

Gemeinsame Stellungnahme zum Leistungsprogramm 2016 der MVG

Von

**Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum e.V. und
Kreisgruppe München des Bund Naturschutz e.V. (BN)**

Inhalt

Inhalt.....	1
Allgemeines.....	3
Wenige Maßnahmen im Leistungsprogramm – falsche Prioritäten.....	3
Angekündigte, nicht umgesetzte Maßnahmen	3
Rahmenbedingungen	4
Generelle Situation des ÖPNV in München	4
Weitere Trambahnbetriebshöfe rechtzeitig vorbereiten.....	4
Ungenauere Datengrundlage wegen Geheimniskrämerei der MVG	4
Platzkilometer: Statistik mit marginaler Aussagekraft	4
Haltestellenstandards.....	5
Bewertung der im Leistungsprogramm vorgeschlagenen Maßnahmen.....	7
U-Bahn	7
Trambahn.....	7
Busnetz.....	8
Weitere notwendige Verbesserungen.....	9
U-Bahn	9
Dringender Verbesserungsbedarf bei der U4	9
Trambahn: Neustrukturierung des Liniennetzes.....	10

Taktverdichtung Dachauer und Barer Straße am Sonntag	12
Taktverdichtung Ismaninger Straße tagsüber	12
Optimierung der Lichtsignalanlagen in der Dachauer Straße	12
Verbesserungen an der Trambahn-Infrastruktur	12
Weitere Maßnahmen beim Bus.....	13
Verlegung bzw. Neueinrichtung von Bushaltestellen	13
Verbesserungen im Spätverkehr bei Bus und Tram.....	14
Nachtverkehr.....	14

Allgemeines

Wenige Maßnahmen im Leistungsprogramm – falsche Prioritäten

Nachdem das Leistungsprogramm 2014 deutliche Verbesserungen gebracht hat, wurden im Leistungsprogramm 2015 nur kleinere Angebotsausweitungen vorgenommen. Ebenso sind im Leistungsprogramm 2016 nur marginale Verbesserungen enthalten. Die an sich zu begrüßende Inbetriebnahme der Tram nach Berg am Laim bringt durch ein ungeeignetes Betriebskonzept nur geringen Nutzen für die Fahrgäste.

Es ist bedauerlich, dass versäumt wurde, frühere Kürzung im Angebot zu revidieren (z.B. Verkürzung U4 am Abend). Ebenso fehlen Verbesserungen im Spätverkehr bei den Metrobuslinien. Dass keinerlei Verbesserungen auf den fahrgaststarken Linien, dafür aber Quartiersbusse in Obermenzing diskutiert werden, zeigt eindeutig ein falsches Verständnis bezüglich der notwendigen Prioritäten im ÖPNV.

Jährlich zahlt München ca. 7,5 Millionen Euro für den ÖPNV Betrieb (im wesentlichen Nachtnetz und „Takt 10 bis 10“ bei der Tram). München ist damit die Millionenstadt in Mitteleuropa, die am wenigsten Mittel für den ÖPNV aus dem Hoheitshaushalt zur Verfügung stellt.

Angekündigte, nicht umgesetzte Maßnahmen

Im Leistungsprogramm für 2014 wurde die Einrichtung einer Citybuslinie 101 angekündigt, im letztjährigen Leistungsprogramm die Einrichtung einer Buslinie E154 (Universität – Giselastraße – Tucherpark, angekündigt als optionale Maßnahme). Es erfolgte bei beiden Linien aber kein Hinweis von Seiten der MVG, dass diese Maßnahmen nicht durchgeführt wurden. Ebenso fehlt eine Begründung.

Dasselbe gilt für die Bedienung des Abschnitts Daglfing – Rennbahnstraße durch die **Buslinie 183** im Spätverkehr.

Hier ist zu fordern, dass die MVG künftig klar auf nicht durchgeführte Maßnahmen hinweist. Ebenso ist eine Begründung erforderlich, warum eine bestimmte Maßnahme nicht realisiert wurde und offenbar auch nicht weiterverfolgt wird.

Rahmenbedingungen

Es verwundert, dass von Seiten der MVG auf den Punkt „Kosten der Infrastruktur“ nicht deutlicher hingewiesen wird. Insbesondere die Kosten für die Sanierung und Instandhaltung der U-Bahn liegen im Bereich von ca. 70 Millionen Euro pro Jahr (vgl. <http://www.merkur-online.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/mvg-sanierung-wird-prozent-teurer-mm-1552055.html>).

Generelle Situation des ÖPNV in München

Die Allgemeine Situation des ÖPNV in München stellt sich folgendermaßen dar:

- Bei der U-Bahn ist ein sinnvoller Netzausbau erreicht
- Bei der S-Bahn gibt es seit 2004 keine Verbesserungen
- Netzausbau bei Tram stagniert, obwohl die Neubaustrecken sehr erfolgreich sind
- Beim Busnetz gibt es zu wenig Busspuren und zu wenig Beschleunigung; die Takte sind in vielen Fällen auch tagsüber verbesserungswürdig

Weitere Trambahnbetriebshöfe rechtzeitig vorbereiten

Angesichts der erheblichen Fahrgastzuwächse bei der Tram in den letzten Jahren ist von weiter steigendem Fahrzeugbedarf auszugehen. Diese können dann nicht mehr im vorhandenen Betriebshof in der Einsteinstraße abgestellt werden. Daher ist der Bau weiterer Betriebshöfe entsprechend vorzubereiten.

Ungenauere Datengrundlage wegen Geheimniskrämerei der MVG

Aufgrund der Geschäftspolitik der MVG, Fahrgastzahlen als Geheimsache zu behandeln, stehen der Öffentlichkeit keine genauen Fahrgastzahlen zur Verfügung. Daher ist es nicht möglich, alle Fälle, in denen ein besseres Angebot im Liniennetz der MVG notwendig wäre, zu identifizieren.

Es ist nicht hinnehmbar, dass ein Unternehmen, das sich zu 100 Prozent im städtischen Besitz befindet, eine derartige Informationspolitik betreibt.

Platzkilometer: Statistik mit marginaler Aussagekraft

Nahtlos in das Bild der ungenauen Datengrundlagen passen die wenigen von der MVG veröffentlichten Zahlen. So werden auf Seite 6 in der Leistungsvorlage die Entwicklung der Nutzplatzkilometer von 2004 bis 2014 aufgezeigt (d.h. die angebotenen Steh- und Sitzplätze multipliziert mit der Anzahl der gefahrenen Kilometer). Die Qualität eines ÖPNV-Angebots ist mit der Angabe der Nutzplatzkilometer allerdings nur unzureichend beschrieben:

- Die Platzkilometer sagen nichts über die Taktfolge aus. Letztlich sind die Anzahl der Abfahrten an einer Haltestelle sowie der

Auslastungsgrad auf den einzelnen Streckenabschnitten die wichtigeren Parameter.

- Die Platzkilometer liefern keine Aussage über die Auslastung des Fahrzeugs.

Im Außenbereich sind viele U-Bahnzüge schwächer besetzt. Nun lässt sich aus betrieblichen Gründen kein Verkürzen der U-Bahnzüge auf Außenstrecken durchführen, aber so werden Nutzplatzkilometer produziert, die für den Fahrgast auf den Außenstrecken keinen Nutzen bringen.

Es ist höchste Zeit, dass die MVG aussagekräftige Statistiken (z.B. Fahrgastzahlen nach Streckenabschnitten und nach Tageszeiten gegliedert; Fahrgastzahlen nach Bus, Tram und U-Bahn) anstatt wenig aussagekräftiger Marketingaussagen veröffentlicht. Erst wenn genaue Angaben zur Entwicklung der Fahrgastzahlen vorliegen, lässt sich auch der Bedarf von Änderungen am Fahrplanangebot nachvollziehen.

Fahrgastwachstum entspricht Einwohnerzuwachs

Eine genauere Betrachtung der Entwicklung der Einwohner- und Fahrgastzahlen der letzten Jahre zeigt, dass das Fahrgastwachstum der letzten Jahre fast vollständig auf den Einwohnerzuwachs zurückzuführen ist.

Haltestellenstandards

Die Ausstattung der Haltestellen des Oberflächenverkehrs kann nur als mangelhaft bezeichnet werden:

- viele Haltestellen sind nicht barrierefrei
- die Wartehäuschen bieten bei schlechter Witterung keinen ausreichenden Schutz vor Wind und Nässe oder fehlen ganz
- die Haltestelleninseln sind zu schmal
- oft keine Ausstattung der Haltestellen mit Blindenleitstreifen
- es gibt keine brauchbaren Liniennetzpläne
- bei den Trambahnhaltestellen gibt es keinen ebenerdigen Einstieg, obwohl dies dank der modernen Niederflurfahrzeuge problemlos möglich wäre (durch Anheben der Haltestelleninsel auf eine Höhe von ca. 30cm vgl. Augsburg, Karlsruhe, Göteborg)
- die Bushaltestellen sind oft an ungünstigen Stellen situiert (z.B. Georgenstraße), in vielen Fällen fehlen Haltestellenkaps, Wartehäuschen fehlen (z.B. Universität) oder bieten nicht genug Platz (z.B. Klinikum Bogenhausen stadtauswärts)
- Häufig halten Busse und Straßenbahnen selbst an Umsteigepunkten an für den Fahrgast ungünstigen Stellen. Teilweise fehlen die Haltestellen ganz, so dass ein Umsteigen gar nicht oder nur in einer Richtung möglich ist. Diese Prioritätensetzung zugunsten des Autoverkehrs ist eindeutig falsch. (z.B. Müller-/Corneliusstraße)

Besonders zu bemängeln ist, dass auch auf der im Jahr 2011 eröffneten Tram-
bahnstrecke nach St. Emmeram kaum Wandel zum Besseren erkennbar ist:
Zwar haben die Haltestelleninseln meist eine angemessene Breite, aber es ist
immer noch kein niveaugleicher Einstieg in die Tram möglich.

Auch ist keinerlei Bemühen erkennbar, bei bestehenden Haltestellen unzu-
reichende Situationen zu verbessern (z.B. kein barrierefreier Einstieg am Jo-
hannisplatz trotz kürzlich erfolgten Umbaus).

Bewertung der im Leistungsprogramm vorgeschlagenen Maßnahmen

U-Bahn

Bei der U-Bahn sind keine Maßnahmen vorgesehen.

Dies ist aus folgenden Gründen unverständlich:

- Dringender Bedarf zur Taktverdichtung auf der U2 östlich Kolumbusplatz
- Korrekturbedarf bei der U4 im Spätverkehr (unattraktive Anbindung des Hauptbahnhofs)
- Unattraktiver 10-Minuten-Takt zwischen Olympiazentrum und Moosach in der Hauptverkehrszeit

Trambahn

Trambahn nach Berg am Laim – Führung in die Innenstadt erforderlich

AAN und BN begrüßen den Bau der Trambahn nach Berg am Laim.

Die neue Strecke bietet eine bessere Anbindung der Einsteinstraße an die S-Bahn. Ebenso stellt sie den ersten Schritt zu einer künftigen Trammerschließung des Zamilaparks bzw. der Neubaugebiete östlich der S8 dar.

Hingegen gibt das Betriebskonzept Anlass zu deutlicher Kritik:

Die bisher zum Max-Weber Platz führenden Buslinien 190 und 191 fahren künftig über Berg am Laim zum Ostbahnhof. Zwar können die Fahrgäste in Berg am Laim in die S-Bahn (Linien S2 und S4 umsteigen), aber das Angebot auf der S-Bahn ist deutlich schlechter als auf der U4/U5 am Max-Weber Platz. Andererseits ist für Fahrgäste, die in die Innenstadt wollen, ein Umsteigen erst am Ostbahnhof aufgrund der längeren Busfahrzeit unattraktiv. Auch ist die S-Bahn im Allgemeinen (noch) weniger zuverlässig als die U-Bahn.

Die S-Bahnlinien zwischen Berg am Laim und Ostbahnhof (in beiden Richtungen) fahren nicht einem 10 Minutentakt, sondern alle 8 und 12 Minuten. Es ist unklar, wie hier ein guter Anschluss an Buslinien, die alle 10 Minuten verkehren, hergestellt werden soll.

Für Fahrgäste, die die neue Trambahn nutzen, ergeben sich bezüglich der umsteigefreien Erreichbarkeit von Zielen in der Innenstadt keine Vorteile gegenüber heute. Es muss nach wie vor am Max-Weber-Platz umgestiegen werden.

Eine wesentliche Verbesserung der Anbindung kann durch die Führung der Tram nach Berg am Laim in die Innenstadt erreicht werden. Dies erfolgt zweckmäßigerweise über die Maximiliansstraße (Verstärkung auf 5 Minuten-Takt). Am Stachus kann diese Tram dann mit einer der Linien, die die Dachau-

er Straße bedienen, verknüpft werden (siehe auch „Trambahn: Neustrukturierung des Liniennetzes“).

Busnetz

Im vorletzten Leistungsprogramm (d.h. für Ende 2013) wurde die Einrichtung einer **Citybuslinie 101** angekündigt. Dies ist bisher nicht erfolgt. Ebenso fehlt eine Aussage von Seiten der MVG, bis wann bzw. mit welcher Streckenführung diese Linie eingerichtet werden soll.

Die Einführung der Linie **Buslinie E154** wurde im letztjährigen Leistungsprogramm als „optionale Maßnahme“ angekündigt. Seitdem fehlt zu dieser Linie jegliche weitere Aussage von Seiten der MVG.

Anpassung X30

Der AAN begrüßt diese Maßnahme, insbesondere die neue Buslinie „1xx“¹ zur Erschließung der Welfen- und Kirchenstraße.

Wünschenswert ist eine Verknüpfung mit der Metrobuslinie 58 an der Silberhornstraße.

Busanpassungsnetz Tram Berg am Laim

Wichtig ist eine Beschleunigung der Buslinien 190/191 im Bereich Hultschiner Straße, um eine pünktliche Bedienung der S-Bahnstation Berg am Laim sicherzustellen.

Beschleunigung Linien 56 und 166

Die Fortführung des Busbeschleunigungsprogramms ist zu begrüßen.

Allerdings sollten hier ebenso den angekündigten Maßnahmen auch entsprechende Ergebnisse nachfolgen. Die zum vergangenen Fahrplanwechsel versprochene Signalbeschleunigung der Linien 154/184 funktioniert in der Englschalkinger und Freischützstraße bis heute nicht zufriedenstellend. Eine offizielle Klärung des Problems und seine Beseitigung sind dringend anzuraten.

Quartierbus Obermenzing

Insbesondere die angedachte Linienführung und Taktung erscheint als wenig attraktive Kompromisslösung. Besser wäre eine Anbindung des Viertels im 20'-Takt nach Pasing (über Dorf-/Meyerbeerstraße) und Moosach (über Hartmannshofen)."

¹ So als Arbeitstitel im MVG Leistungsprogramm

Verbesserungen im Nachtbusnetz

Die deutlichen Verbesserungen im Nachtbusverkehr sind zu begrüßen - teilweise werden langjährige Forderungen des MVV-Fahrgastbeirats erfüllt - wenngleich eine entsprechende Ausweitung des Trambetriebs ebenso wünschenswert gewesen wäre. So ist unverständlich, warum die Gemeinde Grünwald auf eine Durchbindung der N27 verzichtet.

Busverbindungen in den Landkreis

Erfreulich ist das finanzielle Engagement des Landkreises für bessere Busverbindungen.

Nachbesserungsbedarf von der letztjährigen Fahrplanänderung:

Leider haben sich beim Leistungsprogramm 2015 deutliche Verschlechterungen für die Busfahrgäste ergeben.

Nachfolgend einige Beispiele:

Anschluß Bus 154 auf Tram 16 Richtung Romanplatz am Cosimapark:

Durch den neuen Fahrplan ergibt sich eine planmäßige Umsteigezeit von 9 Minuten.

Wartezeit Bus 184/154 abends am Arbellapark:

Beim Linienwechsel ergibt sich abends Richtung Westerlandanger am Arbellapark eine Wartezeit von 7 Minuten.

Positiv ist die verbesserte Taktung der Linien 183 und 184 am Sonntag in der Engelschalkinger Straße hervorzuheben – seit letzten Fahrplanwechsel besteht auch Sonntags und Abends stadteinwärts ein 10 Minuten-Takt.

Weitere notwendige Verbesserungen

U-Bahn

Dringender Verbesserungsbedarf bei der U4

So erfreulich die Wiederverlängerung der U4 im Spätverkehr zum Odeonsplatz (seit dem Fahrplanwechsel 2013/2014) auch ist, so bleibt unverständlich, warum die Endstation am Odeonsplatz und nicht an der Theresienwiese sein soll. Insbesondere die derzeitige Fahrplanlage führt zu unattraktiv langen Umsteigezeiten stadtauswärts (7 Minuten von der U5 auf die U4). Die Fahrzeit im Spätverkehr vom Hauptbahnhof zum Arbellapark hat sich von 11 auf 18 Minuten verlängert, 7 Minuten davon sind Umsteigezeit von der U5 auf die U4. Die zahlreichen Umsteigebeziehungen am Stachus und Hauptbahnhof sind den Einsatz eines zusätzlichen Zuges wert.

Die Rücknahme der Kürzungen vom Fahrplanwechsel 2006 ist nach wie vor einzufordern. Mindestforderung ist, in den Ferien und samstags wieder bis zur Westendstraße statt nur bis zur Theresienwiese zu fahren. Ebenso ist die Wiedereinführung des 5-Minuten-Takts in der Innenstadt zur Hauptverkehrszeit auch in den Ferien vorzunehmen.

Freitagnachmittag (alle U-Bahnlinien)

Wegen der starken Auslastung der U-Bahnzüge ist die generelle Wiedereinführung des 5-Minuten-Takts am Freitagnachmittag erforderlich.

Spätverkehr (alle U-Bahnlinien)

Die Ausdünnung nach 24 Uhr vom 10- auf den 20-Minuten-Takt ist rückgängig zu machen, da dieser zu sehr schlechten Anschlüssen führt.

U1

Hier ist die Verdichtung zwischen Sendlinger Tor und Westfriedhof auf einen ganztägigen 5-Minuten-Takt (d.h. von 7 bis 20 Uhr) werktags und samstags notwendig.

U2

Um der Überfüllung der U-Bahn in Giesing und Schwabing zu begegnen wird hier die Verdichtung zwischen Milbertshofen und Innsbrucker Ring auf einen ganztägigen 5-Minuten-Takt (d.h. auch vormittags und auch in Giesing) werktags und samstags gefordert. Die bereits erfolgte Taktverdichtung zwischen Milbertshofen und Kolombusplatz ist nur ein erster Schritt.

U3

Die Strecke Olympiazentrum – Moosach ist in der HVZ alle 5 Minuten zu bedienen.

Trambahn: Neustrukturierung des Liniennetzes

Das Trambahnnetz weist folgende strukturellen Mängel auf:

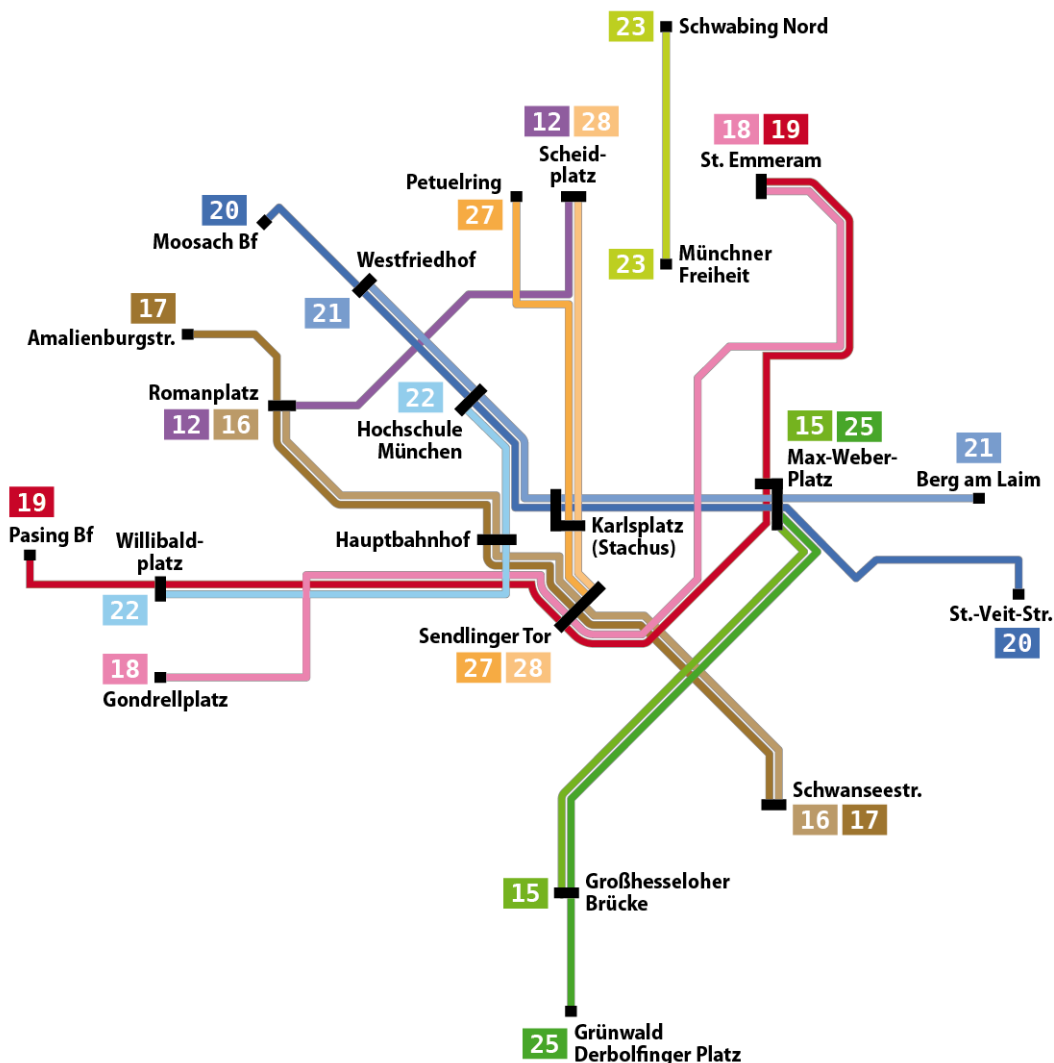
- Die Trambahnlinien aus der Dachauer Straße haben keine Direktverbindung zur U3/U6
- In der Maximilianstraße fährt nur eine Linie
- Am Bahnhofsvorplatz kreuzen sich zu viele Linien – dies ist ungünstig für die Betriebsqualität und insbesondere für die Linien in der Dachauer Straße problematisch

Mit folgender Neuorganisation des Liniennetzes werden diese Mängel beseitigt:

- 20: Moosach - St.-Veit-Straße
 - 21: Westfriedhof - Steinhausen
 - 22: Hochschule München – Willibaldplatz (nur zur Hauptverkehrszeit)
 - 16: Romanplatz - Schwanseestraße
 - 17: Amalienburgstraße - Schwanseestraße
 - 18: Gondrellplatz - St. Emmeram
 - 19: Pasing - St. Emmeram
- Unverändert bleiben die Linien 12, 15, 23, 25, 27 und 28.

Vorteile des neuen Liniennetzes:

- Deutliche Reduzierung der Linienkreuzungen am Bahnhofsvorplatz
- Deutlich verbessertes Angebot in der Maximilianstraße
- Anschluss der Tram 20/21 an die U3/U6
- Anbindung Steinhausens an die Innenstadt



Taktverdichtung Dachauer und Barer Straße am Sonntag

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens (z.B. Pinakotheken in der Barer Straße) ist tagsüber auch am Sonntag ein 5-Minuten-Takt anzubieten.

Im oben vorgeschlagenen Konzept erfolgt die Taktverdichtung in der Dachauer Straße durch den Betrieb der Linie 21 auch am Sonntag.

Taktverdichtung Ismaninger Straße tagsüber

Auch in der Ismaninger Straße ist eine Angebotsverbesserung aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens erforderlich. Hier bietet sich eine Verlängerung der Linie 25 zum Effnerplatz an.

Optimierung der Lichtsignalanlagen in der Dachauer Straße

Die Taktverdichtung zwischen Hauptbahnhof und Lothstraße auf 2,5 Minuten macht flankierende Maßnahmen zur Sicherung der Bedienungsqualität erforderlich.

Damit ist kurzfristig vor allem eine Optimierung der Trambahnbeschleunigung an den Lichtsignalanlagen zu verstehen, um unnötige Wartezeiten zu vermeiden. Bei der derzeitigen Funktion der Trambahnbeschleunigung, die die Belange des ÖPNV nicht ausreichend berücksichtigt, besteht die Gefahr, dass sich Pulks aus Straßenbahnen bilden (sozusagen zwei Trambahnen alle 5 Minuten statt eine alle 2,5 Minuten). Dies ist im Interesse eines reibungslosen Betriebes zu vermeiden.

Verbesserungen an der Trambahn-Infrastruktur

Bahnhofsvorplatz und Sendlinger Tor

Umbau der Gleisanlagen am Bahnhofsvorplatz (drittes Gleis), Verbesserung der Wendemöglichkeit am Sendlinger Tor (Ausbau der Wendeschleife) und Stachus (z.B. Wiederaufbau Schleife Maximiliansplatz).

Stiglmaierplatz

Begradigung der Gleisführung am Stiglmaierplatz (mit Verbesserung der Zugänge zur U-Bahn).

Drittes Gleis am Romanplatz

Derzeit ist ein Wenden von Trambahnen am Romanplatz nur eingeschränkt möglich, da keine Abstellmöglichkeit für wartende Fahrzeuge besteht. Dieses Problem ist durch Bau eines dritten Gleises im Bereich der Haltestelle der Linien 17 zu lösen.

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 weitergeführt werden. Andererseits können Verstärkerzüge für St. Emmeram (bzw. künftig Engelschalking(?)) am U-Bahnhof wenden. Ein zusätzlicher Vorteil ist die höhere Flexibilität im Störfalle – ein Pendelbetrieb Arabellapark – St. Emmeram ist möglich.

Weitere Maßnahmen beim Bus

Linie 100

Zur besseren Feinerschließung des Bereichs Schwanthalerstraße ist der Bus 100 ab Hauptbahnhof zur Theresienhöhe zu verlängern (über Paul-Heyse Straße und Schwanthalerstraße).

Linie 62

Führung der Linie 62 über Westendstraße (nordwärts Hauzenberger Straße, ostwärts Stichfahrt ab Elsenheimerstraße) um die Umsteigebeziehungen zur Tram 18 und zur U5 an der Westendstraße zu verbessern.

Linie 163

Grundsätzlich sind alle Fahrten (d.h. auch vormittags) bis und ab Allach Ost durchzuführen.

Verlegung bzw. Neueinrichtung von Bushaltestellen

Linie 154

Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle am Siegestor um den zu großen Haltestellenabstand zwischen Georgenstraße und Universität zu verringern und den Bereich um die Kunstakademie besser zu erschließen.

Linie 52, 132 und 152

Einrichtung einer Haltestelle Europäisches Patentamt an der Kreuzung Erhardtstraße / Corneliusstraße, gegebenenfalls unter Auflassung der Haltestelle Baaderstraße.

Verbesserungen im Spätverkehr bei Bus und Tram

Takt 10 bis 10 auch für den Metrobus

Sehr erfreulich ist die Verlängerung des 10-Minuten-Takts bei der Tram bis 22:00 Uhr, die zum Fahrplanwechsel 2013/2014 erfolgt ist.

Aber auch im Busnetz besteht bedarf nach einer solchen Verbesserung des Spätverkehrs. Kandidaten sind insbesondere die Metrobuslinien 51, 52, 53, 54, 56, 58 und 60.

Nachtverkehr

Dieser ist durch folgende Maßnahmen weiterhin zu verbessern:

- Einrichtung einer neuen Linie N25 vom Max-Weber-Platz zur Großhesseloher Brücke (und weiter bis Grünwald falls die Gemeinde Grünwald für die Finanzierung aufkommt)
- Führung der Linie N27 vom Petuelring bis zur Schwannseestraße (statt zur Großhesseloher Brücke).
- Durch die beschriebenen Ergänzungen im Nachtliniennetz wird Giesing nachts besser an die S-Bahn angebunden. Ebenso wird die Bedienung Haidhausens verbessert.