

Der Bayerische Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie



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

Präsidentin des Bayerischen Landtags
Frau Barbara Stamm
Maximilianeum
81627 München

Telefon
089 2162-2779

Telefax
089 2162-2760

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom

Bitte bei Antwort angeben
Unser Zeichen, Unsere Nachricht vom
VII/2-7051b/349/2

München,
20.09.2011

**Beschluss des Bayerischen Landtags vom 29.3.2011, Drs. 16/8129
„Bericht zu den Infrastrukturvorhaben für den Schienenverkehr in der
Region München nach den Beschlüssen von Staatsregierung und
Landtag zum Bahnknoten München und nach Vorlage des GVFG Bun-
desprogramms 2010 – 2014 und des Schlussberichtes zur Überprü-
fung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“**

Anlagen: 5 Abdrucke dieses Schreibens

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

zu dem im Betreff genannten Beschluss des Bayerischen Landtags vom
29. März 2011 (Drs. 16/8129) erstatte ich nachfolgenden abschließenden
Bericht:

Am 23. März bzw. 14. April 2010 haben Ministerrat und Landtag das Kon-
zept zum Bahnknoten München beschlossen. Es enthält im Wesentlichen
folgende Maßnahmen:

- 2. Stammstrecke
- Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München mit
den Maßnahmen Ausbau Daglfing – Johanneskirchen, Erdinger

Dienstgebäude
Prinzregentenstr. 28, 80538 München
Abteilung Landesentwicklung
Prinzregentenstr. 24, 80538 München

Telefon Vermittlung
089 2162-0
Telefax
089 2162-2760

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

Öffentliche Verkehrsmittel: U4, U5 (Lehel); 17, 100 (Nationalmuseum/Haus der Kunst)

Ringschluss, Ausbau Bahnhof Pasing mit Überleitverbindung zur 2. Stammstrecke, Pasinger Kurve und zweiter Flughafenbahnhof

- ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing
- S7-Verlängerung nach Geretsried
- Sendlinger Spange
- Ausbau Pasing – Eichenau

2. Stammstrecke

Die Realisierung der 2. Stammstrecke ist die Voraussetzung für die Ertüchtigung des Münchner S-Bahnsystems sowie des Schienenpersonennahverkehrs in der Metropolregion München. Ohne die Olympischen Winterspiele werden die für eine Inbetriebnahme bis Ende 2017 notwendigen Beschleunigungsmaßnahmen nicht umgesetzt. Freistaat und Deutsche Bahn streben eine Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke bis 2019 an.

Der technische Teil des GVFG-a-Antrags wurde durch die Deutsche Bahn AG Ende August beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht. Die für eine Inbetriebnahme im Jahr 2019 aktualisierten Kosten wird die Deutsche Bahn AG bis Ende Oktober einreichen.

Die bereits mit dem Bund aufgenommenen Gespräche zur Finanzierung der 2. Stammstrecke werden nach der für München negativen Olympiaentscheidung fortgeführt. Ziel der Finanzierungsgespräche ist es, dass der Bund 60 % der zuwendungsfähigen Kosten übernimmt. Der Bund ist gefordert, seinen finanziellen Verpflichtungen vollumfänglich bei der Realisierung notwendiger Verkehrsinfrastruktur nachzukommen.

Derzeit laufen Planfeststellungsverfahren im Abschnitt 1 (Laim – Hauptbahnhof) und Abschnitt 3 (Isar – Leuchtenbergring), die Beschlüsse erwartet die Deutsche Bahn noch dieses Jahr. Für den Planfeststellungsabschnitt 2 (Hauptbahnhof – Isar) liegt seit August 2009 ein Planfeststellungsbeschluss vor, welcher allerdings beklagt wurde. In den Punkten Lärm- und Staubschutz wurde den Klagen vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof

statt gegeben, so dass in diesen Punkten der Planfeststellungsbeschluss derzeit vorsorglich von der Deutschen Bahn überarbeitet wird. Parallel läuft eine vom EBA beim Bundesverwaltungsgericht eingereichte Beschwerde wegen Nichtzulassung der Revision mit dem Ziel, die Auflagen in den genannten Punkten aufheben zu lassen. Alle übrigen Inhalte des Planfeststellungsbeschlusses haben Bestand.

Mit der in einer weiteren Baustufe vorgesehenen Realisierung eines Südastes von der 2. Stammstrecke in Richtung Giesing werden auch netzergänzende Maßnahmen auf den S-Bahnästen Richtung Kreuzstraße und Holzkirchen notwendig. Die Notwendigkeit des zweigleisigen Ausbaus zwischen Giesing und Perlach wird in diesem Zusammenhang geprüft werden.

Ausbau Daglfing – Johanneskirchen

Der viergleisige Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen bildet mit der 2. Stammstrecke die wesentliche Voraussetzung für eine schnelle Erreichbarkeit des Flughafens aus der Münchner Innenstadt sowie der Metropolregion. Der Flughafen-Express soll künftig den Münchner Hauptbahnhof mit dem Flughafen in 23 Minuten statt bisher in 39 Minuten verbinden. Mit der Beseitigung des Engpasses zwischen Daglfing und Johanneskirchen kann zusätzlich zur besseren Flughafenerreichbarkeit auch die notwendige Leistungsfähigkeit für den Güterverkehr geschaffen werden.

Der oberirdische viergleisige Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen einschl. Lärmschutz, Beseitigung der Bahnübergänge und barrierefreiem Ausbau der S-Bahnstationen kostet rund 200 Mio. €. Auf Betreiben des Freistaates hat der Bund im Rahmen seiner Bedarfsplanüberprüfung den Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen in den Titel „Knoten München“, welcher im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) verankert ist, aufgenommen. Eine Finanzierung der Maßnahme ist somit über Bedarfsplanmittel des Bundes möglich.

Erdinger Ringschluss

Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die erste Baustufe des Erdinger Ringschlusses, die Neufahrner Kurve, konnte Ende 2009 abgeschlossen werden. Die Planungen wurden an die Deutsche Bahn AG übergeben, die Anfang 2010 den Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gestellt hat. Die Vorprüfungen der Planungen durch das EBA konnten abgeschlossen und die Planfeststellungsunterlagen an die Regierung von Oberbayern als zuständige Anhörsbehörde übersandt werden. Diese führt derzeit das Anhörungsverfahren durch. Es wird angestrebt, ab Ende 2016 erste Express-Züge aus Regensburg, die den Münchner Flughafen in rund einer Stunde erreichen, verkehren zu lassen.

Aufgrund der aktuell vom Bund prognostizierten Güterverkehrszuwächse wird der ursprünglich geplante Ausbau der Strecke Neufahrn-Freising vorerst nicht notwendig.

Für den Erdinger Ringschluss wurden im Stadtbereich Erding zwei Varianten untersucht, deren Trassenverlauf sich grundsätzlich durch die Einbindung der Walpertskirchner Spange in den Erdinger Ringschluss unterscheidet. Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung zur Nord- bzw. Südeinführung haben gezeigt, dass die Südvariante unter Beibehaltung des heutigen Bahnhofsstandortes ein besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis (1,19) im Vergleich zur Nordeinführung mit dem neuen Bahnhof Fliegerhorst (1,05) erzielt. Aus Sicht der Stadt Erding ist die Nordeinführung der Walpertskirchner Spange mit dem Bahnhof Fliegerhorst die wünschenswertere Lösung. Eine Lösung im Sinne der Stadt Erding soll unterstützt werden, wenn die Nordeinführung mit dem Bahnhof Fliegerhorst vom Bund als förderfähig bewertet wird.

In dem vom Variantenentscheid nicht betroffenen Bereich nördlich der Stadt Erding wurde die Entwurfs- und Genehmigungsplanung eingeleitet. Im Stadtbereich Erding sowie für die Walpertskirchner Spange erfolgt dies erst nach dem Variantenentscheid.

Der Erdinger Ringschluss als S-Bahn-Lückenschluss zwischen Erding und dem Flughafen soll über Bundes- und Landes-GVFG-, Regionalisierungs- und FAG-Mittel finanziert werden. Die Maßnahme wurde vom Freistaat beim Bund angemeldet und befindet sich derzeit in Kategorie „c“ des GVFG- Bundesprogramms. Die Walpertskirchner Spange wurde unter dem Titel „Knoten München“ in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen.

Ausbau Bahnhof Pasing mit Überleitverbindung zur 2. Stammstrecke

Um mittelfristig geplante Verdichtungen des Fern- und Nahverkehrs im Bahnhof Pasing betrieblich und verkehrlich abwickeln zu können, muss ein zusätzlicher Bahnsteig im nördlichen Bahnhofsbereich errichtet werden. Somit würden statt wie bisher nur ein Bahnsteig dann zwei Bahnsteige für die Züge des Fern- und Nahverkehrs zur Verfügung stehen.

Gleichzeitig soll mit dem Ausbau im Bahnhof Pasing eine Gleisverbindung zur 2. Stammstrecke verwirklicht werden. Sie ermöglicht, dass die im Flughafengutachten vorgesehenen ÜFEX-Verbindungen (ÜFEX = Überregionale Flughafen-Expresse) aus Augsburg über die 2. Stammstrecke zum Flughafen München eingerichtet werden können. Der Flughafen München wäre dann in rund 60 Minuten aus Augsburg erreichbar (aktuell ca. 85 Minuten).

Auf Betreiben des Freistaates hat der Bund im Rahmen seiner Bedarfsplanüberprüfung die Maßnahme in den Titel „Knoten München“, welcher im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) verankert ist, aufgenommen. Eine Finanzierung der Maßnahmen (ca. 110 Mio. €) soll über Bedarfsplanmittel des Bundes erfolgen. Der Freistaat drängt den Bund, die dafür notwendigen finanziellen Voraussetzungen zu schaffen.

Pasinger Kurve und zweiter Flughafenbahnhof

Der Gesamtplanfall 5 „Ostkorridor“ als Ergebnis des Gutachtens zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München sieht die Rea-

lisierung der Pasinger Kurve (ca. 160 Mio. €) sowie eines zweiten Flughafenbahnhofs (ca. 320 Mio. €) im Zielzustand vor. Beide Maßnahmen sichern die Erreichbarkeit des Flughafens München mit Zügen auf der TEN-Magistrale Nr. 17 von Paris über Straßburg, Stuttgart, München, Salzburg von dort weiter über Wien nach Bratislava/Budapest.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist jedoch an den (Teil)- Ausbau der ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing gekoppelt. Ohne einen leistungsfähigen Ausbau dieser Strecke können entsprechende Zugverbindungen über den Flughafen München nicht eingerichtet werden.

ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing

Der Ausbau der ABS 38 sichert dem südostbayerischen Raum eine leistungsfähige Verkehrsanbindung nach Österreich und verbessert die Anbindung des bayerischen Chemiedreiecks. Die Verkehrszuwächse im Chemiedreieck erfordern eine Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit. Für den Freistaat hat dieses Vorhaben höchste Priorität. Die Strecke ist Teil der Magistrale für Europa von Paris über Stuttgart, Augsburg und München bis nach Bratislava/Budapest (entspricht dem vorrangigen TEN-Projekt Nr. 17).

Der Ausbau der Strecke ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2003 und wurde auch in der aktuellen Bedarfsplanüberprüfung, allerdings mit geändertem Projektzuschnitt, bestätigt. Der Neuzuschnitt mit einer durchgehenden Zweigleisigkeit von Markt Schwaben bis Tüßling, kleineren Ausbauten zwischen Tüßling und Freilassing sowie der kompletten Elektrifizierung stellt sicher, dass der gesamte für das Jahr 2025 prognostizierte Schienenpersonennah- und -fernverkehr sowie der Güterverkehr einschließlich aller im Flughafengutachten vorgesehenen Flughafenverbindungen gefahren werden können. Das Zielkonzept der schnellen überregionalen Flughafenbindung kann erst nach einem (Teil-) Ausbau der ABS 38 umgesetzt werden. Den viergleisigen Ausbau zwischen Berg am Laim und Markt Schwaben hat der Bund im Zuge der Bedarfsplanüberprüfung zu-

rückgestellt. Der Freistaat wird sich dafür einsetzen, dass der Ausbau im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 wieder aufgenommen wird.

Mit den fertig gestellten bzw. z.T. bereits in der Umsetzung befindlichen Ausbaumaßnahmen Ampfing – Mühldorf und Mühldorf – Tüßling sind erste Erfolge bei der Realisierung der ABS 38 zu verzeichnen. Es bedarf jedoch der Fortsetzung des Ausbaus, um eine bedarfsgerechte Streckenleistungsfähigkeit herzustellen. Der Freistaat setzt sich für eine entsprechende Mitteleinsatzung auf Bundesebene ein:

- Aufstockung der Mittel,
- Reinvestition der obligatorischen Gewinnabführung von 500 Mio. € aus dem Sparpaket der Bundesregierung in das System Schiene,
- Reinvestition der Gewinne der Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns in den Ausbau der Infrastruktur.

S 7-Verlängerung nach Geretsried

Für die S 7-Verlängerung von Wolfratshausen nach Geretsried wurde am 10. November 2010 die Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens auf Basis der volkswirtschaftlich positiv bewerteten Trasse mit Beibehaltung des Bahnübergangs an der Sauerlacher Straße in Wolfratshausen und einem Endbahnhof Geretsried-Süd an der Richard-Wagner-Straße eingeleitet.

Für die volkswirtschaftlich positiv bewertete Trasse bereitet die Deutsche Bahn AG als Vorhabensträgerin das Planfeststellungsverfahren vor. Die Bahn strebt an, den Antrag zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im vierten Quartal dieses Jahres beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen. Im Planfeststellungsverfahren findet eine umfassende Abwägung unter Einbeziehung der Interessen Wolfratshausens statt. Der zeitliche Verlauf des Projektes hängt von der Dauer der Baurechtserlangung ab, so dass derzeit keine belastbaren Aussagen hierzu möglich sind.

Die Finanzierung der Maßnahme (rd. 120 Millionen €) ist über GVFG-Mittel vorgesehen.

Sendlinger Spange

Der Ausbau der Sendlinger Spange dient vorrangig der Ableitmöglichkeit von S-Bahnen aus Pasing bei einem Störfall im Stammstreckenbereich. An der Station Heimeranplatz, welche als erste Baustufe der Sendlinger Spange im Jahr 2001 in Betrieb genommen wurde, können die Fahrgäste auf die U 5 umsteigen und Ziele in der Münchner Innenstadt erreichen.

Auch nach Realisierung der 2. Stammstrecke behält die Sendlinger Spange grundsätzlich ihre Funktion, da in einem Störfall im Stammstreckenbereich zwischen Pasing und Laim S-Bahnen von Pasing zum Heimeranplatz abgeleitet werden müssten. In weiteren Ausbaustufen soll die Leistungsfähigkeit der Sendlinger Spange erhöht werden, damit im Störfall zusätzliche S-Bahnen aus Richtung Pasing zum Heimeranplatz und künftig auch zum Harras (Verknüpfung mit der U 6) abgeleitet werden können.

Die Sendlinger Spange ist ein eigenständiges Projekt und nicht an die Infrastrukturplanungen zur 2. Stammstrecke gekoppelt. Dementsprechend werden die Planungen und Genehmigungsverfahren separat vorangetrieben. Teilplanungen zur Sendlinger Spange (Erweiterung der Station Heimeranplatz) befinden sich bereits in der Planfeststellung, für andere Teilmaßnahmen (Weichenverbindung Margaretenstraße) wird derzeit zwischen Deutscher Bahn AG und BEG die Verkehrliche Aufgabenstellung aktualisiert, auf deren Grundlage die weiteren Planungsschritte erfolgen sollen.

Ziel ist es, dass die Bahn eine weitere Baustufe für die Sendlinger Spange ab 2012/13 umsetzt. Das Gesamtinvestitionsvolumen wird derzeit mit rund 20 Mio. € geschätzt, davon würde eine nächste Ausbaustufe vsl. 10 Mio. € in Anspruch nehmen. Die Finanzierung soll über verfügbare Landesmittel erfolgen.

Ausbau Pasing – Eichenau

Die S 4 nach Geltendorf zählt zu den Linien mit der stärksten Nachfrage im westlichen S-Bahnnetz. Angebotsverbesserungen sind daher notwendig. Mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke kann auf der S 4 noch ohne Ausbau zwischen Pasing und Eichenau der 15-Minuten-Takt eingeführt werden (statt des bisher grundsätzlich angebotenen 20-Minuten-Taktes).

Die 2. Stammstrecke ist eine notwendige Voraussetzung, dass der viergleisige Ausbau zwischen Pasing und Eichenau seine volle verkehrliche Wirkung entfalten kann. Ein isolierter Ausbau der S 4 hat nur einen geringen Nutzen, da die Züge bestenfalls bis Pasing fahren könnten und die Münchner Innenstadt nicht erreichen. Die 2. Stammstrecke bedarf daher einer prioritären Realisierung.

Für den Ausbau Pasing – Eichenau hat die Deutsche Bahn AG die sogenannte Vorplanung fertig gestellt. Auf dieser Grundlage wurde ein Finanzierungsbedarf von rund 360 Mio. € ermittelt. In der zweiten Jahreshälfte 2011 wird eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt. Bei einem positiven Ergebnis wird die Bahn die Entwurfs- und Genehmigungsplanung starten. Der Freistaat hat eine Planungsvereinbarung mit der Bahn abgeschlossen und stellt für die notwendigen Arbeiten 12,3 Mio. € zur Verfügung.

Für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung muss ein Zeitraum von zwei bis drei Jahren angesetzt werden. Anschließend ist das Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Erst nach Baurechtserlangung und gesicherter Finanzierung kann mit dem Ausbau der S 4 begonnen werden.

Barrierefreier Ausbau S-Bahn-Stationen

Die Stationen der Münchner S-Bahn stehen im Eigentum der DB Station&Service AG und damit mittelbar im Eigentum des Bundes. Dieser ist grundsätzlich verantwortlich für den barrierefreien Ausbau. In Anerkennung der Bedeutung des Themas ist der Freistaat mit dem 102-Millionen-Euro Programm in Vorleistung getreten. Nach der Kürzung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2006 sind die finanziellen Spielräume allerdings bedeu-

tend enger geworden. Das 102-Millionen-Euro-Programm ist inzwischen verplant, die meisten geplanten Stationen sind bereits im Bau oder fertig gestellt, wobei der Priorisierung eine genaue verkehrliche Rangfolge zu Grunde gelegt wurde.

Der Freistaat verhandelt derzeit mit der DB Station&Service AG, wie weitere Fortschritte beim barrierefreien Ausbau in ganz Bayern erreicht werden können. Dabei wird der barrierefreie Ausbau weiterer Stationen, etwa Giesing und Buchenau, eine Rolle spielen. Die Station Puchheim soll im Rahmen des Streckenausbaus der S 4 vollständig barrierefrei ausgebaut werden.

Der Freistaat wird darauf drängen, den aktuell vom Bund zurückgestellten viergleisigen Ausbau zwischen München Ost und Markt Schwaben im Rahmen der ABS 38 wieder aufzugreifen und im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 zu verankern. Für die Station Riem bedeutet dies, dass unabhängig von der gegebenen verkehrlichen Rechtfertigung eines barrierefreien Ausbaus die langfristigen Entwicklungen Berücksichtigung finden müssen. Derzeit werden mit der DB Station&Service AG Gespräche geführt, wie der barrierefreie Ausbau nach 2014 weiter umgesetzt werden kann. Hierbei wird neben dem heutigen Zustand und den Ein-/Aussteigerzahlen auch die besondere Situation der Stationen zwischen Riem und Markt Schwaben berücksichtigt, die aufgrund des bisher geplanten Streckenausbaus zurückgestellt wurden.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Zeil