

MVG-Anpassungsprogramm 2026/27

Stellungnahme Fahrgastverband PRO BAHN, Juni 2026

Das Anpassungsprogramm 2027 steht unter außerordentlichem finanziellen Druck. Die Finanzlage der Stadt ist sehr angespannt, die Stadt muss das Ergebnis des laufenden Haushalts um mehrere Hundert Millionen Euro verbessern. Als Reaktion darauf haben SWM/MVG ein Anpassungsprogramm entwickelt, das an vielen Stellen zu massiven spürbaren Einschnitten führen wird. Dies wird auch nachvollziehbar auf Seite 5 dargestellt. Die Kritik am Leistungsprogramm ist daher nicht als Kritik bei der Umsetzung der finanziellen Situation zu verstehen, sondern an der Situation an sich.

Finanzielle Situation und Rahmenbedingungen

Das die Finanzlage sich verschlechtert, war bereits frühzeitig absehbar. Dennoch wurde noch bis vor kurzem auch Geld für Themen ausgegeben, die bestenfalls unter 'Wünsch dir was' einsortiert werden können. Der Bau der U5 ohne gesicherte Bundeszuschüsse wird den städtischen Haushalt jährlich mit einer mittleren zweistelligen Millionensumme für Zins und Tilgung belasten. Das Vorhaltebauwerk in Freiham wird den Haushalt mit einer weiteren Millionensumme jährlich belasten, mit der Begründung durch den dritten Autobahnanschluss für Freiham sowie der Planung, auf dem 'grünen Feld' die U-Bahn im Bereich eines neuen Gebäude zu bauen anstelle sie etwas nach Süden zu verschwenken. Diese Entwicklungen wurden frühzeitig und vor dem jeweiligen Beschluss als wahrscheinliches Ergebnis identifiziert. Auch die Planung des BMW-Tunnels hat hohe Kosten verursacht, ohne dass ein Nutzen erkennbar ist; auch dies war frühzeitig absehbar. 'Mobility on Demand' ist ein nettes Zusatzthema, wenn beim Kernangebot keine Wünsche mehr offen sind, und genug Geld da ist; das ist auf absehbare Zeit nicht der Fall. Nacht-U-Bahnen sind ein teures Symbolprojekt.

Gleichzeitig wurden Mehrkosten nicht ausreichend gegengesteuert: So sind heute fünf zusätzliche Trambahnen im Einsatz, um die mittlerweile verlängerten Fahrzeiten zu kompensieren. Dies entspricht Mehrausgaben in mittlerer einstelliger Millionenhöhe im Jahr. Das noch Mitte 2021 für das Jahr 2022 in den Stadtrat einzubringende Maßnahmenprogramm zur Beseitigung von Störstellen im Oberflächenverkehr wurden bis heute noch nicht in den Stadtrat eingebracht. Die ungelöste Abstell- und Werkstattsituation vor allem bei Tram- und U-Bahn sorgt für Fahrzeugausfälle sowie Mehrkosten bei Wartung und Instandhaltung. Jahrelange stadinterne Diskussionen wie bei den nötigen vier Gleisen am Bahnhofsvorplatz oder auch zum Umbau der Sonnenstraße anstatt guter Entscheidungen sind kein Beitrag zu effizientem Handeln.

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V.
Regionalgruppe München
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
<https://www.pro-bahn.de/muenchen/>



Auf der Einnahmeseite ist ebenso Handlungsbedarf. In der Stadtratsvorlage wurde richtigerweise die dritte Säule der Finanzierung gefordert, bei der auch die indirekt Profitierenden zur ÖV-Finanzierung beitragen. Dass an vielen Stellen hierzu gesetzliche Grundlagen von Land bzw. dem Bund geschaffen werden müssen, ist zwar zutreffend. Jedoch gibt es auch Stellen, an denen die Stadt bereits jetzt ihre Einnahmen zugunsten des ÖV verbessern kann. Diese Stellen gilt es auch konsequent zu nutzen.

Gleichzeitig ist die Nachfrage auf Rekordniveau: Die Fahrgastzahlen für 2025 waren so hoch wie noch nie. Die Einwohnerzahl der Stadt wächst. Wir brauchen daher einen städtischen Beitrag für den Öffentlichen Nahverkehr auf zumindest konstantem Niveau, relativ zu Inflation und Einwohnerwachstum, wenn es eine Verkehrsverlagerung auf den Öffentlichen Nahverkehr geben soll. Durch das Deutschlandticket besteht de-facto keine Möglichkeit mehr, zusätzliche Fahrgeldeinnahmen über den Fahrgastzuwachs hinaus zu erzielen.

In den letzten Jahren kam es im Verkehr zu einer zeitlichen Verlagerung: Während im Berufsverkehr die Verkehrsmengen stagnieren oder gar zurück gehen, ist der Freizeitverkehr gewachsen. Diese wird sich auch noch stärker aufs Angebot auswirken müssen. Ein schlechteres Angebot abends oder am Wochenende verbietet sich daher stärker als bisher. Die Kurzfahrzeiten insbesondere der Tram am Sonntag sind an die gestiegene Nachfrage anzupassen.

Nur ein guter ÖV sorgt auch dafür, dass die Straßen für die frei sind, die sie benötigen: Belieferung von Geschäften, Handwerker, etc. sollten nicht im Stau stehen. Dies ist die Grundlage für eine attraktive, urbane Stadt. München sieht sich ebenbürtig zu den großen Weltstädten wie Vancouver. Dann sollte auch der ÖV dies widerspiegeln.

Solange die Stadt ihre eigenen Hausaufgaben nicht erledigt hat, haben wir kein Verständnis dafür, wenn Angebotskürzungen auf der Agenda stehen.

Übergreifendes zum ÖV-Angebot

Die bisherige Kennzeichnung von Buslinien als Metrobus ist sinnvoll, da damit bestimmte Angebotsstandards verbunden sind, und zugleich ein ergänzendes Netz zu den Schienenverkehrsmitteln entsteht. Wir bitten daher, diese Unterscheidung beizubehalten.

Eine grundlegender Überarbeitung des Busnetzes ist sinnvoll. Jedoch sollten die identifizierten Optimierungsmöglichkeiten ein besseres Angebot ergeben, und nicht wie hier vorrangig das Angebot gekürzt werden, sogar über die reine Optimierung des Netzes hinaus.

Die Personalkosten pro Fahrzeug sind bei den verschiedenen Betriebszweigen ähnlich, die Kostenunterschiede entstehen aus unterschiedlichen Kosten für die Fahrwege, für die Fahrzeuge und die Wartung. Gerade in Zeiten knapper Kosten sollte man daher überlegen, hoch ausgelastete Busverkehre auf Tram umzustellen, um mehr Fahrgäste mit weniger Personal zu befördern, bei gleichzeitig höherer Attraktivität.

Die Spitzenwerte bei der Nachfrage bei gleichzeitig reduziertem Angebot (beispielsweise Wegfall des Takt 10 bis 10 beim Metrobus) bedeutet auch: so erfolgreich und nachgefragt wie jetzt war der Öffentliche Verkehr noch nie. Dies muss gestützt und weiterentwickelt werden. Ein gutes Angebot und der gezielte Ausbau des Angebots sind auch weiterhin nötig, damit das Ziel einer lebenswerten Stadt erreicht werden kann, während gleichzeitig so viele Menschen wie noch nie in München und der Region leben.

Im Anpassungsprogramm fehlen zudem Maßnahmen, um die Effizienz der Öffentlichen Verkehrsmittel zu verbessern: dies betrifft beispielsweise das schon letztes Jahr angesprochene Beschleunigungsprogramm sowie die Vermeidung von Störungen durch den Autoverkehr. Auch die weiterhin fehlenden Abstell- und Wartungsmöglichkeiten sowie die mittlerweile ungenügende Fahrzeugverfügbarkeit vor allem bei Tram und U-Bahn bereiten uns große Sorgen und müssen dringend erfolgreich angegangen werden.

Innenstadtnetz

Die neue Linienführung der Metrobuslinie 52 korrigiert den Fehler aus dem Jahr 2016, die Buslinie vom Marienplatz auszusperren. Wir begrüßen dies ausdrücklich.

Bei den Buslinien 100/101 im Abschnitt Silberhornstraße - Hauptbahnhof stellt sich die Frage, ob es nicht besser wäre, diese im Bereich der künftigen Kapuzinertram wieder als Linie 58 zu bezeichnen. Diese Bezeichnung ist seit Jahrzehnten etabliert, und wird auch von den Einzelhändlern zur Bekanntgabe ihrer Erreichbarkeit genutzt. Dabei sollte auf den Fahrzeugen und im Fahrplan transparent gemacht werden, welche Fahrzeuge als Linie 100 bzw. 101 weiterfahren.

Beim Bus 132 ist die Kürzung zum Isartor nachvollziehbar. Die Taktverschlechterung in der NVZ zwischen Implerstraße und Isartor ist jedoch nicht in Ordnung. Dies ist eine wichtige Linie auch für Freizeitaktivitäten. Entlang der Isarparallele soll Platz vom Autoverkehr zum Radverkehr umverteilt werden. Dann ist aber auch weiterhin die dichte ÖV-Erschließung für die nötig, die nicht Radfahren wollen oder können.

Bus 133: Es sollte aus dem Fahr- und Linienplan hervorgehen, dass diese Busse weiter Richtung Tegernseer Landstraße fahren. Die Attraktivität der Linie ist höher, wenn die umsteigefreie Erreichbarkeit einfach erkennbar ist. Möglicherweise ist auch hier eine Darstellung der Linie 133 bis Ostbahnhof sinnvoll. Wir regen zudem an, diese Linie oder die Linie 134 weiter zur Tram 18/19 im Bereich Hermann-Lingg-Straße zu führen (ggf. auch zu einem späteren Zeitpunkt, wenn die Finanzlage das hergibt).

Bus 153: Die Wendemöglichkeit an der Trappentreustraße ist wenig attraktiv, auch die fehlende gemeinsame Abfahrtshaltestelle mit den anderen Buslinien ist negativ. Es wäre gut, wenn hier eine bessere Möglichkeit gefunden wird, ggf. auch im Kontext des Umbaus der Donnersberger Brücke.

Kürzungen im Bestandsnetz und weitere Angebotsänderungen

Reine Kürzungen im Bestandsnetz sind bei gleichzeitigen Rekord-Fahrgastzahlen und einer wachsenden Region das völlig falsche Signal. Sie werden für eine Delle beim Zuwachs der Fahrgastzahlen sorgen. Wir sprechen im folgenden einige besonders negative Beispiele an; die Kritik gilt aber für alle Kürzungen. Diese Kürzungen sind jedoch nur vermeidbar, wenn der städtische Zuschuss steigt. Dies ist daher vorrangig Kritik an den finanziellen Rahmenbedingungen, nicht an der Auswahl der Maßnahmen durch die SWM/MVG.

U7 Olympia-Einkaufszentrum - Sendlinger Tor: Nach unserer Beobachtung ist die U7 auf dem Nordabschnitt weiterhin tagsüber und in vielen Schulferien unabdingbar. Die mehrmonatigen Fahrtausfälle bei der U1/U7 in den vergangenen Jahren führten häufig dazu, dass immer wieder Fahrgäste nicht in die verbliebene U1 zusteigen konnten, sondern auf dem Bahnsteig verblieben. Diese Beobachtung gab es auch in Schulferien.

Der Takt 5 der Tram 15/25 in der NVZ war im Leistungsprogramm 2017 in der Kategorie »dringend erforderlich« aufgeführt. Die hohen Auslastungswerte bestehen nach unserer Beobachtung auch weiterhin. Die Neubebauung des Paulaner-Areals hat die Auslastung nochmal gesteigert. Zudem sollte die positive Wirkung des 5-Minuten-Takts nicht unterschätzt werden.

Die vielen Verschlechterungen von Takt 10 auf Takt 20 sind ein Abstieg von der Weltstadt in eine durchschnittliche Großstadt. Dies passt nicht zum Selbstverständnis Münchens als besonders attraktive Stadt. Dies wird in Summe zu einer Verkehrsverlagerung weg vom Öffentlichen Verkehr führen.

Bus 173: Selbst in den starken Kürzungsphasen der frühen 2000er-Jahre verblieb der 10-Minuten-Takt der Linie 173 bis Robinienstraße. Eine solche Verschlechterung ist daher nicht nachvollziehbar. Zwischenzeitlich gibt es im Bereich Georg-Zech-Allee das Gymnasium Feldmoching, zudem auch das Neubaugebiet Lerchenauer Feld. Ein 20-Minuten-Takt geht in die falsche Richtung, falls hier tatsächlich das autoreduzierte Wohnen gewünscht ist, das politisch immer wieder betont wird.

Bus 172/179: Den Umweg der Linie 172 über den Olschweskibogen führt zu Fahrzeitverlusten und viel stärker noch zu einer gefühlten Unattraktivität durch die Fahrzeitverlängerung. Wir lehnen dies daher ab. Die Linie 179 kann aufgegeben werden, sobald der Nordabschnitt der Tram Y-Nord in Betrieb geht.

Tram 23: Der 10-Minuten-Takt ist deutlich zu wenig. Durch die Tram 12 gab es zwar eine gewisse Verlagerung, aber nicht in dieser Größenordnung. Nach unseren Beobachtungen gibt es vielmehr Neufahrgäste durch die Linie 12. Aus unserer Sicht ist bei vierteiligen Fahrzeugen eine gewisse Reduktion vorstellbar, allerdings eher Richtung Takt 6 oder 7,5. Zu berücksichtigen ist auch, dass Schwabing Nord als autoreduzierter Stadtteil konzipiert wurde. Das bedeutet: es ist wichtig, dass auch bei z.B. Störungen auf der Linie 12 weiterhin die Anbindung funktioniert. Auch deshalb ist ein dichtes Angebot auf der Linie 23 nötig. Zudem ersetzt die Tram 23 auch Buslinien zwischen Parzivalstraße und Münchner Freiheit.

Linien 19/21: Wir lehnen diese Änderung ab, bis die Betriebsstabilität auf den Ästen nach Pasing sowie zur St.-Veit-Straße erheblich verbessert wurde. Denn bisher ist jeweils ein zuverlässiger und unzuverlässiger Ast miteinander verbunden. Dadurch werden die Probleme des unzuverlässigen Astes noch halbwegs kompensiert. Die positiven Wirkungen der derzeitigen Linienführung konnten wir auch bei den Rückmeldungen der Fahrgäste wahrnehmen. Wird dies wieder geändert, so sehen wir eine erheblich schlechtere Zuverlässigkeit der neuen Linie 19 voraus. Daher muss zuerst die Zuverlässigkeit beider Äste deutlich verbessert werden, bevor sie wieder miteinander verbunden werden können. Dies betrifft beispielsweise die Ampelschaltungen und andere Stellen, bei denen der Kfz-Verkehr die Tram behindert.

Tram 20: Wir begrüßen diese Verbesserung. Die Kurse sollten künftig auch im Fahrplan aufgeführt werden. Nur damit entsteht der volle Nutzen für die Fahrgäste. Für die nächste Oberflächen-/Fugensanierung am Westfriedhof sollte die Schaffung einer zweiten Überholmöglichkeit eingeplant werden.

Bus 135: Wir begrüßen diese Verbesserung.

X35/X36/177: Wir begrüßen die früheren Anfangszeiten. Dies verbessert auch die Nutzbarkeit für die Schichtarbeiter in der Fertigungsindustrie dort. Der Bus X35 ist nach uns vorliegenden Rückmeldungen durchaus auch gut nachgefragt und sollte daher nicht aufgegeben werden; ggf.

wäre aber eine Taktreduzierung auf Takt 20 anstelle des heutigen abwechselnden 7/13-Minuten-Takts vorstellbar. Die langen Fußwege in Moosach haben sich nach unseren Beobachtungen negativ ausgewirkt; hier ist eine bessere Haltestellenpositionierung sinnvoll.

Bus 180/181/182: Der Bus 180 fährt heute täglich bis Betriebsschluss. Wird der Bus 180 durch den Bus 182 ersetzt, so muss dieser künftig dann täglich bis Betriebsschluss fahren.

Anbindung Freiham

Für Freiham wurde im Rahmen der ÖPNV-Offensive 2018 mit u.a. der Eröffnung der U-Bahn in der zweiten Hälfte der 2030er Jahre sowie dem Expressbus X5 eine besonders gute ÖV-Anbindung versprochen. Die Realität sieht anders aus: der Fußweg zum Umstieg zur S-Bahn in Freiham ist weit, die Busdurchfahrt unter der S8 ist verbaut, zur S-Bahn in Aubing gibt es gar keinen direkten Umstieg, die Bodenseestraße verleitet zu hohen Geschwindigkeiten des Autoverkehrs und bildet damit zugleich eine Barriere zwischen Neubaugebiet und S-Bahn. Der X5 ist abgesagt, die U-Bahn durch die Pläne zu Olympischen Spielen gefährdet, und der Bau der Strecke nach Pasing ist jetzt schon erst bis 2035 geplant. Im Anpassungsprogramm gibt es jetzt auch noch Verschlechterungen bei zwei Buslinien.

Die Versprechen der ÖPNV-Offensive sind vom Stadtrat gegeben. Wenn absehbar ist, dass diese nicht eingehalten werden können, dann ist dies auch auf dieser Ebene zu adressieren und geeignete Ausgleichsmaßnahmen zu beschließen. Rein auf Verwaltungsebene im Rahmen des Anpassungsprogramms ist nicht angemessen.

Die Kürzungen gehen in die falsche Richtung. In Freiham entstehen zudem gerade weitere Wohnungen. Für die kurze Übergangszeit ist bedarfsweise die Finanzierung der Busse aus dem Etat für Freiham sicherzustellen. Zudem ist die durchgehende Verbindung zwischen Aubing und Freiham auch für das Zusammenwachsen der Stadtteile sinnvoll. Dies gilt auch für die Erreichbarkeit von Bildungscampus und Sportpark.