



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 5 (Stammstrecke XXXVI)

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. Aus welchem Grund sind Umbaumaßnahmen, deren Nutzen teilweise oder ausschließlich dem Straßenverkehr zu gute kommen, in der Kostenberechnung zu großen Teilen dem S-Bahn-Südring zugeordnet worden?
(z.B. Erhöhung der Durchfahrtshöhe oder der lichten Weite für den Straßenverkehr, beispielweise die EÜ Lindwurmstraße km 5,012, die EÜ Thalkirchner Straße km 5,716, die EÜ Balanstraße km 9.054 und die EÜ Rosenheimer Straße km 9,332.)
2. Wie ist vor dem Hintergrund des im „Gutachten“ „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel / Südring“ konstruierten maximalen Ausbauprogramms für den Bahn-Südring die These zu beurteilen, dass mit dem Ausbau der Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen Kapazitäten für den Güterverkehr auf dem Bahn-Nordring geschaffen werden, somit Güterverkehr vom Bahn-Südring abgezogen werden kann, was wiederum Kapazitäten für den Personenverkehr, so auch für S-Bahnen schafft?
3. Wie viele Güterzüge verkehren derzeit montags bis freitags jeweils zwischen 07:00 und 08:00 Uhr über den Südring? Welche dieser Güterzüge können nicht umgeleitet werden und warum nicht?
4. Wie viele Güterzüge beginnen und enden in Abhängigkeit des Wochentags in München Süd (Südbahnhof)?
5. Wie viele Zugfahrten und wie viele Rangierfahrten verkehren täglich zwischen dem Betriebswerk München Hbf. (zwischen Friedenheimer Brücke und Donnersbergerbrücke südlich der Hauptgleise) und den Gleisanlagen des ehemaligen Rangierbahnhofs München-Laim?
6. Wie ist die These zu beurteilen, dass die zwei Gleise zwischen München Süd und München Ost (km 5,7 - 9,5) für den bestehenden Verkehr (aktuell verkehren hier zwischen 6.00 und 22.00 Uhr 199 Züge und zwischen 22.00 und 6.00 Uhr 56 Züge), für angemessene Zuwachsraten und eine im 10-Minuten-Takt verkehrende S-Bahn ausreichend wären?
7. Wie ist die These zu beurteilen, Ursache für die Betriebsinstabilität am Südring ist nicht die Zweigleisigkeit des Südrings zwischen München Süd und München Ost, sondern die falsche Gleiszuordnung und fehlende Gleiskapazitäten im S-Bahnbereich Ostbahnhof/Leuchtenbergring?

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