



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 05.02.2010

**Änderungsantrag der Abgeordneten Dr. Martin Runge, Margarete Bause, Sepp Daxenberger, Ulrike Gote, Renate Ackermann, Dr. Sepp Dürr, Eike Hallitzky, Thomas Gehring, Ludwig Hartmann, Christine Kamm, Dr. Christian Magerl, Thomas Mütze, Claudia Stamm, Maria Scharfenberg, Theresa Schopper, Adi Sprinkart, Christine Stahl, Susanna Tausendfreund, Simone Tolle
Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN**

Nachtragshaushalt 2010

**hier: Leistungen an private Verkehrsunternehmen für Investitionen und die Beschaffung von Fahrzeugen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs
(Kap. 07 07, Titel 892 05)**

Der Landtag wolle beschließen:

Im Nachtragshaushalt 2010 werden folgende Änderungen vorgenommen:

In Kap. 07 07 wird die Verpflichtungsermächtigung für den Titel „Leistungen an private Verkehrsunternehmen für Investitionen und die Beschaffung von Fahrzeugen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs“ für das Jahre 2010 in Höhe von 936 Mio. auf 500 Mio. Euro gekürzt. Die Mittel sind vorzusehen für die Beseitigung von Engpässen wie Fahrstraßenkreuzungen, Eingleisverkehre und Mischbetrieben im gesamten Münchner S-Bahn-Netz wie auch für Maßnahmen zur Ertüchtigung, aber auch zur Ergänzung und Entlastung der Münchner S-Bahn-Stammstrecke.

Begründung:

Die zweite Stammstrecke für die Münchner S-Bahn ist in der Form, wie sie nach Auffassung der Bayerischen Staatsregierung, der DB AG und der Spitze Landeshauptstadt München realisiert werden soll, nämlich als Zweite Röhre eng parallel zum bisherigen Stammstreckentunnel, ein Phantomprojekt. Die Realisierung der Investitionsmaßnahmen und die Umsetzung des Betriebskonzeptes, so wie von den Protagonisten der Zweiten Röhre gewünscht, würde zu massiven Verschlechterungen für hunderttausende von Fahrgästen führen (neue Umsteigezwänge, neue Zwangsumwegfahrten, weitere Taktausdünnungen und neue Stolpertakte). Darüber hinaus käme es zu kaum lösbaren Sicherheitsproblemen. Was die Kostenentwicklung betrifft, so droht dieses Projekt ähnlich wie das bayerische Transrapid-Projekt zu einem Fass ohne Boden zu werden. Der Abschluss einer Bau- und Finanzierungsvereinbarung zwischen

Freistaat, Bund und DB AG wird mittlerweile seit vielen Jahren immer wieder für die nächsten Monate, bzw. für das nächste Jahr angekündigt. Zu denken geben sollte auch die Tatsache, dass es die Protagonisten des Projektes nicht einmal geschafft haben, in den knapp neun Jahren seit Verständigung auf das Vorhaben (im Mai 2001), auch nur eine tragfähige Planung hinzubekommen. Und dies bei einem Projekt, welchem nach Aussage der Staatsregierung allerhöchste Priorität zukam und zukommt! Die Protagonisten der Zweiten Röhre apostrophieren dieses Vorhaben gerne als „Jahrhundertprojekt“. Aber gerade dann, wenn dieses Projekt so bedeutungsschwer gesehen wird, dann muss doch verhindert werden, dass die bisherigen Schiefelage im Münchner Schnellbahn-System, die Radiallastigkeit und die Konzentration auf Verbindungen zwischen dem Westen und dem Osten, weiter vertieft und zementiert werden.

Unserer Meinung nach sollte man sich schleunigst vom Projekt Zweite S-Bahn-Röhre verabschieden, auch um nicht weiterhin den dringend notwendigen Ausbau der S-Bahn München zu blockieren. Wichtig ist jetzt die Beseitigung von Engpässen wie Fahrstraßenkreuzungen, Eingleisbetrieben und Mischverkehren im gesamten Münchner S-Bahn-Netz. Gleichzeitig sind Maßnahmen zur Ertüchtigung, aber auch zur Ergänzung und Entlastung der Münchner S-Bahn-Stammstrecke in die Wege zu leiten.

Interessant ist im Übrigen die Tatsache, dass die Verpflichtungsermächtigung im Nachtragshaushalt 2010 gegenüber dem letzten Doppelhaushalt 2009/2010 noch einmal von 750 Millionen Euro (ausweislich der Erläuterungen im letzten Doppelhaushalt wurde damals von Gesamtkosten in Höhe von 1,64 Milliarden Euro für die Zweite Röhre ausgegangen) auf 936 Millionen Euro erhöht werden soll. Begründet wird dies mit „einer einzukalkulierenden Baukostensteigerung“. Im „Gutachten“ „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel / Südring“, auf die sich die Protagonisten der Zweiten Röhre aktuell stützen und berufen, werden die Investitionskosten für die Zweite Röhre einschließlich aller neun notwendigen netzergänzenden Maßnahmen im Außenbereich mit 1,52 Milliarden Euro angesetzt (Preisstand 2004 bzw. 2006. Der gegenüber bisherigen Kostenschätzungen geringere Kostenansatz für die Zweite Röhre wird seitens des Bayerischen Wirtschaftsministeriums begründet mit dem Verzicht auf den bislang östlich der Isar vorgesehenen Südast der Röhre. Dieser Südast wurde bisher jedoch immer als ganz wesentlich von der Nutzenstiftung her erklärt.) Von daher müsste die Verpflichtungsermächtigung eher gekürzt als um weitere knapp 200 Millionen Euro erhöht werden.

Dr. Martin Runge

Margarete Bause

Sepp Daxenberger

Ulrike Gote

Renate Ackermann

Dr. Sepp Dürr

Eike Hallitzky

Thomas Gehring

Ludwig Hartmann

Christine Kamm

Dr. Christian Magerl

Thomas Mütze

Claudia Stamm

Maria Scharfenberg

Theresa Schopper

Adi Sprinkart

Christine Stahl

Susanna Tausendfreund

Simone Tolle

für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen