



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 2 (Stammstrecke XXXIII)**

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 ist die Realisierung eines 10-Minuten-S-Bahn-Taktes auf dem Südring vom verkehrlichen Nutzen her zu beurteilen und was würde dies bedeuten für die Investitionsmaßnahmen und deren Kosten?
2. Wie wird die These beurteilt, dass die im „Gutachten“ gewählten Betriebsprogramme für den Südring, die einen 5-Minuten-Takt für die S-Bahn auf dem Südring beinhalteten, nicht den aktuellen und auch nicht den künftigen Verkehrsbedürfnissen entsprechen, dass vielmehr ein 10-Minuten-Takt, welcher zudem die bestehende Stammstrecke um sechs Züge je Stunde und Richtung entlastet, gut reichen würde,
  - b) weshalb missachtet SMA im Betriebskonzept 1S die ITP-Verkehrsprognosen für die Linienaufteilung auf Innenstadt und Südring und
  - c) ist eine maximale Querschnittsbelastung auf dem Südring zwischen 44.300 und 67.700 Fahrgästen, wie sie von Intraplan prognostiziert wurde, nicht auch locker mit Langzügen im 10-Minuten-Takt zu bewältigen?
3. Welche Nutzen- und Kostenänderungen würden aus einem 20-Minuten-Takt der S 27 anstelle eines 30-Minuten-Takts der S 20 bei den Mitfällen 6S und 1S resultieren?
4. Wie hoch sind Nutzen, Kosten und Nutzen-Kosten-Indikator, wenn in den Mitfällen 6S und 1S jeweils 27 stündliche Fahrtenpaare durch die Innenstadt fahren und somit der Südring nur noch für einen 10-Minuten-Takt ausgebaut werden müsste?
5. a) Warum wurde in der Untersuchung die Verlängerung der U 5 nach Pasing nicht berücksichtigt, obwohl sie Bestandteil des dritten Mittelfristprogramms der Landeshauptstadt München ist,
  - b) warum wurde in der Untersuchung die Verlängerung der U 4 nach Engelschalking nicht berücksichtigt, obwohl sie Bestandteil des dritten Mittelfristprogramms der Landeshauptstadt München ist, und
  - c) Welche Auswirkungen hätte die Inbetriebnahme des 2. S-Bahn-Tunnels bzw. des S-Bahn-Südrings auf die Fahrgastzahlen der U 4/U 5 jeweils mit und ohne Verlängerung der U-Bahn bis Pasing bzw. Engelschalking?
6. Wie hoch wären Nutzen und Nutzen-Kosten-Indikator bei Realisierung des Betriebskonzeptes "Teilausbau Südring" von Baumgartner/Kantke/Schwarz unter folgenden Prämissen: 1. Ein stabiler Fahrplan wird mit 18 stündlichen Fahrplantrassen auf dem Südring und 33 stündlichen Zugpaaren auf der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke mit Hilfe optimierter Zugabfertigung einschließlich zentraler Türöffnung und -schließung sowie optimierter Signalblockteilung, optimierter Linienzugbeeinflussung (LZB) und Einführung Automati-

schen Fahrens und Bremsens (AFB) erreicht. 2. Ausdehnung der LZB für beide Fahrrichtungen bis zur ersten S-Bahnstation, die nur noch von einer S-Bahnlinie befahren wird. 3. Die Gleistopologie der S-Bahn entspricht dem Vorschlag "Teilausbau Südring" von Baumgartner/Kantke/Schwarz. 4. Das Betriebswerk München Hbf benötigt zur Anbindung an die Gleisanlagen des ehemaligen Rangierbahnhofs München Laim nur ein einziges Gleis. 5. Zwischen Heimeranplatz und München Süd (Südbahnhof) wird der gesamte Zugbetrieb weiterhin auf vier Gleisen durchgeführt. 6. Zwischen München Süd (Südbahnhof) und München Ost (Ostbahnhof) wird der gesamte Zugbetrieb weiterhin auf zwei Gleisen durchgeführt. 7. Der S-Bahn-Verkehr in München Ost (Ostbahnhof) wird auf den Gleisen 1 bis 8 durchgeführt, wovon Gleis 7 und Gleis 8 für die Südring-S-Bahnen bestimmt sind. 8. Der Fernbahnteil in München Ost (Ostbahnhof) besteht aus fünf Bahnsteiggleisen, auf denen der gesamte Fern- und Regionalzugverkehr ordnungsgemäß durchgeführt wird, sowie ferner zwei Ladegleise für Autoreisezüge und weitere Abstellgleise nordöstlich des Personenbahnhofs?

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