



Christian Bernreiter

Präsidentin  
des Bayerischen Landtags  
Frau Ilse Aigner, MdL  
Maximilianeum  
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
PI/G-4255-2/1733 B, 17.07.2023

Unser Zeichen  
StMB-54-3551.16-5-22-4

München  
14.08.2023

**Schriftliche Anfrage der Frau Abgeordneten Inge Aures (SPD) vom 14. Juli 2023 betreffend „Zukunftsperspektiven der Bahnstrecke zwischen München und Freising“**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

*Zu 1.1: Aus welchen Gründen ist die Strecke der S1 München–Freising die unpünktlichste Strecke im Gebiet der Münchner S-Bahn?*

Die Strecke München - Freising wird im Mischbetrieb Regionalverkehr, S-Bahn- und Güterverkehr betrieben und ist sehr hoch belastet. Zwischen jeder S-Bahn verkehrt in der Regel ein Regionalverkehrszug und zusätzlich zum Teil noch Güterzüge. Verspätungen einzelner Züge übertragen sich sofort auf nachfolgende Züge.

Die S-Bahn wird zudem in Neufahrn aus bzw. in Richtung Freising und Flughafen vereinigt bzw. geteilt, so dass auch hierdurch zusätzliche Verspätungen bei der S-Bahn sowie im übrigen Schienenverkehr entstehen können.

*Zu 1.2: Welche konkreten Maßnahmen plant die Staatsregierung um die Pünktlichkeit auf der Strecke der S1 München-Freising zu verbessern?*

Für die Finanzierung der Streckeninfrastruktur im bundeseigenen Netz ist gemäß Grundgesetz der Bund zuständig. Die Verantwortung für den pünktlichen Betriebsablauf auf dem S-Bahnnetz in München liegt bei der Deutschen Bahn (DB).

Zur Verbesserung der Pünktlichkeit der S1 hat die S-Bahn München im Dezember 2022 in Abstimmung mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) eine überschlagene Wende am Bahnhof Flughafen München Terminal eingeführt. Weiter sind zur Verbesserung der Pünktlichkeit der S1 folgende kurz- und mittelfristige Maßnahmen eingeleitet worden:

- Minimierung von Haltezeitüberschreitungen durch Fahrgastlenkung mit Servicepersonal an den Bahnsteigen auf der Stammstrecke und am Flughafen Terminal;
- Beseitigung der Langsamfahrstelle infolge der unfallbedingten Beschädigung des Bahnübergangs (BÜ) Fasanerie – die DB hat dem Freistaat mitgeteilt, dass die Langsamfahrstelle zum 1. August 2023 nach erfolgter Erneuerung des BÜ aufgehoben werden konnte;
- Initiative „Starke S-Bahn München – Programm 14plus“ als Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Fahrgastinformation im gesamten S-Bahn-Netz. So soll bei der S1 unter anderem die Maßnahme „Verbesserung Robustheit Lohhof - Freising“ realisiert werden, in der zusätzliche Weichenverbindungen und die Verkürzung von Zugfolgeabständen ein verbessertes Pünktlichkeitsniveau bewirken werden.

*Zu 2.1: Ist derzeit geplant, die Strecke oder Teile der Strecke S1 München-Freising mit ETCS auszurüsten?*

*Zu 2.2: Falls ja, bis wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?*

*Zu 2.3: Falls nein, aus welchen Gründen wird eine Ausrüstung der Strecke oder Teile der Strecke S1 München-Freising mit ETCS nicht in Betracht gezogen?*

Die Fragen 2.1 bis 2.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB plant im Rahmen der Digitalen Schiene Deutschland den flächendeckenden Rollout von European Train Control System (ETCS). Bisher sind die Planungen der DB bis Ende des Jahres 2028 veröffentlicht (<https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/etcs/ETCS-Migrationsstrategie-10115054>). Die Priorisierung erfolgt dabei durch die DB in eigener Zuständigkeit. Die Strecke München - Freising ist dort nicht benannt.

*Zu 3.1: Ist derzeit geplant, auf der Strecke S1 München-Freising eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h vorzunehmen?*

*Zu 3.2: Falls ja, wie ist der aktuelle Planungsstand und bis wann ist mit der Umsetzung zu rechnen?*

*Zu 3.3: Falls nein, aus welchen Gründen wird eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h nicht in Betracht gezogen?*

Die Fragen 3.1 bis 3.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Aussage der verantwortlichen DB gibt es hierzu keine Planungen. Vorausfahrende langsamere Züge, etwa des Güterverkehrs oder der S-Bahn, wirken einer Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h laut DB entgegen.

*Zu 4.1: Wie ist der aktuelle Stand der Planungen zur Errichtung eines Fernbahnhofs am Flughafen München?*

Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur ist gemäß Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz Aufgabe des Bundes. Dies gilt unabhängig davon, ob die betreffenden Strecken dem Fern-, Güter oder Regionalverkehr dienen.

Zurückliegend hat der Freistaat das gutachterlich empfohlene Vier-Stufen-Konzept zur Verbesserung der überregionalen Schienenverkehrsanbindung des Flughafens München, über welches im Mai sowie im November 2022 im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr berichtet wurde, auch dem Bund vorgestellt. In den Gesprächen mit dem Bund wurde deutlich, dass dieser bereit ist, bei Vorhandensein

der Voraussetzungen eine überregionale Schienenverkehrsanbindung des Flughafens München bei der Weiterentwicklung seines Deutschlandtaktes vorzusehen.

*4.2: Welche Trassenvarianten zur Anbindung des Flughafens werden dafür in Erwägung gezogen?*

Belastbare Trassenvarianten liegen derzeit noch nicht vor.

*4.3: Welche Vorteile hätte ein Fernbahnhof am Flughafen München für den Bahnverkehr (in Abgrenzung zu den Vorteilen für Flugzeug-Reisende)?*

Die Fernbahnanbindung ist ein wichtiger Beitrag der Intermodalität von Schienen- und Luftverkehr im Sinne einer ökologisch sinnvollen Mobilitätsgestaltung. Sie würde nicht nur an- und abreisenden Flugpassagieren dienen, sondern auch die überregionale Erreichbarkeit des Flughafenumlands mit seinen vielen Arbeitsplätzen und Veranstaltungseinrichtungen verbessern.

*Zu 5.1: Welche Vorteile hätte ein Neubau einer Trasse Ingolstadt–Flughafen gegenüber einem Ausbau der Strecke München–Neufahrn/Flughafen für den Bahnverkehr?*

*Zu 5.2: Inwiefern sollte also dementsprechend ein Ausbau der Strecke München–Neufahrn–Flughafen präferiert werden?*

Die Fragen 5.1 und 5.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Um den stetig wachsenden Anforderungen an den Schienenverkehr Rechnung tragen zu können, muss der Bund einen Ausbau vorsehen. Die Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens München wäre dabei eine weiter zu prüfende Option.

*Zu 6.1: Wann ist beim Überwurf S8/S1 bei Neufahrn der Baubeginn und wann der Abschluss der Baumaßnahmen geplant?*

Im Herbst 2023 sollen laut der für die Umsetzung verantwortlichen DB die ersten Baumaßnahmen beginnen. Derzeit ist laut DB geplant, das Bauwerk Ende der 2020er Jahre in Betrieb zu nehmen.

*Zu 6.2: Welche Fahrplanverbesserungen werden durch die Baumaßnahmen möglich?*

*Zu 6.3: Welche dieser möglichen Verbesserungen sollen aus heutiger nach Inbetriebnahme des Überwurfbauwerks tatsächlich umgesetzt werden?*

Die Fragen 6.2 und 6.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch das Überwurfbauwerk müssen Züge aus Richtung Neufahrn (S1) bzw. Freising (RE 22) zum Flughafen nicht mehr die vom Flughafen kommenden S-Bahnen der S8 stadteinwärts höhengleich kreuzen. Dies wird positive Auswirkungen sowohl auf die Pünktlichkeit als auch auf die Streckenkapazität haben.

*Zu 7.1: Ist geplant, eine Direktverbindung Freising–Flughafen–Ostbahnhof als Alternative zur überlasteten Strecke der S1 einzurichten?*

*Zu 7.2: Falls nein, aus welchen Gründen wird die Einrichtung einer Direktverbindung Freising-Flughafen-Ostbahnhof als Alternative zur überlasteten Strecke der S1 nicht in Betracht gezogen?*

Die Fragen 7.1 und 7.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Problematisch wäre insbesondere der erforderliche zeitintensive Fahrtrichtungswechsel dieser Linie am bereits hoch ausgelasteten Bahnhof Flughafen Terminal. Aber auch die hohe Streckenauslastung zwischen Freising und Neufahrn Nord sowie zwischen Johanneskirchen und Daglfing stehen der Realisierbarkeit einer solchen Linie entgegen.

*8. Wie ist der aktuelle Planungsstand bezüglich der Taktung der S-Bahn-Linie S1 zum Flughafen bzw. nach Freising nach Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke?*

Die Linie S1 soll nach Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke täglich ganztägig im 15-Minuten-Takt bis Neufahrn verkehren. Dort teilt sich die Linie in je einen Ast zum Flughafen und nach Freising auf, die jeweils im 30-Minuten-Takt bedient werden. Das stör- und verspätungsanfällige Trennen und Vereinigen der Zugteile in Neufahrn kann dann entfallen, was zur Verbesserung der Pünktlichkeit aller Züge auf dieser Strecke beitragen wird. Durch den vorgesehenen Einsatz von Langzügen kann das Sitzplatzangebot der S1 deutlich erhöht werden. Ergänzend zu diesem Angebot ist eine stündliche und beschleunigte Regional-S-Bahn von und nach Landshut vorgesehen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Bernreiter  
Staatsminister