



17.11.2009

Anmerkungen zur

Vergleichenden Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel / Südring

laut Präsentation am 16.11.2009

(1) Die VIEREGG-RÖSSLER GmbH hat mit Schreiben vom 15. September 2009 dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie sowie den Büros Schüssler Plan und Lahmeyer München eine CD mit den Planungsunterlagen der VIEREGG-RÖSSLER GmbH zum Ausbau des Eisenbahn-Südrings übergeben. Sowohl in den bei der Präsentation am 16.11.2009 vorgelegten Charts als auch in den mündlichen Vorträgen von Schüssler Plan und Lahmeyer München am 16.11.2009 wird diese Planung mit keinem Wort erwähnt. Vielmehr handelt die vorgestellte Studie von einer eigenen Planung der Ingenieurbüros Schüssler Plan und Lahmeyer München. Aus einzelnen Äußerungen der Vorträge wurde sogar deutlich, daß die von der VIEREGG-RÖSSLER GmbH überreichten Unterlagen nicht einmal gesichtet wurden, denn beispielsweise führte Frau Altmann (Schüssler Plan) aus, daß die von VIEREGG-RÖSSLER vorgesehene Anhebung der Geschwindigkeit der Fernbahn-Gleise von heute 110 km/h auf künftig 140 km/h im Stadtteil Au den Abbruch von Gebäuden erforderlich machen würde, was laut Planung der VIEREGG-RÖSSLER GmbH überhaupt nicht zutrifft.

(2) In den Charts zur Präsentation am 16.11.2009 wird behauptet, die VIEREGG-RÖSSLER GmbH hätte bei ihrer Kostenermittlung diverse Positionen "vergessen". Doch den Ingenieurbüros lag lediglich eine Grobaufstellung der prozentualen Kosten mit fünf zusammengefaßten Hauptgruppen von Kosten vor. Wie diese sich im Detail zusammensetzen, wurde von der VIEREGG-RÖSSLER GmbH nicht veröffentlicht. Die Kosten wurden in einer großen Excel-Tabelle mit über 1000 Zellen ermittelt. Selbstverständlich hat die VIEREGG-RÖSSLER GmbH hierfür Verfahren verwendet und Kostenstände herangezogen, wie sie bei der DB AG und anderen Ingenieurbüros üblich sind. Der VIEREGG-RÖSSLER GmbH stehen u.a. auch Tabellen zur Verfügung, welche die Firma Lahmeyer München bei der Kostenermittlung von Eisenbahnprojekten ebenfalls verwendet.

(3) Die Planung von Schüssler Plan und Lahmeyer München ist hinsichtlich Kosten und Eisenbahnbetrieb nicht optimiert. Drei Beispiele sollen dies zeigen:

- Es wird von der Annahme ausgegangen, daß das ICE-Betriebswerk an der Friedenheimer Brücke sowie die westlich davon liegenden Abstellgleise wie heute auch zukünftig durch 3 Gleise verbunden sein müssen. Bei der Planung der VIEREGG-RÖSSLER GmbH sind hier nur 2 Gleise vorgesehen. Dies führt dazu, daß die bei der Planung von Lahmeyer München und Schüssler Plan erforderliche Um- bzw. Neubau einer 10-gleisigen Eisenbahnbrücke über die Südring-Gleise vollständig entfallen kann.
- Die Strecke vom Heimeranplatz zum Südbahnhof ist bei der Planung von Schüssler Plan und Lahmeyer München 6-gleisig, bei der VIEREGG-RÖSSLER GmbH nur 4-gleisig. Dies ergibt sich durch einen für die Optimierung des Fernverkehrs sinnvollen Umbau, denn die von Laim kommende Güterzugstrecke wird bei der Planung der VIEREGG-RÖSSLER GmbH schon am Heimeranplatz, beim Vorschlag der beiden genannten Büros jedoch erst am Südbahnhof in die Strecke Hauptbahnhof - Ostbahnhof eingefädelt.
- Die Planung von Schüssler Plan und Lahmeyer München ging von der Randbedingung aus, daß von den 34 Abstellgleisen am Südbahnhof kein einziges verzichtbar ist. Dies führt zu extrem ungünstigen Bahnsteiglagen und zu Eingriffen in Fremdgrund. Bei der Planung der VIEREGG-RÖSSLER GmbH werden von den 34 Abstellgleisen 3 für die künftigen neuen Bahnanlagen benötigt, so daß immer noch 31 Abstellgleise übrig bleiben. Diese Gleiszahl sollte ausreichend sein, wenn man bedenkt, daß inzwischen weder der Münchner Großmarkt noch das Heizkraftwerk Süd über die Schiene beliefert werden.

(4) In den Vorträgen am 16.11.2009 wurde behauptet, beim Eisenbahn-Südring sei in großem Umfang der Erwerb von Fremdgrund erforderlich. Bei der Planung der VIEREGG-RÖSSLER GmbH werden jedoch nur rund 0,3 ha benötigt, und zwar 700 m² im Bereich der Städtischen Berufsschule an der Lindwurmstraße sowie ca. 2.500 m² Fläche der Städtischen Gärtnerei in der Au. Die restlichen Flächen, welche in Anspruch genommen werden, befinden sich im Besitz der DB AG.

(5) Bei der Planung von Schüssler Plan und Lahmeyer München wurden keinerlei Verbesserungen für den Regional- und Fernverkehr vorgesehen, so daß die gesamten Kosten der S-Bahn angelastet werden. Da der Vorschlag der VIEREGG-RÖSSLER GmbH umfangreiche Optimierungen auch im Bereich der Regional- und Fernbahn enthält, können die Investitionskosten auf S-Bahn und Regional/Fernbahn aufgeteilt werden, und zwar zu rund 60% auf die S-Bahn und zu rund 40% auf die Regional- und Fernbahn, wobei sowohl

Fördermittel nach dem Bundesverkehrswegeplan als auch von der EU (Trans-europäische Netze) herangezogen werden können.

(6) Die Kostenermittlung der Büros Schüssler Plan und Lahmeyer München für ihre eigenen Südring-Planungen (Gesamtkosten: 1,156 Mrd EUR) hält einem Vergleich mit dem im Rahmen des Projekts Ausbaustrecke München - Ingolstadt 2006 fertiggestellten 22 km langen 3- bis 4-gleisigen Abschnitts Neulustheim - Obermenzing - Röhrmoos (insgesamt rund 86 Gleis-km, Gesamtkosten dieses Teilstücks: 320 Mio EUR) nicht stand: Laut Aussagen der beiden Planungsbüros sollen beim Südring-Ausbau rund 40 km Gleise neu gebaut werden, so daß die Durchschnittskosten pro Gleis-km bei 28,9 Mio EUR liegen würden. Dagegen wurden im Abschnitt Obermenzing - Röhrmoos pro Gleis-km nur rund 3,72 Mio EUR investiert, also rund 7,5-mal weniger als für den Südring-Ausbau pro Gleis-km kalkuliert wurde. Angesichts der Tatsache, daß es sich beim Ausbau des Eisenbahn-Südrings um eine Bahnstrecke innerhalb des Münchner Stadtgebiets mit zahlreichen kreuzenden Verkehrswegen handelt, wäre der genannte Wert jedoch zu niedrig. Die VIEREGG-RÖSSLER GmbH ermittelte für ihren Südring-Ausbau (S-Bahn plus Regional- und Fernbahn) 53 km dauerhaft zu verlegende Gleise mit Gesamtkosten von 393 Mio EUR (Preisstand 2006), so daß sich 7,4 Mio EUR pro Gleis-km ergeben.

Daß die Kostenermittlung der Büros Schüssler Plan und Lahmeyer München nicht plausibel ist, zeigt exemplarisch der Kostenansatz für Planungskosten. Auf S. 42 der Charts wurden Planungskosten von 181 Mio EUR für den S-Bahn-Südring genannt. Bei 11 km Streckenlänge ergeben sich so 16,5 Mio EUR Planungskosten pro km. Sowohl für den Neubau von 4 Gleisen zwischen Olching und Augsburg als auch für die schon erwähnte S-Bahn- und ICE-Ausbaustrecke Neulustheim - Obermenzing - Röhrmoos werden für das Gesamtprojekt rund 15 Mio EUR pro km veranschlagt. Dieser Betrag ist kleiner als allein die Planungskosten beim S-Bahn-Südring nach Schüssler Plan und Lahmeyer München.

(7) Auf welchem Wege die von Schüssler Plan und Lahmeyer München genannten Kosten tatsächlich errechnet wurden, wird aus den Präsentations-Charts nicht ersichtlich. Bei jeder seriösen Kostenschätzung wird selbstverständlich ein Preisstand genannt. Dieser findet sich in keinem der Charts. Möglicherweise wurde als Preisstand das Jahr der anvisierten Eröffnung des ausgebauten Südrings, nämlich 2023, zugrunde gelegt, was bei einer fiktiv angenommenen Steigerungsrate der Baukosten von 4% pro Jahr gegenüber dem Preisstand 2006 (Südring-Ausbau nach VIEREGG-RÖSSLER GmbH) zu einer 95-prozentigen Kostenerhöhung und somit nahezu zu einer Verdoppelung der Kosten führt. Dies könnte die nicht plausiblen Mehrkosten zu großen Teilen erklären. Gleichzeitig wird jedoch für den 2. S-Bahn-Tunnel in der aktuellen Planungsvariante "Haidhausen 3" mit rund 1,4 Mrd EUR ohne Giesinger Ast weiterhin der Preisstand 2006 verwendet.