

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 3 (Stammstrecke XXX)

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 überzogen, weil sich die DB Netz AG so unkooperativ und so unproduktiv im Hin-

blick 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. Warum fädelt die IGS nicht den Südring zwischen Ostbahnhof und Leuchtenbergring in die bestehende Stammstrecke ein?
2. Warum gibt die IGS nicht die geplante Lage der Linienzugbeeinflussung (LZB) an, obwohl der Einbau der LZB bei der Bemessung des Gleisbedarfs unerlässlich für die erforderliche Streckenleistungsfähigkeitsberechnung ist?
3. Warum wird im Erläuterungsbericht ein so entscheidendes Bauwerk wie die 13,1 Millionen Euro teure Fußgängerunterführung bei km 5,275 (Strecke 5510) mit keinem einzigen Wort erwähnt, wie ist die These zu beurteilen, dass dies ein Indiz dafür ist, dass diese Maßnahme erst nachträglich in die IGS-Planungen gerutscht ist?
4. Wie sind die zahlreichen Widersprüche zwischen der SMA-Gleistopologie [IGS 09–A02] und den IGS-Lageplänen [IGS 09–A06] zu erklären?
(Z.B. München-Laim (ML): Abzweig Richtung Innenstadt / Südring (SMA/IGS) Die S-Bahn-Südringgleise fädelt östlich von ML wie in der SMA-Gleistopologie dargestellt höhenfrei aus den Gleisen Richtung Innenstadt ein und aus; gemäß Lageplänen schwenken die Südringgleise zunächst nach Norden, um anschließend durch die Kreuzungsbauwerke der Objekte Va bzw. V die zehn Hauptgleise Richtung MHT/MH zu unterqueren. Gemäß SMA-Gleistopologie würden die Südringgleise in langen Unterführungen sofort nach Südosten abschnellen; Kreuzungsbauwerk Objekt V/Va: Gleistopologie (SMA/IGS). Im Kreuzungsbauwerk Objekt V/Va fehlen in der SMA-Gleistopologie die Strecke 5532 und die Nebengleise Richtung Betriebswerk München Hbf (MHB); Abzweig Friedenheimer Brücke (MAFB): Überleitungsstelle (SMA/IGS) Südöstlich von MAFB fehlt in der SMA-Gleistopologie die Überleitung vom Abzweig Landsberger Straße (MALS) auf die Südring-Gütergleise (Strecke 5531).
5. Wie sind die zahlreichen Abweichungen der SMA-Gleistopologie gegenüber dem Bestand zu erklären?
(Z.B.: München-Pasing (MP): Überleitungsstelle MPS – MHN/MAKN (SMA/Bestand). In der SMA-Gleistopologie ist ein zusätzlicher Gleiswechsel von MPS, Gleis 5 (derzeit Gleis 4), Richtung MHN / MAKN eingezeichnet; es ist unklar, ob dieser wie bereits länger geplant tatsäch-

lich auch eingebaut wird; Abzweig Kanal (MAKN): Gleiswechsel stadteinwärts (SMA/Bestand). In der SMA-Gleistopologie fehlt am Abzweig Kanal der Gleiswechsel vom Ferngleis aus Ingolstadt auf das Ferngleis von Landshut nach MH, sodass gleichzeitig ein Zug auf dem Ferngleis von MH in Richtung Ingolstadt über den Abzweig Kanal nach MP wechseln kann. Abzweig Kanal (MAKN): Kreuzungsweichen (SMA/Bestand). In der SMA-Gleistopologie sind die einfachen Kreuzungsweichen für die Relation MP–MAKN–MH fälschlicherweise als doppelte Kreuzungsweiche eingezeichnet. München Donnersbergerbrücke (MMDN): Gleiswechsel (SMA/Bestand). In der SMA-Gleistopologie fehlt der bereits bestehende Gleiswechsel von MHN/MH nach MM–HG–ML (S-Bahn); dieser wird für S-Bahnen benötigt, die beispielsweise im Störfall von MHN (München Hbf, Gleis 27–36) auf die S-Bahn-Stammstrecke Richtung Laim (ML) verkehren.

Antwort

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

Zu 1.:

Eine solche Variante wurde von den Gutachtern untersucht. Sie war jedoch technisch, betrieblich sowie verkehrlich nicht sinnvoll und hätte zu größeren Eingriffen, negativen Auswirkungen sowie einem schlechteren Nutzen-Kosten-Verhältnis geführt.

Zu 2.:

Die Einrichtung einer Linienzugbeeinflussung (LZB) ist für die beiden S-Bahngleise des Südrings von den Gutachtern berücksichtigt worden. Die Ausdehnung der LZB orientiert sich dabei an den Anforderungen einer 2. S-Bahn-Stammstrecke und ist vergleichbar mit dem 2. S-Bahn-Tunnel.

Zu 3.:

Bei dem in der Frage als Fußgängerunterführung bei km 5,275 (Strecke 5510) bezeichneten Bauwerk handelt es sich um das komplette Sperrengeschoss mit Zugangsbauwerken für den neuen Hp Poccistraße, welches neben der Funktion als Zugangsbauwerk auch die Funktion des Verbindungsbauwerks zur U-Bahn-Station Poccistraße erfüllt. Die durch das Sperrengeschoss zusammengefassten Zugänge sind im Kapitel 3.2.3 – Station Poccistraße des Erläuterungsberichts der vergleichenden Untersuchung beschrieben.

Das geplante Sperrengeschoss mit Zugängen ist als wesentlicher Bestandteil der Planungen des Hp Poccistraße von Anfang an als Zugangs- und Verbindungsbauwerk zur U-Bahn-Station in den Planungen des S-Bahn-Südrings enthalten gewesen.

Zu 4.:

Die SMA-Topologie in der Anlage 2 der Südringstudie stellt zur Vereinfachung der vorhandenen Gleisgeometrie nicht in allen Teilbereichen die komplette vorhandene Gleisanlage dar. So ist es richtig, dass zur Vereinfachung z. B. die Strecke 5532 und die Nebengleise Richtung Betriebswerk München Hbf fehlen. Die Vereinfachungen in der von SMA in Anlage 2 gewählten Topologie dienen allein der besseren Übersichtlichkeit. Dem gleichen Ziel diene die Darstellung der Unterquerung der Südringleise unter den Fernbahngleisen und der anschließenden Gleise der Strecken 5530, 5531 und 5510 als durchgehende Unterführung. Tatsächlich ergeben sich hierfür getrennte Kreuzungs- bzw. Überwerfungsbauwerke mit einer zwischengeschalteten Parallellage zu den Gleisen der Strecken 5530 und 5531 zwischen Objekt V und Heimeranplatz.

Maßgebend sind somit die in den Lageplänen der Anlage 6 der vergleichenden Untersuchung gezeigte Gleisgeometrie und die dort gezeigten Gleisverbindungen.

Zu 5.:

Basis der Topologieskizzen von SMA war eine bereits abstrahierte Topologieübersicht von DB Netz. Wie bereits in Frage 4 erwähnt, stellt die SMA-Topologie in der Anlage 2 der Südringstudie der besseren Übersichtlichkeit wegen zur Vereinfachung der vorhandenen Gleisgeometrie nicht in allen Teilbereichen die komplette vorhandene Gleisanlage dar.