

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 2162-2810

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
PI/G-4253-3/417 W
10.02.2010

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

München,
20.04.2010

**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 zur Betriebsabwicklung, zur Baustellen-
und Bauleistik (Stammstrecke XXXI)**

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1.

Die Bauleistik für den von der Ingenieurgesellschaft Südring (IGS) geplanten Umbau des Südrings geht, neben den ausgewiesenen Bauleistikflächen 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 ge

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



nutzt 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 Frage 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 Kolumbusplatz und Ostfriedhof können die für die Verbreiterung des vorhandenen Geländeeinschnitts benötigten Stützwände (vsl. Bohrpfahlwände) 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 Frage 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 Frage 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 aufwändigen 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 Frage 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 Frage 5. b)

Grundlage der mit DB Netz abgestimmten, während der Bauzeit aufrecht zu erhaltenden 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 Frage 5. c)

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

Zu Frage 6. a)

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

Zu Frage 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 Frage 7.

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

Zu Frage 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 beplant 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.

Mit freundlichen Grüßen

Katja Hessel