

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 Kostenansätzen (Stammstrecke XXVII)

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. Sind die mit 181 Millionen Euro angesetzten Planungskosten für den Ausbau einer 11 km langen oberirdischen Eisenbahnstrecke realistisch, mit welchen Planungskosten wird gleichzeitig für den ungleich komplexeren 2. S-Bahn-Tunnel gerechnet?
2. Sind den „Gutachtern“ oder anderen Beispiele bekannt, wo die öffentliche Hand als Investor 500.000 Euro je Hektar Ausgleichsfläche berappen musste, und wenn ja, um welche Fälle handelt es sich dabei?
3. a) Sind die mit 170 Millionen Euro angesetzten Kosten für die Leit- und Sicherungstechnik realistisch vor dem Hintergrund, dass für die LST Gotthard-Basistunnel mit 72 Mio. Euro, (Neubau von 4 ESTW) gerechnet wird und selbst beim Elektronischen Stellwerk Leipzig Hbf mit weit mehr Fahrstraßen die Aufwendungen mehr als ein Drittel niedriger sind, als sie dies beim vergleichsweise überschaubaren Südring sein sollen?
b) Wie viel würde die LST kosten bei einer einjährigen Vollsperrung des Südrings, um die Bauarbeiten zu straffen und weniger Teilbetriebnahmen durchführen zu müssen, und wie viel würde die LST kosten, wenn (theoretisch) die ganzen LST-Anlagen auf einmal mithilfe eines netzweitem Betriebsunterbruchs umgebaut würden?
4. Ist der Kostenansatz von 43 Millionen Euro (zzgl. acht Millionen Euro an Planungskosten) für Sicherheitsposten realistisch, was unter der Annahme regulärer Beschäftigungsverhältnisse (wovon man bei der DB AG ja nicht einmal mehr ausgehen kann) bedeutet, dass hier mit mehr als 1.000 Mann-Jahren gerechnet wird?
5. Sind die mit 200 Euro je Meter angesetzten Kosten für die dauerhafte Errichtung eines Zaunes realistisch, in welchem Fall wurde ein solcher Betrag jemals erreicht?
6. Sind die mit 80 bis 120 Euro je Quadratmeter angesetzten Kosten für den Neubau einer Baustraße realistisch, in welchem Fall wurde ein solcher Betrag jemals erreicht?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

vom 16.04.2010

Zu 1.:

Die Realisierung von neuer Eisenbahninfrastruktur bedingt umfangreiche Planungsaktivitäten. Der Umfang der Planungen resultiert aus der Notwendigkeit, weitestgehende Sicherheit über die technische, rechtliche und finanzielle Machbarkeit zu erlangen. Insbesondere zur Erlangung von Baurecht müssen weitreichende Planungen zu Umwelt- und Drittbetroffenheiten etc. erstellt werden. Nach Erfahrungen der Bahn müssen für Planungen von oberirdischer Eisenbahninfrastruktur rund 18 % der Investitionssumme aufgewendet werden. Damit sind die von der Ingenieurgesellschaft Südring (IGS) unterstellten Planungskosten für den Südring realistisch.

Für den 2. S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel liegen die Planungskosten wegen der komplexeren Bauaufgabe bei mehr als 20 % der Investitionssumme.

Zu 2.:

Als Referenzgebiet für die Ausgleichsflächen wurde seitens der IGS das höherwertige Gewerbegebiet Am Hüllgraben angenommen. Die dortigen Grundstückspreise sind im Bodenrichtwertekatalog der Landeshauptstadt München von 2008 ausgewiesen.

Für den Erwerb von Ausgleichsflächen wurden auf dieser Basis von IGS verschiedene Einheitspreise je Bauabschnitt festgelegt; durchschnittlich wurden ca. 50 €/m² angesetzt. Da im Stadium der Vorplanung noch nicht zu klären ist, wo und von welchem Eigentümer die Ausgleichsflächen tatsächlich erworben werden müssen, ist dies aus Sicht der Staatsregierung ein praktikabler Ansatz.

Zu 3. a):

Die Kosten für die Leit- und Sicherungstechnik (LST) für den Südring-Ausbau erscheinen realistisch. Es kommt auf die konkreten Randbedingungen im Einzelfall an. Die in der Frage genannten Vergleiche sind hingegen nicht aussagekräftig.

Die im Rahmen des von der IGS geplanten Südring-Ausbaus notwendigen Aufwendungen für die Leit- und Sicherungstechnik sind geprägt durch viele Bauphasen in Verbindung mit den sich daraus ergebenden Bauzuständen nicht nur in den direkt betroffenen Stellwerken des Südrings, sondern auch durch die notwendigen Anpassungsmaßnahmen in den Stellwerken der angrenzenden Strecken in Laim, Heimeranplatz und Ostbahnhof/Leuchtenbergring.

Somit ergeben sich auf Grundlage der mit DB Netz abgestimmten Bauphasen insgesamt ca. 34 Bauzustände im Bereich Laim und Abzweig Heimeranplatz, 18 Bauzustände im Bereich Heimeranplatz, 25 Bauzustände im Bereich Südbahnhof und ca. 55 Bauzustände im Bereich Ostbahnhof/Leuchtenbergring. Jeder Bauzustand ist mit erheblichen verlorenen Kosten für nur temporär erforderliche Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik verbunden. Diese verlorenen Kosten der Bauzustände betragen ca. 60 % der gesamten Kosten für den Anteil LST.

Zu 3. b):

Der Südring stellt mit der Strecke 5510 im Bahnknoten München die wesentliche Strecke für den Fernverkehr vom Hauptbahnhof Richtung Süd- und Südosteuropa dar. Eine adäquate Streckenanbindung vom Hauptbahnhof Richtung Süden, welche im Falle einer Vollsperrung des Südrings über ein Jahr den Betrieb aufnehmen könnte, besteht im Bahnknoten München nicht. Somit sind Überlegungen zu einer Vollsperrung des Südrings unrealistisch.

Zu 4.:

Auf Basis der Auswertung vergleichbarer Bahnprojekte wurden die Sicherungskosten für den Südring-Ausbau von der IGS mit einem Prozentsatz von 5 %, bezogen auf die Baukosten, angesetzt. Die Sicherungskosten beinhalten die Tätigkeit des Sicherungspersonals vor Ort sowie technische Sicherungsmaßnahmen wie z. B. feste Absperrungen oder Rottenwarnanlagen. Da bis auf wenige Vollsperrungen immer unter Eisenbahnbetrieb gebaut werden muss, ist Sicherungspersonal nahezu über die gesamte Bauzeit in mehreren Abschnitten, in denen gleichzeitig gebaut wird, teilweise im 24-Stunden-Einsatz erforderlich.

Zu 5.:

Der Ansatz der IGS von 200 € je Meter dauerhaftem, korrosionsgeschützten, ca. 2 Meter hohem Gitterzaun inklusive Gründung und Einbau in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnbetrieb ist realistisch und wurde in vergleichbaren Projekten wie z. B. auch beim 2. S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel in einer ähnlichen Größenordnung gewählt.

Zu 6.:

Die Kalkulationsansätze der IGS für die Baustraßen legen die Herstellung eines tragfähigen Unterbaus mit Einbau einer Frostschuttschicht und von bituminösen Tragschichten zugrunde, sodass diese Baustraßen tragfähig für schweres Gerät ausgebildet sind und durch die bituminöse Befestigung die Staubentwicklung auf ein Minimum reduziert wird. Zudem enthalten die Kostenansätze auch die Kosten für den Rückbau zum Ende der Baumaßnahme.