



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 zur Stammstrecken-Problematik generell wie auch zur Zweiten Röhre 1 (Stammstrecke XXXVIII)**

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. Welche Bedeutung wird dem Verzicht auf den bislang in allen Planungen östlich der Isar vorgesehenen Südast der Röhre in Richtung Giesinger Bahnhof, von den Protagonisten der Röhre schon aufgrund des Wegfalls des „Kopfmachens“ der beiden Giesinger-Linien am Ostbahnhof immer als ganz wesentlich von der Nutzenstiftung her erklärt, für den verkehrlichen Nutzen zugemessen??
2. Ist eine spätere Realisierung des Röhren-Südastes realistisch und, wenn ja, für welchen Zeitraum?
3. Wie wird beurteilt, dass von den Protagonisten der Röhre der *„Neubau des Empfangsgebäudes am Hauptbahnhof“*, welcher *„mit einer deutlich besseren Erschließung wie auch Orientierung einhergeht und damit auch den Regional- und Fernverkehrskunden in den Landkreisen zugute kommt“* (Zitate aus einem aktuellen Argumentationskatalog des MVV, der zur Zeit besonders in der Region bemüht wird), als Nutzenstiftung durch die Zweite Röhre verkauft wird, obwohl die Kosten für die im Falle der Realisierung der Röhre zwingend notwendigen Um- bzw. Neubaumaßnahmen am Hauptbahnhof (vor allem Abriss und Neubau der Empfangshalle), die auf einen deutlich dreistelligen Millionenbetrag geschätzt werden, in die Investitionskosten für die Zweite Röhre nicht hineingerechnet sind und gleichzeitig die DB AG, der Freistaat Bayern wie auch die Landeshauptstadt München zuletzt mehrfach klar gestellt haben, diese Kosten nicht übernehmen zu wollen?
4. Wie ist zu beurteilen, dass Befürworter der 2. S-Bahn-Röhre auch als Argument in die Debatte bringen, dass in dieser Röhre dann auch Regionalexpress- und Regionalbahnzüge fahren könnten (*„So können – wie erstmals im Flughafengutachten gezeigt wird – auch Regionalzüge direkt in die Münchner Innenstadt und dann weiter zum Flughafen geführt werden. Damit können Fahrgäste mit Regionalzügen erstmals ohne Umsteigen am Hauptbahnhof bis ins Münchner Zentrum fahren und haben zu allen U-Bahn-Linien direkte Umsteigemöglichkeiten.“*)<sup>1</sup>, vor dem Hintergrund der Tatsachen, dass Regionalzüge, die zur Zeit nach München fahren, eine Länge zwischen 240 und 310 Metern haben, die Zweite Röhre jedoch mit Bahnsteiglängen von 210 Metern im Planungs- und Genehmigungsverfahren ist, dass die relativ geringe Antriebs- und Bremskraft sowie auch viel längere Einstiegs- und Ausstiegszeiten aufgrund der kleineren und in geringerer Stückzahl vorhandenen Türen, dazu führen würde, dass die Regionalzüge zum Bremsklotz in der Zweiten S-Bahn-Röhre würden, und dass die Beschaffung S-Bahn-Röhren-tauglicher Regionalzüge weitere hunderte von Millionen Euro verschlingen würde?

---

<sup>1</sup> Zitat aus dem schon genannten Argumentationskatalog des MVV

5. Verlangen nicht Regionalzüge aufgrund ihrer Aufgaben und Funktionen immer nach einer anderen Ausstattung im Hinblick auf den Reisekomfort und damit auch die Sitzmöglichkeiten als das Ballungsraum-Verkehrsmittel S-Bahn?
6. Welche Investitionsmaßnahmen wären nötig, um die Streckenkapazität der bestehenden Stammstrecke auf die Zugzahlen zu befördern, die zu Zeiten der Ertüchtigung der alten Stammstrecke in den Jahren 2003/2004 (im Wesentlichen Elektronisches Stellwerk und linienförmige Zugbeeinflussung (LZB)) verkündet wurden (damals wurde erklärt, die Stammstrecke hätte nach Abschluss der Arbeiten eine Kapazität von 34 Zügen je Stunde und Richtung. In den Planfeststellungsunterlagen der DB AG zur Zweiten Röhre heißt es bezüglich der Kapazitäten auf der alten Stammstrecke sogar: „die derzeit eingebaute LZB ermöglicht 37,5 Zugpaare pro Stunde auf der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke“ (PFA 1, Anlage 1, Teil A, Seite 25))?
7. Weshalb wurde nicht schon längst versucht, den Engpass am Ostbahnhof zu entschärfen, wurde doch auch von der Staatsregierung immer wieder darauf hingewiesen, dass es die unzulänglichen Kapazitäten am Ostbahnhof seien, die nicht mehr als 30 Zugpaare in der Stunde erlauben würden?
8. Was waren die genauen Gründe dafür, dass die Verantwortlichen bei der S-Bahn GmbH, beim MVV, beim Bayerischen Wirtschaftsministeriums sowie bei der BEG und der Regierung von Oberbayern ihre gedanklichen und planerischen Aktivitäten zur Erhöhung der Kapazität der Stammstrecke vor allem über die Verkürzung der Haltezeiten der Züge im „Arbeitskreis Fahrgastleitsystem“<sup>2</sup> Anfang 2004 eingestellt haben?

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

---

<sup>2</sup> Es ging hier vor allem um die Verkürzung der Aufenthaltszeiten der Züge in den Bahnhöfen der vorhandenen Stammstrecke, somit um die Erhöhung der Kapazität in Zügen pro Stunde und, sozusagen als Nebenprodukt, auch um die Verkürzung der Reisezeiten in der Stammstrecke. Auch Initiativen, die Bahnsteigkanten mit Bahnsteigtüren auszustatten, waren Gegenstand der Diskussion im Arbeitskreis. Zu den Bahnsteigtüren gab es im Jahr 2003 sogar einen eigenen Arbeitskreis, bei dem wiederum die Verantwortlichen aller oben genannten Stellen dabei waren. Der Arbeitskreis tagte bei DB Station und Service und bei der S-Bahn GmbH. Da die Datenleitungen und Informationen zur Steuerung eines Fahrgastleitsystems und eines Reisendeninformationssystems (RIS) teilweise dieselben sind, wurde im Verlauf des Arbeitskreises die Diskussion um RIS-MVV und DEFAS auf den Arbeitskreis aufgeschaltet.