

# **Stellungnahme zum Leistungsprogramm 2024 der MVG**

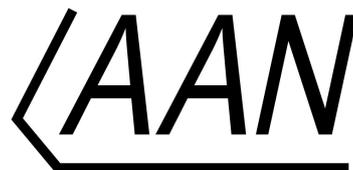
**des**

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

Ansprechpartner:

Berthold Maier, E-Mail: [aan.muenchen@web.de](mailto:aan.muenchen@web.de)

München, 1.Mai 2023



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](mailto:info@muenchner-forum.de)

[www.muenchner-forum.de](http://www.muenchner-forum.de)

[www.facebook.com/muenchnerforum/](https://www.facebook.com/muenchnerforum/)

Vereinsvorsitzende;

Klaus Friedrich

Kathrin Wickenhäuser-Egger

Sitz des Vereins: München

Amtsgericht: München VR 7380

Steuernummer: 143/219/50168

## Inhalt

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

## Situation des ÖPNV im Jahr 2023

### Leistungsangebot der MVG ist unterfinanziert

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

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

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

Damit ist aber die Frage nach der Rücknahme der 2021 erfolgten Kürzungen sowie nach der Finanzierung notwendiger Angebotsausweitungen noch nicht beantwortet. Auch gibt es zu den bisher noch nicht umgesetzten Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm für 2021 bisher keinerlei Aussage, wann diese realisiert werden sollen.

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

Neben einer ausreichenden finanziellen Ausstattung benötigt der ÖPNV auch die entsprechende Priorisierung im Straßenraum, damit ein pünktlicher Betrieb von Tram und Bus angeboten werden kann. Daher war die Entscheidung des Stadtrats vom Juli 2022, für die Trambahn in der Leopoldstraße auch Varianten mit eigener ÖPNV-Spur untersuchen, vielversprechend (vgl. auch <https://www.tz.de/muenchen/stadt/hallo-muenchen/muenchen-buergermeisterin-atomkraft-gas-strom-corona-stammstrecke-gruene-habenschaden-91732659.html> ). Leider lässt die Tatsache, dass diese Planung zeitlich nach hinten geschoben wurde, für den Ausbau der Tram nichts Gutes vermuten.

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

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

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

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

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

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

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

## **Landeshauptstadt München: U-Bahnbau ohne Bundeszuschüsse, aber kaum Geld für Angebotsausweitungen**

Die Baukosten für U-Bahnen und Zuschüsse zum Betrieb der MVG lassen sich zwar nicht 1:1 vergleichen, da sie einerseits dem Investitionshaushalt (U-Bahnbau), andererseits dem Verwaltungshaushalt (Betriebskostenzuschüsse) zuzuordnen sind. Durch Verschuldung finanzierte Investitionen verringern aber – durch Tilgung und Zinsen – den Spielraum, der im Haushalt zur Verfügung steht. Somit stehen dann auch weniger Mittel zur Finanzierung des ÖPNV-Angebots zur Verfügung.

Dennoch fällt das krasse Missverhältnis zwischen den Ausgaben für ein aus Bundessicht nicht förderungsfähiges Projekt (U-Bahn Pasing) und der bisher fehlenden Finanzierung zur Ausweitung des Angebots des MVG im Jahre 2024 auf.

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

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

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

## **Wesentliche Rolle des ÖPNV gemäß Mobilitätsstrategie**

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

Dazu müssen vor allem die negativen Auswirkungen des MIV (motorisierten Individualverkehrs) stark reduziert werden, insbesondere der Flächenverbrauch sowie die CO<sub>2</sub>- 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<sub>2</sub>-Emissionen, sondern auch auf die Reduzierung des Flächenverbrauchs für den Verkehr in München – freiwerdende Flächen können dann anderweitig genutzt und beispielsweise auch entsiegelt oder begrünt werden, was für das Stadtklima von Bedeutung ist.

## **Neues Finanzierungsmodell für ÖPNV ist gefordert**

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

Das Münchner Modell wird durch die (derzeitigen) Fahrgastverluste aufgrund der Corona-Pandemie (und der vermutlich bleibenden Tendenz zu mehr Home-Office) mehr und mehr die Tragfähigkeit verlieren. Hinzu kommt die Notwendigkeit der Finanzierung der im Rahmen der Verkehrswende gewünschten und erforderlichen Angebotsausweitungen sowie der Wunsch nach günstigen Tickets (z.B. 365 Euro Ticket, Deutschlandticket). Daher muss ein neues Finanzierungsmodell für den ÖPNV erarbeitet werden, d. h. von der öffentlichen Hand müssen deutlich höhere Zuschüsse als bisher zum Betrieb geleistet werden.

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

Zuschüsse von Bund, Land und Kommune werden bei der künftigen Finanzierung des ÖPNV-Betriebs zweifellos eine wichtige Rolle spielen, ebenso wird die Finanzierung durch Fahrgeldeinnahmen weiterhin ein wichtiges Standbein sein.

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

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

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

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

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

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

## Planung zum Trambahnausbau ist zu begrüßen

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

Der AAN begrüßt ausdrücklich, dass die im Nahverkehrsplan (NVP) enthaltenen Strecken nun mittels Planungs- und Bauprogramms schrittweise konsequent umgesetzt werden sollen.

### Weitere Informationen:

*Stellungnahme* von PRO BAHN und AAN im Münchner Forum zum Nahverkehrsplan unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/202102-nvp.pdf>

*Pressemitteilung* des AAN zum ÖPNV-Bauprogramm:

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

Bericht auf Tramreport.de:

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

## Pünktlichkeitsoffensive ÖPNV

### Kombination Stadterneuerung und Verkehrsberuhigung mit Ausbau von ÖPNV und Radverkehr

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

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

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

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

## „Wiederhochfahr“-Szenarien fehlen

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

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

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

## **Einzelmaßnahmen fortsetzen**

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

Neben dem Neubau von Strecken sind auch folgende Maßnahmen umzusetzen:

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

# Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen

## Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:

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

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

## U-Bahn und Tram

### Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG

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

## Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:

### U2:

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

### U3:

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

### U6:

Samstagsverstärker bis Fröttmaning oder Alte Heide verlängern

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

### U7:

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

### U8:

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

## **Trambahn**

### **Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:**

#### **Linie 12:**

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

#### **Linie 25:**

##### **Montag bis Freitag HVZ (Hauptverkehrszeit):**

Taktverdichtung auf 3/3/4 Minutentakt (d.h. 18 Fahrten pro Stunde) zumindest zwischen Max-Weber-Platz und Wettersteinplatz.

##### **Sonntags:**

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

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

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

#### **Linie 29:**

Verlängerung in der Hauptverkehrszeit bis/ab Moosach.

## **Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen Tram**

### **Wendeschleife Arbellapark**

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

### **Wendeschleife Wettersteinplatz**

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

## **Bus**

### **Angebotsausweitungen aus dem Leistungsprogramm der MVG**

Der AAN begrüßt grundsätzlich die vorgesehenen Verbesserungen im Busbereich.

### **Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Busnetzes:**

#### **MetroBus:**

Wiedereinführung des Takt 10 bis 10

#### **ExpressBus X30:**

##### Montag bis Samstag:

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

##### Sonntag:

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

#### **MetroBus 52/ ExpressBus X98**

Der Bus 52 benötigt wieder eine sinnvolle Linienführung bzw. Endhaltestelle in der Innenstadt. Der 52er soll entweder über den Linienweg vom Bus 132 bis Isartor fahren, oder vom Sendlinger Tor bis Lenbachplatz und dann weiter via Briener Straße bis Königsplatz (Blockschleife Karolinenplatz > Königsplatz > Luisenstr. > Gabelsbergerstraße > Pinakotheken > Karolinenplatz) verlängert werden.

#### **StadtBus 54/142**

Sonntag Wiedereinführung des Takt 10 bis Scheidplatz analog zu den MetroBus-Linien.

#### **StadtBus 132**

Montag bis Freitag NVZ und Samstag Verlängerung des Takt 10 von Implerstraße bis (Am) Harras.

Sonntag Takt 10 von 12-19 Uhr zwischen Marienplatz und (Am) Harras täglich Takt 10 bis 10 bis Implerstraße (Isarphilharmonie & Volkstheater!); evtl. Verknüpfung mit dem Gasteig-Parkplatz-Shuttle.

#### **StadtBus 139**

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

### **StadtBus 151**

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

### **StadtBus 153**

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

### **StadtBus 154**

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

### **StadtBus 178**

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

### **StadtBus 180**

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

### **StadtBus 193**

Takt 10 bis 10

### **StadtBus 197**

Takt 10 bis 10

## **Ausblick Bus**

### **ExpressBus X5 Freiam Nord – U5 Westendstraße**

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

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

### **Infrastruktur im Busnetz: die Umweltverbundröhre Ost**

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

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

## Nachtverkehr

### Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Nachtverkehrs:

Im Rahmen der Verkehrswende muss auch der Nachtverkehr unter der Woche verbessert werden, damit zu Schicht- bzw. zu Randzeiten Arbeitende eine brauchbare ÖPNV-Alternative haben.

#### täglich

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

N25: Max-Weber-Platz – Großhesselohrer Brücke

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

N72: Feinerschließung im Osten mit Anschluss zu N17

#### Montag bis Freitag:

N17, N19, N20, N25, N27, N40, N41 N42, N43, N44, N45, N46 zumindest (etwa) innerhalb des Mittleren Rings alle 30 Minuten

N71, N72, N74, N75, N76, N77 (bis Freiham), N78 und N79 alle 60 Minuten