



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
Fraktion ÖDP/München-Liste
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Datum:
29.10.2025

Dicke Luft in München 2 – Kostenloser ÖPNV innerhalb des Mittleren Rings!

Antrag Nr. 20-26 / A 04653 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 22.02.2024,
eingegangen am 22.02.2024

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

zunächst möchten wir um Entschuldigung bitten, dass Sie bisher noch keine Rückmeldung von uns erhalten haben.

In Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie: So schnell wie möglich soll innerhalb des Mittleren Rings die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs kostenfrei möglich sein, um Anreize zu schaffen, vor allem in stark von schlechter Luft betroffenen Gebieten das Auto stehen zu lassen.

Zu Ihrem Antrag vom 22.02.2024 teilen wir Ihnen, Ihr Einverständnis vorausgesetzt, Folgendes mit:

Ihr genanntes Beispiel eines kostenlosen ÖPNV in Augsburg – die City-Zone – ist nicht ohne Weiteres auf das Gebiet innerhalb des Mittleren Rings in München übertragbar. Mit ihren überschaubaren 0,7 km² beträgt die City-Zone in Augsburg weniger als ein Hundertstel der Größe des den Mittleren Rings umfassenden Stadtgebiets und ist dahingehend eher vergleichbar mit der etwa doppelt so großen Münchner Altstadt. Bei dieser Größenordnung wie der City-Zone Augsburg blieben die mit Einführung eines kostenlosen ÖPNV zu erwartenden Mindereinnahmen sowie das aufgrund steigender Nachfrage zusätzlich benötigte Service-Angebot überschaubar – im Gegensatz zu den zu erwartenden Folgewirkungen im Stadtgebiet innerhalb des Mittleren Rings mit seiner vielfach höheren Anzahl an Fahrgästen, bedienten Haltestellen und gefahrenen Streckenkilometern.

Eine kostenlose Beförderung hat steigende Kosten des ÖPNV zur Folge. Der Zuschussbedarf des ÖPNV gegenüber dem Status quo würde ansteigen und den bereits angespannten Haushalt der Landeshauptstadt München zusätzlich belasten. Neben den Einnahmenausfällen entstünden weitere Mehrbelastungen – in nicht prognostizierbarem Umfang – für die Ausweitung des Leistungsangebots (u.a. Taktverdichtungen, zusätzliche Fahrzeuge, neue Linien). Der Beförderungsleistung stünde keine entgeltliche Gegenleistung mehr gegenüber. Die Kommune muss folglich nicht nur das bisherige Betriebskostendefizit schultern, inklusive ausfallender Erstattungsleistungen, sondern die gesamten betrieblichen Kosten.

Die in der Hauptverkehrszeit bereits bestehende hohe Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel würde sich bei Realisierung eines kostenfreien ÖPNV innerhalb des Mittleren Rings weiter erhöhen und wäre durch den zu erwartenden Zugewinn an neuen Fahrgästen nicht mehr ohne erhebliche Investitionen in das Leistungsangebot zu bewältigen. Die dazu notwendigen Mittel stehen, wie oben beschrieben, nicht zur Verfügung. Eine starke Überlastung des Verkehrsnetzes senkt nicht nur die Attraktivität für Neukund*innen, sondern auch für Bestandskund*innen. Große Verspätungen, überfüllte Fahrzeuge und verlängerte Fahrzeiten wegen längerer Haltestellenaufenthaltszeiten führen zu einer Unattraktivität des gesamten öffentlichen Verkehrsangebots und stärken wiederum den Anreiz bisheriger ÖPNV-Nutzenden, auf den Pkw umzusteigen. In Folge der damit bewirkten Steigerung des PKW-Verkehrs würde sich vermutlich der erwünschte Effekt einer Emissionssenkung umkehren.

Ohne kundenbezogene Angebotsverbesserungen findet bei Einführung eines Nulltarifs vor allem ein überproportionaler Umstieg von Fahrgästen des Umweltverbundes (Fußgänger*innen und Radfahrer*innen) auf den ÖPNV statt. Damit wäre eine fragwürdige Verlagerung jener Verkehrsteilnehmenden gegeben, die durch ihre kohlenstoffneutrale Fortbewegung bereits signifikant zur Luftreinhaltung beitragen. Bei Pkw-Nutzenden hingegen hat eine Preissenkung nahezu keinerlei Auswirkungen auf die ÖPNV-Nachfrage. Als Beispiel ist hier die estnische Hauptstadt Tallinn heranzuziehen: Mit der Einführung eines kostenlosen ÖPNV hat sich der Anteil der Autofahrten am Gesamtverkehrsaufkommen nach einem Jahr um nur fünf Prozent reduziert.¹ Eine umfangreiche Studie britischer Städte wiederum zeigt, dass sich der Autoverkehr in Folge der Einführung eines kostenlosen ÖPNV langfristig um nur 0,3 Prozent reduzierte.²

Bisherige Versuche anderer Städte, einen kostenlosen ÖPNV dauerhaft einzurichten, waren finanziell nicht tragfähig³: Die kostenlose Beförderung bewirkte unter anderem zu Spitzenlastzeiten eine steigende Nachfrage. Da die vorgehaltene Kapazität eines Verkehrsunternehmens sich immer an den Spitzenbedarfen ausrichten muss, wird es für die Verkehrsunternehmen notwendig, entsprechend höhere Kapazitäten vorzuhalten. Die Anschaffung zusätzlicher Fahrzeuge war jedoch bei gleichzeitigen Mindereinnahmen aufgrund des Nulltarifs nicht finanziert.

Nach Auffassung des Mobilitätsreferates sind die entsprechenden Mittel wesentlich besser für Qualitäts- und Leistungsverbesserungen eingesetzt, um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen. Der entfallende Preis ist nicht allein ein Erfolgsgarant: Verfügbarkeit, Erreichbarkeit, Schnelligkeit und Komfort spielen für den Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV eine wesentliche Rolle – etwa über Maßnahmen wie LSA-gesteuerter Busbeschleunigung und die Einrichtung

¹ vgl. Cats, O., Susilo, Y.O., & Reimal, T. (2017). The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn. *Transportation*, 44(5), 1083–1104.

² vgl. Litman, T. (2019). *Transit price elasticities and cross-elasticities*. Victoria, Canada: Victoria

³ <https://www.zukunft-mobilitaet.net/9011/analyse/kostenloser-oepnv-vorteile-nachteile-effekte/>

zusätzlicher Busspuren. Dahingehend stützt sich das Mobilitätsreferat auch auf die Erkenntnisse des MVV, wonach die Aspekte Pünktlichkeit, Sicherheit und Taktfrequenz wichtiger sind als der Preis.

Aus den dargelegten Gründen ist das Mobilitätsreferat nicht der Auffassung, dass die im Antrag genannte Maßnahme der Einführung eines kostenlosen ÖPNV einen Beitrag zur Schadstoffreduktion leisten kann.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]
Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent