

Leistungsprogramm 2021

Fahrplanwechsel 13.12.2020

Anhörung der Bezirksausschüsse und Verbände
Anhörungsfrist bis spätestens 15.05.2020

**DIE
MOBILITÄTS-
MACHER.**

1 Rückmeldung	Seite 3
2 Zeitplan	Seite 4
3 Allgemeine Rahmenbedingungen	Seite 5
4 Begriffsdefinitionen	Seite 7
5 Maßnahmen U-Bahn	Seite 8
6 Maßnahmen Tram	Seite 19
7 Maßnahmen Bus	Seite 36

1 Rückmeldung



Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme bis spätestens 15. Mai 2020 an die MVG. Vielen Dank!

Postadresse: Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
Angebotsplanung MM-AP
Emmy-Noether-Straße 2
80992 München

E-Mail: mvg-leistungsprogramm@swm.de

2 Zeitplan



- 06.04.-15.05.2020 Anhörung der Bezirksausschüsse und Verbände
- 01.06.-05.06.2020 Vorstellung der Ergebnisse im AK Angebotskoordination
- Mitte Juli Behandlung der Maßnahmen im Stadtrat mit Beschluss Zusatzaufgabe Linienverkehr (Ausschuss RAW) und Grundsatzbeschluss / Planungsaufträgen zu Infrastrukturmaßnahmen
- Mitte Juli Behandlung der Maßnahmen und Beschluss Zusatzaufgabe Linienverkehr in der Vollversammlung Stadtrat
- Bis Ende Juli Herstellung Finanzierungssicherheit für Maßnahmen zum Fahrplanwechsel am 13.12.2020 → keine Änderungen mehr möglich!
- Bis Ende August Vorliegen der unterschriebenen Anpassungsmitteilung zur Betrauung Zusatzaufgabe bzw. Unbedenklichkeitserklärung des RAW
- 13.12.2020 Fahrplanwechsel für das Leistungsprogramm 2021

Ausgangslage und Themenfelder

Strategisches Ziel: Erhöhung des Modal Split auf 30% bis zum Jahr 2030

Daraus ergeben sich u.a. folgende Konsequenzen

- Deutliche Erhöhung der jährlichen Angebotsausweitungen insbesondere beim Bus
- Erhöhung der Abstell- und Werkstattkapazitäten bei allen Systemen dringend notwendig
- Sicherstellung einer ausreichenden Personalgewinnung für den Fahrdienst
- Bereitstellung leistungsfähiger Infrastruktur (Busspuren, Wendeanlagen, Stromversorgung etc.)
- Annähernd Verdoppelung der Fahrzeugstellzahl auf über 900 beim Bus bis 2030 (MVG und Kooperationspartner), d.h. jährliche Ausweitung um ca. 30-40 Fahrzeuge

3 Allgemeine Rahmenbedingungen



Ausgangslage und Themenfelder

Umsetzungsrisiken und Spannungsfelder

Welche Risiken bestehen hinsichtlich einer Umsetzung?

- Personalverfügbarkeit
- Wagenverfügbarkeit
- Werkstattabläufe
- Temporäre Schienenfahrzeugabstellungen (im Netz)
- Infrastrukturengpässe
- Offene Finanzierung
- Einschränkende TAB-Auflagen
- Einschränkung durch zahlreiche Baustellen
- Corona-Pandemie → sämtliche Umsetzungstermine offen

4 Begriffsdefinitionen



Fachbegriffe, Abkürzungen und ihre Bedeutung

- **Hauptverkehrszeit (HVZ):** Berufsverkehr am Morgen und Abend
- **Normalverkehrszeit (NVZ):** Montag – Freitag tagsüber, samstags zu Einkaufszeiten
- **Schwachverkehrszeit (SVZ):** Frühmorgens und spätabends, sonntags
- **Fahrzeuggrößen Bus:** Buszug (BZ), Gelenkbus (BG), Normalbus (BN)

Prinzipabfolge der Verkehrszeiten:						
Montag - Freitag	SVZ	HVZ	NVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Samstag	SVZ	NVZ (Zeitraum wie Ladenöffnungszeit)				SVZ
Sonn- und Feiertag	SVZ*					

„Zur Erläuterung der Festlegungen des Nahverkehrsplans ist darauf hinzuweisen, dass sich der gesamte Betriebszeitraum von 20 Stunden je Werktag aus ca. **sechs Stunden Hauptverkehrszeit (HVZ)**, ca. **neun Stunden Normalverkehrszeit (NVZ)** und ca. **fünf Stunden Schwachverkehrszeit (SVZ)** zusammensetzt. Eine exakte Aufteilung auf einzelne Stunden wäre angesichts der unterschiedlichen Zeitlagen der Hauptverkehrszeiten in den Stadtteilen nicht sinnvoll und würde dem realen Verkehrsaufkommen nicht gerecht.“ (Nahverkehrsplan 2005 der Landeshauptstadt München, S. 16)

5 Maßnahmen U-Bahn

**DIE
MOBILITÄTS-
MACHER.**



5.1 Rahmenbedingungen U-Bahn

5.2 Zielnetz U-Bahn 2030

5.3 Maßnahmenübersicht

5.4 Maßnahmen im Detail

Rückschau: Änderungen Jahresfahrplan 2020 (ab 3. Mai 2020)

■ Großbaustelle Münchner Freiheit

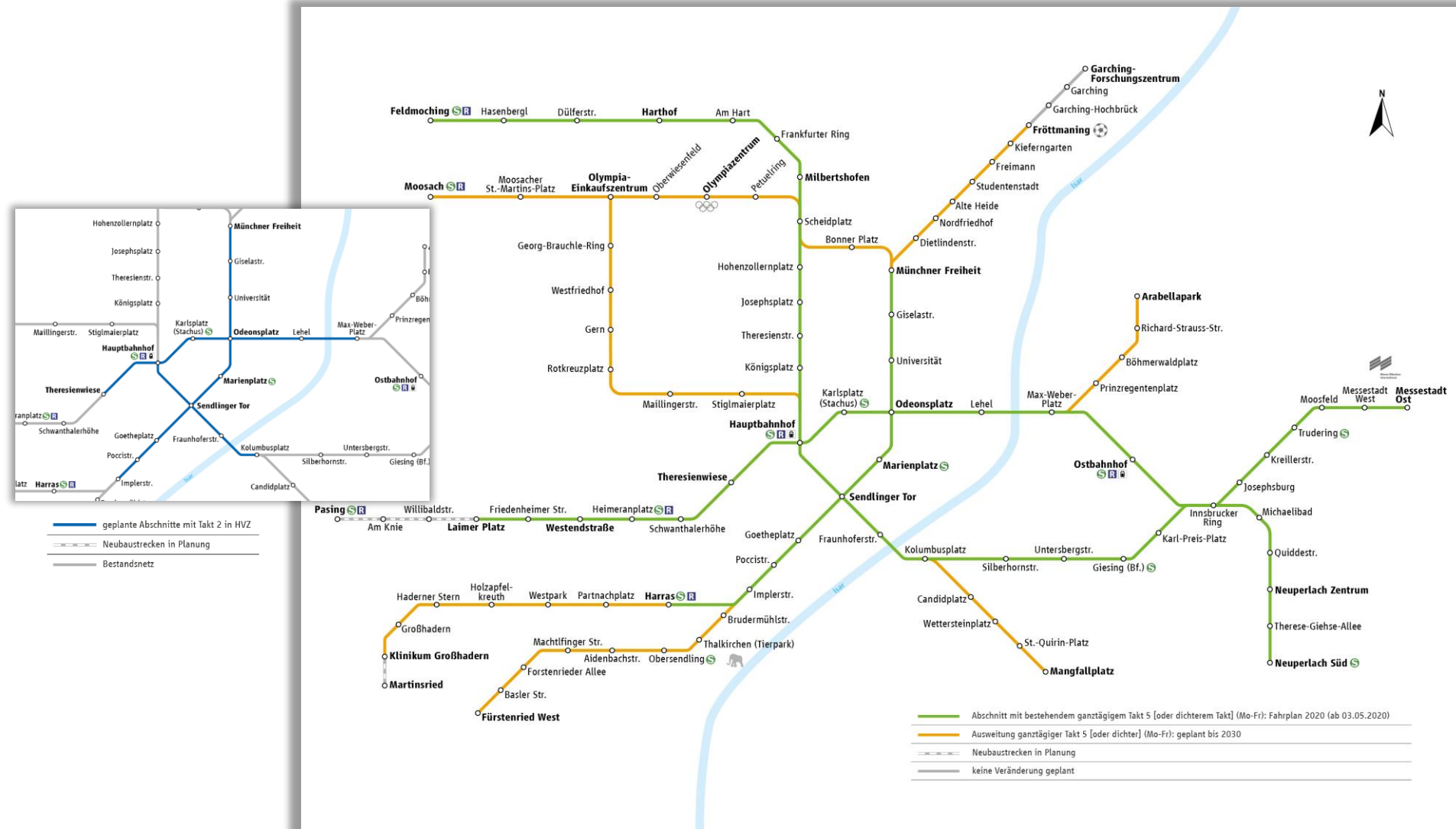
Aufgrund der weiteren Ausbreitung des Coronavirus und den derzeit noch nicht absehbaren Auswirkungen auf die Personalverfügbarkeit werden die für den 3. bzw. 4. Mai 2020 geplanten Angebotsausweitungen bei der U-Bahn (Takt 5 tagsüber auf den Linien U2 und U5 sowie auf der U7 einheitliche Takte und Betriebszeiten jeweils an Schultagen und in den Ferien) bis Dezember 2020 zurückgestellt.

Themenfelder 2021

- Weiterer Schritt zur Umsetzung der Angebotsoffensive unter Vorbehalt Corona-Krise
- Personal- und Werkstattverfügbarkeit
- Streckenzulassungen C.2
- Ausblick Auslieferung weiterer Fahrzeuge
- Maßnahmen stehen unter Finanzierungsvorbehalt

5.2 Zielnetz U-Bahn 2030

Schrittweise Umsetzung der Angebotsoffensive – abhängig von weiterer Entwicklung der Corona-Pandemie



Die Darstellung beinhaltet die für 3.Mai ursprünglich geplanten Maßnahmen auf der U2 und U5, jedoch nicht die geplante Umsetzung des Takt 5 auf U6 ab Dez. 2020:

- Jede Stammstrecke ganztags mit einer Takt 5 und Takt 10 Linie
- Mit Umsetzung LP2021: 3 von 6 Linien im Takt 5
- Weitere Umstellungen auf Takt 5 nur mit Inbetriebnahme von neuen Fahrzeugen

Weitere Angebotsverbesserungen vor allem nach Fürstenried West und Alte Heide in der HVZ in Planung

5.3 Maßnahmenübersicht



Vorgeschlagene U-Bahn-Maßnahmen und Zugbedarfe

Linie	Maßnahme	Bemerkung
U6	Angebotsausweitung Takt 5 ganztags Klinikum Großhadern - Fröttmaning	
U6	Angebotsausweitung Takt 5 HVZ nach Garching	nachrichtlich*
U6	Angebotsausweitung Takt 10 nach Garching bis 21 Uhr	nachrichtlich*
U4	Verlängerung Takt 5 HVZ früh bis ca. 9:45 Uhr	3 Fahrten**

Maßnahmen stehen bis auf weiteres unter Finanzierungsvorbehalt

Änderungen im Rahmen der Optimierung von Zugumläufen beim Ein- und Ausrückverkehr sind möglich.

* nachrichtlich bedeutet, dass die Entscheidung und Finanzierung im Rahmen von Abstimmungen mit den Finanzierungspartnern der Region getroffen wird.

** 3 Fahrten werden benötigt, um die Anschlüsse zur Tram nach St. Emmeram zu synchronisieren (siehe Top 6.4.2)

5.4 Maßnahmen im Detail



5.4.1 **U6** Angebotsausweitung Takt 5 ganztags Klinikum Großhadern - Fröttmaning

Ausgangslage

- Takt 5 derzeit an den Außenästen nur in der HVZ 6:30 – ca. 9:00 Uhr und ca. 15:00 – ca. 20:00 Uhr; Freitags ab ca. 12:00 Uhr

Maßnahme

- Ausweitung des Takt 5 auch auf den Zeitraum zwischen der HVZ früh und spät
- Damit durchgängiger Takt 5 von ca. 6:30 – 20:00 Uhr im Abschnitt Klinikum Großhadern – Fröttmaning
- Einheitliches Fahrplanangebot
- Prüfung Anpassung der Taktlagen, um Zugabstände zu vereinheitlichen (Takt 2/3/2/3)

Prüfungsstatus

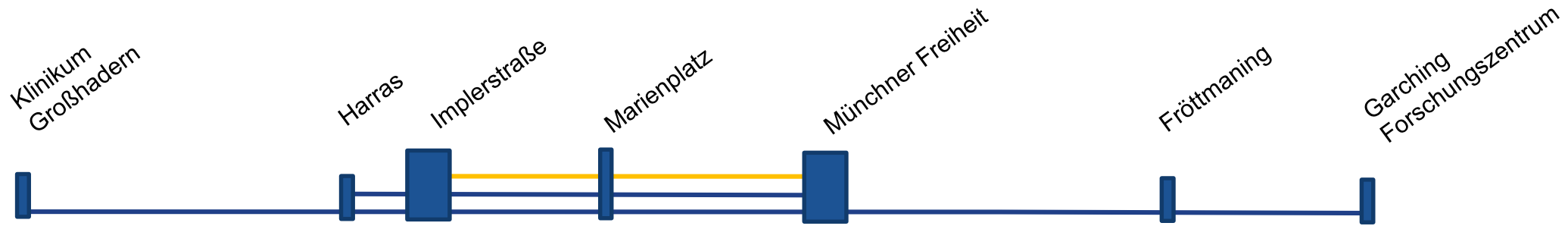
- Auf Grund verkehrlicher Nachfrage nicht zwingend erforderlich
- Nächster Schritt zur Umsetzung der Angebotsoffensive U-Bahn
- Personalsituation
- Finanzierung

5.4 Maßnahmen im Detail

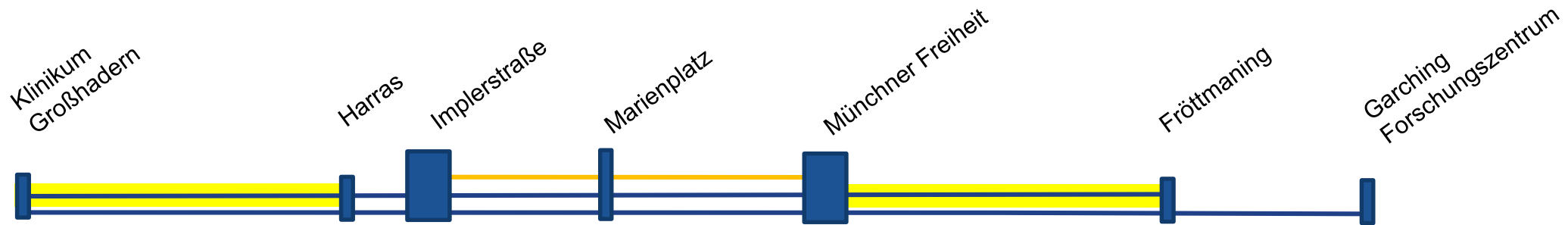


5.4.1 U6 Angebotsausweitung Takt 5 ganztags Klinikum Großhadern - Fröttmaning

Fahrplan NVZ tagsüber heute



Fahrplan NVZ tagsüber Planung



— = 1 Fahrt pro 10 Minuten
— = Veränderung ggü. heute

5.4 Maßnahmen im Detail



5.4.2 **U6** Angebotsausweitung Takt 5 HVZ nach Garching (nachrichtlich)

Ausgangslage

- Derzeit Takt 10 nach Garching maximales Zugangebot
- Sehr hohe Nachfrage vor allem an Vorlesungszeiten der Hochschulen
- Ungleiche Verteilung der Fahrgäste bei Zügen nach Garching und Fröttmaning

Maßnahme

- Ausweitung auf Takt 5 in der HVZ
- Damit Verdoppelung des Angebots
- Bessere Verteilung der Fahrgäste auf alle Fahrten der U6

Prüfungsstatus

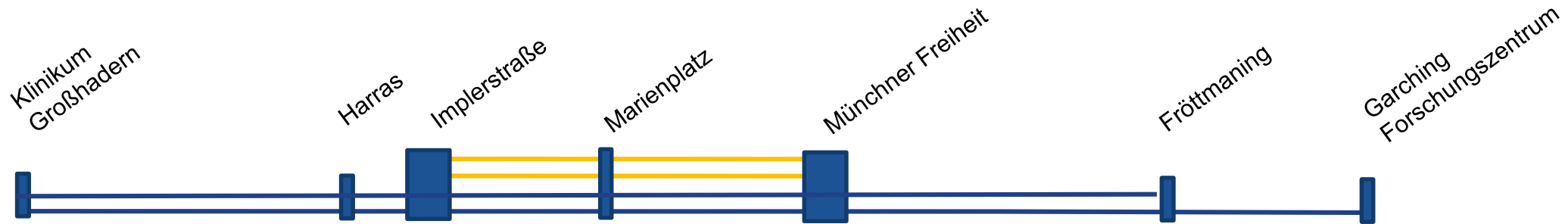
- Maßnahme ist bereits im Rahmen vertraglicher Abstimmung mit Finanzierungspartnern gesetzt
- Es muss sichergestellt sein, dass Fahrer und Fahrzeuge hierfür gesichert zur Verfügung stehen.

5.4 Maßnahmen im Detail

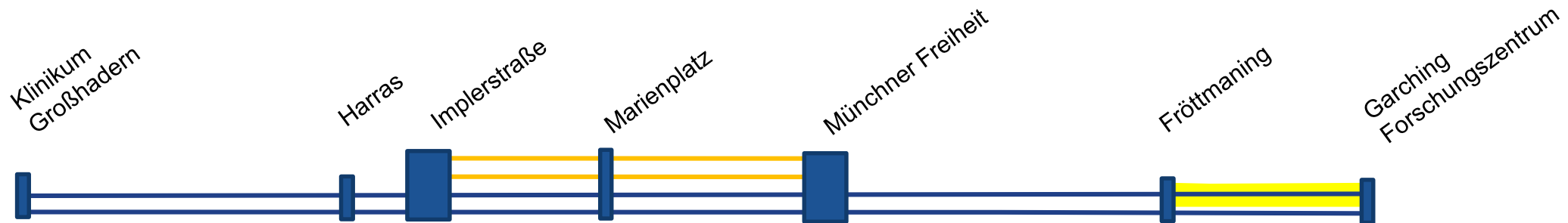


5.4.2 U6 Angebotsausweitung Takt 5 HVZ nach Garching (nachrichtlich)

Fahrplan HVZ heute



Fahrplan HVZ Planung



— = 1 Fahrt pro 10 Minuten
— Veränderung ggü. heute

5.4 Maßnahmen im Detail



5.4.3 **U6** Angebotsausweitung Takt 10 nach Garching bis 21 Uhr (nachrichtlich)

Ausgangslage

- Takt 10 in die Nachbarstadt endet derzeit gegen 20 Uhr
- Wunsch der Stadt Garching nach Prüfung einer Taktausweitung

Maßnahme

- Verlängerung des Takt 10 von Fröttmaning nach Garching um ca. 1 Stunde
- Abhängig von der Finanzierung bzw. Vertragsanpassung mit den Finanzierungspartnern

Prüfungsstatus

- Abstimmung mit Finanzierungspartnern erforderlich; Prozess ist noch nicht abgeschlossen.
- Auf Grund der verkehrlichen Nachfrage nicht erforderlich

5.4 Maßnahmen im Detail



5.4.4 **U4** Verlängerung Takt 5 HVZ früh bis ca. 9:45 Uhr (3 Fahrten)

Ausgangslage

- Verlängerte HVZ früh bei Tram 16 ab St. Emmeram bis ca. 09:45 Uhr wegen hoher Fahrgastnachfrage geplant
- Umstieg von Tram zur U-Bahn am Arabellapark ist zu synchronisieren

Maßnahme

- 3 zusätzliche Fahrten der U4 ab Arabellapark als Abbringer für Tram aus Richtung St. Emmeram (9:27, 9:37, 9:47 Uhr ab AR)

Prüfungsstatus

- Aus Kapazitätsgründen nicht erforderlich
- Sinnvoll für Umsteigebeziehungen und verkehrliche Wirkung Tram/U-Bahn am Arabellapark
- Noch in Prüfung hinsichtlich Umlaufplanung, Abstellung und Finanzierung; in der Feinplanung können sich noch Anpassungen ergeben
- *Abhängig von Umsetzung der Maßnahme bei Tram 16 (siehe Kapitel Maßnahmen Tram)*

6 Maßnahmen Tram

**DIE
MOBILITÄTS-
MACHER.**



6.1 Rahmenbedingungen

6.2 Mittelfristig geplante Angebotsverbesserungen

6.3 Maßnahmenübersicht

6.4 Maßnahmen im Detail

6.1 Rahmenbedingungen



Themenfelder Tram 2021

- In 2021 keine neuen Fahrzeuge im Zulauf; somit keine stellzahlrelevanten Ausweitungen möglich
- Weiterhin eingeschränkte Verfügbarkeit der Tramhauptwerkstätte Ständlerstraße
- Personalverfügbarkeit
- Streckenzulassungen (weitgehend abgeschlossen)
- Zulassung Doppeltraktion
- Baustellen, insbesondere Ludwigsbrücke
- Weiterentwicklung Nachtverkehr im Rahmen temporärer Zugabstellung
- Maßnahmen stehen unter Finanzierungsvorbehalt
- Umsetzung abhängig von weiterer Entwicklung der Corona-Pandemie

6.2 Mittelfristige Angebotsverbesserungen



Themenfelder Tram ab 2022

- Weitere schrittweise Umsetzung von Angebotsverbesserungen bis 2030
- **Verbesserungen durch Taktverdichtungen und/oder dem Einsatz längerer Fahrzeuge im gesamten Netz**
- Neue Direktverbindung von Schwabing Nord zum Scheidplatz; Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes mit einmaligem Umstieg
- Ertüchtigung des Bestandsnetzes durch weitere bauliche Maßnahmen als Grundstein für weitere Netzerweiterungen
- Eröffnung von Neubaustrecken
- Konkrete Liniennetze sind derzeit in Untersuchung
- Ausbau des Fahrplanangebots im Spät- und Nachtverkehrs
- Langfristige Erweiterung des Streckennetzes nach 2030 derzeit in Untersuchung

6.3 Maßnahmenübersicht

Vorgeschlagene Tram-Maßnahmen und Zugbedarfe

Linie	Maßnahmenbeschreibung	Bemerkung
15	Sonntagsverkehr (ca. 12:00 - 18:30 Uhr)	
16	Angebotsverdichtungen St. Emmeram	
17 N17	Linienunterbrechung bzw. Umleitungsverkehr	Nachrichtlich*
N17	Verlängerung nach St. Emmeram und Aufwertung Bus N72	Vorgriff Nachtnetz neu**
19	Spätverkehr Freitag auf Samstag und vor Sonn-/Feiertag	
N19	Verlängerung Wochenendverstärker bis Max-Weber-Platz	Vorgriff Nachtnetz neu**
23	Taktverdichtungen tagsüber	

Maßnahmen stehen bis auf weiteres unter Finanzierungsvorbehalt

Änderungen im Rahmen der Optimierung von Zugumläufen beim Ein- und Ausrückverkehr sind möglich.

* Nachrichtlich bedeutet, dass die Maßnahmen auf den Zeitraum der Sperrung der Ludwigsbrücke begrenzt ist

** Das Nachtnetz wird derzeit grundsätzlich überarbeitet (inkl. Prüfung eines Nacht-U-Bahnverkehrs); Diese Maßnahmen, die unabhängig von einem Ergebnis der Planungen zu diesem Projekt umgesetzt werden können, werden schrittweise bereits jetzt angestoßen.

6.4 Maßnahmen im Detail



6.4.1 Linie **15** Sonntagsverkehr (ca. 12:00 - 18:30 Uhr)

Ausgangslage

- Sonntags derzeit Takt 10 Max-Weber-Platz – Großhesseloher Brücke
- Linien 15 und 25 verkehren alternierend im Takt 20
- Hohe Nachfrage durch Ausflugs- und Veranstaltungsverkehr
- Stark ungleichmäßige Auslastung der Fahrzeuge (Linie 25 z. T. sehr hoch, Linie 15 moderat)

Maßnahme

- Betrieb der Linie 15 auch an Sonn-/Feiertagen von ca. 12:00 bis 18:30 Uhr im Takt 10 statt Takt 20
- Neue Fahrten der Linie 15 als „Abräumer“ **in kurzem Abstand vor der Linie 25**
- Damit Kapazitätsausweitung zwischen Max-Weber-Platz und Großhesseloher Brücke
- Im Gegenzug Einsatz von 3-teiligen Fahrzeugen auf Linie 25 möglich

Prüfungsstatus/Bewertung

- Aus Kapazitäts- und Qualitätsgründen zu empfehlen
- Finanzierung offen

6.4 Maßnahmen im Detail



6.4.2 Linie **16** Angebotsverdichtungen St. Emmeram

Ausgangslage

- Linie 16 verkehrt in der HVZ früh/spät bis St. Emmeram, i. W. auf Takt 5 der U4 angepasst
- Weiterhin steigende Nachfrage auf dem Linienast zwischen Arabellapark und St. Emmeram
- Neubaugebiet Prinz-Eugen-Park wird aktuell noch bezogen (Zielzustand: 4.500 Einwohner)

Maßnahme

- Verlängerung Effnerplatz – St. Emmeram – Effnerplatz von jeweils drei Fahrten der Linie 16 morgens (nach 9:00 Uhr) und abends (nach 19:00 Uhr)
- Dadurch erhalten alle U4-Fahrten im Takt 5 *abends* einen Direktanschluss zur Tram am Arabellapark
- Vorschlag: Takt 5 der U4 morgens stadteinwärts ebenfalls um drei Fahrten verlängern (siehe Präsentation U-Bahn)

Prüfungsstatus/Bewertung

- Empfohlen aus Angebotssicht, v. a. um Harmonisierung U4 – Tram St. Emmeram zu erreichen
- Finanzierung offen

6.4 Maßnahmen im Detail



6.4.3 Linie **17** und **N17** Temporär/nachrichtlich: Linienunterbrechung bzw. Umleitungsverkehr

Ausgangslage

- Sanierung Ludwigsbrücke
- Ganzjährige Sperrung für Auto- und Tramverkehr in 2021
- Kein Trambetrieb zwischen Isartor und Max-Weber-Platz über Dt. Museum möglich ab 15.03.2021

Maßnahme

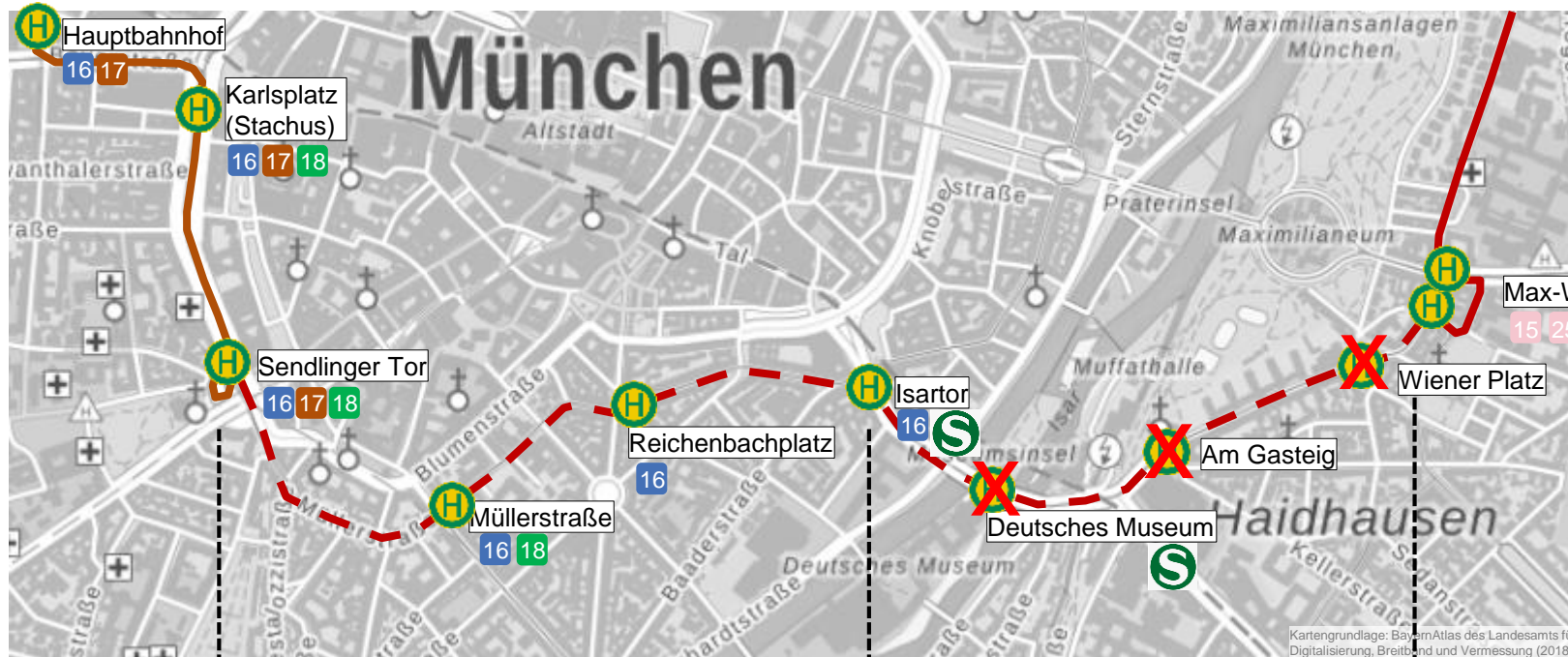
- Linie 17 West verkehrt Amalienburgstraße – Sendlinger Tor
- Linie 17 Ost als Linie 37 Max-Weber-Platz – Effnerplatz – St. Emmeram (Linienwechsler mit Linie 25)
- Ganzjährige Umleitung Linie N17 über Maxmonument
- Kein SEV und damit keine Bedienung der Haltestellen Deutsches Museum, Am Gasteig und Wiener Platz
- Umleitung Linie 17 analog N17 wegen Knotenüberlastung Max-Weber-Platz tagsüber nicht möglich

Prüfungsstatus

- Aufnahme in den Jahresfahrplan
- Nachrichtlich

6.4 Maßnahmen im Detail

6.4.3 Linie 17 Linienunterbrechung ab 15.03.2021

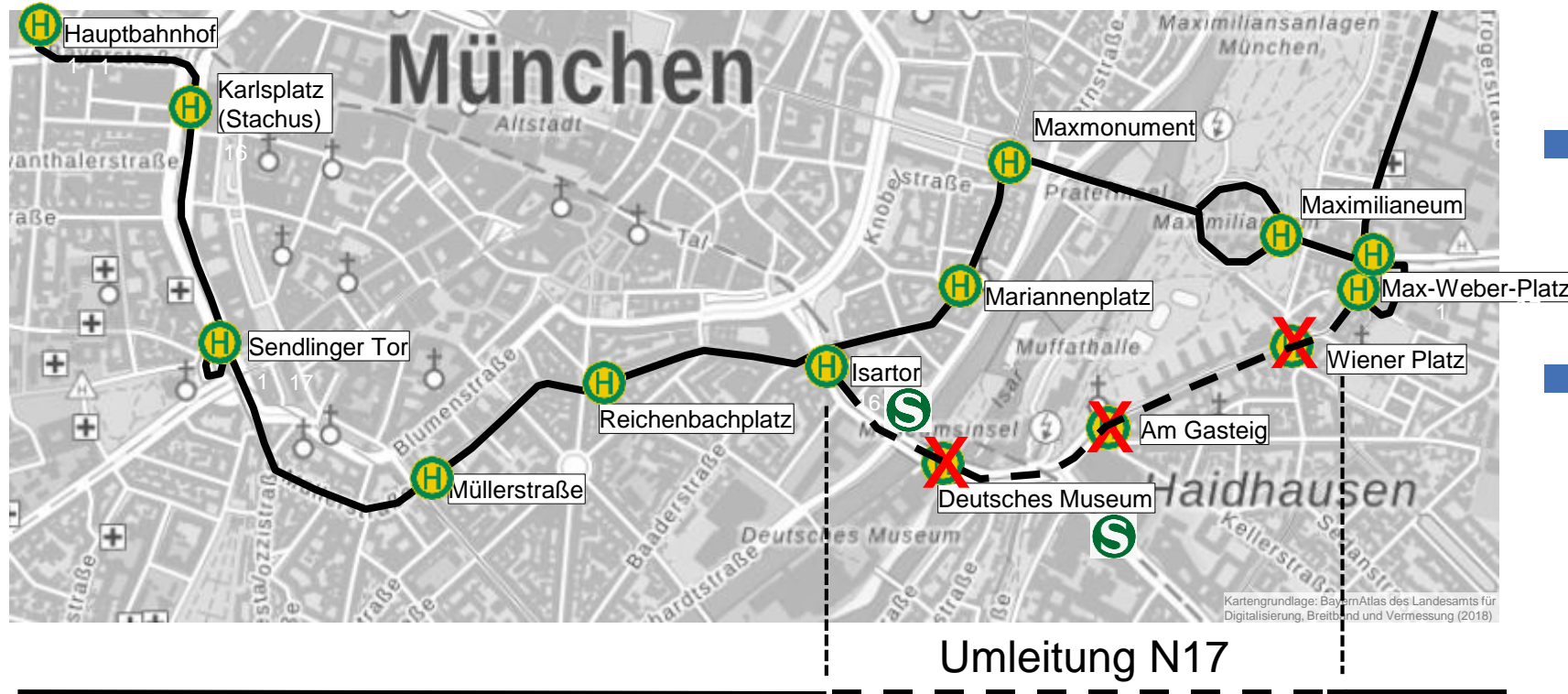


- Tram Li.17 West endet am Sendlinger Tor
- N17 Ost verkehrt zwischen Max-Weber-Platz und St. Emmeram als Li. 37 (Linienwechsler aus Li. 25)
- Zwischen Sendlinger Tor und Max-Weber-Platz Fahralternativen (siehe Plan)



6.4 Maßnahmen im Detail

6.4.3 Linie **N17** Umleitungsverkehr ab 15.03.2021



- N17 verkehrt statt über Deutsches Museum über das Maxmonument
- Zwischen Isartor und Max-Weber-Platz Fahralternativen (siehe Plan)

S-Bahn und Nähe
Max-Weber-Platz

6.4 Maßnahmen im Detail



6.4.4 Linie **N17** Verlängerung nach St. Emmeram

Ausgangslage

- Derzeit (Ring-)Erschließung Johanneskirchen, Fideliopark und St. Emmeram durch Nachtbus N72
- N17 endet am Effnerplatz
- Keine Direktverbindung von der/in die Innenstadt

Maßnahme

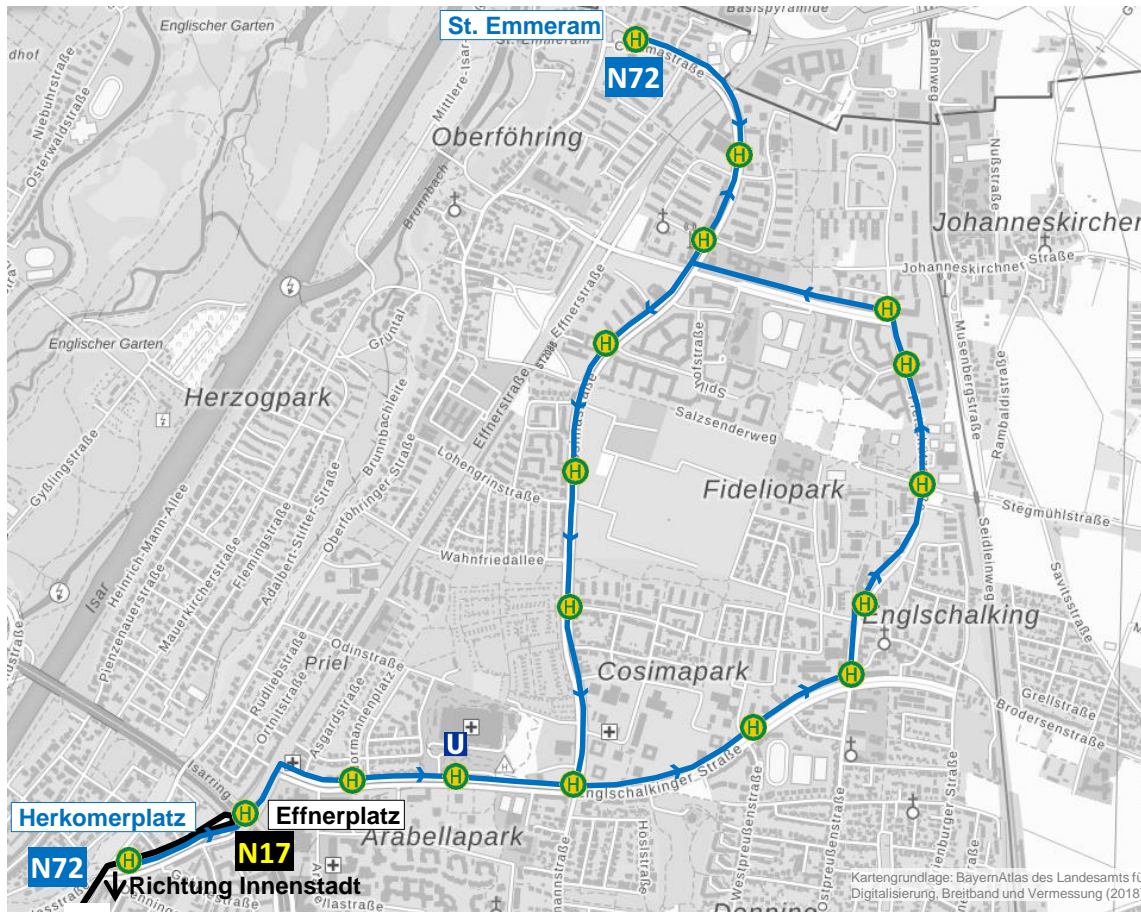
- Verlängerung der Nachtttram N17 an allen Tagen bis St. Emmeram
- Anpassung Nachtbus N72
- Deutliche Angebotsverbesserung für den Prinz-Eugen-Park
- Bereich Cosimastraße erhält Direktanbindung aus der/zur Innenstadt mit kürzeren Fahrzeiten

Prüfungsstatus/Bewertung

- Empfehlenswerte Vorab-Maßnahme im Rahmen der MVG-Nachtnetz-Optimierung
- Finanzierungsvorbehalt

6.4 Maßnahmen im Detail

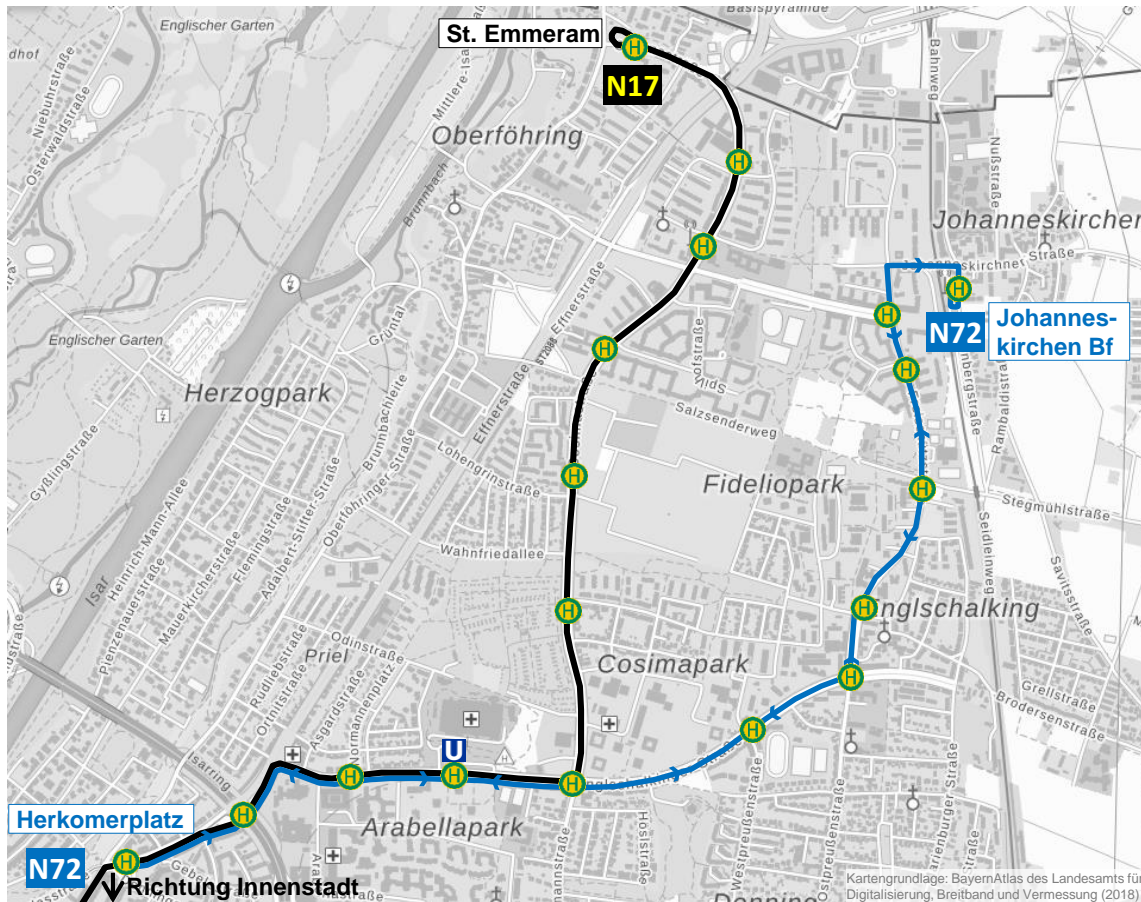
6.4.4 Linie **N17** Verlängerung nach St. Emmeram – bestehendes Nachtangebot



- NachtTram N17 endet am Effnerplatz
- NachtBus N72 verkehrt täglich als Ringlinie
- Lange Reisezeiten, v. a. für Ziele entlang der Cosimastraße

6.4 Maßnahmen im Detail

6.4.4 Linie **N17** Verlängerung nach St. Emmeram – Nachtangebot in Planung



- NachtTram N17 wird täglich bis St. Emmeram verlängert
- Optimierte Erschließung der Cosimastraße durch Tram-Direktverbindungen mit der Innenstadt
- Kürzere Reisezeiten (teilweise deutlich, z. B. Prinz-Eugen-Park)
- NachtBus N72 wird nach Johanneskirchen Bf geführt

6.4 Maßnahmen im Detail



6.4.5 Linie **19** Spätverkehr Freitag auf Samstag und vor Sonn-/Feiertag

Ausgangslage

- Linie 19 ab 22:00 Uhr nur im Takt 20
- Freitags durch Dreiteiler-Einsatz Auslastung in der Bayerstraße stadtauswärts deutlich höher als 50%
- Samstags auch bei Vierteiler-Einsatz Auslastung hier z. T. über 50%
- Im Übergang zum Nachtverkehr am Wochenende sehr ungünstige Taktabfolge:
Bis 22:00 Uhr = Takt 10 ... 22:00 Uhr bis Betriebsschluss = Takt 20 ... N19-Westast = Takt 15

Maßnahme

- Takt 10 der Linie 19 wird bis Betriebsschluss verlängert (analog Linie 27)
- Auf Fahrzeugtausch 19/29 (3-Teiler → 4-Teiler) am Abend kann verzichtet werden

Prüfungsstatus/Bewertung

- Empfohlen, da nachfrageseitig erforderlich
- Deutliche Attraktivierung des Spätangebots nach Pasing an Wochenenden/vor Feiertagen
- Finanzierung offen

6.4 Maßnahmen im Detail



6.4.6 Linie **N19** Verlängerung Wochenend-Verstärker bis Max-Weber-Platz

Ausgangslage

- Am Wochenende/vor Feiertagen Takt 15 auf dem Westast der N19 (Pasing – Stachus)
- Wochend-Verstärker wenden am Karlsplatz (Stachus) und beginnen in Richtung Pasing in der Königshofschleife
- Fahrten ab/bis St.-Veit-Straße sind deutlich stärker ausgelastet
- Verstärker ab/bis Karlsplatz (Stachus) haben i. d. R. noch Kapazitätsreserven

Maßnahme

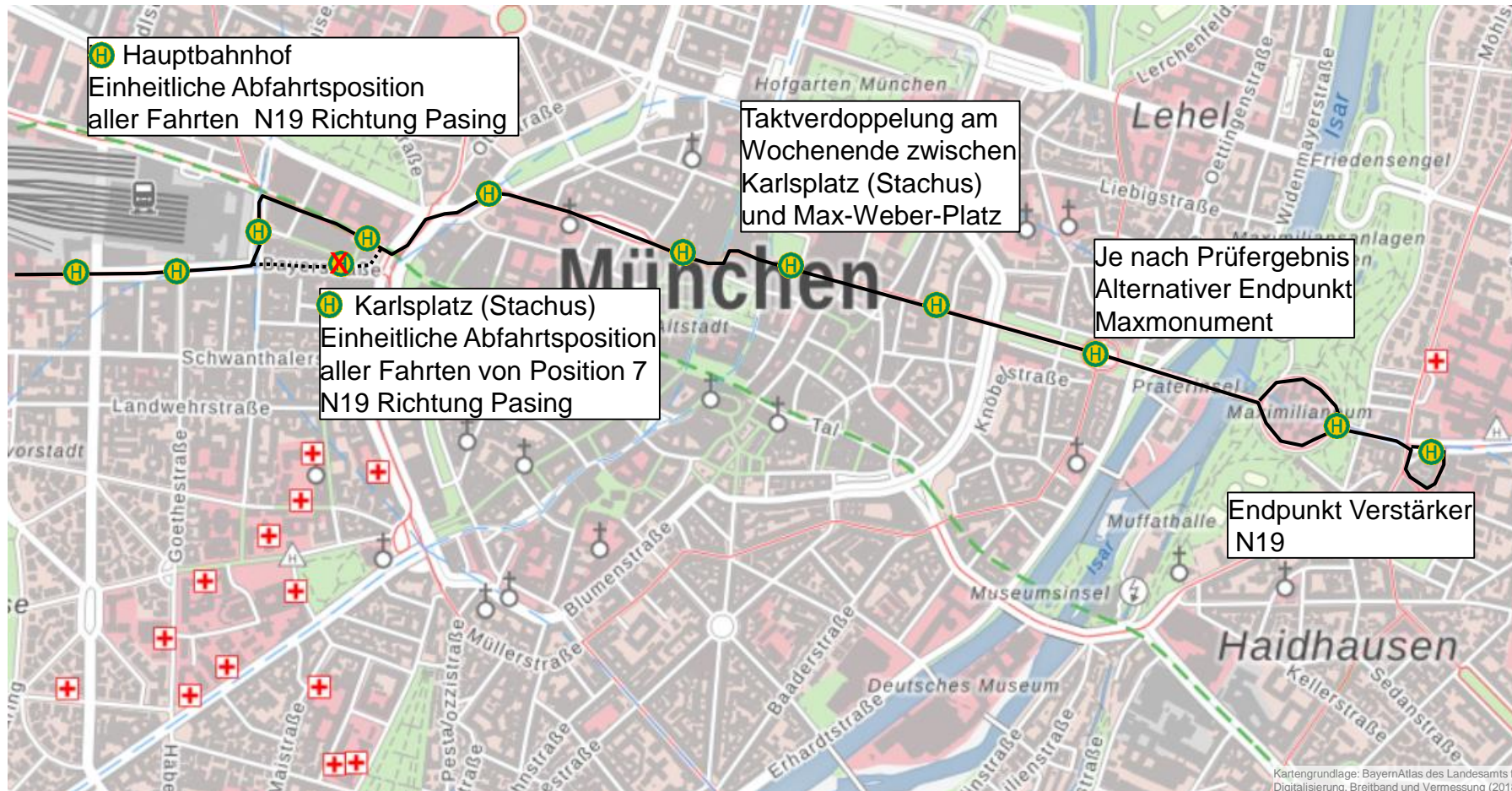
- Verlängerung der Takt 15-Verstärkerfahrten via Theatinerstraße bis/ab Max-Weber-Platz (plus 1 Zug)
- Hierdurch gleichmäßigere Auslastung *aller* Fahrten und Takt 15 in der Maximilianstraße
- Alle Abfahrten der N19 damit einheitlich in der Prielmayerstraße und am Hauptbahnhof

Prüfungsstatus/Bewertung

- Empfehlenswerte Vorab-Maßnahme im Rahmen der MVG-Nachtnetz-Optimierung
- Bessere Kommunizierbarkeit durch Beseitigung von unterschiedlichen Abfahrtspositionen
- Finanzierungsvorbehalt

6.4 Maßnahmen im Detail

6.4.6 Linie **N19** Verlängerung Wochenend-Verstärker bis Max-Weber-Platz



Der Fahrplan und Linienweg der Grundtakt-Linie N19 bleiben unverändert. Die Darstellung bezieht sich nur auf den Wochenend-Verstärkerverkehr

6.4 Maßnahmen im Detail



6.4.7 Linie **23** Taktverdichtungen tagsüber

Ausgangslage

- Taktverdichtungen zwischen 7:00 und 9:00 Uhr sowie zwischen 16:00 und 19:00 Uhr, Takt 10 zwischen 9:00 und 16:00 Uhr
- Seit Dezember 2019 ausschließlich Einsatz von R2 (3-Teiler)
- Mit zunehmender Bebauung des Areals Schwabing Nord sind weitere Fahrgastzuwächse zu erwarten

Maßnahme

- Verlängerung Takt 5 bis ca. 9:30 Uhr und ab ca. 15:30 Uhr

Prüfungsstatus/Bewertung

- Empfohlen aus Nachfragesicht
- Finanzierung offen

7 Maßnahmen Bus

**DIE
MOBILITÄTS-
MACHER.**



7.1 Rahmenbedingungen

7.2 Zielnetz Bus 2030

7.3 Maßnahmenübersicht

7.4 Maßnahmen im Detail

7.4.1 Behebung von Kapazitätsengpässen

7.4.2 Angebotsausweitungen

7.4.3 Städtebauliche Entwicklungen / Neuerschließungen

7.4.4 Weitere Maßnahmen

7.5 Planungsideen

7.5.1 Maßnahmenübersicht

7.5.2 Maßnahmen im Detail

7.1 Rahmenbedingungen



Ausgangslage und Themenfelder

- Baustellenschwerpunkte im Jahr 2021

- Hauptbahnhof-Vorplatz
- Zweite S-Bahn-Stammstrecke
- Sanierung Ludwigsbrücken

- Künftige Rolle des Busverkehrs in der Altstadt

- Autoarme Altstadt, als Kompensation Forcierung der Befahrung des Altstadtrings mit neuen Verbindungen
- Angestrebte Ausweitung der Fußgängerzone als planerische Einschränkung bei gleichzeitigem Ziel die Mikroerschließung innerhalb des Altstadtrings zu verbessern

- Alle vorgestellten Maßnahmen stehen unter Finanzierungsvorbehalt

- Die Realisierungszeitpunkte sind abhängig von der Entwicklung der Corona-Pandemie

- Abstimmung Infrastrukturbedarfe im öffentlichen Straßenraum

Im Zusammenhang mit neuen Linien bzw. dem Einsatz größerer Fahrzeuge können verkehrliche Maßnahmen erforderlich werden, die im Interesse einer termingerechten Umsetzung in der Regel nicht mehr vorab mit dem jeweiligen Bezirksausschuss abgestimmt werden können, dazu gehören z.B. auch notwendige Halteverbote

7.2 Zielnetz Bus 2030



Bausteine

Tagsüber Takt 10 bis 20 Uhr auf allen StadtBus-Linien

- Kontinuierliche Ausweitung des Takt 10 beim StadtBus
- Nachfrageorientiert Linie für Linie
- Stufenweise: HVZ vor NZV, Samstag vor Sonntag

Mindestens Takt 5 auf definierten Hauptachsen

- Linienrein oder überlagernd
- Bereits auf zahlreichen Strecken realisiert

Über Takt 5 hinaus: Einsatz größerer Fahrzeuge

- Leistungsfähigkeit der Knoten erhalten
- Wirtschaftlichkeit und Personalbedarf
- Vorerst aber keine BZ-Ausweitungen mehr auf Grund Elektrifizierungszielen

7.2 Zielnetz Bus 2030



Bausteine und Herausforderungen

Weiterentwicklung des Express- und SchnellBus-Netz

- Netzentwicklung abhängig von Infrastruktur und Städtebau (Freiham, Münchner Norden, Stadt-Umland, ...)

Attraktive und leistungsfähige eigene Businfrastruktur

- Busspuren
- Busbahnhöfe
- Abstell- und Werkstattkapazitäten

7.3 Maßnahmenübersicht



Übersicht der Themengebiete

Themengebiet

1. Behebung von Kapazitätsengpässen
2. Angebotsausweitungen
3. Städtebauliche Entwicklungen / Neuerschließungen
4. Weitere Maßnahmen

7.3 Maßnahmenübersicht



7.3.1 Behebung von Kapazitätsengpässen (Teil 1/2)

Maßnahme	
MetroBus 51:	Umstellung auf BZ (So)
MetroBus 55:	Umstellung auf BZ (So)
MetroBus 57:	Takt 10 bis Freiam Bf. von 13-20 Uhr (Mo-Fr Schule)
StadtBus 130:	Takt 10 mit BN von 11-20 Uhr (Sa) Umstellung auf BG (So)
StadtBus 132:	Umstellung auf BG (Sa), Takt 10 von 11-19 Uhr im Abschnitt Implersstraße – Marienplatz mit BN (So)
StadtBus 135:	Umstellung auf Takt 10 von 6-20 Uhr (Mo-Sa) Anpassung Betriebsprogramm

7.3 Maßnahmenübersicht



7.3.1 Behebung von Kapazitätsengpässen (Teil 2/2)

Maßnahme	
StadtBus 145:	Taktverdichtung im Abschnitt Görzer Straße – Ostbahnhof in HVZ früh (Mo-Fr Schule)
StadtBus 153:	Taktverdichtung HVZ früh bis Trappentreustraße (Mo-Fr Schule Winterhalbjahr)
StadtBus 162:	Umstellung auf BG (So)
StadtBus 180:	Umstellung auf BG (Sa) Takt 10 von 11-19 Uhr Am Hart – Kieferngarten (So)
StadtBus 185:	Takt 10 Trudering – Iltisstraße von 9-20 Uhr (Sa)
StadtBus 188:	Umstellung auf BG zur HVZ früh (Mo-Fr Schule)
StadtBus 189:	Umstellung auf BG ganztags (Mo-Fr Schule) oder Verdichtung zur HVZ (Schule)

7.3 Maßnahmenübersicht



7.3.2 Angebotsausweitungen ÖV30

Maßnahme	
StadtBus 143:	Ausweitung Takt 10 auf alle Hauptverkehrszeiten
StadtBus 149:	Neuer Linienweg Odeonsplatz – Zamilapark im Takt 10
StadtBus 162:	Takt 10 Pasing Bf – Überlinger Weg (Sa)
StadtBus 164:	Ausweitung SVZ bis 1 Uhr, Auflösung RufBus
StadtBus 187:	Ausweitung an Sonn- und Feiertagen von Berg am Laim Bf. bis Michaelibad
StadtBus 192:	Ausweitung Takt 10 ab 13 Uhr (Mo-Fr Schule, aktuell 15 Uhr)
StadtBus 194:	Ausweitung der Betriebszeit in der SVZ bis 24 Uhr im Abschnitt Moosfeld – Nauestraße Samstagsbetrieb Verlängerung bis Moosfeld ab 8 Uhr
StadtBus 196:	Ausweitung der Betriebszeit in der SVZ bis 24 Uhr
StadtBus 199:	Ausweitung der Betriebszeit in der SVZ bis 24 Uhr im Stadtabschnitt

7.3 Maßnahmenübersicht



7.3.3 Städtebauliche Entwicklungen / Neuerschließungen

Maßnahme	
MetroBus 57/StadtBus 143:	Bedienung Interimssupermarkt Freiham und Verkürzung Wendefahrt
StadtBus 161:	Endgültiger Linienweg
NachtBus N77:	Verlängerung Neuaubing West – Freiham Bf

7.3.4 weitere Maßnahmen

Maßnahme	
StadtBus 157/NachtBus N77:	Einrichtung neuer Haltestelle „Heimburgstraße“
StadtBus 160:	Anpassung Linienweg in Karlsfeld
RegionalBus 267:	Ausweitung Bediengebiet auf Stadtgebiet (Sa)
Fahrzeuge für kurzfristige Maßnahmen	

7.4 Maßnahmen im Detail



7.4.1 Behebung von Kapazitätsengpässen

MetroBus 51 und 55: Einsatz von BZ (So)

- Aus Nachfragesicht sinnvoll, da Spitzenstunde abschnittsweise über empfohlenem Grenzwert

MetroBus 57: Ausweitungen

- Montag bis Freitag (Schule) Takt 10 nach Freiam Bf. von 13-20 Uhr
 - Aus Nachfragesicht sinnvoll, da einzelne Fahrten über empfohlenen Grenzwert
 - Steigerung des Schülerverkehrs und damit der Nachfrage durch Ausweitung des Schulbetriebes ab 09/2020
 - Steigende Bezugsraten des Neubaugebietes
- Schulverstärker HVZ früh ab 09/2020

7.4 Maßnahmen im Detail



7.4.1 Behebung von Kapazitätsengpässen

StadtBus 130: Takt 10 mit BN (Sa) tagsüber; Einsatz von BG an Sonntagen

- Aus Nachfragesicht sinnvoll, da Spitzenstunde abschnittsweise über empfohlenen Grenzwert
- Baustein: Tagsüber Takt 10 bis 20 Uhr auf allen StadtBus-Linien

StadtBus 132: Einsatz von BG (Sa); Takt 10 von 11-19 Uhr mit BN Marienplatz-Implerstraße (So)

- Aus Nachfragesicht sinnvoll, da Spitzenstunde abschnittsweise über empfohlenem Grenzwert
- Baustein: Tagsüber Takt 10 bis 20 Uhr auf allen StadtBus-Linien

StadtBus 135: Takt 10 ganztags (Mo-Sa)

- Aus Nachfragesicht sinnvoll, da Spitzenstunde deutlich über Grenzwert
- Ausweitung Betriebszeiten: Mo-So Takt 20 bis Mitternacht auch im Winterhalbjahr
- Entfall von Sommerferienverstärkern, diese werden durch das verdichtete, reguläre Angebot ersetzt
- Baustein: Tagsüber Takt 10 bis 20 Uhr auf allen StadtBus-Linien
- Sonntags saisonabhängige Verdichtung mit BN bis Campingplatz ausreichend

7.4 Maßnahmen im Detail



7.4.1 Behebung von Kapazitätsengpässen

StadtBus 145: Taktverdichtung im Abschnitt Görzer Straße – Ostbahnhof HVZ früh (Schule)

- Aus Nachfragesicht sinnvoll, da Spitzenstunde abschnittsweise über Grenzwert
- Zusätzliche Verstärkerfahrten zwischen (H) Görzer Straße und (H) Ostbahnhof → ca. 1 Stunde Takt 5 Richtung Ostbahnhof

StadtBus 153: Verlängerung der Taktverstärker HVZ früh (Winterhalbjahr) bis Trappentreustraße

- Aus Nachfragesicht sinnvoll, da einzelne Fahrten zur HVZ früh im Schülerverkehr stark überlastet
- Damit 5-Minuten-Takt zwischen Trappentreustraße und Hochschule München

StadtBus 162: Einsatz von BG (So)

- Aus Nachfragesicht sinnvoll, da Spitzenstunde abschnittsweise über empfohlenem Grenzwert
- Ausgelöst durch örtliche Nachverdichtung und hohe Anzahl Kinderwagen in den Fahrzeugen

StadtBus 180: Einsatz von BG (Sa) und Takt 10 von 11-19 Uhr Kieferngarten-Am Hart (So)

- Aus Nachfragesicht sinnvoll, da Spitzenstunde abschnittsweise über Grenzwert (Kieferngarten – Am Hart)
- Baustein: Tagsüber Takt 10 bis 20 Uhr auf allen StadtBus-Linien

7.4 Maßnahmen im Detail



7.4.1 Behebung von Kapazitätsengpässen

StadtBus 185: Takt 10 von 9-20 Uhr im Abschnitt Trudering Bf. – Iltisstraße (Sa)

- Aus Nachfragesicht sinnvoll, da Spitzenstunde abschnittsweise über empfohlenem Grenzwert
- Baustein: Tagsüber Takt 10 bis 20 Uhr auf allen StadtBus-Linien

StadtBus 188: Umstellung auf BG zur HVZ früh (Mo-Fr Schule)

- Aus Nachfragesicht sinnvoll, da Spitzenstunde abschnittsweise über Grenzwert
- Prüfung notwendig, ob Fahrzeugtausch nach HVZ möglich, sonst ggf. Mischeinsatz BG/BN
- Infrastrukturertüchtigung notwendig: Anpassung von Haltestellenbereichen (Länge und Anfahrbarkeit)

StadtBus 189: Umstellung auf BG ganztags (Mo-Fr Schule)

- Aus Nachfragesicht sinnvoll, da Spitzenstunde im Stadtbereich abschnittsweise über Grenzwert
- Eröffnung Gymnasium Unterföhring als zusätzlicher Nachfrageerzeuger
- Infrastrukturertüchtigung notwendig: Anpassung von Haltestellenbereichen (Länge und Anfahrbarkeit)
- Alternativ: Prüfung Taktverdichtung zur HVZ früh (Schule) zwischen Daglfing und Unterföhring (S)

7.4 Maßnahmen im Detail

7.4.2 Angebotsausweitungen ÖV30

StadtBus 149: Neuer Linienweg ab Vogelweideplatz über Prinzregentenstraße zum Odeonsplatz



Erweiterte Variante: ab Odeonsplatz via Briener Straße zum Karlsplatz (Stachus) / Theresienhöhe in Prüfung

- Direktanbindung des Zamilaparks an Odeonsplatz/Universität/Innenstadt, Montag – Freitag im Takt 10
→ Entfall Anbindung an Ostbahnhof, Verbindung besteht jedoch weiterhin über Linie 191

7.4.2 Angebotsausweitungen ÖV30

StadtBus 149: Neuer Linienweg ab Vogelweideplatz über Prinzregentenstraße zum Odeonsplatz

- Stufenkonzept:
 - Stufe 1 ab Zamilapark bis Odeonsplatz
 - Stufe 2 im Westteil: ab Odeonsplatz via Brienner Straße und Karlsplatz zur Theresienhöhe (deutliche Mehrleistung), auf Grund schwieriger Infrastrukturverhältnisse am Stachus (Karlsplatz) ist eine Umsetzung der Stufe 2 bis 12/2020 unwahrscheinlich
- Haltekante an Westseite Odeonsplatz notwendig, Infrastrukturprüfung notwendig
- Baustein des geplanten Innenstadtbusnetz
- Weitere Haltestellen zwischen Schwarzwaldstraße und Prinzregentenplatz in Planung
 - Bereich Vogelweideplatz
 - Knoten Prinzregentenstraße / Richard-Strauß-Straße
- Umsetzungszeitraum abhängig von externen Rahmenbedingungen
- Alternativ geprüft: Führung über Stuntzstraße
 - Neuerschließung Bereich Stuntzstraße, aber infrastrukturell schwierig und Entfall zahlreicher Parkplätze
 - Entlastung der U4 nicht notwendig
 - Wird auf Grund sehr hohem Aufwand nicht weiterverfolgt

7.4 Maßnahmen im Detail



7.4.2 Angebotsausweitungen ÖV30

StadtBus 143: Taktverdichtung zur HVZ spät (Schule) und HVZ früh und spät (Ferien)

- Fortschreitende Besiedlung Freihamms und steigende Schülerzahlen führen zu mehr Nachfrage
 - Frühzeitige Bereitstellung eines attraktiven ÖPNV mit dichten Takten, um einen hohen ÖV-Modal-Split zu erreichen
- Ausweitung des 10-Minuten-Taktes der Linie 143 auf alle Hauptverkehrszeiten (heute nur HVZ früh Schule)
- HVZ früh (Ferien) ca. 7-9 Uhr
 - HVZ spät (Schule) ca. 13-18 Uhr
 - HVZ spät (Ferien) ca. 15-18 Uhr

StadtBus 187: Linienweg auch am Sonntag bis Michaelibad

- Ganztags Verlängerung ab Berg am Laim bis Michaelibad von ca. 8.00 – 21.30 Uhr an Sonn- und Feiertagen

StadtBus 192: Ausweitung Takt 10 ab 13 Uhr an Schultagen (aktuell 15 Uhr)

- Baustein: Tagsüber Takt 10 bis 20 Uhr auf allen StadtBus-Linien

7.4 Maßnahmen im Detail



7.4.2 Angebotsausweitungen ÖV30

StadtBus 164: Ausweitung der Betriebszeiten zur SVZ und Auflösung RufBus

- Mo-So Takt 20 bis 1 Uhr, auch im Abschnitt Auenbruggerstraße – Augustenfelder Straße
- Umsetzung gemäß Handlungsempfehlungen aus dem NVP
- Entfall RufBus und damit auch im westlichen Allach fahrplangebundenes Angebot zur SVZ

StadtBus 194, 196 und 199: Ausweitung der Betriebszeiten in der SVZ und am Wochenende

- 194: Bedienung Moosfeld ab 8 Uhr (Sa) sowie im Spätverkehr bis 24 Uhr im Takt 20 (Mo-Sa)
- 196: im Abschnitt Neuperlach Süd – Neuperlach Zentrum (Mo-Sa), im Abschnitt Neuperlach Süd – Perlach Bahnhof (So) bis 24 Uhr
- 199: im Stadtabschnitt Michaelibad - Neuperlach Süd Ausweitung des Spätverkehr bis 24.00 Uhr (Mo-So)
- Umsetzung gemäß Handlungsempfehlungen aus dem NVP

7.4 Maßnahmen im Detail

7.4.3 Städtebauliche Entwicklungen / Neuerschließungen

MetroBus 57 / StadtBus 143: Bedienung Interimssupermarkt Freiham

- MetroBus 57: Verlegung der Endhaltestelle zum Interimssupermarkt
- StadtBus 143: Takt 10 Rücknahme nach Freiham Bf. Süd
- Leistungseinsparung durch verkürzten Linienweg
- Frühzeitige Umsetzung des endgültigen Linienwegs in Freiham mit attraktiver Endhaltestelle Freiham Bf. sowie direkte ÖPNV-Anbindung des Interimssupermarktes für die Erstbewohner Freihams
- Umsetzung abhängig von Verhandlungen zwischen KR, Betreiber Supermarkt, BAU und MVG

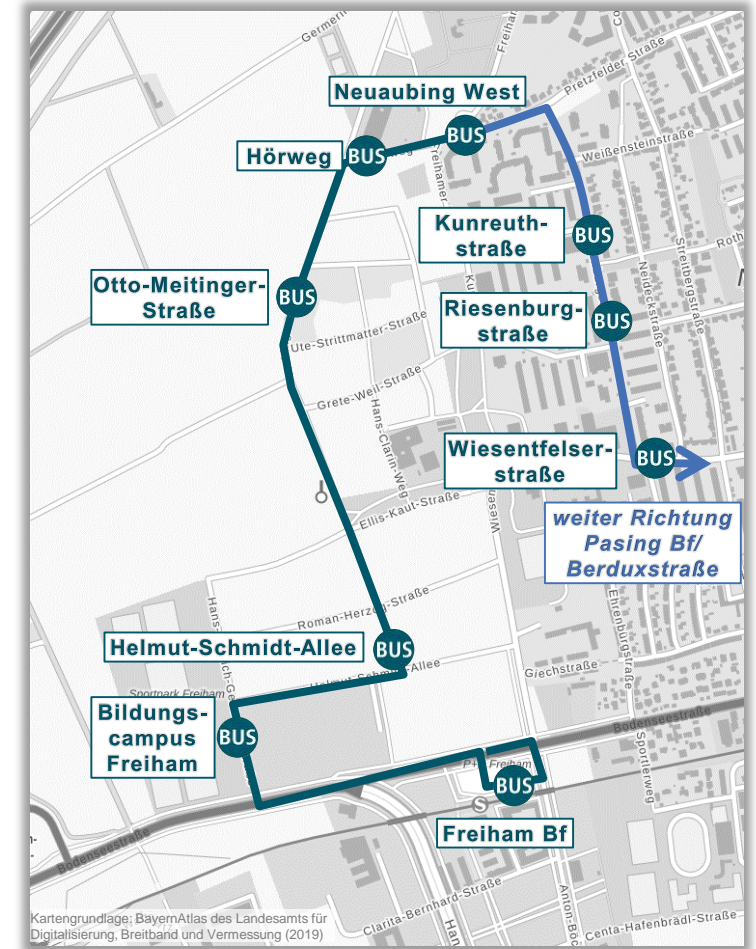


7.4 Maßnahmen im Detail

7.4.3 Städtebauliche Entwicklungen / Neuerschließungen

NachtBus N77: Verlängerung von Neuaubing West bis Freiham Bf

- Frühzeitige Erschließung des Neubaugebiets Freiham mit einem hochwertigen ÖPNV-Angebot
- Linienweg analog MetroBus 57
- Betriebsprogramm: Nächte Fr-Sa, Sa-So und vor Feiertagen im 30-Minuten-Takt

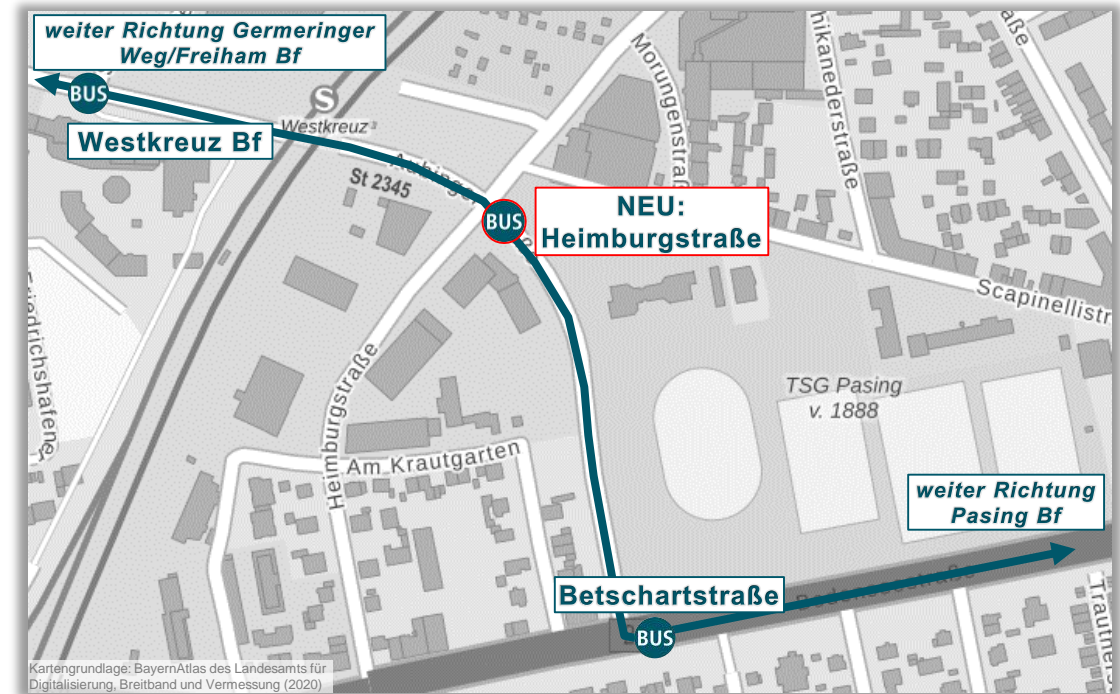


7.4 Maßnahmen im Detail

7.4.4 Weitere Maßnahmen

StadtBus 157/NachtBus N77: Neue Haltestelle „Heimburgstraße“

- Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Aubinger Straße nach Einmündung Heimburgstraße bzw. vor Einmündung Haberlandstraße
- Zusätzliche Erschließung der Geschäfte in der Heimburgstraße
- Vom BA 21 beantragte zusätzliche Haltestelle für MetroBus 57 aus infrastruktureller Sicht schwer umsetzbar sowie aufgrund Fahrzeitverlängerung für Durchfahrer unattraktiv
- Umsetzung abhängig von Erteilung einer verkehrsrechtlichen Anordnung durch das KVR

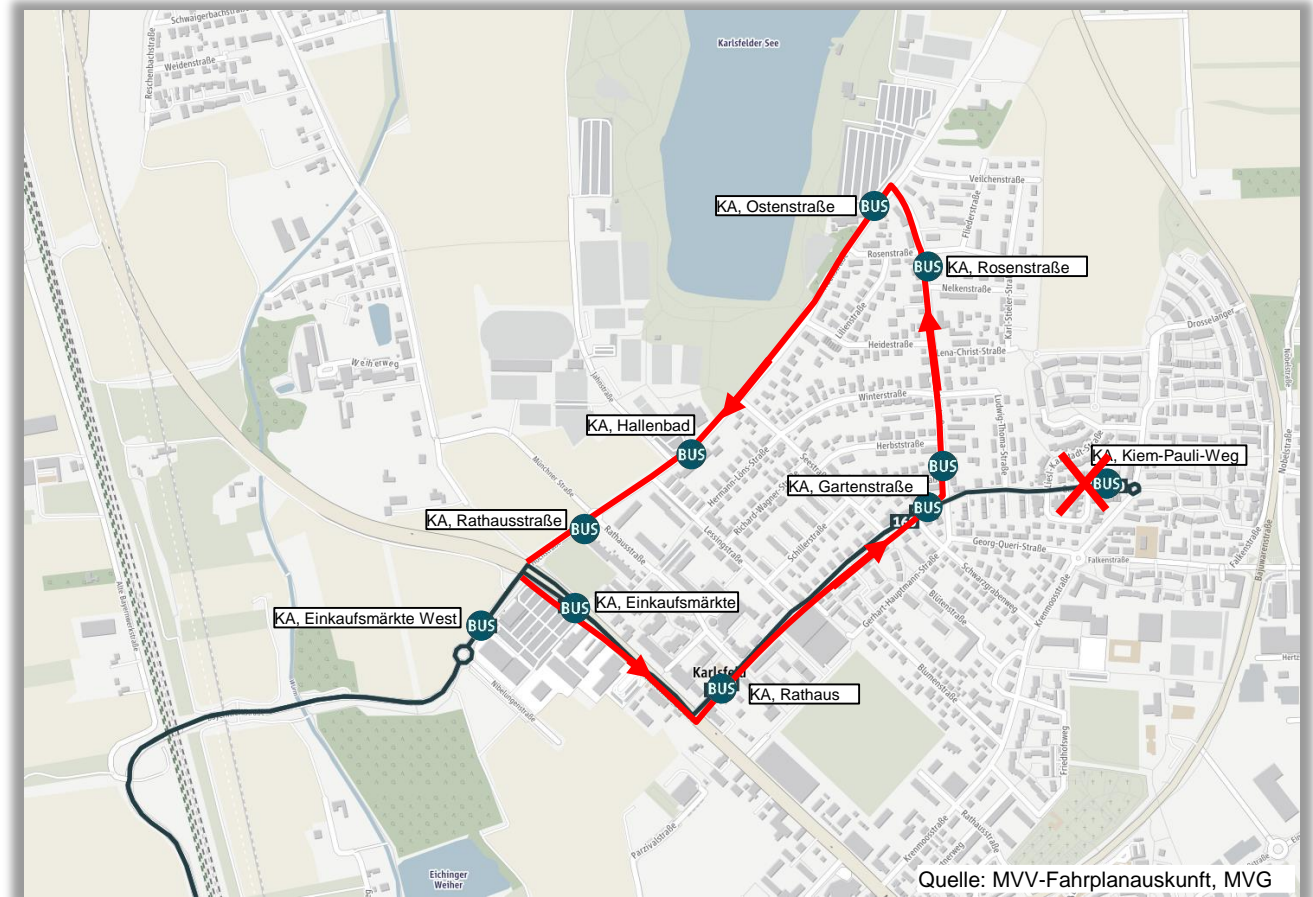


7.4 Maßnahmen im Detail

7.4.4 Weitere Maßnahmen

StadtBus 160: Anpassung Linienweg in Karlsfeld (nachrichtlich)

- Entlastung der Gartenstraße
- Blockwende über Osten-/Hochstraße
- Vorbehaltlich Entscheidung Gemeinde Karlsfeld
- Linienplanung in Abstimmung mit dem Landkreis Dachau als Aufgabenträger und der MVV GmbH



7.4 Maßnahmen im Detail



7.4.4 Weitere Maßnahmen

RegionalBus 267: Ausweitung des Samstagsbetriebs

- Bedienung des Abschnitts auf Münchner Stadtgebiet zwischen Altenburgstraße und Lochham Bf auch an Samstagen von ca. 8.00 – 20.00 Uhr
- Verlängerung der Betriebszeiten Mo-Fr Abend bis ca. 20.00 Uhr
- Ausweitung Halteverbot in Zwernitzer Straße notwendig
- Vorbehaltlich Zustimmung des Aufgabenträgers Landkreis München und MVV GmbH

7.5 Maßnahmen in Planung



7.5.1 Maßnahmenübersicht

Maßnahme	
ExpressBus X30:	Verlängerung Harras – Schloss Nymphenburg optional: Ostbahnhof – Arabellapark (Sa)
ExpressBus X31 / Verlängerung MetroBus 63:	Waldfriedhof – Arabellapark Takt 10 von 6-22 Uhr optional: Takt 10 von 6-22 Uhr (Sa) Variante: Verlängerung als MetroBus 63
StadtBus 130:	Umstellung auf BG (Mo-Fr Schule)
StadtBus 134:	Verlängerung Alter Messeplatz – Königsplatz
StadtBus 139:	Taktverdichtung HVZ früh (Schule) im Abschnitt Giesing – Neuperlach Zentrum (- Trudering)

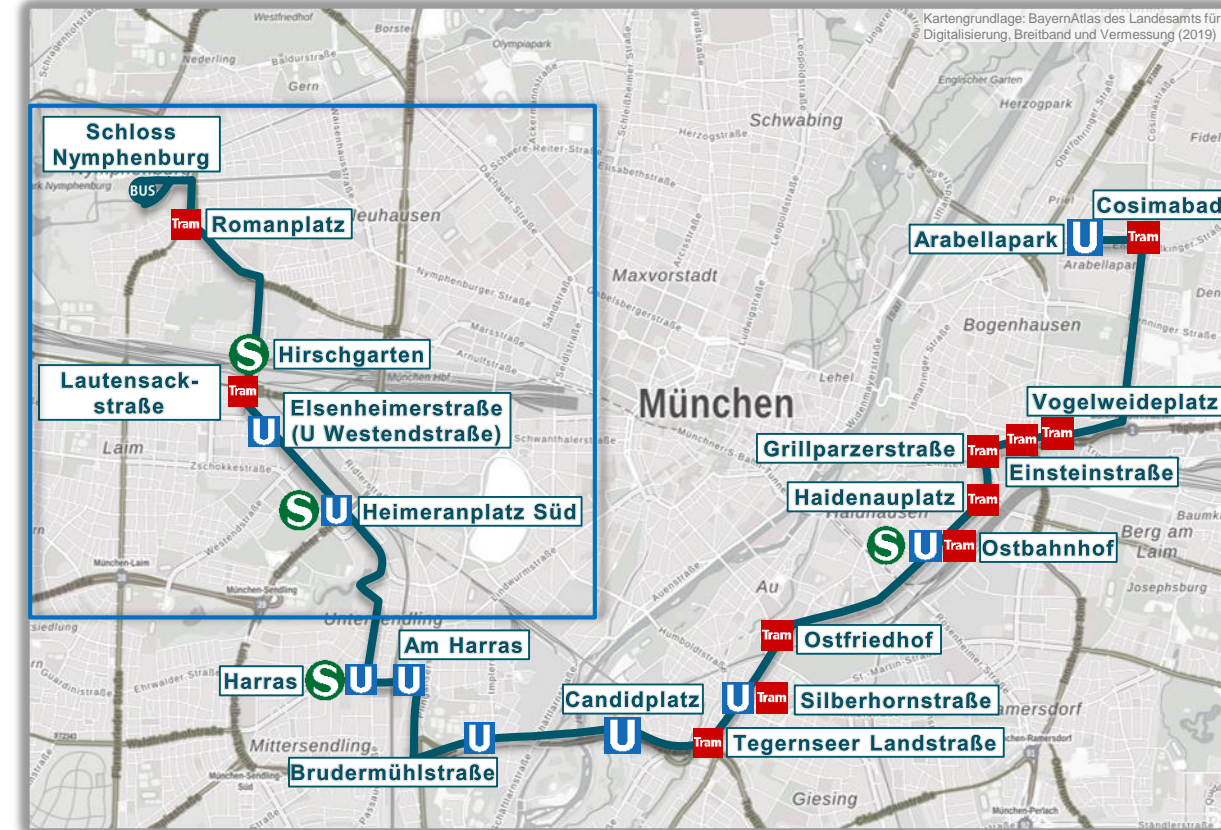
- Der Umsetzungszeitpunkt dieser Maßnahmen ist abhängig von der positiven Klärung und Realisierung von Infrastrukturanforderungen und erfolgt unterjährig oder zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021

7.5 Planungsideen

7.5.2 Maßnahmen im Detail

ExpressBus X30: Verlängerung zum Schloss Nymphenburg

- Bestandteil des ExpressBus-Programms
- Konsequente Weiterentwicklung der Linie mit Bedienung der S-Bahn-Halte Heimeranplatz und Hirschgarten sowie des Knotens Romanplatz
- Schloss Nymphenburg als überregional bedeutendes und attraktives Ziel; außerdem: Museum Mensch und Natur/Biotopia
- Sonntagsbetrieb perspektivisch ab 12/2021, Prüfung als Vorabmaßnahme bereits ab 12/2020
- Voraussetzung
 - Verfügbarkeit Endhaltestelle am Schloss Nymphenburg und Zustimmung Schlösserverwaltung
 - Befahrbarkeit Überfahrten Schlosskanäle

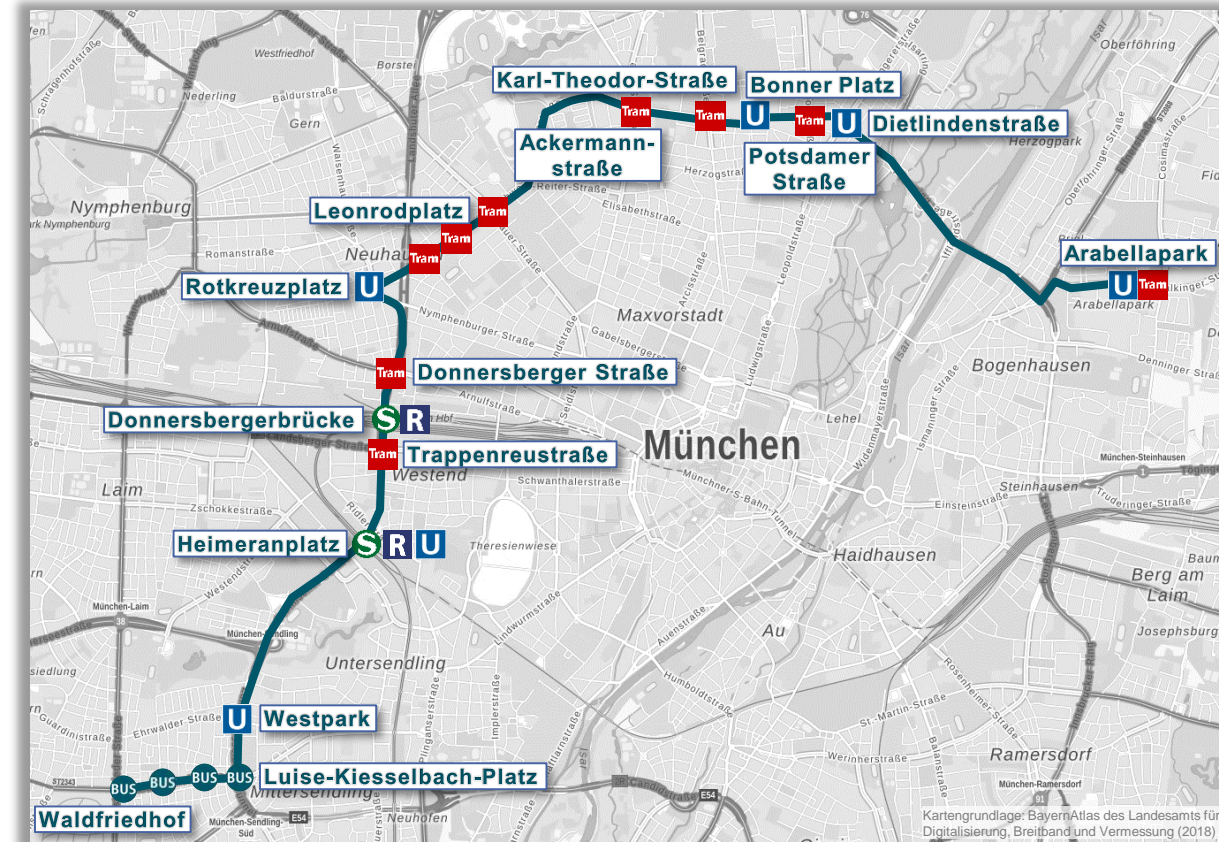


7.5 Planungsideen

7.5.2 Maßnahmen im Detail

ExpressBus X31 / Verlängerung MetroBus 63: Waldfriedhof – Donnersbergerbrücke – Bonner Platz – Arbellapark

- Bestandteil des ExpressBus-Programms
- Neue Tangente vom Süden (Westpark) über den Westen (Sendling) nach Norden (Neuhausen, Schwabing) und Osten (Bogenhausen)
- Anbindung an S-Bahn, U1/3/4/5/6, Tram
- Entlastung der U-Bahn und Knotenpunkte in der Stadtmitte
- Mo-Fr im Takt 10 von 6-22 Uhr mit BN
- Sa im Takt 10 von 6-22 Uhr mit BN (optional)



7.5 Planungsideen



7.5.2 Maßnahmen im Detail

ExpressBus X31 / Verlängerung MetroBus 63: Waldfriedhof – Arabellapark

- Entlastungswirkung auf zentrale U-Bahn-Knoten
- Hohe Prognosewerte im neuen, nördlichen Abschnitt
- Staugefahr auf Mittlerer Ring
- Mehrere Knoten- und Infrastrukturanpassungen notwendig
- Umsetzungszeitpunkt aktuell unklar und abhängig von baulicher Herstellung der Ein- und Ausfahrten des Tramplanums auf Höhe Schwere-Reiter-Straße

7.5 Planungsideen

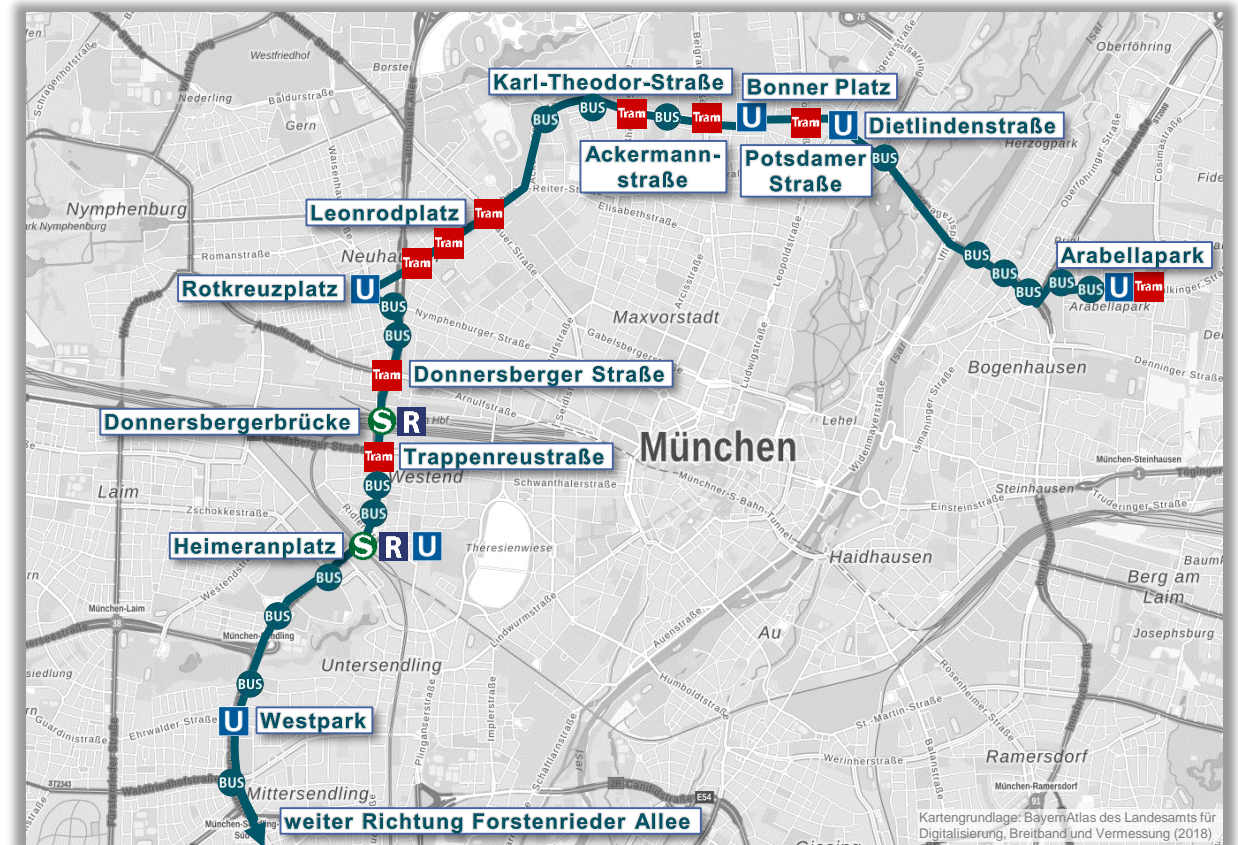


7.5.2 Maßnahmen im Detail

ExpressBus X31 / Verlängerung MetroBus 63

Variante: Verlängerung des MetroBus 63 ab Rotkreuzplatz

- Aufgrund Zwangshalte im Tramplanum nur wenig Reisezeitgewinn und ausgelassene Halte als X31
- Betriebszeiten analog MetroBus 63 oder X31
- Gefahr der Destabilisierung und Erhöhung Verspätungsrisiko des MetroBus 63
- Auflösung Linienwechsler mit MetroBus 62



7.5.2 Maßnahmen im Detail

StadtBus 130: Einsatz von BG Montag-Freitag (Mo-Fr Schule)

- Aus Nachfragesicht sinnvoll, da Spitzenstunde abschnittsweise über empfohlenen Grenzwert
- Klärung Infrastruktur notwendig
 - Pasing Bf.: Einsatz längerer Fahrzeuge nur mit Verlegung der Linie 157 auf die Nordseite Pasing Bf. via Wensauer Platz möglich → zusätzliche Anordnungen im Bereich Pasing Bf. Nord und Wensauer Platz
 - Haltestellen und Strecke entlang Linienvverlauf: Prüfung der Verlängerung, Verlegung oder provisorischen Ertüchtigung von 3 Haltestellen notwendig, um eine ausreichende Anfahbarkeit und Aufstelllänge für einen Gelenkbus zu erreichen
- Umsetzung nach Klärung der offenen Punkte entweder unterjährig oder zum nächsten Leistungsprogramm

7.5 Planungsideen

7.5.2 Maßnahmen im Detail

StadtBus 134: Verlängerung Alter Messeplatz – Hackerbrücke – Stiglmaierplatz – Königsplatz

- Derzeit relativ schwaches Linienende an der Theresienhöhe ohne Anknüpfungspunkt
- Direktverbindung aus dem Süden zu Arbeitsplatzschwerpunkt im Bereich Stiglmaierplatz
- Entlastung der U-Bahn und Knotenpunkte in der Stadtmitte; Verringerung Umsteigezwänge
- Zusätzliche Verknüpfungspunkte
 - Tram 18/19/29 Holzapfelstraße
 - S1-8 / ZOB Hackerbrücke
 - U1/7 / Tram 20/21/29 Stiglmaierplatz
 - U2 Königsplatz
- Mo-Fr Schule im Takt 10 von 7-9 Uhr und 13-20 Uhr auf ganzer Linie, restlicher Tag Takt 10 zwischen Königsplatz und Wolfratshauer Straße, im Südteil Takt 20



7.5.2 Maßnahmen im Detail

StadtBus 134: Verlängerung Alter Messeplatz – Königsplatz

- Nur Einsatz von BN möglich wegen Tonnagebeschränkung Hackerbrücke
- Umleitungskonzepte bei Veranstaltungen und während Oktoberfest erforderlich, z.B. via Donnersbergerbrücke
- Entfall Wendeschleife Theresienhöhe, mittelfristig Wiederbenutzung durch andere Linie, z.B. Verlängerung 149
- Perspektivisch: Weiterführung Richtung Südosten als Bestandteil des neuen Innenstadtbusnetz
- In Prüfung als Vorabmaßnahme, abhängig von Umsetzungszeitpunkt der Verlängerung: Einführung des 10-Minuten-Taktes auf der bestehenden Linie 134

7.5.2 Maßnahmen im Detail

StadtBus 139: Taktverdichtung HVZ früh (Mo-Fr Schule) zwischen Giesing – Neuperlach Zentrum (- Trudering)

- Aus Nachfragesicht sinnvoll, da stetiges Wachstum und bereits Verstärker eingesetzt werden
- Zur HVZ früh an Schultagen wird geprüft, einen Takt 6/7 zwischen Giesing und mind. Neuperlach Zentrum einzuführen, bei möglichen umlaufbedingten Synergien ist eine Weiterführung des dichten Taktes bis Trudering möglich
- Die bestehenden einzelnen Schülerverstärker zwischen Giesing und Neuperlach Zentrum gehen in dieser Maßnahme auf

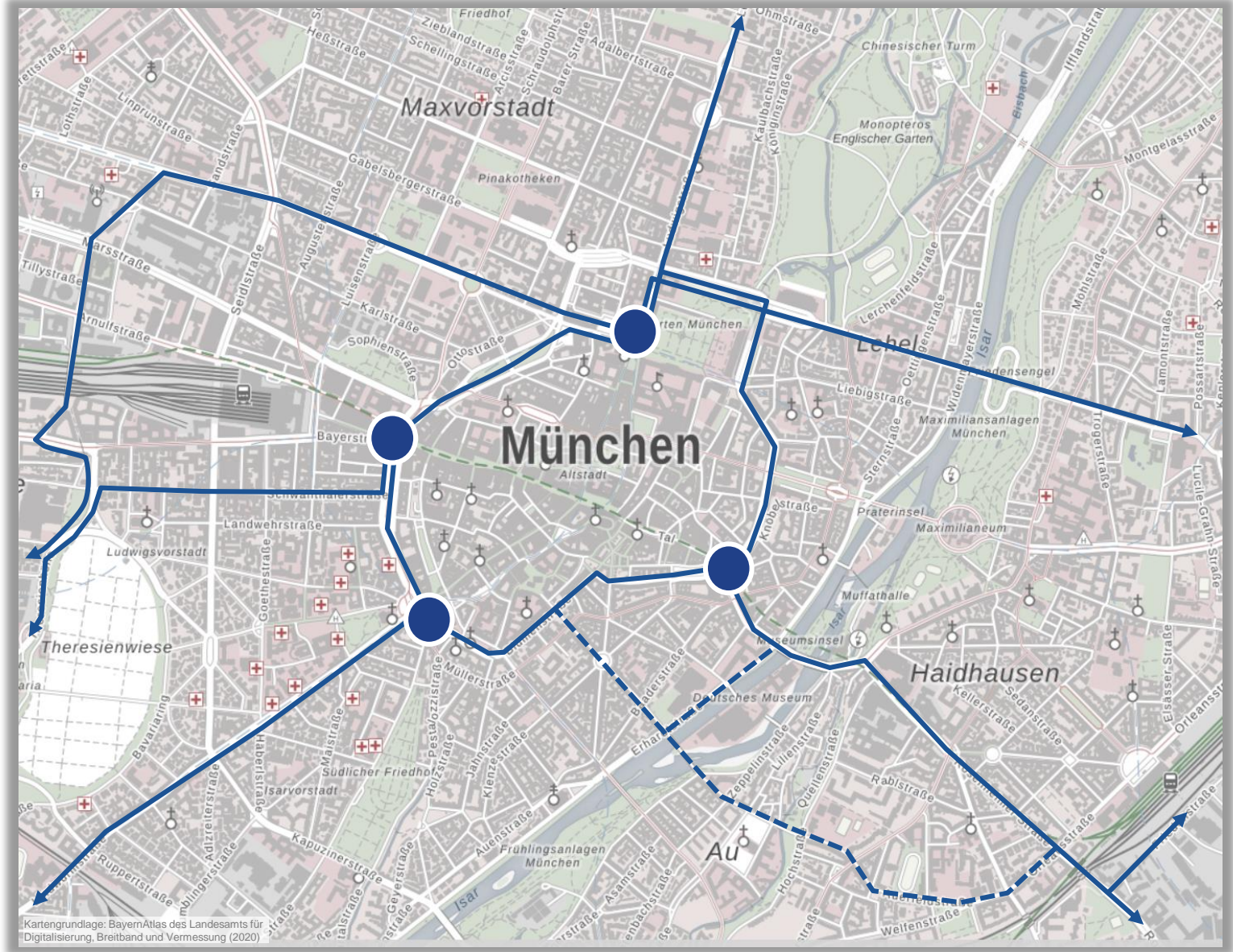
7.5 Planungsideen

7.5.3 Perspektive Innenstadt-Busnetz

Abschnittsweise Befahrung durch unterschiedliche Innenstadttangenten, teilweise überlagernd, ergibt Busbedienung auf dem gesamten Altstadtring.

Netzüberlegungen:

- Verlängerung 134 ab Alter Messeplatz via Königsplatz
- Verbindung Odeonsplatz - Stachus – Schwantalerstraße – Theresienhöhe
- Verlängerung 145/190/191 ab Ostbahnhof zum Altstadtring
- Neue Verbindung Isartor – Odeonsplatz und weiter Richtung Norden
- Neue Verbindung Parkstadt Solln – Stachus (– Münchner Freiheit)
- Die genauen Verknüpfungen an den Knotenpunkten sind noch in Prüfung und können verändert werden



Kartengrundlage: BayernAtlas des Landesamts für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (2020)

