

## 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 zur Betriebsabwicklung, zur Baustellen- und Baulegistik (Stammstrecke XXXI)

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 Baulegistik 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. Weshalb sind bei Lahmeyer/Schüßler die Baustraßen über weite Strecken neben der Trasse geplant, was spricht dagegen, die Baustraßen weitgehend auf die spätere Trasse zu legen, so wie dies auch beim Ausbau der Bahnstrecke zwischen Augsburg Hbf und Augsburg-Hochzoll im dicht besiedelten Gebiet praktiziert wurde?
2. Ist es wirklich zwingend, gerade im Bereich Au/Untergiesing/Obergiesing die Baustraße neben die Bahntrasse zu legen, was zu einer weitgehenden Zerstörung des Biotopverbundes (Bewuchs entlang der Bahnstrecke) und damit zur fehlenden Akzeptanz vor Ort und auch zur Notwendigkeit großer Ausgleichsmaßnahmen führen würde, oder bietet sich nicht die Vorgehensweise wie beim 4-gleisigen Ausbau der Strecke Augsburg Hbf – Augsburg Hochzoll an? (Die Häuser reichen dort noch wesentlich dichter an die Bahnstrecke als es in München der Fall ist. Man hat dort Baustraßen ausschließlich auf der Fläche der künftigen Gleise verlegt. Es ist dort sogar gelungen, zuallererst die Lärmschutzwände rechts und links der verbreiterten Bahntrasse zu bauen, um dann zwischen den Lärmschutzwänden den Hauptteil der Bauarbeiten durchzuführen.)
3. Wie ist unsere These zu beurteilen, dass bei Lahmeyer und Schüßler die Planungen, die Bauabwicklung und die Betriebsabläufe wohl so konstruiert sind, dass mit Behelfsbrücken, Baustraßentunnels, also temporären Tunnelbauwerken, und Umfahungsstrecken, die während der Bauzeit mehrfach angepasst werden müssen, nur so geklotzt wird, um ja hohe Kosten zu generieren?
4. Weshalb sollen die Bauphasen 1.1 bis 1.3 zusammen knapp 3 Jahre benötigen (35 Monate), obwohl darin nur Bauarbeiten ohne wesentliche Betriebseinschränkung und schwerpunktmäßig Maßnahmen abseits der Hauptgleise vorgesehen sind? Welche Vorgaben gibt es hierzu von der Deutschen Bahn AG? Wie ist eine Verkürzung dieser Bauzeiten möglich?
5. a) Warum wurden zur Beschleunigung der Baumaßnahmen am Südring nicht mehrere Wochenendsperrungen eingeplant, wie dies auch bei der Ertüchtigung der bestehenden Münchner S-Bahn-Stammstrecke geschehen ist?

- b) Warum werden nicht längere eingleisige Betriebszeiten eingeplant, obwohl bei einer baubedingten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h stets noch 4–5 Züge pro Stunde und Richtung die 4,5 km lange Langsamfahrstelle durchqueren könnten?
- c) Weshalb soll die Bauzeit um einen Probebetrieb von 6 Monaten verlängert werden, obwohl für den S-Bahn-Südring im Gegensatz zu neuen Tunnelstrecken keinerlei technische Neuentwicklungen oder bedeutende Gefahrensituationen geübt werden müssten, wie lange soll der Probebetrieb im geplanten 2. S-Bahn-Tunnel dauern?
6. a) Weshalb ist auf dem etwa 4,5 km langen zweigleisigen Südringabschnitt MS–MOP nur an wenigen Tagen ein eingleisiger Betrieb vorgesehen?  
(Selbst bei einer baulich bedingten (mittleren) Reisegeschwindigkeit von 60 km/h beträgt die sicherungstechnische Sperrzeit pro Zugfahrt etwa 6 Minuten und damit die vorübergehende Streckenkapazität 10 stündliche Zugfahrten. Bei bis zu je 2 stündlichen Fern- und Regionalzügen könnte mindestens ein Güterzug je Fahrtrichtung den baubedingt eingleisigen Abschnitt passieren. Außerhalb der Spitzenstunden, beispielsweise nachts oder an Wochenenden, wären Umleitungen von Güter-, Fern- und Regionalzügen zwischen Hauptbahnhof (MH/MHS) und Ostbahnhof (MOP) kaum nötig.)
- b) Weshalb ist für den etwa 4,5 km langen zweigleisigen Südringabschnitt zwischen Südbahnhof (MS) und Ostbahnhof (MOP) von wenigen Wochenenden abgesehen keine einzige Vollsperrung vorgesehen, um die Bauzeit zu kürzen?
7. Wie wird die These beurteilt, dass bei einer mehrmonatigen Vollsperrung des Südrings zwischen Südbahnhof (MS, Gleise 1–5) und Ostbahnhof (MOP, ausschließlich) und des Abschnitts der Sendlinger Spange zwischen Friedenheimer Brücke (MAFB) und Heimeranplatz (MHP/MHPW) sowie einer Teilsperrung angrenzender Streckenabschnitte umfangreiche Arbeiten (Umbau von Gleisanlagen einschließlich Anpassung der Bahnsteiganlagen, Umbau von Ausrüstungsanlagen (Bahnstrom, Leit- und Sicherheitstechnik)) zeitgleich und ohne „Bauen unter rollendem Rad“ möglich wären?
8. Wie ist zu erklären, dass die bei der Präsentation der Flughafenverbindungs-Studie mündlich genannten Zeitspannen für Planung (2–3 Jahre) und Bau (3–5 Jahre) des oberirdischen viergleisigen Ausbaus Zamdorf – Johanneskirchen weit geringer sein sollen als die Zeitspannen für den Südring-Ausbau?

## Antwort

**des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie**  
vom 20.04.2010

Zu 1.:

Die Baulogistik für den von der Ingenieurgemeinschaft Südring (IGS) geplanten Umbau des Südrings geht, neben den ausgewiesenen Baulogistikflächen neben der Trasse, auch von temporär angelegten Baustraßen im Baufeld aus. Da diese vom späteren Bahnkörper überlagert werden, sind sie in den Lageplänen nicht sichtbar.

Die in den Lageplänen dargestellten blau hinterlegten Flächen sind zudem nicht ausschließlich Flächen, welche bauzeitlich als Baustraßen genutzt werden, sondern umfassen alle Flächen, welche durch den Baubetrieb in irgendeiner Form vorübergehend in Anspruch genommen werden. Dementsprechend wurde von der IGS für die blau angelegten Flächen in der Legende nicht der Begriff „Baustraßen“, sondern „Baulogistik“ verwendet.

Im Bereich der Bahnhöfe sind bauablaufbezogen viele Inselbaustellen im Gleisbereich zu betreiben, welche flexibel von außen durch unterschiedliche Gleisüberfahrten angefahren werden müssen. Für diese Inselbaustellen lassen sich trassenparallele Baustraßen auch nach Inbetriebnahme der äußeren bereits umgebauten Gleistrassen nicht vermeiden.

Zu 2.:

Im Dammbereich zwischen Isar und Pilgersheimer Straße ist von der IGS eine Baustraße nördlich des Dammfußes, hauptsächlich auf Flächen der Stadtgärtnerei, vorgesehen. Insoweit ist es nicht richtig, dass der Biotopbewuchs durch die Baustraße zerstört würde; allerdings müssen die Böschungen auf der Nordseite aufgrund der für die Viergleisigkeit erforderlichen Dammverbreiterung gerodet werden. Die Südböschungen bleiben weitestgehend erhalten.

Zwischen Kolombusplatz und Ostfriedhof können die für die Verbreiterung des vorhandenen Geländeabschnitts benötigten Stützwände (vsl. Bohrpfehlwände) unter Berücksichtigung des Bahnbetriebs nur von der Böschungskrone aus errichtet werden. Hierfür sind Zufahrten erforderlich. Danach erfolgen sämtliche Arbeiten auf dem späteren Bahnkörper, also vor Kopf, im Einschnitt zwischen den Stützwänden. Der Böschungsbewuchs muss also im Wesentlichen nicht aufgrund der Baustraßen gerodet werden, sondern um die Verbreiterung des Bahnkörpers mit dem Bau der beiden neuen Gleise sowie die dafür erforderlichen Stützbauwerke erstellen zu können.

Zu 3.:

Die aufgestellte Behauptung ist falsch. Es wurden nur die unter den betrieblichen Randbedingungen bautechnisch erforderlichen Maßnahmen von der IGS geplant. Der Umfang begründet sich durch die mit DB Netz abgestimmten Belange zur Aufrechterhaltung eines Bahnbetriebes auf dem Südring.

Zu 4.:

Die Bauzeit in den Bauphasen 1.1 bis 1.3 ist zum einen durch die aufwendigen Vorarbeiten zur Baufeldfreimachung, zum anderen durch die sehr aufwendigen Umbaumaßnahmen in den Bereichen Laim, Heimeranplatz und Ostbahnhof begründet.

Die Vorarbeiten zur Baufeldfreimachung beinhalten die umfangreichen Arbeiten zur Umverlegung der Hauptkabeltrassen im Bereich Laim und Heimeranplatz sowie die zum Teil aufwendigen Sicherungs- und Umverlegungsarbeiten von Sparten Dritter, welche die Bahnanlage queren.

Die Baumaßnahmen der Bauphasen 1.1 bis 1.3 umfassen nach Durchführung der Maßnahmen zur Baufeldfreimachung im Bereich Laim die Erstellung der kompletten Überwerfungsbauwerke sowie den kompletten Rohbau der Umweltverbundröhre (UVR) im Bereich des Bahnhofs Laim Rangierbahnhof (Nordabschnitt) als späterer Logistikzugang zu den Inselbaustellen der UVR im Abschnitt Mitte und für das Zugangsbauwerk Ost im Bahnhof Laim. Des Weiteren erfolgen in diesem Zeitraum die zeitlich aufwendigen Umbauarbeiten an den Oberleitungsquerfeldern im Bereich der Fernbahn- und Gütergleise.

Im Bereich Heimeranplatz erfolgen nach Abschluss der Arbeiten zur Baufeldfreimachung die kompletten Gleisverschwenkungen der Strecken 5530, 5531 und 5510 mit dem Bau des zusätzlichen Mittelbahnsteigs für den S-Bahnbetrieb stadtauswärts. Diese Baumaßnahmen können nur gleis- bzw. streckenweise mit entsprechenden Rückbaumaßnahmen der Gleise nach Gleisverschwenkung und vor Erstellung der neuen Gleise inklusive der nachlaufenden Baumaßnahmen der Leit- und Sicherungstechnik sowie der Oberleitung ausgeführt werden. Der Umbau ist – unter Berücksichtigung der zum Teil auch abschnittsweise herzustellenden Ingenieurbauwerke – zeitintensiv und erfordert bei Sicherstellung eines gewissen Umfangs an Bahnbetrieb die angesetzte Bauzeit.

Im Bereich Ostbahnhof ist in den Bauphasen 1.1 bis 1.3 nach der Baufeldfreimachung, die u. a. den kompletten Umbau der Anlagen der DB Autoreisezug beinhaltet, die Errichtung des Überwerfungsbauwerks für das neue Richtungsgleis der Strecke 5551 nach Giesing inklusive dem Bau des Gleises selbst samt Ausrüstungstechnik vorgesehen. Das Überwerfungsbauwerk überquert die Eisenbahnüberführung über die Rosenheimer Straße, welche daher vorab erneuert werden muss.

Außerdem werden in der Bauphase 1 sämtliche Kreuzungsbauwerke mit Straßen erneuert bzw. verbreitert sowie die beiden Eisenbahnüberführungen über die Isar errichtet.

Aus oben genannten Gründen ist eine Verkürzung der Bauzeit nicht realistisch.

Zu 5. a):

Der von der IGS mit DB Netz abgestimmte Bauablauf beinhaltet bereits eine erhebliche Anzahl von Wochenendsperrungen.

Der Bedarf an wesentlichen Wochenendsperrungen kann dem Erläuterungsbericht der Studie, Anlage 1, Abschnitt 4.2.7 entnommen werden.

Darüber hinaus sind regelmäßige Nacht- und Wochenendsperrungen einzelner Strecken insbesondere für den Bau der Ingenieurbauwerke und im Bereich von Inselbaustellen erforderlich.

Die unterstellten Wochenendsperrungen entsprechen in etwa dem Umfang der bei der Ertüchtigung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke benötigten Wochenendsperrungen.

Zu 5. b):

Grundlage der mit DB Netz abgestimmten, während der Bauzeit aufrechtzuerhaltenden Fahrstraßen, war die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs auf allen betroffenen Strecken. Dies erfordert prinzipiell die Aufrechterhaltung der wesentlichen Fahrstraßen und die Sicherstellung einer gewissen Streckenleistungsfähigkeit. Längere eingleisige Abschnitte wurden von der DB Netz nur auf kurze Zeiträume, wie z. B. an Wochenenden, beschränkt für machbar erklärt und entsprechend bei den Bauabläufen von der IGS berücksichtigt.

Zu 5. c):

Der angesetzte Probetrieb auf einem ausgebauten Südring für die Dauer von 6 Monaten wurde von der IGS dem Ansatz für den Probetrieb beim geplanten 2. S-Bahn-Tunnel gleichgestellt. Der Probetrieb umfasst u.a. die intensive Prüfung der Ingenieurbauwerke, des Bahnkörpers, der Leit- und Sicherungstechnik sowie der Verkehrsanlagen. Gleichzeitig muss während des Probetriebs von den Triebfahrzeugführern sowie dem übrigen Betriebspersonal die sogenannte Streckenkenntnis erlangt werden.

Zu 6. a):

Hierzu wird auf die Beantwortung der Frage 5. b verwiesen.

Zu 6. b):

Grundsätzlich sind von der IGS in Abstimmung mit DB Netz auch Vollsperrungen für den Ausbau des Südrings vorgesehen. Im benannten Abschnitt zwischen dem Südbahnhof und dem Ostbahnhof bewirkt eine Vollsperrung jedoch nur geringfügige Vorteile im Bezug auf die Bauzeit und die Baukosten. Die Problematik des Bauens unter Betrieb kommt in viel höherem Maße in den Bahnhofsbereichen (z. B. Laim, Ostbahnhof) zum Tragen, in denen eine Vollsperrung jedoch ausgeschlossen ist.

Zu 7.:

Die These geht von falschen Voraussetzungen aus, da in Abstimmung mit dem Infrastrukturbetreiber DB Netz eine solche Sperrung über mehrere Monate nicht praktikabel wäre.

Zu 8.:

Die Maßnahmen zwischen Daglfing und Johanneskirchen umfassen einen viergleisigen Ausbau in einem städtischen Außenbereich. Die Grundstücks- und Platzverhältnisse erlauben einen weitgehend parallelen Ausbau der weiteren

Gleise neben dem Bestand. Daher sind aufwendige Eingriffe in den Bahnbetrieb wesentlich geringer einzuschätzen als beim Südring-Ausbau und vergleichbar mit den Ausbauten z. B. an der ABS München – Augsburg.

Bei der Maßnahme Daglfing – Johanneskirchen wird eine ca. 4 km lange und freie zweigleisige Strecke größtenteils viergleisig ausgebaut. Der Südring-Ausbau erstreckt sich über insgesamt ca. 12,5 km, in denen 6 Haltepunkte/Bahnhöfe teilweise mit dem Neu- bzw. Umbau von 5 bis 8 Gleisen geplant werden müssen.

Der Ausbau des Südrings erfordert außerdem den Neubau von 31 Kreuzungsbauwerken mit Straßen, Wegen und Gewässern (Eisenbahn-, Straßenbrücken) sowie von weiteren 9 bautechnisch komplexen Bahnüberführungsbauwerken, während auf der Strecke Daglfing – Johanneskirchen nur 9 Kreuzungsbauwerke, davon 3 Fußgängerunterführungen, im Zuge des viergleisigen Ausbaus zu errichten sind.