

NIEDERSCHRIFT

233. Sitzung des Planungsausschusses
des Regionalen Planungsverbands München am 14.10.2014
im Haus der Weiterbildung, Gemeinde Neubiberg

- Öffentlich -

Eröffnung der Sitzung durch den Vorsitzenden, Oberbürgermeister Dieter Reiter

Begrüßung

durch den Ersten Bürgermeister der Gemeinde Neubiberg, Herrn Günter Heyland

Beratungsgegenstände:

1. Dr. Kurt Bechtold
Stellvertretender Leiter der Abteilung Verkehr in der Obersten Baubehörde:
„Bahnknoten München – aktueller Stand“
Vortrag und Diskussion
2. Ergebnisse des 2. Workshop
zur Gesamtfortschreibung des Regionalplans München
Siedlung - Freiraum - Verkehr
3. Information über den Haushaltsentwurf
des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München 2015
4. Verschiedenes

Vorsitz	LR Karl Roth OB Reiter / LH München
Planungsausschuss	1. Bgm. Kolbe / Gemeinde Karlsfeld 1. Bgm. Jung / Gemeinde Eichenau OB Eschenbacher / Stadt Freising 1. Bgm. Schelle / Gemeinde Oberhaching 1. Bgm. Böck / Stadt Unterschleißheim 1. Bgmin. Müller / Gemeinde Haar 1. Bgm. Kuchlbauer / Gemeinde Oberschleißheim LR Löwl / Lkr. Dachau LR Hauner / Lkr. Freising LR Eichinger / Lkr. Landsberg am Lech Stv. Landrätin Drechsler / Lkr. Fürstenfeldbruck Stv. LR Schwimmer / Lkr. Erding (anwesend ab 14:35 Uhr) LR Niedergesäß / Lkr. Ebersberg LR Karl / Lkr. Starnberg LR Göbel / Lkr. München Stv. LR Weidenbusch / Lkr. München (abwesend ab 14:30 Uhr) StDir Reiß-Schmidt / LH München Jacqueline Charlier / LH München StR Bickelbacher / LH München StR Kuffer / LH München (anwesend ab 15:05 Uhr) StR Dr. Mattar / LH München StR Kainz / LH München
Regierung von Oberbayern	RB Winter Itd. Reg. Dir. Kufeld
Geschäftsstelle	Geschäftsführer Breu
Sitzungsdauer	14:10 Uhr bis 15:20 Uhr

Der Vorsitzende, Oberbürgermeister Dieter Reiter, eröffnet die 233. Planungsausschusssitzung und stellt die Beschlussfähigkeit fest.

Er würdigt die verstorbene Erste Bürgermeisterin der Gemeinde Planegg, Annemarie Detsch, die am 16. September 2014 im Alter von 58 Jahren verstorben ist. Die Mitglieder des Planungsausschusses erheben sich zu einer Gedenkminute.

Er spricht die dringenden Fragen von Stadt und Umland an, das bezahlbare Wohnen und das Thema Nahverkehr und Infrastruktur. Nur gemeinsam, das sei seine Überzeugung, können die Kommunen in der Region München diese Probleme lösen.

Der Erste Bürgermeister der gastgebenden Gemeinde Neubiberg, Günther Heyland, begrüßt ebenfalls die Anwesenden. Er freue sich, dass der Planungsausschuss in seiner Gemeinde tagt. Er stellt die Gemeinde Neubiberg kurz vor und spricht als eine wichtige überörtliche Planung die Verkehrsanbindung in Perlach (Südanbindung Perlach) an, ein klassisches Thema der nötigen Zusammenarbeit von Stadt und Gemeinde.

TOP 1 Dr. Kurt Bechtold

**Stellvertretender Leiter der Abteilung Verkehr in der Obersten Baubehörde:
„Bahnknoten München – aktueller Stand“**

Dr. Bechtold erläutert die Planungen des Bahnknotens München und geht auch auf die Realisierungsmöglichkeiten ein.

Im Einzelnen spricht er die folgenden Punkte an (vgl. die beiliegenden Charts):

- ➔ Im Münchener Raum wird die Bevölkerungszahl noch deutlich zunehmen. Er ist auch ein starker Wirtschaftsfaktor. Damit das so bleibt, muss die Infrastruktur für Mobilität weiter ausgebaut werden, vor allem die im öffentlichen Verkehr. Das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Wirtschaftsraum München ist die S-Bahn.

Schon 2010 hat die Staatsregierung das Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München beschlossen (Chart 2).

Es setzt auf das frühere Ausbauprogramm („266 Mio. Euro Programm“) auf. Dieses damalige Ausbauprogramm hat die Einführung eines 10 min. Takts auf 5 Außenästen in den Hauptverkehrszeiten, die entsprechenden Ausbauten, sowie die Ertüchtigung der Stammstrecke mit einer elektronischen Linienzugbeeinflussung (LZB) gebracht. Mit den damit erreichten 30 Zügen pro Richtung und Stunde in den Hauptverkehrszeiten zählt die Stammstrecke mit etwa 1.000 Zügen am Tag zu den am meisten ausgelasteten Eisenbahnstrecken in Europa.

Die Leistungsfähigkeit des S-Bahn-Systems ist mittlerweile ausgereizt.

- ➔ Die **zweite Stammstrecke** muss deshalb gebaut werden. Allein schon um die Störanfälligkeit zu reduzieren, die Pünktlichkeit zu verbessern. Vor allem sollen zusätzliche Kapazitäten für Taktverbesserungen und eine verbesserte Erschließung der Metropolregion geschaffen und damit auch mehr Fahrgäste gewonnen werden, die den Umweltverbund nutzen wollen. Gut 2 Milliarden Euro wird die neue Stammstrecke kosten. Von den drei Planfeststellungsabschnitten (Chart 3) hat einer seit Dezember

2013 Bestandskraft, die Abschnitte im Westen und im Osten sollen voraussichtlich um die Jahreswende zum Planungsfeststellungsbeschluss gebracht werden.

- ➔ **Zum Projekt zählen netzergänzende Maßnahmen**, wie zum Beispiel die Beschleunigung zum Flughafen von 120 auf 140 km/h Streckengeschwindigkeit, Ausbauten am Bahnhof Markt Schwaben und im Bereich St. Koloman, die Ausrüstung des Bahnhofs Pasing mit LZB. Schließlich noch Maßnahmen auf der S-Bahnlinie nach Herrsching, um Abstell- und Begegnungsmöglichkeiten zu schaffen für ein neues Taktsystem auf der zweiten Stammstrecke (Chart 4).
- ➔ Der **Erdinger Ringschluss** mit seinen drei Teilen Neufahrner Kurve, Verbindung Flughafen – Erding, Walpertskirchner Spange (Charts 5, 6, 7) soll die großräumige Erreichbarkeit des Flughafens deutlich verbessern.

Für die Neufahrner Kurve findet demnächst der Spatenstich statt (nachrichtlich: war am 27.10.2014). Fertig gestellt werden soll sie zum Fahrplanwechsel in 2018. Sie ermöglicht die direkte Anbindung des Flughafens von Nordosten, umsteigefrei aus Richtung Regensburg. Gegenüber der bisherigen Situation wird eine Zeitersparnis von etwa 30 Min. zwischen Regensburg und Flughafen erreicht.

Der Lückenschluss Flughafen – Erding ermöglicht die Verbindung zweier bestehenden S-Bahn-Strecken und ist Voraussetzung für Regional- und Fernverkehrsverbindungen aus Südostbayern und dem Salzburger Raum, welche mit Errichtung der Walpertskirchner Spange und dem Ausbau der ABS 38 eingerichtet werden sollen.

Die FMG soll den Tunnel im Flughafenbereich finanzieren (70 Mio. Euro). Die Kosten des Ringschlusses sind mit 300 Mio. Euro beziffert. Das Planfeststellungsverfahren für den Bereich Flughafen bis Stadtgrenze Erding wurde von der DB Ende August 2014 zur Planfeststellung eingereicht, für den Stadtbereich Erding sollen die Unterlagen voraussichtlich im Jahr 2015 eingereicht werden.

Die Walpertskirchner Spange stellt die Verbindung zwischen dem Ringschluss und der Strecke nach Mühldorf her. Sie macht nur zusammen mit dem Ausbau der ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing Sinn. Mit ihr erweitert sich die großräumige Schienenanbindung des Flughafens Richtung Südostbayern und dem Salzburger Raum. Das Projekt ist zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.

- ➔ Auch der **Ausbau der S-Bahn zwischen Daglfing und Johanniskirchen** dient der Flughafenerschließung. Ein reiner oberirdischer Ausbau würde ca. 200 Mio. Euro kosten, ist aber aus städtebaulichen Gründen nicht sinnvoll. Ein Tunnel wird bevorzugt. Die Planungen und Überlegungen finden in enger Zusammenarbeit mit der Stadt München statt (Chart 8).
- ➔ Der Ausbau der **Sendlinger Spange** ist seit vielen Jahren ein Thema. Schon jetzt werden Züge bei Stammstreckenstörungen von Pasing aus Richtung Heimeranplatz umgeleitet. Um mehr S-Bahnen im Störfall von Pasing zum Heimeranplatz leiten zu können, soll die Station Heimeranplatz ein zweites Gleis erhalten. Des Weiteren soll die Sendlinger Spange die Möglichkeiten erhalten, dass Züge über eine neue Gleisverbindung im Bereich Laim wieder zurück nach Pasing fahren können. Die Maßnahme kostet ca. 10 Mio. Euro (Chart 9).

- ➔ Ein **drittes Gleis** soll auf der Strecke **Pasing - Eichenau** dichtere Takte auf diesem Abschnitt ermöglichen, zumal bereits heute ein Bedarf nach einem dichteren Taktangebot zur Hauptverkehrszeit besteht. Die bestehende Infrastruktur wird auch vom Güterverkehr, Fernverkehr und Regionalverkehr genutzt und gibt kaum weitere Kapazitäten für die S-Bahn her. Der Ausbau macht nur Sinn, wenn die zweite Stammstrecke gebaut wird. Sonst ist die Kapazität ab Pasing für die Weiterfahrt der Züge nicht mehr vorhanden (Chart 10).
- ➔ 2013 wurde beschlossen, am Südring im Bereich mit der Kreuzung mit der Implerstraße einen **Regionalzughalt Poccistraße** einzurichten, der vor allem Reisezeitgewinne aus Rosenheim und Mühldorf ermöglicht. So soll eine direkte Verbindung zur U-Bahn geschaffen werden. Die Maßnahme wird auf 40 Mio. Euro geschätzt, die Finanzierung soll nach 2020 erfolgen (Chart 11).
- ➔ Die **Linie A im Landkreis Dachau** (Chart 12) soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 in Betrieb gehen. Die Strecke wurde elektrifiziert, teilweise mit zweigleisigen Begegnungsabschnitten und die barrierefreien Stationen ausgebaut. In der Hauptverkehrszeit soll ein Halbstundentakt gefahren werden, mit einer Durchbindung der S-Bahnen über Dachau hinaus bis nach München. Außerhalb der Hauptverkehrszeit fährt die Linie A stündlich.
- ➔ Die geplante **Verlängerung der S7** über Wolfratshausen hinaus nach Geretsried (Chart 13) ist verkehrlich nötig. Geretsried ist wirtschaftlicher Schwerpunkt im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen. Diese Planung läuft schon sehr lange, weil zum einen der Bahnhof Geretsried Süd auf Grund seiner Nähe zu einem FFH-Gebiet umstritten ist. Der zweite Streitpunkt ist die niveaugleiche Kreuzung an der Sauerlacher Straße in Wolfratshausen. Die Stadt Wolfratshausen befürchtet Stauungen im Autoverkehr und will eine Tieferlegung der S-Bahn und niveaufreie Kreuzung erreichen. Nach den üblichen Voraussetzungen ist hier der Ausbau einer niveaufreien Kreuzung nicht notwendig. Deshalb stehen auch für die Finanzierung entsprechende Mittel nicht zur Verfügung.

Zur Lösung dieser Frage gibt es eine Arbeitsgruppe, die Kosten ermittelt und Verhandlungen zur Kostentragung vorbereitet. Momentan befindet sich die ursprünglich geplante Maßnahme im Planfeststellungsverfahren, 2015 wird es einen Erörterungstermin der Regierung von Oberbayern geben.

- ➔ Die Ausbauplanungen für die Strecke **Mühldorf-Freilassing** (Chart 14) sind viergleisig für die S-Bahn zwischen Berg am Laim und Markt Schwaben, im weiteren Verlauf zweigleisig mit Elektrifizierung bis Burghausen und bis Freilassing vorgesehen. Das Projekt ist zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet und auch Bestandteil des Transeuropäischen Netzkorridors Rhein-Donau.
- ➔ Allerdings sind die Planungen nicht soweit, dass rechtzeitig Baurecht existieren könnte, um Mittel der EU erhalten zu können.

An der Strecke wird derzeit eine zweigleisige Verbindung zwischen Mühldorf, Altmühldorf und Tüßling mit einer neuen Innbrücke gebaut, sowie der dreigleisige Ausbau zwischen Freilassing bis zur Grenze nach Salzburg. Diese Maßnahmen sollen bis 2017 fertiggestellt werden.

Diskussion:

In der sich anschließenden Diskussion wird u. a. darauf hingewiesen, dass die in mehreren Projekten ungelösten Fragen der Finanzierung vor allem durch die Unsicherheiten im Bereich der zukünftigen Infrastrukturfinanzierung begründet sind. Das GVFG läuft 2019 aus. Im Staatshaushalt des Bundes sind Verkehrsprojekte generell weit unterfinanziert. Eine Entscheidung in Finanzierungsangelegenheiten setzt die Mitwirkung des Bundes und des Freistaats Bayern voraus.

Auf Nachfrage erläutert Dr. Bechtold, dass ein Ausbau des Haltepunkts Poccistraße in München für Regionalzughalte geplant sei, aber nicht für S-Bahnzüge. Ein vorgezogener Ausbau des Bahnhofs Laim würde die Realisierungschancen der 2. Stammstrecke nicht verbessern. Auf der Linie A im Landkreis Dachau werden ältere S-Bahn-Fahrzeuge eingesetzt, die aus Stuttgart importiert und umgebaut werden. Das liegt daran, dass die jetzt im S-Bahnverkehr laufenden Züge ET423 nicht mehr gebaut werden bzw. nicht am Markt erhältlich sind. Der Freistaat Bayern wird den Betrieb der S-Bahn ausschreiben. In absehbarer Zeit müssten dann auch neue Wagen bereitstehen.

Im Rahmen der Diskussion über die Nutzung des Nordrings München bzw. den Ausbau des Nordrings für die S-Bahn und andere Personenschienenverkehre ist eine Anbindung von Karlsfeld sinnvoll. Die Landeshauptstadt München, der MVV und der Freistaat Bayern beschäftigen sich derzeit mit dem Thema Nordring. Eine große Rolle spielt dabei auch die geplante umfangreiche Erweiterung des FIZ von BMW.

Einwohnerprognosen sagen schon in den nächsten zehn Jahren über 200.000 mehr Einwohner in der Region vorher. Angesichts der großen Bedeutung der Region München für die Steuereinnahmen des Freistaats Bayern müsse erheblich mehr in die Verkehrsinfrastruktur im Großraum München investiert werden.

Der Vorsitzende erwartet, dass die Finanzierung der 2. Stammstrecke im ersten Quartal 2015 mit Bund und Land geklärt werden können.

Top 2 Ergebnisse des 2. Workshops zur Gesamtfortschreibung des Regionalplans München Siedlung - Freiraum - Verkehr

Breu erläutert die Inhalte der Drucksache 11/14.

Es gibt keine Wortmeldungen.

BESCHLUSS:

Kenntnisnahme

TOP 3 GF Breu:
Information über den Haushaltsentwurf
des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München 2015

Es gibt keine Wortmeldungen.

BESCHLUSS:

Kenntnisnahme

TOP 4 Verschiedenes

Es gibt keine Wortmeldungen.

Der Vorsitzende dankt den Anwesenden und schließt die Sitzung.

Vorsitzender



OB Dieter Reiter
Vorsitzender

Protokollführerin



Rehfeld
Verw. Angestellte