

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 1 (Stammstrecke XXVIII)

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 fehlerdurchsuchten 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 Kostensätze, 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 al-

lerdings 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. Ist es den „Gutachtern“ entgangen, dass es im Messtunnel ein fünftes, aktuell unbenutztes Gleis gibt, oder weshalb gehen sie davon aus, dass im Messtunnel zwei weitere Gleise zu verlegen sind?
2. Für welche Maßnahmen, an welchen Stellen und in welcher Dimension sind Ausgleichsflächen vorzuweisen?
3. Warum plant die IGS einen 6-gleisigen Südring zwischen Heimeranplatz und München Süd, obwohl auch bei einer 4-Gleisigkeit der S-Bahn zwei eigene Gleise zur Verfügung gestellt werden könnten, wenn man den bestehenden Gleiszusammenführungspunkt zwischen den Strecken 5510 und 5531 von München Süd zum Heimeranplatz verschieben würde?
4. Wie wird begründet, dass zwischen der Poccistraße und dem Heimeranplatz vier Fernbahngleise vorzusehen sind?
5. Wie wird die These der „Gutachter“ beurteilt, dass sämtliche der 34 Abstellgleise am Südbahnhof weiterhin benötigt würden, obwohl mittlerweile der Großmarkt und auch das Heizkraftwerk Süd nicht mehr über die Schiene beliefert werden, und schon deshalb für den Südring-Ausbau Eingriffe in Fremdgrund erforderlich wären?
6. Wie wird die von den „Gutachtern“ gesehene Notwendigkeit, das ICE-Betriebswerk an der Friedenheimer Brücke und die westlich davon liegenden Abstellgleise müssten auch künftig durch drei Gleise verbunden sein, was wiederum den Um-/Neubau einer zehngleisigen Überführung über den Südring erfordern würde, beurteilt, warum plant die IGS ein neues 25 Millionen Euro teures Kreuzungsbauwerk Va, obwohl der S-Bahnbetrieb aufgrund der Zugzahlen auch im bestehenden Bauwerk V durchgeführt werden könnte?
7. Warum wird ein neues Gleis 15 am Ostbahnhof eingeplant, obwohl es eisenbahnbetrieblich nicht notwendig ist?

8. Wie wird die Prämisse der „Gutachter“, am Ostbahnhof sei keines der reichlich vorhandenen Fernbahngleise entbehrlich, beurteilt, auch vor dem Hintergrund der Tatsache, dass hier tatsächlich so viel Platz vorhanden ist, dass tagsüber Schlafwagenzüge parken?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

vom 16.04.2010

Zu 1.:

Die vorhandenen vier Gleise im Bereich des Messtunnels dienen der Abwicklung des Schienenpersonenfern-, Regional- sowie des Güterverkehrs. Die Aufnahme eines zusätzlichen S-Bahn-Verkehrs ist weder kapazitiv noch qualitativ machbar, sodass weitere zwei Gleise errichtet werden müssen.

Auch die vergleichende Untersuchung Ausbau S-Bahn-Süd- ring/Zweiter S-Bahn-Tunnel aus dem Jahr 2001 berücksichtigte diese Situation und kam zu vergleichbaren Einschätzungen.

Der Messtunnel wurde bereits bei seiner Errichtung so dimensioniert, dass zusätzlich zu den genutzten vier Gleisachsen nördlich weitere zwei Gleisachsen vorbereitet wurden. Diese wurden von der Ingenieurgemeinschaft Süd- ring (IGS) in ihren Planungen eines Süd- ring-Ausbaus zugrunde gelegt.

Zu 2.:

Bei der Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen wurde von der IGS analog zur landschaftspflegerischen Begleitplanung des 2. S-Bahn-Stammstrecken-Tunnels vorgegangen, um eine Vergleichbarkeit herzustellen. So wurde zum einen der dauerhafte Flächenbedarf für die zwei neuen S-Bahngleise und sonstigen erforderlichen Bahnbetriebsanlagen und zum anderen der vorübergehende Flächenbedarf für Baustelleneinrichtungsflächen und Transportwege ermittelt.

Da der S-Bahn-Süd- ring vollständig oberirdisch verläuft, entsteht ein beträchtlicher dauerhafter Flächenbedarf beiderseits der bestehenden Gleise (ca. 10 ha). Da der Bau unter laufendem Betrieb erfolgen muss, entsteht darüber hinaus ein umfangreicher vorübergehender Flächenbedarf (ca. 25 ha). Im dicht besiedelten Münchner Innenstadtgebiet stellen die bestehenden Bahnanlagen, z.T. mit sehr gut ausgebildeten Gehölzsäumen, bedeutsame Biotopstrukturen dar, in die mit dem genannten hohen Flächenbedarf eingegriffen wird.

Zur Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen wurden die gleichen Kompensationsfaktoren herangezogen wie für den 2. S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel. Der absolute Bedarf an Ausgleichsflächen ist beim S-Bahn-Süd- ring jedoch aufgrund der oben dargelegten Problematik besonders hoch. Aus naturschutzrechtlichen Gründen muss ein enger Funktionsbezug zwischen den vom Vorhaben betroffenen Flächen und den

Ausgleichsflächen eingehalten werden. Daher geht die IGS im Rahmen der Vorplanung davon aus, dass Ausgleichsflächen im Stadtgebiet München herangezogen werden.

Zu 3.:

Aufgrund der zu unterstellenden Zugzahlen sind die beiden zweigleisigen Strecken 5510 (München Hbf – München Süd) und 5531 (München Laim Rbf – München Süd) gemäß den Aussagen von DB Netz beizubehalten.

Die vorhandene Güterbahn-Strecke 5531 ist aus betrieblichen Gründen mit getrennten Gleisen bis zu den Gleisanlagen des Südbahnhofs zu führen, um u. a. die vorhandenen Abstellkapazitäten des Südbahnhofs optimal für den Güterverkehr nutzen zu können.

Zu 4.:

Vorlaufend muss angemerkt werden, dass es sich bei den bestehenden vier Gleisen nicht um vier Fernbahngleise, sondern um zwei unterschiedliche Strecken mit unterschiedlichen Nutzungen handelt:

- Die zwei nördlichen Gleise gehören zur Strecke 5510, dem eigentlichen Süd- ring, über welche der komplette Regional- und Fernbahnbetrieb zwischen München Hbf und München Ost für die Strecken nach Rosenheim und Mühldorf abgewickelt wird.
- Die zwei südlichen Gleise gehören zur Strecke 5530, welche dem Güterbetrieb zwischen München Laim und München Südbahnhof dienen.

Eine Zusammenlegung des Betriebs der Strecken 5510 und 5530 auf zwei Gleisen zwischen Heimeranplatz und Poccistraße (Südbahnhof) ist aus folgenden Gründen betrieblich nicht durchführbar:

- Die Verkehrsbelastung auf der Strecke 5510 durch den Regional- und Fernbetrieb Richtung Rosenheim und Mühldorf, welche beide als zukünftige Hauptstrecken im transeuropäischen Netz für den Fernverkehr Richtung Österreich bzw. Italien ausgewiesen sind, lässt unter Berücksichtigung der vorhersehbaren Verkehrsentwicklung einen Mischbetrieb mit zusätzlichem Güterbetrieb zwischen Heimeranplatz und Südbahnhof nicht zu.
- Eine vollständige Verlagerung des Güterbetriebs von der Strecke 5530, z.B. auf den Nord- ring, ist bei der bestehenden Infrastruktur für den Güterbetrieb nicht denkbar. Zudem könnten durch einen Entfall der getrennten Gütergleise die erheblichen Abstellkapazitäten im Bereich des Südbahnhofs nicht mehr genutzt werden, was bei den bereits knappen Abstellkapazitäten nicht praktikabel wäre.

Zu 5.:

Im Gutachten der IGS wird ausgeführt, dass gemäß Aussage DB Netz für die derzeitige Infrastruktur am Südbahnhof auch in Zukunft Bedarf besteht und eine Reduzierung der Abstellkapazitäten am Südbahnhof nicht praktikabel wäre. Hintergrund hierfür ist, dass im gesamten Knoten München derzeit die Abstellkapazitäten voll genutzt werden und es bereits Anfragen von Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich zusätzlicher Abstellungen gibt.

Im Südbahnhof werden momentan die Gleise 1, 4 bis 7 und 21 bis 23, welche im besonderen Maße für eine Umnutzung für den S-Bahn-Südring bzw. für einen Regionalbahnsteig in Betracht kommen, für die Zwischenpufferung von leeren Personenzügen im Zulauf zum Hbf bei Störfällen (Gleis 1) und für die Zwischenabstellung von Güterzügen genutzt (Gleise 4 bis 7 bzw. 21 bis 23). Die restlichen Gleise sind reine Abstellgleise, die nur einseitig von Westen her angefahren werden können und die daher für eine Umnutzung nicht in Betracht kommen.

Zu 6.:

Die in der Frage enthaltene Darstellung hinsichtlich der derzeitigen Nutzung der drei unten liegenden östlichen Gleise im Bereich des Kreuzungsbauwerks Objekt V entspricht nicht den Tatsachen. Nur die beiden östlichen Gleise werden als reine Verbindungsgleise zwischen dem ICE-Betriebswerk und der ICE-Wendeanlage genutzt. Sie sind Teil einer auch signaltechnisch getrennten Gleisanlage des ICE-BW und könnten nur nach sehr aufwendigen Umbauarbeiten von anderen Trassen genutzt werden. Zudem ist der derzeitige Betrieb auf das zeitgleiche Ein- und Ausfahren von ICE-Zü-

gen auf den beiden Gleisen in enger Zugfolge ausgerichtet, sodass eine Verknüpfung mit anderen Trassen auch betrieblich nicht machbar wäre.

Das westlich davon gelegene Gleis der Strecke 5532 dient nicht als Verbindungsgleis dem ICE-BW, sondern als Eilgüterbahn und Lokgleis einer direkten Verbindung zwischen dem Bf. Pasing und dem Hauptbahnhof neben den Haupt-Fernbahngleisen der Strecken 5503 München – Augsburg und 5504 München – Lindau.

Zu 7.:

Ein zusätzliches neues Bahnsteiggleis am Ostbahnhof ist nach Aussagen der DB Netz eisenbahnbetrieblich notwendig: Grundlage für die Planungen ist eine Nutzungsänderung des Gleises 6 im Ostbahnhof vom Fernbahn-Bahnsteig zum S-Bahn-Bahnsteig. Für das entfallende Fernbahngleis bedarf es eines Ersatzes.

Zu 8.:

Nach Aussage der DB sind für den Betrieb am Ostbahnhof alle Fernbahngleise erforderlich.