

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-4253-3/418 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 Kostenansätzen (Stammstrecke  
XXVII)**

Anlage: 5 Abdrucke dieses Schreibens

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 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 Drittbetroffenen etc. erstellt werden. Nach Erfahrungen der Bahn müssen für Planungen von oberirdischer Eisenbahninfrastruktur rund 18 % der

**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



Investitionssumme aufgewendet werden. Damit sind die von der Ingenieurgemeinschaft Südring (IGS) unterstellten Planungskosten für den Südring realistisch.

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

#### Zu Frage 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 €/m<sup>2</sup> 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 Frage 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 Bau-phasen insgesamt ca. 34 Bauzustände im Bereich Laim und Abzweig Heimeranplatz, 18 Bauzustände im Bereich Heimeranplatz, 25 Bauzu-stände im Bereich Südbahnhof und ca. 55 Bauzustände im Bereich Ost-bahnhof/Leuchtenbergring. Jeder Bauzustand ist mit erheblichen verlo-renen Kosten für nur temporär erforderliche Anlagen der Leit- und Siche-rungstechnik verbunden. Diese verlorenen Kosten der Bauzustände be-tragen ca. 60 % der gesamten Kosten für den Anteil LST.

#### Zu Frage 3 b)

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

#### Zu Frage 4

Auf Basis der Auswertung vergleichbarer Bahnprojekte wurden die Si-cherungskosten für den Südring-Ausbau von der IGS mit einem Prozent-satz von 5%, bezogen auf die Baukosten, angesetzt. Die Sicherungskos-ten beinhalten die Tätigkeit des Sicherungspersonals vor Ort sowie tech-nische Sicherungsmaßnahmen wie z.B. feste Absperrungen oder Rot-tenwarnanlagen. Da bis auf wenige Vollsperrungen immer unter Eisen-bahnbetrieb gebaut werden muss, ist Sicherungspersonal nahezu über die gesamte Bauzeit in mehreren Abschnitten, in denen gleichzeitig ge-baut wird, teilweise im 24-Stunden-Einsatz erforderlich.

#### Zu Frage 5

Der Ansatz der IGS von 200 € je Meter dauerhaftem, korrosionsge-schützten, ca. 2 Meter hohem Gitterzaun inklusive Gründung und Einbau in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnbetrieb ist realistisch und wur-

de in vergleichbaren Projekten wie z.B. auch beim 2. S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel in einer ähnlichen Größenordnung gewählt.

Zu Frage 6

Die Kalkulationsansätze der IGS für die Baustraßen legen die Herstellung eines tragfähigen Unterbaus mit Einbau einer Frostschutzschicht und von bituminösen Tragschichten zugrunde, so dass 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.

Mit freundlichen Grüßen

Katja Hessel