

Pressekonferenz

Reisezeitverkürzungen und Reisezeitverlängerungen beim Zweiten S-Bahn-Tunnel München und Schlußfolgerungen

München, den 15. Januar 2015

Emdenstr. 11
81735 München
Tel. 089/26023655
Vieregg@vr-transport.de

Fragestellung

Bei der Nutzen-Kosten-Analyse (Standardisierte Bewertung) wird der Nutzen zu 100% aus Reisezeitverkürzungen abgeleitet.

Formel des NK-Wertes (Nutzen-Kosten-Wert):

$$\text{NK-Wert} = \frac{\text{Nutzen} - \text{Betriebskosten}}{\text{Investitionskosten}}$$

Der Kostenansatz wurde beim Zweiten S-Bahn-Tunnel schon häufig in Frage gestellt; Bei leichten Kostensteigerungen droht ein Nutzen-Kosten-Wert von unter 1,0

➔ Projekt darf nicht mit Steuergeldern finanziert werden

Doch wurde der Nutzen korrekt berechnet?

Nutzen laut Intraplan 610.000 Fahrgastminuten pro Tag

Methodik

- Auswertung von Fahrgastzählungen 1998-2003 pro S-Bahn-Station
 - Einsteiger einer Fahrtrichtung
 - Aussteiger einer Fahrtrichtung
 - Umsteiger zwischen S-Bahnen
 - Umsteiger zwischen S- und U-Bahn
- Erstellung einer Excel-Tabelle
- Berechnung der Unterschiede von Bezugsfall und Planfall in Fahrgastminuten
 - Bezugsfall: Fahrplan wie heute ohne zweiten Tunnel
 - Planfall: Fahrplan 6T (Takt 15 Express) mit zweitem Tunnel
 - Fahrgastminute: tägliche Einsparung oder Verlängerung von Fahrzeit in Minuten mal Anzahl Fahrgäste
- Ermittlung und Gewichtung der Reisezeitverkürzungen und -verlängerungen ist in Standardisierter Bewertung genau festgelegt

Fahrplan Taktmodell 6T

-  Angebot im wesentlichen unverändert
-  Verdichtung von 20- auf 15-Minuten-Takt
-  Express-Verkehr mit Zwischenhalten (weiß) und Ausdünnung von Zwischenhalten (rot)
-  Taktausdünnung von von 20- auf 30-Minuten-Takt

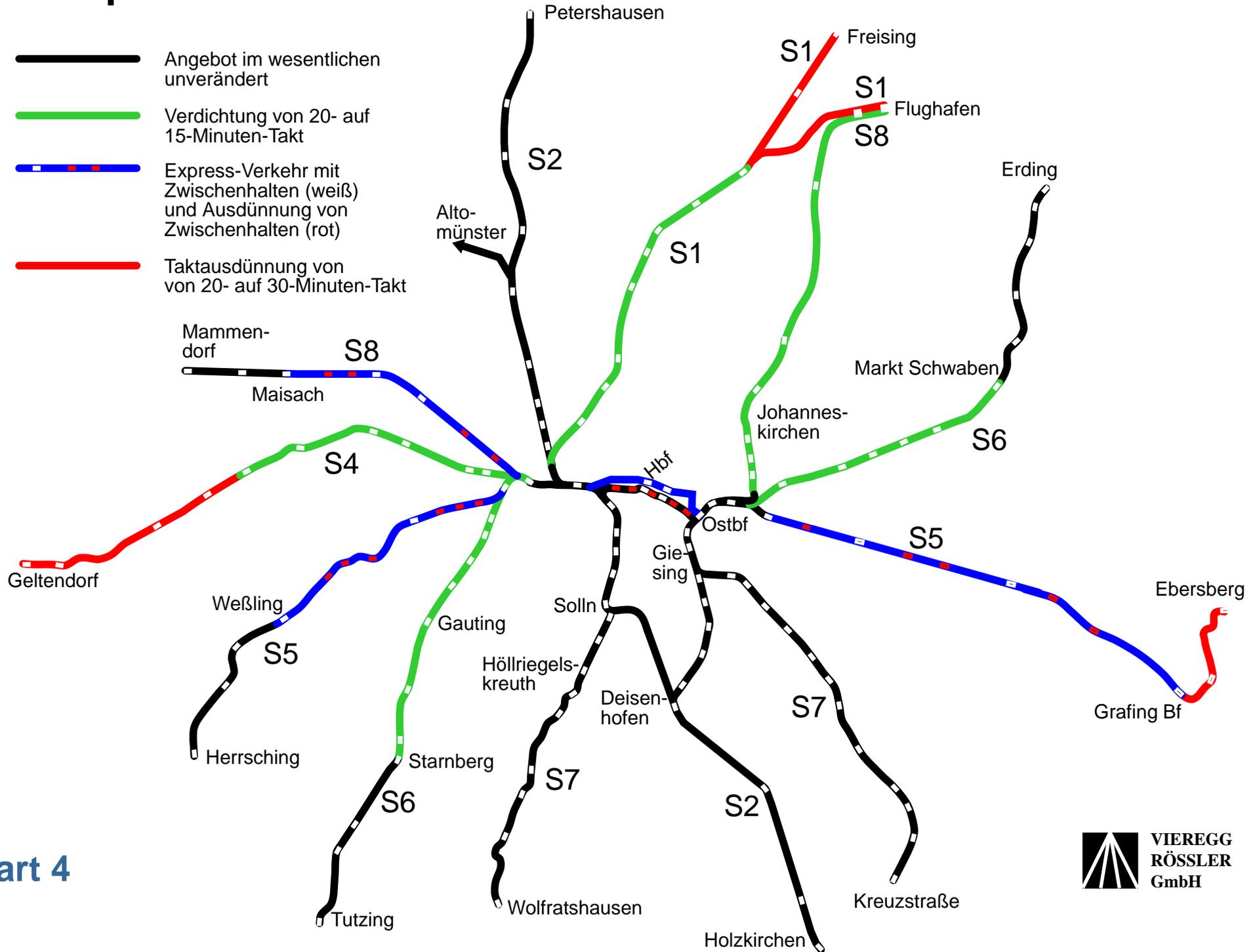


Chart 4

Reisezeitänderungen in Fahrgastminuten pro Tag

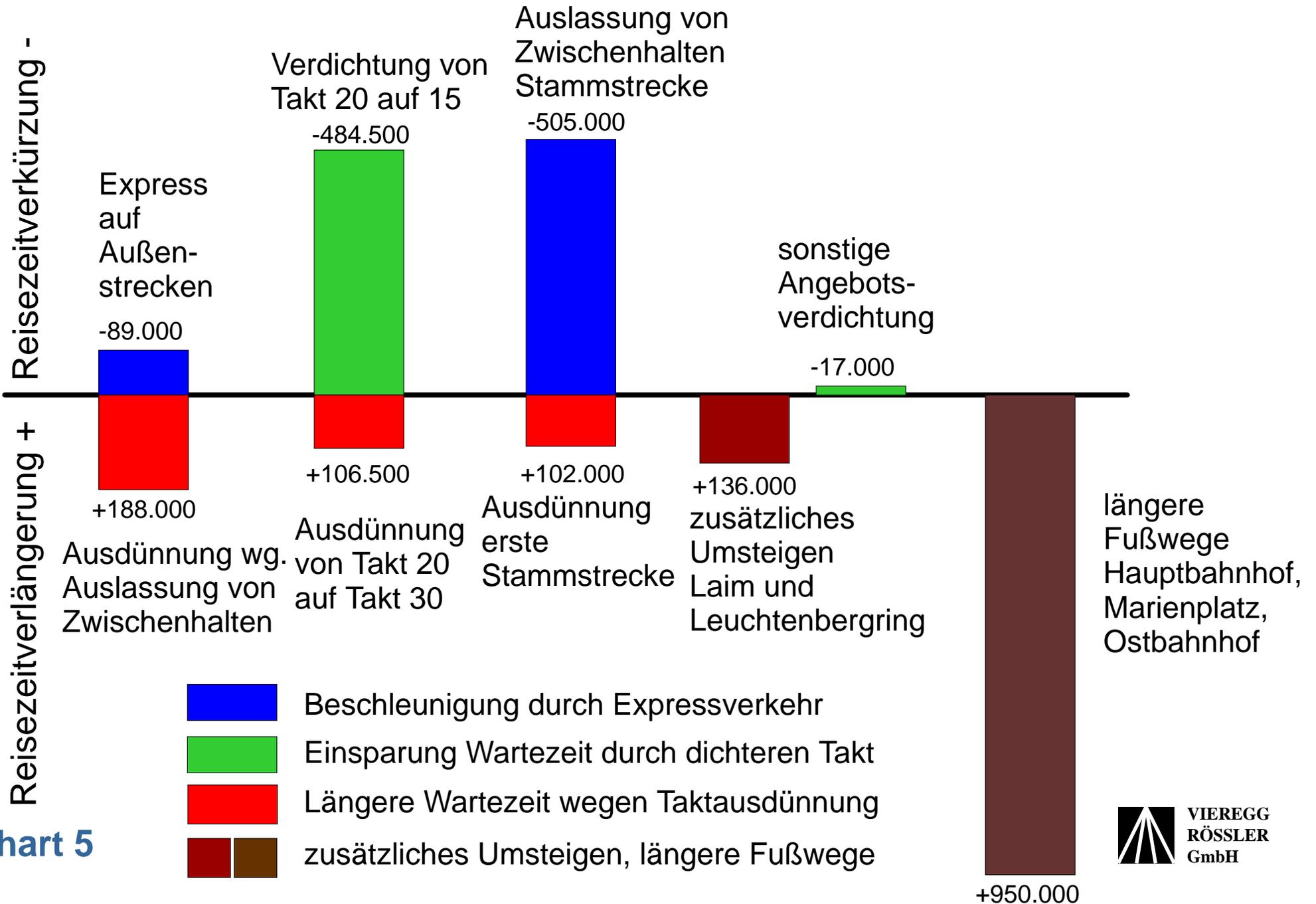


Chart 5

Ergebnis

- Der Zweite S-Bahn-Tunnel mit Fahrplan 6T führt zu einer Reisezeitverlängerung von knapp 400.000 Fahrgastminuten pro Tag
- Ohne Berücksichtigung der verlängerten Fußwege ergibt sich eine Reisezeitverkürzung von 560.000 Fahrgastminuten, das entspricht in etwa den Ergebnissen von Intraplan
 - ➔ Intraplan hat vermutlich die verlängerten Fußwege nicht berücksichtigt
 - ➔ Reisezeitverlängerung bedeutet negativen Nutzen
 - ➔ Negativer Nutzen bedeutet negativer NK-Wert, somit NK-Wert eindeutig unter 1,0
 - ➔ Zweiter S-Bahn-Tunnel darf nicht mit Steuergeldern gebaut werden

Ad hoc-Konzept Takt 15

Idee: Hauptnutzen des Taktmodells 6T, nämlich die Verdichtung von 20- auf 15-Minuten-Takt auf fünf Außenästen ohne Zweite Stammstrecke umsetzen

Die fünf heute im 10-Minuten-Takt verkehrenden Außenäste bleiben unverändert.

Umstellung auf 15-Minuten-Takt für:

S6 Tutzing

S4 Geltendorf

S1 Freising/Flughafen

S8 Flughafen

S2 Erding

1. Stufe keine Baumaßnahmen, somit Zeithorizont 1 Jahr

2. Stufe Zeithorizont 3 Jahre

Baumaßnahmen (z. T. aus netzergänzenden Maßnahmen 2. Tunnel)

- auf 3 km zweites Gleis St.Koloman-Aufhausen
- zusätzlicher S-Bahnsteig in Markt Schwaben
- Überwerfungsbauwerk Westkreuz
- verbesserte Signaltechnik Pasing - Laim (LZB)
- Anpassung Ostbahnhof (zusätzliches Gleis für S-Bahn)

Kombination von Takt 15 und Takt 10/20 auf der bestehenden Stammstrecke

1. Stufe: 30 Züge/h (ohne S7 Wolfratshausen)

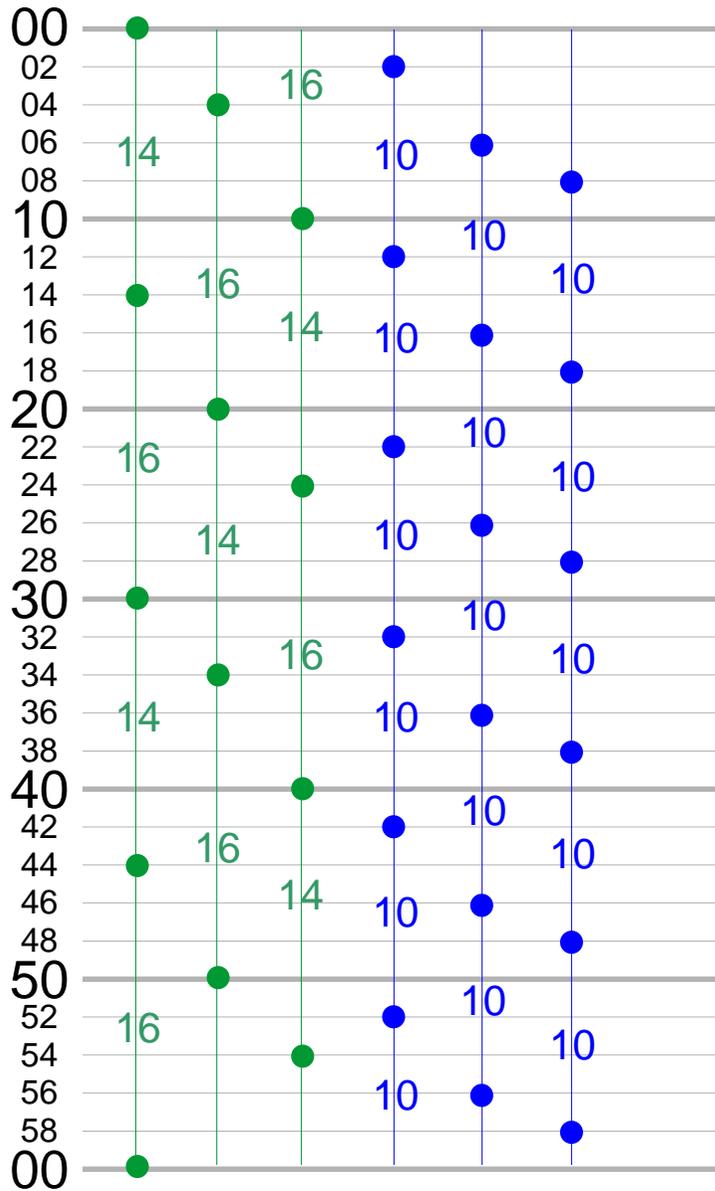


Chart 8

2. Stufe: 33 Züge/h (mit S7 Wolfratshausen)

