



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 4 (Stammstrecke XXXV)

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. a) Wie werden die Ausbaumaßnahmen der Linie A (Altomünster – Dachau) für den Halbstundentakt an den 10/20-Minuten-Takt der S 2 angepasst,
b) warum ist in keinem Mitfall eine Verdichtung der Linie A vorgesehen und
c) warum wurde die geplante Durchbindung von Altomünster als S 2 in die Münchner Innenstadt in keinem Mitfall vorgesehen?
2. Wie verkehren im Ohnefall sowie in allen Mitfällen die Verdichtungszüge freitagnachmittags; wie wird das Zugangebot montags bis donnerstags sein?
3. Warum wird in allen Mitfällen die Platzkapazität nach Herrsching (S 8, gilt hier im Mitfall 6T nur für jene Fahrten, die zwischen Wessling und Pasing alle Halte bedienen), Wolfratshausen (S 7), Kreuzstraße (S 7) und Grafing Bahnhof (S 4) reduziert?
4. Ist auf der Strecke Pasing - Geltendorf die Eröffnung des Gotthardbasistunnels im Dezember 2017 nebst Verkehrssteigerung durch Verlagerung des Verkehrs München - Mailand/Turin vom Brenner auf den Gotthard bereits berücksichtigt?
5. Wie sind die stellenweise massiven Abweichungen in den Betriebskonzepten 1T und 1S zwischen den Zugzahlen, die nach den SMA-Fahrplankonzepten zustande kommen, und den ITP-Zugzahlen zu erklären (z.B. Freising – Neufahrn: ITP 47, SMA-Fahrplangrafik 60, Ebersberg – Grafing Bhf. ITP 44, SMA 60, Grafrath – Buchenau ITP 48, SMA 60), warum widersprechen sich die ITP-Verkehrsprognose und das SMA-Betriebskonzept hier deutlich bei den Zugzahlen?
6. Weshalb wenden in den Südring-Betriebskonzepten 5 von 6 (83%) aller Südring-S-Bahnen am Leuchtenbergring und weshalb findet zudem am Leuchtenbergring kein einziger Direktanschluss (Korrespondenz) in beiden Fahrtrichtungen statt, der durch Anschlussoptimierung am gleichen Bahnsteig die Reisezeiten erheblich senken würde?
7. a) Welche Kostensätze sind für den Rangierlokführer für die Zuglängenveränderung in die Ermittlung des Betriebsaufwands mit eingerechnet und
b) welche Kostensätze sind für den zweiten Triebfahrzeugführer im Fall von Kurzwenden in die Ermittlung des Betriebsaufwands mit eingerechnet?

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