Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
FDP FREIE WÄHLER Stadtratsfraktion

Geschäftsstelle Bayernpartei
Baumkirchner Str. 20
81673 München
z.Hd. von Frau Gabriele Neff,
Herrn Richard Progl, Herrn Fritz Roth

Datum:
02.09.2026

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Eigenverantwortung – auch am Spieltag

Antrag Nr. 20-26 / A 06403 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion
vom 11.02.2026, eingegangen am 11.02.2026

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

wir bitten die verspätete Beantwortung zu entschuldigen. Die Geschäftsordnungsfrist konnte aufgrund des erhöhten Arbeitspensums und der erforderlichen Abstimmungsprozesse leider nicht eingehalten werden. Wir bedanken uns für die gewährte Fristverlängerung.

In Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie, dass die Landeshauptstadt München Großveranstalter verpflichtet bei angekündigten MVG-Streiks eigene Mobilitätslösungen für ihre Veranstaltungen bereitzustellen.

Konkret bedeutet dies:

1. Sportvereine und andere Großveranstalter müssen bei Streiks im öffentlichen Nahverkehr eigenständig Shuttle-Busse oder Fanbusverkehre organisieren und finanzieren.
2. Die MVG stellt während Streiks keinen Sonderbetrieb für sportliche oder kulturelle Großveranstaltungen bereit.
3. Die Stadt erarbeitet eine Richtlinie, ab welcher Besucherzahl Veranstalter bei Streiks verpflichtet sind, alternative Mobilitätskonzepte vorzulegen.

Zu Ihrem Antrag vom 11.02.2026 teilen wir Ihnen mit, dass Ihrem Anliegen bereits durch einzelfallbezogene Prüfungen seitens des Kreisverwaltungsreferates (KVR) entsprochen wird.

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Wir haben das KVR als Genehmigungsbehörde für Großveranstaltungen sowie die Stadtwerke München GmbH – Ressort Mobilität (SWM/MVG) um Stellungnahme gebeten.

Das KVR teilt das Folgende mit:

„Die Verkehrs- und Mobilitätskonzepte von Großveranstaltungen werden im Rahmen der sicherheitsrechtlichen Prüfung stets einzelfallbezogen bewertet. Abhängig von Art, Größe und örtlichen Gegebenheiten einer Veranstaltung können unterschiedliche Maßnahmen vorgesehen werden, einschließlich gegebenenfalls vom Veranstalter organisierten Shuttleverkehren. Ein genereller Zwang zur Bereitstellung bestimmter Mobilitätsangebote besteht nicht.

Eine pauschale Verpflichtung zur Bereitstellung bestimmter Mobilitätsangebote oder zur Finanzierung von Ersatzverkehren würde den sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen von Großveranstaltungen nicht gerecht werden. Die verkehrlichen Auswirkungen einer Veranstaltung lassen sich nicht allein anhand der Besucherzahl bestimmen. Maßgeblich sind vielmehr zahlreiche Faktoren, insbesondere Art und Größe der Veranstaltung, der Veranstaltungsort, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur sowie die Zusammensetzung und das Mobilitätsverhalten der Besucherinnen und Besucher.

Hinzu kommt, dass Arbeitskampfmaßnahmen häufig mit vergleichsweise kurzer Vorlaufzeit angekündigt werden und zusätzliche Verkehrsangebote nicht in jedem Fall kurzfristig organisiert werden können. Insbesondere die Verfügbarkeit geeigneter Fahrzeuge, Fahrpersonale und Verkehrsflächen kann einer Umsetzung entgegenstehen.

Die Einführung einer festen Richtlinie, die bei einem Streik ab einer bestimmten Besucher*innenzahl verpflichtende Mobilitätskonzepte oder konkrete Maßnahmen vorgibt, wird aus den genannten Gründen nicht als zielführend angesehen. Die Anforderungen an die An- und Abreise von Besucher*innen sind in hohem Maße vom jeweiligen Einzelfall abhängig. Verkehrs- und Mobilitätskonzepte werden daher im Rahmen der sicherheitsrechtlichen Prüfung stets individuell bewertet, um sowohl die sichere Besucher*innenlenkung als auch den Schutz der Anwohner*innen angemessen berücksichtigen zu können.“

Die SWM/MVG teilt das Folgende mit:

„Die im Antrag getätigte Aussage, die MVG habe „ausschließlich“ für das DFB Pokalspiel einen Sonderbetrieb eingerichtet, ist nicht korrekt.

Am Streiktag 11.02.2026 hat die SWM/MVG den U-Bahn Teilstreckenbetrieb der U6 zwischen Marienplatz und Fröttmaning bereits am Vormittag aufgenommen, nämlich ab ca. 10:00 Uhr und nicht erst ab 17:30 Uhr und nicht nur zum Zweck des Stadionverkehrs. Dies war eine bewusste betriebliche Entscheidung auf Basis der verfügbaren arbeitswilligen Mitarbeiter*innen und der betrieblichen Lage. Im Verlauf des Tages wurde der Takt bedarfsgerecht verdichtet. Für den Antransport zum Spiel erfolgte ab ca. 17:30 Uhr eine weitere Verdichtung; während des Spiels wurde ein 10 Minuten Takt gefahren. Der Betrieb war damit zeitlich deutlich breiter aufgesetzt als im Antrag dargestellt.
Grundsätzlich gilt für Streiktage, dass die SWM/MVG Teilstücke des Netzes dort in Betrieb nehmen, wo es die Personalverfügbarkeit zulässt und wo eine stabile, sichere Betriebsdurchführung möglich ist. Das Vorgehen ist also nicht an einzelne Veranstaltungen gekoppelt, sondern folgt einer standardisierten betrieblichen Priorisierung. Maßgeblicher Faktor dabei ist, ob ausreichend arbeitswillige Kolleginnen und Kollegen für einen sicheren

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Betrieb verfügbar sind. Die U6 spielt dabei regelmäßig eine zentrale Rolle, weil sie unabhängig von Veranstaltungen eine der fahrgaststärksten und damit priorisierten Verbindungen ist und bei ausreichender Personalverfügbarkeit zu den ersten betrieblichen Optionen gehört.
Aus diesem Grund ist der U-Bahn Teilstreckenbetrieb am 11.02.2026 kein Sonderbetriebs für ein „Freizeitvergnügen“ gewesen. Er war Teil des streikbedingten, schrittweisen Vorgehens zur Teilinbetriebnahme bei ausreichender Personalverfügbarkeit, ergänzt um eine Veranstaltungslenkung am Abend, um die Situation für alle Beteiligten geordnet und sicher zu halten.

Zudem ist es unzutreffend, dass am Streiktag keine anderen öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung standen.

Die SWM/MVG setzt an allen Streiktagen etwa die Hälfte der Busse ein und sichert damit zuverlässig und planbar die Grundmobilität in der Stadt für alle Fahrgäste. Es handelt sich dabei um Fahrzeuge, die von privaten Partnern gefahren werden. Dies war selbstverständlich auch am 11.02.2026 der Fall. Wenn weiteres Fahrpersonal zur Verfügung steht, wird der Bustakt nachfrageorientiert verdichtet. Auch dies geschah am 11.02.2026.
Im Schienenverkehr fanden sich ebenfalls arbeitswillige Mitarbeiter*innen aus dem Tram-Fahrdienst, die auf den Tramlinien 20 und 25 eingesetzt wurden, so dass auf beiden Linien bis Betriebsschluss ein 10-Minuten-Takt angeboten werden konnte.“

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent

[LHM-Schutzbedarf: 2]