



Antrag

der Abgeordneten **Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Manfred Eibl, Benno Zierer, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Susann Enders, Dr. Hubert Faltermeier, Hans Friedl, Tobias Gotthardt, Eva Gottstein, Wolfgang Hauber, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Alexander Hold, Nikolaus Kraus, Rainer Ludwig, Gerald Pittner, Bernhard Pohl, Kerstin Radler, Robert Riedl, Gabi Schmidt, Jutta Widmann und Fraktion (FREIE WÄHLER),**

Jürgen Baumgärtner, Kerstin Schreyer, Alexander König, Alfons Brandl, Jochen Kohler, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Walter Nussel, Hans Ritt, Josef Schmid, Angelika Schorer, Thorsten Schwab, Klaus Stöttner, Steffen Vogel, Martin Wagle CSU

Bahnknoten München – digitale Potenziale voll nutzen und Engstellen beseitigen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, für die von der Deutschen Bahn AG (DB) im Rahmen der Initiative „Starke S-Bahn München – Programm 14plus“ angekündigte Digitalisierung von der DB ein belastbares Umsetzungskonzept inklusive Zeitplan für einen vollständig digitalisierten Bahnknoten München einzufordern. Hierbei ist insbesondere darauf einzugehen, welche Potenziale an zusätzlicher Zugkapazität auf den Außenästen des Münchner S-Bahn-Netzes, insbesondere zur Anbindung des Flughafens München, geschaffen werden können und ob damit zusätzliche Express-Verbindungen realisierbar sind. Dabei ist auch darauf einzugehen, ob zusätzliche Maßnahmen zur Reduzierung von niveaugleichen Querungen des Schienennetzes mit dem Straßennetz (d. h. Bahnübergängen) notwendig sind, um die Zugkapazitäten auf den Außenästen zu erhöhen. Außerdem ist sicherzustellen, dass im Zuge der Umstellung auf durchgehend digitale Technologien wie European Train Control System (ETCS) die Zugkapazität auf allen Schienenabschnitten, insbesondere im Kernbereich der S-Bahn-Stammstrecke, mindestens auf dem heutigen Stand erhalten bleibt.

Die Staatsregierung wird zudem aufgefordert, sich gegenüber dem Bund und der DB dafür einzusetzen, dass der Bahnübergang in Oberschleißheim, Dachauer Straße B 471 (km Str. 18,785) schnellstmöglich durch eine kreuzungsfreie Alternative ersetzt wird. Hierzu soll unter Federführung der Staatsbauverwaltung ein Runder Tisch mit allen Beteiligten initiiert werden, mit dem Ziel ein Memorandum of Understanding zu verabschieden, das sowohl eine schnellstmöglich kreuzungsfreie Umgestaltung als auch eine bestmögliche Berücksichtigung der Belange der betroffenen Anlieger verfolgt.

Über die Ergebnisse ist im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr zu berichten.

Begründung:

Der Bahnknoten München stellt einen bayernweit zentralen und für die Mobilität der Menschen entscheidenden Knotenpunkt dar. Die Schaffung zusätzlicher Zugkapazitäten und Express-Verbindungen ins Münchner Umland, u. a. in Form einer Express-Linie zwischen Münchner Innenstadt und Flughafen München, wird seit Langem angestrebt.

Neben dem Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke ist auch die durchgehende Digitalisierung des Bahnknotens München eine Maßnahme, um die Weiterentwicklung des SPNV-Angebots vorantreiben zu können. Dies betrifft insbesondere die Außenäste des Münchner S-Bahn-Netzes.

Die Digitalisierung des Schienennetzes, insbesondere die Einführung von ETCS, ist gemeinsames Ziel von DB, Land und Bund. Durch die Verlängerung der Bauzeit der 2. S-Bahn-Stammstrecke bis hin zum Jahr 2037 besteht dringender Handlungsbedarf, den Aufwuchs des Fahrgastvolumens auch durch Digitalisierungstechnologien zu bewältigen und dabei die Zuverlässigkeit des SPNV zu stärken. Die DB ist daher gefordert, in ihren Planungen zur schrittweisen Digitalisierung des gesamtdeutschen Schienennetzes die Errichtung eines digitalen Knotens München zu priorisieren.

Untersuchungen zu den Möglichkeiten der Taktverdichtung auf den Außenästen des Münchner S-Bahnnetzes haben in der Vergangenheit gezeigt, dass die niveaugleichen Querungen mittels Bahnübergängen erhebliche Kapazitätseinschränkungen durch begrenzte Schließzeiten der Bahnübergänge zur Folge haben können. Daher ist im Zuge eines Gesamtkonzeptes für die Weiterentwicklung des Bahnknotens München auch darauf einzugehen, welche Bahnübergänge durch kreuzungsfreie Übergänge oder Unterführungen priorisiert ersetzt werden müssen.

Daher soll dem Landtag hierzu ein Umsetzungskonzept mit klarem Zeitplan und Nennung der notwendigen Rahmenbedingungen vorgelegt werden.

Der Bahnübergang in Oberschleißheim, Dachauer Straße B 471 (km Str. 18,785) stellt sowohl für den Schienenabschnitt München-Moosach bis Neufahrn als auch für die B 471 in Oberschleißheim eine kapazitätsbeschränkende Engstelle dar. Dies wurde mehrfach durch Untersuchungen für die Machbarkeit einer Express-S-Bahn zwischen dem Münchner Stadtzentrum und dem Flughafen München auf der Strecke der S1 festgestellt. Andere Engstellen wurden zwischenzeitlich beseitigt (z. B. durch neues Überwerfungsbauwerk Nymphenburg) oder ihre Beseitigung steht konkret bevor (z. B. Bahnübergang München-Fasanerie, Feldmochinger Str. mit geplantem Baubeginn 2025). Von daher verbleibt in absehbarer Zeit nur noch der Bahnübergang in Oberschleißheim, Dachauer Straße B 471 als ausschlaggebende Engstelle, welche eine Ausweitung der Zugkapazitäten auf dem Schienenabschnitt München-Moosach bis Neufahrn verhindert. Die Straßenbaulast für den betroffenen Abschnitt der B 471 liegt beim Bund. Daher ist dieser sowohl in seiner Eigenschaft als Baulastträger des betroffenen Abschnitts der B 471, als Alleineigentümer der DB und Eigentümer der Schieneninfrastruktur sowie als Gesellschafter des Flughafens München gefordert, seinen Beitrag zur Beseitigung des Bahnübergangs zu leisten.