

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Martin Runge**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 01.02.2010

### 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 schöngerechnet und schöngeschrieben 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 unsere These zu beurteilen, dass das Überwerfungsbauwerk bei Daglfing („*niveaufreie Einbindung Trudering – Daglfing*“), das der bisherigen Strecke zugutekommt, 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 zurückgebaut 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 Gleis-topologie 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?

## Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur,  
Verkehr und Technologie  
vom 16.04.2010

Zu 1.:

Unter der Randbedingung, dass Liniendurchbindungen zur Verbesserung der verkehrlichen Nachfrage sowie zur Bedienung der bestehenden Nachfrage erfolgen sollen, ist das von den Gutachtern entwickelte Angebotskonzept Mitfall 6S das verkehrlich und betrieblich einzig Sinnvolle.

Die um ca. fünf Min. abweichenden Fahrlagen der S-Bahn im Bereich Daglfing führen dazu, dass für die Abwicklung des kreuzenden Güterverkehrs kein ausreichendes Trassenfenster wie im Mitfall 6T zur Verfügung steht. Dieses Trassenfenster ist jedoch für die Durchführbarkeit der geforderten acht Güterverkehrstrassen pro Stunde entscheidend. Nur durch das Überwerfungsbauwerk im Mitfall 6S kann den Anforderungen aus dem Güterverkehr entsprochen werden.

Zu 2.:

Für den Schallschutz am Südring sind Lärmsanierungsmaßnahmen geplant. Die Mittel für passive und aktive Lärmschutzmaßnahmen werden im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms vom Bund bereitgestellt. Die Planungsarbeiten mussten aufgrund der laufenden Diskussion um einen möglichen Südring-Ausbau gestoppt werden, da die Finanzierungsregeln eine Lärmsanierung nur an Bestandsinfrastruktur erlauben. Soll der Bestand verändert werden, sind Lärmschutzmaßnahmen aufzuschieben und im Rahmen der Ausbauplanungen vorzunehmen. Die Planungen im Rahmen der Lärmsanierung würden entwertet, ein effektiver Schallschutz zugunsten der Anlieger weiter verzögert.

Zu 3.:

Die westliche Lage des S-Bahnhofes Kolombusplatz wurde von den Gutachtern einerseits unter dem Aspekt einer möglichst optimalen Verknüpfung mit der U-Bahn und andererseits unter dem Aspekt der optimalen Erschließung der fußläufig erreichbaren Wohnstandorte und Arbeitsplätze festgelegt. Bei einer östlichen Lage wäre die Erschließungswirkung in geringerem Umfang gegeben und somit ein deutlich geringerer verkehrlicher Nutzen erzielbar gewesen. Eine Verknüpfung mit der Straßenbahn ist auch bei der östlichen Lage nur unter Inkaufnahme von erheblichen Umsteigewegen oder der Verschwenkung der entsprechenden Straßenbahnstrecke möglich. Neben zusätzlichen Bau- und Betriebskosten wären Zeitverluste für die betroffenen Fahrgäste zu erwarten.

Die Eingriffe in den Baumbestand werden durch die von der Ingenieurgemeinschaft Südring (IGS) vorgenommene Positionierung des Haltepunktes Kolombusplatz im Vergleich zu den Überlegungen des Büros Vieregg-Rössler minimiert. Der denkmalgeschützte Schmederersteg kann in der Lösung des Büros Vieregg-Rössler im Gegensatz zur Lösung der vergleichenden Studie nicht erhalten werden.

Inwiefern durch die gewählte Lage des Haltepunktes die Eingriffe für die Anlieger maximiert werden sollen, ist nicht nachvollziehbar. Im Haltepunktsbereich werden im Wesentlichen nur Flächen der DB und der LH München in Anspruch genommen.

Zu 4.:

Aufgrund des zusätzlichen Gleises nördlich des Bestandes und der geplanten Lage des Haltepunktes Kolombusplatz sind Eingriffe in die ca. 80 m lange Böschung südlich der Plattnerstraße nicht vermeidbar; die weitaus größeren Grünflächen und deren Baumbestand weiter östlich können durch die gewählte Lösung der IGS hingegen weitestgehend gesichert werden.

Um die Plattnerstraße selbst, den straßenbegleitenden Gehweg und die vorhandenen Parkplätze aufrechterhalten zu können, wurde eine bis zu ca. 7 m hohe Stützwand durch die IGS geplant. Auf der Stützwand wird eine Schallschutzwand aufgesetzt, deren Höhe je nach den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens mit ca. 4 m über Schienenoberkante zu bemessen ist.

Zu 5.:

Aufgabenstellung der vergleichenden Untersuchung war es, eine technisch und betrieblich mögliche Lösung für einen Ausbau des Südrings zu entwickeln, welcher der Funktion einer 2. S-Bahn-Stammstrecke gerecht wird. Diese Lösung war durch die Gutachter hinsichtlich ihrer rechtlichen Durchsetzbarkeit sowie der Baukosten zu bewerten. Basierend auf der entwickelten Lösung wurde eine verkehrliche Bewertung des Südring-Ausbaus in Form einer Nutzen-Kosten-Untersuchung im Vergleich zur aktuellen Planung zum 2. S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel durchgeführt.

Es war nicht Aufgabe der vergleichenden Untersuchung, in wenigen Monaten die mehrjährigen Planungen zum 2. S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel noch einmal neu durchzuführen. Daher wird auf die technischen Inhalte der Planungen zum 2. S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel im Rahmen der Untersuchung nicht eingegangen. Diese sind den Planfeststellungsunterlagen für den 2. S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel zu entnehmen.

Zu 6.:

Die Gutachter haben mehrere Topologievarianten für den Ostbahnhof unter den Gesichtspunkten der betrieblichen Notwendigkeit und der infrastrukturellen Umsetzbarkeit betrachtet. Das Resultat dieser Überlegungen widerspiegelt die in der vergleichenden Untersuchung aufgezeigte Topologie. Sie erbringt zudem das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Zu 7.:

Die bekannten Sanierungsmaßnahmen an Bestandsbauwerken wurden im Rahmen der Studie berücksichtigt. Diese betreffen konkret die Planungen zur Erneuerung der Eisen-

bahnüberführung (EÜ) Lindwurmstraße. Bei der EÜ Lindwurmstraße ist von der IGS bei den Südring-Kosten nur der Anteil der Gesamtmaßnahme, der durch den Südring-Ausbau verursacht wird, enthalten. Dieser betrifft die Verbreiterung der Eisenbahnüberführung infolge der zwei zusätzlichen S-Bahngleise auf der Nordseite. Der Rest der Kosten muss im Rahmen eines separaten Projektes von der Landeshauptstadt München getragen werden und ist somit nicht in den Kosten des Südring-Ausbaus enthalten.

Die Sanierungsmaßnahmen an der Eisenbahnüberführung über die Isar im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms sind dagegen nicht berücksichtigt. Die Mittel für passive und aktive Lärmschutzmaßnahmen werden im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms vom Bund bereitgestellt. Die Finanzierungsregeln einer Lärmsanierung sind an die Beibehaltung der Bestandsinfrastruktur gebunden. Soll der Bestand verändert werden, sind Lärmschutzmaßnahmen aufzuschieben und im Rahmen der Ausbauplanungen vorzunehmen. Die hierfür erforderlichen Kosten sind also bei den Südring-Kosten zu berücksichtigen.

Zu 8.:

Das vorgesehene Angebotskonzept der Gutachter sieht das höhengleiche Abkreuzen von S-Bahnen auf ihrem östlichen Laufweg gar nicht vor. Alle Linien vom Osten verkehren in die bestehende Stammstrecke und die Linien in Richtung Südring beginnen am Leuchtenbergring. Würde der in der Frage angesprochene Fall bei einem anderen Fahrplankonzept doch einmal auftreten, so ließe die Topologie in der operativen Umsetzung eine Abkreuzung vor oder nach dem Halt Leuchtenbergring zu.