



An die
Fraktion ÖDP/FW
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

12.07.2021

ÖPNV: Welches Verkehrsmittel und welche Trasse entlastet Freimann wirklich?

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO
Anfrage Nr. 20-26 / F 00173 von der Fraktion ÖDP / FW
vom 02.02.2021, eingegangen am 02.02.2021
Az. D-HA II/V1 8510-9-0112

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ihrer Anfrage vom 02.02.2021 führten Sie als Begründung aus:

„Seit vielen Jahren wird im Münchner Norden von den Bürgerinnen und Bürgern, der Politik und der MVG diskutiert, welche Verkehrsmittel U26, Tram 23/24 oder Expressbusse am wirksamsten die Verkehrssituation ganz im Münchner Norden entspannen könnten. Mindestens so interessant, wie die Wahl der Verkehrsmittel, sind die Wahl der Trasse sowie die Unterschiede bei Kosten und Realisierungszeiträumen.

Am 28. Januar 2021 hat nun unter der Regie der MVG eine digitale öffentliche Informationsveranstaltung stattgefunden, welche mehr Fragen aufgeworfen als beantwortet hat.“

Zu den im Einzelnen gestellten Fragen kann ich Ihnen nun Antworten der SWM/MVG übermitteln und bitte die durch den Referatsaufbau bedingte verzögerte Beantwortung zu entschuldigen.

Vorangestellt sei, dass zum Zeitpunkt der Anfrage vom Stadtrat bereits die Strecke Münchner Freiheit – Bayernkaserne – Kieferngarten als „in Planung/im Bau“ beschlossen war. Mit Beschluss vom 03.03.2021 wurde zusätzlich die Strecke Bayernkaserne – Am Hart in diese Kategorie aufgenommen.

Frage 1:

Wenn, wie von der MVG erwähnt, ca. 70 % des Fahrgastaufkommens in Richtung Westen unterwegs ist und nur 30 % zum Kieferngarten, warum wird dann eine Verlängerung der Tram 23 zum Kieferngarten und nicht zum Hart favorisiert?

Antwort der SWM/MVG:

„Für die Tram 23 favorisiert die MVG die Führung von der Münchner Freiheit über die Bayernkaserne zum U-Bahnhof Am Hart, ergänzt durch die Tram 24 zwischen den U-Bahnhöfen Am Hart und Kieferngarten. In der Online-Info-Veranstaltung vom 28.01.2021 wurden Modellrechnungen erläutert, die - bei gleichem Angebot auf den Ästen Kieferngarten und Am Hart - eine etwa doppelt so hohe Nachfrage für die Beziehung von/nach Westen wie von/nach Osten ausweisen. Dies erscheint plausibel, wenn man berücksichtigt, dass durch den Westast ein deutlich größeres Gebiet erschlossen wird (mit sechs Haltestellen) als durch den Ostast (mit nur drei Haltestellen). Daher wurde für den Westast mit den Linien 23 und 24 eine doppelt so hohe Bedienung angenommen, wie für den Ostast, auf dem derzeit nur die Linie 24 vorgesehen ist. Der Stadtrat hat dementsprechend den Westast Am Hart – Bayernkaserne mit Beschluss „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ vom 03.03.2021 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 20-26 / V 01848) wieder in die Kategorie „in Planung/im Bau“ aufgenommen.“

Frage 2:

„Wäre es kostengünstiger für die lediglich 30 % Fahrgäste ein anderes Verkehrsmittel, z.B. Expressbusse zu wählen? Mit welchen Investitionskosten und Betriebskosten pro Personenkilometer wäre jeweils bei den Verkehrsmitteln zu rechnen?“

Antwort der SWM/MVG:

„Beschlusslage des Stadtrats sind die drei Streckenabschnitte von der Bayernkaserne Richtung Süden (Münchner Freiheit), Westen (Am Hart) und Osten (Kieferngarten). Der Ostast weist zwar eine geringere Nachfrage als der Westast auf. Da er aber nur eine Strecke von ca. 1,4 km und drei Haltestellen umfasst, kann ein Express- oder Schnellbus seine möglichen Vorteile hier nicht ausspielen und ist keine sinnvolle Option.“

Frage 3:

„Warum beharrt die MVG auf die Umsteigebeziehung zwischen Tram und Bus am Kieferngarten, obwohl die Buslinien ebenfalls aus westlicher Richtung kommen, es also Umsteigemöglichkeiten mit geringeren Umwegen gibt?“

Antwort der SWM/MVG:

„Die Frage beruht vermutlich auf einem Missverständnis: Die MVG beharrt nicht auf dem Umstieg zwischen Tram und Bus am Kieferngarten. Sie betont die Vorteile eines Umstiegs jeweils zwischen Tram und U-Bahn bzw. Bus und U-Bahn und zwar auf der Westseite des U-Bahnhofs, da hier die Umsteigewege zur U-Bahn am kürzesten sind.“

Frage 4:

„Soll die geplante Tram vom Kieferngarten dazu beitragen, dass Pendler, die z.B. über die A9 kommen, an der Stadtgrenze vom Auto in den ÖPNV umsteigen?“

Antwort der SWM/MVG:

„Das „Abfangen“ von Pendlern, die über die A9 kommen, ist keine explizite Zielsetzung des Tramprojekts zum Kieferngarten. Daher wurden hier auch keine speziellen Untersuchungen und Analysen durchgeführt.

In der Veranstaltung vom 28.01. wurde ausgeführt, dass die P+R-Anlage am Kieferngarten nicht mehr die Funktion hat, die ihr bei Errichtung zugemessen wurde.

Angesichts der anstehenden Sanierung erscheint der Abriss günstiger. Den Pendlern von der A9 steht die P+R-Anlage Fröttmaning zur Verfügung mit einer schnellen und leistungsfähigen U-Bahnverbindung mit der U6 nach Schwabing, in die Innenstadt und darüber hinaus in die südlicheren Stadtteile. Sie hat noch Kapazitäten frei und kann damit auch noch Pendler aufnehmen, die heute noch die P+R-Anlage Kieferngarten nutzen.

Erfahrungen zeigen, dass Pendler ihren PKW vor allem dann an der Stadtgrenze abstellen, wenn sie sich durch den ÖPNV einen Fahrzeitleistungs Vorteil erhoffen, vor allem im stauanfälligen Berufsverkehr. Gerade an der Stadtgrenze sind die Öffentlichen Verkehrsmittel oft noch leer und bieten einen Sitzplatz. Im Gegensatz zur schnellen U6 dient die Tram eher der Feinerschließung in den nördlichen Stadtteilen und einer hochwertigen Erschließung des Neubaugebiets „Bayernkaserne“. Es ist nicht sehr wahrscheinlich, dass ein Pendler nach einer Fahrt über die Autobahn seinen PKW abstellt, um die letzten Minuten seiner Fahrt mit der Tram zurückzulegen. Einem evtl. Fahrzeitleistungs Vorteil steht der Zeitverlust für das Abstellen des Pkw, den Weg zum Bahnsteig und eine Wartezeit entgegen. Insofern sehen wir auch in einer Weiterführung der Tram zur P+R-Anlage Fröttmaning keinen wesentlichen Beitrag zu deren Attraktivitätssteigerung.“

Frage 5:

„Mit wie vielen dieser Pendler wird in der Tram gerechnet? Welchen Anteil am Pendlerstrom im Münchner Norden haben diese Umsteiger?“

Antwort der SWM/MVG:

siehe Antwort zu Frage 4.

Frage 6:

„Falls die Frage 4 mit ja zu beantworten ist, weshalb wird dann nicht Fröttmaning als Endhaltestelle gewählt? Könnte eine umsteigefreie Verbindung von Fröttmaning mit bereits bestehender P & R Anlage nicht mehr Autofahrer zum Umsteigen bewegen?“

Antwort der SWM/MVG:

siehe Antwort zu Frage 4.

Frage 7:

„Benötigt die MVG künftig einen Trambetriebshof im Münchner Norden? Wird Fröttmaning als Standort in Betracht gezogen? Wenn ja, wäre ein Trambetriebshof mit Endhaltestelle in Fröttmaning nicht kostengünstiger als ein reiner Trambetriebshof in Fröttmaning und eine zusätzliche Trasse mit Endhaltestelle am Kieferngarten?“

Antwort der SWM/MVG:

„Nein, auch wenn es bereits einen Trambetriebshof in Fröttmaning mit einer entsprechenden Zuführungsstrecke gäbe, wäre ein Linienbetrieb zum Kieferngarten West wirtschaftlicher als

eine Endhaltestelle in Fröttmaning. Grund dafür ist, dass ein Linienbetrieb nach Fröttmaning die Beschaffung und vor allem den Betrieb von ein bis zwei zusätzlichen Tramzügen erfordert. Dieser Kostensteigerung steht kein entsprechender Nutzen gegenüber:

Aufgrund der Bebauung gibt es nur eine geringe Nachfrage auf der Burmesterstraße, der Umsteigeweg zwischen Tram und U-Bahn-Westseite verlängert sich deutlich gegenüber dem Ostzugang.

Um diese Nachteile für die Fahrgäste zu vermeiden, würde eine Betriebsstrecke zu einem möglichen Betriebshof Fröttmaning die jetzt geplante Anbindung Kieferngarten West keinesfalls ersetzen, sondern nur ergänzen.“

Ich hoffe, dass Ihre Anfrage damit zufriedenstellend beantwortet werden konnte und gehe davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat