



MOR-GB1.11

I.

An den Vorsitzenden des 22. Stadtbezirkes
Herr Sebastian Kriesel
Landsberger Straße 486
80241 München

80313 München
Telefon: 089 233-
Telefax: 089 233-
Dienstgebäude:
Blumenstr. 31
Zimmer:
Sachbearbeitung:

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

18.11.2022

Verzögerung bei der 2. Stammstrecke I - Auswirkungen für den 22. Stadtbezirk?

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 04246 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied vom 20.07.2022

Verzögerung bei der 2. Stammstrecke II - Auswirkungen für den 22. Stadtbezirk

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 04247 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied vom 20.07.2022

Sehr geehrter Herr Kriesel,

der Bezirksausschuss 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied hat am 20.07.2022 die zwei Anträge beschlossen, die sich mit den Auswirkungen einer verzögerten Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke für den 22. Stadtbezirk befassen. Dem Mobilitätsreferat wurden Ihr Anträge zur Beantwortung zugeleitet.

Die einzelnen Fragen können wir wie folgt beantworten.

BA-Antrag 20-26 / B 04246:

1. Was passiert mit der Verlängerung der U5 von Pasing nach Freiam?
Die Verlängerung der Linie U5 nach Freiam ist weiter Bestandteil des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München. Das Baureferat ist damit beauftragt, die Planungen voranzutreiben.
2. Sind noch genügend finanzielle Mittel für alle anderen ÖPNV-Projekte vorhanden oder ist zu befürchten, dass jetzt die Gelder vom Bund nur noch für die Stammstrecke verwendet werden?
Es ist nicht zu befürchten, dass die Bundesgelder nur noch für die 2. Stammstrecke verwendet werden. Unabhängig davon setzt sich die Landeshauptstadt München seit Jahren für eine Aufstockung des Etats der Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes sowie eine Anpassung der Förderrichtlinien ein.

3. Wie will die LHM mit dem Konflikt umgehen, dass nur noch S-Bahn, aber keine U-Bahn mehr gefördert wird?
Ein solcher Konflikt ist der Landeshauptstadt München nicht bekannt.

BA-Antrag 20-26 / B 04247:

1. Wird es durch die Verzögerung Auswirkungen auf den Ausbau der S4 West geben?
Der viergleisige Ausbau der S4-West kann nach Kenntnis der Landeshauptstadt München unabhängig von der 2. Stammstrecke vorangetrieben werden. Allerdings wirkt sich dieser Ausbau erst vollumfänglich bei Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke aus.
2. Kann der Westkopf Pasing immer noch unabhängig von den Planfeststellungen der viergleisigen S4-Ausbaustrecke vorzeitig gebaut werden?
Nach Informationen der Landeshauptstadt München ist das weiterhin möglich.
3. Ist die Finanzierung für den gesamten Ausbau der Strecke Pasing – Eichenau weiterhin gesichert?
Dazu liegen der Landeshauptstadt München keine Informationen vor. Die Finanzierung ist Aufgabe des Freistaates Bayern und des Bundes.
4. Wie ist die Beschlusslage zum Ausbau der S4 mit vier Gleisen und nicht nur 3-gleisig aufwärtskompatibel?
Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat sich zuletzt mit Beschluss der Vollversammlung zum Bahnknoten München am 25.07.2018 (RIS-Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11107) mit dem Thema befasst. Mit dem Beschluss wurde kein Bekenntnis für 3 oder 4 Gleise getroffen. Nach Einschätzung der Verwaltung, der der Stadtrat gefolgt ist, ist „die deutlich zukunftsfähigere Variante [...] der ursprünglich vorgesehene 4-gleisige Ausbau der Bahnstrecke zwischen München Pasing und Buchenau.“ „Über das nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke vorgesehene Betriebskonzept (15/30-Minuten-System mit Express-S-Bahnen) hinaus muss aufgrund der starken Siedlungsentwicklung entlang der Bahnstrecke eine Option auf Taktverdichtungen bei der S4-West erhalten werden. Deshalb ist von Seiten des Freistaats in einer entsprechenden Studie nachzuweisen, dass das Konzept auch aufwärtskompatibel für weitere Angebotsausweitungen ist.“
Diese Studie ist mittlerweile abgeschlossen und steht beim zuständigen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr zum Download bereit. Darin steht: „Mit einem dreigleisigen Ausbau Pasing – Eichenau lässt sich das im maximalen Bezugsfall (Erweitertes Inbetriebnahmekonzept der 2. Stammstrecke) dargestellte Angebotskonzept umsetzen. [...] Es sollte daher ein dreigleisiger, konsequent aufwärtskompatibler Streckenausbau weiterverfolgt werden, um bei noch höheren Zugzahlen ein viertes Gleis mit möglichst wenig Aufwand und wenig verlorenen Kosten nachbauen zu können.“ Nach unserer Kenntnis wurde nun doch der viergleisige Ausbau von Seiten des Bundes favorisiert, um damit die Planungen für den sogenannten „Deutschlandtakt“ zu ermöglichen.

Ergänzend dazu hat die Deutsche Bahn mitgeteilt: „In Bezug auf den viergleisigen Ausbau der S4 können wir Ihnen mitteilen, dass die Planungen zwischen Pasing und Eichenau bereits weit fortgeschritten sind und derzeit noch einen dreigleisigen Ausbau vorsehen.“

Durch die positive Bewertung des Gutachterentwurfs des Bundes 2021 steigt der Deutschlandtakt aus dem bisherigen „Potenziellen Bedarf“ in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplans Schiene auf. Der bewertete „Planfall“ des Deutschlandtaktes enthält neben bundesweit fast 180 bedarfsplanrelevanten Maßnahmen auch den viergleisigen Ausbau der Strecke Pasing – Eichenau. Ein gemeinsames Verständnis und ein abgestimmtes weiteres Vorgehen zwischen Bund, Freistaat und DB ist Voraussetzung, um die Planungen fortführen zu können. Die dafür erforderlichen Abstimmungen wurden bereits durch den Freistaat Bayern eingeleitet. Ein konkreter Planungsauftrag zu einem viergleisigen Ausbau steht derzeit aus. Auf Grundlage eines neuen Planungsauftrages und einer darauffolgenden neuen Planung können die Kosten und Termine definiert werden.“

5. Wie geht es weiter mit einer guten und ertüchtigten Verkehrsanbindung für das Neubaugebiet Freiam, wenn der entscheidende Ausbau der S4 im Norden des Entwicklungsgebiets sich um Jahre verzögert?
Eine Verzögerung des Ausbaus der S4 ist der Landeshauptstadt München nicht bekannt.
6. Kann der 2. RA unter diesen Voraussetzungen zeitlich so realisiert werden wie geplant?
Ja

Mit freundlichen Grüßen

gez.

MOR-GB1.11