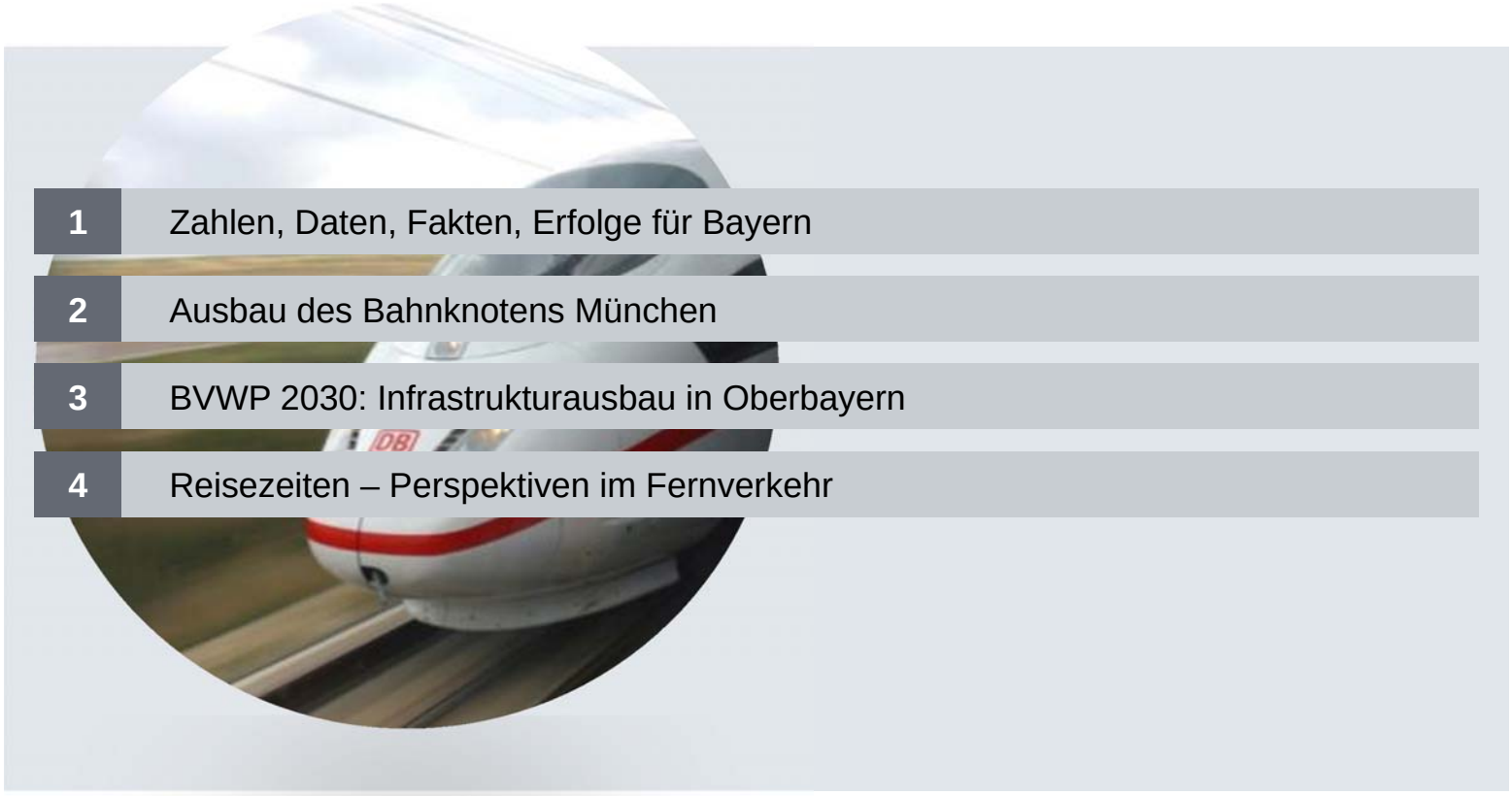
Projekte und Planungen im Schienenverkehr für den Großraum München

Regionaler Planungsverband München

Deutsche Bahn AG | 18. Oktober 2016

Agenda: Aktuelle Lage der Deutschen Bahn AG in Bayern



1. Zahlen, Daten, Fakten, Erfolge für Bayern
2. Ausbau des Bahnknotens München
3. BVWP 2030: Infrastrukturausbau in Oberbayern
4. Reisezeiten – Perspektiven im Fernverkehr

Die DB leistet einen wertvollen Beitrag für Bayern

Wirtschaft und Mobilität

	Deutschland	Bayern
Streckennetz	33.193 km	5.961 km
Bahnhöfe	5.678	1.015
Reisende	2.831,36 Mio.	492,02 Mio.
im Fernverkehr	129,64 Mio.	19,12 Mio.
im Nahverkehr Schiene	2.093,50 Mio.	356,24 Mio.
im Nahverkehr Bus	608,22 Mio.	116,66 Mio.
Beförderte Güter	200,6 t	23,97 t
Mitarbeiter	195.378	27.568
Auszubildende	10.930	1.789

Stand: Ende 2015

Die **Bruttoinvestitionen der DB AG** in Infrastrukturmaßnahmen im Freistaat Bayern im Zeitraum **2016-2020** werden ca. **6,4 Mrd. EUR** betragen

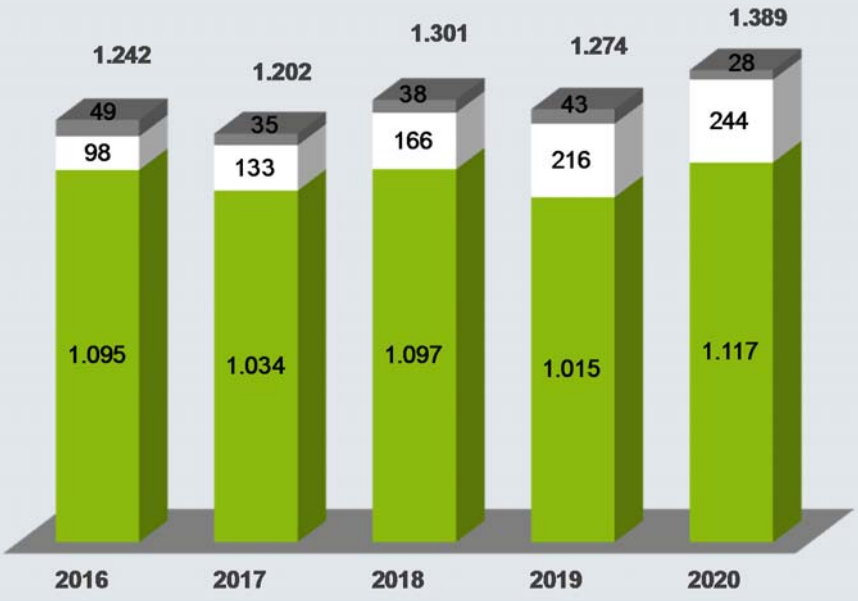
Bruttoinvestitionen Freistaat Bayern
Mifri-Zeitraum (Planung) 2016-2020 [in Mio. EUR]

Gesamtinvestitionen: 6.408 Mio. EUR

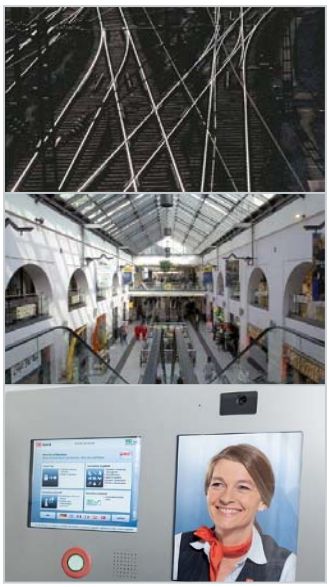
Summe DB Energie
193 Mio. EUR

Summe Station & Service
857 Mio. EUR

Summe DB Netz AG
5.358 Mio. EUR



Eine Vielzahl von Infrastrukturprojekten tragen zu einem zukunftsweisenden Verkehrssystem in Bayern bei



DB Station & Service
- Inbetriebnahme des neuen Haltepunkts Traunstein Klinikum
- Inbetriebnahmen 2016 zum Ausbau und Herstellung der Barrierefreiheit; in Oberbayern z.B.: Hammerau und Piding
- Baubeginne 2016 zum Ausbau und Herstellung der Barrierefreiheit; in Oberbayern z.B.: Weilheim

DB Netz
- LuFV II sichert hohe Investitionen in das bestehende Schienennetz
- Zahl der Langsamfahrstellen ist kontinuierlich gesunken

DB Vertrieb
- 10 neue Video-Reisezentren, davon in Oberbayern: Schongau, Peißenberg, Reichertshausen und Peiting Ost*
- Neues modernes S-Bahn Kundencenter München Hbf in der Verteilerebene mit freiem WLAN

* Einweihung 30.09.2016

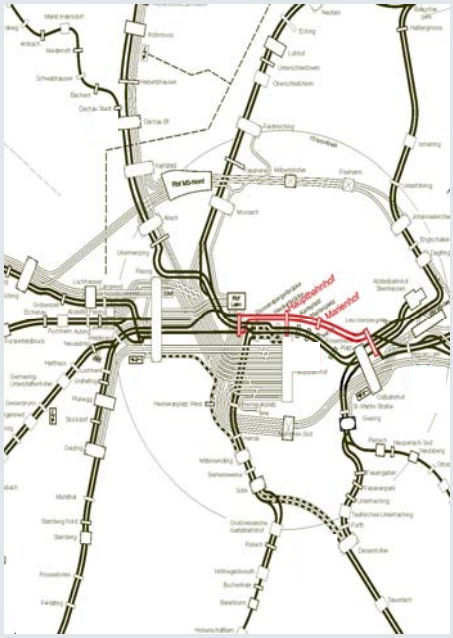
Personen- und Güterverkehr erhöhen die Attraktivität des Verkehrssystems im Freistaat Bayern

DB Regio Bus
- Deutschlandweit größtes rechnergesteuertes Betriebsleitsystem (RBL) bei OVF, RBO, RVA, RVO, VU und Partnern
- Ausbau bedarfsorientierter Verkehrskonzepte als Ergänzung oder als Ersatz zum vorhandenen Linienverkehr
- Bayernweite Fahrtwunschzentrale installiert mit einer Online-Buchungsplattform und einer kostenfreien Telefonhotline für die Fahrtwunschannahme
- Fernbuslinienverkehre im Auftrag von DB Fernverkehr

DB Regio
- Optimierung Qualitätsstandards VT 612
- S-Bahn München: KICK – Kundeninformation Clever und Klar (Gemeinschaftsprojekt mit DB S&S)
- S-Bahn München: Optimierung Haltezeiten Stammstrecke
- Erhöhung Sitzplatzkapazitäten Donau-Isar-Express

DB Cargo
- Übernahme der gesamten Transport- und Umschlagslogistik für den Transport eines 200t-Hydraulikzylinders der Fa. Walter Hunger von Lohr nach Nihama (Japan)
- Offizielle Eröffnung KombiTerminalBurghausen im Januar 2015

Bahnknoten München – 2. Stammstrecke



Verkehrliche Zielsetzung

- Erst der zweite Tunnel ermöglicht durch die zusätzlichen Trassen die nachfrageorientierte Ausweitung des Fahrplans sowie die Einrichtung von Express-S-Bahnen zur Erschließung des weiteren Umlandes
- Redundanz im Störungsfall in einem der beiden Tunnel für Restverkehr

Maßnahmen

- 2 zusätzliche Gleise zwischen M-Laim und Leuchtenbergring
- 2 jeweils 7 km lange Tunnelröhren
- 3 neue unterirdische Stationen am Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof
- 7 Netzergänzende Maßnahmen

Projektabschnitte

- PFA 1: Laim–Stachus ◑
- PFA 2: Stachus-Isarquerung ◑
- PFA 3neu: Isarquerung–Ostbahnhof / Leuchtenbergring ◑

Projektkenndaten

- Streckenlänge: 11 km, davon 7 km Tunnel
- Entwurfsgeschwindigkeit = 120 km/h
- Projektziel i.W. Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für die S-Bahn München

◑ in Planung

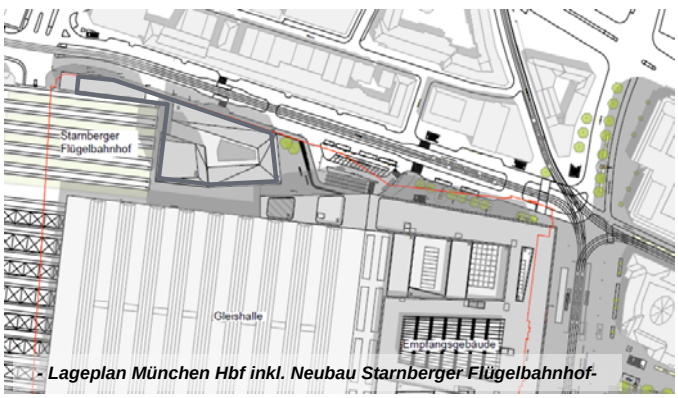
München Hbf – Neubau EG und Starnberger Flügelbahnhof

Projektentwicklung Empfangsgebäude München Hbf

- Der Neubau erfolgt auf der Basis des Entwurfes des Architekturbüros AUER WEBER, Gewinner des Architektenwettbewerbs von 2006.
- In der Empfangshalle wird die Erschließung zur 2.Stammstrecke integriert
- Die Vorentwurfsplanung, Lph 1+2 wurde abgeschlossen.
- Bruttogeschossfläche (BGF) 113.700 m² (Bestand 77.800m²)
- Geschosse 7 oberirdische und 2 Tiefgeschosse
- Bauzeit rd. 6 Jahre
- Tlw. parallele Bauzeit von Empfangsgebäude und Zweiter Stammstrecke zur Minimierung der Gesamtbauzeit (Überschneidung von 3 J.)

350.000 Reisende pro Tag

- Blick auf das Ostgebäude (Visualisierung) -

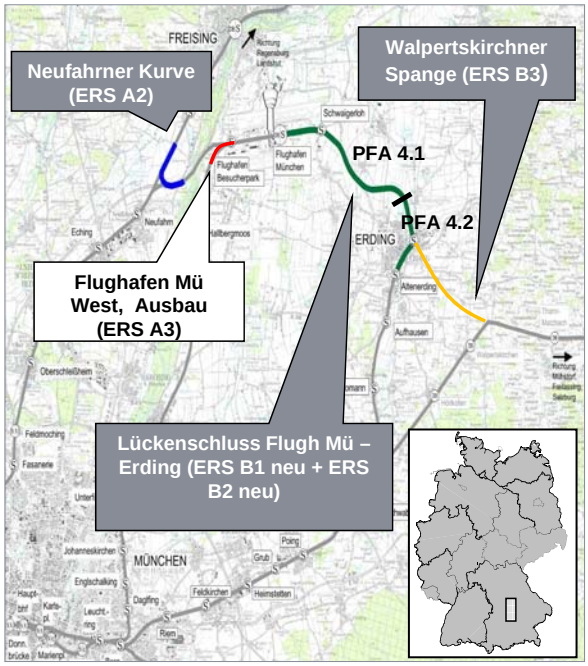


- Lageplan München Hbf inkl. Neubau Starnberger Flügelbahnhof-

PE Gebäude Starnberger Flügelbahnhof

- Wichtiger Regionalbahnhof im Freistaat Bayern mit rd. 50.000 Reisenden
- Realisierung vor Neubau EG und Nutzung als Interimsbahnhof während Neubau Empfangsgebäude.
- Die Vorplanung, Lph 1+2 wurde abgeschlossen.
- Bruttogeschossfläche (BGF) 45.000 m² (Bestand ca. 6.500m²)
- Geschosse Basisgebäude 7 oberird. und 2 Tiefgeschosse
  Geschosse Hochpunkt 20 oberirdische Geschossen
- Bauzeit rd. 3 Jahre zzgl. Flügel Arnulfstr.

Schienenanbindung Flughafen München



Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Schienenanbindung Nordost- und Südost-Bayerns an den Flughafen München

Maßnahmen

- Neubau einer 2-gleisigen, elektrifizierten Verbindungskurve von der Strecke München - Regensburg zur Strecke Neufahrn – Flughafen München
- Neubau einer 2-gleisigen, elektrifizierten Neubaustrecke vom jetzigen Bf Erding bis zum Flughafen München
- Neubau einer eingleisigen elektrifizierten Neubaustrecke von Erding bis Obergeislbach
- Neubau eines Überwerfungsbauwerks zur höhenfreien Einbindung der Strecken Neufahrn – Flughafen und Johanneskirchen – Flughafen

Projektabschnitte

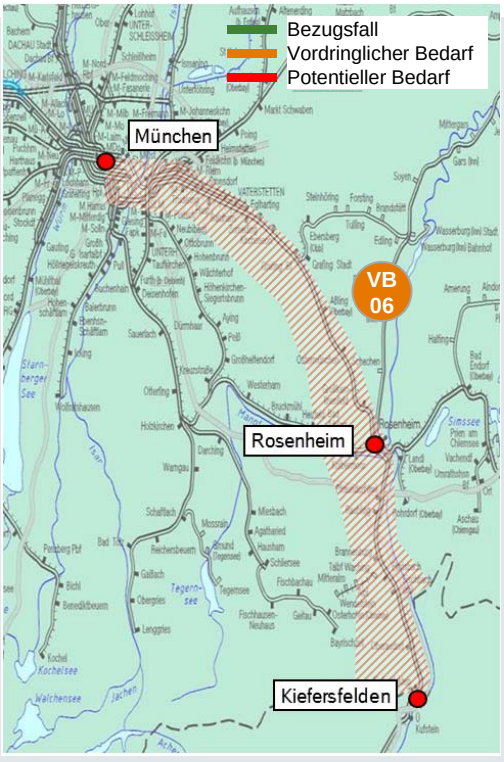
- Los A2: Neufahrner Kurve; ●
- Los B1 (PFA 4.1): Flughafen München - Stadtgrenze Erding ◑
- Los B2 (PFA 4.2): Stadtbereich Erding ○
- Los B3 Walpertskirchner Spange ○

Projektkenndaten

Streckenlänge:		Entwurfsgeschwindigkeit:
Neufahrner Kurve:	2,3 km	100 km/h
Flughafen – Erding:	13,5 km	160 km/h
Walpertkirchner Spange:	9,5 km	160 km/h

● in Realisierung zw. Betrieb ◑ in Planung bzw. Bewertung BMVI abg. ○ in Bewertung durch BMVI

ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden - Grenze D/A ist eine Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs im BVWP 2030



Verkehrliche Zielsetzung

Ausbau der Achse München – Verona entsprechend den verkehrlichen Erfordernissen in Abstimmung mit den Nachbarländern Österreich und Italien und in Abhängigkeit der Entscheidung zur Realisierung eines Brenner-Basistunnels

Maßnahmen

Machbarkeits-/Variantenuntersuchungen werden seit Januar 2013 bilateral mit ÖBB durchgeführt. Rahmenbedingungen wie das Wachstumsprogramm (Ostkorridor) und der ABS 38 sowie des Projekts Bayerntakt 202x werden dabei berücksichtigt. Identifikation erforderlicher Maßnahmen folgt.

Projektabschnitte

In Klärung ◑

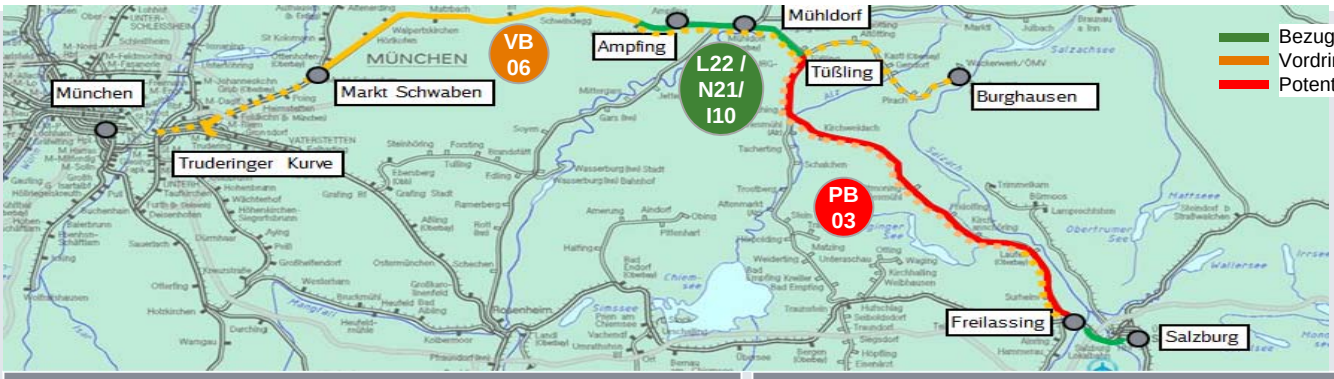
Projektkenndaten

- Streckenlänge je nach Trassierung im Grenzgebiet D/A bis zu max. und 85 km auf deutschem Territorium
- Entwurfsgeschwindigkeit = 230 km/h
- Projektziel i.W. Schaffung bedarfsgerechter Kapazitäten

◑ in Planung bzw. Bewertung BMVI

ABS München – Mühldorf – Freilassing ist in verschiedenen Dringlichkeitsstufen abgebildet; Ausbau Tüßling – Freilassing noch offen

*Reduktion der Fahrzeitgewinne Richtung Freilassing – Mü Ost aufgrund einer Steigung bei Kirchweidach



Verkehrliche Zielsetzung[1]

- Entlastung der Brennerzulaufstrecke im Abschnitt München – Rosenheim.
- Verbesserungen für den regionalen Personen - u. Güterverkehr (Chemiedreieck!).
- Verbesserung der Verkehrsbeziehungen mit Österreich.

Projektkenndaten[1]

- Streckenlänge: 141 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 130 km - 160 km/h
- Fahrzeitgewinn: SPFV: 15-18 min (richtungsbezogen)*
  SPNV: 21-22 min (richtungsbezogen

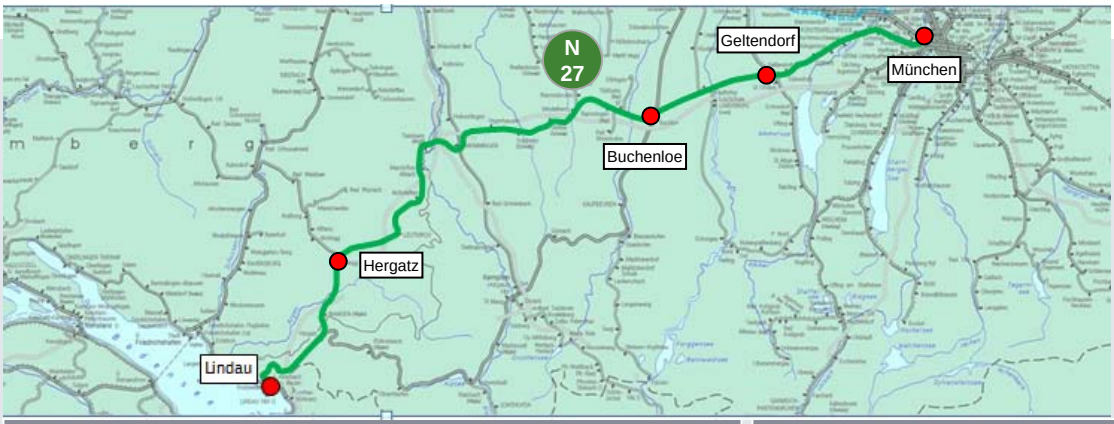
Maßnahmen und Einordnung BVWP 2030

- Bezugsfall (L22 / N 21 / I10): ●
  - 3. Gleis Freilassing – Grenze D/A
  - 2. Gleis Ampfing – Mühldorf – Tüßling
  - ESTW Burghausen
- Vordringlicher Bedarf (VB 06): ◑
  - 2. Gleis Markt Schwaben – Ampfing
  - Elektrifizierung Markt Schwaben – Freilassing, inkl. Tüßling – Burghausen
  - Truderinger Kurve
- Potentieller Bedarf (PB 03): ○
  - Begegnungsabschnitte Tüßling - Freilassing

● in Realisierung zw. Betrieb ◑ in Planung bzw. Bewertung BMVI abg. ○ in Bewertung durch BMVI

1 Bei vollständiger Umsetzung der Maßnahmen BZF + Vordringlicher Bedarf + Potentieller Bedarf

ABS München – Lindau – Grenze D/A wird als eine lfd. bzw. fest disponierte Maßnahme im BVWP 2030 geführt



Verkehrliche Zielsetzung

Schließen der Elektrifizierungslücke und Verkürzung der Reise-zeit auf der internationalen Achse München – Zürich durch den Einsatz von Zügen im bogenschnellen Betrieb und durch punktuelle Linienverbesserung. Erhöhung der Streckenkapazität.

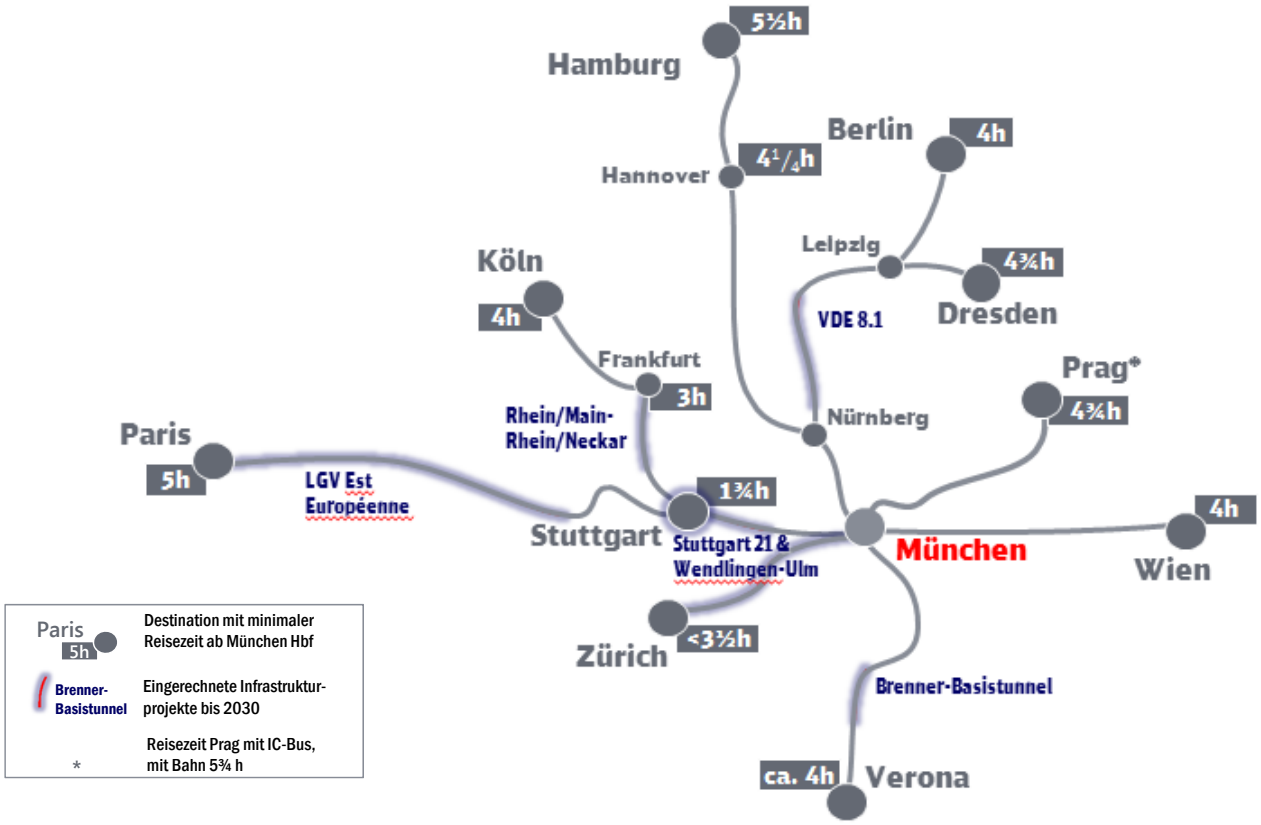
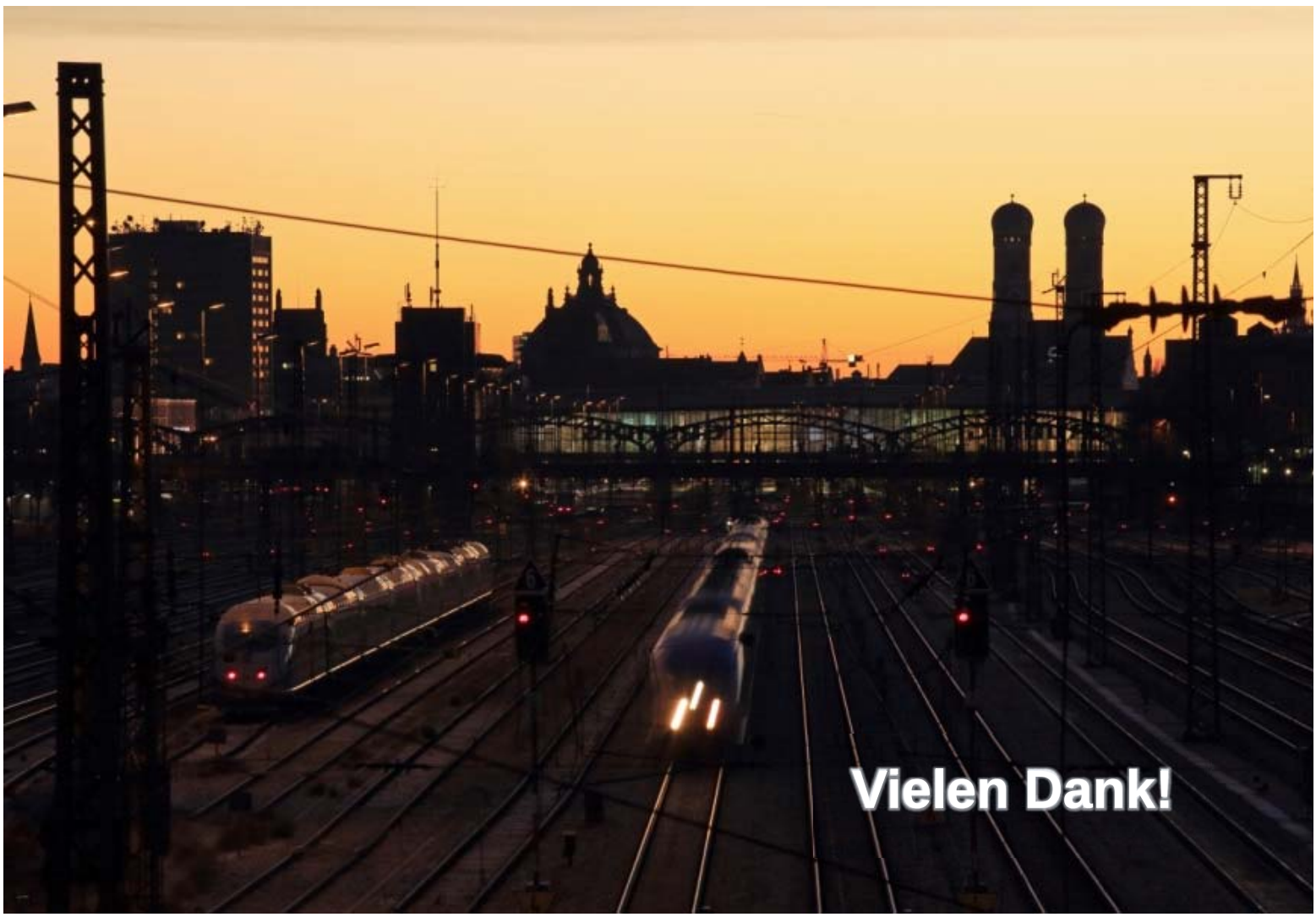
Maßnahmen

- Elektrifizierung zwischen Geltendorf und Lindau-Reutin
- Punktuelle Linienverbesserungen
- Ausbau für bogenschnellen Betrieb zw. Buchloe und Hergatz
- Bau von Bahnsteigen /-unterführungen in Türkheim und Kißlegg

Projektabschnitte

21 Planfeststellungsabschnitte zwischen Geltendorf – Lindau – Grenze D/A

Projektkenndaten

- Streckenlänge: 198 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h (bogenschnell)
- Fahrzeitgewinn: ca. 31 min

Fahrzeiten ab München
inkl. Infrastrukturausbauten bis 2030