



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 den Investitionsmaßnahmen für den Südring 2 (Stammstrecke XXIX)

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. Wie ist die These zu beurteilen, dass das Überwerfungsbauwerk bei Daglfing („*niveaufreie Einbindung Trudering – Daglfing*“), das der bisherigen Strecke zugute kommt, jedoch dem Südring-Ausbau zugerechnet wird, als zweite netzergänzende Maßnahme, die die „Gutachter“ nur für den Südring-Ausbau, nicht jedoch für die Röhren-Variante postulieren, allein einem unsinnigen Betriebsprogramm, allein einer irrwitzigen Fahrplangestaltung geschuldet ist oder anders formuliert, warum schlägt man die Aufwendungen für das Überwerfungsbauwerk Zamdorf/Daglfing dem Südring voll zu, obwohl sich die Leistungsfähigkeit des Fahrstraßenknotens nur marginal unterscheidet (Phasenverschiebung zwischen Richtung und Gegenrichtung der kreuzenden S-Bahnen im Mitfall 6S 120 Grad und im Mitfall 6T 72 Grad)?
2. Welchen Status haben die von den „Gutachtern“ angesprochenen Planungen für Lärmsanierungsmaßnahmen am bestehenden Bahn-Südring, gibt es entsprechende Absprachen mit der Landeshauptstadt München, Abstimmungen mit dem Stadtrat oder den jeweils zuständigen Bezirksausschüssen, gibt es Genehmigungsverfahren und, wenn ja, wie ist deren Stand, oder handelt es sich bei der Argumentation mit konkreten Planungen für Lärmsanierungsmaßnahmen eher um Stimmungsmache gegen die Südring-Ertüchtigung für den S-Bahn-Verkehr?
3. Weshalb wurde von den „Gutachtern“ der Standort Bf. Kolumbusplatz so gewählt, dass es keine Straßenbahnverknüpfung gibt und dass gleichzeitig die Eingriffe in den Baumbestand und für die Anlieger maximiert werden?
4. Weshalb haben Lahmeyer/Schüssler Plan im Bereich der Plattnerstraße (unmittelbar westlich der Straße Giesinger Berg) so geplant, dass die dort stehenden Baumreihen komplett dem Ausbau zum Opfer fallen würden und die Anwohner nach Fertigstellung der Strecke auf eine 12 Meter hohe Stützwand plus Lärmschutzwand schauen müssten?
5. Weshalb wird im „Gutachten“ dezidiert auf 690.000 Kubikmeter Erdbewegungen im Falle des Südring-Ausbaus hingewiesen, gleichzeitig jedoch kein Wort zu den Erdbewegungen in deutlich größerer Dimension für den Fall des Baus der Zweiten Röhre verloren, wird man so dem Anspruch an eine "Vergleichende Untersuchung" gerecht?
6. Was veranlasst die „Gutachter“ vorzuschlagen, dass die im Rahmen der Realisierung des „520 Millionen-DM-Programmes“ vorgenommenen Verbesserungen für die S-Bahn-Stammstrecke im Falle des Ausbaus des Südrings und seiner Nutzung durch die S-Bahn mit dem Zuschlag des Gleises 3 am Ostbahnhof zum Südring durch erneuten Kapitaleinsatz wieder zurück gebaut werden sollen?

7. Stimmt die Annahme der „Gutachter“, es gebe aktuell keinerlei Sanierungsbedarf und keinerlei Sanierungspläne, was den Zustand der Brücken am Eisenbahn-Südring anbelangt, oder entspricht es nicht vielmehr den Tatsachen, dass beispielsweise die Brücke über die Lindwurmstraße und die Brücke über die Isar (Braunauer Eisenbahnbrücke) in den nächsten Jahren neu gebaut werden sollen?
8. Wie wird beurteilt, dass die „Gutachter“ in der Gleistopologie zwischen Leuchtenbergring und Ostbahnhof eine höhengleiche Fahrstraßenkreuzung zwischen einer S-Bahn Daglfing - Südring und einer S-Bahn Berg am Laim - Rosenheimer Platz in Kauf nehmen?

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