



DR. MAGDALENA MIEHLE
(SPRECHERIN)
HERMANN DIEHL
FRANK EßMANN
LOTHAR FRANTZ
MONIKA HERZOG
DR. GEORG KRONAWITTER

BERNHARD MATHIAS
MARIANNE MEGGLE
EVA MUHR
SEBASTIAN SCHALL
STEPHEN SIKDER
OTTO STEINBERGER
STEFAN ZIEGLER

im Bezirksausschuss Trudering-Riem

12.10.2019

Antrag zu 7.2.2/10-2019 an den BA 15

Nahverkehrsplan 2020 der LHM – attraktiver ÖPNV für ganz München, auch für den Stadtrand

Der BA 15 gibt folgende Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplans der LHM ab und bittet die Stadträtinnen und Stadträte um Berücksichtigung seiner Vorschläge.

A) Prämiabel

Der BA 15 Trudering-Riem ist nicht damit einverstanden, dass fast 2 Jahrzehnte seit der Erarbeitung des letzten NVPs für die Stadt München ergangen sind und fordert, dass spätestens in 10 Jahren der NVP aktualisiert wird.

Der BA 15 erkennt an, dass im Zuge der Vorarbeiten eine fundierte Datenbasis durch die Zuarbeit von MVG und Ingenieurbüros u. a. geschaffen wurde.

Angesichts der Fülle dieses Materials, das über Jahre entstanden ist, muss aber den ehrenamtlich arbeitenden BAs mehr Zeit für die inhaltliche Befassung gegeben werden. Dieser Zeitraum sollte so bemessen sein, dass wenigstens zwei reguläre Sitzungstermine in ihm liegen. Andernfalls stehen den BA-Mitgliedern effektiv für die Befassung gerademal 6 Tage zwischen dem Erhalt der Sitzungsunterlagen und der Beratung in den BA-Fraktionen zur Verfügung – und das für ein so komplexes Thema!

Nun zum Inhaltlichen:

Der BA15 bewertet den Entwurf im Hinblick auf die ÖPNV-Bedürfnisse eines Stadtbezirkes am **Stadtrand**. Zentraler Blickpunkt ist dabei die Kundensicht, also die Sicht der MVG-Kunden. Nur bei einem in allen Lebenslagen attraktiven ÖPNV-Angebot werden sie auch den ÖPNV nutzen (statt des eigenen Kfz).

Der BA15 stellt fest, dass auch im vorliegenden NVP-Entwurf gerade für Trudering-Riem erhebliche Qualitätsdefizite im ÖPNV diagnostiziert werden, z. B. bei der Verbindungsqualität zum Stadt- und zum Stadtteilzentrum. Hier sind große Teile von Trudering in den entsprechenden Karten tiefrot markiert (s. Quellen).

Methodisch ist zudem zu kritisieren, dass diesen Analysen nur die dichten Angebote in der Hauptverkehrszeit (HVZ) zugrundegelegt wurden, nicht jedoch die deutlich ausgedünnten Takte in der Spät- bzw. Schwachverkehrszeit (SVZ). Gerade in einem großstädtischen Umfeld mit einem attraktiven Nachtleben kann dies nicht außer Betracht bleiben!

Außerdem werden bei der Beförderungszeitanalyse offenkundig nur die Reisezeiten im ÖPNV, nicht jedoch die effektiven Reisezeiten von Tür zu Tür betrachtet, die aber im Vergleich zum MIV relevant sind.

Ein gravierender Mangel des vorliegenden NVP-Entwurfs besteht zudem darin, dass er den z. B. aus dem Demographiebericht der LHM prognostizierten starken Bevölkerungszuwachs von 35 Prozent für Trudering-Riem methodisch und perspektivisch nicht berücksichtigt.

Forderungen des BA 15 an den NVP:

- 1) Das gesamte Gebiet von Trudering-Riem wird im NVP als Gebiet hoher Nutzungsdichte behandelt.
- 2) Grundsätzlich und unabhängig von 1) wird für eine Busbedienung münchenerweit ein einheitlicher maximaler Haltestelleneinzugsbereich von 300 Metern zugrundegelegt, wie es auch der Behindertenbeirat fordert.
- 3) Es ist eine 100prozentige ÖV-Erschließung aller Verkehrszellen anzustreben und nicht nur eine 80prozentige.
- 4) Die Einführung moderner On-Demand-Angebote wie Isar-Tiger oder Clevershuttle ist möglichst zeitnah auf ihre Praxistauglichkeit für bislang nicht erschlossene Gebietsteile in Trudering-Riem zu prüfen, wobei der BA umfassend einzubinden ist.
- 5) Bruchloser Übergang an der Station Trudering Bf von der U2-Ost stadtauswärts im Spätverkehr nach 20h auf alle weiterführenden Buslinien 139, 185, 192, 193 und 194, d. h. 10-Minuten-Takt auch nach 20 Uhr.

Begründung

Die oben aufgeführten Forderungen resultieren aus den jahrelangen Erfahrungen des BAs im Zuge der jährlichen Befassung mit dem MVG-Leistungsprogramm. Sie berücksichtigen die Rückmeldungen vieler Bürgerinnen und Bürger ebenso wie die einhellige Zielsetzung des Münchner Stadtrats, im Zeichen der Verkehrswende den Anteil des ÖPNV in München zulasten des MIV deutlich zu steigern.

Da nahezu jeder Haushalt in unserem Stadtbezirk Zugriff auf ein Kfz hat, gelingt hier der Umstieg nur, wenn sich der ÖPNV als attraktive Alternative zum Kfz darstellt.

Dies ist aber verständlicherweise nicht der Fall, wenn die nächste Bushaltestelle zu Fuß erst in zehn oder gar fünfzehn Minuten erreichbar ist, während das Auto „vor der Tür“ steht. Daher ist ein 300-Meter-Radius um Bushaltestellen in einer Großstadt kein Luxus – egal was irgendwelche deutschlandweit gültigen Empfehlungen derzeit noch vorgeben! Der BA 15 unterstützt die gleichlautende Forderung des Behindertenbeirats uneingeschränkt und sieht darin auch eine Maßnahme zur Verringerung der Barrierewirkung für mobilitätseingeschränkte Personen.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass Ende 2015 im Stadtbezirk ca. 14.000 Einwohner über 60 Jahre alt waren und die Hälfte davon im Bezirksteil Waldtrudering lebte.

Ein weiterer Attraktivitätsmangel des aktuellen ÖPNV-Angebots sind die höchst ärgerlichen Zwangspausen für U-Bahnnutzer (m/w/d) nach 20 Uhr, wenn sie mit der

„falschen“ U2 in Trudering ankommen und dann bis zu 18 Minuten auf ihren Anschlussbus warten müssen. In diesen 18 Minuten hätten die ÖV-Nutzer mit dem eigenen Kfz den gesamten Weg von der Staatsoper bis Waldtrudering zurücklegen können. Mit der MVG sind sie für den gleichen Weg rund 45 Minuten unterwegs. Hier beträgt also das Reisezeitverhältnis ÖV:IV deutlich mehr als 2,5 ! Bei einem 10-Minutentakt der Busse würde dieses Verhältnis auf unter 2,0 sinken, wäre also deutlich attraktiver!

Das Argument, man müsse halt die „richtige“ U-Bahn nehmen, um zweistellige Wartezeiten in Trudering Bf abends zu vermeiden, überzeugt nicht. In den meisten Fällen ist der Fahrtantritt in der Innenstadt nicht vom Nutzer steuerbar, sondern hängt mit dem Ende von Veranstaltungen o. ä. ab. Die „richtige“ U-Bahn zu nehmen hieße dann, in der U-Bahnstation zusätzliche zehn Minuten zu warten.

Fazit: ein durchgehender 10-Minutentakt auch am Abend ist eine Grundvoraussetzung für einen lebenslagengerechten ÖPNV in einer lebendigen Großstadt wie München.

Schlußbemerkung

Der Münchner Stadtrat hat sich einhellig für die Stärkung des ÖV in München ausgesprochen. Der BA unterstützt dies und erwartet – auch am Stadtrand - konkrete, spürbare Verbesserungen im ÖV-Angebot durch die Übernahme seiner Vorschläge in den endgültigen NVP.

Initiative: CSU-Fraktion im BA 15 Trudering-Riem

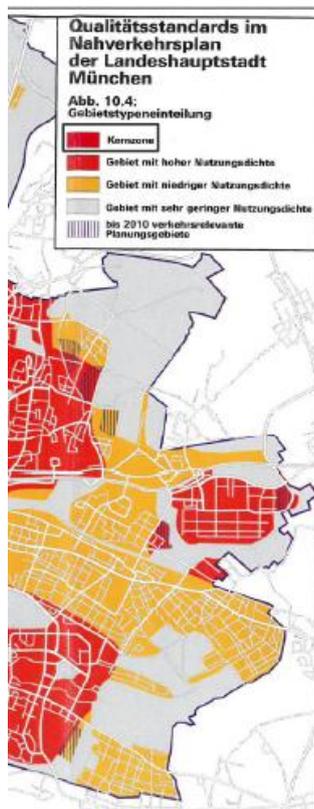
Quellen siehe nächste Seiten!

Quellen

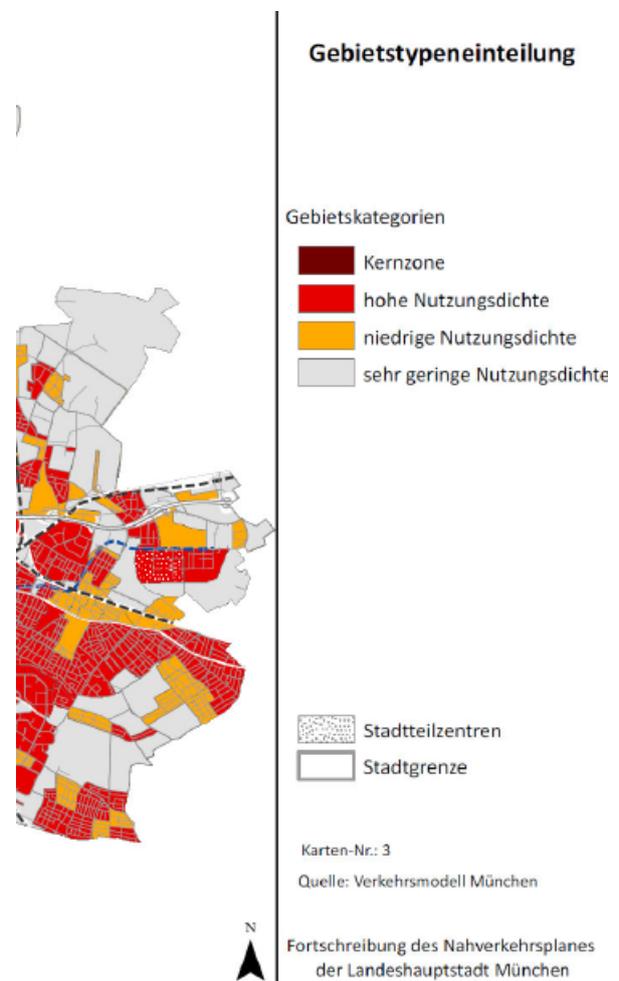
Die unten beigefügten Auszüge von Grafiken sind der Präsentation der Fa. GEVAS auf dem BA-Termin am 28. Februar 2019 entnommen.

Die Änderung der Gebietseinteilung von 2003 zu 2019 spiegelt anhaltende Nachverdichtung wieder:

2003: Im NVP war ganz Trudering ein Gebiet „geringer Nutzungsdichte“:



2019 sind nur noch Teile Waldtrudering und die Grenzkolonie (mit Ausnahme der Schwedensteinsiedlung) Gebiete geringer Nutzungsdichte, alle anderen haben eine hohe Nutzungsdichte:



Anmerkung: die errechneten Beförderungszeiten in den folgenden Grafiken spiegeln wohl nicht die „echten“ Tür-zu-Tür-Reisezeiten im ÖPNV wieder, sondern nur die Zeiten von Haltestelle zu Haltestelle. De facto müssten typischerweise 10 Minuten zu den Beförderungszeiten addiert werden, dann sähe aber die Farbverteilung anders aus!

