

Stellungnahme zum Anpassungsprogramm 2027 der MVG

des

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

Ansprechpartner:

Berthold Maier, 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 eine 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 ein 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 einen 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 beeinträchtigen

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 CO₂- 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 CO₂-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_mobilite%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 Januar 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 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 (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 Stadtteilstellen).

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 Bahnhofplatz unverstänlich. 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 Freiham 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 Freiham 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 statt 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 23 zur Münchner Freiheit genutzt haben, nun die Tram 12. 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:

Montag bis Freitag HVZ (Hauptverkehrszeit):

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

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 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 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.

Zusätzliche Überholgleise

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

- Gondrellplatz
- Schwannseestraße
- 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 Engelschalking 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 Fahrzeiterparnis 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

Zwischen Candidplatz und Brudermühlstraße fährt der (vom Landkreis München betriebene) X204 parallel zu den Linien 54 und 64. Es stellt sich die Frage, 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 in- zwischen 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 zu lassen (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 Januar 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.

täglich

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

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