

# Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans der Stadt München

## Stellungnahme vom 15. April 2019

### Zusammenfassung

Die gesellschaftlichen und politischen Vorgaben sind eindeutig: Begrenzung der Erderwärmung und des CO<sub>2</sub>-Gehalts in der Luft auf globaler Ebene; bundesweite Diskussionen um Luftreinhaltung, Feinstaub und Dieselfahrverbote und Gerichtsverfahren für München, bei denen Untätigkeit festgestellt und pönalisiert wurde; die Vorgabe des Stadtrats, den Anteil des Umweltverbund am Modal Split auf mindestens 80 Prozent bis 2025 zu erhöhen.

Der vorliegende Entwurf der Qualitätsziele des Nahverkehrsplans hingegen ist ein beherztes „Weiter so“ – ein kleines bisschen zugunsten eines besseren Öffentlichen Nahverkehrs, aber im Wesentlichen sind die Ziele so gewählt, dass die meisten auch so erreicht werden. Beispielsweise sollen die lahme Geschwindigkeit von Bus und Tram, sowie die Störungen durch Falschparker auch künftig passiv hingenommen werden. Wenn man es schon als „günstig“ für den ÖV definiert, wenn ÖV-Nutzer 50 Prozent länger als Autofahrer brauchen, kommt wenig überraschend auch kein Handlungsbedarf bezüglich dem Reisezeitverhältnis als Ergebnis heraus (4.2.4). Ähnliches gilt auch beim Taktangebot – wird im Wesentlichen der heutige Ist-Zustand gefordert, besteht auch wenig Handlungsbedarf. Die Auswirkungen absehbarer Änderungen wie des zweiten S-Bahn-Tunnels oder der U-Bahn nach Pasing werden nicht betrachtet.

Startet man hingegen als Mindestvorgabe beim politischen Ziel „80 Prozent Umweltverbund bis 2025“, das ja Ergebnis eines Bürgerbegehrens ist, dann kommt man zu einem anderen Ergebnis: Dies bedeutet, dass der Öffentliche Verkehr etwa 31 Prozent der Verkehrsleistung übernehmen muss – mehr als im stärksten Szenario „ÖV30“ prognostiziert (siehe zu 6.1 unten). Konkret gesagt: Eine Nachfragesteigerung um 56 Prozent gegenüber heute.

Dafür ist eine ganz andere Qualität des ÖVs notwendig – in Bezug auf Liniennetz, Angebotsstruktur, Zuverlässigkeit, Umsteigewege und deren Überdachung, etc.

Ein massiver Ausbau der ÖV-Infrastruktur ist überfällig. Hier muss die Stadt auch neue Wege gehen, effizienter planen und sich selbst intern besser abstimmen, sowie baufähige Projekte auch tatsächlich zum Bauen bringen. Der überlange Planungsprozess für die Westtangente ist mehr als nur abschreckend. Wichtig ist: es muss bald etwas passieren, nur auf wenige neue U-Bahn-Strecken als Allheilmittel zu setzen ist teuer, aber ohne ausreichende verkehrliche Wirkungen. Die Aussagen der MVG in Kapitel 7 sind uneingeschränkt zu unterstützen.

Der Ausbau umfasst insbesondere auch den kurzfristigen Bau von Busspuren für Metro- und Expressbusse sowie neue Tramstrecken. Dass in Kapitel 7 empfohlen wird, das Thema „Netzentwicklung Busspuren / Bustrassen“ in den Infrastrukturteil aufzunehmen, begrüßen wir.

Um die Behinderungen durch Falschparker zu reduzieren, ist die MVG kurzfristig mit der Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten zu beleihen.

Ergebnis: Die Qualitätsstandards sind durchgängig nachzuschärfen. Die Zielvorgabe „80 Prozent Umweltverbund“ ist mit aufzunehmen, und die Qualitätsziele sind so zu setzen, dass dieses Ziel auch erreicht wird.

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

## Anmerkungen zu einzelnen Kapiteln und Punkten

### zu 3.4.13 Tarif

Hier fehlt die Vorgabe, dass der MVV-Tarif für Fahrten zwischen München und dem MVV-Verbundgebiet in jedem Öffentlichen Verkehrsmittel (ausgenommen Fernzüge) zu gelten hat, und zwar ohne jede Ausnahme, also insbesondere auch bei touristischen Angeboten.

Zudem ist vorzuschreiben, dass die Kosten einer MVV-Karte im Vorhinein durch den Fahrgast ermittelbar sein müssen – der Verweis auf eine Handy-App ist hier nicht ausreichend.

### verwendete Karten

Auf den verwendeten Karten beispielsweise zur Einwohnerdichte fehlen Tram und Expressbusstrecken. Hier wäre eine Ergänzung in Bezug auf das reale Liniennetz sinnvoll.

Auffällig ist sofort, dass im Südwesten (Stichwort: Parkstadt Solln) eine gute Schienenanbindung fehlt. Ebenso ist das Fehlen einer Isarquerung südlich des Mittleren Rings zu monieren.

### Methodik

Die haltestellenbezogene Betrachtung hat den Nachteil, dass beispielsweise bei der Haltestelle „Hochschule München“ ein Defizit herausgearbeitet wird, das in Wirklichkeit nicht vorhanden ist. Zudem stützt sie sich sehr auf das vorhandene Netz, d.h. wo ein gutes Angebot vorhanden ist, dort wird es auch gefordert. Eine andere Betrachtung wäre möglicherweise zielführender, dies wäre aber ein Thema für die nächste Fortschreibung. Auch ein singuläres Defizit bezüglich der Haltestelle Candidplatz besteht in der dargestellten Betonung so nicht – andere Themen in München wie mangelnde Querverbindungen sind weitaus wichtiger.

Bezüglich der Erreichbarkeit der Stadtteilzentren wäre es unseres Erachtens sinnvoll, die Erreichbarkeit der drei kilometermäßig nächsten Zentren mitzubewerten, und jeweils 20 Minuten als maximale Reisezeit vorzugeben. Dies würden erlauben, Defizite insbesondere bei den Querverbindungen zu beheben, die heute die Bürger ins Auto treiben.

Die Bewertung von werkstags als Hauptzeit ist bei Freizeit-orientierten Angeboten wie den Bussen zum Tierpark schlicht falsch.

### Taktdichte

Bei der nötigen Nachfragesteigerung um 56 Prozent sehen wir folgende Werte als sinnvoll an (unter Berücksichtigung der maximalen Auslastung kann auch ein dichteres Angebot notwendig sein):

	Standard-Bus	Express-Bus, Metro-Bus, Tram, U-Bahn, S-Bahn
NVZ		
Kernzone	10	5
hohe Nutzungsdichte	10	5
niedrige Nutzungsdichte	20	10
SVZ(*)		
Kernzone	10	5
hohe Nutzungsdichte	20	10
niedrige Nutzungsdichte	20	10

(\*) Eine Reduktion kann in der Nacht zwischen 0 und 5 Uhr erfolgen

Selbst für den „Weiter so“-Ansatz des Nahverkehrsplans sollten in der Tabelle 4 auf Seite 26 zumindest die Werte der Tram und der S-Bahn jeweils auf die Werte der U-Bahn angepasst werden.

### *Geschwindigkeit / Reisezeitverhältnis*

Für die Verkehrswende ist ein Geschwindigkeitslevel „B“ ( $\geq 22$  km/h) auch für Tram und Metro-Bus anzustreben. Auch für das „Weiter so“ des Nahverkehrsplan sollte wenigstens „C“ ( $\geq 19$  km/h) angestrebt werden.

Die Aussagen bei den Defiziten bei der Tram, dass bereits (bei den großzügigen Vorgaben der Vorlage) bei der Hälfte der Defizite keine Maßnahmen definiert werden, ist enttäuschend. Ähnliches gilt beim Bus. Insbesondere ist es nicht akzeptabel, dass das Zuparken von Haltestellen folgelos ist. Hier müsste dringend nachgebessert werden. Zudem ist die MVG kurzfristig zu beleihen, Verkehrsordnungswidrigkeiten zu verfolgen.

Beim Reisezeitverhältnis, alles unterhalb 1 (also: wenn der ÖV auf Strecken größer 3 Kilometer länger braucht als das Auto) ist enttäuschend. Eine bessere Definition wäre:

- < 0,75 sehr günstig
- < 0,9 günstig
- < 1,1 zufriedenstellend
- < 1,5 gerade noch akzeptabel
- < 2,5 schlecht
- > 2,5 sehr schlecht

mit dem Ziel, die Verkehrsrelationen im Bereich von „günstig“ oder „sehr günstig“ zu heben bzw. zu halten.

### *zu 3.2.6 Fahrzeugauslastung*

Aufgrund der gesellschaftlichen Veränderungen, die durchaus auch politisch gefördert werden (beispielsweise verstärkte Nutzung mobiler Endgeräte, oder auch Elektro-Tretroller) steigt perspektivisch der Platzbedarf pro Fahrgast an. Absehbarerweise wird es auch pro Sitzplatz noch zusätzlich einer freien Raumfläche bedürfen. Dies sollte zumindest eine perspektivische Berücksichtigung finden.

### *zu 3.2.7 Pünktlichkeit*

Der Aussage „Busse und andere im Straßenraum geführte Verkehrsmittel ... können dieser Anforderung jedoch nicht immer gerecht werden, weil sie unter anderem Behinderungen durch den MIV ausgesetzt sind“ widersprechen wir: Hier ist die Stadt gefordert, sicherzustellen, dass Behinderungen des deutlich effizienteren ÖVs durch den MIV unterbleiben.

### *zu 3.3.2 Neubaugebiete*

Wichtig ist, dass die Erschließung vorhanden ist, bevor die ersten (neuen) Bewohner einziehen.

### *zu 3.3.1 Haltestellen / 3.3.4 Haltestellenausstattung / 4.4.2 Tram-Haltestellen*

Die Bedeutung von Haltestellen als Zugang zum Öffentlichen Verkehr wird oft unterschätzt.

Bei der Tram sind perspektivisch die Haltestellen auf Niveau des Fahrzeugbodens anzuheben.

Im folgenden sind die Kategorien für Tram und Bus entsprechend der Vorlage mit (1) = hohe Umsteigebedeutung, (2) = über 1000 Ein/Aussteiger, (3) = weitere Tramstationen und (4) = weitere Busstationen verwendet.

An wichtigen Umsteigehaltestellen (1) sowie bei hohem Aufkommen (2) ist eine durchgehende Überdachung vorzunehmen, so dass ein Umsteigen trockenen Fußes möglich ist. Dies betrifft insbesondere auch alle Umsteigevorgänge zwischen S-Bahn, U-Bahn, Tram, Express- und Metrobuslinien. Bei allen anderen Tram-Haltestellen (3) wäre dies zumindest eine zweckmäßige Ergänzung.

Ebenso gilt an wichtigen Umsteigehaltestellen (1 sowie auch bei der U-Bahn), dass die Haltestellen kompakt anzuordnen sind (d.h. kurze Fusswege) und bei Umsteigesituationen zu unterirdischen Ver-

kehrsmitteln von den oberirdischen Haltestellen ein direkter Zugang nötig ist (positives Beispiel: Stiglmaierplatz; negatives Beispiel: Wettersteinplatz); zumindest bei Neubauten ist dies zwingend zu berücksichtigen.

Die Beschilderung innerhalb der Gesamtstation ist bei allen Umsteigehaltestellen (1) nötig, nicht nur bei der U-Bahn.

Die dynamische Fahrgastinfo ist auch bei (2) nötig.

Eine adäquate Wartehalle (dies kann auch gemeinsam mit der Überdachung erfolgen) ist bei den Stationen der Kategorie (1) und (2) so wichtig, dass die Machbarkeit notfalls über entsprechende Priorisierungen des Straßenraums herbeigeführt werden muss.

Eine Notruf/Infosäule wäre bei den Stationen der Kategorie (1) und (2) eine zweckmäßige Ergänzung.

Bei den Haltestellen der Kategorie (1), (2) und (3) sind ausreichend viele und hochwertige Fahrradabstellplätze vorzusehen, bedarfsweise auch über eine Priorisierung der Nutzung des Straßenraums zu Lasten des MIV.

#### *zu 3.4.5 P+R*

P+R ist im Stadtgebiet grundsätzlich ein Irrweg. Es ist besser, wenn die Bürger frühzeitig auf den ÖV umsteigen – am besten, bevor eine Autonutzung überhaupt nötig ist. Wichtig wäre daher, die Qualität der S-Bahn zu fördern, den regionalen Busverkehr zu verbessern sowie flächendeckend Fahrradstellplätze (B+R) zu bauen. Dem Satz „P+R bietet einen weiteren Baustein zur Erhöhung der ÖPNV-Nachfrage“ widersprechen wir ausdrücklich, gesamthaft betrachtet trägt P+R zu einer Reduzierung der ÖV-Nachfrage bei.

#### *zu 3 Staufreiheit*

Wir vermissen eine Aussage dazu, dass insbesondere bei Trambahnen, Metro- und Expressbussen durchgängig eine staufreie Trasse zur Verfügung stehen muss. Dies kann insbesondere sowohl über einen eigenen Gleiskörper bzw. eine Busspur erfolgen, als auch über eine Schaltung der Lichtsignalanlagen, die den ÖV als Pulkführer in den Bereich einfahren lässt, und Rückstau entsprechend unterbindet.

#### *zu 6.1 Szenarien*

Um das politische Ziel „80 Prozent Umweltverbund“ zu erreichen, müssen die Verkehrsmittel des Umweltverbunds nicht nur den Neuzuwachs übernehmen, sondern auch Teile des Ist-Bestands des MIV übernehmen. In Verkehrsanteilen gerechnet gehen wir für diese Stellungnahme davon aus, dass vom bisherigen Ist-Stand (Seite 105) der Fußverkehr wie in beiden Szenarien bei 24 Prozent verbleibt, der Autoverkehr auf 20 Prozent gedeckelt ist, der Radverkehr mit 25 Prozent deutliche über den Szenarioprognosen liegt. Damit muss der ÖV den restlichen Anteil von 31 Prozent des Verkehrsaufkommens übernehmen.

Alle gerechneten Szenarien sind damit (teilweise deutlich) unterhalb der politischen Vorgaben. Das gewählte Basisszenario muss der politischen Beschlusslage entsprechen, weitergehende Szenarien können natürlich auch bewertet werden.

#### *zu 6.2 Maßnahmen / 7 Empfehlungen für den Teil Infrastruktur*

Die geplanten und dargestellten Maßnahmen bei Tram und Expressbus sind vollkommen unzureichend.

Dem Grundtenor der MVG, der Ausbau der Infrastruktur ist dringend nötig, stimmen wir uneingeschränkt zu. Dies gilt auch für die Aussage, die Maßnahmen für 2030 müssen jetzt eingeleitet werden, die Zeit drängt außerordentlich, die Infrastruktur hat ihre Belastungsgrenze erreicht bzw. dies steht kurz bevor.

Wir begrüßen, dass das Thema „Netzentwicklung Busspuren / Bustrassen“ neu in Kapitel Infrastruktur aufgenommen wird.