



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Christian Magerl**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 05.10.2017

Streckensperrung der Bahntrasse München – Landshut im Sommer 2018

Laut Medienberichten soll es im Sommer 2018 zu einer wochenlangen vollständigen oder teilweisen Sperrung der Bahntrasse München – Landshut kommen.

Dazu frage ich die Staatsregierung:

1. Welche Streckenabschnitte der Bahntrasse München – Landshut sollen im Jahr 2018 in welchem Zeitraum vollständig gesperrt werden?
2. a) Welche Streckenabschnitte der Bahntrasse München – Landshut sollen im Jahr 2018 in welchem Zeitraum teilweise gesperrt werden?
b) Welche Züge werden in welchem Zeitraum entfallen?
3. Welche Maßnahmen werden an der Strecke durchgeführt, warum sind diese jeweils nötig und welche Auswirkungen haben diese auf den Betrieb nach Fertigstellung?
4. Gibt es aus Sicht der Staatsregierung keine andere Möglichkeit, als die Strecke über einen so langen Zeitraum komplett zu sperren, und, wenn nein, warum nicht?
5. Welche Alternativen zur Durchführung der Baumaßnahme wurden geprüft und warum wurden diese verworfen?
6. Wie häufig und mit welcher Kapazität soll an den einzelnen Bahnhöfen der Schienenersatzverkehr abfahren und wie verändert sich die Fahrtzeit vom jeweiligen Bahnhof bis zum Münchner Hauptbahnhof?
7. a) Werden bei überfülltem Schienenersatzverkehr Taxikosten erstattet?
b) Werden Kunden mit einem Jahresticket für den wochenlangen Ausfall entschädigt und, wenn ja, in welcher Form?
8. Sind auch, insbesondere zu Stoßzeiten, Direktbusse von einzelnen Stationen nach München und zurück geplant und, wenn ja, wie oft und von welchen Stationen?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 08.01.2018

1. Welche Streckenabschnitte der Bahntrasse München – Landshut sollen im Jahr 2018 in welchem Zeitraum vollständig gesperrt werden?

Nach Angaben der DB Netz AG soll die Strecke München-Feldmoching – Freising im Zeitraum vom 27.07.2018 bis 11.09.2018 komplett gesperrt werden.

2. a) Welche Streckenabschnitte der Bahntrasse München – Landshut sollen im Jahr 2018 in welchem Zeitraum teilweise gesperrt werden?

Die ursprünglichen Planungen der DB Netz AG sahen vor, zeitgleich zur o.g. Totalsperrung auf dem anschließenden Streckenabschnitt Freising – Landshut während des Zeitraums vom 27.07.2018 bis 11.09.2018 größtenteils eines der beiden Streckengleise zu sperren. Diese massive zusätzliche Sperrung konnte aufgrund des vehementen Einspruchs seitens der Staatsregierung verhindert werden. Derzeit sehen die Planungen der DB Netz AG auf dem Abschnitt Neufahrn b. Freising – Landshut den Umbau von einigen Bahnübergängen und die Erneuerung einer Eisenbahnüberführung vor. In Moosach sind zudem Gleisarbeiten geplant. Inwieweit es hierdurch zu kurzzeitigen Einschränkungen kommt, konnte die DB Netz AG noch nicht mitteilen.

b) Welche Züge werden in welchem Zeitraum entfallen?

Während der gesamten Bauzeit werden zwischen München-Feldmoching und Freising S-1-Fahrten durch Busse ersetzt. Alle Regionalzüge aus Richtung Landshut enden in Freising, wo Umsteigemöglichkeit zu Bussen des Schienenersatzverkehrs (SEV) Richtung Flughafen München und München-Feldmoching besteht.

3. Welche Maßnahmen werden an der Strecke durchgeführt, warum sind diese jeweils nötig und welche Auswirkungen haben diese auf den Betrieb nach Fertigstellung?

Nach Angaben der DB Netz AG werden im Betriebsbahnhof Schleißheim und in Lohhof Weichen erneuert. Dabei muss im Betriebsbahnhof Schleißheim die Oberleitung angepasst werden. Neben der Gleiserneuerung in Moosach sollen auch im Abschnitt Oberschleißheim – Freising die Gleise in Richtung und Gegenrichtung erneuert werden. Die Stationen Lohhof und Unterschleißheim sollen barrierefrei ausgebaut werden. Die Brücke der Autobahn A 99 über die Bahnlinie nördlich des Bahnhofs Feldmoching soll während der Totalsperrung ebenfalls saniert werden. Dabei handelt es sich teilweise um Maßnahmen, die bereits für 2016 vorgesehen waren und nun mit den Baumaßnahmen im Jahr 2018 gebündelt werden. Die Sanierungsmaßnahmen sollen

einen störungsfreien Betrieb gewährleisten. Zudem erfolgt eine Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik, die für die Inbetriebnahme der Neufahrner Kurve erforderlich ist.

4. Gibt es aus Sicht der Staatsregierung keine andere Möglichkeit, als die Strecke über einen so langen Zeitraum komplett zu sperren, und, wenn nein, warum nicht?

Die Totalsperrung Feldmoching – Freising vom 27.07.2018 bis 11.09.2018 erfolgt ohne Zustimmung der Staatsregierung. Eine Verschiebung der Baumaßnahmen Feldmoching – Freising wurde von DB Netz abgelehnt. Zur Begründung verweist DB Netz auf anstehende Arbeiten auf den Zulaufstrecken nach München 2019 und in den Folgejahren sowohl aus Richtung Norden als auch auf den überregionalen sowie internationalen Umleitungsstrecken. Hiermit würde laut DB Netz eine Vielzahl nicht lösbarer Trassenkonflikte im gesamten Großraum München entstehen.

5. Welche Alternativen zur Durchführung der Baumaßnahme wurden geprüft und warum wurden diese verworfen?

Die DB Netz teilte mit, dass alternativ die Arbeiten mit einleisigem Betrieb erhebliche Auswirkungen auf den Zugverkehr über 22 Wochen bedeuten würden. Ein homogenes Fahrplankonzept wäre auf Grundlage der unterschiedlichen Sperrabschnitte und Betriebsweisen nicht möglich. Die daraus resultierenden mehrmals wechselnden Fahrplankonzepte wären gegenüber dem Fahrgast nicht darstellbar.

6. Wie häufig und mit welcher Kapazität soll an den einzelnen Bahnhöfen der Schienenersatzverkehr abfahren und wie verändert sich die Fahrtzeit des jeweiligen Bahnhofs bis zum Münchner Hauptbahnhof?

Die Planungen zum Bahnersatz während der Sommerferien 2018 bei der Baustelle auf der Strecke München – Freising werden durch die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) „Die Länderbahn“ und „DB Regio Bayern“ organisiert und befinden sich noch in einem frühen Stadium, sodass hierzu noch keine belastbaren Aussagen getroffen werden können.

Die Fahrtzeit zwischen Freising und München Hauptbahnhof wird sich während der Baustelle gegenüber der Regelfahrtzeit von 30 Minuten mit dem Regionalexpress (RE) und 40 Minuten mit der S-Bahnlinie S 1 auf jeden Fall verlängern: Mit der Ersatz-S-Bahn via Flughafen während der Hauptverkehrszeit (HVZ) beträgt die Fahrtzeit Freising – München gut

eine Stunde (je nach tatsächlichem Fahrtziel in München), mit dem Bus Freising – Flughafen Besucherpark, abhängig vom Straßenverkehr, ähnlich lange.

7. a) Werden bei überfülltem Schienenersatzverkehr Taxikosten erstattet?

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) hat in der Leistungsbeschreibung für das Wettbewerbsprojekt München – Passau festgelegt, welche Maßnahmen bei einem geplanten Schienenersatzverkehr zu ergreifen sind. Dort ist unter anderem für geplanten Schienenersatzverkehr Folgendes geregelt:

„Kann das Verkehrsunternehmen einzelne Verkehrsleistungen z. B. wegen Streckensperrungen oder Baumaßnahmen nicht erbringen, ist es verpflichtet, die ausgefallene Verkehrsleistung durch SEV (Schienenersatzverkehr) zu ersetzen.“

Bei geplantem SEV darf von der ursprünglichen, fahrplanmäßig festgelegten Verkehrsleistung so wenig wie möglich abgewichen werden. Ein Ersatzfahrplan muss erstellt und vorab veröffentlicht werden. Es ist unter anderem sicherzustellen, dass für das jeweilige Fahrgastaufkommen ausreichende Platzkapazitäten zur Verfügung gestellt werden.“

Die Erstattung von Taxikosten ist vonseiten der BEG nicht vorgesehen, da sie davon ausgeht, dass die erforderlichen Kapazitäten gewissenhaft geplant werden und die erforderliche Anzahl von Bussen jeweils bereitsteht.

b) Werden Kunden mit einem Jahresticket für den wochenlangen Ausfall entschädigt und, wenn ja, in welcher Form?

Nach der Leistungsbeschreibung der BEG sind für Kunden mit Jahresticket keine Entschädigungen für Schienenersatzverkehr vorgesehen.

8. Sind auch, insbesondere zu Stoßzeiten, Direktbusse von einzelnen Stationen nach München und zurück geplant und, wenn ja, wie oft und von welchen Stationen?

Während der Stoßzeiten soll eine Ersatz-S-Bahnlinie Freising – Flughafen – Ostbahnhof – Hauptbahnhof – Feldmoching für ausreichende Kapazitäten sorgen. Direktbusse zum Münchner Hauptbahnhof dürften vor allem wegen der innerstädtisch niedrigen Fahrgeschwindigkeiten kaum nennenswerte Reisezeitvorteile bringen.