

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 31.07.2024

Anfrage:

Kosten und CO₂-Belastung Vergleich Tram – Bus / Mobitool Schweiz

Welches Verkehrsmittel ist umweltfreundlicher und kostengünstiger – Tram oder Bus? Zuletzt ergab eine Studie zur Sinnhaftigkeit einer Seilbahn am Frankfurter Ring, dass dort für die Tram reine Investitionskosten in Höhe von 574,40 Mio. € brutto und beim Expressbus X37 nur 19,02 Mio. € brutto anfallen würden.¹ Das Verhältnis der Kosten von Bus zu Tram liegt hier also bei satten 1:30. Zwar wurden bei der Tram Extrapolationen wie Brückenbauwerke, U-Bahn-Überführungen, Abstellflächen, Fahrzeuge u.v.m. mit einkalkuliert. Ungeachtet dessen scheinen die Kosten für einen Bus unschlagbar zu sein.

Wir fragen daher den Oberbürgermeister:

1. Welche Kosten und welche CO₂-Emissionen sind durchschnittlich jeweils zu erwarten bei Bau und Betrieb von Bus und Tram, je Kilometer unter der Annahme von gleicher Taktfrequenz und gleicher Beförderungskapazität? Berechnet werden sollen die Kosten und die CO₂-Emissionen, wenn beides mit der gleichen erneuerbaren Energie betrieben wird. Wie groß ist die durchschnittliche Differenz im Fahrgastaufkommen zwischen Bus und Tram, aufgrund der üblichen Fahrgastpräferenzen für eines der beiden Verkehrsmittel?
2. Wie nah kann man (durch welche Maßnahmen?) bei der Bevorrechtigung des Busses der Bevorrechtigung der Tram gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) kommen, welche die Tram u.a. durch ihr eigenes Gleis und die generelle Vorfahrt in Kreuzungsbereichen hat? In dem Dokument ‚Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für eine urbane Seilbahn am Frankfurter Ring (Stand vom 13.10.2022, abgestimmt zwischen MOR und MVG)‘, heißt es auf Seite 2 von 7: „Der Systemvergleich sollte zwischen der Seilbahn und den Systemen Schnellbus auf durchgehend eigenem Fahrstreifen, Tram und Expressbus mit partiell eigenem Fahrstreifen durchgeführt werden. Da sich aber relativ früh gezeigt hat, dass ein Bus sich

¹ Sitzungsvorlage 20-26 / V 09091, unter:

<https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7600600?dokument=v8279460>

mit durchgehend eigenem Fahrstreifen aufgrund der erforderlichen Eingriffe und der Auswirkungen insbesondere auf den MIV nicht realisieren lässt, wurde das System Schnellbus im Systemvergleich nicht mehr berücksichtigt. Der Expressbus 37 im Systemvergleich fährt zwar weitestgehend auf eigenem Fahrstreifen, er muss sich aber an den Knotenpunkten vom rechtsabbiegenden Verkehr kreuzen lassen und hat daher nicht den gleichen Reisezeitvorteil eines Schnellbusses auf komplett eigenem Fahrweg. Im Weiteren wird nur noch vom Expressbus gesprochen.“²

3. In der Schweiz nimmt man ein Berechnungswerkzeug zur Hilfe, das Mobitool³: Beim Vergleichsrechner Mobitool werden die CO₂-Emissionen pro Personenkilometer von über 150 Verkehrsmitteln verglichen. Mobitool ist ein gemeinschaftliches Engagement aus SBB, Swisscom, EnergieSchweiz, Bundesamt für Umwelt BAFU und öbu (Verband für nachhaltiges Wirtschaften). Die Emissionen werden nach der Lebenszyklus-Methode bilanziert, das heißt unter Berücksichtigung der bei der Herstellung, Entsorgung und Infrastrukturbereitstellung entstehenden Emissionen (Ökobilanz). Wäre es möglich, dass die Stadtverwaltung sich mit den Verantwortlichen für das Mobitool in der Schweiz in Verbindung setzt und eruiert, wie und zu welchen Konditionen wir dieses System für München nutzbar machen könnten?

Initiative:

Dirk Höpner, Planungspolitischer Sprecher, Stadtrat

Sonja Haider, Mobilitätspolitische Sprecherin, Stadträtin

Tobias Ruff, Fraktionsvorsitzender, Stadtrat

Nicola Holtmann, Stadträtin

² <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7600600?dokument=v8279460>

³ <https://www.mobitool.ch/de/tools/vergleichsrechner-v2-0-15.html> bzw. <https://luzern-wird-klimaneutral.ch/oekobilanz>