

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Prof. Dr. Michael Piazolo FREIE WÄHLER**

vom (keine Angabe)

- mit Drucklegung -

Reisezeitverkürzungen und -verlängerungen bei der Standardisierten Bewertung des Vorhabens „2. Stammstrecke“

In der Standardisierten Bewertung des Vorhabens „2. Stammstrecke“ der Firma Intraplan Consult, bei der lediglich ein „Kurzbericht zum Kenntnisstand November 2011“ veröffentlicht wurde, wurden Reisezeitverkürzungen und -verlängerungen beim Planfall mit Taktmodell 6T (Express-Konzept 15-Minuten-Takt) gegenüber dem Bezugsfall ermittelt, wobei der Bezugsfall in etwa dem heutigen Angebotskonzept entspricht. Hierbei ergeben sich Reisezeitverkürzungen durch geplante Taktverdichtungen und durch den Wegfall von Zwischenhalten, als auch Reisezeitverlängerungen durch die Ausdünnung von Takten sowie durch längere Fußwege in den neuen Tiefbahnhöfen, was sowohl die Umsteiger zur U-Bahn als auch die Ein- und Aussteiger betrifft, die den S-Bahnhof bzw. ihr Ziel zu Fuß erreichen. Im Saldo kommt Intraplan auf eine Reisezeitverkürzung von 634.000 Fahrgastminuten pro Tag bzw. 3,11 Millionen Fahrgaststunden pro Jahr für das Prognosejahr 2025.

In einer Studie der VIAREGG-RÖSSLER GmbH von Januar 2015, bei der allerdings mangels neuerer Fahrgastzählungen das Prognosejahr 2002 gewählt wurde, ergibt sich im Saldo eine Reisezeitverlängerung von 391.000 Fahrgastminuten pro Tag, was eine Differenz zum Ergebnis von Intraplan von rund einer Million Fahrgastminuten pro Tag ausmacht. Nach den Berechnungen der VIAREGG-RÖSSLER GmbH macht allein die Wegeverlängerung in den Tiefbahnhöfen fast eine Million Fahrgastminuten pro Tag aus.

Wie sich die Differenz der zwei Studien erklären lässt, ist aus der Kurzfassung der Intraplan-Studie nicht ersichtlich, da nur der gesamte Reisezeitsaldo ausgewiesen wird, nicht aber wie er sich im einzelnen zusammensetzt.

Deshalb frage ich die Staatsregierung:

1. Hinsichtlich verlängerter Fußwegezeiten für Umsteiger:

a) Welche Reisezeitverlängerungen für Fußwege setzt Intraplan an für die Umsteiger am Hauptbahnhof zwischen S-Bahnsteig und Bahnsteig der U1/2, aufgeschlüsselt nach Anzahl Fahrgäste pro Tag, ungewichtete Wegezeit und gewichtete Reisezeit?

b) Welche Reisezeitverlängerungen für Fußwege setzt Intraplan an für die Umsteiger am Marienplatz zwischen S-Bahnsteig und Bahnsteig der U3/6, aufgeschlüsselt nach Anzahl Fahrgäste pro Tag, ungewichtete Wegezeit und gewichtete Reisezeit?

2. Hinsichtlich verlängerter Fußwegezeiten für Fahrgäste, die ihre Fahrt an der jeweiligen S-Bahn-Station beginnen oder beenden:

a) Welche Reisezeitverlängerungen für Fußwege setzt Intraplan an für die Ein- und Aussteiger am Hauptbahnhof zwischen S-Bahnsteig und dem Start- bzw. Zielort ("Haustüre"), aufgeschlüsselt nach Anzahl Fahrgäste pro Tag, durchschnittliche ungewichtete Wegezeit und durchschnittliche gewichtete Reisezeit?

b) Welche Reisezeitverlängerungen für Fußwege setzt Intraplan an für die Ein- und Aussteiger am Marienplatz zwischen S-Bahnsteig und dem Start- bzw. Zielort ("Haustüre"), aufgeschlüsselt nach Anzahl Fahrgäste pro Tag, durchschnittliche ungewichtete Wegezeit und durchschnittliche gewichtete Reisezeit?

c) Welche Reisezeitverlängerungen für Fußwege setzt Intraplan an für die Ein- und Aussteiger am Ostbahnhof zwischen S-Bahnsteig und dem Start- bzw. Zielort ("Haustüre"), aufgeschlüsselt nach Anzahl Fahrgäste pro Tag, durchschnittliche ungewichtete Wegezeit und durchschnittliche gewichtete Reisezeit?

3. Hinsichtlich des Expressverkehrs auf Außenstrecken:

a) Welche Reisezeitverluste werden bei Intraplan für die Ausdünnung von Takten an den Stationen angesetzt, bei denen die Express-S-Bahn ohne Halt durchfährt, aufgeschlüsselt für jeden der drei Außenäste nach Anzahl Fahrgäste pro Tag, Reisezeitverlängerung in Fahrgastminuten und falls berechnet separat für Hauptverkehrszeit und Normalverkehrszeit/ Spätverkehrszeit?

b) Welche Reisezeitgewinne wurden für die Express-S-Bahn unterstellt, aufgeschlüsselt für jeden der drei Außenäste nach Anzahl Fahrgäste pro Tag, Reisezeitverkürzung in Fahrgastminuten?

c) Wurden die Reisezeitgewinne anhand eines konkreten Fahrplans oder anhand der Anzahl der ausgelassenen Halte mal der durchschnittlich pro Halt eingesparten Fahrzeit ermittelt?

4. Hinsichtlich des 15-Minuten-Taktes ohne Expressverkehr:

a) Welche Reisezeitgewinne wurden auf den fünf Ästen ermittelt, bei denen der Grundtakt von 20 auf 15 Minuten umgestellt wird, aufgeschlüsselt nach Anzahl Fahrgäste pro Tag und Reisezeitverkürzung in Fahrgastminuten?

b) Welche Reisezeitverluste stellen sich laut Intraplan ein durch die Taktausdünnung in den Abschnitten Neufahrn – Freising, Neufahrn – Flughafen und Buchenau – Geltendorf, aufgeschlüsselt nach Anzahl Fahrgäste pro Tag und Reisezeitverkürzung in Fahrgastminuten?

5. Hinsichtlich Expressverkehr auf der neuen Stammstrecke:

a) Welche Reisezeitgewinne stellen sich ein durch die Auslassung von Zwischenhalten auf der 2. Stammstrecke zwischen Laim und Ostbahnhof, aufgeschlüsselt nach Anzahl Fahrgäste pro Tag und Reisezeitverlängerung in Fahrgastminuten?

b) Welche Reisezeitverluste hat Intraplan durch die Ausdünnung der Takte auf der bestehenden Stammstrecke für die Stationen ermittelt, die von der neuen Stammstrecke nicht bedient werden, aufgeschlüsselt nach Anzahl Fahrgäste pro Tag, Reisezeitverlängerung in Fahrgastminuten?

c) Welche Reisezeitverluste stellen sich durch zusätzliches Umsteigen in Laim und am Leuchtenbergring bzw. am Ostbahnhof ein, aufgeschlüsselt nach Anzahl Fahrgäste pro Tag und Reisezeitverkürzung in Fahrgastminuten?

6: Hinsichtlich sonstiger Effekte in der Standardisierten Bewertung:

a) Wurde bei 5.c) der Zuschlag beim ersten Umsteigen analog der Vorgaben aus der Standardisierten Bewertung berücksichtigt und wenn ja, wieviel Prozent der zusätzlich umsteigenden Fahrgäste steigen nur einmal um?

b) Welche Annahmen wurden für die möglicherweise unterstellte erhöhte Betriebsqualität im Gesamtnetz der S-Bahn getroffen?

c) Wie fließt dieser Aspekt in die Kosten-Nutzen-Rechnung ein?

7. An welchen Stationen der S-Bahn-Außenäste wurde eine nennenswerte Zunahme der Einwohner für das Jahr 2025 unterstellt und wie hoch ist sie an diesen Stationen?

8. In den zwei Studien „Vergleichende Untersuchung Ausbau S-Bahn Südring / 2. S-Bahn-Tunnel“ von April 2001 sowie „S-Bahnausbau München, Machbarkeitsstudie Vertiefende Untersuchung 2. S-Bahn-Stammstrecke – Zusammenfassung“ von Dezember 2002 wurde jeweils unter anderem ein „Mitfall 1A“ betrachtet, der sich nach den Darstellungen anhand der Abbildungen und Beschreibungen in den jeweils vorliegenden Zusammenfassungen nicht unterscheidet.

a) Inwieweit trifft dies zu oder gibt es Unterschiede zwischen den zwei „Mitfall 1A“ Bedienungskonzepten?

b) Wenn ja, worin unterscheiden sich die zwei Planfälle „Mitfall 1A“ aus den zwei Studien?

gez.

Prof. Dr. Michael Piazzolo MdL