



BAYERISCHER LANDTAG
ABGEORDNETER
DR. MARTIN RUNGE

Dr. Martin Runge · Fasanenweg 44a · 82194 Gröbenzell

Maximilianeum
81627 München
Telefon (089) 41 26-27 53
Telefax (089) 41 26-11 35

Fasanenweg 44a
82194 Gröbenzell
Telefon (08142) 59 71 52
Telefax (08142) 59 71 53

E-Mail: martin.runge@gruene-fraktion-bayern.de

München, den 01.02.2010

**Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Dr. Martin Runge,
Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN**

Fragen zum „Gutachten“ „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel / Südring“ – Fragen zur Betriebsabwicklung, zur Baustellen- und Baulogistik (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 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 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/Schübler 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 die These zu beurteilen, dass bei Lahmeyer und Schübler die Planungen, die Bauabwicklung und die Betriebsabläufe wohl so konstruiert sind, dass mit Behelfsbrücken, Baustraßentunnels, also temporären Tunnelbauwerken, und Umfahrungsstrecken, 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 und
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 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.) und
- 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 Sicherungstechnik)) 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?

Um Beantwortung innerhalb der üblichen Frist und Aufnahme in die Landtagsdrucksachen wird gebeten.