



BAYERISCHER LANDTAG
ABGEORDNETER
DR. MARTIN RUNGE

Dr. Martin Runge · Fasanenweg 44a · 82194 Gröbenzell

Maximilianeum
81627 München
Telefon (089) 41 26-27 53
Telefax (089) 41 26-11 35

Fasanenweg 44a
82194 Gröbenzell
Telefon (08142) 59 71 52
Telefax (08142) 59 71 53

E-Mail: martin.runge@gruene-fraktion-bayern.de

München, den 01.02.2010

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

Fragen zum „Gutachten“ „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel / Südring“ – Fragen zu den Kostenansätzen (Stammstrecke XXVII)

Aufgrund wachsender Zweifel an den bisherigen Planungen zur Zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke im Münchner Stadtrat wie auch im Bayerischen Landtag und wachsender Bedenken bezüglich der konkret vorgesehenen Streckenführung im Tunnel eng parallel zur bisherigen Stammstrecke wurden mehrere Fachfirmen mit der Überprüfung aktueller Vorschläge zum Bahn-Südring als Alternative zur Zweiten Röhre beauftragt. Auftragnehmer waren die Schübler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH (SPI), die Lahmeyer International GmbH, die Intraplan Consult GmbH und die SMA und Partner AG. Die Kosten der Beauftragung in Höhe von 206.000 Euro teilten sich der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München. Die „Gutachter“ – drei der vier beauftragten Unternehmen waren/sind an den in unseren Augen völlig verfehlten und auch fehlerdurchseuchten bisherigen Stammstrecken-Planungen beteiligt, mit der Intraplan Consult GmbH und der SMA und Partner AG zwei sogar federführend – kamen zu dem Ergebnis, der Südring-Ausbau sei mit 1,3 Milliarden Euro Investitionskosten fast genauso teuer wie die Zweite Röhre mit angesetzten 1,5 Milliarden Euro (jeweils einschließlich der jeweils notwendigen netzergänzenden Maßnahmen im Außenbereich). Durch den erheblich höheren verkehrlichen Nutzen würde die Röhre jedoch auf einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,15, der Südring dagegen nur auf 0,8 kommen.

Unseres Erachtens steht zu bezweifeln, dass die aktuell vorliegenden Infrastrukturkonzepte für den Bahn-Südring wirklich detailliert untersucht und mit seriösen Kostenschätzungen unterlegt worden sind. Es sieht eher so aus, als solle die Zweite Röhre weiterhin schön gerechnet und schön geschrieben und geredet werden und mit möglichen Alternativen das Gegenteil passieren. Kritikern zufolge sei der Ausbau des Bahn-Südringes bewusst teuer, ja absurd teuer gerechnet worden. Dies sei beispielsweise über völlig überzogene Kostenansätze, über eine Planung, die keinerlei Optimierung von Betriebsabläufen, von Bau- und Baulogistik und damit auch von Kosten, dafür aber jede Menge unnötiger Investitionsmaßnahmen vorsieht, und über die Aufnahme von Kosten, die anderen Nutzungen zuzurechnen seien geschehen. Dies sei allerdings nicht allein den mit der Erstellung des „Gutachtens“ beauftragten Fachbüros zuzuschreiben. Die Planungen seien auch deshalb so über-

zogen, weil sich die DB Netz AG so unkooperativ und so unproduktiv im Hinblick auf den Südring-Ausbau wie nur möglich zeigte. Ebenso entscheidend für das Ergebnis seien auch die von den Auftraggebern gemachten Planungsprämissen und sonstigen Vorgaben.

In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Sind die mit 181 Millionen Euro angesetzten Planungskosten für den Ausbau einer 11 km langen oberirdischen Eisenbahnstrecke realistisch, mit welchen Planungskosten wird gleichzeitig für den ungleich komplexeren 2. S-Bahn-Tunnel gerechnet?
2. Sind den „Gutachtern“ oder anderen Beispiele bekannt, wo die Öffentlichen Hand als Investor 500.000 Euro je Hektar Ausgleichsfläche berappen musste und, wenn ja, um welche Fälle handelt es sich dabei?
3. a) Sind die mit 170 Millionen Euro angesetzten Kosten für die Leit- und Sicherungstechnik realistisch vor dem Hintergrund, dass für die LST Gotthard-Basistunnel mit 72 Mio. Euro, (Neubau von 4 ESTW) gerechnet wird und selbst beim Elektronischen Stellwerk Leipzig Hbf. mit weit mehr Fahrstraßen die Aufwendungen mehr als ein Drittel niedriger sind als sie dies beim vergleichsweise überschaubaren Südring sein sollen,
b) wie viel würde die LST kosten bei einer einjährigen Vollsperrung des Südrings, um die Bauarbeiten zu straffen und weniger Teilinbetriebnahmen durchführen zu müssen, und wie viel würde die LST kosten, wenn (theoretisch) die ganzen LST-Anlagen auf einmal mit Hilfe eines netzweitem Betriebsunterbruchs umgebaut würden?
4. Ist der Kostenansatz von 43 Millionen Euro (zzgl. acht Millionen Euro an Planungskosten) für Sicherheitsposten realistisch, was unter der Annahme regulärer Beschäftigungsverhältnisse (wovon man bei der DB AG ja nicht einmal mehr ausgehen kann) bedeutet, dass hier mit mehr als 1.000 Mann-Jahren gerechnet wird?
5. Sind die mit 200 Euro je Meter angesetzten Kosten für die dauerhafte Errichtung eines Zaunes realistisch, in welchem Fall wurde ein solcher Betrag jemals erreicht?
6. Sind die mit 80 bis 120 Euro je Quadratmeter angesetzten Kosten für den Neubau einer Baustraße realistisch, in welchem Fall wurde ein solcher Betrag jemals erreicht?

Um Beantwortung innerhalb der üblichen Frist und Aufnahme in die Landtagsdrucksachen wird gebeten.