



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 zum 15-/30-Minuten-Taktraster und zur Express-S-Bahn generell (Stammstrecke XXXVII)**

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 nicht eher ein ganztägiger 10- Minuten-Takt im Gebiet des Tarifbereichs München XXL als ein Express-S-Bahnsystem anzustreben, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der größte Bevölkerungszuwachs in den MVV-Ringen 5 - 8 und nicht 9 - 12 stattfindet?
2. Wie sollen Verspätungen auf Außenästen mit Express-S-Bahnen abgebaut werden, wenn keine Überholmöglichkeit ohne Nutzung des Gegengleises besteht?
3. Welche Regionalbuslinien sollen im 30-Minuten-Takt fahren, so wie die „Gutachter“ dies vorschlagen?
4. Ist die Aussage, dass im 15-/30-Minuten-Takt-Modell ein Teil der S-Bahnlinien im 10-/20-Minuten-Takt weiterfahren soll, nicht bereits das Eingeständnis, dass das 15-/30-Minuten-Modell in München nicht zielführend ist?
5. Widerspricht die Präferenzierung des 15-/30-Minuten-Taktmodells nicht eindeutig den Erkenntnissen aus der Praxis wie auch den Empfehlungen der Fachwelt, nach denen mit dem 10-Minuten-Takt weit mehr neue Fahrgäste gewonnen werden können als mit dem 15-Minuten-Takt und nach denen vor allem für MIV-Captives (Autonutzer, die aber grundsätzlich bereit sind, auf den SPNV/allgem. ÖPNV umzusteigen) die Häufigkeit der Verbindung weit wichtiger ist als die Fahrtdauer (siehe hierzu z.B. Schriftenreihe Daten, Analysen, Perspektiven des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes Band 10 (2007))?
6. Wie ist die These zu beurteilen, Express-S-Bahnen gefährden die Betriebsstabilität, da auf Außenstrecken der Münchner S-Bahn keine Überholmöglichkeiten ohne Zeitverlust vorhanden sind?
7. Ist nicht insbesondere auf den langen Mischbetriebsstrecken Freising – München (KBS 930 / 999.1) und Geltendorf – München (KBS 970 / 999.4) der 20-Minuten-Takt dem 15-Minuten-Takt in der Betriebsstabilität weit überlegen, weil der 20-Minuten-Takt eine um 5 Minuten größere Schere der Beförderungszeiten zwischen schnellen und langsamen Zügen, d.h. zwischen Regionalverkehr und S-Bahn, ermöglicht und auf beiden Eisenbahnstrecken der Unterschied der Beförderungszeiten von Regionalzug und S-Bahn jeweils mehr als 10 Minuten beträgt und perspektivisch der Regionalzugverkehr auf den beiden Außenstrecken nach Freising und Geltendorf, wo sich bis auf weiteres alle Züge die gleichen Gleise teilen, weiter zunehmen wird?

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