

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-4253-3/422 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 1 (Stammstrecke XXVIII)**

Anlage: 5 Abdrucke dieses Schreibens

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1

Die vorhandenen vier Gleise im Bereich des Messetunnels dienen der
Abwicklung des Schienenpersonenfern-, Regional- sowie des Güterver-
kehrs. Die Aufnahme eines zusätzlichen S-Bahnverkehrs ist weder ka-
pazitiv noch qualitativ machbar, so dass weitere zwei Gleise errichtet
werden müssen.

Auch die vergleichende Untersuchung Ausbau S-Bahn-Südring / Zweiter
S-Bahn-Tunnel aus dem Jahr 2001 berücksichtigte diese Situation und
kam zu vergleichbaren Einschätzungen.

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



Der Messtunnel wurde bereits bei seiner Errichtung so dimensioniert, dass zusätzlich zu den genutzten vier Gleisachsen nördlich weitere zwei Gleisachsen vorbereitet wurden. Diese wurden von der Ingenieurgemeinschaft Südring (IGS) in Ihren Planungen eines Südring-Ausbaus zugrunde gelegt.

Zu Frage 2

Bei der Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen wurde von der IGS analog zur landschaftspflegerischen Begleitplanung des 2. S-Bahn-Stammstrecken-Tunnels vorgegangen, um eine Vergleichbarkeit herzustellen. So wurde zum einen der dauerhafte Flächenbedarf für die zwei neuen S-Bahn-Gleise und sonstigen erforderlichen Bahnbetriebsanlagen und zum anderen der vorübergehende Flächenbedarf für Baustelleneinrichtungsflächen und Transportwege ermittelt.

Da der S-Bahn-Südring vollständig oberirdisch verläuft, entsteht ein beträchtlicher dauerhafter Flächenbedarf beiderseits der bestehenden Gleise (ca. 10 ha). Da der Bau unter laufendem Betrieb erfolgen muss, entsteht darüber hinaus ein umfangreicher vorübergehender Flächenbedarf (ca. 25 ha). Im dicht besiedelten Münchner Innenstadtgebiet stellen die bestehenden Bahnanlagen, z.T. mit sehr gut ausgebildeten Gehölzsäumen, bedeutsame Biotopstrukturen dar, in die mit dem genannten hohen Flächenbedarf eingegriffen wird.

Zur Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen wurden die gleichen Kompensationsfaktoren herangezogen wie für den 2. S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel. Der absolute Bedarf an Ausgleichsflächen ist beim S-Bahn-Südring jedoch aufgrund der oben dargelegten Problematik besonders hoch. Aus naturschutzrechtlichen Gründen muss ein enger Funktionsbezug zwischen den vom Vorhaben betroffenen Flächen und den Ausgleichsflächen eingehalten werden. Daher geht die IGS im Rahmen der Vorplanung davon aus, dass Ausgleichsflächen im Stadtgebiet München herangezogen werden.

Zu Frage 3

Aufgrund der zu unterstellenden Zugzahlen sind die beiden zweigleisigen Strecken 5510 (München Hbf – München Süd) und 5531 (München Laim Rbf – München Süd) gemäß den Aussagen von DB Netz beizubehalten.

Die vorhandene Güterbahn Strecke 5531 ist aus betrieblichen Gründen mit getrennten Gleisen bis zu den Gleisanlagen des Südbahnhofs zu führen, um u.a. die vorhandenen Abstellkapazitäten des Südbahnhofs optimal für den Güterverkehr nutzen zu können.

Zu Frage 4

Vorlaufend muss angemerkt werden, dass es sich bei den bestehenden vier Gleisen nicht um vier Fernbahngleise, sondern um zwei unterschiedliche Strecken mit unterschiedlichen Nutzungen handelt:

- Die zwei nördlichen Gleise gehören zur Strecke 5510, dem eigentlichen Südring, über welche der komplette Regional- und Fernbahnbetrieb zwischen München Hbf und München Ost für die Strecken nach Rosenheim und Mühldorf abgewickelt wird.
- Die zwei südlichen Gleise gehören zur Strecke 5530, welche dem Güterbetrieb zwischen München Laim und München Südbahnhof dienen.

Eine Zusammenlegung des Betriebs der Strecken 5510 und 5530 auf zwei Gleisen zwischen Heimeranplatz und Poccistraße (Südbahnhof) ist aus folgenden Gründen betrieblich nicht durchführbar:

- Die Verkehrsbelastung auf der Strecke 5510 durch den Regional- und Fernbetrieb Richtung Rosenheim und Mühldorf, welche beide als zukünftige Hauptstrecken im transeuropäischen Netz für den Fernverkehr Richtung Österreich bzw. Italien ausgewiesen sind, lässt unter Berücksichtigung der vorhersehbaren Verkehrsentwicklung einen Mischbetrieb mit zusätzlichem Güterbetrieb zwischen Heimeranplatz und Südbahnhof nicht zu.

- Eine vollständige Verlagerung des Güterbetriebs von der Strecke 5530, z.B. auf den Nordring, ist bei der bestehenden Infrastruktur für den Güterbetrieb nicht denkbar. Zudem könnten durch einen Entfall der getrennten Gütergleise die erheblichen Abstellkapazitäten im Bereich des Südbahnhofs nicht mehr genutzt werden, was bei den bereits knappen Abstellkapazitäten nicht praktikabel wäre.

Zu Frage 5

Im Gutachten der IGS wird ausgeführt, dass gemäß Aussage DB Netz für die derzeitige Infrastruktur am Südbahnhof auch in Zukunft Bedarf besteht und eine Reduzierung der Abstellkapazitäten am Südbahnhof nicht praktikabel wäre. Hintergrund hierfür ist, dass im gesamten Knoten München derzeit die Abstellkapazitäten voll genutzt werden und es bereits Anfragen von Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich zusätzlicher Abstellungen gibt.

Im Südbahnhof werden momentan die Gleise 1, 4 bis 7 und 21 bis 23, welche im besonderen Maße für eine Umnutzung für den S-Bahn-Südtring bzw. für einen Regionalbahnsteig in Betracht kommen, für die Zwischenpufferung von leeren Personenzügen im Zulauf zum Hbf bei Störfällen (Gleis 1) und für die Zwischenabstellung von Güterzügen genutzt (Gleise 4 bis 7 bzw. 21 bis 23). Die restlichen Gleise sind reine Abstellgleise, die nur einseitig von Westen her angefahren werden können und die daher für eine Umnutzung nicht in Betracht kommen.

Zu Frage 6

Die in der Frage enthaltene Darstellung hinsichtlich der derzeitigen Nutzung der drei unten liegenden östlichen Gleise im Bereich des Kreuzungsbauwerks Objekt V entspricht nicht den Tatsachen. Nur die beiden östlichen Gleise werden als reine Verbindungsgleise zwischen dem ICE-Betriebswerk und der ICE-Wendeanlage genutzt. Sie sind Teil einer auch signaltechnisch getrennten Gleisanlage des ICE-BW und könnten nur nach sehr aufwändigen Umbauarbeiten von anderen Trassen genutzt werden. Zudem ist der derzeitige Betrieb auf das zeitgleiche Ein- und Ausfahren von ICE-Zügen auf den beiden Gleisen in enger Zugfolge

ausgerichtet, so dass eine Verknüpfung mit anderen Trassen auch betrieblich nicht machbar wäre.

Das westlich davon gelegene Gleis der Strecke 5532 dient nicht als Verbindungsgleis dem ICE-BW, sondern als Eilgüterbahn und Lokgleis einer direkten Verbindung zwischen dem Bf Pasing und dem Hauptbahnhof neben den Haupt-Fernbahngleisen der Strecken 5503 München – Augsburg und 5504 München – Lindau.

Zu Frage 7

Ein zusätzliches neues Bahnsteiggleis am Ostbahnhof ist nach Aussagen der DB Netz eisenbahnbetrieblich notwendig: Grundlage für die Planungen ist eine Nutzungsänderung des Gleises 6 im Ostbahnhof vom Fernbahn-Bahnsteig zum S-Bahn-Bahnsteig. Für das entfallende Fernbahn-Gleis bedarf es eines Ersatzes.

Zu Frage 8

Nach Aussage der DB sind für den Betrieb am Ostbahnhof alle Fernbahngleise erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

Katja Hessel