



BAYERISCHER LANDTAG
ABGEORDNETER
DR. MARTIN RUNGE

Telefon (089) 41 26-27 53
Telefax (089) 41 26-11 35

Telefon (08142) 59 71 52
Telefax (08142) 59 71 53

E-Mail: martin.runge@gruene-fraktion-bayern.de

München, den 30.06.09

**Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Dr. Martin Runge,
Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN**

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke - Fragen zum Gutachten „Neuerliche Südring-Betrachtung“ I (Stammstrecke XXII)

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 sind laut Bayerischer Staatsregierung die Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH (SPI), die Lahmeyer International GmbH und die Intraplan Consult GmbH, die Kosten der Beauftragung in Höhe von 206.000 Euro teilen sich der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München. Die Auftragsvergabe erfolgte laut Auskunft eines Vertreters der Staatsregierung gegenüber dem Wirtschafts- und Verkehrsausschuss des Bayerischen Landtags in Freihändiger Vergabe ohne vorherige Vergabebekanntmachung. In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Ausbau- und welche Betriebskonzeptvarianten (Variante in der vergleichenden Machbarkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2001 mit Vollausbau, Linienbetrieb und Einbindung der Südring-Strecke in die alte Stammstrecke am Westkopf des Ostbahnhofes in die vorderen Gleise, in jüngerer Zeit vorgeschlagene Varianten mit Teilausbau/Vollausbau, auch mit Richtungsbetrieb, Einbindung in die mittleren Gleise und Bahnsteigkanten am Ostbahnhof) sollen untersucht werden?
2. Welche Detaillierung, welche Planungstiefe soll im Gutachten abgearbeitet werden?
3. Beinhaltet das beauftragte Gutachten auch die Einplanung eines neuen Elektronischen Stellwerkes?
4. Sind die Gutachter beauftragt, die Kosten für die Ausbaumaßnahmen auf dem Bahn-

Südring, die ja auch dem Regional-, Fern- und Güterverkehr zugute kommen, diesen Verkehren auch detailliert zu zurechnen?

5. Wurden die Gutachter beauftragt, auch weitere Gleise und Bahnsteigkanten für die S-Bahn am Ostbahnhof und am Leuchtenbergring, wie von Verkehrsplanern und anderen Bahn-Experten immer wieder gefordert, in ihre Untersuchungen einzubeziehen?
6. Wurden die Gutachter beauftragt, eine eigene Planung zu entwickeln?
7. Wie ist die Aufgabenteilung zwischen den drei Auftragnehmern?
8. Sieht die Staatsregierung in der Tatsache, dass mit Lahmeyer und Intraplan zwei Unternehmen beauftragt wurden, die im bisherigen, grundsätzlich wenig überzeugenden Planungsgeschehen eingebunden waren, keine möglichen Interessenskonflikte und keine Gefahr, dass versucht wird, Fehler zu vertuschen?

Martin Runge

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



Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Verkehr und Technologie
Die Staatssekretärin

**Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Dr. Martin Runge vom 30.06.2009
betreffend:**

**Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Fragen zum Gutachten
„Neuerliche Südring-Betrachtung“ I (Stammstrecke XXII)**

Anlagen: 5 Abdrucke dieses Schreibens

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Bayerische Staatsregierung misst der zweiten S-Bahn-Stammstrecke weiterhin hohe Priorität bei. Nur eine zweite Stammstrecke schafft die Voraussetzungen, um den mittel- und langfristig prognostizierten Verkehrszuwächsen in der Region München durch ein adäquates S-Bahnangebot gerecht werden zu können.

Um die aktuelle Diskussion nach Alternativen zum 2. StammstreckenTunnel zu versachlichen, wurde auf Initiative von Herrn Staatsminister Zeil ein aktualisierter Vergleich im Rahmen eines Gutachtens beauftragt. Die Infrastrukturkonzepte für den Südring sollen detailliert untersucht, mit Kos-

tenschätzungen unterlegt und das Nutzen-Kosten-Verhältnis abgeschätzt werden. Die Ergebnisse des Gutachtens werden bis Herbst 2009 vorliegen.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1.

Um die Vergleichbarkeit zum 2. S-Bahn-Tunnel gewährleisten zu können, sind auf dem Südring mindestens zwei Gleise für den Fern-, Regional- und Güterverkehr sowie zwei Gleise für den S-Bahnverkehr vorzusehen. Darüber hinaus muss durch Iterationsschritte der Gutachter eine den betrieblichen und verkehrlichen Belangen angepasste Infrastruktur

entwickelt werden. Dies beinhaltet auch vielfältige Variantenbetrachtungen.

Zu Frage 2.

Die für die vergleichende Untersuchung angestrebte Planungstiefe sichert einen belastbaren Vergleich zwischen dem 2. S-Bahn-Tunnel und dem Südring. Dabei wird in relevanten Bereichen die Qualität der Vorplanung erreicht.

Zu Frage 3.

Die Gutachter ermitteln den notwendigen Infrastrukturausbau. Hierzu zählt auch die Bedarfsermittlung an neuer Leit- und Sicherungstechnik einschließlich eines Elektronischen Stellwerkes.

Zu Frage 4.

Nein. Der Ausbau des Südrings wird durch S-Bahnverkehre erforderlich. Es ist derzeit nicht erkennbar, inwieweit qualitativ als auch quantitativ der übrige Schienenverkehr vom Ausbau des Südrings profitiert.

Zu Frage 5.

Ja. Den planerischen Grundsätzen folgend wird eine netzweite Betrachtung des Südring-Ausbaus vorgenommen. Soweit betrieblich und verkehrlich notwendig, werden der Infrastrukturbedarf im unmittelbaren Anschluss an den Südring sowie zusätzliche netzergänzende Maßnahmen geplant.

Zu Frage 6.

Ja. Eigene Planungen zum Südring-Ausbau durch die Gutachter sind unumgänglich, da derzeit keine technisch machbaren und abgestimmten Planungen vorliegen.

Zu Frage 7.

Der Planungsprozess besteht aus den Teilen Verkehrsprognose, Angebots- und Infrastrukturplanung. Die Verkehrsprognose wird durch das Büro Intraplan Consult GmbH erstellt. Das Büro SMA und Partner AG erarbeitet die Angebotskonzepte und die Ingenieurgemeinschaft Südring, bestehend aus den Büros Schüssler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH und Lahmeyer München Ingenieurgesellschaft mbH, fertigen die Infrastrukturplanung.

Zu Frage 8.

Die Planungen für einen 2. S-Bahn-Tunnel wurden detailliert und qualitativ hochwertig

ausgeführt. Die Einleitung der Planfeststellungsverfahren durch das Eisenbahn-Bundesamt hat die Qualität der durch die Bahn in Auftrag gegebenen Planungen bestätigt. Vor diesem Hintergrund ist von den Gutachtern eine den Anforderungen der vergleichenden Untersuchung gerecht werdende Arbeit zu erwarten.

Mit freundlichen Grüßen

Katja Hessel



BAYERISCHER LANDTAG
ABGEORDNETER
DR. MARTIN RUNGE

Telefon (089) 41 26-27 53
Telefax (089) 41 26-11 35

Telefon (08142) 59 71 52
Telefax (08142) 59 71 53

E-Mail: martin.runge@gruene-fraktion-bayern.de

München, den 30.06.09

**Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Dr. Martin Runge,
Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN**

**Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke - Fragen zum Gutachten „Neuerliche Südring-
Betrachtung“ II (Stammstrecke XXIII)**

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 sind laut Bayerischer Staatsregierung die Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH (SPI), die Lahmeyer International GmbH und die Intraplan Consult GmbH, die Kosten der Beauftragung in Höhe von 206.000 Euro teilen sich der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München. Die Auftragsvergabe erfolgte laut Auskunft eines Vertreters der Staatsregierung gegenüber dem Wirtschafts- und Verkehrsausschuss des Bayerischen Landtags in Freihändiger Vergabe ohne vorherige Vergabebekanntmachung. In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie lautet die Begründung für die Vergabeart, ist diese Begründung hinreichend in der Vergabedokumentation ausgeführt?
2. Wie wurden Stadtverwaltung und Stadtrat Münchens in die Vergabe des Gutachtens eingebunden, heißt konkret, war ihnen die Vergabeart bekannt und gab es hier ggf. Reaktionen und, wenn ja, welcher Art waren diese dann?
3. War die Auftragserteilung an die drei zum Zuge kommenden Fachfirmen mit der Landeshauptstadt abgesprochen?
4. Waren Prüfungsgegenstand und Prüfungstiefe mit der Landeshauptstadt abgesprochen?
5. Wie soll nach Einschätzung der Staatsregierung die Abstimmung mit den/Vergütung der Fertiger(n) alternativer Planungen/Skizzierungen zu den Plänen in der vergleichenden

Machbarkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2001 erfolgen, wie sollen gedanklich/ingenieurtechnische Leistungen (z.B. Umtrassierungen, Überwerfungsbauwerke) entgolten werden?

6. Ist der Staatsregierung bekannt, ob die Auftragnehmer des Gutachtens weitere Beauftragungen durch Dritte zum gleichen Gegenstand haben, ist eine Annahme derartiger Aufträge vertraglich ausgeschlossen?

Martin Runge

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



BAYERISCHER LANDTAG
ABGEORDNETER
DR. MARTIN RUNGE

Telefon (089) 41 26-27 53
Telefax (089) 41 26-11 35

Telefon (08142) 59 71 52
Telefax (08142) 59 71 53

E-Mail: martin.runge@gruene-fraktion-bayern.de

München, den 30.06.09

**Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Dr. Martin
Runge, Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN**

**Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke - Fragen zum Gutachten „Neuerliche
Südring-Betrachtung“ III (Stammstrecke XXIV)**

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 sind laut Bayerischer Staatsregierung die Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH (SPI), die Lahmeyer International GmbH und die Intraplan Consult GmbH, die Kosten der Beauftragung in Höhe von 206.000 Euro teilen sich der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München. Die Auftragsvergabe erfolgte laut Auskunft eines Vertreters der Staatsregierung gegenüber dem Wirtschafts- und Verkehrsausschuss des Bayerischen Landtags in Freihändiger Vergabe ohne vorherige Vergabebekanntmachung. In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Sollen tatsächlich nur Planungsvarianten und diesbezügliche Investitionskosten untersucht werden, nicht jedoch mögliche Nutzen, wie der Vertreter der Staatsregierung gegenüber dem Wirtschafts- und Verkehrsausschuss des Landtags auf dessen Sitzung am 28. Mai 2009 erklärt hat?
2. Auf welcher Grundlage basierte der laut Staatsregierung (zum ersten Mal angesprochen vom Vertreter der Staatsregierung gegenüber dem Münchener Stadtrat anlässlich des „Expertenhearings“ am 25. März 2009) im März 2009 aktualisierte abgeschätzte Nutzen für den Südring wie für die Zweite Röhre, welche Gleisstopologie und welche Betriebsprogramme wurden hier zur Basis gemacht?
3. Wurden in oben genannter Nutzen-Kosten-Abschätzung auch weitere Gleise und Bahnsteigkanten für die S-Bahn am Ostbahnhof und am Leuchtenbergring, wie von

Verkehrsplanern und anderen Bahn-Experten immer wieder gefordert, berücksichtigt?

4. Welche neuen Infrastruktur-Maßnahmen im Außenbereich und welche Angebotsplanungen wurden in oben genannter Nutzen-Kosten-Abschätzung berücksichtigt?

Martin Runge

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

Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Dr. Martin Runge vom 30.06.2009 betreffend:

**Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Fragen zum Gutachten
„Neuerliche Südring-Betrachtung“ III (Stammstrecke XXIV)**

Anlagen: 5 Abdrucke dieses Schreibens

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Bayerische Staatsregierung misst der zweiten S-Bahn-Stammstrecke weiterhin hohe Priorität bei. Nur eine zweite Stammstrecke schafft die Voraussetzungen, um den mittel- und langfristig prognostizierten Verkehrszuwächsen in der Region München durch ein adäquates S-Bahnangebot gerecht werden zu können.

Um die aktuelle Diskussion nach Alternativen zum 2. StammstreckenTunnel zu versachlichen, wurde auf Initiative von Herrn Staatsminister Zeil ein aktualisierter Vergleich im Rahmen eines Gutachtens beauftragt. Die Infrastrukturkonzepte für den Südring sollen detailliert untersucht, mit Kostenschätzungen unterlegt und das Nutzen-Kosten-Verhältnis abgeschätzt werden. Die Ergebnisse des Gutachtens werden bis Herbst 2009 vorliegen. Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1.

Bestandteile der vergleichenden Untersuchung sind Infrastrukturplanungen mit einer ersten Kostenermittlung, Angebotsplanungen und Verkehrsprognosen einschließlich Nutzen-Kosten-Abschätzungen.

Zu Frage 2.

Die am 25. März 2009 vorgestellten Aussagen zu verkehrlichen Wirkungen eines 2. S-Bahn-Tunnels sowie eines Südrings basieren auf den gegenüber der vergleichenden Untersuchung 2001 aktualisierten Werten. In die Betrachtungen miteinbezogen waren sowohl Angebotskonzepte der S-Bahn auf Basis eines 20-Minuten-Taktes mit Verdichtungen zum 10-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeiten (HVZ) auf ausgewählten Linien, als auch eines 15-Minuten-Taktes mit Express-S-Bahnen im 30-Minuten-Takt auf ausgewählten Linien. Die Ergebnisse haben klare verkehrliche Vorteile für einen 2. S-Bahn-Tunnel und einer S-Bahn im 15-Minuten-Takt mit ExpressS-Bahnen im 30-Minuten-Takt auf ausgewählten Linien erkennen lassen.

Zu Frage 3.

Ja. Den planerischen Grundsätzen folgend, wurden netzweite Betrachtungen vorgenommen. Soweit betrieblich und verkehrlich notwendig, wurde der Infrastrukturbedarf ermittelt.

Zu Frage 4.

Für die am 25. März 2009 vorgestellten verkehrlichen Wirkungen eines 2. S-Bahn-Tunnels sowie eines Südrings sind die folgenden netzergänzenden Maßnahmen in Abhängigkeit zu den Angebotskonzepten unterstellt worden:

- für 15-Minuten-Takt mit Express-S-Bahnen im 30-Minuten-Takt auf ausgewählten Linien
 - Verkürzung der Zugfolge im Bereich Pasing
 - Verkürzung der Zugfolge Berg am Laim – Leuchtenbergring
 - Wendegleis im Bahnhof Weßling
 - zweigleisiger Abschnitt Steinebach – Seefeld-Hechendorf

 - zusätzliches Gleis im Bahnhof Markt Schwaben
 - zweigleisiger Abschnitt im Bereich St. Koloman
 - niveaufreier Ausbau Westkreuz
 - Verkürzung Zugfolge Maisach – Gernlinden
 - Ausbau Johanneskirchen – Flughafen auf 140 km/h

- für 20-Minuten-Takt mit Verdichtung zum 10-Minuten-Takt während der HVZ auf ausgewählten Linien
 - Wendegleis im Bahnhof Pasing
 - Verkürzung der Zugfolge im Bereich Pasing
 - Verkürzung der Zugfolge Berg a. Laim – Leuchtenbergring
 - Wendegleis im Bahnhof Weßling
 - niveaufreier Ausbau Westkreuz
 - Ausbau Johanneskirchen – Flughafen auf 140 km/h
 - Bahnsteigverlängerungen Ottenhofen – Erding
 - Verkürzung der Zugfolge Markt Schwaben – Poing
 - Kreuzungsbahnhof Malching.

Mit freundlichen Grüßen

Katja Hessel