



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
GRÜNEN/RL Stadtratsfraktion

Rathaus

Datum 12.09.22

MVG-Routenplaner mit Überfüllungswarnung und Ausweichrouten

Antrag Nr. 14-20 / A 05085 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 13.03.2019, eingegangen am 13.03.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ihrem o.g. Antrag fordern Sie, dass die MVG die Funktionen ihres Routenplaners, sowohl in der App als auch browser-basiert, um folgende Funktion erweitert:

Anzeige von Überfüllungen im Routenplaner und Vorschlag von Alternativrouten bei Überfüllung und Ausfällen. Darüber hinaus werden im Störfall alternative Strecken auch auf Monitoren in Bahnhöfen bzw. mittels Durchsagen bekanntgegeben.

Um diese Angebote umzusetzen, schafft die MVG ein zentrales Meldesystem für überfüllte Verkehrsmittel, das z.B. auf folgende Daten zurückgreifen kann: Meldungen durch Fahrpersonal, Meldungen durch Fahrgäste in der zu entwickelnden zentralen MVG-App, anonymisierte Nutzer*innendaten aus dem Projekt xMND, anonyme Auswertung von Videoaufnahmen von Bahnsteigen oder Gewichtsmessungen von Fahrzeugen.

Mittelfristig entwickelt die MVG auf Grundlage dieser Daten eine automatische Überfüllungsvorhersage.

Nach § 60 Abs. 9 GeschO dürfen sich Anträge ehrenamtlicher Stadtratsmitglieder nur auf Gegenstände beziehen, für deren Erledigung der Stadtrat zuständig ist. Die o.g. Thematik fällt jedoch nicht in die Zuständigkeit des Stadtrates oder als laufende Angelegenheit in die Zuständigkeit des Oberbürgermeisters, sondern in den operativen Geschäftsbereich der MVG. Eine beschlussmäßige Behandlung der Angelegenheit im Stadtrat ist daher rechtlich nicht möglich. Daher wird der Antrag im Folgenden als Brief beantwortet. Wir entschuldigen uns für die sehr lange Bearbeitungszeit; allerdings wurde der Stadtratsantrag dem Mobilitätsreferat erst jetzt zur Bearbeitung übersendet.

Hierzu haben wir eine Stellungnahme der dafür zuständigen MVG erbeten, die uns nun Folgendes mitteilte:

„Von Seiten der MVG bzw. auch der Verantwortlichen für die FahrInfo-App würden wir derartige Funktionen begrüßen; so wurde bereits eine Auslastungsanzeige auf Basis von statischen Auslastungsdaten (= mittlere Auslastung an vergleichbaren Wochentagen) erfolgreich umgesetzt.

Die Anpassung eines auslastungsbasierten Routings wurde mangels Zuständigkeit nicht betrachtet; hier verweisen wir auf die BEG mit dem System DEFAS. Die SWM/MVG sehen einen hohen Bedarf an einer Fahrt- und optimal wagonscharfen Darstellung der aktuellen bzw. kurzfristig erwarteten Auslastung. Daher wurde kalkuliert, was die Bereitstellung dynamischer Auslastungsdaten kosten würde. Auf Basis von Echtzeitdaten sind Kurzzeit-Prognosen mit hoher Genauigkeit durch neue analytische Methoden (KI) denkbar. Hintergrund für den Bedarf an Echtzeitdaten ist, dass – z.B. aufgrund von „Stau auf der Strecke“ – die Auslastung aufeinanderfolgender Züge massiv vom statistischen Mittelwert abweichen kann (erster Zug überfüllt, direkt folgender Zug mit sehr geringer Auslastung). Zudem ist die tatsächliche Auslastung stark abhängig von externen Einflussfaktoren wie z.B. Wetter, Feriensituation, Störungen oder Großveranstaltungen, die bei statistischen Werten nicht ausreichend berücksichtigt werden.

Eine Auslastungsinformation auf Basis statistischer Werte kann also zu einer starken Abweichung angegebener Auslastungswerte und der tatsächlichen Auslastung und in Folge zu einer hohen *wahrgenommenen* Unzuverlässigkeit der Darstellung und zu einem geringem Wert für den Fahrgast führen.

Entsprechend sind die heute zur Verfügung stehenden Informationen auch nur bedingt für eine Optimierung des Routings geeignet.

Die SWM/MVG haben bereits für die U-Bahn untersucht, was die Bereitstellung von Auslastungs-Echtzeitdaten kosten würde. Im Ergebnis wurden hier für die Linien U3/U6 jährliche Kosten im 6-stelligen Bereich erhoben. Diese Kosten sind aus Sicht der SWM/MVG nicht durch direkte bezifferbare Kostenreduktionen oder Mehreinnahmen gedeckt, so dass von einem ersten Piloten abgesehen bisher auf eine Skalierung verzichtet wurde.

Unter der Annahme, dass Echtzeit-Auslastungsinformationen verfügbar wären, unterstützen die SWM/MVG das Ziel, diese Informationen im Rahmen des Routings zu nutzen. Dies muss gleichwohl über DEFAS (das bayernweite Hintergrundsystem für Fahrgastinformation der bayerischen Eisenbahngesellschaft) erfolgen, einerseits da dort das ÖPNV-Routing implementiert ist, andererseits da die Auslastungsinformationen damit auch allen Nutzern von DEFAS (z.B. MVV) zur Verfügung stehen (und damit auch der Optimierung des Gesamtsystems Mobilität in München zugutekommen).“

Das Mobilitätsreferat weist darauf hin, dass der Münchner Tarif und Verkehrsverbund (MVV) bereits in rund 120 Regionalbuslinien Fahrzeugauslastungszahlen (AFZS Daten) erhebt und diese an DEFAS liefert sowie in den MVV Auskunftsmedien darstellt.

Das Mobilitätsreferat setzt sich dafür ein, perspektivisch auch eine Zusammenführung aller Auslastungszahlen für öffentliche Verkehrsmittel im Großraum München über DEFAS zu erreichen.

Ich bitte Sie, von den vorstehenden Ausführungen der MVG und des Mobilitätsreferats Kenntnis zu nehmen und hoffe, dass wir Ihren Antrag zufriedenstellend beantworten konnten und dieser als erledigt gelten darf.

Mit freundlichen Grüßen

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent