

Bei Anruf Sammeltaxi

Der im Münchner Norden gelegene Stadtteil Freimann wird von mehreren Verkehrsachsen (Autobahn A9, Bundesstraßen, oberirdisch geführte U-Bahn und DB-Ringlinie) überdurchschnittlich stark belastet. Zudem sind dort mehrere verkehrsinduzierende Großeinrichtungen angesiedelt, und auch die geplante Fußballarena soll nach Freimann kommen. Kurz, der Stadtteil bietet ein ideales Terrain für verkehrsgeographische Studien unter Anwendung der Geoinformatik. Das Geographische Institut der TUM - das heute zur Ludwig-Maximilians-Universität München gehört - widmete dem Thema Freimann ein Projektseminar, das nach einem Jahr Forschungsarbeit im Juni 2002 abgeschlossen war.

»Mobilitätsperspektive Verkehr(t) in Freimann - Verkehrsgeographische Studien in einem Münchner Stadtteil« lautet der Titel des Seminars, das Prof. Jürgen Rauh und Dipl.-Geogr. Oliver Faltlhauser wissenschaftlich begleiteten, und das über die lokale und überregionale Presse auch intensiv in die Öffentlichkeit getragen wurde. Ziel war es nicht nur, Verkehr in seinen unterschiedlichen Facetten, den zugrunde liegenden Motivationen und Raumwirksamkeiten zu erfassen, sondern es sollten auch Ansätze aufgezeigt werden, wie Verkehr zu planen und Mobilität in einem Stadtteil zu »managen« ist.

Große Bereiche Freimanns werden vom öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nur spärlich versorgt. Diese Situation gab den Anstoß, ein gerade im Spätverkehr optimiertes, bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot zu entwickeln. Hier bietet sich das Anrufsammeltaxi (AST) an: Es ist bedarfsgesteuert, in seinem Betrieb räumlich und zeitlich sehr flexibel,

und es fährt - je nach Bedarf, Siedlungsdichte und Fahrtweiten - die Haltestellen in unterschiedlicher Reihenfolge an. Eingesetzt wird es in »Schwachlastzeiten«, also zu Zeiten und in Räumen mit geringer Verkehrsnachfrage. Wer das AST benutzen möchte, meldet seinen Fahrtwunsch zunächst telefonisch an und steigt dann zur Abfahrtszeit an einem festgelegten Haltepunkt ein. Die Route richtet sich nach den angemeldeten Fahrtwünschen. Aussteigen kann man unmittelbar am gewünschten Ziel, zum Beispiel direkt vor der Haustür.

Im Herbst 2001 begann eine Gruppe Studierender in Zusammenarbeit mit den Münchner Stadtwerken mit vorbereitenden Untersuchungen zur Einführung eines AST in Freimann. Per Telefonumfrage loteten sie bei Freimanner Haushalten deren Interesse am AST-System aus und erhielten dabei detaillierte Auskunft über das Verkehrsverhalten der Bevölkerung vor allem in den Abendstunden. Anhand

dieser Daten stuften sie die Befragten sowohl qualitativ als auch quantitativ als mögliche AST-Kunden ein. Bei der qualitativen Verfahrensweise wurde jeder einzelne Datensatz in seiner Gesamtheit subjektiv beurteilt und in eine von fünf Klassen eingeordnet; diese entsprechen dem erwarteten Kundentyp, der nach der Wahrscheinlichkeit seiner AST-Nutzung definiert ist. In der quantitativen Nutzwertanalyse wurden die subjektiv gewonnenen Ergebnisse überprüft: In einem Punkteschema wurden die Aussagen entsprechend ihrer AST-Relevanz gewichtet. Um das Potential an möglichen AST-Nutzern abzuschätzen, rechneten die Studenten die Ergebnisse beider Verfahren auf die volljährige Bevölkerung hoch und entwickelten zwei Szenarien mit einer Skalierung des errechneten Potentials. In beiden Fällen sprechen die Ergebnisse dafür, in Freimann ein AST-System einzuführen.

Zusätzlich sprach die Auswertung der Fahrgastzahlen der im Untersuchungsgebiet verkehrenden Buslinie in Schwachlastzeiten (nach 21 Uhr) dafür, das im Idealfall kostensparende, kundenfreundliche und serviceorientierte AST einzuführen: Im Gegensatz zum normalen Linienverkehr fährt es nur, wenn wirklich Bedarf besteht, im Vergleich zum herkömmlichen Taxi kann es zum Linienfahrpreis und damit erheblich günstiger angeboten werden, und der Haustürservice garantiert, dass die Fahrgäste in den Abendstunden sicher nach Hause kommen.

Weiterhin schlossen die Studenten mit Hilfe des Flächennutzungsplans nicht für einen AST-Betrieb in Frage kommende Flächen aus. Grundsätzlich stellten sie fest, dass der östliche Teil Freimanns - vorgegeben durch die Führung der BAB 9 und der U-Bahnlinie U 6 - sich besser für AST eignet, weil er wesentlich schlechter durch den ÖPNV erschlossen ist. Aufgrund ihrer Ergebnisse empfehlen die Geographen, ein AST-Modell mit dem Prinzip des Schnellbahnzubringers und dem Heimbringservice einzuführen, ergänzt um zusätzliche AST-Haltestellen in den Wohngebieten und am Gelände des Bayerischen Rundfunks. Vor allem weisen sie auf die starke Verflechtung Freimanns mit Schwabing und der Innenstadt im abendlichen Freizeitverkehr hin: Beide Ziele sind gut mit der U 6 zu erreichen. Ein AST wäre hier eine ideale Ergänzung im Spätverkehr. In enger Zusammenarbeit mit der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) wird nun eine geeignete Fahrtroute erarbeitet. Außerdem gilt es, Abholhaltestellen und Taktzeiten sinnvoll und nachfrageorientiert zu planen.

*Oliver Faltlhauser,
Kilian Müller, Jürgen Rauh*