



Dr. Hans Reichhart

Präsidentin
des Bayer. Landtags
Frau Ilse Aigner, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
PI/G-4255-2/108 B
27.02.2019

Unser Zeichen
55-3556.1-1

München
02.04.2019

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Florian von Brunn
vom 21.02.2019 betreffend Auswirkungen des Taktfahrplans Deutschland auf
die bayerischen Zugverbindungen nach München**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1.: Welche Taktungen – aufgegliedert nach den jeweiligen Strecken – sind in Bayern durch den Taktfahrplan Deutschland 2030 betroffen?

Der Taktfahrplan Deutschland 2030 wurde von einem Gutachter im Auftrag des Bundes erstellt. Er dient in erster Linie als Grundlage für die Entwicklung des Bundesverkehrswegeplans und der Ableitung von notwendigen Infrastrukturausbauten im Schienennetz, was gemäß Art. 87e Abs. 4 GG grundsätzlich Aufgabe des Bundes ist. Der Gutachter hat dabei nahezu den kompletten Fern- und Nahverkehr überplant. Es handelt sich jedoch nicht um ein im Detail mit den Bundesländern abgestimmtes Fahrplankonzept, das für eine konkrete Umsetzung zu einem bestimmten Zeitpunkt geeignet ist. Einzelheiten der Planung liegen der Staatsregierung nicht vor.

Zu 2.: Welche Voraussetzungen für die Umsetzung des neuen Minuten-Takts durch den Taktfahrplan Deutschland 2030 sind in Bayern nötig?

Grundlage der Planungen ist in erster Linie die Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan festgelegten Infrastrukturprojekte. Der Bund hat zwischenzeitlich informiert, dass er eine Weiterentwicklung als „Zielkonzept 2030+“ in Auftrag gegeben hat, das als Deutschland-Takt bezeichnet wird. Die Länder können dabei ihre SPNV-Planungen einbringen. Es ist davon auszugehen, dass damit der Taktfahrplan Deutschland 2030 überholt ist. Mit dem Deutschland-Takt strebt der Bund ein neues, transparentes Prinzip des Ausbau- und Kapazitätsmanagements für das Schienennetz an. Die erforderlichen Infrastrukturausbauten sollen sich am langfristigen verkehrlichen Zielkonzept orientieren. Ergebnisse dazu sind für 2019 in Aussicht gestellt worden.

Zu 3.: Welche Voraussetzungen sind davon in Bayern noch in Planung?

Da die Planungen durch den Gutachter des Bundes noch laufen und auch Zwischenstände der Infrastrukturliste des Bundes nicht bekannt sind, kann derzeit keine Aussage zu den in Bayern konkret geplanten Maßnahmen getroffen werden.

Zu 4.: Bis wann muss die Umsetzung dieser Voraussetzungen in Bayern, damit der Taktfahrplan Deutschland 2030 umgesetzt werden kann, abgeschlossen sein?

Zu 5.: Wann ist, nach Einschätzung der Staatsregierung, der neue Minuten-Takt des Taktfahrplan Deutschland 2030 in Bayern vollständig umsetzbar ist?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da die konzeptionellen Arbeiten noch laufen und bislang kein konkreter Realisierungsplan des Bundes bekannt ist, gibt es derzeit noch keinen Zeitplan für konkrete Maßnahmen in Bayern auf Basis des Deutschland-Takts.

Zu 6.: Wird für den Taktfahrplan Deutschland 2030 die Fertigstellung des 3-gleisigen Ausbaus auf der Strecke München-Pasing bis Eichenau vorausgesetzt?

Grundsätzlich ist das von der BEG ausgeschriebene Startkonzept für die 2. S-Bahn-Stammstrecke ohne Ausbaumaßnahmen auf der Strecke München – Buchloe fahrbar.

Zu 7.: Warum fehlt im Taktfahrplan Deutschland 2030 die Express-S-Bahn aus Geltendorf, die im Nutzen-Kosten-Gutachten für den 4-gleisigen Ausbau von 2012 vorgesehen war und die nach Auskunft der Staatsregierung von 2014 auch bei einem 3-gleisigen Ausbau verkehren wird?

Der Zielfahrplan 2030 wurde vom Bund als Grundlage für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 aufgestellt. Hierfür hat der Freistaat die Zugzahlen des Startkonzeptes für die 2. S-Bahn-Stammstrecke an den Bund gemeldet. Beim derzeit vorliegenden Konzept des Bundes handelt es sich um einen ersten Entwurf, welcher nun in einem Abstimmungsprozess mit den Ländern zum Zielfahrplan 2030+ weiterentwickelt wird. Dieser Zielfahrplan 2030+ wird unter dem Label Deutschland-Takt vermarktet. Im Rahmen des laufenden Dialogs mit dem Gutachter des Bundes hat der Freistaat unter der Maßgabe des Ausbaus der S4 West die S14X nachgemeldet. Der Streckenausbau ist Voraussetzung, um zusätzlich zu den Angebotsverbesserungen, welche sich mit Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke (Regional-S-Bahnen und S-Bahn im 15-Minuten-Takt statt bisher 20-Minuten-Takt) ermöglichen lassen, weitere Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn und dem übrigen Schienenverkehr realisieren zu können. Hierzu zählt auch eine mögliche Express-S-Bahn.

Mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke sind erste Regional-S-Bahnen vorgesehen (Landshut S21X, Augsburg S23X, Buchloe S24X). Bei den Regional-S-Bahnen handelt es sich um S-Bahnen, die über die Endhaltepunkte des bisherigen S-Bahnnetzes hinausfahren und innerhalb des S-Bahnnetzes nur an ausgewählten Stationen halten. Express-S-Bahnen wiederum sind S-Bahnen, die innerhalb des S-Bahnnetzes nur an ausgewählten Stationen halten.

Zu 8.1.: Kann der Taktfahrplan Deutschland 2030 ohne einen 3-gleisigen Ausbau auf der Strecke von Buchloe bzw. Kaufering nach München-Pasing umgesetzt werden?

Zur Realisierung des in der Netzgrafik unterstellten Fahrplankonzepts der Strecke Buchloe – München ist kein Infrastrukturausbau notwendig. Dieser ist jedoch für einen darüber hinausgehenden Ausbau des SPNV-Angebots wie etwa eine zusätzliche Express-S-Bahn nach Geltendorf unerlässlich. Zudem schafft der 3-gleisige Ausbau Qualitätsreserven, indem durch die flexiblere Betriebsführung Verspätungsübertragungen reduziert werden können.

Zu 8.2.: Warum wird kein 4-gleisiger Ausbau, anstatt eines 3-gleisigen Ausbaus, auf der Strecke München – Buchloe im Bereich Pasing – Eichenau geplant?

Der Freistaat hat das Programm „Bahnausbau Region München“ für die zukünftige Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs in der Metropolregion auf den Weg gebracht. Das mit der Deutschen Bahn (DB) abgestimmte Programm umfasst derzeit 28 Maßnahmen, die sich konkret bei der DB in Planung bzw. in Bau befinden oder schon realisiert sind.

Der Ausbau der S4 West ist Bestandteil des Programms „Bahnausbau Region München“. Ein bis Anfang 2014 vom Freistaat zusammen mit der DB Netz AG – als verantwortliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen – durchgeführter Optimierungsprozess hat gezeigt, dass für die prognostizierbaren Entwicklungen im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr, der S-Bahn sowie dem Güterverkehr ein 3-gleisiger Streckenausbau zwischen Pasing und Eichenau einschließlich einer Verkürzung der Zugfolgeabstände zwischen Eichenau und Fürstenfeldbruck als ausreichend zu bewerten ist. Der bis dato unterstellte, sowohl technisch, als auch finanziell sehr aufwendige und genehmigungsrechtlich sehr schwierig erreichbare 4-gleisige Ausbau zeigte sich für die Zielerreichung als nicht erforderlich.

Baurecht kann nur erlangt werden, wenn sich im Rahmen der Planrechtfertigung unter umfassender Abwägung aller Betroffenheiten die Erforderlichkeit des Streckenausbaus begründen lässt. Aufgrund der zahlreichen Betroffenheiten (u.a. Abriss von Wohngebäuden, Eingriffe in hochwertige Naturgebiete) durch einen 4-gleisigen Streckenausbau sowie des derzeit nicht nachweisbaren Bedarfs einer Viergleisigkeit wäre aktuell eine Baurechtserlangung nicht möglich.

Bei den bereits veranlassten weiteren Untersuchungen im Rahmen des Programms „Bahnausbau Region München“ wird unter anderem auch eine mögliche

Verlängerung des 3-gleisigen Abschnitts auf der Strecke der S4 bis Fürstenfeldbruck betrachtet werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Hans Reichhart
Staatsminister