



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 zur Stammstrecken-Problematik generell wie auch zur Zweiten Röhre 2 (Stammstrecke XXXIX)

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. Wie ändert sich der volkswirtschaftliche Nutzen für alle S-Bahnfahrpassagiere vom Fahrplanjahr 2008/2009 zum Fahrplanjahr 2009/2010 durch Inbetriebnahme des S-Bahnhaltepunkts Hirschgarten?
2. Mit wie langen Fahrgastwechselzeiten ist beim 2. S-Bahn-Tunnel am Hauptbahnhof(neu) und am Marienplatz zu rechnen, wenn der bestehende S-Bahn-Tunnel komplett gesperrt ist? Welche Zugfolgezeit resultiert daraus im Störfall und welches Betriebskonzept ist hierfür vorgesehen?
3. Warum wurde der geplante doppelte Spurwechsel zwischen Karlsplatz (Stachus) und Marienplatz nicht bereits realisiert?
4. a) Wird die Auffassung geteilt, dass die Entlastung der bestehenden Stammstrecke von Fahrgästen nicht Ziel und auch nicht Argument für den Bau einer Zweiten Röhre sein kann angesichts der Tatsache, dass die Querschnittskapazität der bestehenden Stammstrecke auch nicht ansatzweise ausgelastet ist, bzw.
b) warum fahren aktuell (Jahresfahrplan 2010) selbst in der Hauptverkehrszeit 75% aller Züge nur als Vollzug, wenn der bestehende Tunnel ausgelastet sein soll?
5. Wird die Auffassung geteilt, der 2. S-Bahn-Tunnel würde massiv die U 5 Hauptbahnhof - Ostbahnhof entlasten, die überhaupt keiner Entlastung bedarf, und zu einer erhöhten Verkehrsnachfrage auf den U-Bahn-Linien U 3/U 6 vor allem zwischen Odeonsplatz und Sendlinger Tor führen, also die U-Bahn genau dort weiter belasten, wo sie nicht weiter belastet werden sollte?
6. Wird die Auffassung geteilt, die Südring-Varianten würden die U-Bahn dort, wo sie belastet ist (Marienplatz - Goetheplatz bzw. Hauptbahnhof - Kolonnenplatz) entlasten und dort belasten, wo sie noch genügend freie Kapazitäten hat (Mangfallplatz - Kolonnenplatz bzw. Harras - Poccistraße sowie Thalkirchen - Poccistraße). Der Südring würde somit für eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrgäste bei der U-Bahn sorgen im Gegensatz zum 2. S-Bahn-Tunnel, der die Unwucht noch verschärft?
7. Aus welchen Programmen sollen die Milliardeninvestitionen zur Ertüchtigung des Bahnknotens München finanziert werden, für welche Maßnahmen und in welchem Volumen gibt es hier feste Zusagen des Bundes, welche Maßnahmen sollen hier aus dem GVFG-Bundesprogramm mitfinanziert werden, welche Maßnahmen sind im BVWP zu verorten?
8. Mit welchem jährlichen Betrag aus dem GVFG-Bundesprogramm wird gerechnet in der Kalkulation für die Zweite Röhre und um wie viele Jahre müsste die Bauzeit des Tunnels gestreckt werden, wenn die Bundesmittel nicht in erwarteter Höhe pro Jahr zur Verfügung stehen?

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