

Planungen der Deutschen Bahn im Großraum München

Deutsche Bahn AG

Klaus-Dieter Josel

Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern

München, 25.09.2007

Planungen im und für den Großraum München

1. Überregionale Ausbaumaßnahmen

- 1.1 4-gleisiger Ausbau München – Augsburg
- 1.2 Ausbau München – Mühldorf – Salzburg
- 1.3 Elektrifizierung München – Memmingen – Lindau
- 1.4 Ausbau Werdenfels

2. Regionale Ausbaumaßnahmen

- 2.1 2. Stammstrecke
- 2.2 S-Bahn-Verlängerung Wolfratshausen – Geretsried
- 2.3 S-Bahn Dachau – Altomünster
- 2.4 Ausbau Pasing - Buchenau
- 2.5 Regionalverkehrsanbindung Flughafen München
- 2.6 Verbesserung der Anbindung des Güternordrings
- 2.7 3. Modul Umschlagbahnhof München-Riem
- 2.8 Bahnhofsentwicklung München Hbf
- 2.9 Transrapid

Überregionale Ausbaumaßnahmen

4-gleisiger Ausbau München - Augsburg



Detailansicht

Verkehrliche Zielsetzung

- ABS Augsburg - München als Teilstück der Europäischen Hochgeschwindigkeitsmagistrale Paris - Budapest.
- Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Zentren in West- und Süddeutschland.

Maßnahmen

- Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 230 km/h
- Bau von zwei zusätzlichen Streckengleisen zwischen Augsburg Hbf und Olching, Inbetriebnahme: 12/2010 (Teilinbetriebnahme Augsburg - Mering 12/2007+12/2008)

Projektkenndaten

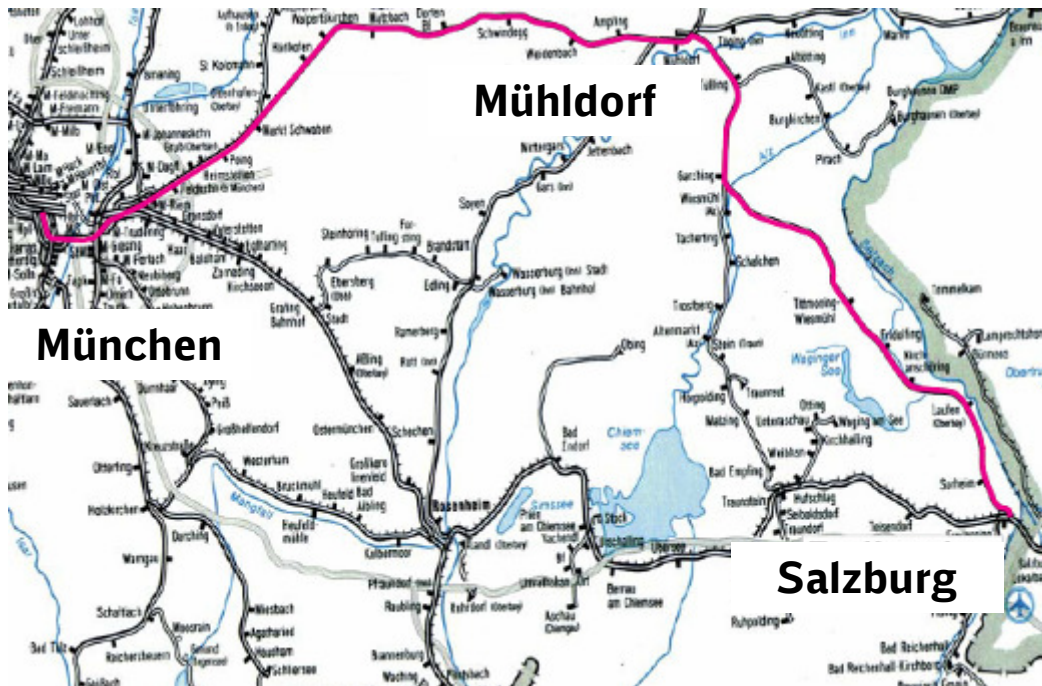
- Streckenlänge: 62 km, davon viergleisiger Ausbau 44 km
- Entwurfsgeschwindigkeit:

ABS (HGV) - 2 Gleise	230 km/h
Bestand (NV/GV) - 2 Gleise	160 km/h
- Fahrzeit:

vor Baubeginn	30 Min.
nach Bauende	28 Min.

Überregionale Ausbaumaßnahmen

Ausbau München - Mühldorf - Freilassing (ABS 38)



Verkehrliche Zielsetzung

- Erhöhung der Kapazität für Ausbau der Verkehrsbeziehungen mit Österreich und Entlastung der Brennerzulaufstrecke München - Rosenheim - Kiefersfelden
- Fahrzeitreduzierung im Fern- und Nahverkehr, Taktverdichtung SPNV
- Bessere Anbindung für Güterverkehre Chemiedreieck

Maßnahmen

1. Baustufe:

- abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau zwischen Markt Schwaben und Tüßling (bis 2015)
- Umfahrung Berg am Laim (bereits in Betrieb) und Bau „Truderinger Kurve“.

2. (und spätere) Baustufe(n):

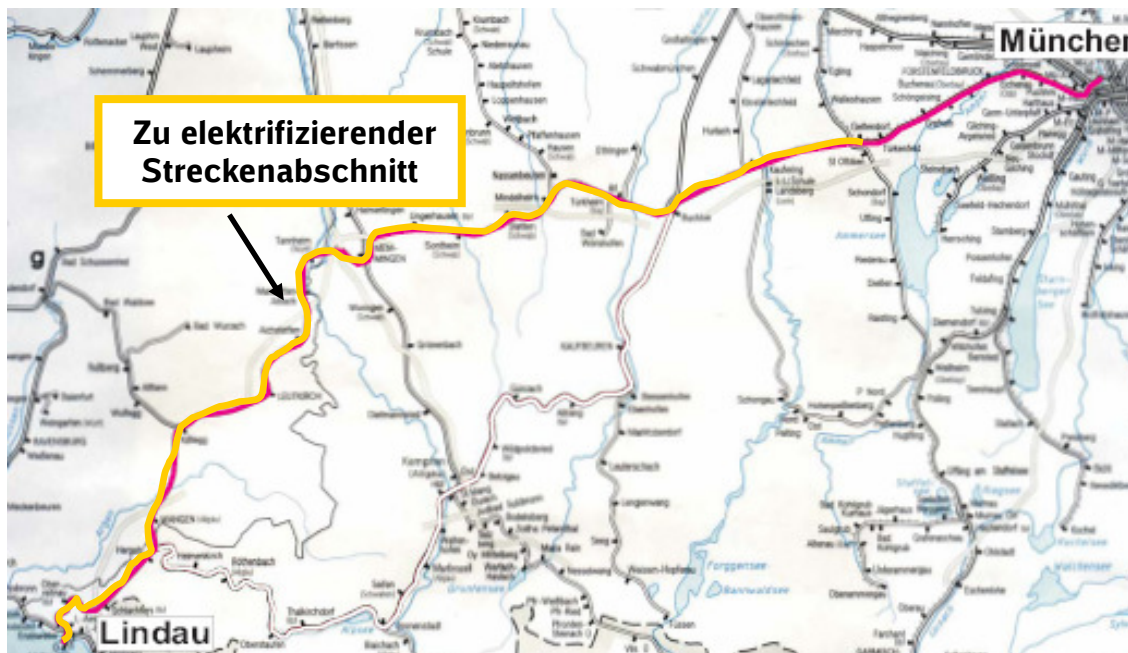
- zweigleisiger Ausbau der Gesamtstrecke (im Abschnitt Riem West - Markt Schwaben viergleisig, im Zuge Ausbau S2)
- Elektrifizierung der Gesamtstrecke einschl. Strecke Tüßling - Burghausen

Projektkennndaten

- Streckenlänge: 141 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h
- Fahrzeit: vor Baubeginn 82 Min.
nach Bauende 67 Min. (SPFV)

Überregionale Ausbaumaßnahmen

Elektrifizierung (München -) Geltendorf - Lindau



Verkehrliche Zielsetzung

- Verkürzung der Reisezeit zwischen München und Zürich auf $3\frac{1}{4}$ Stunden durch Elektrifizierung und Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von Neigetechnik-Zügen
- Anschluss an Hochgeschwindigkeitsnetz der Schweiz

Maßnahmen

- Elektrifizierung zwischen Geltendorf und Lindau
- Ausbau der Strecke für Züge mit Neigetechnik
- Ertüchtigung des Gleiskörpers
- Neue Leit- und Sicherungstechnik

Projektkenndaten

- Streckenlänge: 198 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h (für Neigetechnik-Züge)
- Baubeginn vsl. 2010

Überregionale Ausbaumaßnahmen

Ausbau Werdenfels – Abschnitt Tutzing – Garmisch



Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeit zwischen München und Garmisch durch Linienverbesserungen und Erhöhung der Streckengeschwindigkeit

Maßnahmen

Ertüchtigung und Erneuerung folgender Anlagen im Abschnitt Tutzing - Weilheim:

- Oberbauertüchtigung mit Linienbegradigung
- Brücken- und Bahnübergangsanpassungen
- Neue Leit- und Sicherungstechnik (Hechendorf-Ohlstadt, Oberau-Farchant)

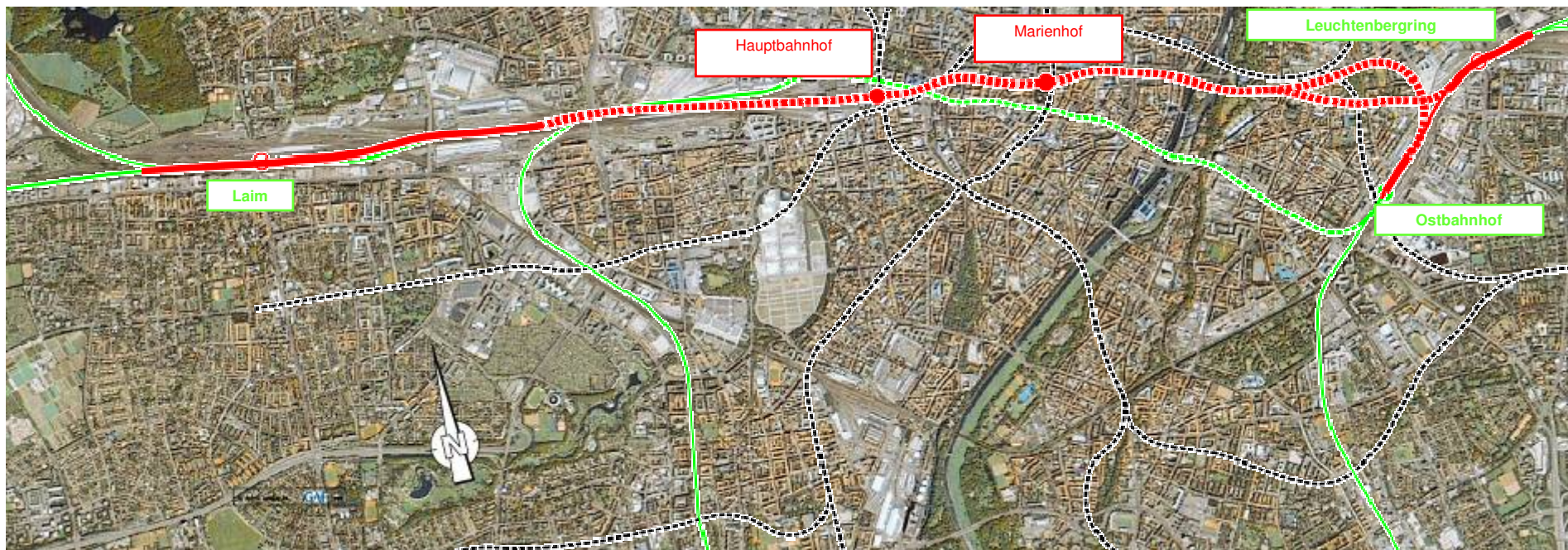
Projektkennndaten

- Streckenlänge: 61 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 140 km/h
- Inbetriebnahme Ende 2010 (Ski-WM 2011)
- Kosten ca. 42 Mio. €

Regionale Ausbaumaßnahmen

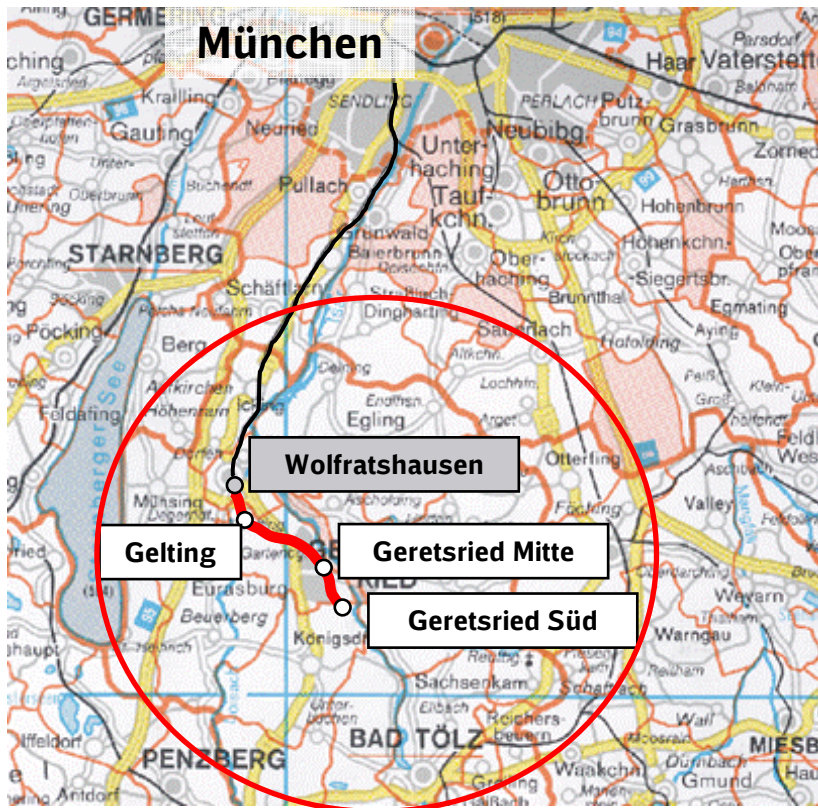
2. S-Bahn-Stammstrecke München

- Planfeststellungsverfahren laufen
- Verhandlungen zum Bau- und Finanzierungsvertrag zwischen dem Freistaat und der DB AG laufen



Regionale Ausbaumaßnahmen

S-Bahn-Verlängerung Wolfratshausen - Geretsried



Verkehrliche Zielsetzung

Anbindung der Stadt Geretsried an das Münchner S-Bahn-System durch Verlängerung der S-Bahn-Linie S7 vom derzeitigen Endbahnhof Wolfratshausen nach Geretsried Süd

Maßnahmen

- Neubau einer eingleisigen S-Bahn-Strecke mit zweigleisigem Begegnungsabschnitt mit Wende- und Abstellanlage in Geretsried Süd
- Barrierefreier Neubau der S-Bahn-Stationen Gelting, Geretsried Mitte und Geretsried Süd
- Neubau eines Elektronischen Stellwerks in Geretsried
- Ausbau Bf Wolfratshausen, Beseitigung eines Bahnübergangs
- Aktive und passive Schallschutzmassnahmen

Projektkennndaten

- Streckenlänge: 9 km, davon 3,5 km zweigleisig
- Entwurfsgeschwindigkeit: 140 km/h
- Bahnsteiglängen 140m (Option 210m)
- Inbetriebnahme: abhängig von Variantenentscheidung und Planrechtsverfahren

Regionale Ausbaumaßnahmen

Ausbau Linie A Dachau-Altomünster



Verkehrliche Zielsetzung

Angebotsverbesserung auf Linie A Dachau – Altomünster auf einen 30 Min.-Takt in der HVZ (bisher Stunden-Takt), sowie eine vollwertige Integration in das S-Bahn-System mit Durchbindung der Fahrzeuge

Maßnahmen

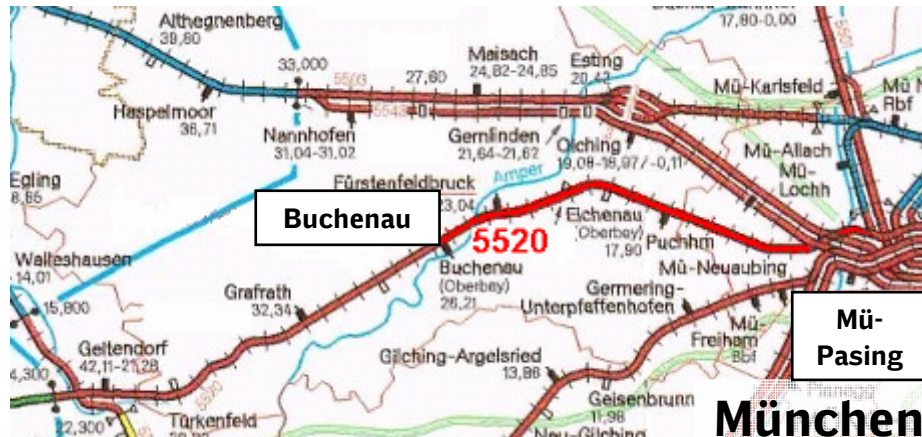
- Neubau eines zweigleisigen Begegnungsabschnitt bei Schwabhausen
- Ausbau des Haltepunktes Erdweg zum Kreuzungsbahnhof/Rückbau Bf Indersdorf zum Haltepunkt
- Elektrifizierung der gesamten Strecke
- Ausrüstung der Strecke mit elektronischer Leit- und Sicherungstechnik
- Barrierefreier Aus- und Neubau der Stationen Dachau-Stadt, Bachern, Schwabhausen, Niederroth, Markt Indersdorf, Arnbach, Erdweg, Kleinberghofen und Altomünster

Projektkennndaten

- Streckenlänge: 28 km (davon 3 km zweigleisiger Ausbau)
- Entwurfsgeschwindigkeit: 80 km/h (unverändert)
- Bahnsteiglängen 140m
- Inbetriebnahme: geplant 12/2011

Regionale Ausbaumaßnahmen

Ausbau Pasing - Buchenau



Projektkennndaten

- Streckenlänge: ca. 19 km
- Inbetriebnahme: abhängig von NKU, Finanzierung und Planrechtsverfahren

Verkehrliche Zielsetzung

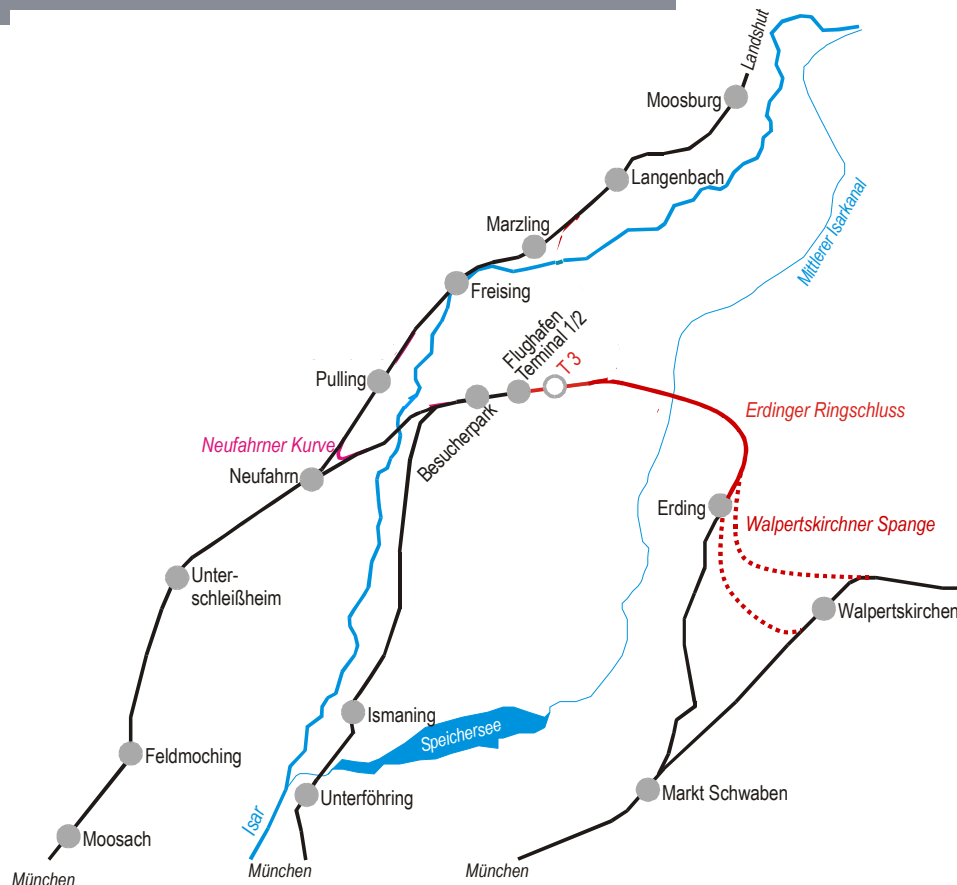
Angebotsverbesserung (Taktverdichtung) der S-Bahn

Maßnahmen

- 4-gleisiger Ausbau der bisher zweigleisigen Strecke bis Buchenau mit Elektrifizierung der neuen Fernbahngleise
- Höhenfreie Einfädelung im Bahnhof München-Pasing
- Anpassung und Neubau von Leit- und Sicherungstechnik
- Anpassung von Ingenieurbauwerken, Neubau von 5 höhengleichen Bahnübergängen
- Barrierefreier Ausbau von 5 S-Bahn-Stationen
- Bau einer Abstell- und Wendeanlage in Buchenau

Regionale Ausbaumaßnahmen

Regionalverkehrsanbindung Flughafen München – Erdinger Ringschluss



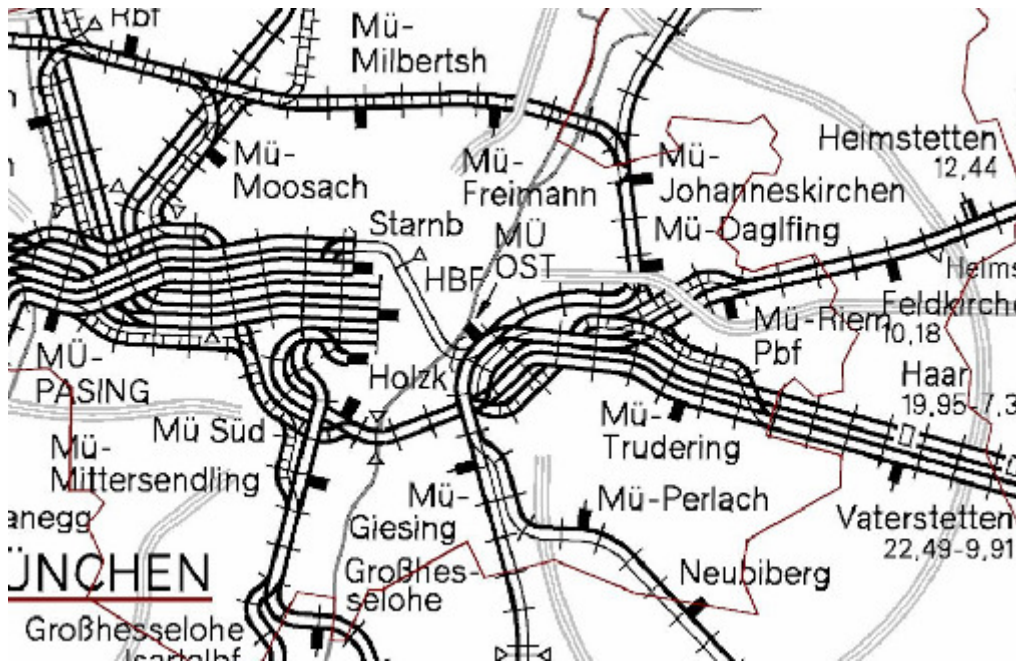
Die Planungen für den Erdinger Ringschluss wurden vom Freistaat Bayern zwischenzeitlich beauftragt. Die DB AG begleitet diese Planungen fachlich.

Bausteine Erdinger Ringschluss:

- **Neubaustrecke Erdinger Ringschluss.** Bereits seit dem Jahr 1991 liegt ein Raumordnungsbeschluss für die 2-gleisige, 13 km lange Neubaustrecke Flughafen - Erding vor. Für die Durchquerung von Erding ist eine Tunnellösung vorgesehen.
- **Neubaustrecke der Walpertskirchner Spange.** Zur Anbindung Mühldorfs und in der Folge über die ABS 38 auch von Salzburg, ist im Zusammenhang mit dem Erdinger Ringschluss die 1-gleisige, 10 km lange Verbindungsstrecke von Erding zur künftigen ABS 38, bereits 1991 raumgeordnet worden. Zur Optimierung des Regionalverkehrs ist in Varianten eine mögliche alternative Streckenführung auf Machbarkeit untersucht worden.
- **Ausbau Markt Schwaben – Erding.** Zur Erweiterung der Kapazitäten auf der bestehenden S-Bahn Strecke ist im Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt der 2-gleisige Ausbau der 14 km langen Strecke Markt Schwaben - Erding und der 4-gleisige Ausbau der Strecke Riem West - Markt Schwaben (ABS 38) vorgesehen
- **Neufahrner Kurve,** als eine 2,5 km lange Spange zwischen der Strecke aus Regensburg und der bestehenden Flughafenstrecke; eine zusätzliche Isarquerung ist nicht erforderlich

Regionale Ausbaumaßnahmen

Ausbau und bessere Verknüpfung des Güternordrings in München



Verkehrliche Zielsetzung

Kapazitätssteigerung im Brennerzulauf sowie im Verkehr von und nach Österreich/Südosteuropa,
Verbesserung der Anbindung Mühldorf/Chemiedreieck

Maßnahmen

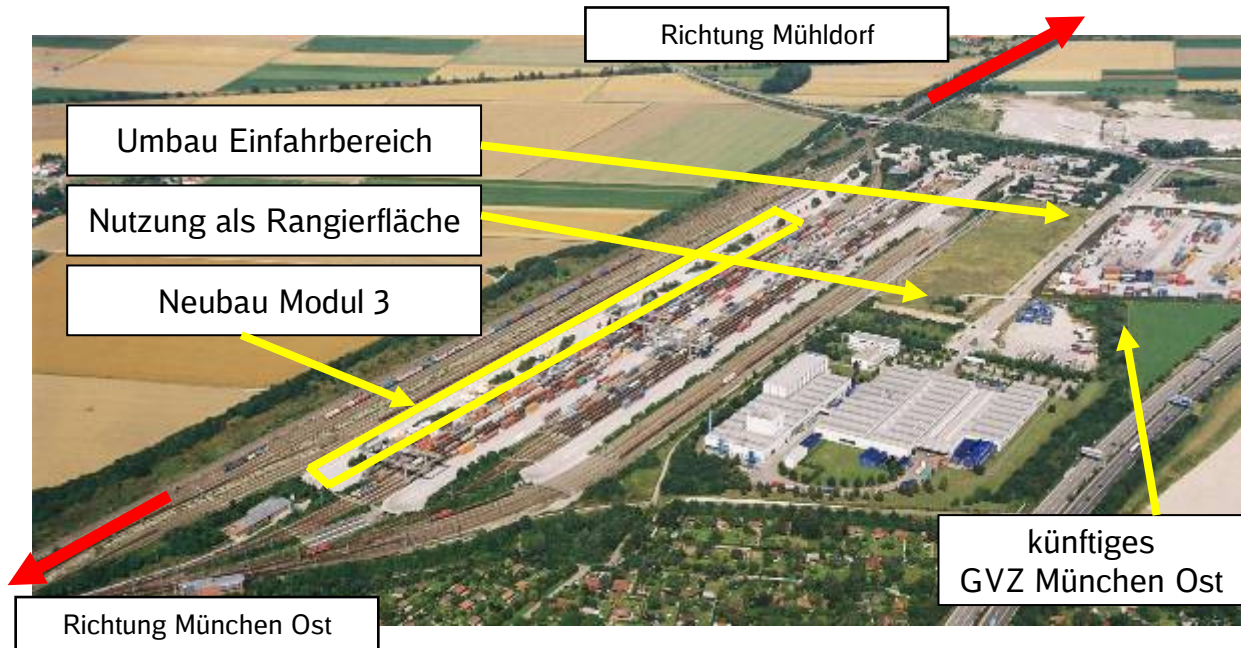
Maßnahmenumfang noch nicht definiert
Berücksichtigung großräumiger Verkehrsströme erforderlich

Realisierung

nach 2015

Regionale Ausbaumaßnahmen

Drittes Modul Umschlagbahnhof Riem



Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Umschlagkapazität Schiene - Straße - Schiene

Maßnahmen

- Drittes Umschlagmodul mit Kranbahn
- Neubau von vier Umschlaggleisen und einem Lokumfahrgleis

Realisierung

vsl. ab 2010

Regionale Ausbaumaßnahmen

Bahnhofsentwicklung München Hbf



➤ 09. Juli 2007 Bahnhofskonferenz München Hbf

- Teilnehmer: DB St&S, Stadtplanungsamt, StMWIVT, Auer&Weber, DB ProjektBau
- Ziel, das weitere Vorgehen zum Projekt München Hbf. im Zusammenhang mit den Projekten 2. SBS und MSB darzustellen sowie insbesondere Synergien durch die gleichzeitige Realisierung der Projekte zu erörtern und Einsparungspotentiale im Baukörper anzuregen

➤ 03. August 2007 Lenkungskreis München Hbf

- Gleicher Teilnehmerkreis wie bei der Bahnhofskonferenz
- Vorstellung der ersten konkreten Arbeitsinhalte zur vertiefenden Untersuchung für die zeitgleiche Realisierung der Bauvorhaben durch ProjektBau
- Entwurf der Planungsvereinbarung (PV) durchgesprochen

➤ Sachstand 20. September 2007




- PV zwischen St&S, LH M und StMWIVT ist in der Finalisierung
- ProjektBau hat konkretes Angebot für alle nötigen Untersuchungen durch Auer&Weber, Obermeyer Planen und für die kommerziellen Ausarbeiten vorgelegt
- Starnberger-Flügelbahnhof wird nach Herauslösen aus aurelis in die Untersuchungen einbezogen
- Nächste Lenkungskreis findet am 28. September statt
 - Ziel ist die Zeichnung der PV und Abstimmung der Aufträge zur vertiefenden Untersuchung.
 - Dann kann das Stadtplanungsamt im Stadtrat die Finanzierung der Studie genehmigen lassen.



Regionale Ausbaumaßnahmen

Bahnhofsentwicklung München Hbf - Stellschrauben

4

Investition		Planungsoptimierung, Bauleistungen, Schnittstelle 2. Stammstrecke, MSB
Förderung		Definition von Fördermöglichkeiten bzw. Fördertatbeständen (Bund/Freistaat/LHM)
Ertrag		Optimierung der vermietbaren Flächen

Regionale Ausbaumaßnahmen

Transrapid: Hauptbahnhof München – Flughafen München



Eckdaten zur Magnetschnellbahn (MSB) München

- Verbindung von München Hauptbahnhof - Flughafen,
- Stationen:
Hauptbahnhof - unter der Haupthalle
Flughafen - unter München Airport Center (MAC)
- Länge der Trasse: 37,4 km
- 10 Minuten Takt
bei 10 Minuten Fahrzeit
- Kein Zwischenhalt
- 4-5 Fahrzeuge mit je ca. 420 Sitz- und Stehplätzen
- Leise, abgasfreie und energieeffiziente Mobilität
- Ca. 8 Millionen Fahrgäste in 2020 (davon ca. 80% Fluggäste)

- Planfeststellungsverfahren läuft
- Anhörungsverfahren/Erörterungstermine seit Juli 2007 abgeschlossen
- Abschluss Planfeststellung vsl. Anfang / Mitte 2008
- Finanzierung der Investition in Höhe von 1,85 Mrd. € geklärt
- Realisierungsvereinbarung zwischen Freistaat Bayern, DB und Industrie vom 24.09.07

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit