



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 Investitionsmaßnahmen für den Südring 1 (Stammstrecke XXVIII)

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 Schüßler-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 überzogen, 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. Ist es den „Gutachtern“ entgangen, dass es im Messetunnel ein fünftes, aktuell unbenutztes Gleis gibt oder weshalb gehen sie davon aus, dass im Messetunnel zwei weitere Gleise zu verlegen sind?
2. Für welche Maßnahmen, an welchen Stellen und in welcher Dimension sind Ausgleichsflächen vorzuweisen?
3. Warum plant die IGS einen 6-gleisigen Südring zwischen Heimeranplatz und München Süd, obwohl auch bei einer 4-Gleisigkeit der S-Bahn zwei eigene Gleise zur Verfügung gestellt werden könnten, wenn man den bestehenden Gleiszusammenführungspunkt zwischen den Strecken 5510 und 5531 von München Süd zum Heimeranplatz verschieben würde?
4. Wie wird begründet, dass zwischen der Poccistraße und dem Heimeranplatz vier Fernbahngleise vorzusehen sind?
5. Wie wird die These der „Gutachter“ beurteilt, dass sämtliche der 34 Abstellgleise am Südbahnhof weiterhin benötigt würden, obwohl mittlerweile der Großmarkt und auch das Heizkraftwerk Süd nicht mehr über die Schiene beliefert werden, und schon deshalb für den Südring-Ausbau Eingriffe in Fremdgrund erforderlich wären?
6. Wie wird die von den „Gutachtern“ gesehene Notwendigkeit, das ICE-Betriebswerk an der Friedenheimer Brücke und die westlich davon liegenden Abstellgleise müssten auch künftig durch drei Gleise verbunden sein, was wiederum den Um-/Neubau einer zehngleisigen Überführung über den Südring erfordern würde, beurteilt, warum plant die IGS ein neues 25 Millionen Euro teures Kreuzungsbauwerk Va, obwohl der S-Bahnbetrieb aufgrund der Zugzahlen auch im bestehenden Bauwerk V durchgeführt werden könnte?
7. Warum wird ein neues Gleis 15 am Ostbahnhof eingeplant, obwohl es eisenbahnbetrieblich nicht notwendig ist?
8. Wie wird die Prämisse der „Gutachter“, am Ostbahnhof sei keines der reichlich vorhandenen Fernbahngleise entbehrlich, beurteilt, auch vor dem Hintergrund der Tatsache, dass hier tatsächlich soviel Platz vorhanden ist, dass tagsüber Schlafwagenzüge parken?

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