoffensive ÖPNV

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

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

- Tram 18: Ostfriedhof: St. Bonifatius Straße stadteinwärts drei Parkplätze zwischen Kreuzung und Haltestelle
- Tram 16/17: Rumfordstraße Ecke Am Einlaß (Fahrtrichtung Reichenbachplatz)
- Tram 21 und 25: Johannisplatz
- Verkehrsberuhigung in der Inneren Wiener Straße zur Verbesserung der Pünktlichkeit der Tram
- Tram 12: Sperrung Leonrodstraße für MIV-Durchgangsverkehr

Mehrkosten durch unpünktlichen und unzuverlässigen Betrieb

Der unzuverlässige Betrieb führt zu erheblichen Mehrkosten: Um den Fahrplan einhalten zu können, setzt die MVG auf manchen Linien zusätzliche Züge ein. Damit kann – durch den zusätzlichen zeitlichen Puffer - an der Endstation pünktlich abgefahren werden, auch wenn der Zug verspätet ankommt: Bei einem 10-Minuten-Takt beträgt die Wendezeit dann z.B. 15 anstatt nur 5 Minuten. Es sind insgesamt 5 zusätzliche Züge im Einsatz.

Angesichts der Diskussion um Angebotskürzungen müssen zuerst durch eine Beseitigung der Störungsquellen der Trambetrieb so stabilisiert werden, dass die fünf Züge nicht mehr erforderlich sind.

Erst wenn dieses Potential ausgeschöpft ist, sind Angebotskürzungen diskutabel.

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)

Fahrgastinformation mangelhaft

Es ergeben sich regelmäßig erhebliche Abweichungen zueinander bei den verschiedenen Apps (Öffi, MVGO) mit der an den Haltestellen angezeigten Information. Zur tatsächlichen Abfahrtszeit ergeben sich auch immer wieder Abweichungen.

Die ist für die Fahrgäste äußerst verwirrend. Hier ist umgehende Abhilfe erforderlich.

Freiham- gute ÖPNV-Anbindung für autoarme Siedlung ist nicht in Sicht

Freiham wurde als autoarmes Quartier mit guter ÖPNV-Anbindung geplant. Zum Zeitpunkt der Entscheidung für den Bau der U5 (2018) war klar, dass die U-Bahn erst nach Fertigstellung der letzten Wohnungen in Betrieb gehen würde. Mit der Inbetriebnahme der U5 ist etwa Mitte der 2040er zu rechnen; falls München die Olympischen und Paralympischen Spiele ausrichtet, Verschiebt sich die Eröffnung aufgrund der Priorität anderer U-Bahn-Strecken auf Anfang der 2050er.

Überlegungen zu einem Expressbus zur Westendstraße (X5) haben bisher zu keinem Ergebnis geführt. Neben der Finanzierung liegt dies auch an mangelnder Unterstützung seitens der Autobahn GmbH des Bundes bei der Frage, wie der Bus geeignet zu priorisieren ist.

Die gute ÖPNV-Anbindung Freihams lässt also noch einige Zeit auf sich warten. In diesem Zusammenhang mutet es sehr seltsam an, dass beim bestehenden Busangebot Kürzungen vorgenommen werden sollen: So soll bei der Buslinie 57 in der Hauptverkehrszeit in den Schulferien der Takt von 5 auf 10 Minuten ausgedünnt werden.

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.

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 Freihams zu nutzen. Die Landeshauptstadt München muss hier auf die Autobahn GmbH des Bundes entsprechend zugehen.

Weitere Trambahn-, U-Bahn und Busbetriebshöfe rechtzeitig vorbereiten

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

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

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

Auch beim Bus ist eine Vergrößerung der Betriebshofkapazitäten erforderlich. Auch nach Eröffnung des neuen Busbetriebshofs in Moosach im November 2022 sind die Kapazitäten noch nicht ausreichend. Im Rahmen der Umgestaltung des Großmarkthallen-Geländes kann dort ein Busbetriebshof untergebracht werden (https://muenchner-forum.de/busbetriebshof-in-grossmarkthallen-gelaende-integrieren/).

Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen

U-Bahn

Maßnahmen aus dem Anpassungsprogramm der MVG

U7: Vollständiger Entfall im Abschnitt Sendlinger Tor – Neuperlach Zentrum

Im Abschnitt Olympiazentrum – Sendlinger Tor Betrieb nur noch in der Hauptverkehrszeit während der Schulzeiten

Der AAN lehnt diese Kürzungen ab, da insbesondere zwischen Hauptbahnhof und Stiglmaierplatz eine hohe Nachfrage vorliegt.

Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:

U2:

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

U6:

Samstagsverstärker bis Fröttmaning oder Alte Heide verlängern

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

U7:

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

U8:

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

Trambahn

Kürzungen gemäß Anpassungsprogramm der MVG

Der AAN lehnt die geplanten Kürzungen ab, auch die, die zu denen nachstehend nicht explizit Stellung genommen wird.

Kürzung Tram 23 (alle 10 satt alle 5 Minuten):

Die Tram 12 hat durch die Verlängerung ab Scheidplatz nach Schwabing Nord neue Fahrgäste gewonnen. Es nutzt auch ein Teil der Fahrgäste, die bisher die Tram 12 zur Münchner Freiheit genutzt haben, die Tram 23. Dennoch ist die Ausdünnung der Tram 23 von 5 auf 10 Minuten zu weitgehend. Auch wenn dann größere Fahrzeuge (Vierteiler) eingesetzt werden, ist dies kein vollständiger Ausgleich für die Taktausdünnung.

Linientausch Linie 19 und 21 auf den Ostästen:

Vor der Führung nach Berg am Laim fuhr die Linie 19 wie künftig geplant (d.h. von Pasing zur St. Veit Straße). Damals waren bei der Linie 19 erhebliche Unregelmäßigkeiten im Fahrplanablauf zu beobachten. In der Vorlage werden keine Maßnahmen erwähnt, wie künftig ein zuverlässiger Betrieb der Linie 19 sichergestellt werden kann.

Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:

Linie 25:

<u>Montag bis Freitag HVZ (Hauptverkehrszeit):</u>

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

<u>Sonntags:</u>

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

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

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

Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen Tram

Wendeschleife Arabellapark

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

Wendeschleife Wettersteinplatz

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

Zusätzliche Überholgleise

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

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

Einbau zusätzlicher Abbiegemöglichkeiten (Gleisbögen)

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

- Wörthstraße (Verbindung vom Rosenheimer Platz von und zum Ostbahnhof)
- Müllerstraße (Verbindung von der Fraunhoferstraße in Richtung Isartor)
- Ottostraße - Lenbachplatz
- Prielmayerstraße - Sonnenstraße

Bus

Angebotsausweitungen aus dem Leistungsprogramm der MVG

Der AAN lehnt die geplanten Kürzungen im Busnetz ab, auch die, die zu denen nachstehend nicht explizit Stellung genommen wird.

Buslinie 52 – Führung über untere Au zu Isartor und Marienplatz:

Der AAN begrüßt die geplante Linienführung. Das Gebiet östlich des Deutschen Museum wird erstmals an den ÖPNV angebunden. Wichtig ist, dass der Bus in der Zweibrückenstraße nicht zu stark vom MIV behindert wird.

Der Bus 52 hat durch die Rücknahme vom Marienplatz – und Entfall des Anschlusses an die S-Bahn - Ende 2016 massiv an Fahrgästen verloren. Dieser Fehler wird jetzt korrigiert.

Cityring: Buslinien 58, 68

Die Linien 64 und 101 bieten in weiten Teilen einen Ersatz für die entfallenden Fahrten der Buslinie 58/68. Deutlich schlechter als bisher bedient wird die Beziehung Ostbahnhof – Herkomerplatz- Im Abschnitt Von-der-Tann Straße – Herkomerplatz ergibt sich eine geringere Reduktion der Fahrtenhäufigkeit, da der Bus 101 die Hälfte der Fahrten des Cityrings übernimmt.

Bus 100 – Takt 20

Der vorgesehene Takt 20 stellt für eine Innenstadtlinie kein attraktives Angebot dar.

Bus 101 Silberhornstraße – Hauptbahnhof – Bruno-Walter-Ring

Der AAN begrüßt die geplante Linienführung der Linie 101. Auf dem gemeinsam mit der Linie 154 befahrenen Abschnitt von Schwabing nach Englschalking ist abends und am Wochenende auf eine geeignete Vertaktung der beiden Linien zu achten (Montag bis Freitag tagsüber nicht relevant, da der Bus 154 hier alle 10 Minuten verkehrt).

Bus 132 Linienwegverkürzung zum Isartor, Taktausdünnung

Die Linienwegverkürzung zum Isartor ist angesichts der künftigen Führung der Linie 52 akzeptabel. Der Entfall der NVZ-Verstärker-Fahrten ist kritisch zu sehen.

Bus 153 Trappentreustraße – Karlsplatz

Der vorgesehene Takt 20 am Wochenende stellt für eine Innenstadtlinie kein attraktives Angebot dar, unter der Woche sind die Taktfolgen in Ordnung.

Es ist unklar, wo die Buslinie 153 am Karlsplatz wenden soll. Die Verlängerung vom Odeonsplatz zum Karlsplatz ergibt sich lediglich aus dem geplanten Entfall der Wendemöglichkeit am

Odeonsplatz im Rahmen der Umgestaltung der Ludwigstraße. Wenn aus architektonischen Gründen ÖPNV-Infrastruktur (d.h. die Wendeschleife am Odeonsplatz) beseitigt werden soll, ist nicht einzusehen, dass die Mehrkosten aus dem ÖPNV-Budget gezahlt werden.

Ersatz Bus X30 durch Buslinie 64

Da der X30 in seinem Linienverlauf nur an wenigen Haltestellen durchfuhr, ist die Fahrzeitverlängerung durch die Bedienung aller Haltestellen akzeptabel.

Zwischen Ostbahnhof und Arabellapark bringt er Bus 64 eine deutliche Verbesserung des Angebots, da er an allen Wochentagen verkehrt.

Unwirksamkeit der bisherigen Expresskonzepte

Die geringe Fahrzeitersparnis des X30 gegenüber den parallel verkehrenden Buslinien zeigt die Unwirksamkeit des Bisherigen Express-Konzeptes.

Die bessere Lösung ist eine Busbeschleunigung durch Ampelvorrangschaltungen und eigene Busspuren.

Bus X204 Parallelführung zu Bus 54/64

Zischen Candidplatz und Brudermühlstraße fährt der (vom Landkreis München betriebene) X204 parallel zu den Linien 54 und 64. Es stellt sich die Farge, ob die für den X204 aufgewendeten Mittel nicht sinnvoller an anderer Stelle eingesetzt sind.

Bus 57 und 143 (Freiham)

Freiham wurde als autoarmes Quartier geplant, dafür ist eine gute ÖPNV-Anbindung erforderlich. Eine Reduktion des derzeitigen – eher sparsamen – Busangebots ist hier kontraproduktiv.

Bus 62 / 63:

Angesichts der beengten Haltestellensituation am Rotkreuzplatz ist eine grundlegende Umgestaltung, mit dem Ziel, dem Umweltverbund mehr Flächen zur Verfügung zu stellen, erforderlich.

Maßnahmen:

- Leonrodstraße sperren (mit Rechtsabbiegespur für Busse aus Nymphenburger Straße)
- Durchfahrt Wendl-Dietrich-Straße – Nymphenburger Straße sperren
- Trambahnplanung aus Nahverkehrsplan berücksichtigen

X35/X36/177 Busspur Frankfurter Ring

Zur Verbesserung der Pünktlichkeit sind ist eine Busspur auf dem Frankfurter Ring vorzusehen.

Bus 182

Es geht aus der Vorlage nicht eindeutig hervor, ob der Bus 182 auch abends und am Wochenende zwischen Kieferngarten und Am Hart verkehren soll – dies ist angesichts der Betriebszeiten der Linie 180 (kein Betrieb nach 21 Uhr und sonntags) erforderlich.

Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Busnetzes:

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

Auf allen Buslinien innerhalb des Mittleren Rings ist aufgrund des gestiegenen Freizeitverkehrs ein 10-Minuten-Takt erforderlich (mit Ausnahmen wie z.B. der Linie 187),

MetroBus:
Wiedereinführung des Takt 10 bis 10

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!)

StadtBus 134

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

Diese Linie schafft eine attraktive Verbindung von der Schwanthalerhöhe zur Maxvorstadt, insbesondere mit einer Verlängerung zum Odeonsplatz.

StadtBus 139

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

StadtBus 153

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

StadtBus 178

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

StadtBus 180

Montag bis Freitag Takt 10 auch zwischen Kieferngarten und Am Hart.
Sonntag Takt 20 zwischen Kieferngarten und Westfriedhof
Sonntag Takt 10 zwischen Kieferngarten und Am Hart
Verlängerung bis Pasing Bahnhof.

StadtBus 193

Takt 10 bis 10, da die Linie ein Zubringer zur U2 mit vergleichsweise hohen Fahrgastzahlen ist.

StadtBus 197

Takt 10 bis 10, da die Linie 197 als Ringlinie für eine wichtige Feinerschließung Neuperlachs sorgt.

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 (derzeitigen) 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.

Odeonsplatz – geplante Aufgabe der Buswendeschleife nicht akzeptabel

Nicht akzeptabel ist die Planung der Landeshauptstadt München, die Buswendeschleife am Odeonsplatz aufzugeben. An einem so wichtigen Knotenpunkt muss es weiterhin möglich sein, Busse wenden zulassen (Z.B. bei Störungsfällen, Sonderverkehren). Dies gilt auch dann, wenn sich für den regulären Linienverkehr Lösungen finden lassen, in denen keine Wende am Odeonsplatz erforderlich ist.

Am Odeonsplatz sind auch zusätzliche Haltestellen erforderlich, um mehr Linien (z.B. StadtBus 134) bedienen zu können.

Nachtverkehr

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

Am Wochenende wurde Ende 2025 der 30 Minuten-Takt auf der U-Bahn eingeführt.

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

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

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

wird leider nichts verbessert.

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

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.

<u>täglich</u>

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

N25: Max-Weber-Platz - Großhesseloher Brücke

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

N72: Feinerschließung im Osten mit Anschluss zu N17

<u>Montag bis Freitag:</u>

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

folgend senden wir Ihnen die knappe, zusammenfassende Stellungnahme der BUND Naturschutz in Bayern e.V. Kreisgruppe München zum MVG-Anpassungsprogramm 2027.

Die BUND Naturschutz Kreisgruppe München kritisiert allgemein, dass beim Angebot des ÖPNV in München eine feste Kostenobergrenze als vorrangiger Zielwert betrachtet wird. Die Kürzungen und fehlenden Investitionen für den Münchner ÖV laufen einer nötigen Veränderung in der Münchner Mobilität diametral entgegen. Trotz Rekordzahlen der Fahrgästemenge der MVG 2026 soll das Angebot bei U-Bahn, Tram und Bus gekürzt werden. Eine wachsende Stadt braucht auch einen wachsenden ÖV – gerade, wenn die Ziele der Mobilitätsstrategie der Stadt München im Hinblick auf den Umweltverbund erreicht werden sollen. Dies gilt gerade auch dort, wo die Stadt wächst:
In den Neubauvierteln wie Freiham oder Neufreimann. Es ist nötig, dass hier bereits während der Bauphase ein sehr gutes Angebot und eine Anbindung besteht, auch wenn die Bürger*innen noch nicht alle hingezogen sind. Die dadurch entstehenden vorübergehenden Mehrkosten dürfen nicht zu Lasten des ÖV-Budgets gehen, sondern sind wie auch viele andere Maßnahmen in den jeweiligen Neubaugebieten als Teil der Kosten eines Neubaugebiets zu kalkulieren. Nur so kann die Etablierung des ÖV als festem Bestandteil in einer wachsenden Stadt gewährleistet werden. Wir bitten, hier nachzubessern und eine ausreichende Finanzierung sicherzustellen.

Speziell der Tram-Ausbau ist aus der Sicht der BUND Naturschutz Kreisgruppe München geeignet, um die Ziele der Stadt entsprechend der Mobilitätsstrategie zu erreichen. Insofern sind der Baubeginn der Tram zum Kieferngarten und die Inbetriebnahme des ersten Tram-Westtangenten-Abschnitts erfreulich. Dem steht entgegen, dass weitere Machbarkeitsstudien zum Trambahnausbau laut Beschluss des Mobilitätsausschusses vom Februar 2025 nach hinten verschoben wurden. Insofern fordert der BN, dass der Ausbau von Trambahnen und ÖPNV bzw. dessen Planungen priorisiert wird vor dem Ausbau von KFZ-Infrastruktur wie dem Tunnel Schleißheimer Straße zur A99.

Für eventuelle Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.
Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Projektleiterin Nachhaltige Mobilität

BUND Naturschutz in Bayern e.V.
Kreisgruppe München

Pettenkoferstr. 10a
80336 München
Mobil: +49 15560274560

www.bn-muenchen.de
www.facebook.com/bn.muenchen
www.instagram.com/bn_muenchen

Projektstelle Nachhaltige Mobilität gefördert von der Landeshauptstadt München
Informationen zum Schutz Ihrer Daten: http://www.bund-naturschutz.de/datenschutz

MVG-Anpassungsprogramm 2026/27
Stellungnahme Fahrgastverband PRO BAHN, Juni 2026

Das Anpassungsprogramm 2027 steht unter außerordentlichem finanziellen Druck. Die Finanzlage der Stadt ist sehr angespannt, die Stadt muss das Ergebnis des laufenden Haushalts um mehrere Hundert Millionen Euro verbessern. Als Reaktion darauf haben SWM/MVG ein Anpassungsprogramm entwickelt, das an vielen Stellen zu massiven spürbaren Einschnitten führen wird. Dies wird auch nachvollziehbar auf Seite 5 dargestellt. Die Kritik am Leistungsprogramm ist daher nicht als Kritik bei der Umsetzung der finanziellen Situation zu verstehen, sondern an der Situation an sich.

Finanzielle Situation und Rahmenbedingungen

Das die Finanzlage sich verschlechtert, war bereits frühzeitig absehbar. Dennoch wurde noch bis vor kurzem auch Geld für Themen ausgegeben, die bestenfalls unter 'Wünsch dir was' einsortiert werden können. Der Bau der U5 ohne gesicherte Bundeszuschüsse wird den städtischen Haushalt jährlich mit einer mittleren zweistelligen Millionensumme für Zins und Tilgung belasten. Das Vorhaltebauwerk in Freiham wird den Haushalt mit einer weiteren Millionensumme jährlich belasten, mit der Begründung durch den dritten Autobahnanschluss für Freiham sowie der Planung, auf dem 'grünen Feld' die U-Bahn im Bereich eines neuen Gebäude zu bauen anstelle sie etwas nach Süden zu verschwenken. Diese Entwicklungen wurden frühzeitig und vor dem jeweiligen Beschluss als wahrscheinliches Ergebnis identifiziert. Auch die Planung des BMW-Tunnels hat hohe Kosten verursacht, ohne dass ein Nutzen erkennbar ist; auch dies war frühzeitig absehbar. 'Mobility on Demand' ist ein nettes Zusatzthema, wenn beim Kernangebot keine Wünsche mehr offen sind, und genug Geld da ist; das ist auf absehbare Zeit nicht der Fall. Nacht-U-Bahnen sind ein teures Symbolprojekt.

Gleichzeitig wurden Mehrkosten nicht ausreichend gegengesteuert: So sind heute fünf zusätzliche Trambahnen im Einsatz, um die mittlerweile verlängerten Fahrzeiten zu kompensieren. Dies entspricht Mehrausgaben in mittlerer einstelliger Millionenhöhe im Jahr. Das noch Mitte 2021 für das Jahr 2022 in den Stadtrat einzubringende Maßnahmenprogramm zur Beseitigung von Störstellen im Oberflächenverkehr wurden bis heute noch nicht in den Stadtrat eingebracht. Die ungelöste Abstell- und Werkstattsituation vor allem bei Tram- und U-Bahn sorgt für Fahrzeugausfälle sowie Mehrkosten bei Wartung und Instandhaltung. Jahrelange stadtinterne Diskussionen wie bei den nötigen vier Gleisen am Bahnhofsvorplatz oder auch zum Umbau der Sonnenstraße anstatt guter Entscheidungen sind kein Beitrag zu effizientem Handeln.

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

Fahrgastverband PRO BAHN

Auf der Einnahmeseite ist ebenso Handlungsbedarf. In der Stadtratsvorlage wurde richtigerweise die dritte Säule der Finanzierung gefordert, bei der auch die indirekt Profitierenden zur ÖV-Finanzierung beitragen. Dass an vielen Stellen hierzu gesetzliche Grundlagen von Land bzw. dem Bund geschaffen werden müssen, ist zwar zutreffend. Jedoch gibt es auch Stellen, an denen die Stadt bereits jetzt ihre Einnahmen zugunsten des ÖV verbessern kann. Diese Stellen gilt es auch konsequent zu nutzen.

Gleichzeitig ist die Nachfrage auf Rekordniveau: Die Fahrgastzahlen für 2025 waren so hoch wie noch nie. Die Einwohnerzahl der Stadt wächst. Wir brauchen daher einen städtischen Beitrag für den Öffentlichen Nahverkehr auf zumindest konstantem Niveau, relativ zu Inflation und Einwohnerwachstum, wenn es eine Verkehrsverlagerung auf den Öffentlichen Nahverkehr geben soll. Durch das Deutschlandticket besteht de-fakto keine Möglichkeit mehr, zusätzliche Fahrgeldeinnahmen über den Fahrgastzuwachs hinaus zu erzielen.

In den letzten Jahren kam es im Verkehr zu einer zeitlichen Verlagerung: Während im Berufsverkehr die Verkehrsmengen stagnieren oder gar zurück gehen, ist der Freizeitverkehr gewachsen. Diese wird sich auch noch stärker aufs Angebot auswirken müssen. Ein schlechteres Angebot abends oder am Wochenende verbietet sich daher stärker als bisher. Die Kurzfahrzeiten insbesondere der Tram am Sonntag sind an die gestiegene Nachfrage anzupassen.

Nur ein guter ÖV sorgt auch dafür, dass die Straßen für die frei sind, die sie benötigen: Belieferung von Geschäften, Handwerker, etc. sollten nicht im Stau stehen. Dies ist die Grundlage für eine attraktive, urbane Stadt. München sieht sich ebenbürtig zu den großen Weltstädten wie Vancouver. Dann sollte auch der ÖV dies widerspiegeln.

Solange die Stadt ihre eigenen Hausaufgaben nicht erledigt hat, haben wir kein Verständnis dafür, wenn Angebotskürzungen auf der Agenda stehen.

Übergreifendes zum ÖV-Angebot

Die bisherige Kennzeichnung von Buslinien als Metrobus ist sinnvoll, da damit bestimmte Angebotsstandards verbunden sind, und zugleich ein ergänzendes Netz zu den Schienenverkehrsmitteln entsteht. Wir bitte daher, diese Unterscheidung beizubehalten.

Eine grundlegender Überarbeitung des Busnetzes ist sinnvoll. Jedoch sollten die identifizierten Optimierungsmöglichkeiten ein besseres Angebot ergeben, und nicht wie hier vorrangig das Angebot gekürzt werden, sogar über die reine Optimierung des Netzes hinaus.

Die Personalkosten pro Fahrzeug sind bei den verschiedenen Betriebszweigen ähnlich, die Kostenunterschiede entstehen aus unterschiedlichen Kosten für die Fahrwege, für die Fahrzeuge und die Wartung. Gerade in Zeiten knapper Kosten sollte man daher überlegen, hoch ausgelastete Busverkehre auf Tram umzustellen, um mehr Fahrgäste mit weniger Personal zu befördern, bei gleichzeitig höherer Attraktivität.

Die Spitzenwerte bei der Nachfrage bei gleichzeitig reduziertem Angebot (beispielsweise Wegfall des Takt 10 bis 10 beim Metrobus) bedeutet auch: so erfolgreich und nachgefragt wie jetzt war der Öffentliche Verkehr noch nie. Dies muss gestützt und weiterentwickelt werden. Ein gutes Angebot und der gezielte Ausbau des Angebots sind auch weiterhin nötig, damit das Ziel einer lebenswerten Stadt erreicht werden kann, während gleichzeitig soviele Menschen wie noch nie in München und der Region leben.

Im Anpassungsprogramm fehlen zudem Maßnahmen, um die Effizienz der Öffentlichen Verkehrsmittel zu verbessern: dies betrifft beispielsweise das schon letztes Jahr angesprochene Beschleunigungsprogramm sowie die Vermeidung von Störungen durch den Autoverkehr. Auch die weiterhin fehlenden Abstell- und Wartungsmöglichkeiten sowie die mittlerweile ungenügende Fahrzeugverfügbarkeit vor allem bei Tram und U-Bahn bereiten uns große Sorgen und müssen dringend erfolgreich angegangen werden.

Innenstadtnetz

Die neue Linienführung der Metrobuslinie 52 korrigiert den Fehler aus dem Jahr 2016, die Buslinie vom Marienplatz auszusperren. Wir begrüßen dies ausdrücklich.

Bei den Buslinien 100/101 im Abschnitt Silberhornstraße - Hauptbahnhof stellt sich die Frage, ob es nicht besser wäre, diese im Bereich der künftigen Kapuzinertram wieder als Linie 58 zu bezeichnen. Diese Bezeichnung ist seit Jahrzehnten etabliert, und wird auch von den Einzelhändlern zur Bekanntgabe ihrer Erreichbarkeit genutzt. Dabei sollte auf den Fahrzeugen und im Fahrplan transparent gemacht werden, welche Fahrzeuge als Linie 100 bzw. 101 weiterfahren.

Beim Bus 132 ist die Kürzung zum Isartor nachvollziehbar. Die Taktverschlechterung in der NVZ zwischen Implerstraße und Isartor ist jedoch nicht in Ordnung. Dies ist eine wichtige Linie auch für Freizeitaktivitäten. Entlang der Isarparallele soll Platz vom Autoverkehr zum Radverkehr umverteilt werden. Dann ist aber auch weiterhin die dichte ÖV-Erschließung für die nötig, die nicht Radfahren wollen oder können.

Bus 133: Es sollte aus dem Fahr- und Linienplan hervorgehen, dass diese Busse weiter Richtung Tegernseer Landstraße fahren. Die Attraktivität der Linie ist höher, wenn die umsteigefreie Erreichbarkeit einfach erkennbar ist. Möglicherweise ist auch hier eine Darstellung der Linie 133 bis Ostbahnhof sinnvoll. Wir regen zudem an, diese Linie oder die Linie 134 weiter zur Tram 18/19 im Bereich Hermann-Lingg-Straße zu führen (ggf. auch zu einem späteren Zeitpunkt, wenn die Finanzlage das hergibt).

Bus 153: Die Wendemöglichkeit an der Trappentreustraße ist wenig attraktiv, auch die fehlende gemeinsame Abfahrtshaltestelle mit den anderen Buslinien ist negativ. Es wäre gut, wenn hier eine bessere Möglichkeit gefunden wird, ggf. auch im Kontext des Umbaus der Donnersberger Brücke.

Kürzungen im Bestandsnetz und weitere Angebotsänderungen

Reine Kürzungen im Bestandsnetz sind bei gleichzeitigen Rekord-Fahrgastzahlen und einer wachsenden Region das völlig falsche Signal. Sie werden für eine Delle beim Zuwachs der Fahrgastzahlen sorgen. Wir sprechen im folgenden einige besonders negative Beispiele an; die Kritik gilt aber für alle Kürzungen. Diese Kürzungen sind jedoch nur vermeidbar, wenn der städtische Zuschuss steigt. Dies ist daher vorrangig Kritik an den finanziellen Rahmenbedingungen, nicht an der Auswahl der Maßnahmen durch die SWM/MVG.

U7 Olympia-Einkaufszentrum - Sendlinger Tor: Nach unserer Beobachtung ist die U7 auf dem Nordabschnitt weiterhin tagsüber und in vielen Schulferien unabdingbar. Die mehrmonatigen Fahrtausfälle bei der U1/U7 in den vergangenen Jahren führten häufig dazu, dass immer wieder Fahrgäste nicht in die verbliebene U1 zusteigen konnten, sondern auf dem Bahnsteig verblieben. Diese Beobachtung gab es auch in Schulferien.

Der Takt 5 der Tram 15/25 in der NVZ war im Leistungsprogramm 2017 in der Kategorie »dringend erforderlich« aufgeführt. Die hohen Auslastungswerte bestehen nach unserer Beobachtung auch weiterhin. Die Neubebauung des Paulaner-Areals hat die Auslastung nochmal gesteigert. Zudem sollte die positive Wirkung des 5-Minuten-Takts nicht unterschätzt werden.

Die vielen Verschlechterungen von Takt 10 auf Takt 20 sind ein Abstieg von der Weltstadt in eine durchschnittliche Großstadt. Dies passt nicht zum Selbstverständnis Münchens als besonders attraktive Stadt. Dies wird in Summe zu einer Verkehrsverlagerung weg vom Öffentlichen Verkehr führen.

Bus 173: Selbst in den starken Kürzungsphasen der frühen 2000er-Jahre verblieb der 10-Minuten-Takt der Linie 173 bis Robinienstraße. Eine solche Verschlechterung ist daher nicht nachvollziehbar. Zwischenzeitlich gibt es im Bereich Georg-Zech-Allee das Gymnasium Feldmoching, zudem auch das Neubaugebiet Lerchenauer Feld. Ein 20-Minuten-Takt geht in die falsche Richtung, falls hier tatsächlich das autoreduzierte Wohnen gewünscht ist, das politisch immer wieder betont wird.

Bus 172/179: Den Umweg der Linie 172 über den Olschweskibogen führt zu Fahrzeitverlusten und viel stärker noch zu einer gefühlten Unattraktivität durch die Fahrzeitverlängerung. Wir lehnen dies daher ab. Die Linie 179 kann aufgegeben werden, sobald der Nordabschnitt der Tram Y-Nord in Betrieb geht.

Tram 23: Der 10-Minuten-Takt ist deutlich zu wenig. Durch die Tram 12 gab es zwar eine gewisse Verlagerung, aber nicht in dieser Größenordnung. Nach unseren Beobachtungen gibt es vielmehr Neufahrgäste durch die Linie 12. Aus unserer Sicht ist bei vierteiligen Fahrzeugen eine gewisse Reduktion vorstellbar, allerdings eher Richtung Takt 6 oder 7,5. Zu berücksichtigen ist auch, dass Schwabing Nord als autoreduzierter Stadtteil konzipiert wurde. Das bedeutet: es ist wichtig, dass auch bei z.B. Störungen auf der Linie 12 weiterhin die Anbindung funktioniert. Auch deshalb ist ein dichtes Angebot auf der Linie 23 nötig. Zudem ersetzt die Tram 23 auch Buslinien zwischen Parzivalstraße und Münchner Freiheit.

Linien 19/21: Wir lehnen diese Änderung ab, bis die Betriebsstabilität auf den Ästen nach Pasing sowie zur St.-Veit-Straße erheblich verbessert wurde. Denn bisher ist jeweils ein zuverlässiger und unzuverlässiger Ast miteinander verbunden. Dadurch werden die Probleme des unzuverlässigen Astes noch halbwegs kompensiert. Die positive Wirkungen der derzeitigen Linienführung konnten wir auch bei den Rückmeldungen der Fahrgäste wahrnehmen. Wird dies wieder geändert, so sehen wir eine erheblich schlechtere Zuverlässigkeit der neuen Linie 19 voraus. Daher muss zuerst die Zuverlässigkeit beider Äste deutlich verbessert werden, bevor sie wieder miteinander verbunden werden können. Dies betrifft beispielsweise die Ampelschaltungen und andere Stellen, bei denen der Kfz-Verkehr die Tram behindert.

Tram 20: Wir begrüßen diese Verbesserung. Die Kurse sollten künftig auch im Fahrplan aufgeführt werden. Nur damit entsteht der volle Nutzen für die Fahrgäste. Für die nächste Oberflächen-/Fugensanierung am Westfriedhof sollte die Schaffung einer zweiten Überholmöglichkeit eingeplant werden.

Bus 135: Wir begrüßen diese Verbesserung.

X35/X36/177: Wir begrüßen die früheren Anfangszeiten. Dies verbessert auch die Nutzbarkeit für die Schichtarbeiter in der Fertigungsindustrie dort. Der Bus X35 ist nach uns vorliegenden Rückmeldungen durchaus auch gut nachgefragt und sollte daher nicht aufgegeben werden; ggf.

wäre aber eine Taktreduzierung auf Takt 20 anstelle des heutigen abwechselnden 7/13-Minuten-Takts vorstellbar. Die langen Fußwege in Moosach haben sich nach unseren Beobachtungen negativ ausgewirkt; hier ist eine bessere Haltestellenpositionierung sinnvoll.

Bus 180/181/182: Der Bus 180 fährt heute täglich bis Betriebsschluss. Wird der Bus 180 durch den Bus 182 ersetzt, so muss dieser künftig dann täglich bis Betriebsschluss fahren.

Anbindung Freiham

Für Freiham wurde im Rahmen der ÖPNV-Offensive 2018 mit u.a. der Eröffnung der U-Bahn in der zweiten Hälfte der 2030er Jahre sowie dem Expressbus X5 eine besonders gute ÖV-Anbindung versprochen. Die Realität sieht anders aus: der Fußweg zum Umstieg zur S-Bahn in Freiham ist weit, die Busdurchfahrt unter der S8 ist verbaut, zur S-Bahn in Aubing gibt es gar keinen direkten Umstieg, die Bodenseestraße verleitet zu hohen Geschwindigkeiten des Autoverkehrs und bildet damit zugleich eine Barriere zwischen Neubaugebiet und S-Bahn. Der X5 ist abgesagt, die U-Bahn durch die Pläne zu Olympischen Spielen gefährdet, und der Bau der Strecke nach Pasing ist jetzt schon erst bis 2035 geplant. Im Anpassungsprogramm gibt es jetzt auch noch Verschlechterungen bei zwei Buslinien.

Die Versprechen der ÖPNV-Offensive sind vom Stadtrat gegeben. Wenn absehbar ist, dass diese nicht eingehalten werden können, dann ist dies auch auf dieser Ebene zu adressieren und geeignete Ausgleichsmaßnahmen zu beschließen. Rein auf Verwaltungsebene im Rahmen des Anpassungsprogramms ist nicht angemessen.

Die Kürzungen gehen in die falsche Richtung. In Freiham entstehen zudem gerade weitere Wohnungen. Für die kurze Übergangszeit ist bedarfsweise die Finanzierung der Busse aus dem Etat für Freiham sicherzustellen. Zudem ist die durchgehende Verbindung zwischen Aubing und Freiham auch für das Zusammenwachsen der Stadtteile sinnvoll. Dies gilt auch für die Erreichbarkeit von Bildungscampus und Sportpark.

Anlage 2.29

VCD-Kreisverband München Breisacher Str. 12 81667 München

Münchner Verkehrsgesellschaft
Angebotsplanung

per E-Mail

Verkehrsclub Deutschland

Kreisverband München e.V.
Breisacher Str. 12
81667 München
Tel.: 089/2011898
E-Mail:vcd@vcd-m.org
Internet: www.vcd-muenchen.de

01.07.2026

Stellungnahme des VCD München zum MVG-Anpassungsprogramm 2027

Finanzausstattung widerspricht Klimazielen und ist immer noch intransparent
Die Ausrichtung des MVG-Leistungsangebotes auf eine Reduktion zu Gunsten von Kosteneinsparungen widerspricht den Klimazielen und der herausragenden Rolle des ÖV, die dieser zur Erfüllung der Klimaziele zu erfüllen hat. Dass die MVG nachfragearme Leistungen strafft, ist nachvollziehbar, aber nur akzeptabel, wenn die Ressourcen gleichzeitig zur Aufstockung überlasteter Linien und zur Gewinnung neuer Fahrgäste eingesetzt werden. Ein solcher Ansatz ist leider zu wenig erkennbar. Die Finanzielle Ausstattung insgesamt ist leider auch nicht transparent. Es bleibt auch nach wie vor offen, warum Städte mit geringerer Finanzkraft z.B. Nürnberg unter den bestehenden Rahmenbedingungen weniger Einschnitte in den ÖV vornehmen. Der VCD sieht auch eine weitere Erhöhung der MVV-Tarife kritisch. Insbesondere Gelegenheitsfahrende werden bereits jetzt durch einen Fahrpreis über 4 Euro für ein Einzelticket oder Tagesticket M für über 10 Euro zurückgedrängt. Dies führt hier vermutlich sogar zu weniger Fahrgästen und weniger Einnahmen.

Überplanung der Buslinien im Kernbereich der Innenstadt
Der VCD begrüßt grundsätzlich die Überplanung. Dies ist in unserem Sinne, wie bereits in der Stellungnahme von 2025 ausgeführt. Die Aufsplittung der Ringlinie 58/68 wird zu mehr Zuverlässigkeit führen. Gleichwohl fehlt nunmehr eine Direktverbindung Kolumbusplatz - Ostbahnhof. Wir sehen aber, dass es dafür ad hoc keine einfache Lösung gibt. Kompromiss für HVZ: Die HVZ-Verstärker-Leistungen (101) fahren Hauptbahnhof - Silberhornstr. - Ostbf. Ansonsten: Die neue Linie 100 führt zu weniger Parallelverkehr und wird damit den Fahrgastströmen auch besser gerecht. Die neue Linie 52 eröffnet die Chance für neue Fahrgastpotenziale.
Ob die neue 101 tatsächlich zielführend ist, hinterfragen wir, da bei einem solchen langen Laufweg die Zuverlässigkeit wiederum in Frage steht, insbesondere, was die kontinuierliche Anschlussverbindung vom Arabellapark zum Bruno-Walther-Ring betrifft. Besser den bisher kurzen Laufweg Arabellapark - Walterring belassen

Busbeschleunigung fehlt
Leider fehlen konkrete Aussagen, wie die Busbeschleunigung fortgesetzt wird. Der VCD erinnert an ein ehemals ambitioniertes Busspurenprogramm. Wir sind uns sicher, wenn die Bevorrechtigung an Kreuzungen zu Gunsten des ÖV wieder stärker durchgesetzt würde, könntem die Fahrzeiten verkürzt und freiwerdende Kapaziäten anderweitig zum Nutzen der Fahrgäste zusätzlich eingesetzt werden

U-Bahn
Die Linie U7 sollte grundsätzlich über Sendlinger Tor hinaus geführt werden. Als Endpunkt ist Sendlinger Tor nicht geeignet. Zu oft kommt es zu Verzögerungen durch ein und ausrückende Züge. Diese belasten die Performance der U2, durch Überlastung und Verspätungen geprägt, zusätzlich. Der Wendebahnhof Sendlinger Tor sollte für Reservezüge genutzt werden, um im Bedarfsfall einen Zug schnell ins Netz zu bringen bzw. abbrechen zu können.
Sehr kritisch zu sehen ist die Ausdünnung des Verkehrs zwischen Olympia-Einkaufszentrum und Hauptbahnhof auf die Hälfte während der HVZ.

Tram 25
Nicht zielführend ist die NVZ-Reduktion auf Takt 10. Ohnehin nur denkbar, wenn keine R2.2 Züge eingesetzt sind sondern kapazitätsstärkere Nachfolgezugvarianten.

Mit freundlichen Grüßen



Wolfram Liebscher
Sprecher
VCD-Kreisvorstand München

MVG-Anpassungsprogramm 2027: Stellungnahmen der Bezirksausschüsse, Referate und Verbände sowie deren Bewertung von Seiten der MVG

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

Stand: 15.07.2026

BA	Name	Eingang Stellung-nahme	vom BA... zur Kenntnis genommen/ befasst	vom BA... zugestimmt	vom BA... weitere Punkte ergänzt/ Stellungnahme	Stellungnahme	Bewertung MVG erforderlich	U-Bahn	Tram	Bus	Finanzierung	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
BA 1	**Altstadt-Lehel**	03.07.2026										
1	**Altstadt-Lehel**		x		x	1. Abfahrt des Buses 52 über die Frauenstraße wird kritisch gesehen + abgelehnt.	x			**x**		Linie 52 übernimmt den heutigen Linienweg der Linie 132 mit ähnlichem Takt und Fahrzeuggröße. Linie 132 wird im Gegenzug zum Isartor zurückgenommen.
						2. Alternativvorschlag: Abfahrt über die Corneliusstraße, Müllerstraße + Rumfortstraße	x			**x**		Befahrung der Müller- und Rumfordstraße ist aufgrund des sehr beengten Straßenraums im Linienbetrieb ausgeschlossen, insb. im Bereich Rumford-/Baaderstraße.
						3. Anpassungsprogramm für uns positiv, trotzdem regelmäßige Prüfung und gegebenenfalls Nachsteuerung						
BA 2	**Isar-Ludwigvorstadt**											
2	**Isar-Ludwigsvorstadt**											
BA 3	**Maxvorstadt**											
3	**Maxvorstadt**											
BA 4	**Schwabing West**	30.06.2026										
4	**Schwabing West**		x		x	Wir fordern, dass die Linie 144 nicht nur während des Tollwood Festivals, sondern dauerhaft - auch z.B. für Gäste der SAP Arena - verstärkt wird.	x			**x**		Die Veranstaltungsarena ist durch U-Bahn und Tram ausreichend mit hohen Kapazitäten und dichten Takten erschlossen. Zudem sind die in der Arena stattfindenden Sportveranstaltungen terminlich so kurzfristig angesetzt, dass eine zielgerichtete und kurzfristige Fahrplananpassung nicht möglich ist.
BA 5	**Au-Haidhausen**	18.06.2026										
5	**Au-Haidhausen**				x	Beschluss zur Linie 52: Die Änderungen entsprechen Vorschlägen und Forderungen des BA und von BürgerInnen. Die neuen Haltestellen der Linie 52 werden vermutlich einige Parkplätze kosten. Der BA stimmt erfreut zu.				**x**		
						58/68 und X30: Der Wegfall einer Direktverbindung zwischen der südlichen unteren Au (Kolumbusplatz) und Ostbahnhof wird abgelehnt. Die Linie wird bei hoher Taktung hoch frequentiert und stellt die einzige Direktverbindung zum Ostbahnhof dar. Die Buslinie 100 soll weiter geführt werden zwischen Silberhornstraße und Ostbahnhof, sodass der Ring geschlossen wird. Alternativ soll im Rahmen des Experiments mit autonomen Kleinbussen die untere Au bedient werden, um den Anschluss in die untere Au zu ersetzen. Die Taktung der Linie 100 soll adäquat verbessert werden, d.h. im 5 Minuten Takt.	x			**x**		Die Achsen Hauptbahnhof - Silberhornstraße und Silberhornstraße - Ostbahnhof werden jeweils in dichten Takten (bis zu Takt 5 im Berufsverkehr) gefahren. Ein automatisierter Verkehr stellt eine spätere Option dar, künftig das Angebot mit kleineren Fahrzeugen weiter zu verdichten. Der Umsetzungszeitpunkt ist abhängig von der technischen Entwicklung.
						Taktverdünnung bei der Tram 25 Nebenverkehrszeit: Bei verbesserter Finanzlage sofort wieder rückgängig machen.	x		**x**			Die Reduzierung des Taktes betrifft nur die weniger nachgefragten Vormittagsstunden. Der Takt 10 ist in diesem Zeitraum nachfragegerecht. Der Einsatz größerer Fahrzeuge wird geprüft.
						Tausch der Linien 19 und 21: Zustimmung			**x**			
BA 6	**Sendling**											
6	**Sendling**											
BA 7	**Sendling-Westpark**	06.07.2026										
7	**Sendling-Westpark**		x		x	Wir beantragen, dass die Buslinie ab 2027 nicht mehr über die Haltestelle Passauerstr. / Joh.-Clanze-Str geführt wird, sondern über den Partnachplatz. Diesen Antrag hat der BA 7, auch aufgrund von massiven Forderungen von Einwohnern, schon mehrfach gestellt. Er wurde immer wieder abgelehnt mit der Begründung, dass der 132er stadteinwärts die Buslinie 53 an der o.g. Haltestelle verstärken müsse. Dieses Argument gilt aber nicht mehr, wenn es dann in 2027 die Änderungen für die Buslinie 54 / 64 (neu) geben wird. Die Buslinie kann dann die Linie 53 an der Haltestelle Passauerstr. / Joh.-Clanze-Str. entlasten. Die Streckenführung des 132er über den Partnachplatz wird von Einwohnern auch deshalb gefordert, weil der Partnachplatz viele Angebot an Infrastruktur bietet – nicht zuletzt die ärztliche Versorgung	x			**x**		Eine geänderte Linienführung der Linie 132 wird im Rahmen des Projekts OptiBus geprüft.
BA 8	**Schwanthalerhöhe**	23.06.2026										
8	**Schwanthalerhöhe**		x		x	Linie 153: Bitte um Prüfung, ob der Bus zumindest in den Morgenstunden zwischen 7:00 und 7:30 Uhr auch künftig durch das Westend fahren kann. Begründung: Die Streckenkürzung bringt für eine große Anzahl von Schüler*innen aus dem Viertel eine Verschlechterung mit sich: Schüler*innen des Klenze- und Dante-Gymnasiums werden künftig auf der Strecke zum Harras eine geringere Taktung haben und Schüler*innen des Adolf-Weber- und des Rupprecht-Gymnasiums können die Maillingerstraße künftig nicht mehr direkt anfahren.	x			**x**		Alle erwähnten Schulen sind mit der Linie 53 auch an der Haltestelle Albrechtstraße oder Am Harras (mit Buszügen) erreichbar. Zwischen Schwanthalerhöhe und Am Harras bleibt die Verstärkung, durch die neue Linie 133 erhalten.
BA 9	**Neuhausen-Nymphenburg**	24.06.2026										
9	**Neuhausen-Nymphenburg**		x	x		Hinweis: Keine Taktausdünnung Bus 62 (v.a. im Schülerverkehr in der Mittagszeit 12-14 Uhr)	x			**x**		Es ist zur Mittagszeit keine Ausdünnung geplant. Wie bisher Takt 10
						Hinweis: Erinnerung an dauerhafte Verlängerung Tram bis zur Amalienburgstraße	x		**x**			Die Tram 12 wird mittelfristig mit Fertigstellung der Tram-Westtangente vom Romanplatz in Richtung Aidenbachstraße geführt, daher erfolgt keine temporäre Verlängerung zur Amalienburgstraße. Der Takt 10 zur Amalienburgstraße ist nachfragegerecht.
						Hinweis: Verlängerung / Reorganisation einer Buslinie zur Haltestelle Schloss Nymphenburg von/über Rotkreuzplatz	x			**x**		Die Erschließung ist durch die Linien 17, 51, 151 gegeben. Die Idee einer Verlängerung des X30 war vom Harras - Hirschgarten ist wegen der angespannten Haushaltslage zurückgestellt. Eine Berücksichtigung im Rahmen des Projekts OptiBus ist denkbar.
						Hinweis: Umbenennung Tram-Halt „Volkartstraße“ in „Neuhauser Trafo“	x		**x**			Haltestellennamen sollen zur eindeutigen Erkennbarkeit von Haltestellen dienen. Dafür eignen sich vor allem (Quer-) Straßen und Plätze sowie überregional bekannte und bedeutende Gebäude. Der vorgeschlagene Name eignet sich zudem nicht wegen der Ähnlichkeit zur benachbarten Haltestelle Neuhausen (Verwechslungsgefahr).
						Hinweis: Umbenennung Tram-Halt „Briefzentrum“ in „Paketposthalle“	x		**x**			Eine Umbenennung der Haltestelle ist nach Abschluss der Umgestaltung des Areals geplant, der Vorschlag wird als Anregung mit aufgenommen.
BA 10	**Moosach**	24.06.2026										
10	**Moosach**		x			Der BA 10 – Moosach hat sich im Rahmen seiner vergangenen Sitzung am 22.06.2026 mit der o.g. Anhörung befasst und nimmt die Ausführungen des MVG-Anpassungsprogramms 2027 zur Kenntnis.						
BA 11	**Milbertshofen-Am Hart**	25.06.2026										
						Auch auf der U2 muss das Angebot ausgeweitet werden. Der BA11 fordert daher die Ausweitung des 5-Minuten-Takts Mo – Fr bis 21 Uhr.	x	**x**				Der aktuell nach der HVZ spät ab ca. 19:30 Uhr angebotene Takt 10 ist nachfragegerecht und ausreichend dimensioniert
						Es geht aus der Vorlage nicht eindeutig hervor, ob der Bus 182 auch abends und am Wochenende zwischen Kieferngarten und Am Hart verkehren soll – dies ist angesichts der Betriebszeiten der Linie 180 (kein Betrieb nach 21 Uhr und sonntags) erforderlich. Der BA11 fordert, daß der Bus 180 Montags bis Freitags im Takt 10 auch zwischen Kieferngarten und Am Hart, Sonntags im Takt 20 zwischen Kieferngarten und Westfriedhof und Sonntags im Takt 10 zwischen Kieferngarten und Am Hart fährt.	x			**x**		Die Linie 182 fährt wie heute, die Linie 180 verkehrt bis zum üblichen Betriebsschluss.
						Die Taktverlängerungen der Buslinie 150 lehnt der BA11 ab. Auf dem Abschnitt Frankfurter Ring <> Alte Heide bietet diese Linie eine wichtige Tangenzialverbindung.	x			**x**		Die Maßnahme ist nachfragegerecht und Teil des Konsolidierungsprogramms.

BA	Name	Eingang Stellung-nahme	vom BA... zur Kenntnis genommen/ befasst	vom BA... zugestimmt	vom BA... weitere Punkte ergänzt/ Stellungnahme	Stellungnahme	Bewertung MVG erforderlich	U-Bahn	Tram	Bus	Finanzierung	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
11	Milbertshofen-Am Hart		x	x	x	Ebenso lehnt der BA11 die Taktverlängerungen bei der Buslinie 173 ab. Sie ist für die außerhalb des BA11 liegenden Wohngebiete ein wichtiger Zubringer zu U-Bahn, Tram und Bus/X-Bus.	x			x		Die Maßnahme ist nachfragegerecht und Teil des Konsolidierungsprogramms.
						Der BA11 begrüßt die Integration der Buslinie 174 in die Linie 171. Allerdings ist es notwendig die vom BA11 als Prüfungsauftrag beschlossene Erweiterung der Linienführung in Fahrtrichtung Nord über die Kämpferstraße zu integrieren. Als Linie 171 wird das Angebot für die Bewohner im Harthof Ost so noch attraktiver, da sie direkt und schnell zum U-Bahnhof Harthof fahren können. Ebenso können sie so Einkaufsmöglichkeiten an der Schleissheimer Straße besser erreichen (u.a. Postfiliale, Bank, Lebensmittel).	x			x		Die Umplanung kann aufgrund zahlreicher wichtiger Anschlüsse nicht wie ursprünglich angedacht erfolgen. Die Detailplanung zeigte, dass insbesondere beim Takt 20 der U2 Sa und So morgens schlechtere Verbindungen entstehen. Der Bus 174 bleibt bestehen, Mo-Fr jedoch nachfragegerecht im Takt 20. Der Bereich Kämpferstraße, Harthof Nord, BMW Westseite, Detmoldstraße ist Bestandteil der Überplanungen im Projekt OptiBus.
						Der BA11 akzeptiert die Integration der Buslinie 179 in die Buslinie 172. Allerdings bittet der BA11 um Prüfung, ob eine Kombination der Buslinien 179 und 174 nicht eine sinnvollere Alternative hinsichtlich Kosten-Nutzen wäre. Im Ergebnis ergäbe sich eine Entlastung der Linien 171 und 172, die aufgrund ihrer Linienlänge erheblichen Verspätungsrisiken ausgesetzt sind. Die Kombination der Linien 179 und 174 (mit der vom BA11 beantragten Linienerweiterung über die Kämpferstraße) ergäbe die bereits seit langem diskutierte Ringlinie (zu der uns gerade eben auch wieder ein Bürgerwunsch erreichte) um das FIZ mit der direkten Einbindung der Wohngebiete drumherum, den Gewerbegebieten an der Detmoldstraße und dem Olschewskibogen sowie den U-Bahnhöfen Am Hart und Harthof.	x			x		Der Bereich Kämpferstraße, Harthof Nord, BMW Westseite, Detmoldstraße ist Bestandteil der Überplanungen im Projekt OptiBus.
BA 12	**Schwabing-Freimann**	01.07.2026										
12	Schwabing-Freimann		x		x	Der BA 12 lehnt die alljährlichen Kürzungen im Leistungsprogramm der MVG ab. Wir sehen den ÖPNV als Teil der Daseins-Vorsorge sowie Lebensqualität und fordern einen konsequenten und kontinuierlichen Ausbau, der größer sein muss, als das Wachstum der Stadt, um nicht zurückzufallen.	x				x	Die Maßnahmen reagieren auf die veränderte Fahrgastnachfrage und sind Teil des Konsolidierungsprogramms.
						Tram 23: Der BA 12 lehnt die Ausdünnung der Taktzeiten der Tram 23 in den Hauptverkehrszeiten von einem 4-6-Minuten- auf einen 10-Min-Takt zwischen Münchner Freiheit und Schwabing-Nord ab. Der BA 12 fordert, in den Hauptverkehrszeiten mindestens den 6-Minuten-Takt beizubehalten. Abends könnte bei Bedarf ggf. früher auf einen 10-Minuten Takt gewechselt werden, z.B. ab 18:30 Uhr. Hintergrund: Die Tram 12 verkehrt lediglich nördlich des Parzivalplatzes auf derselben Strecke wie die Tram 23 und ist somit kein Ersatz für fehlende, durchgängige Verbindungen bis zur Münchner Freiheit. Auf der Stecke wurde kürzlich erst die neue Amazon-Zentrale eröffnet, wodurch sich die Fahrgastzahlen weiter erhöht haben, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten.	x		x			Auf der Linie 23 ist ein Einsatz von 4-teiligen Fahrzeugen vorgesehen. Durch die Linie 12 wird in der Parkstadt Schwabing auch weiterhin ein 5-Minuten-Takt angeboten. Fahrgastanalysen zeigen, dass der 10-Minuten-Takt auf der Linie 23 dadurch ausreichend ist.
						Bus 58/68 bzw. 101: Der BA 12 begrüßt den Zweirichtungsverkehr anstatt dem bisherigen Ringbetrieb über 2 Linien. Wir lehnen jedoch die massive Angebotskürzung von 50% der Fahrten in der Hauptverkehrszeit ab. Der BA 12 fordert, hier weiterhin einen 10-Minuten-Takt einzuhalten, um zusammen mit dem Bus 54 einen 5-Minuten-Takt auf dieser wichtigen MetroBus-Tangentialverbindung durch den Englischen Garten aufrecht zu halten.	x			x		Die Maßnahmen reagieren auf die veränderte Fahrgastnachfrage und sind Teil des Konsolidierungsprogramms.
						Bus 180/181/182: Der BA 12 begrüßt das „neue Konzept Am Hart – Neufreimann – Kieferngarten“ (Seite 20) grundsätzlich, sowie die Ankündigung, das Angebot auf der Linie 182 aufgrund der steigenden Schülerinnen- und Schülerzahlen des Gymnasiums Neufreimann ab 09/2027 erneut zu erweitern (Seite 17). Wir bitten um folgende Ergänzungen bzw. Änderungen im Detail: a) Bus 182: Jeweils ein zusätzlicher Bus „Wallnerstraße – Neufreimann“ und „Am Hart – Neufreimann“ vor dem Schulbeginn sowie nach dem Schulende für die unteren Klassenstufen: Jeweils ein zusätzlicher Bus vor 08:00 Uhr mit Ankunft Neufreimann (= 15 Minuten vor dem Schulbeginn Gymnasium Neufreimann), damit in den 20 Minuten vor dem Schulbeginn insgesamt 3 anstatt 2 Busse fahren. Analog jeweils nach 13:35 Uhr ab Neufreimann in den Rückrichtungen (Schulende 13:20 Uhr). Hintergrund: Verbesserung des Angebots an den, für Schülerinnen und Schüler wichtigsten Zeiten.	x			x		Die Maßnahmen orientieren sich an der Siedlungsentwicklung Neufreimann und der Entwicklung der Schülerzahlen und Schulzeiten. Das Angebot wird mit den betroffenen Schulen laufend abgestimmt.
						Bus 182: ab gepl. Betriebsschluss Bus 180 (Mo-Sa nach 21:00 Uhr, Sonntag) in einer, um eine Haltestelle in beiden Richtungen geänderten Route B: Grusonstr. <–> Werner-Egk-Bogen <–> Neufreimann anstatt Grusonstr. <–> Olga-Benario-Platz <–> Neufreimann (Route A). Hintergrund: Sonst würde eine erhebliche Verschlechterung für die Anwohnenden im Umkreis der Haltestelle Werner-Egk-Bogen entstehen. Hier wohnen bis auf Weiteres mehr Menschen, zusätzlich hätten sie einen, um bis zu 100 m weiteren Weg zu den Haltestellen Gustav-Mahler- bzw. Keilberthstr. als die neuen Anwohnenden im Umfeld der Haltestelle „Olga-Benario-Platz“ (ca. 460 m anstatt ca. 360 m).	x			x		Die Maßnahmen orientieren sich an der Siedlungsentwicklung Neufreimann und der Entwicklung der Schülerzahlen und Schulzeiten. Das Angebot wird mit den betroffenen Schulen laufend abgestimmt. Die Nachfrage rechtfertigt die Abweichung des Linienwegs im Spätverkehr nicht.
						Bus 182: Wir bitten um die Bestätigung, dass der Bus 182 „Am Hart – Neufreimann – Kieferngarten“ beide Richtungen jeweils von Mo-So, sowie die Teilroute ‚Kieferngarten – Wallnerstr.“ mindestens Mo-Sa von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss vollständig bedient (insbesondere auch als Ersatz für den Bus 180 zwischen „Kieferngarten“ und „Am Hart“ ab 21:00 Uhr bzw. an Sonntagen).Hintergrund: Wir haben diese Bestätigung in den Folien des ‚MVG-Anpassungsprogramms 2027‘ nicht explizit gefunden, gehen jedoch davon aus, dass dies die Grundlage der Anpassungen bei den Bus-Linien 180 und 181 ist.	x			x		Linie 182 Mo-Sa verkehrt auf ganzer Linienlänge Am Hart - Wallnerstr., Sonntags nur zwischen Am Hart und Kieferngarten
						Bus 182: Wir bitten, die zusätzlichen Fahrten der Bus-Linie 182 bzw. die Umsetzung des neuen Konzepts ‚Bus 180/181/182‘ bereits ab 09/2026 zu Beginn des Schuljahres 2026/27 einzuführen. Hintergrund: Die Schülerinnen- und Schülerzahlen des, im Aufbau befindlichen Gymnasiums Neufreimann steigen bereits ab 09/2026 zum Beginn des Schuljahrs 2026/27 wieder um eine Jahrgangsstufe, zusätzlich ist die Fertigstellung und der Bezug von weiteren Wohnungen in Neufreimann bis September 2026 geplant.	x			x		Die Maßnahmen orientieren sich an der Siedlungsentwicklung Neufreimann und der Entwicklung der Schülerzahlen und Schulzeiten. Das Angebot wird mit den betroffenen Schulen laufend abgestimmt.
						Außerdem bitten wir um Berücksichtigung des parallel zu dieser Stellungnahme verabschiedeten BA-Antrags: ‚Verlängerung des Nachtbusses N40 vom „Kieferngarten“ via „Heidemannstraße“ zum „Am Hart“‘, vgl. Sitzung BA 12 vom 30.06.2025, F.1.13 (Vorgang 26-32 / T 002184).	x			x		Derzeit ist diese Verlängerung aufgrund fehlender Finanzierung noch nicht geplant.
BA 13	**Bogenhausen**	17.06.2026										
13	Bogenhausen		x		x	Aufhebung der Doppelbedienung der Busverbindung Ostbahnhof – Herkomerplatz, die bestehenden Linien 54 und 68 sind auf dieser Strecke gut ausgelastet	x			x		Die Maßnahmen reagieren auf die veränderte Fahrgastnachfrage und sind Teil des Konsolidierungsprogramms.
						Linie 185: Keine Direktverbindung nach Trudering – Wieso ist das nur für Samstage vorgesehen?	x			x		An Samstagen ist in diesem Bereich die Nachfrage deutlich geringer vor allem durch weniger Schüler und Berufstätigen im Arabellapark-Bereich
						Linie 187: Wie wird die Umsetzung der Endhaltestelle an der Richard-Strauss-Straße ausgeführt?	x			x		Die Linie 187 hält wie die Linie 59 Richtung Ackermannbogen und fährt ohne Aufenthalt via Effnerplatz zurück Richtung Herkomerplatz - Arabellapark
						Linie 190: Ausdünnung des Taktes zur HVZ – wie wird die Anbindung bei Messeevents gewährt?	x			x		Die Linie 190 kann nur in geringem Umfang bei Eventverkehren ein adäquates Angebot gewährleisten. Die Haupterschließung erfolgt über die U2.
						Wie ist Taktung der neuen Linien 100 und 101?	x			x		Das Taktschema ist in den Liniensteckriefen dargelegt. Im Grundsatz wird ein Takt 20 gefahren, der sich bei Überlappung der beiden Linien zu einem Takt 10 verdoppelt. Zwischen Hauptbahnhof und Silberhornstraße wird das Angebot im Berufsverkehr auf einen Takt 5 verdichtet. Im Abschnitt Arabellapark - Bruno-Walter-Ring wird im morgendlichen Berufsverkehr das Angebot auf einen Takt 10 verdichtet.

BA	Name	Eingang Stellung-nahme	vom BA... zur Kenntnis genommen/ befasst	vom BA... zugestimmt	vom BA... weitere Punkte ergänzt/ Stellungnahme	Stellungnahme	Bewertung MVG erforderlich	U-Bahn	Tram	Bus	Finanzierung	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
						Bleiben die Schulverstärkerfahrten unverändert?	x			x		Die Verstärkerfahrten zu den weiterführenden Schulen bleiben unverändert.
						Linie 189: Keine Kappung der Direktverbindung von der Richard-Strauß-Str. nach Daglfing	x			x		Die Linie 188 bietet weiterhin diese Verbindung an. Die Linie 189 verkehrt nur Mo-Fr tagsüber als "Takt 10-Verstärker".
						Wird die Linie N74 wie bisher weitergeführt?	x			x		Die Linie N74 bleibt unverändert.
						Wie wird eine ausreichende Anbindung an das Messegelände in Riem gewährleistet?	x			x		Die Linie 183 fährt weiterhin von Bogenhausen zur Messestadt.
BA 14	**Berg am Laim**	01.07.2026										
14	**Berg am Laim**		x		x	Der Streckentausch Tram 19 und 21: Wenn das Fahrziel Pasing von der St.-Veit-Straße ist, dann nur mit einem zusätzlichen Fahrzeug, da die Strecke sehr verspätungsanfällig ist.	x		x			Die Pünktlichkeit der Trambahnlinien wird regelmäßig analysiert. Die letzten Untersuchungen zeigen, dass der Abschnitt zur St.-Veit-Straße nicht verspätungsbehafteter ist als der Abschnitt nach Berg am Laim.
						Der BA 14 fordert zudem die Umsetzung einer 5-Minuten-Taktung zu den Hauptzeiten.	x		x			Das aktuellen Angebot der Tram ist nachfragegerecht.
						Bei der U2 fordert der BA 14 zusätzlich eine Ausweitung der 5-Minuten-Taktung gemäß Forderung AAN.	x	x				Das aktuellen Angebot der U2 ist nachfragegerecht.
BA 15	**Trudering**	19.06.2026										
15	**Trudering-Riem**		x		x	[Der BA muss] ... darauf hinweisen, dass gerade der Stadtbezirk Trudering-Riem eine Nachverdichtung sondergleichen seit Jahren erlebt, die zwingend eine gesichertes attraktives ÖPNV-Angebot fordert	x	x	x	x		Die Fahrgastzahlen aller Linien werden laufend analysiert. Sollten sich Kapazitätsengpässe bei veränderter Nachfrage ergeben, werden ggf. Planungen eingeleitet, das Angebot in Anlehnung der Richtlinien des NVP anzupassen.
						Die Abhängung Truderings im Nachtverkehr unter der Woche ist kontraproduktiv und wird abgelehnt	x			x		Das Nachtbusangebot in Trudering bleibt unverändert bzw. verkehrt auch heute nur am Wochenende.
						Der BA fordert die Rücknahme der Takt-Ausdünnung und Fahrtweg-Verkürzungen auf den wichtigen Linien 185, 190 und 193 und plädiert für die Rückkehr zum Grundprinzip Takt 10 bis 10.	x			x		Die Maßnahmen reagieren auf die veränderte Fahrgastnachfrage und sind Teil des Konsolidierungsprogramms.
						Der BA erinnert an seine langjährige Forderung einer Busverbindung entlang der Wasserburger Landstraße / Kreillerstraße im Korridor Friedenspromenade / Nikolaus-Prugger-Weg und Baumkirchner- / Schlüsselbergstraße.	x			x		Das Thema wird im Rahmen des Projekt OptiBus bearbeitet.
						Der BA regt an, unverzüglich mit einer ohnehin nötigen Neukonzeption / Neuknüpfung des Busnetzes im Münchner Osten zu beginnen (Erschließung Alexisquartier sowie Erschließung der 3 großen Baugebiete nördlich der Bahn).	x			x		Das Thema wird im Rahmen des Projekt OptiBus bearbeitet. Zum Bereich Trudering Nordseite und Rappenweg gab es bereits eine Vorstellung und Information beim BA15. Details hierzu können erst nach genauer Planung von Straßen, Gebäuden etc. genannt werden.
						Der BA regt weiterhin an, die Schulbusse zur Messe Ost zu verlängern, woher zahlreiche (teilweise aus dem Landkreis umsteigende) Schüler*innen anreisen, die diese Schulbusverbindung gerne nutzen würden.	x			x		Es gibt keine Schulbusse im klassischen Sinn. Die Linie 139 wurde nachfragegerecht verstärkt. Alternativ kann die U2 genutzt werden.
						Bei der Tram Berg-am-Laim ist ab Fahrplanwechsel darauf zu achten, dass während des abendlichen 20-Minuten-Takts ein ausreichender Zeitpuffer für Umsteiger von der Tram (19 bzw. 21) zum Bus 185 stadtauswärts besteht (Anschlusssicherung).	x		x	x		Bei Umsetzung werden die Fahrplanlagen geprüft.
						Angesichts des rasanten Baufortschritts der Siedlung auf dem „Truderinger Feld“ in Berg am-Laim ist dort eine neue Haltestelle für die Linie 185 einzurichten.	x			x		Eine zusätzliche Haltestelle wurde seitens der MVG eingebracht. Im Straßenraum ist noch keine Bautätigkeit festzustellen. Ggf. kann auch unterjährig eine Haltestelle realisiert werden.
						Im Übrigen schließt sich der BA den Stellungnahmen des AAN und von Pro Bahn an.						
BA 16	**Ramersdorf-Perlach**	06.07.2026										
16	**Ramersdorf-Perlach**		x		x	Der Bezirksausschuss lehnt den Entfall der U7 ab, fordert die Verstärkung der U5 in der HVZ,	x	x				Die Maßnahme ist nachfragegerecht und Teil des Konsolidierungsprogramms.
						lehnt die Taktausdünnung der Buslinie 139 vehement ab,	x			x		Die Maßnahme ist nachfragegerecht und Teil des Konsolidierungsprogramms.
						lehnt die Taktausdünnung der Buslinie 197 mit Nachdruck ab	x			x		Die Maßnahme ist nachfragegerecht und Teil des Konsolidierungsprogramms.
						und stimmt der Umbenennung der Bushaltestelle Putzbrunner Straße (neu: Blankbauerstraße) zu.				x		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
						Die Ablehnung der Taktreduzierung auf der Linie 139 geschieht insbesondere vor dem Hintergrund der Verlegung der Geburtsklinik Neuperlach nach Harlaching. Im Rahmen der Beratungen dieser vor Ort als sehr bedauerlich empfundenen Maßnahme wurde von Vertreterinnen und Vertretern der Stadt mehrfach auf die gute öffentliche Verbindungsqualität zwischen Neuperlach und Harlaching hingewiesen. Gerade diese Verbindungsqualität droht nun erheblich zu leiden. Wir bitten daher, insbesondere diese Maßnahme sehr intensiv zu überdenken.	x			x		Die Maßnahme greift nicht in die Anbindung des Krankenhauses Harlaching ein. Die geplante Fahrplananpassung auf der Linie 139 konzentriert sich auf den Abschnitt Giesing Bf. – Neuperlach Zentrum. Dieser wird nachfragegerecht von Takt 10 auf Takt 20 an Samstagen umgestellt. Das Klinikum Harlaching selbst wird – wie bereits heute – samstags im Takt 20 durch die Linie 139 angefahren. Für Besuchende und Angestellte aus Neuperlach und Giesing ändert sich diesbezüglich nichts.
BA 17	**Obergiesing-Fasangarten**	18.06.2026										
17	**Obergiesing-Fasangarten**			x		Das Anpassungsprogramm bedeutet eine deutliche Einschränkung des Busangebots in Obergiesing-Fasangarten. Besonders schwer wiegt die Einstellung der Buslinie X30, die die Zahl der Verbindungen zwischen Silberhornstraße und Ostbahnhof deutlich reduziert und zum Ostbahnhof wie Harras zu deutlichen Fahrzeitverlängerungen führt.	x			x		Die Linie X30 kann seinen Charakter eines Expressbuses nicht gänzlich erüllen. Im Bereich Welfenstraße besteht 30km/h , kein anderer Linienbus der Linie 68 kann überholt werden. In einigen Abschnitten hat die Linie X30 die gleiche Fahrzeit wie die Linie 54 zum Am Harras. Der neu wendende Linie 54 hält dann auch an der Haltestelle St. Achaz und Johann-Clanze-Straße (Bürgerwunsch an die MVG), die Linie 64 bedient lediglich die Haltestelle Gerhardstraße und Sylvensteinstraße (aber auf kurzem Linienweg zum Harras) zusätzlich.
						Außerdem wird der Takt der Tram 25 vormittags ausgedünnt.	x		x			Die Reduzierung des Taktes auf Takt 10 betrifft nur die weniger nachgefragten Vormittagsstunden. Dort ist das verbleibende Taktangebot nachfragegerecht
						Der BA [...] bedauert die Zurücknahme des 5 Minutentakt auf einen 10 Minutentakt an Werktagen zwischen 9 und 13 Uhr auf der Trambahnlinie 25 sowie dem Buslinie 64. Er schlägt vor, auf diesen Strecken wieder einen durchgehenden 5 Minutentakt einzuführen, sobald dies finanziell darstellbar ist, da ein einheitlicher Takt für Fahrgäste attraktiver ist.	x		x	x		Die Reduzierung des Taktes auf Takt 10 betrifft nur die weniger nachgefragten Vormittagsstunden. Dort ist das verbleibende Taktangebot nachfragegerecht. Der Linie 64 wird Mo-Fr ca. 6 -19 Uhr zwischen Ostbahnhof und Harras durchgängig im Takt 5 verkehren.
BA 18	**Untergiesing-Harlaching**	22.06.2026										
18	**Untergiesing-Harlaching**			abgelehnt	x (mit Anlage)	Der Wegfall der U7 wird kritisch gesehen.	x	x				Die U7 wird auf den Abschnitt Olympia Einkaufszentrum - Sendlinger Tor zurückgenommen. Südlich Sendlinger Tor ist das Angebot durch den durchgehenden Takt 5 der Linie U2 zusammen mit der U1 im Takt 10 im Abschnitt Sendlinger Tor - Kolumbusplatz - Mangfallplatz für die Nachfrage ausreichend dimensioniert.
						Die Beibehaltung des 5 Minuten-Takts der Tram 25 wird gefordert (sh. Antrag)	x		x			Die Reduzierung des Taktes auf Takt 10 betrifft nur die weniger nachgefragten Vormittagsstunden. Schulzeiten und Veranstaltungen im städt. Stadion an der Grünwalder Straße sind damit nicht betroffen. Das verbleibende Taktangebot ist nachfragegrecht. Der Einsatz größerer Fahrzeuge wird geprüft.
						Die Linie X30 soll weitergeführt werden, da der Expressbus sich bewährt hat.	x			x		Mit der Neukonzeption bleibt die Relation grundsätzlich weiter bestehen. Wegen der starken Stauanfälligkeit und der relativ hohen Haltestellendichte konnte der Expressbus seinen Charakter nicht ausreichend erfüllen. Künftig werden alle Haltestellen bedient ohne signifikant verlängerter Fahrzeit.
						Wegen der Erweiterung des Klinikums Harlaching und dem Neubau der Grundschule Harlaching 2 wird die MVG darum gebeten, auf der Linie 139 den 10 Minuten Takt einzuführen.	x			x		Sollten sich Kapazitätsengpässe bei veränderter Nachfrage ergeben, werden ggf. Planungen eingeleitet, das Angebot in Anlehnung der Richtlinien des NVP anzupassen.
						Die MVG wird um folgende Prüfung gebeten: Anschluss des Ostbahnhofs an Untergiesing durch Ringschluss bzw. Verlängerung der neuen Linie 100 von der Silberhornstraße zum Ostbahnhof				x		Der Ringverkehr stellte eine betriebliche Herausforderung dar. Die Linienführung war insgesamt störanfällig. Die Haltestelleninfrastruktur an der Silberhornstraße erlaubt keine weitere Wendung plus Wendezeit. Die Linie 64 bietet tagsüber Mo-Fr einen Takt 5, Sa und So einen Takt 10.
BA 19	**Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln**	11.06.2026										
19	**Thalkirchen-Obersendling-**		x	x		Der Bezirksausschuss begrüßt die vorgesehene Taktverdichtung der Buslinie 135 an Samstagen von 20 Minuten auf 10 Minuten wegen starker Nachfrage.				x		

BA	Name	Eingang Stellung-nahme	vom BA... zur Kenntnis genommen/ befasst	vom BA... zugestimmt	vom BA... weitere Punkte ergänzt/ Stellungnahme	Stellungnahme	Bewertung MVG erforderlich	U-Bahn	Tram	Bus	Finanzierung	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
	Forstenried-Fürstenried-Solln					Die vorgesehenen Anpassungen bei der Buslinie 63 werden zur Kenntnis genommen.						
BA 20	**Hadern**	14.07.2026										
20	**Hadern**		x		x	Der BA sieht die derzeit vorgesehene ÖPNV-Anbindung von Freiham als unzureichend an, was zu einer höheren Verkehrsbelastung im Stadtbezirk Hadern führen kann. Der BA fordert daher eine bessere ÖPNV-Anbindung von Freiham.	x	**x**	**x**	**x**		Das Fahrplanangebot in Freiham wird schrittweise an die Siedlungsentwicklung angepasst.
BA 21	**Pasing-Obermenzing**	25.06.2026										
21	**Pasing-Obermenzing**		x	x		Der Bezirksausschuss 21 stimmt den geplanten Maßnahmen zu.						
						Im Rahmen der Fahrplananpassung soll angestrebt werden, durch Taktabstimmung der Linien 161 und 162 zwischen Pasing Bahnhof (Nord) und Berduxstraße/Schmaedelstraße einen 10-Minuten-Takt streckenbezogen aufrecht zu erhalten.	x			**x**		Die MVG strebt weiterhin eine optimale Verzahnung beider Linien an.
BA 22	**Aubing-Lochhausen-Langwied**	18.06.2026										
22	**Aubing-Lochhausen-Langwied**		x		x	Das Fahrplan 2027 Anpassungsprogramm beinhaltet nach Ansicht des Stadtbezirk Aubing-Lochhausen-Langwied (und Freiham) überwiegend Verschlechterungen beim MVG Angebot, obwohl der Stadtbezirk 22 von 2018 bis heute um 13.300 Einwohner/innen gewachsen ist (+28 %).						
						Im neuen Stadtteil Freiham wohnen seit 2–3 Jahren etwa 8.500 Einwohner, die auf die versprochene U5 Verlängerung von Pasing und den versprochenen Express Bus zur U-Bahn warten.	x	**x**		**x**		Das Fahrplanangebot in Freiham wird schrittweise an die Siedlungsentwicklung angepasst. Langfristige Angebotskonzepte sind nicht Bestandteil des Anpassungsprogramms 2027. Diese werden im Rahmen der 4-Jahresplanung zu gegebener Zeit entwickelt. Die Planungen zum Bau einer U-Bahn durch das Baureferat liegen außerhalb des Betrachtungszeitraums der genannten Planungsinstrumente.
						Die Mitte von Freiham (Aubinger Allee) und der Norden (Otto-Meitinger-Str. bzw. Hörweg) sind auf den Bus 57 oder 157 zur S-Bahn angewiesen. Bereits heute reicht der 20 Minuten Takt ab 20 Uhr nicht aus.	x			**x**		Die Fahrzeugkapazitäten sind ausreichend. Die S8 verkehrt in diesem Zeitraum ebenfalls im Takt 20.
						Es ist inakzeptabel, dass der Bus 57 von Pasing nach Neuaubing und Freiham von einem fünf auf 10 Minuten Takt umgestellt werden soll. Gerade im Berufsverkehr ist dieser absolut ausgelastet und stellt eine wichtige Erschließung der S-Bahn für viele Tausend Bewohner von Aubing, Westkreuz und Freiham da.	x			**x**		Diese Maßnahme betrifft nur die Ferienzeiten. Die Kapazität bei einem Takt 10 und eingesetzten Buszüge ist ausreichend.
						Die neue Wendeschleife am Hörweg stellt eine massive Verschlechterung in der Nebenzeit da. Nun plant die Stadt München auch noch Montag bis Samstag, bei 143 den Abschnitt von Freiham Süd bis Freiham Nord entfallen zu lassen, das ist inakzeptabel. Damit haben über 8.000 Einwohner von Freiham in Zukunft nur noch einen Bus zur Erschließung von Mitte und Nord, oder müssen einige Haltestellen bis zum Hörweg bzw. S-Bahn Freiham zu Fuß zurücklegen.	x			**x**		Die Maßnahmen sind nachfragegerecht und Teil des Konsolidierungsprogramms.
						Wir fordern, dass Freiham endlich mit einem Expressbus an die U-Bahn und z.B. das Westkreuz oder Pasing angebunden wird. Zudem ist es notwendig endlich die U5 von Pasing bis Freiham in die Planfeststellung zu bringen, da nur mit einer verbindlichen Planung (der Leistungsphasen 1 und 2) der Freistaat über eine Bezuschussung der U-Bahn entscheiden kann.	x	**x**		**x**		Das Fahrplanangebot in Freiham wird schrittweise an die Siedlungsentwicklung angepasst. Langfristige Angebotskonzepte sind nicht Bestandteil des Anpassungsprogramms 2027. Diese werden im Rahmen der 4 Jahresplanung zu gegebener Zeit entwickelt. Die Planungen zum Bau einer U-Bahn durch das Baureferat liegen außerhalb des Betrachtungszeitraums der genannten Planungsinstrumente.
BA 23	**Allach-Untermenzing**	18.06.2026										
23	**Allach-Untermenzing**		x		x	Der frühere Betriebsbeginn des X36 wird begrüßt. Die Betriebszeit des X36 in den Abendstunden und an Sonn- und Feiertage wird weiterhin gefordert.	x			**x**		Angebotsausweitungen auf dieser Linie können derzeit nicht finanziert werden.
						Die Wiederherstellung der Linie 163 mit der Fertigstellung Unterführung Dachauer Straße wird ebenfalls begrüßt.				**x**		
						Weiterhin fehlt nach wie vor eine Nachtlinie für Allach-Untermenzing.	x			**x**		Allach und Untermenzing werden durch die S-Bahnspätfahrten bis ca. 3 Uhr gut erschlossen. Untermenzing wird zusätzlich durch die Linie N78 am Wochenende angebunden.
						Die Forderung einer Busspur auf dem Frankfurter Ring zur Verbesserung der Pünktlichkeit X36 begrüßen wir ausdrücklich.	x			**x**		Infrastrukturthemen sind nicht Bestandteil des Anpassungsprogramms.
						Die ÖPNV-Verbindungen im 23. Stadtbezirk sollen dem Stadtniveau angepasst werden. Das Nahmobilitätskonzept hat gezeigt, dass im 23. Stadtbezirk ein großer Nachholbedarf besteht.				**x**		
BA 24	**Feldmoching-Hasenbergl**	19.06.2026										
24	**Feldmoching-Hasenbergl**		x		x	Die vorgesehenen Taktverschlechterungen bei den Buslinien 173 und 175 werden abgelehnt, da eine Ausdünnung des Taktes während der Hauptverkehrszeiten die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs erheblich beeinträchtigen und zahlreiche Fahrgäste unmittelbar treffen würde.	x			**x**		Die Maßnahmen sind nachfragegerecht und Teil des Konsolidierungsprogramms.
						Auch die geplante Taktverschlechterung der Buslinie 175 in den Abendstunden wird entschieden abgelehnt. Bereits heute ist die ÖPNV-Anbindung der Siedlung Ludwigsfeld nicht ausreichend. Eine weitere Reduzierung des Angebots würde die Erreichbarkeit des Stadtteils zusätzlich verschlechtern und die Mobilität der dort lebenden Menschen weiter einschränken.	x			**x**		Die Maßnahmen sind nachfragegerecht und Teil des Konsolidierungsprogramms.
						Die Verlängerung der Buslinie 175 in die Siedlung Ludwigsfeld, wird gefordert, da die Bürger, die in Ludwigsfeld wohnen, nicht an die S-Bahn Fasanerie angebunden sind. Für den Umstieg vom Bus 175 in den Bus 176 muss eine schlecht beleuchtete Strecke von ca. 400m zur Schroppenwiesenstraße überwunden werden. Das ist zu nächtlichen Stunden nicht zumutbar.				**x**		Das Thema wird im Rahmen des Projekts OptiBus geprüft. Je nach Siedlungsentwicklung des östlichen Ludwigsfeld werden Planungen zur Angebotsanpassungen eingeleitet.
						Zudem fordert der BA 24 die Anbindung der Siedlung Ludwigsfeld auch in den Nachtstunden an die U2 in Feldmoching, da die U2 den 24 Stadtbezirk ggf. über den Umstieg am Scheidplatz verlässlich mit „inneren“ Stadtteilen verbindet. Für die Bewohner der Siedlung Ludwigsfeld, Jugendliche und deren Eltern muss gewährleistet sein, dass sie auch spät in der Nacht sicher vom Feiern oder spätabendlichen Kulturangeboten nach Hause in die Siedlung Ludwigsfeld kommen, und zwar ohne Umwege über Moosach oder die Fasanerie unter Umstieg zwischen diversen Nachtlinien. Es ist nicht hinnehmbar, dass sie, aufgrund langer Warte- und Umwegezeiten von Nachtlinien zu Fuß 4,5 km von Feldmoching Bahnhof über die nächtlich einsame Karlsfelder Str. zu Fuß nach Hause in die Siedlung Ludwigsfeld zu Fuß gehen müssen	x			**x**		Das Thema wird im Rahmen des Projekts Optibus geprüft.
BA 25	**Laim**	03.07.2026										
25	**Laim**					Für die Buslinie 168 wird ein 10-Minuten-Takt von 9:00-18:00 Uhr gefordert. Ein 20-Minuten-Takt ist für die Bürger*innen nicht ausreichend.	x			**x**		Der 20-Minuten-Takt gilt lediglich an Sonn- und Feiertagen und ist nachfragegerecht.
	Umlandlandkreise											
LKR DAH	**Landkreis Dachau**											
LKR FFB	**Landkreis Fürstenfeldbruck**											

BA	Name	Eingang Stellung-nahme	vom BA... zur Kenntnis genommen/ befasst	vom BA... zugestimmt	vom BA... weitere Punkte ergänzt/ Stellungnahme	Stellungnahme	Bewertung MVG erforderlich	U-Bahn	Tram	Bus	Finanzierung	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
LKR M	Landkreis München	01.07.2026	x		x	Linie 188: Die Umbenennung der Haltestelle "Oberföhring, Post" in "Oberföhring" wird zur Kenntnis genommen.				x		
						Linie 189: Der Landkreis München nimmt die geplante Verlängerung der MVG-Stadtbuslinie 189 auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München bis "Berg am Laim Bf. [S]" zur Kenntnis und geht davon aus, dass dem Landkreis München hierdurch keinerlei Mehrkosten entstehen. Die Umbenennung der Haltestelle "Oberföhring, Post" in "Oberföhring" wird zur Kenntnis genommen.	x			x	x	Dem Landkreis München entstehen dadurch keine Mehrkosten.
						Linie 193: Bezüglich der angedachten Taktausdünnung bei der MVG-Stadtbuslinie 193 an Sonn- und Feiertagen von Takt 10 auf Takt 20 bei gleichzeitigem Einsatz größerer Fahrzeuge geht der Landkreis München davon aus, dass hierdurch keinerlei Mehrkosten für den Landkreis München entstehen.	x			x	x	Dem Landkreis München entstehen dadurch keine Mehrkosten.
						Linie 199: Der Landkreis München nimmt die geplante Verlängerung der MVG-Stadtbuslinie 199 auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München bis "Berg am Laim Bf. [S]" zur Kenntnis und geht davon aus, dass dem Landkreis München hierdurch keinerlei Mehrkosten entstehen. Die Umbenennung der Haltestelle "Putzbrunner Straße" in "Blankbauerstraße" wird ebenfalls zur Kenntnis genommen.	x			x	x	Dem Landkreis München entstehen dadurch keine Mehrkosten.
						Linie 267: Die Verlängerung der MVV-Regionalbuslinie 267 von der Altenburgstraße über Freiham Bf. zum Bildungscampus Freiham wurde zusammen mit dem MVV und Landkreis München geplant und abgestimmt. Der Landkreis München befürwortet die Verlängerung.				x		
						Tram 25: Auf dem Stadtgebiet der LHM soll unter der Woche (Mo-Fr) der Takt 5 auf der Tram 25 im Abschnitt Max-Weber-Platz bis Großhesseloher Brücke zwischen 9 und 13 Uhr nachfrageorientiert auf einen Takt 10 reduziert werden. Dafür sollen teilweise vier- statt dreiteilige Fahrzeuge eingesetzt werden. Der Landkreis München hat grundsätzlich keine Einwände, da es keine direkte Maßnahme im Abschnitt des Landkreises auf der Tram 25 Grünwald darstellt. Dennoch weist der Landkreis München darauf hin, dass durch eine Taktreduzierung die Qualität bzw. der Fahrkomfort für die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises nicht gemindert werden darf.			x			Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
						Zum übermittelten Anpassungsprogramm 2027 bestehen im Übrigen keine Einwände.		x	x	x		
						Auch im Hinblick auf die sonstigen dargestellten Änderungen im Anpassungsprogramm bzgl. Tram und U-Bahn haben wir ebenfalls keine Einwände.		x	x			
	Referate Landeshauptstadt München											
PLAN	Referat für Stadtplanung und Bauordnung											
KVR	Kreisverwaltungs-referat											
BAU	BAU-TZ32											
	Fahrgastverbände											
AAN	Angebotskreis attraktiver Nahverkehr	10.06.2026	x		x	Ausführliche Stellungnahme mit div. Aspekten zur Allgemeinen Situation, Finanzierung, Prioritätensetzung, Infrastruktur, ODM, Automatisierung, Öffentlichkeitsarbeit, MVG-Museum, Pünktlichkeit, Fahrgastinformation etc.						
						Folgende Punkte beziehen sich auf konkrete Angebotsmaßnahmen des AP 2027:						
						U7: Vollständiger Entfall im Abschnitt Sendlinger Tor – Neuperlach Zentrum Im Abschnitt Olympiazentrum – Sendlinger Tor Betrieb nur noch in der Hauptverkehrszeit während der Schulzeiten. Der AAN lehnt diese Kürzungen ab, da insbesondere zwischen Hauptbahnhof und Stiglmaierplatz eine hohe Nachfrage vorliegt.	x	x				Das Fahrgastaufkommen lässt eine Taktreduzierung auf Takt 10 in der HVZ in Ferienzeiten zu. Auch zu Spitzenzeiten an den stärksten Querschnitten werden durch die U1 grundsätzlich ausreichende Platzkapazitäten zur Verfügung gestellt. In Einzelfällen treten durch ungleiche Fahrgastverteilung am Anfang/ Ende des Zuges höhere Auslastungen auf, wogegen in den mittleren Zugteile noch Platzkapazitäten zur Verfügung stehen. Für die Fahrgastnachfrage im Zeitbereich mittags zwischen ca. 12:30 und ca. 15 Uhr ist der Takt 10 der U1 ausreichend.
						Tram: Der AAN lehnt die geplanten Kürzungen ab, auch die, die zu denen nachstehend nicht explizit Stellung genommen wird.	x		x			Die Maßnahmen sind nachfragegerecht und Teil des Konsolidierungsprogramms.
						Kürzung Tram 23 (alle 10 satt alle 5 Minuten): Die Tram 12 hat durch die Verlängerung ab Scheidplatz nach Schwabing Nord neue Fahrgäste gewonnen. Es nutzt auch ein Teil der Fahrgäste, die bisher die Tram 12 zur Münchner Freiheit genutzt haben, die Tram 23. Dennoch ist die Ausdünnung der Tram 23 von 5 auf 10 Minuten zu weitgehend. Auch wenn dann größere Fahrzeuge (Vierteiler) eingesetzt werden, ist dies kein vollständiger Ausgleich für die Taktausdünnung.	x		x			Auf der Linie 23 ist ein Einsatz von 4-teiligen Fahrzeugen vorgesehen. Durch die Linie 12 wird in der Parkstadt Schwabing auch weiterhin ein 5-Minuten-Takt angeboten. Die Auswertungen zeigen, dass der 10-Minuten-Takt auf der Linie 23 dadurch ausreichend ist.
						Linientausch Linie 19 und 21 auf den Ostästen: Vor der Führung nach Berg am Laim fuhr die Linie 19 wie künftig geplant (d.h. von Pasing zur St. Veit Straße). Damals waren bei der Linie 19 erhebliche Unregelmäßigkeiten im Fahrplanablauf zu beobachten. In der Vorlage werden keine Maßnahmen erwähnt, wie künftig ein zuverlässiger Betrieb der Linie 19 sichergestellt werden kann.	x		x			Die Pünktlichkeit der Trambahnlinien wird regelmäßig analysiert. Die letzten Untersuchungen zeigen, dass der Abschnitt zur St.-Veit-Straße nicht verspätungsbehafteter ist als der Abschnitt nach Berg am Laim.
						Bus: Der AAN lehnt die geplanten Kürzungen im Busnetz ab, auch die, die zu denen nachstehend nicht explizit Stellung genommen wird.	x			x		Die Maßnahmen sind nachfragegerecht und Teil des Konsolidierungsprogramms.
						Buslinie 52 – Führung über untere Au zu Isartor und Marienplatz: Der AAN begrüßt die geplante Linienführung. Das Gebiet östlich des Deutschen Museum wird erstmals an den ÖPNV angebunden. Wichtig ist, dass der Bus in der Zweibrückenstraße nicht zu stark vom MIV behindert wird. Der Bus 52 hat durch die Rücknahme vom Marienplatz – und Entfall des Anschlusses an die SBahn - Ende 2016 massiv an Fahrgästen verloren. Dieser Fehler wird jetzt korrigiert.	x			x		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
						Citytring: Buslinien 58, 68: Die Linien 64 und 101 bieten in weiten Teilen einen Ersatz für die entfallenden Fahrten der Buslinie 58/68. Deutlich schlechter als bisher bedient wird die Beziehung Ostbahnhof – Herkomerplatz - Im Abschnitt Von-der-Tann Straße – Herkomerplatz ergibt sich eine geringere Reduktion der Fahrtenhäufigkeit, da der Bus 101 die Hälfte der Fahrten des Cityrings übernimmt.	x			x		Die Maßnahmen sind nachfragegerecht und Teil des Konsolidierungsprogramms.
						Bus 100 – Takt 20: Der vorgesehene Takt 20 stellt für eine Innenstadtlinie kein attraktives Angebot dar.	x			x		Die Maßnahme ist nachfragegerecht und Teil des Konsolidierungsprogramms.
						Bus 101 Silberhornstraße – Hauptbahnhof – Bruno-Walter-Ring: Der AAN begrüßt die geplante Linienführung der Linie 101. Auf dem gemeinsam mit der Linie 154 befahrenen Abschnitt von Schwabing nach Englschalking ist abends und am Wochenende auf eine geeignete Vertaktung der beiden Linien zu achten (Montag bis Freitag tagsüber nicht relevant, da der Bus 154 hier alle 10 Minuten verkehrt).	x			x		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
						Bus 132 Linienwegverkürzung zum Isartor, Taktausdünnung: Die Linienwegverkürzung zum Isartor ist angesichts der künftigen Führung der Linie 52 akzeptabel. Der Entfall der NVZ-Verstärker-Fahrten ist kritisch zu sehen.	x			x		Die Maßnahme ist nachfragegerecht und Teil des Konsolidierungsprogramms.

BA	Name	Eingang Stellung-nahme	vom BA... zur Kenntnis genommen/ befasst	vom BA... zugestimmt	vom BA... weitere Punkte ergänzt/ Stellungnahme	Stellungnahme	Bewertung MVG erforderlich	U-Bahn	Tram	Bus	Finanzierung	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
						Bus 153 Trappentreustraße – Karlsplatz: Der vorgesehene Takt 20 am Wochenende stellt für eine Innenstadtlinie kein attraktives Angebot dar, unter der Woche sind die Taktfolgen in Ordnung. Es ist unklar, wo die Buslinie 153 am Karlsplatz wenden soll. Die Verlängerung vom Odeonsplatz zum Karlsplatz ergibt sich lediglich aus dem geplanten Entfall der Wendemöglichkeit am Odeonsplatz im Rahmen der Umgestaltung der Ludwigstraße. Wenn aus architektonischen Gründen ÖPNV-Infrastruktur (d.h. die Wendeschleife am Odeonsplatz) beseitigt werden soll, ist nicht einzusehen, dass die Mehrkosten aus dem ÖPNV-Budget gezahlt werden.	x			x		Der Takt 20 auf der Linie 153 am Wochenende entspricht dem heutigen Angebot zwischen Trappentreustraße bzw. Infanteriestraße Süd und Odeonsplatz.
						Ersatz Bus X30 durch Buslinie 64: Da der X30 in seinem Linienverlauf nur an wenigen Haltestellen durchfuhr, ist die Fahrzeitverlängerung durch die Bedienung aller Haltestellen akzeptabel. Zwischen Ostbahnhof und Arabellapark bringt er Bus 64 eine deutliche Verbesserung des Angebots, da er an allen Wochentagen verkehrt.	x			x		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
						Unwirksamkeit der bisherigen Expresskonzepte: Die geringe Fahrzeitersparnis des X30 gegenüber den parallel verkehrenden Buslinien zeigt die Unwirksamkeit des Bisherigen Express-Konzeptes. Die bessere Lösung ist eine Busbeschleunigung durch Ampelvorrangschaltungen und eigene Busspuren.	x			x		Infrastrukturthemen sind nicht Bestandteil des AP.
						Bus X204 Parallelführung zu Bus 54/64: Zischen Candidplatz und Brudermühlstraße fährt der (vom Landkreis München betriebene) X204 parallel zu den Linien 54 und 64. Es stellt sich die Farge, ob die für den X204 aufgewendeten Mittel nicht sinnvoller an anderer Stelle eingesetzt sind.	x			x		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
						Bus 57 und 143 (Freiham): Freiham wurde als autoarmes Quartier geplant, dafür ist eine gute ÖPNV-Anbindung erforderlich. Eine Reduktion des derzeitigen – eher sparsamen – Busangebots ist hier kontraproduktiv.	x			x		Das Fahrplanangebot in Freiham wird schrittweise an die Siedlungsentwicklung angepasst.
						Bus 62 / 63: Angesichts der beengten Haltestellensituation am Rotkreuzplatz ist eine grundlegende Umgestaltung, mit dem Ziel, dem Umweltverbund mehr Flächen zur Verfügung zu stellen, erforderlich. Maßnahmen: - Leonrodstraße sperren (mit Rechtsabbiegespur für Busse aus Nymphenburger Straße) - Durchfahrt Wendl-Dietrich-Straße – Nymphenburger Straße sperren - Trambahnplanung aus Nahverkehrsplan berücksichtigen	x			x		Infrastrukturthemen sind nicht Bestandteil des AP.
						X35/X36/177 Busspur Frankfurter Ring: Zur Verbesserung der Pünktlichkeit sind ist eine Busspur auf dem Frankfurter Ring vorzusehen.	x			x		Infrastrukturthemen sind nicht Bestandteil des AP.
						Bus 182: Es geht aus der Vorlage nicht eindeutig hervor, ob der Bus 182 auch abends und am Wochenende zwischen Kieferngarten und Am Hart verkehren soll – dies ist angesichts der Betriebszeiten der Linie 180 (kein Betrieb nach 21 Uhr und sonntags) erforderlich.	x			x		Die Linie 182 verkehrt wie heute die Linie 182 bis Betriebsschluss.
PB	**PRO BAHN**	09.06.2026	x		x	Ausführliche Stellungnahme mit Aspekten zur Allgemeinen Situation, Finanzierung, Prioritätensetzung, Infrastruktur etc. Folgende Punkte beziehen sich auf konkrete Angebotsmaßnahmen des AP 2027:						
						Die neue Linienführung der Metrobuslinie 52 korrigiert den Fehler aus dem Jahr 2016, die Buslinie vom Marienplatz auszusperren. Wir begrüßen dies ausdrücklich.				x		
						Bei den Buslinien 100/101 im Abschnitt Silberhornstraße - Hauptbahnhof stellt sich die Frage, ob es nicht besser wäre, diese im Bereich der künftigen Kapuzinertram wieder als Linie 58 zu bezeichnen. Diese Bezeichnung ist seit Jahrzehnten etabliert, und wird auch von den Einzelhändlern zur Bekanntgabe ihrer Erreichbarkeit genutzt. Dabei sollte auf den Fahrzeugen und im Fahrplan transparent gemacht werden, welche Fahrzeuge als Linie 100 bzw. 101 weiterfahren.	x			x		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
						Beim Bus 132 ist die Kürzung zum Isartor nachvollziehbar. Die Taktverschlechterung in der NVZ zwischen Implerstraße und Isartor ist jedoch nicht in Ordnung. Dies ist eine wichtige Linie auch für Freizeitaktivitäten. Entlang der Isarparallele soll Platz vom Autoverkehr zum Radverkehr umverteilt werden. Dann ist aber auch weiterhin die dichte ÖV-Erschließung für die nötig, die nicht Radfahren wollen oder können.	x			x		Die Maßnahme ist nachfragegerecht und Teil des Konsolidierungsprogramms.
						Bus 133: Es sollte aus dem Fahr- und Linienplan hervorgehen, dass diese Busse weiter Richtung Tegernseer Landstraße fahren. Die Attraktivität der Linie ist höher, wenn die umsteigefreie Erreichbarkeit einfach erkennbar ist. Möglicherweise ist auch hier eine Darstellung der Linie 133 bis Ostbahnhof sinnvoll. Wir regen zudem an, diese Linie oder die Linie 134 weiter zur Tram 18/19 im Bereich Hermann-Lingg-Straße zu führen (ggf. auch zu einem späteren Zeitpunkt, wenn die Finanzlage das hergibt).	x			x		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
						Bus 153: Die Wendemöglichkeit an der Trappentreustraße ist wenig attraktiv, auch die fehlende gemeinsame Abfahrtshaltestelle mit den anderen Buslinien ist negativ. Es wäre gut, wenn hier eine bessere Möglichkeit gefunden wird, ggf. auch im Kontext des Umbaus der Donnersberger Brücke.	x			x		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
						U7 Olympia-Einkaufszentrum - Sendlinger Tor: Nach unserer Beobachtung ist die U7 auf dem Nordabschnitt weiterhin tagsüber und in vielen Schulferien unabdingbar. Die mehrmonatigen Fahrtausfälle bei der U1/U7 in den vergangenen Jahren führten häufig dazu, dass immer wieder Fahrgäste nicht in die verbliebene U1 zusteigen konnten, sondern auf dem Bahnsteig verblieben. Diese Beobachtung gab es auch in Schulferien.	x	x				Das Fahrgastaufkommen lässt eine Taktreduzierung auf Takt 10 in der HVZ in Ferienzeiten zu. Auch zu Spitzenzeiten an den stärksten Querschnitten werden durch die U1 grundsätzlich ausreichende Platzkapazitäten zur Verfügung gestellt. In Einzelfällen treten durch ungleiche Fahrgastverteilung am Anfang/ Ende des Zuges hohe Auslastungen auf, wogegen in den mittleren Zugteile noch Platzkapazitäten zur Verfügung stehen. Für die Fahrgastnachfrage im Zeitbereich mittags zwischen ca. 12:30 und ca. 15 Uhr ist der Takt 10 der U1 ausreichend.
						Der Takt 5 der Tram 15/25 in der NVZ war im Leistungsprogramm 2017 in der Kategorie »dringend erforderlich« aufgeführt. Die hohen Auslastungswerte bestehen nach unserer Beobachtung auch weiterhin. Die Neubebauung des Paulaner-Areals hat die Auslastung nochmal gesteigert. Zudem sollte die positive Wirkung des 5-Minuten-Takts nicht unterschätzt werden.	x		x			Die Reduzierung des Taktes auf Takt 10 betrifft nur die weniger nachgefragten Vormittagsstunden. Dort ist das verbleibende Taktangebot ausreichend.
						Die vielen Verschlechterungen von Takt 10 auf Takt 20 sind ein Abstieg von der Weltstadt in eine durchschnittliche Großstadt. Dies passt nicht zum Selbstverständnis Münchens als besonders attraktive Stadt. Dies wird in Summe zu einer Verkehrsverlagerung weg vom Öffentlichen Verkehr führen.	x			x		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
						Bus 173: Selbst in den starken Kürzungsphasen der frühen 2000er-Jahre verblieb der 10-Minuten-Takt der Linie 173 bis Robinienstraße. Eine solche Verschlechterung ist daher nicht nachvollziehbar. Zwischenzeitlich gibt es im Bereich Georg-Zech-Allee das Gymnasium Feldmoching, zudem auch das Neubaugebiet Lerchenauer Feld. Ein 20-Minuten-Takt geht in die falsche Richtung, falls hier tatsächlich das autoreduzierte Wohnen gewünscht ist, das politisch immer wieder betont wird.	x			x		Die Maßnahmen sind nachfragegerecht und Teil des Konsolidierungsprogramms. Beginn und Ende des Schulbetriebs am Gymnasium Feldmoching wird berücksichtigt und weiterhin mit Verstärkerbussen bedient.
						Bus 172/179: Den Umweg der Linie 172 über den Olschweskibogen führt zu Fahrzeitverlusten und viel stärker noch zu einer gefühlten Unattraktivität durch die Fahrzeitverlängerung. Wir lehnen dies daher ab. Die Linie 179 kann aufgegeben werden, sobald der Nordabschnitt der Tram Y-Nord in Betrieb geht.	x			x		Die Fahrzeitverlängerung trifft jeweils nur in Gegenlastrichtung zu. Für Berufstätige zu/von BMW u.ä. entsteht daher kein Nachteil. Aufgrund einer Behinderteneinrichtung am Olschewschskibogen ist diese Stichfahrt eben doch relevant und die Fahrtenanzahl und -zeit mit der Einrichtung abgestimmt.

BA	Name	Eingang Stellung-nahme	vom BA... zur Kenntnis genommen/ befasst	vom BA... zugestimmt	vom BA... weitere Punkte ergänzt/ Stellungnahme	Stellungnahme	Bewertung MVG erforderlich	U-Bahn	Tram	Bus	Finanzierung	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
						Tram 23: Der 10-Minuten-Takt ist deutlich zu wenig. Durch die Tram 12 gab es zwar eine gewisse Verlagerung, aber nicht in dieser Größenordnung. Nach unseren Beobachtungen gibt es vielmehr Neufahrgäste durch die Linie 12. Aus unserer Sicht ist bei vierteiligen Fahrzeugen eine gewisse Reduktion vorstellbar, allerdings eher Richtung Takt 6 oder 7,5. Zu berücksichtigen ist auch, dass Schwabing Nord als autoreduzierter Stadtteil konzipiert wurde. Das bedeutet: es ist wichtig, dass auch bei z.B. Störungen auf der Linie 12 weiterhin die Anbindung funktioniert. Auch deshalb ist ein dichtes Angebot auf der Linie 23 nötig. Zudem ersetzt die Tram 23 auch Buslinien zwischen Parzivalstraße und Münchner	x		x			Auf der Linie 23 ist ein Einsatz von 4-teiligen Fahrzeugen vorgesehen. Durch die Linie 12 wird in der Parkstadt Schwabing auch weiterhin ein 5-Minuten-Takt angeboten. Unsere Auswertungen zeigen, dass der 10-Minuten-Takt auf der Linie 23 dadurch ausreichend ist.
						Linien 19/21: Wir lehnen diese Änderung ab, bis die Betriebsstabilität auf den Ästen nach Pasing sowie zur St.-Veit-Straße erheblich verbessert wurde. Denn bisher ist jeweils ein zuverlässiger und unzuverlässiger Ast miteinander verbunden. Dadurch werden die Probleme des unzuverlässigen Astes noch halbwegs kompensiert. Die positive Wirkungen der derzeitigen Linienführung konnten wir auch bei den Rückmeldungen der Fahrgäste wahrnehmen. Wird dies wieder geändert, so sehen wir eine erheblich schlechtere Zuverlässigkeit der neuen Linie 19 voraus. Daher muss zuerst die Zuverlässigkeit beider Äste deutlich verbessert werden, bevor sie wieder miteinander verbunden werden können. Dies betrifft beispielsweise die Ampelschaltungen und andere Stellen, bei denen der Kfz-Verkehr die Tram	x		x			Die Pünktlichkeit der Trambahnlinien wird regelmäßig analysiert. Die letzten Untersuchungen zeigen, dass der Abschnitt zur St.-Veit-Straße nicht verspätungsbehafteter ist als der Abschnitt nach Berg am Laim.
						Tram 20: Wir begrüßen diese Verbesserung. Die Kurse sollten künftig auch im Fahrplan aufgeführt werden. Nur damit entsteht der volle Nutzen für die Fahrgäste. Für die nächste Oberflächen-/Fugensanierung am Westfriedhof sollte die Schaffung einer zweiten Überholmöglichkeit eingeplant werden.	x		x			Die Verstärkerfahrten der derzeitigen Linie E20 werden künftig im Fahrplan als Linie 20 veröffentlicht.
						Bus 135: Wir begrüßen diese Verbesserung.				x		
						X35/X36/177: Wir begrüßen die früheren Anfangszeiten. Dies verbessert auch die Nutzbarkeit für die Schichtarbeiter in der Fertigungsindustrie dort. Der Bus X35 ist nach uns vorliegenden Rückmeldungen durchaus auch gut nachgefragt und sollte daher nicht aufgegeben werden; ggf. wäre aber eine Taktreduzierung auf Takt 20 anstelle des heutigen abwechselnden 7/13-Minuten-Takts vorstellbar. Die langen Fußwege in Moosach haben sich nach unseren Beobachtungen negativ ausgewirkt; hier ist eine bessere Haltestellenpositionierung sinnvoll.	x			x		Die Maßnahme ist nachfragegerecht und Teil des Konsolidierungsprogramms.
						Bus 180/181/182: Der Bus 180 fährt heute täglich bis Betriebsschluss. Wird der Bus 180 durch den Bus 182 ersetzt, so muss dieser künftig dann täglich bis Betriebsschluss fahren.	x			x		Die Linie 182 verkehrt wie heute die Linie 180 bis Betriebsschluss.
						Freiham: Kritik an teilweiser Angebotsreduzierung	x			x		Das Fahrplanangebot wird schrittweise an die Siedlungsentwicklung angepasst.
VCD	**Verkehrsclub Deutschland**	02.07.2026	x		x	Finanzausstattung widerspricht Klimazielen und ist immer noch intransparent Die Ausrichtung des MVG-Leistungsangebotes auf eine Reduktion zu Gunsten von Kosteneinsparungen widerspricht den Klimazielen und der herausragenden Rolle des ÖV, die dieser zur Erfüllung der Klimaziele zu erfüllen hat. Dass die MVG nachfragearme Leistungen strafft, ist nachvollziehbar, aber nur akzeptabel, wenn die Ressourcen gleichzeitig zur Aufstockung überlasteter Linien und zur Gewinnung neuer Fahrgäste eingesetzt werden. Ein solcher Ansatz ist leider zu wenig erkennbar. Die Finanzielle Ausstattung insgesamt ist leider auch nicht transparent. Es bleibt auch nach wie vor offen, warum Städte mit geringerer Finanzkraft z.B. Nürnberg unter den bestehenden Rahmenbedingungen weniger Einschnitte in den ÖV vornehmen. Der VCD sieht auch eine weitere Erhöhung der MVV-Tarife kritisch. Insbesondere Gelegenheitsfahrende werden bereits jetzt durch einen Fahrpreis über 4 Euro für ein Einzelticket oder Tagesticket M für über 10 Euro zurückgedrängt. Dies führt hier vermutlich sogar zu weniger Fahrgästen und weniger Einnahmen.	x				x	Finanzierungsthemen sind nicht Bestandteil des Anpassungsprogramms.
						Überplanung der Buslinien im Kernbereich der Innenstadt: Der VCD begrüßt grundsätzlich die Überplanung. Dies ist in unserem Sinne, wie bereits in der Stellungnahme von 2025 ausgeführt. Die Aufsplittung der Ringlinie 58/68 wird zu mehr Zuverlässigkeit führen. Gleichwohl fehlt nunmehr eine Direktverbindung Kolumbusplatz - Ostbahnhof. Wir sehen aber, dass es dafür ad hoc keine einfache Lösung gibt. Kompromiss für HVZ: Die HVZ-Verstärker-Leistungen (101) fahren Hauptbahnhof - Silberhornstr. - Ostbf. Ansonsten: Die neue Linie 100 führt zu weniger Parallelverkehr und wird damit den Fahrgastströmen auch besser gerecht. Die neue Linie 52 eröffnet die Chance für neue Fahrgastpotenziale. Ob die neue 101 tatsächlich zielführend ist, hinterfragen wir, da bei einem solchen langen Laufweg die Zuverlässigkeit wiederum in Frage steht, insbesondere, was die kontinuierliche Anschlussverbindung vom Arabellapark zum Bruno-Walther-Ring betrifft. Besser den bisher kurzen Laufweg Arabellapark - Walterring belassen	x			x		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
						Busbeschleunigung fehlt: Leider fehlen konkrete Aussagen, wie die Busbeschleunigung fortgesetzt wird. Der VCD erinnert an ein ehemals ambitioniertes Busspurenprogramm. Wir sind uns sicher, wenn die Bevorrechtigung an Kreuzungen zu Gunsten des ÖV wieder stärker durchgesetzt würde, könntem die Fahrzeiten verkürzt und freiwerdende Kapazitäten anderweitig zum Nutzen der Fahrgäste zusätzlich eingesetzt werden	x			x		Infrastrukturthemen sind nicht Gegenstand des Anpassungsprogramms.
						U-Bahn: Die Linie U7 sollte grundsätzlich über Sendlinger Tor hinaus geführt werden. Als Endpunkt ist Sendlinger Tor nicht geeignet. Zu oft kommt es zu Verzögerungen durch ein und ausrückende Züge. Diese belasten die Performance der U2, durch Überlastung und Verspätungen geprägt, zusätzlich. Der Wendebahnhof Sendlinger Tor sollte für Reservezüge genutzt werden, um im Bedarfsfall einen Zug schnell ins Netz zu bringen bzw. abbrechen zu können. Sehr kritisch zu sehen ist die Ausdünnung des Verkehrs zwischen Olympia-Einkaufszentrum und Hauptbahnhof auf die Hälfte während der HVZ.	x	x				Die Maßnahme ist nachfragegerecht und Teil des Konsolidierungsprogramms.
						Tram 25: Nicht zielführend ist die NVZ-Reduktion auf Takt 10. Ohnehin nur denkbar, wenn keine R2.2 Züge eingesetzt sind sondern kapazitätsstärkere Nachfolgezugvarianten.	x		x			Die Reduzierung des Taktes auf Takt 10 betrifft nur die weniger nachgefragten Vormittagsstunden. Dort ist das verbleibende Taktangebot ausreichend. Geprüft wird der Einsatz größerer Fahrzeuge.
	Weitere Institutionen											
MVV	**Münchner Verkehrs- und Tarifverbund**	29.06.2026	x	x	x	Nach Durchsicht der vorgesehenen Maßnahmen ergeben sich aus Sicht des MVV keine Einwände. Die vorgesehenen Anpassungen betreffen überwiegend das Stadtgebiet bzw. haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Stadt-Umland-Verkehre der Landkreise.						Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
						Die im Anpassungsprogramm dargestellten Maßnahmen wurden teilweise bereits im Rahmen vorheriger Abstimmungen vorgestellt und werden seitens MVV weiterhin als unkritisch bewertet.						Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
						Wir bitten um Berücksichtigung, dass sich für die betroffenen Landkreise durch Änderungen im Leistungsumfang oder Fahrzeugeinsatz keine zusätzlichen Kosten ergeben dürfen, sofern diese nicht im Vorfeld abgestimmt wurden.						Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

BA	Name	Eingang Stellung-nahme	vom BA... zur Kenntnis genommen/ befasst	vom BA... zugestimmt	vom BA... weitere Punkte ergänzt/ Stellungnahme	Stellungnahme	Bewertung MVG erforderlich	U-Bahn	Tram	Bus	Finanzierung	Stellungnahme MVG-Fachabteilung
BUND	**BUND Naturschutz in Bayern e.V.**	01.07.2026	x		x	Die BUND Naturschutz Kreisgruppe München kritisiert allgemein, dass beim Angebot des ÖPNV in München eine feste Kostenobergrenze als vorrangiger Zielwert betrachtet wird. Die Kürzungen und fehlenden Investitionen für den Münchner ÖV laufen einer nötigen Veränderung in der Münchner Mobilität diametral entgegen. Trotz Rekordzahlen der Fahrgästemenge der MVG 2026 soll das Angebot bei U-Bahn, Tram und Bus gekürzt werden. Eine wachsende Stadt braucht auch einen wachsenden ÖV – gerade, wenn die Ziele der Mobilitätsstrategie der Stadt München im Hinblick auf den Umweltverbund erreicht werden sollen.	**x**				**x**	Finanzierungsthemen sind nicht Bestandteil des Anpassungsprogramms.
						Dies gilt gerade auch dort, wo die Stadt wächst: In den Neubauvierteln wie Freiham oder Neufreimann. Es ist nötig, dass hier bereits während der Bauphase ein sehr gutes Angebot und eine Anbindung besteht, auch wenn die Bürger*innen noch nicht alle hingezogen sind. Die dadurch entstehenden vorübergehenden Mehrkosten dürfen nicht zu Lasten des ÖV-Budgets gehen, sondern sind wie auch viele andere Maßnahmen in den jeweiligen Neubaugebieten als Teil der Kosten eines Neubaugebiets zu kalkulieren. Nur so kann die Etablierung des ÖV als festem Bestandteil in einer wachsenden Stadt gewährleistet werden. Wir bitten, hier nachzubessern und eine ausreichende Finanzierung sicherzustellen.	**x**	**x**	**x**	**x**	**x**	Das Fahrplanangebot wird schrittweise an die Siedlungsentwicklung angepasst.
						Speziell der Tram-Ausbau ist aus der Sicht der BUND Naturschutz Kreisgruppe München geeignet, um die Ziele der Stadt entsprechend der Mobilitätsstrategie zu erreichen. Insofern sind der Baubeginn der Tram zum Kieferngarten und die Inbetriebnahme des ersten Tram-Westtangenten-Abschnitts erfreulich. Dem steht entgegen, dass weitere Machbarkeitsstudien zum Trambahnausbau laut Beschluss des Mobilitätsausschusses vom Februar 2025 nach hinten verschoben wurden. Insofern fordert der BN, dass der Ausbau von Trambahnen und ÖPNV bzw. dessen Planungen priorisiert wird vor dem Ausbau von KFZ-Infrastruktur wie dem Tunnel Schleißheimer Straße zur A99.	**x**	**x**	**x**			Langfristige Angebotskonzepte sind nicht Bestandteil des Anpassungsprogramms 2027. Diese werden im Rahmen der 4-Jahresplanung zu gegebener Zeit entwickelt.
BEH	**Behindertenbeirat / FAK Mobilität**	18.06.2026	x		x	Die Ausdünnungen der Takte werden unter anderem zur Folge haben, dass Menschen mit Behinderungen und alte Menschen den ÖPNV immer weniger nutzen, da diese Entscheidung sowohl zu weiteren Wegen als auch zu längeren Wartezeiten führen wird. Die Entscheider müssen sich bewusst sein, dass es sich um exklusive Maßnahmen handelt. Die schon ohnehin vielfach nicht barrierefreien Angebote machen es gerade den Schwächsten unserer Gesellschaft noch schwerer, ihre Angelegenheiten zu regeln. Die viel beschworene Teilhabe wird durch solche Maßnahmen immer mehr zur Theorie.	x	**x**	**x**	**x**		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
						Seit langem wird in den einschlägigen Kreisen über On-Demand-Angebote gesprochen, die ein wenig Abhilfe schaffen könnten, sofern sie sich an dem tatsächlichen Bedarf orientieren. Leider befinden wir uns auch hier auf einer sehr langen Wegstrecke. Unabhängig von der uns bekannten Haushaltslage muss es möglich sein, praktische Lösungen anzubieten, zumal für die Vorarbeit viel Geld eingesetzt wird, das sich im Sinne der Nutzerinnen und Nutzer auszahlen muss.	x			**x**	**x**	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
						Zudem machen wir zum wiederholten Mal darauf aufmerksam, dass im Nahverkehrsplan 2021 und im anschließenden Leistungsprogramm der MVG der barrierefreie Ausbau der vier noch nicht barrierefreien U-Bahn Haltestellen als konkrete Maßnahmen festgeschrieben wurden. Für die U-Bahn-Haltestelle Michaelibad liegt seit über zwei Jahren eine Machbarkeitsstudie vor, die seinerzeit vom Städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen für gut befunden wurde und umgesetzt werden kann. Nachdem in dieses Projekt bereits 100.000 EUR investiert wurden, ist es fiskalisch geboten, die Umsetzung vorzunehmen. Wohl wissend, dass die Entscheidung bei der Politik liegt, würden wir es sehr begrüßen, wenn das Projekt erneut in das Leistungsprogramm mit dem entsprechenden Hinweis aufgenommen würde, nachdem wir auf den nachstehenden Stadtratsantrag bisher keine Antwort erhalten haben. StR-Antrag 20-26 / A 06343 „Antragspaket besserer ÖPNV für München V: Vier U-Bahnhöfe endlich barrierefrei – erster Halt Michaelibad“ der Fraktion Die Grünen/Rosa Liste/Volt vom 29.01.2026	x	**x**				Es wird auf die Antwort des MOR an das Büro der 3. Bgm vom 15.12.25 bzgl. Errichtung des Aufzuges Michaelibad verwiesen: "Aufgrund der sehr angespannten Haushaltslage der LHM, gibt es aktuell keine Perspektive, die benötigten finanziellen Mittel in einer Höhe von etwa 2 Mio. €, für die Umsetzung der Aufzugsanlage, aufbringen zu können." Im Rahmen der Konsolidierung des ÖPNV Bauprogramm stehen aktuell keine Mittel zur Umsetzung der Aufzüge an den 4 verbliebenen U-Bahnhöfen ohne Aufzug zur Verfügung.
SEN	**Seniorenbeirat**											
POL	**Polizei UA E4**											