



**An Herrn StR Richard Progl**  
**An Herrn StR Johann Altmann**  
**An Herrn StR Dr. Josef Assal**  
**An Frau StRin Eva Maria Caim**  
**An Herrn StR Mario Schmidbauer**

09.10.2017

**„Millionen für den Nahverkehr“ - Vergebene Chancen durch  
zweifelhafte Berechnungen?**

**Schriftliche Anfrage gem. § 68 GeschO**

**Anfrage Nr. 14-20 / F 00975 von Herrn StR Richard Progl,  
Herrn StR Johann Altmann, Herrn StR Dr. Josef Assal,  
Frau StRin Eva Maria Caim, Herrn StR Mario Schmidbauer  
vom 21.07.2017, eingegangen am 24.07.2017**

Sehr geehrte Kollegin und Kollegen,

mit Schreiben vom 21.07.2017 haben Sie gemäß § 68 GeschO folgende Anfrage an Herrn  
Oberbürgermeister gestellt, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt beant-  
wortet wird.

In Ihrer Anfrage führen Sie Folgendes aus:

„Die bayerische Staatsregierung hat kürzlich viel Geld für Nahverkehrsprojekte versprochen  
(400 Millionen Euro in den nächsten fünf Jahren), um Fahrverbote für Diesel-PKW umgehen  
zu können.

Die Landeshauptstadt hat im Bereich Verkehr riesige Herausforderungen zu bewältigen und  
plant deshalb große Investitionen in den ÖPNV. Häufig muss dabei eine Entscheidung  
getroffen werden zwischen dem Bau neuer U-Bahn- oder Trambahnstrecken. Für die Erlan-  
gung von Fördermitteln des Bundes ist dabei die sog. Standardisierte Bewertung der  
Kosten-Nutzen-Untersuchung entscheidend. Eine effiziente Planung und Umsetzung von  
Verkehrsprojekten setzt voraus, dass die künftige Stadtentwicklung miteinbezogen wird, z.B.  
kann in einem künftigen, aber noch nicht bebauten Siedlungsgebiet eine U-Bahnstrecke in  
offener Bauweise günstiger erstellt werden, eine U-Bahn rechnet sich gegenüber einer  
Trambahn, wenn die Nutzung durch künftige Bewohner einberechnet wird.

Oftmals wird jedoch die Wirtschaftlichkeit und damit die Förderfähigkeit von Projekten verneint,  
obwohl solche Aspekte nicht miteinbezogen wurden. Die Begründung dieser Entscheidungen  
ist für die Münchner Bürger leider oft nicht nachvollziehbar, es fehlt hier entscheidend an  
Transparenz! Ebenso oft wird mit völlig veralteten Zahlen und Fakten argumentiert. Dem  
Vernehmen nach stammt die Berechnungsformel aus den 1960er Jahren - damals erreichten

nahezu alle Projekte einen Rentabilitätswert von über 1,0, weil noch kaum ÖPNV-Strukturen vorhanden waren.

Am Beispiel Freiham - Europas größtes Neubaugebiet! - zeigen sich die Auswirkungen dieser nicht mehr zeitgemäßen Berechnung deutlich.

Hier wurde gleich eine dreifache Chance vergeben:

- bei der Schaffung einer U-Bahn-Anbindung Geld zu sparen durch den offenen Bau solange das Gebiet noch nicht bebaut ist,
- mehr Wohnraum schaffen zu können, da an eine bestehende U-Bahn dichter angebaut werden kann als an eine freizuhaltende Trasse,
- die Bewohner in ein bereits gut erschlossenes und angebundenes Gebiet ziehen zu lassen.“

Frage 1:

"Welche Faktoren werden in die Kosten-Nutzen-Untersuchungen von Verkehrsprojekten einbezogen?"

Antwort:

Nutzen-Kosten-Untersuchungen von Verkehrsprojekten des Öffentlichen Personennahverkehrs orientieren sich an den Vorgaben des sog. Standardisierten Bewertungsverfahrens zur Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV, da dieses Verfahren im Rahmen von Beantragungen von Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Ausbauprojekte, deren Investitionen 25 Mio. € überschreiten, vorgeschrieben ist. Im Standardisierten Bewertungsverfahren werden folgende Projektwirkungen betrachtet: Gesamtwirtschaftliche Beförderungskosten, Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit, Umwelt und Investitionen.

Frage 2:

"Wird die absehbare künftige Entwicklung in Siedlungsgebieten berücksichtigt? Wenn nein, warum nicht?"

Antwort:

Die absehbare Entwicklung im Stadtgebiet (und im gesamten Verkehrsraum) hinsichtlich Einwohner- und Erwerbstätigenentwicklung wird berücksichtigt, da stets die Wirkungen für ein Prognosejahr berechnet werden.

Frage 3:

„Wie alt dürfen die verwendeten Daten maximal sein, um die Plausibilität der Entscheidung nicht zu gefährden?“

Antwort:

Aktuelle Daten sind in jedem Fall wünschenswert, liegen aber nicht immer vor. Bei älteren Eingangsdaten stimmen sich die Projektbeteiligten ab, inwieweit es Möglichkeiten zur Aktualisierung der Daten im Hinblick auf eine Verbesserung der Qualität des Untersuchungsergebnisses gibt.

Frage 4:

„Wer liefert die Daten, wer führt die Berechnungen aus?“

Antwort:

Die Daten werden zumeist von öffentlichen Stellen geliefert (z. B. Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Baureferat, MVV, Bayerisches Landesamt für Statistik). Die Berechnungen führen in der Regel Ingenieurbüros durch.

Frage 5:

„Bitte geben Sie uns ein konkretes Beispiel einer Kosten-Nutzen-Untersuchung für ein Münchner ÖPNV-Projekt.“

Antwort:

Die Standardisierte Bewertung der 2. Stammstrecke mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten in Höhe von 1,05.

Frage 6:

„Wie müssten die Rahmenbedingungen geändert werden, damit bei künftigen Neubaugebieten wie z.B. Engelschalking-Daglfing und SEM Nord Debakel wie in Freiham verhindert werden können?“

Antwort:

Das Bewertungsergebnis kann z. B. durch folgende Faktoren positiv beeinflusst werden: Konzentration von (ausreichend hohen) Einwohner- und Erwerbstätigenpotentialen im fußläufigen Einzugsbereich der Haltestellen bzw. Stationen (insbesondere Schnellbahnstationen). Gradlinige Linienführung, günstige Umsteigesituation mit kurzen Wegen zu anderen Verkehrsmitteln und möglichst kostengünstige Bauweise.

Frage 7:

„Haben die von Ministerpräsident Seehofer in Aussicht gestellten Gelder Auswirkungen, so dass Freiham doch noch eine taugliche ÖPNV-Anbindung bekommen kann?“

Antwort:

Eine Bezuschussung der künftigen ÖPNV-Erschließungsinfrastruktur von Freiham durch den Freistaat Bayern ist - unabhängig von einer Förderung durch den Bund - grundsätzlich möglich und entsprechend zu verhandeln. Allerdings würde die von der Staatsregierung im Juli genannte Summe für den ÖPNV im gesamten Freistaat in Höhe von 400 Mio. € alleine für die Verlängerung der U5 vom Laimer Platz bis nach Freiham bei Weitem nicht ausreichen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Prof. Dr.(I) Merk

Stadtbourätin