



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 1 (Stammstrecke XXXII)

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 es zielführend, dass von den „Gutachtern“ aus der Infrastruktur für die Zweite Röhre ein Betriebsprogramm geschnitzt wurde und dieses Betriebsprogramm dann wiederum weitgehend 1:1 auf den Bahn-Südring umgelegt wurde, um die dann dort notwendigen Infrastrukturmaßnahmen aufzeigen zu können, oder wäre es nicht der richtige Weg gewesen, aus den Verkehrsbedürfnissen/Betriebsprogrammen die geeigneten Infrastrukturmaßnahmen abzuleiten?
2. Aus welchen Gründen werden bei den im „Gutachten“ zugrunde gelegten Betriebskonzepten sowohl bei den Tunnelvarianten als auch bei den Südring-Varianten ganze Außenäste von der alten Stammstrecke und damit von wichtigen innerstädtischen Halte-, Umsteige- und Verknüpfungspunkten abgehängt?
3. Weshalb wurde in allen Mitfällen die Platzkapazität auf der bestehenden Stammstrecke (Donnersbergerbrücke, Hackerbrücke, Isartor, Karlsplatz, Rosenheimer Platz) massiv verringert?
4. Weshalb sehen die „Gutachter“ ausgerechnet in den beiden Betriebsprogrammen für den Fall des Südring-Ausbaus und dessen Nutzung durch S-Bahnen (1S und 6S) vor, dass alle Züge der bisherigen S 27 (verkehrt aktuell von Deisenhofen über den Heimeranplatz zum Hauptbahnhof und zurück) eingestellt bzw. als S 20 von/nach Pasing geführt werden, so dass dann anstelle der bisher 16 täglichen S 20-Züge 26 von und nach Pasing fahren würden, gibt es hierfür irgendeine verkehrliche Notwendigkeit, könnte die Bedienung mit der S 20 aufgrund der dann korrespondierenden S-Bahnen zwischen Pasing und dem Heimeranplatz nicht sogar eher ausgedünnt werden, ist dieser Punkt nicht ein Beispiel dafür, wie der Bedarf an Infrastrukturmaßnahmen durch unsinnige Einzelpunkte im Betriebsprogramm aufgebläht wird (hier ein zusätzliches Wendegleis in Pasing allein für die Südring-Varianten, in den Betriebsprogrammen für den Fall der Realisierung und Nutzung der Zweiten Röhre (1T und 6T) ist die Einstellung/Umwidmung der S 27 nicht zu finden, nach/von Pasing sollen dort weiterhin 16 Züge als S 20 fahren, mit der Folge, dass dort dann auf das weitere Wendegleis verzichtet werden kann)?
5. Ist es realistisch zu glauben, dass ein Betriebskonzept wie das Konzept 6T, von den „Gutachtern“ präferiert und als vom Nutzen-Kosten-Faktor her als einzig realisierbar bezeichnet, eine Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand darstellt und den S-Bahn-Nutzern zu vermitteln ist, vor dem Hintergrund der Tatsachen, dass mit diesem Konzept 35 Bahnhöfe die Direktverbindung ohne Umsteigen nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) verlieren würden, weitere drei Bahnhöfe nur noch zur Hauptverkehrszeit direkte S-Bahnen

nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) hätten, 14 Bahnhöfe zur Hauptverkehrszeit den 10-Minuten-Takt verlieren und nur noch im 15-Minuten-Takt bedient werden würden, sechs Bahnhöfe zur Hauptverkehrszeit den 20-Minuten-Takt verlieren und nur noch im 30-Minuten-Takt bedient werden würden sowie 32 Bahnhöfe im Spätverkehr den 20-Minuten-Takt verlieren und nur noch im 30-Minuten-Takt bedient werden würden?

6. Wie ist zu beurteilen, dass aufgrund von Mischverkehren, Eingleisbetrieb und Kurzwenden am Bahnsteig zur Einsparung einer Zugeinheit in den Betriebskonzepten 6T (das von den „Gutachtern“ präferierte und als einzig wahre dargestellte Konzept) und 6S auf zahlreichen Außenstrecken kein reiner Taktfahrplan vorgesehen ist (z.B. Geltendorf – Grafrath: 20/18/12 (HVZ), Grafrath – Buchenau: 18/12/18/12 (HVZ, gerade) und 13/17/18/12 (HVZ, ungerade), Buchenau – Pasing: 16/14/16/14, Herrsching – Weßling: 16/14/16/14, Neufahrn – Oberschleißheim: 20/14/26 bzw. 20/13/27 (nur Mitfall 1T))?
7. Wie ist zu erklären, dass gemäß ITP-Verkehrsprognose [IGS 09–A03] täglich 1.700 Fahrgäste von der Station Marienplatz zur Station Marienhof und umgekehrt umsteigen sollen, welche Relation gibt es, nach der ein derartiger Umstieg zwischen den S-Bahnstationen Marienplatz und Marienhof sinnvoll und anzunehmen wäre?
(Am Marienplatz (MMP) kreuzt der bestehende S-Bahn-Tunnel die U3/U6 an deren südlichen Bahnsteigende, während der 2. S-Bahn-Tunnel mit der Station Marienhof (MHO) an das nördliche Ende der U-Bahnsteige rechtwinklig anschließen soll. Der reine Umsteigeweg zwischen beiden S-Bahnhöfen beträgt 4 Minuten und ist damit länger als zwischen den beiden S-Bahn-Tunneln am Hauptbahnhof und am Ostbahnhof. Fahrgäste, die eine Übereckverbindung im westlichen S-Bahnnetz nutzen, steigen bereits in Westkreuz, Pasing, Laim, Donnersbergerbrücke oder im Ausnahmefall auch am Hauptbahnhof um. Fahrgäste, die eine Übereckverbindung im östlichen S-Bahnnetz nutzen, steigen bereits in Giesing, Ostbahnhof, Leuchtenbergring oder Berg am Laim um. Fahrgäste, die die S-Bahn-Stammstrecke vollständig durchqueren, nutzen zum Umstieg die Bahnhöfe Westkreuz, Pasing, Laim, Donnersbergerbrücke, Hauptbahnhof, Ostbahnhof, Leuchtenbergring, Berg am Laim oder Giesing.)

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