ÖV-Infrastruktur und neue Mobilitätsformen im MVV

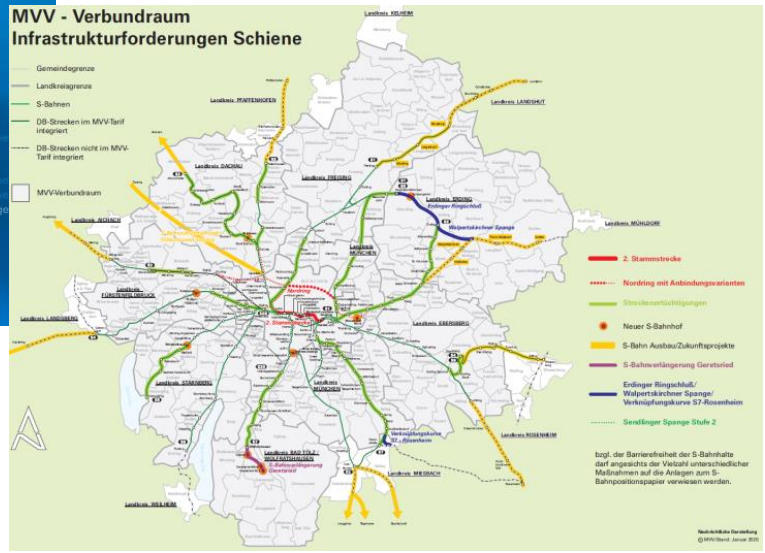
Dr. Bernd Rosenbusch, Geschäftsführer MVV GmbH

AGENDA

1. Infrastrukturplanungen in der Region auf Hochtouren: Stand der Planungen
2. Leistungsfähige Tangenten: Ringbuslinie(n) um München
3. Schnellerer und attraktiverer Busverkehr: Umweltspuren und „High-occupancy vehicle lanes“ (HOV)
4. Sinnvoll den ÖPNV ergänzen: On-Demand-Angebote im MVV
5. Investitionen und ihre Wirkungen: Reform von Standardisierter Bewertung und NKU ist überfällig

Über 40 Infrastrukturmaßnahmen werden untersucht – Landkreise haben mit Positionspapier umfassende Ideen gesetzt

Übergabe S-Bahn Positionspapier am 09.03.2020



Staatsministerin Schreyer:
"Die S-Bahn ist das Rückgrat des Nahverkehrs. Wir machen sie miteinander fit für die Zukunft."

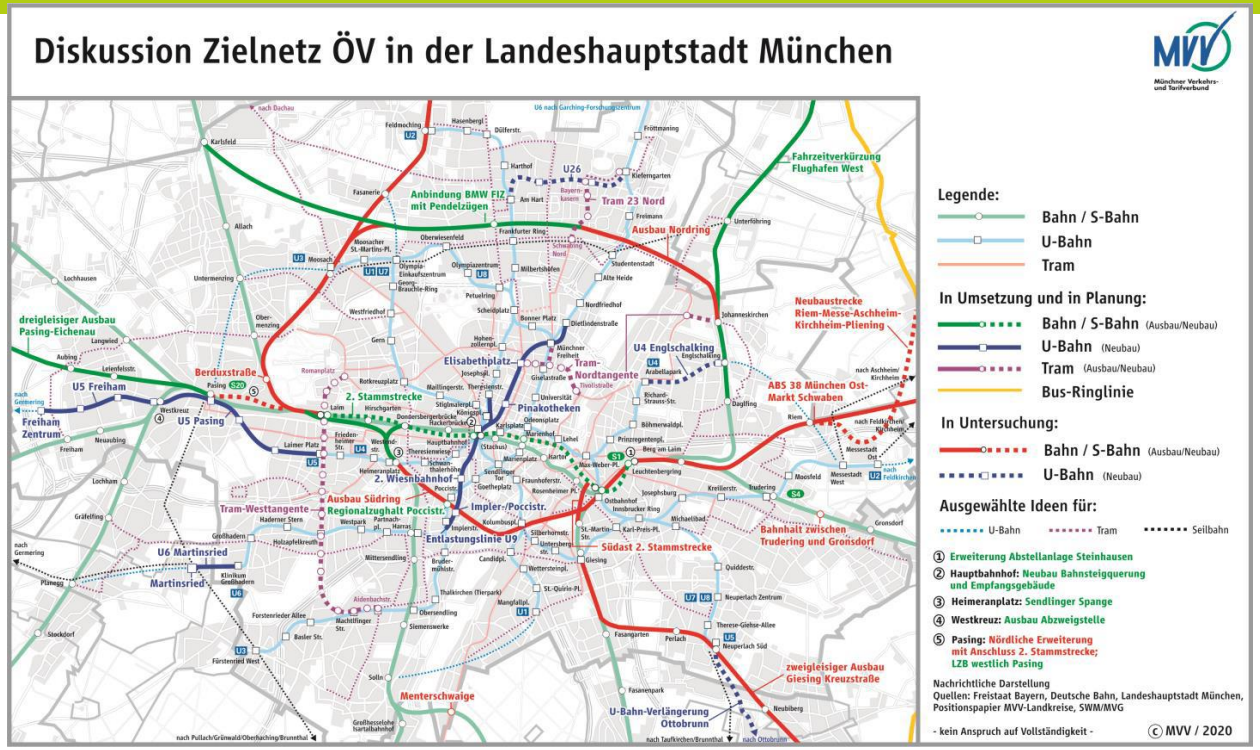
- MVV-Verbundlandkreise übergeben Positionspapier
- Freistaat und Landkreise stehen zur S-Bahn
- Außenäste stärken, neue Verkehrslösungen durchdenken

Umfangreichste Untersuchungen zum Infrastrukturausbau in den Landkreisen laufen im StMB

28 Maßnahmen im SPNV in Planung/Umsetzung, weitere 41 Maßnahmen in Prüfung

- 2. Stammstrecke
- Barrierefreier Ausbau von 19 S-Bahn-Stationen
- Erweiterung des Werks zur S-Bahn-Wartung in Steinhausen
- Zusätzlicher Bahnsteig in Markt Schwaben
- Verlängerung Flughafen-Schwaigerloh
- Barrierefreier Ausbau
- Abzweigstelle Flughafen West
- Wendegleis in Weßling
- Sendlinger Spange
- 2. Gleis Steinebach-Seefeld-Hechendorf
- Zweites Gleis im Bereich St. Koloman
- Lückenschluss Flughafen – Erding
- ABS 38 Markt Schwaben – Mühldorf – Freilassing
- Zugbeeinflussung Pasing West
- Ausbau Abzweigstelle Westkreuz
- Fahrzeitverkürzung zum Flughafen
- S 7-Verlängerung nach Geretsried
- Walpertskirchner Spange
- Neubau Empfangsgebäude Hbf München
- Ausbau S4 Pasing – Eichenau
- Ausbau Daglfing – Johanniskirchen

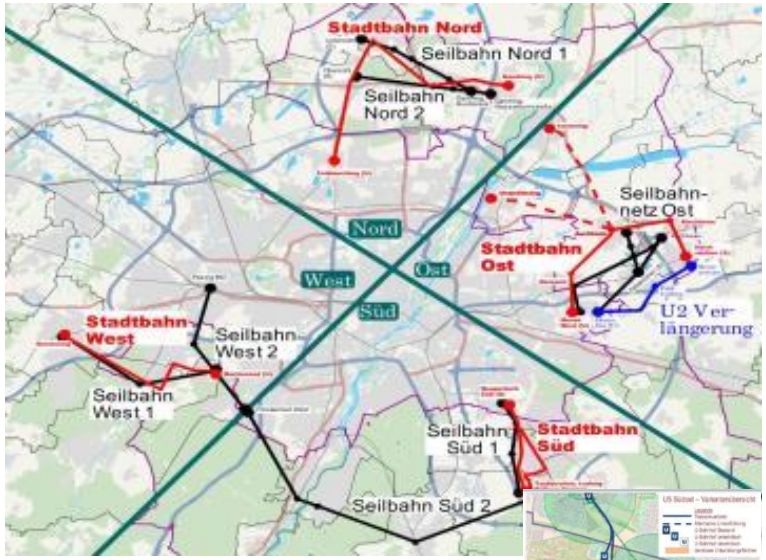
Parallel U- und Trambahn Projekte in der Landeshauptstadt als Alternativen zum Autoverehr in Untersuchung



- U5 Pasing
- U5 Freiham
- U9 Innenstadt
- U4 Englschalking
- U6 Martinsried
- U6 Neufahrn/Eching/Hallbergmoos
- U5 Ottobrunn/Taufkirchen
- U2 Feldkirchen
- U5 Germering
- Tram Westtangente
- Tram Nordtangente
- Tram 23 Kieferngarten
- Tram 23 Am Hart
- Tram Neuperlach Süd
- Seilbahn Frankfurter Ring
- Magnetbahn?

Investitionen für Maßnahmen ÖV-Infrastruktur
Zahlreiche U/Tram-Maßnahmen in Planung/Umsetzung

Aktuell weitere Untersuchungen zu U-Bahnen, Stadtbahnen und BRT Systemen in den Landkreisen



Aktuelle Untersuchungen Infrastruktur u.a. in Landkreisen München und Freising:

Ermittlung verkehrliche Wirksamkeit verschiedener Verkehrssysteme im Lkr. München:

- U-Bahn, Stadtbahn, Seilbahn, BRT
- 23 Systeme in vier Teilräumen (Nord/Süd/Ost/West)
- Kriterien: Verkehrswert, Höhe der Nachfrage

Erneute Untersuchung U5 (optimierte Lage) Ottobrunn/Taufkirchen

Erneute Untersuchung U 6 Verlängerung in den Landkreis Freising:

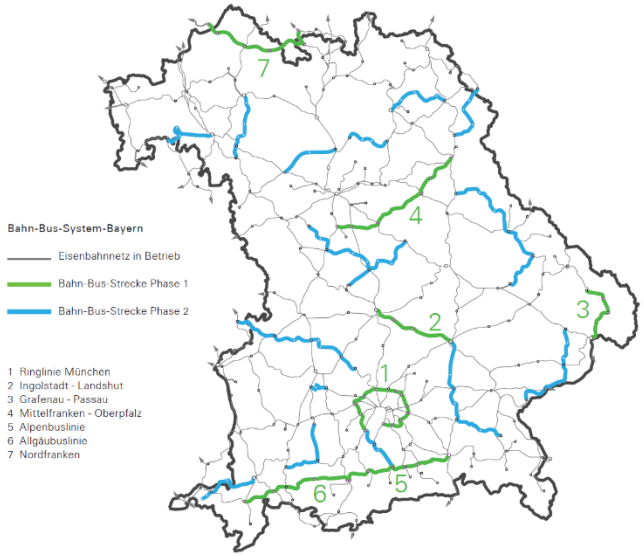
nach Neufahrn/Eching/Hallbergmoos

Landesbedeutende Buslinien als Ergänzung und Ersatz für Schienenstrecken

Landesbedeutsame Buslinien im MVV

- Initiative „Fahrplan für mehr Mobilität in Bayern“ des Freistaat Bayern 2018
  - ⇨ Expressbuslinien in überregional wichtigen Korridoren zur Ergänzung des Bahnetzes
  - ⇨ Schaffung attraktiver Querverbindung
  - ⇨ Vernetzung der Landkreise

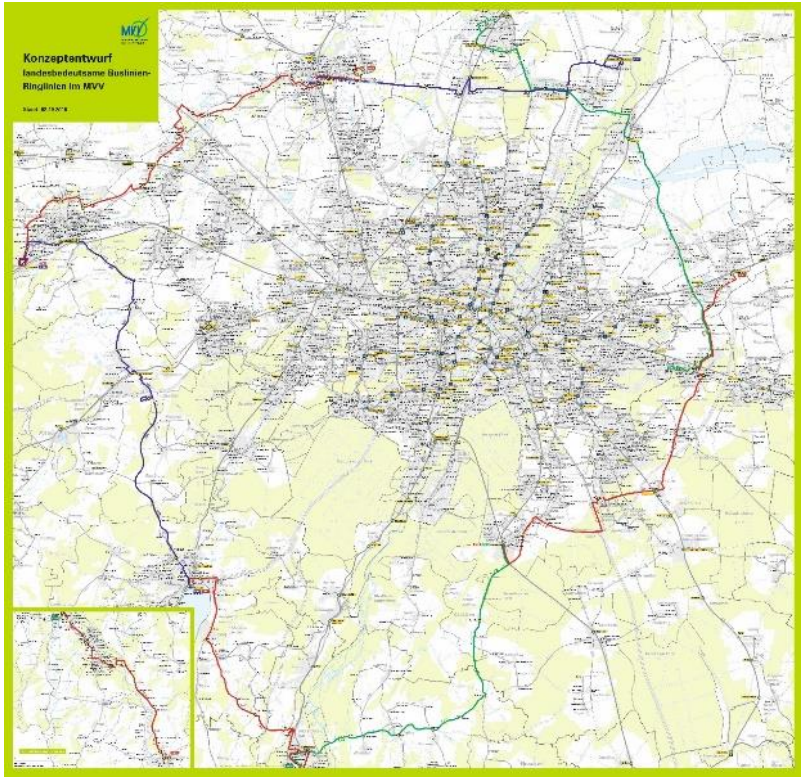
- Landesbedeutsamen Buslinien im MVV-Verbundraum:
  - ⇨ Expressbusring um die LH München
  - ⇨ schnelle, tangentiale Verbindung zwischen den radial ausgerichteten Schnellbahnästen
  - ⇨ 7 Expressbuslinien, die jeweils mind. 2 Schnellbahnäste verbinden
  - ⇨ Vernetzung von 5 Landkreisen (DAH / FFB / M / TÖL / STA)
  - ⇨ Expressbusse ergänzend zum „normalen“ Regionalbusangebot
  - ⇨ Angebot ausgerichtet am S-Bahn-Angebot



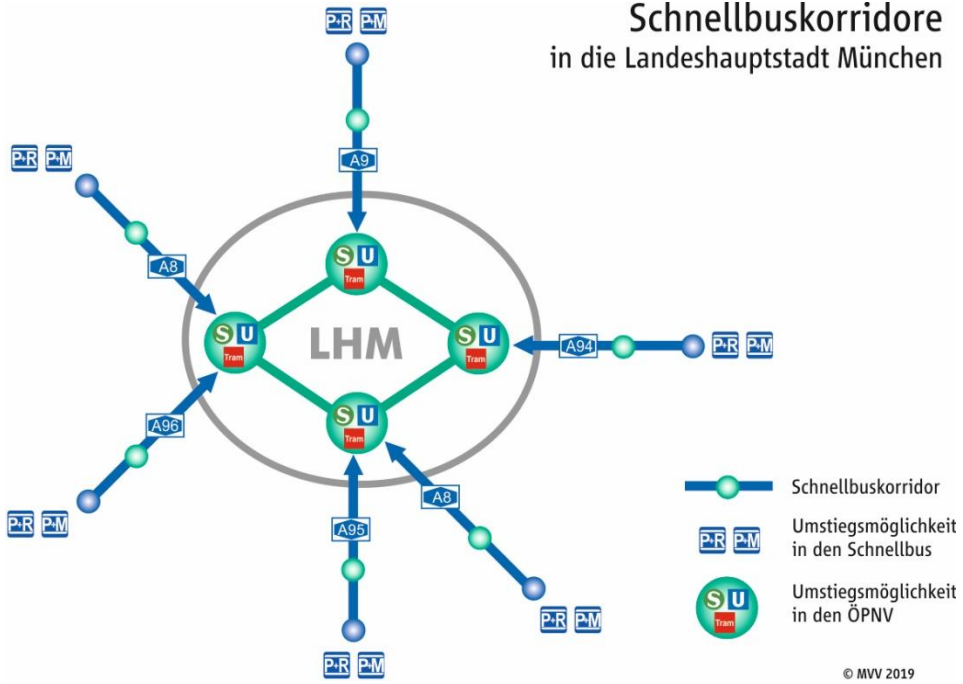
Leistungsfähige Tangenten: Ringbuslinie(n) um München sind in der Ausschreibung – Betriebsstart Ende 2021

Ringbuslinien um München

- **7 Expressbuslinien**
  X201: Dachau – Oberschleißheim Garching-Forschungszentrum
  X202: Unterschleißheim – Garching – Ismaning – Feldkirchen – Haar
  X203: Heimstetten – Haar – Hohenbrunn – Oberhaching
  X320: Oberhaching – Egling – Wolfratshausen
  X800: Buchenau – Fürstenfeldbruck – Esting – Dachau
  X900: Buchenau – Fürstenfeldbruck – Gilching – Starnberg
  X970: Bad Tölz – Wolfratshausen - Starnberg
- **Betriebsleistungen:** ca. 7,3 Mio. Nutzwagen-km pro Jahr
- **Kosten:** ca. 13 - 16 Mio. Euro pro Jahr
  (Förderung durch Freistaat: 50% Betriebskostendefizit)
- **Fahrzeugbedarf:** 49 Fahrzeuge (12-Meter-Bus)
- **Umsetzung:**
  - ⇨ Vorabbekanntmachung: 12-2019
  - ⇨ Vergabeverfahren: Anfang 2021
  - ⇨ Betriebsaufnahme: ab 12-2021
  - ⇨ Vertragslaufzeit: 5 Jahre (wegen Laufleistung Fahrzeuge)



Schnellerer und attraktiverer Busverkehr: Umweltspuren und „High-occupancy vehicle lanes“ (HOV)



Umweltspuren / „Blue Lanes“

in München geplant; evtl. Pilot zur IAA 2021

Schnellbusse nach München auf Autobahnen

- Expressbusse auf Autobahnen (X732 Dasing u. X660 Schweitenkirchen/Allershausen bereits in Umsetzung)
- Exklusive Nutzung von Spuren/Standstreifen auf Autobahnen mit Freistaat in Prüfung
- Installation von großzügigen Park+Ride-Anlagen entlang der Schnellbusstrecken
- Ziele der Schnellbusangebote in München sollten jeweils städtische ÖPNV-Knoten mit S-, U- und / oder Tramangebot sein

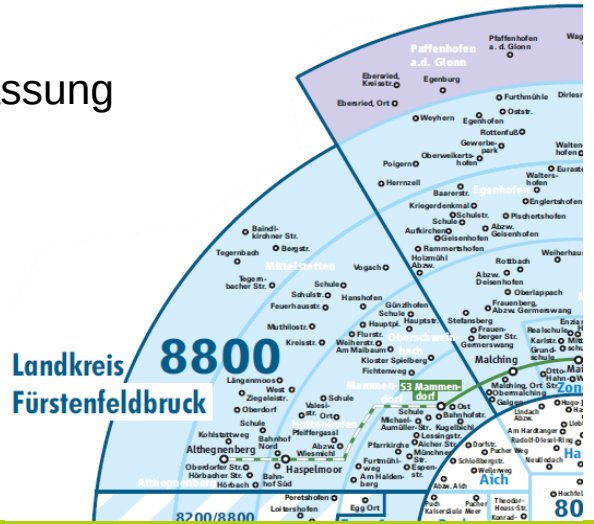
Neu: Touristische Linien – Vorschläge in Arbeit

RufTaxis und ergänzen das Bus- und Bahnangebot und ermöglichen 24/7 Verkehre

Starkes Angebot in FFB mit Ausweitungen in weiteren Landkreisen:

- Start im Landkreis FFB sowie Ruftaxis in STA und DAH
- „flächenhaftes Linien-AST“ mit 7 Linien/18 Fahrzeuge
- Buchungsmöglichkeit: MVV-App, MVV-Auskunft, Callcenter
- autom. Disposition auf Fahrzeugkapazitäten und Fahrzeitanpassung
- statistische Auswertung für Abrechnung
- Einbettung in DEFAS-Systemarchitektur
- Sukzessive Ausweitung **auf alle RUFTAXIs und RUFBUSSE im MVV**

gefördert durch:
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr



Weiterentwicklung zum „echten“ On Demand System – Pilotprojekt Landkreis München, IsarTiger in der LHM

Bedarfsgesteuerter, vollflexibler Flächenbetrieb – intermodal vernetzt!

- Direktverbindungen oder intermodale Buchungen (Verknüpfung SPNV) ermöglichen
- Vorausbuchungen, Reservierungen ermöglichen
- Netz aus virtuellen Haltestellen (max. Fußweg ca. 200m)
- Definition klarer Verknüpfungshaltestellen (SPNV)
- Integration in MVV Tarif
- Buchung über App, Desktop und Callcenter
- Km-genaue Abrechnung gegenüber Verkehrsunternehmer

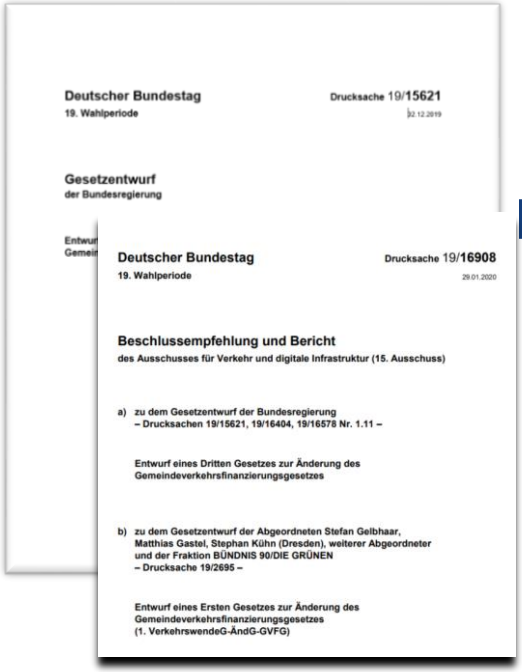
Analyse der Verortung der virtuellen Haltestellen

Investitionen und ihre Wirkungen: Reform von Standardisierter Bewertung und NKU überfällig

Standardisierte Bewertung (zuletzt 2016 angepasst)

- dient der Verteilung von Fördergeldern, regelt die Durchführung einer **NKU**
- **NKU** wird zur Förderung von ÖV-Infrastruktur mit **GVFG**-Mitteln benötigt (derzeit nur wenn Faktor >1!)

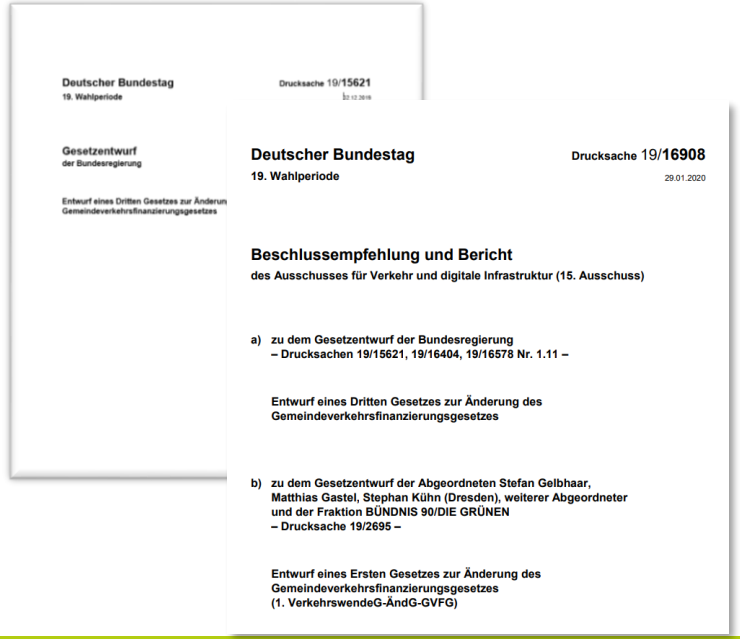
GVFG in der Fassung des Gesetzesbeschlusses vom 30.01.2020



Neufassung der stand. Bewertung dringend erforderlich!

Verbesserungen in der neuen Fassung des GvFG geplant – besonders Projekte <1 erhalten eine Chance

Erste Erfolge:
GVFG in der Fassung des Gesetzes-beschlusses vom 30.01.2020



Deutscher Bundestag
19. Wahlperiode

Drucksache 19/15621

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderun
Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Deutscher Bundestag
19. Wahlperiode

Drucksache 19/16908
29.01.2020

Beschlussempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

a) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 19/15621, 19/16404, 19/16578 Nr. 1.11 –

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

b) zu dem Gesetzentwurf der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/2695 –

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes
(1. VerkehrswendeG-ÄndG-GVFG)

Neu:
Länder können Vorhaben durch Zuwendungen aus den Finanz-hilfen fördern, soweit sie dem ÖPNV dienen und überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherstellen

Neu:
Die Länder können Grunderneuerung von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart, und Grunderneuerung von Verkehrswegen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen fördern.

Neu:
Es kann in bes. Bundesinteresse liegen, bestimmte Kriterien im Bewertungsverfahren vorhabenspezifisch **stärker zu gewichten**, zum Beispiel **Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerung oder Aspekte der Daseinsvorsorge**. Für Vorhaben nach § 2 Absatz 3 ist ein gesamtwirtschaftlicher Nachweis entbehrlich.

Weitere Nutzenkomponenten müssen in die Standardisierte Bewertung aufgenommen werden – Diskussion nicht abgeschlossen

Weiter bestehende Probleme:

Ziel	Teilindikator	Dimension der originären Messgröße
1	**Fahrgäste**	
1.1	ÖPNV-Reisezeitdifferenz	h/Jahr
1.2	Saldo der Pkw-Betriebskosten	T€/Jahr
1.3	Schaffung zusätzlicher Mobilitätsmöglichkeiten	T€/Jahr
2	**Finanzierungs- und Aufgabenträger**	
2.2	Saldo des Kapitaldienstes für die ortsfeste Infrastruktur • Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall • Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall	T€/Jahr
2.2	Saldo der Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur	T€/Jahr
2.3	Saldo der sonstigen ÖPNV-Kosten	T€/Jahr
3	**Allgemeinheit**	
3.2	Saldo der CO_2-Emissionen	t/Jahr
3.3	Bewertung des Saldos der Schadstoffemissionen	T€/Jahr
3.1	Saldo der Unfallschäden	T€/Jahr
3.4	Saldo der Geräuschbelastung	Anzahl gewichtete Einwohner

abelle B-7: Zusammenstellung der Teilindikatoren des Standardisierten Bewertungsverfahrens

Tabelle B7: Nutzenkomponenten heute

Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) nach standard. Bewertung gut geeignet, um Volkswirtschaftlichkeit von ÖV-Infrastruktur >10 Mio. nachzuweisen, wenn z.B. in Großstädten Schienensysteme neu eingeführt werden.

- Allg. Problem: enorme Kostensteigerungen beim Infrastrukturausbau; z.T. aufgrund neuer Auflagen, Bau bei „rollendem Rad“ aber auch aufgrund mangelnder Flächen / Nutzungskonkurrenzen auch in Tieflage usw.
- Problem MVV-Raum (LH München und Landkreise): Bereits sehr gut erschlossen, weiterer U-Bahn- oder S-Bahnausbau führt häufig nicht zu ausreichend neuen Fahrgästen, sondern zu Verlagerungen; aber Entlastung der Systeme dringend notwendig)
- **Es gilt daher weitere (zusätzliche) Nutzenkomponenten in die NKU mit aufzunehmen**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!