

Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
Die Staatssekretärin



Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
80525 München

Präsidentin des Bayerischen Landtags
Frau Barbara Stamm
Maximilianeum
81627 München

Telefon
089 2162-2521

Telefax
089 2162-2818

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
PI/G-4253-3/427 W
10.02.2010

Bitte bei Antwort angeben
Unser Zeichen, Unsere Nachricht vom
VII/2 – 7157 a/629/1

München,
20.04.2010

**Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Dr. Martin Runge, Fraktion
Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 01.02.2010 betreffend:**

**Fragen zum Gutachten „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-
Tunnel / Südring“ – Fragen zu Angebotskonzepten/Betriebsprogram-
men und zur Nutzen-Kosten-Untersuchung 3 (Stammstrecke XXXIV)**

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1.

Der für den 2. S-Bahn-Tunnel im Mitfall 6T ermittelte Nutzen-Kosten-Indikator von 1,15 ist plausibel. Bei dem im Mitfall 6T unterstellten Startkonzept mit Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke werden zunächst nur auf drei Außenästen Expressbedienungen eingerichtet. Nach den entsprechenden Streckenausbauten kommen in weiteren Ausbaustufen zusätzliche Züge mit Expressbedienungen u.a. aus Richtung Geltendorf und Erding hinzu.

Dienstgebäude
Prinzregentenstr. 28, 80538 München
Abteilung Landesentwicklung
Prinzregentenstr. 24, 80538 München
Öffentliche Verkehrsmittel: U4, U5 (Lehel); 17, 100 (Nationalmuseum/Haus der Kunst)

Telefon Vermittlung
089 2162-0
Telefax
089 2162-2760

E-Mail
poststelle@stmwivt.bayern.de
Internet
www.stmwivt.bayern.de



Für über 47.000 Fahrgäste je Werktag treten Fahrzeitgewinne über 5 Minuten je Fahrt auf. Derartige Fahrzeitgewinne ergeben sich nicht nur für die genannten Stationen, sondern lassen sich insbesondere auf den Streckenästen mit Nutzung der 2. S-Bahn-Stammstrecke realisieren. Beispielhaft genannt werden hier die Streckenäste aus Richtung Tutzing und Freising mit Fahrzeitverkürzungen von sieben bzw. acht Minuten. Zu berücksichtigen sind außerdem die verkürzten Wartezeiten infolge der Taktverdichtung auf einen ganztägigen 15-Minuten-Takt.

Verlängerte Wartezeiten ergeben sich primär zu den Hauptverkehrszeiten an einigen vergleichsweise schwach frequentierten Stationen. Fahrzeitverlängerungen über fünf Minuten je Fahrt treten für ca. 1.200 Fahrgäste je Werktag auf.

In der Summe über alle betroffenen Fahrgäste errechnen sich bei Realisierung des Mitfalls 6T Reisezeiteinsparungen (mit Berücksichtigung der Abminderungsfaktoren für geringfügige Reisezeitdifferenzen) von über 10.000 Stunden je Werktag.

Zu Frage 2.

Die monetär bewerteten Reisezeitnutzen im Mitfall 6T liegen bei 20,7 Mio. € jährlich. Diesem Wert liegt eine Reisezeiterparnis von 8.900 Stunden je Werktag für Erwachsene und eine Reisezeiterparnis von 1.200 Stunden je Werktag für Schüler zugrunde. Nahezu zwei Drittel dieses Reisezeitnutzens resultieren aus Zeitersparnissen von über fünf Minuten je Fahrt. Derartige Zeitnutzen werden vom Fahrgast in vollem Umfang wahrgenommen und sind demzufolge nicht mit Abminderungsfaktoren versehen.

Der Vergleichswert des Mitfalls 1T liegt dagegen bei lediglich 9,7 Mio. € jährlich. Diesem Wert liegt eine Reisezeiterparnis von 3.700 Stunden je Werktag für Erwachsene und eine Reisezeiterparnis von 500 Stunden je Werktag für Schüler zugrunde. Abweichend vom Mitfall 6T resultiert im Mitfall 1T aufgrund der fehlenden Expressbedienungen nur die Hälfte

des Reisezeitnutzens aus Zeitersparnissen von über fünf Minuten je Fahrt.

Zu Frage 3.

Der 15-Minuten-Takt wird im Mitfall 6T zu den Haupt- und Nebenverkehrszeiten angeboten. Zusätzlich verkehren auf ausgewählten Strecken Express-Züge zu den Haupt- und zu den Nebenverkehrszeiten im 30-Minuten-Takt. Auf den entsprechenden Streckenästen ergeben sich an den nachfragestarken Stationen ganztags sechs stündliche Fahrgelegenheiten. Im Mitfall 1T wird dagegen analog zum Ist-Zustand auf einigen Außenstrecken der 10-Minuten-Takt ausschließlich zu den Hauptverkehrszeiten angeboten.

Die geringeren Wartezeiten und die kürzeren Fahrzeiten infolge der Expressbedienungen führen im Mitfall 6T zu den höheren verkehrlichen Wirkungen und demzufolge zu einer höheren Einsparung von Pkw-Betriebskosten.

Zu Frage 4.

Der Reisezeitersparnis von Erwachsenen und von Schülern werden aufgrund deren unterschiedlichen Lebenssituationen unterschiedliche Werte beigemessen. Die jeweiligen Zeitkostensätze wurden im Rahmen der Standardisierten Bewertung in Anlehnung an das Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung festgelegt und sind bundesweit anzuwenden.

Zu Frage 5.

Die Reisezeitdifferenzen im Öffentlichen Verkehr (ÖV) werden für Erwachsene generell mit 7,50 € je Stunde berücksichtigt. Die angesprochenen Abminderungsfaktoren sind keine willkürliche Herabsetzung des Stundensatzes auf einen niedrigeren Wert durch die Gutachter, sondern sind nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung bundesweit zwingend anzuwenden. Sie berücksichtigen die für den Fahrgast eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit von kleinen Reisezeitdifferenzen unterhalb eines Schwellenwertes von 5 Minuten. Die Abminderungsfaktoren

liegen bei Zeitdifferenzen unter einer Minute bei 0,1, bei Zeitdifferenzen bis zu 2 Minuten bei 0,3, bei Zeitdifferenzen bis zu 3 Minuten bei 0,5, bei Zeitdifferenzen bis zu 4 Minuten bei 0,7, bei Zeitdifferenzen bis zu 5 Minuten bei 0,9.

Im der Nutzen-Kosten-Untersuchung zugrundeliegenden Verkehrsmodell sind die Haus-zu-Haus-Reisezeiten hinterlegt. Demzufolge ist bei den Zu- und Abgangszeiten bei den bis zu 40 m tief gelegenen Bahnsteigen am Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof der erforderliche Zeitaufwand zur Überwindung der Höhendifferenzen in vollem Umfang berücksichtigt.

Zu Frage 6.

Die Strecke zwischen Giesing und Höhenkirchen-Siegertsbrunn wird in allen Mitfällen analog zum Ohnefall und auch wie im derzeitigen Fahrplanzustand von der S7 befahren. Der Einsatz von 140 m langen Zügen (Vollzügen) entspricht der verkehrlichen Nachfrage. Zudem sind die Bahnsteige des südlichen Streckenabschnittes der S7 jenseits von Höllriegelskreuth nur für den Einsatz von Vollzügen ausgerichtet. Demzufolge können auf der S7 im Regelbetrieb keine 210 m langen Züge (Langzüge) eingesetzt werden.

Zu Frage 7.

Die Abstimmung zu anderen MVV-Verkehrsmitteln ist weitgehend ohne Probleme möglich:

- Für den MVV-Regionalbusverkehr erhöht der 15-Minuten-Takt der S-Bahn die planerischen Möglichkeiten, das Fahrtenangebot des MVV-Regionalbus an die jeweilige Nachfrage im Zulauf zur S-Bahn anzupassen. Bei Takt 15 der S-Bahn kann das Angebot im MVV-Regionalbusverkehr je nach Nachfrage wirtschaftlich sinnvoll zwischen 15-, 30- und 60-Minuten-Takt variiert werden.
- Die Takte des Regional- und Fernverkehrs harmonisieren wesentlich besser mit dem 15-Minuten-Takt der S-Bahn. Anschlüsse zwischen S-Bahn und Regionalzug können besser koordiniert werden.

Überholungen der S-Bahn durch Regional- und Fernverkehrszüge können reduziert werden.

- Auf Grund des dichten Fahrtenangebotes bei U-Bahn, Tram und Bus der MVG ist – wie heute – ein Umsteigen in wenigen Minuten grundsätzlich möglich. Am späten Abend, wenn die U-Bahnen alle 30 Minuten verkehren, ist sogar eine bessere Abstimmung möglich. Ebenfalls besteht eine gute Vertaktung zum Nachtangebot der MVG, das grundsätzlich im Halbstundenrhythmus verkehrt.

Zu Frage 8.

Grundsätzlich sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Beim aktuellen Fahrplan gibt es Notprogramme (bei Störfällen auf der Stammstrecke), die eine andere Liniendurchbindung vorsehen. Bei einer Taktmischung besteht diesbezüglich zwar nicht mehr die volle Flexibilität. Mit zwei S-Bahn-Stammstrecken ist der Bedarf für neue Liniendurchbindungen jedoch geringer, da ausgewählte Linien über die jeweils nicht gesperrte Stammstrecke umgeleitet werden können. Die Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt bleibt damit – anders als heute – in jedem Fall erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

Katja Hessel