



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Inge Aures SPD**
vom 14.07.2023

Zukunftsperspektiven der Bahnstrecke zwischen München und Freising

Die Bahnstrecke zwischen München und Freising ist stark überlastet, die S 1 die S-Bahn-Linie im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) mit den größten Verspätungen. Für eine verlässliche Bahnanbindung der Pendlerinnen und Pendler bzw. Reisenden aus dem Landkreis Freising und aus Niederbayern ist eine schnelle Erhöhung der Kapazitäten und Verbesserung der Zuverlässigkeit auf der Strecke unabdingbar. Im Fokus der Staatsregierung steht dagegen anscheinend mehr die Zuganbindung des Flughafens. Diese könnte durch sinnvolle Maßnahmen auf der Bahnstrecke München – Freising ebenfalls profitieren, darf aber auf keinen Fall zulasten des Pendlerverkehrs oder der Fahrzeiten zwischen München Hauptbahnhof und Ingolstadt/Nürnberg gehen.

Die Staatsregierung wird gefragt:

- | | | |
|-----|---|---|
| 1.1 | Aus welchen Gründen ist die Strecke der S 1 München – Freising die unpünktlichste Strecke im Gebiet der Münchner S-Bahn? | 3 |
| 1.2 | Welche konkreten Maßnahmen plant die Staatsregierung, um die Pünktlichkeit auf der Strecke der S 1 München – Freising zu verbessern? | 3 |
| 2.1 | Ist derzeit geplant, die Strecke oder Teile der Strecke S 1 München – Freising mit dem European Train Control System (ETCS) auszurüsten? | 3 |
| 2.2 | Falls ja, bis wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen? | 3 |
| 2.3 | Falls nein, aus welchen Gründen wird eine Ausrüstung der Strecke oder von Teilen der Strecke S 1 München – Freising mit ETCS nicht in Betracht gezogen? | 4 |
| 3.1 | Ist derzeit geplant, auf der Strecke S 1 München – Freising eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h vorzunehmen? | 4 |
| 3.2 | Falls ja, wie ist der aktuelle Planungsstand und bis wann ist mit der Umsetzung zu rechnen? | 4 |
| 3.3 | Falls nein, aus welchen Gründen wird eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h nicht in Betracht gezogen? | 4 |

4.1	Wie ist der aktuelle Stand der Planungen zur Errichtung eines Fernbahnhalts am Flughafen München?	4
4.2	Welche Trassenvarianten zur Anbindung des Flughafens werden dafür in Erwägung gezogen?	4
4.3	Welche Vorteile hätte ein Fernbahnhalt am Flughafen München für den Bahnverkehr (in Abgrenzung zu den Vorteilen für Flugreisende)?	5
5.1	Welche Vorteile hätte ein Neubau einer Trasse Ingolstadt – Flughafen gegenüber einem Ausbau der Strecke München – Neufahrn/Flughafen für den Bahnverkehr?	5
5.2	Inwiefern sollte also dementsprechend ein Ausbau der Strecke München – Neufahrn – Flughafen präferiert werden?	5
6.1	Wann ist beim Überwurf S 8/S 1 bei Neufahrn der Baubeginn und wann der Abschluss der Baumaßnahmen geplant?	5
6.2	Welche Fahrplanverbesserungen werden durch die Baumaßnahmen möglich?	5
6.3	Welche dieser möglichen Verbesserungen sollen aus heutiger Sicht nach Inbetriebnahme des Überwurfbauwerks tatsächlich umgesetzt werden?	5
7.1	Ist geplant, eine Direktverbindung Freising – Flughafen – Ostbahnhof als Alternative zur überlasteten Strecke der S 1 einzurichten?	5
7.2	Falls nein, aus welchen Gründen wird die Einrichtung einer Direktverbindung Freising – Flughafen – Ostbahnhof als Alternative zur überlasteten Strecke der S 1 nicht in Betracht gezogen?	6
8.	Wie ist der aktuelle Planungsstand bezüglich der Taktung der S-Bahn-Linie S 1 zum Flughafen bzw. nach Freising nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke?	6
	Hinweise des Landtagsamts	7

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 14.08.2023

1.1 Aus welchen Gründen ist die Strecke der S 1 München – Freising die unpünktlichste Strecke im Gebiet der Münchner S-Bahn?

Die Strecke München – Freising wird im Mischbetrieb Regionalverkehr, S-Bahn- und Güterverkehr betrieben und ist sehr hoch belastet. Zwischen jeder S-Bahn verkehrt in der Regel ein Regionalverkehrszug und zusätzlich zum Teil noch Güterzüge. Verspätungen einzelner Züge übertragen sich sofort auf nachfolgende Züge.

Die S-Bahn wird zudem in Neufahrn aus bzw. in Richtung Freising und Flughafen vereinigt bzw. geteilt, sodass auch hierdurch zusätzliche Verspätungen bei der S-Bahn sowie im übrigen Schienenverkehr entstehen können.

1.2 Welche konkreten Maßnahmen plant die Staatsregierung, um die Pünktlichkeit auf der Strecke der S 1 München – Freising zu verbessern?

Für die Finanzierung der Streckeninfrastruktur im bundeseigenen Netz ist gemäß Grundgesetz der Bund zuständig. Die Verantwortung für den pünktlichen Betriebsablauf auf dem S-Bahn-Netz in München liegt bei der Deutschen Bahn (DB).

Zur Verbesserung der Pünktlichkeit der S 1 hat die S-Bahn München im Dezember 2022 in Abstimmung mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) eine überschlagene Wende am Bahnhof Flughafen München Terminal eingeführt. Weiter sind zur Verbesserung der Pünktlichkeit der S 1 folgende kurz- und mittelfristige Maßnahmen eingeleitet worden:

- Minimierung von Haltezeitüberschreitungen durch Fahrgastlenkung mit Servicepersonal an den Bahnsteigen auf der Stammstrecke und am Flughafen Terminal;
- Beseitigung der Langsamfahrstelle infolge der unfallbedingten Beschädigung des Bahnübergangs (BÜ) Fasanerie – die DB hat dem Freistaat mitgeteilt, dass die Langsamfahrstelle zum 1. August 2023 nach erfolgter Erneuerung des BÜ aufgehoben werden konnte;
- Initiative „Starke S-Bahn München – Programm 14plus“ als Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Fahrgastinformation im gesamten S-Bahn-Netz. So soll bei der S 1 unter anderem die Maßnahme „Verbesserung Robustheit Lohhof – Freising“ realisiert werden, in der zusätzliche Weichenverbindungen und die Verkürzung von Zugfolgeabständen ein verbessertes Pünktlichkeitsniveau bewirken werden.

2.1 Ist derzeit geplant, die Strecke oder Teile der Strecke S 1 München – Freising mit dem European Train Control System (ETCS) auszurüsten?

2.2 Falls ja, bis wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?

2.3 Falls nein, aus welchen Gründen wird eine Ausrüstung der Strecke oder von Teilen der Strecke S 1 München – Freising mit ETCS nicht in Betracht gezogen?

Die Fragen 2.1 bis 2.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB plant im Rahmen der Digitalen Schiene Deutschland den flächendeckenden Roll-out von European Train Control System (ETCS). Bisher sind die Planungen der DB bis Ende des Jahres 2028 veröffentlicht (<https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/etcs/ETCS-Migrationsstrategie-10115054>). Die Priorisierung erfolgt dabei durch die DB in eigener Zuständigkeit. Die Strecke München – Freising ist dort nicht benannt.

3.1 Ist derzeit geplant, auf der Strecke S 1 München – Freising eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h vorzunehmen?

3.2 Falls ja, wie ist der aktuelle Planungsstand und bis wann ist mit der Umsetzung zu rechnen?

3.3 Falls nein, aus welchen Gründen wird eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h nicht in Betracht gezogen?

Die Fragen 3.1 bis 3.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Aussage der verantwortlichen DB gibt es hierzu keine Planungen. Vorausfahrende langsamere Züge, etwa des Güterverkehrs oder der S-Bahn, wirken einer Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h laut DB entgegen.

4.1 Wie ist der aktuelle Stand der Planungen zur Errichtung eines Fernbahnhalts am Flughafen München?

Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur ist gemäß Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz Aufgabe des Bundes. Dies gilt unabhängig davon, ob die betreffenden Strecken dem Fern-, Güter oder Regionalverkehr dienen.

Zurückliegend hat der Freistaat das gutachterlich empfohlene Vier-Stufen-Konzept zur Verbesserung der überregionalen Schienenverkehrs-anbindung des Flughafens München, über welches im Mai sowie im November 2022 im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr berichtet wurde, auch dem Bund vorgestellt. In den Gesprächen mit dem Bund wurde deutlich, dass dieser bereit ist, bei Vorhandensein der Voraussetzungen eine überregionale Schienenverkehrs-anbindung des Flughafens München bei der Weiterentwicklung seines Deutschlandtaktes vorzusehen.

4.2 Welche Trassenvarianten zur Anbindung des Flughafens werden dafür in Erwägung gezogen?

Belastbare Trassenvarianten liegen derzeit noch nicht vor.

4.3 Welche Vorteile hätte ein Fernbahnhalt am Flughafen München für den Bahnverkehr (in Abgrenzung zu den Vorteilen für Flugreisende)?

Die Fernbahnanbindung ist ein wichtiger Beitrag der Intermodalität von Schienen- und Luftverkehr im Sinne einer ökologisch sinnvollen Mobilitätsgestaltung. Sie würde nicht nur an- und abreisenden Flugpassagieren dienen, sondern auch die überregionale Erreichbarkeit des Flughafenumlands mit seinen vielen Arbeitsplätzen und Veranstaltungseinrichtungen verbessern.

5.1 Welche Vorteile hätte ein Neubau einer Trasse Ingolstadt – Flughafen gegenüber einem Ausbau der Strecke München – Neufahrn/Flughafen für den Bahnverkehr?

5.2 Inwiefern sollte also dementsprechend ein Ausbau der Strecke München – Neufahrn – Flughafen präferiert werden?

Die Fragen 5.1 und 5.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Um den stetig wachsenden Anforderungen an den Schienenverkehr Rechnung tragen zu können, muss der Bund einen Ausbau vorsehen. Die Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens München wäre dabei eine weiter zu prüfende Option.

6.1 Wann ist beim Überwurf S 8/S 1 bei Neufahrn der Baubeginn und wann der Abschluss der Baumaßnahmen geplant?

Im Herbst 2023 sollen laut der für die Umsetzung verantwortlichen DB die ersten Baumaßnahmen beginnen. Derzeit ist laut DB geplant, das Bauwerk Ende der 2020er-Jahre in Betrieb zu nehmen.

6.2 Welche Fahrplanverbesserungen werden durch die Baumaßnahmen möglich?

6.3 Welche dieser möglichen Verbesserungen sollen aus heutiger Sicht nach Inbetriebnahme des Überwurfbauwerks tatsächlich umgesetzt werden?

Die Fragen 6.2 und 6.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch das Überwurfbauwerk müssen Züge aus Richtung Neufahrn (S 1) bzw. Freising (RE 22) zum Flughafen nicht mehr die vom Flughafen kommenden S-Bahnen der S 8 stadteinwärts höhengleich kreuzen. Dies wird positive Auswirkungen sowohl auf die Pünktlichkeit als auch auf die Streckenkapazität haben.

7.1 Ist geplant, eine Direktverbindung Freising – Flughafen – Ostbahnhof als Alternative zur überlasteten Strecke der S 1 einzurichten?

7.2 Falls nein, aus welchen Gründen wird die Einrichtung einer Direktverbindung Freising – Flughafen – Ostbahnhof als Alternative zur überlasteten Strecke der S 1 nicht in Betracht gezogen?

Die Fragen 7.1 und 7.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Problematisch wäre insbesondere der erforderliche zeitintensive Fahrtrichtungswechsel dieser Linie am bereits hoch ausgelasteten Bahnhof Flughafen Terminal. Aber auch die hohe Streckenauslastung zwischen Freising und Neufahrn Nord sowie zwischen Johanneskirchen und Daglfing stehen der Realisierbarkeit einer solchen Linie entgegen.

8. Wie ist der aktuelle Planungsstand bezüglich der Taktung der S-Bahn-Linie S 1 zum Flughafen bzw. nach Freising nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke?

Die Linie S 1 soll nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke täglich ganztägig im 15-Minuten-Takt bis Neufahrn verkehren. Dort teilt sich die Linie in je einen Ast zum Flughafen und nach Freising auf, die jeweils im 30-Minuten-Takt bedient werden. Das stör- und verspätungsanfällige Trennen und Vereinigen der Zugteile in Neufahrn kann dann entfallen, was zur Verbesserung der Pünktlichkeit aller Züge auf dieser Strecke beitragen wird. Durch den vorgesehenen Einsatz von Langzügen kann das Sitzplatzangebot der S 1 deutlich erhöht werden. Ergänzend zu diesem Angebot ist eine stündliche und beschleunigte Regional-S-Bahn von und nach Landshut vorgesehen.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fussnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.