



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 Angebotskonzepten/Betriebsprogrammen und zur Nutzen-Kosten-Untersuchung 3 (Stammstrecke XXXIV)

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 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. Ist eine Steigerung des Nutzen-Kosten-Indikators von 0,76 auf 1,15 für den Mitfall 6T (15-/30-Minuten-Taktraster und auf drei Außenästen Express-Linien) gegenüber dem Mitfall 1T (10-/20-Minuten-Taktraster) plausibel vor dem Hintergrund der Tatsachen, dass a) nur drei von 12 S-Bahn-Außenästen mit Express-S-Bahnen bedient werden sollen, b) lediglich für Fahrgäste von vier Stationen kommend (Weßling, Grafing Stadt und Grafing Bhf. und Ebersberg) Fahrzeitgewinne von mehr als fünf Minuten generiert werden und c) es gleichzeitig für zahlreiche Fahrgäste in der HVZ zu Taktverschlechterungen kommt?
2. Warum unterscheiden sich die jährlich abdiskontierten Zeitgewinne der Mitfälle 6T und 1T um 11 Millionen €, wenn nur wenige Stationen von der Express-S-Bahn profitieren?
3. Warum werden beim 15-Minuten-Takt (Mitfall 6T), der von den Kunden und potenziellen Neukunden bei weitem schlechter bewertet wird als der 10-Minuten-Takt, um 55% mehr PKW-Betriebskosten eingespart, als beim 10-Minuten-Takt (Mitfall 1T)?
4. Wie ist zu begründen, dass der Stundensatz der Zeitersparnis für einen Erwachsenen mit 7,50 € und für einen Schüler mit 2,00 € monetarisiert wird?
5. Warum verschleiert die IGS den durch die langen Zu- und Abgangszeiten bedingten Nutzeinbruch des 2. S-Bahn-Tunnels durch eine willkürliche Herabsetzung des Stundensatzes von 7,50 € auf einen niedrigeren Wert bei Zeiten bis 5 Minuten und wie hoch ist dieser niedrigere Stundensatz bei Zeiten bis zu 5 Minuten? Ist es nicht so, dass tatsächlich der 2. S-Bahn-Tunnel die von-Haus-zu-Haus-Reisezeit für zehntausende Fahrgäste um ca. 3 Minuten verschlechtert, da alleine die Zu- und Abgangszeiten zu den bis zu 40 m tief gelegenen Bahnsteigen am Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof 2,5 Minuten länger sind als zur bestehenden S-Bahn-Stammstrecke und dass der Nutzen des 2. S-Bahn-Tunnels stark geschönt wird, weil der durch die langen Zu- und Abgangszeiten verursachte Nutzeinbruch willkürlich reduziert wird?
6. Warum halten in allen Mitfällen an den stets 210 m langen Bahnsteigen zwischen Giesing und Höhenkirchen-Siegertsbrunn zu allen Betriebszeiten stets nur Vollzüge?
7. Wie sollen in den Mitfällen 6T und 6S bei den unterschiedlichen Taktintervallen – 10/20 und 15/30 – die anderen MVV-Verkehrsmittel abgestimmt werden?
8. Welche Auswirkungen hat das Taktgewirr 10/20 mit 15/30 in den Mitfällen 6T und 6S bei Betriebsstörungen?

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