



Information

zum

Erdinger Ringschluss

Verbesserung der Schienenanbindung
des Flughafens München

Allgemeine Projektbeschreibung

Stand Juli 2008

Auftraggeber:
Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
Prinzregentenstraße 28
80538 München

Projektsteuerung:
Schüßler Plan
Ingenieurgesellschaft mbH
Ridlerstraße 35a
80339 München

Inhaltsverzeichnis

	Seite
0	Ziel dieser Informationsunterlage5
1	Erdinger Ringschluss6
1.1	Ausgangssituation6
1.2	Projektziel6
1.3	Projekthalt7
1.3.1	Planungspaket A8
1.3.2	Planungspaket B9
1.3.3	Planungspaket C10
2	Projektbeteiligte12
3	Mensch und Umwelt13
4	Planungsstufen14
5	Zeitplan15
6	Rechtliche Rahmenbedingungen16
6.1	Planfeststellungsverfahren16
6.2	Grunderwerb und vorübergehend beanspruchte Flächen16
6.3	Maßnahmen gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz16
6.4	Spartenmaßnahmen17

Abkürzungsverzeichnis

ABS	Ausbaustrecke
ABS 38	Ausbaustrecke München- Mühldorf - Freilassing
Abzw.	Abzweigstelle
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AN	Auftragnehmer
Bay.StMWIVT	Bayerisches Staatsministerium f. Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
Bf	Bahnhof
DB AG	Deutsche Bahn AG
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EkrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
FMG	Flughafen München GmbH
GP	Generalplaner
GP-A (B od. C)	Generalplaner für Planungspaket A (B oder C)
HVZ	Hauptverkehrszeit
NeM	Netzergänzende Maßnahmen
OE	Organisationseinheit
Pbf	Personenbahnhof
PHB	Projekthandbuch
PFV	Planfeststellungsverfahren
PL	Projektleitung
PS	Projektsteuerung
SGV	Schienengüterverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

0 Ziel dieser Informationsunterlage

Ziel dieser Informationsunterlage ist es, das Projekt „Erdinger Ringschluss - Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München“ vorzustellen und über den derzeitigen Planungsstand des Projektes zu informieren.

Diese Informationsunterlage gliedert sich wie folgt:

Die allgemeine Projektbeschreibung stellt das Gesamtprojekt vor, erläutert das Projektziel und beschreibt den Projektinhalt.

Der zweite Textteil wurde individuell für jede Gemeinde zusammengestellt und beschreibt die aktuelle Planung in diesem Gebiet. Es werden die voraussichtliche Streckenführung, wesentliche Bauwerke und die Haltepunkte/Bahnhöfe textlich beschrieben.

Die geplante Streckenführung und die Maßnahmen sind in einem Übersichtsplan dargestellt.

Wir möchten an dieser Stelle darauf hinweisen, dass es sich bei den Beschreibungen und Darstellungen in dieser Informationsunterlage um einen vorläufigen, sehr frühen Planungsstand handelt und sich im Laufe des weiteren Planungsprozesses noch Änderungen ergeben werden.

1 Erdinger Ringschluss

Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München

1.1 Ausgangssituation

Seit der Inbetriebnahme des Flughafens München 1992 sind zum einen erhebliche Steigerungen im Passagieraufkommen zu verzeichnen, zum anderen ist für den Flughafenbereich und die angrenzenden Kommunen eine stetige Zunahme von Arbeitsplätzen kennzeichnend. Aus dieser auch für die Zukunft prognostizierten Entwicklung ergibt sich die Notwendigkeit, den bisher hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs bei der Verkehrsanbindung des Flughafens zu halten und weiter auszubauen.

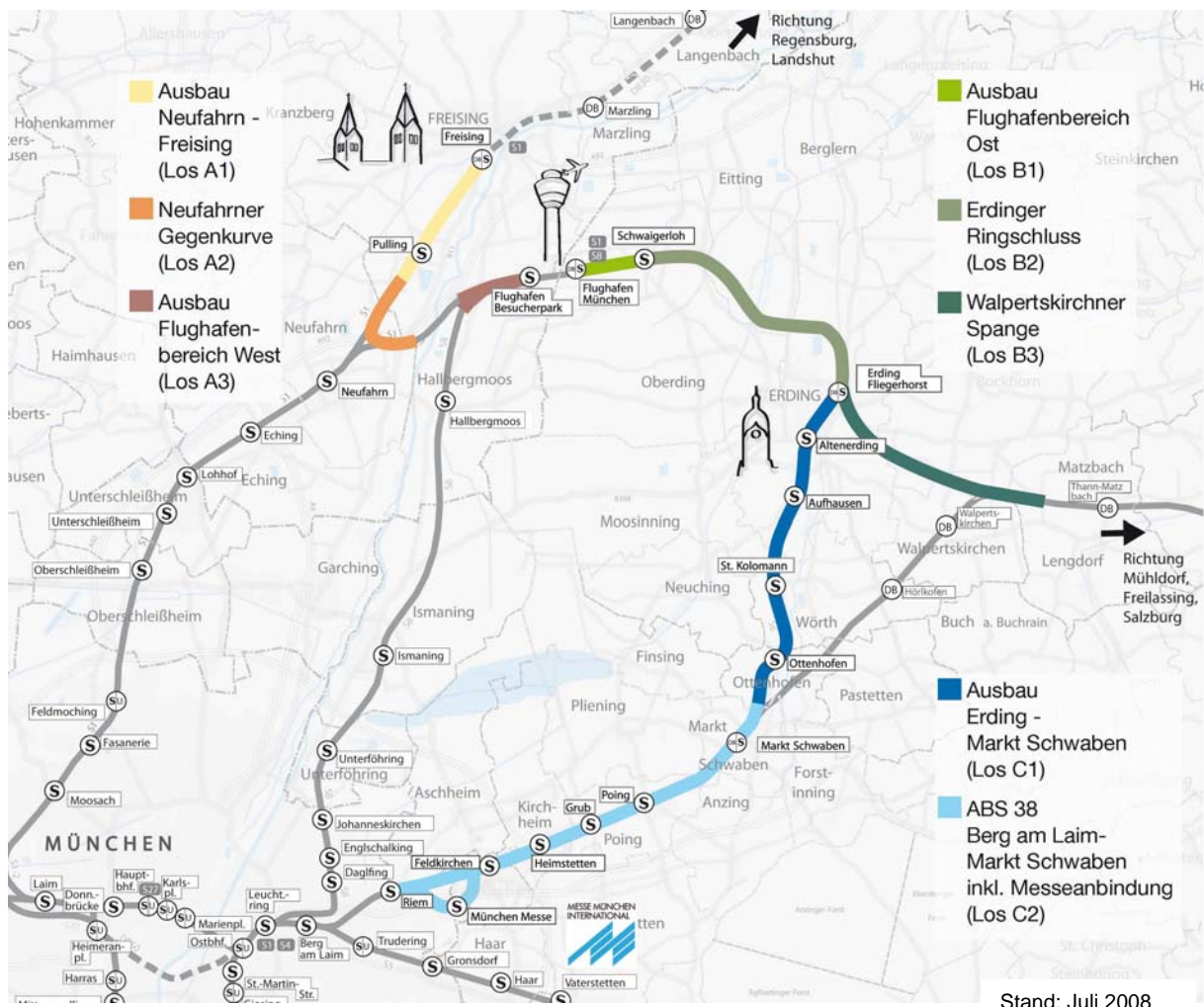
1.2 Projektziel

Das Projekt „Erdinger Ringschluss – Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München“ hat zum Ziel, die Schienenanbindung des Flughafens zu verbessern und neben der bisherigen S-Bahnverbindung auch weiteren Schienenpersonenverkehr zum Flughafen zu führen. Der Flughafen soll auf dem Schienenweg aus Nordostbayern und Südostbayern direkt erreichbar werden und der S-Bahn-Takt von und zur Landeshauptstadt München soll verbessert werden.

1.3 Projektinhalt

Zur Erreichung des Projektziels sind umfangreiche Erweiterungen der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur erforderlich. Die Realisierung der Maßnahmen ist unter anderem mit Erd- und Tiefbauarbeiten, Straßen- und Gleisbauarbeiten, Neu-/Umbauten von Ingenieurbauwerken (Brücken etc.) sowie mit der Anpassung, der Erweiterung und dem Neubau der technischen Streckenausüstung (Leit- und Sicherungstechnik, Oberleitung, Fernmeldetechnik etc.) verbunden.

Die Maßnahmen sind in 3 Planungspakete (A, B und C) aufgeteilt, welche sich wiederum in mehrere Lose aufteilen.



Nachfolgende Projektbeschreibung gibt einen Überblick über die geplanten Maßnahmen.

1.3.1 Planungspaket A

Los A1: Ausbau Neufahrn – Freising

Der zweigleisige Streckenabschnitt Freising - Neufahrn ist Teil der Strecke München-Regensburg. Die beiden Gleise werden heute von Güterzügen und Zügen des Personenverkehrs sowie S-Bahnen befahren.

Für den zusätzlichen Schienenverkehr muss die Kapazität des Streckenabschnitts zwischen dem Bahnhof Freising und der Einbindung der „Neufahrner Gegenkurve“ erhöht werden. Dafür wird dieser Streckenabschnitt viergleisig ausgebaut und der Mischverkehr betrieblich entflechtet. Die S-Bahn erhält zwei eigene Gleise, die beiden anderen Gleise werden vom übrigen Schienenverkehr genutzt.

Der vorhandene Haltepunkt Pulling wird im Zuge des viergleisigen Ausbaus umgebaut.

Der Spurplan des Bahnhofs Freising wird an die künftige Betriebssituation angepasst. Die Lage der Bahnsteige und Bahnsteigzugänge bleibt im Wesentlichen unverändert.

Die Ingenieurbauwerke im Bereich des Ausbauabschnittes werden umgebaut bzw. neu errichtet. Vorhandene Bahnübergänge werden voraussichtlich durch Über- oder Unterführungen ersetzt.

Los A2: Neufahrner Gegenkurve

Mit dem Neubau der „Neufahrner Gegenkurve“ wird die Strecke München – Regensburg an den Flughafen angebunden. Sie ermöglicht künftig auch eine Durchbindung der S-Bahnen von Erding über den Flughafen nach Freising. Die „Neufahrner Gegenkurve“ wird zweigleisig geplant und kann mit Regionalzügen und mit S-Bahnzügen befahren werden.

Los A3: Ausbaumaßnahme Flughafenbereich West

Östlich der Isarauen und westlich des Flughafens kreuzen sich die beiden S-Bahn-Linien S1 und S8. Das geschieht heute über Weichenverbindungen.

Für den geplanten zusätzlichen Schienenverkehr vom und zum Flughafen ist diese Weichenverbindung eine betriebliche Engstelle. Die Züge müssten aufeinander warten, um jeweils den anderen Zug vorbeizulassen. Deshalb werden die Weichen durch ein Ingenieurbauwerk (Trog) ersetzt. Dafür wird das Gleis München Flughafen - Hallbergmoos nach Norden ausgefädelt und unter die beiden Gleise Neufahrn-Flughafen und Flughafen-Neufahrn hindurch geführt. Nach ca. 1 km mündet das neue Gleis wieder in den Bestand ein.

1.3.2 Planungspaket B

Los B1: Ausbau Flughafenbereich Ost

Die derzeit von Westen in den Flughafen mündenden Gleise enden im Tunnel unter dem Flughafen (München Flughafen Terminal). Die beiden Streckengleise werden nach Erding weitergeführt. Im östlichen Bereich des Flughafens sind dafür unter anderem folgende Maßnahmen erforderlich:

Der vorhandene Tunnel wird unter dem Flughafengelände um ca. 1,5 km in Richtung Osten verlängert.

Im weiteren Verlauf überqueren die beiden neuen, elektrifizierten Streckengleise den Abfanggraben Ost. Anschließend ist im Bereich Schwaigerloh der Neubau des oberirdischen Bahnhofs Schwaigerloh einschließlich einer Wende- und Abstellanlage für S-Bahn-Züge vorgesehen.

Los B2: Erdinger Ringschluss

Im weiteren Verlauf werden die beiden neu zu bauenden, elektrifizierten Streckengleise in Richtung Osten bis zum Bahnhof Erding geführt. Damit wird der Ring zwischen den S-Bahn-Linien westlich des Flughafens und der heute in Erding endenden S-Bahn-Linie geschlossen. Dieser Streckenabschnitt wird deshalb „Erdinger Ringschluss“ genannt.

Nördlich des heutigen Bahnhof Erding mündet die ebenfalls geplante, eingleisige elektrifizierte Strecke „Walpertskirchner Spange“ (Los B3) in den „Erdinger Ringschluss“ ein.

Im Kreuzungspunkt der beiden neuen Strecken ist der Neubau des Verkehrshaltes „Erding Fliegerhorst“ geplant. Die Regionalbahnlinie Mühldorf – Erding und die S-Bahn-Linie Erding – Flughafen halten an dieser Station auf zwei übereinander liegenden Ebenen in Tunnel-/Troglage. Die Bahnsteige der S-Bahn und der Regionalbahn werden miteinander sowie mit dem öffentlichen Verkehrsraum barrierefrei verbunden.

Aufgrund der vorhandenen Bebauung werden im Stadtbereich Erding ein Teil der Bahntrasse in Tief- und Tunnellage geführt. Südlich des Verkehrshaltes Erding Fliegerhorst wird die Strecke „Erdinger Ringschluss“ an die vorhandene S-Bahnstrecke Markt Schwaben - Erding angeschlossen. Der Bahnhof Erding wird aufgelöst. Die derzeit eingleisige Strecke zwischen Erding und Altenerding wird zweigleisig ausgebaut.

Im Bereich des „Erdinger Ringschlusses“ sind mehrere höhenfreie Straßen- und Gewässerquerungen zu realisieren, unter anderem die Querung des Isarkanals.

Los B3: Walpertskirchner Spange

Der Schienenpersonenverkehr aus Richtung Südost-Bayern wird an den Flughafen angeschlossen.

Dafür ist im Planungslos B3 zwischen der Bahnstrecke München – Mühldorf und Erding der Neubau der eingleisigen, elektrifizierten „Walpertskirchner Spange“ geplant. Der Zugverkehr wird damit über die „Walpertskirchner Spange“ und den „Erdinger Ringschluss“ an den Flughafen angeschlossen. Mit Ausbaumaßnahmen westlich des Flughafens können die Züge auch Richtung Freising weitergeführt werden.

Im nördlichen Stadtgebiet von Erding fädelt die „Walpertskirchner Spange“ aus dem „Erdinger Ringschluss“ aus und kreuzt den „Erdinger Ringschluss“ im neuen Verkehrshalt Erding Fliegerhorst.

Die „Walpertskirchner Spange“ verlässt östlich von Erding ihre Tunnellage und wird oberirdisch in Richtung Osten weitergeführt und dann nordöstlich von Walpertskirchen an den Streckenabschnitt Markt Schwaben – Mühldorf der Strecke München Ost – Simbach (Inn) angeschlossen.

Im Bereich der „Walpertskirchner Spange“ sind mehrere Bauwerke für Straßen- und Gewässerquerungen zu realisieren, unter anderem für die Kreisstraße ED20 und die Staatsstraße 2084.

1.3.3 Planungspaket C

Los C1: Ausbau Markt Schwaben – Erding

Die S-Bahn-Strecke Markt Schwaben – Erding ist heute eingleisig, mit Kreuzungsmöglichkeiten für die S-Bahnen in Ottenhofen und Altenerding.

Für den geplanten zusätzlichen Schienenverkehr muss die Kapazität der Strecke erhöht werden. Die Strecke Markt Schwaben – Erding wird deshalb durchgängig zweigleisig elektrifiziert ausgebaut und an den geplanten Bahnhof Erding Fliegerhorst angeschlossen. Die Verkehrshalte Ottenhofen, St. Kolomann, Aufhausen und Altenerding werden an die künftige Betriebssituation und Zweigleisigkeit angepasst. Die Ingenieurbauwerke im Bereich des Ausbauabschnittes werden umgebaut bzw. neu errichtet. Vorhandene Straßenquerungen werden voraussichtlich an die künftige Zweigleisigkeit angepasst.

Los C2: Ausbau München-Berg am Laim – Markt Schwaben

Als Teilmaßnahme der ABS 38 (Ausbau der Strecke München–Mühldorf–Freilassing) wird der heute zweigleisige Streckenabschnitt München Riem West – Markt Schwaben viergleisig elektrifiziert ausgebaut. Die S-Bahn erhält zwei eige-

ne Gleise, die beiden anderen Gleise werden vom übrigen Schienenverkehr genutzt. Damit wird der Mischbetrieb entflechtet und die Streckenkapazität für die künftigen Verkehre erhöht. Die S-Bahn-Haltestellen München Riem, Heimstetten, Grub und Poing sowie die Bahnhöfe Feldkirchen und Markt Schwaben werden teilweise mit erheblichen Umbaumaßnahmen an die künftige Betriebsituation und Viergleisigkeit angepasst.

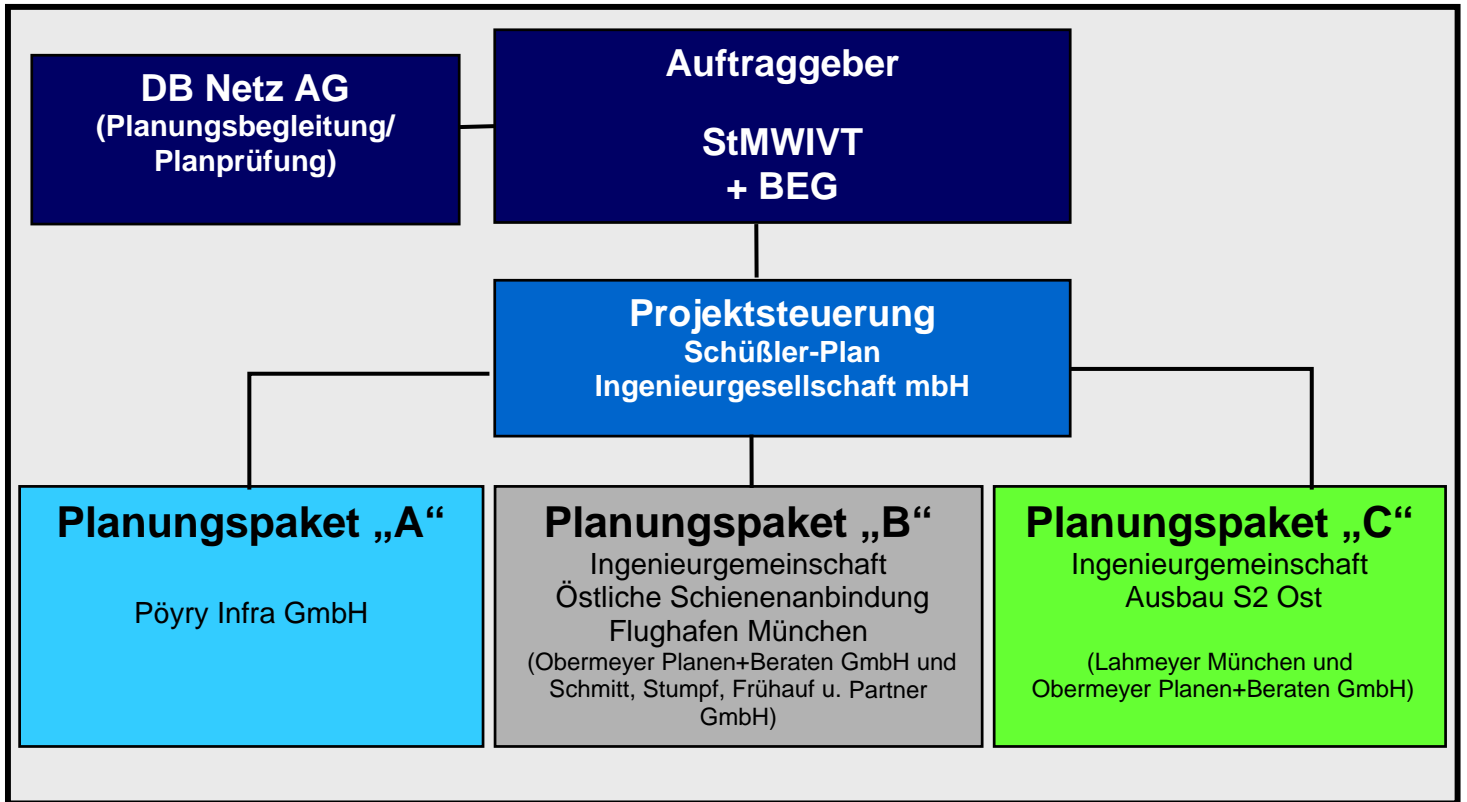
Die Ingenieurbauwerke im Bereich des Ausbauabschnittes werden umgebaut bzw. neu errichtet. Der vorhandene Bahnübergang wird durch neue Straßenquerungen (Über-/Unterführung) ersetzt.

Westlich von Feldkirchen werden im Rahmen der Vorplanung Varianten mit und ohne Anbindung der Messe München mit einem neuen S-Bahn-Halt untersucht. Dabei variiert beim viergleisigen Ausbau die Lage der neuen Gleise nördlich/südlich der Bestandsgleise. Für die Variante mit Messehalt werden die beiden S-Bahngleise nach Süden zur Messe verschwenkt. Im Bahnhof Feldkirchen werden die Anlagen für den Verkehrshalt der S-Bahn entsprechend der nördlichen Lage der S-Bahn-Gleise neu errichtet. Die Gleisanlagen für den Schienengüterverkehr werden an die künftige Situation angepasst.

Im Bahnhof Markt Schwaben teilt sich heute die zweigleisige Strecke aus München in die jeweils eingleisige Strecke Richtung Erding und Richtung Mühldorf. Im Zuge der beiden Maßnahmen „Erdinger Ringschluss“ und „ABS 38“ wird sich die Anzahl der Gleise in jede Richtung verdoppeln, d.h. künftig müssen 2 Gleise aus Erding, 2 Gleise aus Richtung Mühldorf und 4 Gleise aus Richtung München in den Bahnhof Markt Schwaben einfädeln. Im Bahnhof Markt Schwaben müssen deshalb die Gleis- und Bahnsteiganlagen komplett umgebaut werden.

2 Projektbeteiligte

Das folgende Organigramm gibt eine Übersicht über die organisatorische Gesamtstruktur des Planungsprojektes in den derzeitigen Planungsphasen :



3 Mensch und Umwelt

Natur und Landschaft

Der Schutz der Umwelt nimmt bei allen Infrastrukturprojekten einen hohen Stellenwert ein. Daher werden umweltfachliche Aspekte laufend in den Planungsprozeß eingearbeitet.

Eine wichtige Grundlage stellen dabei Kartierungen zur Flora und Fauna des Projektgebietes dar. Auf Basis der Kartierergebnisse versucht die Infrastrukturplanung, die Eingriffe in die Lebensräume schützenswerter Artengruppen so weit wie möglich zu vermeiden. Unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch gezielte Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

Schallschutz

Zusätzlicher Schienenverkehr verursacht unvermeidbar zusätzliche Geräusche. Bereits in den ersten Planungsphasen wird deshalb von Schallgutachtern in Voruntersuchungen überprüft, wie hoch diese Schallimmissionen voraussichtlich sein werden. Tritt eine Überschreitung der Richterwerte ein, werden Maßnahmen zur Reduzierung des Schalls geplant. Im Regelfall werden dann Schallschutzwände entlang der Bahntrassen geplant. Diese werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens konkretisiert und festgelegt.

Erschütterungen

Durch den Schienenverkehr zu erwartende Erschütterungen werden durch Sachverständige ermittelt und bewertet. Die Gutachter prüfen dabei, ob die Beurteilungswerte überschritten werden und ob technische Maßnahmen zur Reduzierung der Erschütterungen notwendig werden.

4 Planungsstufen

Nachfolgend sind die erforderlichen Planungsschritte grob beschrieben:

Planungsstufe I: Grundlagenermittlung und Vorplanung

Die für die Planung erforderlichen Grundlagen werden ermittelt (z.B. mit Bestandsvermessungen, Baugrunderkundungen, Spartenerhebungen, Sammeln von Planungsabsichten Dritter, Umweltkartierungen, etc.). Auf dieser Basis werden verschiedene Lösungsmöglichkeiten untersucht und bewertet und erste Planungskonzepte erstellt, die mit den Trägern öffentlicher Belange vorabgestimmt werden. Erste Kostenschätzungen werden aufgestellt.

Planungsstufe IIa: Entwurfs- und Genehmigungsplanung

Die Ergebnisse der Vorplanung werden in der Entwurfsplanung vertieft und konkretisiert. Für die Bauwerke werden z.B. Vorstatiken erstellt, die Gleistrassierung wird fahrdynamisch geprüft, Entwässerungsanlagen werden dimensioniert usw.. Mit diesen Planungsergebnissen werden die groben Kostenschätzungen der Vorplanung verfeinert.

Auf Basis der Entwurfsplanung werden die Planfeststellungsunterlagen erarbeitet. Sie beinhalten unter anderem Grunderwerbspläne, Schallgutachten, Umweltverträglichkeitsstudien, Landschaftpflegerische Begleitpläne, etc..

Planungsstufe IIb: Planfeststellungsverfahren

Auf Basis der Planfeststellungsunterlagen wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die Planungen können öffentlich eingesehen werden. Alle Betroffenen können sich am Planfeststellungsverfahren beteiligen. Das Verfahren ist unter Pkt. 6.1 beschrieben.

Nächste Planungsstufen: Ausführungsplanung, Ausschreibung, Baudurchführung

Auf Basis der planfestgestellten Planung werden Detailpläne (Ausführungspläne) erarbeitet. Die Bauleistungen werden ausgeschrieben und beauftragt. Anschließend werden die Baumaßnahmen durchgeführt.

5 Zeitplan

Die Planungen befinden sich derzeit in der Planungsstufe I. Für einzelne Planungslose liegen die Vorplanungsergebnisse bereits vor. Es ist geplant, bis Oktober 2008 in allen Planungslosen die Planungsstufe I abzuschließen.

Sukzessive wird die Planungsstufe IIa für die einzelnen Planungspakete/-lose begonnen. In den ersten Planungslosen wurde die Entwurfsplanung bereits gestartet. Ziel ist es, bis Mitte/Ende 2009 die Planfeststellungsunterlagen für erste Streckenabschnitte zu erstellen und hierfür die Planfeststellung zu beantragen.

6 Rechtliche Rahmenbedingungen

6.1 Planfeststellungsverfahren

Der Bau bzw. Ausbau einer Bahnlinie erfordert i.d.R. ein Planfeststellungsverfahren, welches i.d.R. mit einem Planfeststellungsbeschluss endet. Ein Planfeststellungsverfahren (PFV) ist das gesetzlich vorgeschriebene Verwaltungsverfahren in dem über die Zulässigkeit des geplanten Infrastrukturvorhabens entschieden wird. Es wird u.a. sorgfältig geprüft, ob und wie das Vorhaben mit allen davon betroffenen Belangen vereinbar ist. Dazu werden zum Einen die Behörden, deren Aufgabengebiet durch das Vorhaben betroffen ist, zu einer Stellungnahme aufgefordert; zum Anderen werden den betroffenen Gemeinden die Planunterlagen zur öffentlichen Auslegung übergeben. Hier haben die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, vor Ort die Planunterlagen einzusehen und ggf. schriftlich oder zur Niederschrift Einwendungen gegen die Planungen zu erheben.

Danach führt die Anhörungsbehörde (Regierung von Oberbayern) einen Erörterungstermin mit den von der Planung Betroffenen, den Behörden sowie den Bürgern, die Einwendungen erhoben haben, durch. Mit dem Planfeststellungsbeschluss entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt über das Projekt, gleichzeitig aber auch über die Einwendungen. Sobald der Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig wird, kann mit dem Bau begonnen werden, vorausgesetzt der Grunderwerb ist abgeschlossen.

6.2 Grunderwerb und vorübergehend beanspruchte Flächen

Für die Realisierung der Maßnahmen wird der Erwerb von Flächen Dritter erforderlich. Für unterirdische Streckenabschnitte wird die Bestellung und Eintragung einer Dienstbarkeit für den Vorhabensträger vorgesehen.

Während der Bauausführung wird eine zeitweilige Beanspruchung von Flächen unumgänglich sein. Diese Flächen werden nach Abschluß der Bautätigkeit wieder in den alten Zustand zurückgeführt.

6.3 Maßnahmen gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz

Teile der zu verändernden Anlagen der Bahn und von Dritten sind nach den Maßgaben des Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) durchzuführen. Zwischen den Kreuzungsbeteiligten werden Vereinbarungen gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) getroffen. Basis werden die Ergebnisse der Entwurfsplanung und der Planfeststellung sein.

6.4 Spartenmaßnahmen

Zur Kreuzung von Ver- und Entsorgungsleitungen Dritter werden mit den betroffenen Leitungsträgern Kreuzungs- und Gestattungsverträge vereinbart.