

Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
Die Staatssekretärin



Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
80525 München

Präsidentin des Bayerischen Landtags
Frau Barbara Stamm
Maximilianeum
81627 München

Telefon
089 2162-2521

Telefax
089 2162-2760

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
PI/G-4253-3/423 W
10.02.2010

Bitte bei Antwort angeben
Unser Zeichen, Unsere Nachricht vom
VII/2 – 7157 a/629/1

München,
16.04.2010

**Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Dr. Martin Runge, Fraktion
Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 01.02.2010 betreffend:**

**Fragen zum Gutachten „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-
Tunnel / Südring“ – Fragen zu den Investitionsmaßnahmen für den
Südring 2 (Stammstrecke XXIX)**

Anlage: 5 Abdrucke dieses Schreibens

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1

Unter der Randbedingung, dass Liniendurchbindungen zur Verbesserung der verkehrlichen Nachfrage sowie zur Bedienung der bestehenden Nachfrage erfolgen sollen, ist das von den Gutachtern entwickelte Angebotskonzept Mitfall 6S das verkehrlich und betrieblich einzig sinnvolle.

Dienstgebäude
Prinzregentenstr. 28, 80538 München
Abteilung Landesentwicklung
Prinzregentenstr. 24, 80538 München
Öffentliche Verkehrsmittel: U4, U5 (Lehel); 17, 100 (Nationalmuseum/Haus der Kunst)

Telefon Vermittlung
089 2162-0
Telefax
089 2162-2760

E-Mail
poststelle@stmwivt.bayern.de
Internet
www.stmwivt.bayern.de



Die um ca. fünf Min. abweichenden Fahrlagen der S-Bahn im Bereich Daglfing führen dazu, dass für die Abwicklung des kreuzenden Güterverkehrs kein ausreichendes Trassenfenster wie im Mitfall 6T zur Verfügung steht. Dieses Trassenfenster ist jedoch für die Durchführbarkeit der geforderten acht Güterverkehrstrassen pro Stunde entscheidend. Nur durch das Überwerfungsbauwerk im Mitfall 6S kann den Anforderungen aus dem Güterverkehr entsprochen werden.

Zu Frage 2

Für den Schallschutz am Südring sind Lärmsanierungsmaßnahmen geplant. Die Mittel für passive und aktive Lärmschutzmaßnahmen werden im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms vom Bund bereitgestellt. Die Planungsarbeiten mussten aufgrund der laufenden Diskussion um einen möglichen Südring-Ausbau gestoppt werden, da die Finanzierungsregeln eine Lärmsanierung nur an Bestandsinfrastruktur erlauben. Soll der Bestand verändert werden, sind Lärmschutzmaßnahmen aufzuschieben und im Rahmen der Ausbauplanungen vorzunehmen. Die Planungen im Rahmen der Lärmsanierung würden entwertet, ein effektiver Schallschutz zugunsten der Anlieger weiter verzögert.

Zu Frage 3

Die westliche Lage des S-Bahnhofes Kolumbusplatz wurde von den Gutachtern einerseits unter dem Aspekt einer möglichst optimalen Verknüpfung mit der U-Bahn und andererseits unter dem Aspekt der optimalen Erschließung der fußläufig erreichbaren Wohnstandorte und Arbeitsplätze festgelegt. Bei einer östlichen Lage wäre die Erschließungswirkung in geringerem Umfang gegeben und somit ein deutlich geringerer verkehrlicher Nutzen erzielbar gewesen. Eine Verknüpfung mit der Straßenbahn ist auch bei der östlichen Lage nur unter Inkaufnahme von erheblichen Umsteigewegen oder der Verschwenkung der entsprechenden Straßenbahnstrecke möglich. Neben zusätzlichen Bau- und Betriebskosten wären Zeitverluste für die betroffenen Fahrgäste zu erwarten.

Die Eingriffe in den Baumbestand werden durch die von der Ingenieurgemeinschaft Südring (IGS) vorgenommene Positionierung des Halte-

punktes Kolombusplatz im Vergleich zu den Überlegungen des Büros Vieregg-Rössler minimiert. Der denkmalgeschützte Schmederersteg kann in der Lösung des Büros Vieregg-Rössler im Gegensatz zur Lösung der vergleichenden Studie nicht erhalten werden.

Inwiefern durch die gewählte Lage des Haltepunktes die Eingriffe für die Anlieger maximiert werden sollen, ist nicht nachvollziehbar. Im Haltepunktsbereich werden im Wesentlichen nur Flächen der DB und der LH München in Anspruch genommen.

Zu Frage 4

Aufgrund des zusätzlichen Gleises nördlich des Bestandes und der geplanten Lage des Haltepunktes Kolombusplatz sind Eingriffe in die ca. 80 m lange Böschung südlich der Plattnerstraße nicht vermeidbar; die weitaus größeren Grünflächen und deren Baumbestand weiter östlich können durch die gewählte Lösung der IGS hingegen weitestgehend geschont werden.

Um die Plattnerstraße selbst, den straßenbegleitenden Gehweg und die vorhandenen Parkplätze aufrecht erhalten zu können, wurde eine bis zu ca. 7 m hohe Stützwand durch die IGS geplant. Auf der Stützwand wird eine Schallschutzwand aufgesetzt deren Höhe je nach den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens mit ca. 4 m über Schienenoberkante zu bemessen ist.

Zu Frage 5

Aufgabenstellung der vergleichenden Untersuchung war es, eine technisch und betrieblich mögliche Lösung für einen Ausbau des Südrings zu entwickeln, welcher der Funktion einer 2. S-Bahn-Stammstrecke gerecht wird. Diese Lösung war durch die Gutachter hinsichtlich ihrer rechtlichen Durchsetzbarkeit sowie der Baukosten zu bewerten. Basierend auf der entwickelten Lösung wurde eine verkehrliche Bewertung des Südring-Ausbaus in Form einer Nutzen-Kosten-Untersuchung im Vergleich zur aktuellen Planung zum 2. S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel durchgeführt.

Es war nicht Aufgabe der vergleichenden Untersuchung, in wenigen Monaten die mehrjährigen Planungen zum 2. S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel noch einmal neu durchzuführen. Daher wird auf die technischen Inhalte der Planungen zum 2. S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel im Rahmen der Untersuchung nicht eingegangen. Diese sind den Planfeststellungsunterlagen für den 2. S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel zu entnehmen.

Zu Frage 6

Die Gutachter haben mehrere Topologievarianten für den Ostbahnhof unter den Gesichtspunkten der betrieblichen Notwendigkeit und der infrastrukturellen Umsetzbarkeit betrachtet. Das Resultat dieser Überlegungen widerspiegelt die in der vergleichenden Untersuchung aufgezeigte Topologie. Sie erbringt zudem das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Zu Frage 7

Die bekannten Sanierungsmaßnahmen an Bestandsbauwerken wurden im Rahmen der Studie berücksichtigt. Diese betreffen konkret die Planungen zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Lindwurmstraße. Bei der EÜ Lindwurmstraße ist von der IGS bei den Südring-Kosten nur der Anteil der Gesamtmaßnahme, der durch den Südringausbau verursacht wird, enthalten. Dieser betrifft die Verbreiterung der Eisenbahnüberführung infolge der zwei zusätzlichen S-Bahngleise auf der Nordseite. Der Rest der Kosten muss im Rahmen eines separaten Projektes von der Landeshauptstadt München getragen werden und ist somit nicht in den Kosten des Südringausbaus enthalten.

Die Sanierungsmaßnahmen an der Eisenbahnüberführung über die Isar im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms sind dagegen nicht berücksichtigt. Die Mittel für passive und aktive Lärmschutzmaßnahmen werden im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms vom Bund bereitgestellt. Die Finanzierungsregeln einer Lärmsanierung sind an die Beibehaltung der Bestandsinfrastruktur gebunden. Soll der Bestand verändert werden, sind Lärmschutzmaßnahmen aufzuschieben und im Rahmen

der Ausbauplanungen vorzunehmen. Die hierfür erforderlichen Kosten sind also bei den Südring-Kosten zu berücksichtigen.

Zu Frage 8

Das vorgesehene Angebotskonzept der Gutachter sieht das höhengleiche Abkreuzen von S-Bahnen auf ihrem östlichen Laufweg gar nicht vor. Alle Linien vom Osten verkehren in die bestehende Stammstrecke und die Linien in Richtung Südring beginnen am Leuchtenbergring. Würde der in der Frage angesprochene Fall bei einem anderen Fahrplankonzept doch einmal auftreten, so ließe die Topologie in der operativen Umsetzung eine Abkreuzung vor oder nach dem Halt Leuchtenbergring zu.

Mit freundlichen Grüßen

Katja Hessel