

„Wir brauchen höhere Fahrpreise“

INTERVIEW Die MVG hatte wegen Corona in der Spitze bis zu 80 Prozent weniger Fahrgäste

München – Die Corona-Krise hat den öffentlichen Nahverkehr finanziell hart getroffen. Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) rechnet bis zum Jahresende mit 180 Millionen weniger Einnahmen bei U-Bahn, Bus und Tram. Dass die Ticketpreise steigen werden, ist sicher – die Frage ist, um wie viel. Ein Gespräch mit MVG-Geschäftsführer Ingo Wortmann über die Folgen der Krise für die Fahrgäste und den Ausbau des Nahverkehrs.

Herr Wortmann: Wann wussten Sie, dass auf die MVG schwere Zeiten zu kommen. Schon vor dem Lockdown am 17. März?

Wir haben früh geahnt, dass die Zeiten schwerer werden, aber nicht, dass die Fahrgastzahlen so drastisch runtergehen. Das haben wir erst nach dem Lockdown festgestellt.

Dann kam die Frage: Wie viel lässt man noch fahren.

Wir haben einige weniger nachgefragte Verstärkerlinien rausgenommen – bei der U-Bahn, aber auch der Tram. Etwa zu Hochschulen, die ja geschlossen waren. In Absprache mit dem Krisenstab der Stadt haben wir dann nicht weiter reduziert, damit alle, die den Nahverkehr nutzen, die Möglichkeit haben, die Abstände zu wahren.

Wie viel Verlust muss die MVG verkraften?

Im Moment ist es ein mittlerer zweistelliger Millionenbetrag. Wir haben ein Szenario erstellt, wonach wir bis zum Jahresende mit 180 Millionen Euro weniger Fahrgeldeinnahmen rechnen müssen. Aber wir hoffen noch, dass es nicht so schlimm kommt.

Die gesamten Ticketeinnahmen lagen 2019 bei rund 560 Millionen Euro.

Die 180 Millionen Euro Verlust sind ein erheblicher Anteil. Und wenn viele Menschen weiter im Homeoffice bleiben oder radeln, könnten sich die Verluste sogar noch deutlich bis in das nächste Jahr hineinziehen.

Wird man die alten Fahrgastzahlen überhaupt wieder erreichen?

Ich bin mir sicher, dass wir sie sogar überschreiten werden. Die Krise wird irgendwann enden, und wenn man das Thema Verkehrswende auch künftig ernst nimmt, woran ich nicht zweifle, werden wir mehr Fahrgäste bekommen.

Wie viele Fahrgäste hat die MVG verloren?

Berechnet man es auf einen mittleren Werktag, waren teilweise nur 400.000 Fahrgäste unterwegs statt normalerweise zwei Millionen – also nur noch etwa 20 Prozent.

Welche Bereiche hat es besonders getroffen?

Am schlimmsten die U-Bahn. Bei den Tickets sind die Bartarife um teilweise 93 Prozent eingebrochen. Im Mai und April hatten wir auch mehr Abo-Kündigungen als sonst.

Welche Fahrgäste hat man vor allem verloren?

Deutlich Pendler, die vielfach Homeoffice gemacht haben. Und fast den gesamten Freizeit- und Touristenverkehr.

Die Züge werden wieder voller, man wird die gebotenen Abstände bald nicht mehr einhalten können.

So wird es sein. Deshalb wurde die Maskenpflicht eingeführt. Außerdem haben wir das Reinigungskonzept opti-



Sonderfahrt in einer Sondersituation: MVG-Chef Ingo Wortmann, hier auf der Maximilianstraße, hofft auf Finanzhilfen auch vom Freistaat.

miert. Wenn sich alle an die Masken- und Hygieneregeln halten, ist der ÖPNV sicher.

Muss es nun Einschnitte geben bei Investitionen?

Wir werden sicher Projekte schieben müssen – aber nicht bei der Fahrzeugbeschaffung und beim Streckenausbau. Nach Corona wird die Verkehrswende wieder auf der Agenda stehen, und dafür brauchen wir den Streckenausbau. Geschoben werden können zum Beispiel IT-Projekte, die nicht zwingend und dringlich sind.

Also keine Einschnitte, die der Fahrgast spürt?

Fast. Wir werden der Stadt München empfehlen, die geplanten Kapazitätssteigerungen für den Dezember-Fahrplanwechsel und jene, die wir eigentlich im Mai bei der U-Bahn umsetzen sollten, auf 2021 zu verschieben. Das sind insbesondere Taktverdichtungen bei U-Bahn und Bus. Von der Nachfrage her ist es im Moment auch nicht gerechtfertigt, weitere Angebotsverdichtungen zu machen. Dort, wo Verdichtungen dringend nötig sind, werden wir das aber tun, zum Beispiel in Richtung des Neubaugebiets Freiham.

Was ist mit den Fahrpreisen. Werden sie steigen?

Die Ausfälle nur über die Ticketpreise zu kompensieren, das wäre unrealistisch. Aber wir brauchen Fahrpreiserhöhungen – möglichst Ende 2020, aber auch in 2021. Nullrunden sehe ich in den kommenden Jahren nicht. Das ist aber unabhängig von Corona. Wir haben beispielsweise gestiegene Personalkosten. Nach Nullrunden und geringen Erhöhungen brauchen wir wieder höhere Preise.



Interview in der Trambahn: Redakteur Wolfgang Hausrecht und MVG-Chef Ingo Wortmann. FOTOS: A. SCHMIDHUBER

menden Jahren nicht. Das ist aber unabhängig von Corona. Wir haben beispielsweise gestiegene Personalkosten. Nach Nullrunden und geringen Erhöhungen brauchen wir wieder höhere Preise.

Von welcher Größenordnung sprechen wir?

Da halte ich mich noch zurück. Es wird fleißig kalkuliert, die Gespräche mit allen Beteiligten – S-Bahn, Stadt, Freistaat und die acht Verbundlandkreise – laufen. Die Gesellschafterversammlung des MVV wird am Ende zu entscheiden haben.

Der Bund hat einen Rettungsschirm von 2,5 Milliarden Euro für den ÖPNV beschlossen – das ist nicht mal die Hälfte der geforderten sechs Milliarden.

Im Personenverkehr haben wir für Gesamtdeutschland durch das Virus Rückgänge bei den Einnahmen von fünf bis sieben Milliarden Euro in

diesem Jahr. Deshalb haben wir insgesamt sechs Milliarden Euro gefordert. Zehn Prozent der Summe sollen die Verkehrsunternehmen und die kommunalen Aufgabenträger stemmen, die restlichen 90 Prozent je zur Hälfte Bund und Länder. Der Bund erarbeitet jetzt eine Rahmenregelung, die es den Bundesländern ermöglichen soll, den Verkehrsunternehmen Beihilfen zu gewähren. Auf die Weise sollen die jetzt zugesagten 2,5 Milliarden Euro aufgestockt werden. Wir hoffen, dass der Freistaat seinen Anteil leisten wird.

Wenn der Freistaat weniger als erhofft beisteuert: Müssten die Ticketpreise dann stärker steigen?

Wir können nicht alle Einnahmeverluste auf den Fahrgast umwälzen. Aber wir würden dann schauen, wie wir sukzessive Preise erhöhen, um zumindest ein Stück weit wieder finanziellen

Spielraum zu haben: Und wir müssten langsamer machen beim Angebotsausbau, bräuchten eine längere Anlaufphase, um die Verkehrswende umzusetzen.

Könnte es dann sogar innerhalb eines Jahres zwei Preiserhöhungen geben?

Die nächste Tarifanpassung ist zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember geplant. Zu weiteren Tarifanpassungen ist zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage möglich.

Viele sind seit Corona aufs Fahrrad umgestiegen, die Stadt fördert den Ausbau von Radwegen stark. Bekommt die MVG dadurch Platzprobleme?

Wir sind mit allen Akteuren im Gespräch. Was überhaupt keinen Sinn ergibt, ist, wenn der Radverkehr Platz bekommt, den bisher der ÖPNV hatte, oder wir wegen neuer Radwege Busspuren nicht umsetzen können. Radverkehr und ÖPNV dürfen sich nicht gegenseitig zerfleischen, sonst wird es keine Verkehrswende geben.

Droht diese Gefahr?

Das glaube ich nicht. Aber wir müssen viel und intensiv miteinander reden.

Ist die Situation mit den Grünen in der neuen Münchner Stadtregerung schwerer oder leichter geworden für Sie?

Das kann ich noch nicht sagen. Aber wir haben mit den Grünen in der Vergangenheit bereits gut zusammengearbeitet.

Ist das Tempo des ÖPNV-Ausbaus in München insgesamt ausreichend?

Ein schnelleres Tempo wünschen sich viele. Wenn wir zum Beispiel über die Tram-Westtangente und die Tram-Nordtangente reden, dann reden wir über jahrzehntealte Planungen. Wir brauchen auch neue Planungen, gerade für die Gebiete, in denen München besonders stark wächst. Da müssen wir dann auch über die Finanzierung reden. Durch das erweiterte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes sieht es da eigentlich ganz gut aus. Aber wir müssen schnell in Berlin vorstellig werden und die Mittel, die München braucht, einfordern.

Was dringend nötig wäre, ist ja eine Ringverbindung, damit man nicht immer erst zum Umsteigen in die Innenstadt muss.

Wir arbeiten an einem Masterplan für den Bus. Das ist das Verkehrsmittel, das wir am schnellsten ausbauen können. Da haben wir viele Ideen. Wir wollen zum Beispiel auf Höhe des Mittleren Rings einen Expressbus-Ring ausbauen. An einem Trambahnring arbeiten wir. Die Osttangente gibt es schon, ähnliche Verbindungen im Norden und Westen sind in Planung. Im Süden müsste sie noch geschlossen werden. Was uns ein Stück weit fehlt, ist ein Trambahnentwicklungskonzept. Da sind wir im Gespräch mit der Stadt. Die Tram ist ein idealer Kompromiss: Sie hat eine höhere Kapazität als der Bus und ist billiger und schneller zu bauen als eine U-Bahn.

Und neue U-Bahnen?

Ganz dringend brauchen wir die U9 zur Entlastung der U3 und U6 – die aber leider erst in den 2040er-Jahren kommen werden. Wir müssen die großen Neubaugebiete Freiham und Engelschalking anschließen. Bei Freiham vielleicht sogar weiter ins Umland hinein. Und wenn noch eine U-Bahnverlängerung nach Otterbrunn gelingen würde, hätten wir für die nächsten Jahrzehnte viel vor der Brust.

Interview: Wolfgang Hausrecht

CORONAVIRUS

Erst jeder Zweite steigt wieder in die S-Bahn

München – Auch die S-Bahn hatte mit leeren Zügen zu kämpfen. Viele Pendler wechselten wegen des Coronavirus ins Homeoffice oder nutzten das Auto. Zwar fährt die S-Bahn seit 18. Mai wieder mit voller Kapazität, aber von den alten Fahrgastzahlen ist man noch weit entfernt. Derzeit liege die Auslastung bei rund 45 Prozent des vor Corona üblichen Aufkommens, teilte die S-Bahn auf Anfrage unserer Zeitung mit.

Wie hoch der Verlust bei der S-Bahn ist, werde derzeit erhoben „und konzernintern sowie im Aufsichtsrat bewertet“, so Heiko Büttner, Chef der Münchner S-Bahn. Eine Zahl nannte Büttner nicht. „Aber natürlich werden die Fahrgastrückgänge spürbar zu Buche schlagen.“ Auch zur Frage höherer Ticketpreise wollte sich Büttner nicht konkret äußern. Die Preisgestaltung erfolge innerhalb des Münchner Verkehrsverbunds. Die Entscheidung würden die Gesellschafter treffen – also der Freistaat Bayern, die Stadt München und die acht Verbundlandkreise.



S-Bahn-Chef Heiko Büttner

Bezüglich künftiger Investitionen hob Büttner die Bedeutung der Verkehrswende hervor. „Wir haben nicht nur eine Corona-Krise, sondern auch eine Klimakrise. Wir will, dass die Region München und die Innenstadt nicht im Stau erstickt, wer auch nach Corona an der Verkehrswende festhalten will, braucht eine starke S-Bahn München.“ Diesen Weg wolle man konsequent weitergehen.

Büttner appellierte an die Fahrgäste, sich an die Maskenpflicht zu halten und, wenn möglich, die Hauptverkehrszeiten zu meiden. Die Fahrzeuge würden regelmäßig und intensiv gereinigt. „Ich möchte an dieser Stelle betonen: Bahnfahren ist sicher.“ wha

Die Lage Aktuelle Zahlen zum Coronavirus

Die Situation durch das neuartige Coronavirus SARS-CoV-2 und die von ihm hervorgerufene Krankheit Covid-19 ändert sich täglich. Das sind die aktuellen Zahlen (Stand: 4. Juni 2020, 21.30 Uhr):

Fälle gesamt	Neue Fälle	Tote
Weltweit		
6 573 286	128 988	387 898
Genesene		2 837 101

Deutschland		
184 472	351	8635
Genesene		167 909

Bayern		
47 389	44	2491
Genesene		43 480

Oberbayern		
21 489	18	960
Genesene		k.A.*

* = bisher keine Daten
Quelle: LGL, Johns Hopkins University

KONJUNKTURPAKET DES BUNDES

Deutsche Bahn will Mehrwertsteuersenkung an Kunden weitergeben

Die Senkung der Mehrwertsteuer war auch für die Deutsche Bahn eine Überraschung. Das sagte Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla gestern. Pofalla erklärte, die Bahn wolle die Senkung an ihre Kunden weitergeben. „Wir prüfen mit Hochdruck, wie und in welcher Form“ das geschehen könne. Der Bahnlobbyverband „Allianz pro Schiene“ dämpfte die Erwartungen: „Die Senkung des ermäßigten Mehrwertsteuersatzes von sieben auf fünf Prozent werden die Zugreisenden kaum spüren.“ Die Mehr-

wertsteuer auf Bahn-Tickets im Fernverkehr war schon im Zuge des Klimapakets der Bundesregierung zum Jahreswechsel von 19 auf sieben Prozent gesenkt worden. Dadurch wurden die Tickets um rund zehn Prozent billiger. Nun will die Koalition die Steuer ab Juli bis Ende 2020 auf fünf Prozent absenken, um die Folgen der



Ronald Pofalla DPA

Corona-Krise abzufedern. Pofalla versicherte, die Bahn halte trotz Corona-Krise an ihrem Investitionsprogramm fest. Die heuer geplanten Baumaßnahmen für 12,2 Milliarden Euro würden „beinhaltet“ durchgezogen. Die Baustellen liefen „weitgehend nach Plan“, sagte Pofalla. Der Bund will dem Staatskonzern wegen der Einnahmeausfälle fünf Milliarden Euro an Eigenkapital zur Verfügung stellen – auch dies ist Teil des Konjunkturpakets. „Der Rückenwind der Politik lässt nicht nach“, lobte Pofalla. afp