



Kerstin Schreyer, MdL

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

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
PI/G-4255-3/1621 B  
27.04.2021

Unser Zeichen  
54-3551

München  
16. Juni 2021

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Johannes Becher, Dr. Markus Böhler vom 26.04.2021 betreffend „Geplante Erweiterung der S-Bahn bis Landshut“**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

*Zu 1.a) Ist die Einrichtung der Express-Linie S21X schon definitiv beschlossen?*

Die Regional-S-Bahn nach Landshut ist als fester Bestandteil des S-Bahn-Startkonzeptes mit 2. Stammstrecke vorgesehen.

*Zu 1.b) Wenn ja, ab wann wird die Linie eingerichtet?*

Die Linie soll mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke eingerichtet werden.

*Zu 1.c) Wenn ja, welche Taktung ist in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten vorgesehen (bitte nach Werk- und Feiertagen differenzieren)?*

Im Rahmen des Startkonzeptes ist für die Regional-S-Bahn nach Landshut an allen Tagen ein ganztägiger Stundentakt vorgesehen.

*Zu 2.a) Werden mit der Einrichtung der S21X die Regionalbahnverbindungen zwischen Landshut und Freising bzw. München Hbf vollständig wegfallen?*

Die Regionalbahnverbindungen werden durch die Regional-S-Bahn ersetzt.

*Zu 2.b) Wenn nein, welche Verbindungen werden erhalten bleiben?*

Siehe Antwort zu Frage 2.a).

*Zu 2.c) Werden mit der Einrichtung der S21X die gravierenden Taktlücken - insbesondere an den Bahnhöfen Marzling, Langenbach, Gündlkofen und Bruckberg - insoweit geschlossen, dass künftig auch wochenends mindestens stündlich eine Verbindung in jede Richtung besteht?*

Die aufgezählten Stationen sollen von der Regional-S-Bahn an allen Tagen im ganztägigen Stundentakt bedient werden.

*Zu 3.a) Werden an den Bahnhöfen Freising und Moosburg im Zuge der Einrichtung der S21X Zughalte von RE, ALEX oder ÜFEX verloren gehen?*

Nein.

*Zu 3.b) Wenn ja, wie viele Züge halten dann nicht mehr?*

Siehe Antwort zu Frage 3.a)

*Zu 3.c) Wenn nein, ist dauerhaft sichergestellt, dass die Bahnhöfe Freising und Moosburg ihre gute Regionalexpress-Verbindung behalten werden?*

Freising und Moosburg werden auch in Zukunft durch Regional-Express-Verkehre angebunden bleiben.

*Zu 4.a) Welche Fahrzeiten hat die geplante S21X von den einzelnen Bahnhöfen bis München Hauptbahnhof?*

Die Bahnhöfe Landshut Hbf, Moosburg und Freising sind auch in Zukunft durch die Regional-Express-Züge in kürzestmöglicher Fahrzeit an den Münchner Hauptbahnhof angebunden. Die nachfolgenden Zahlen stellen deshalb nur die derzeit geplanten Fahrzeiten der Regional-S-Bahn dar:

Landshut – München Hbf (2. Stammstrecke):	56 Minuten
Gündlkofen – München Hbf (2. Stammstrecke):	50 Minuten
Bruckberg – München Hbf (2. Stammstrecke):	47 Minuten
Moosburg – München Hbf (2. Stammstrecke):	42 Minuten
Langenbach (Oberbay.) – München Hbf (2. Stammstrecke):	37 Minuten
Marzling – München Hbf (2. Stammstrecke):	33 Minuten
Freising – München Hbf (2. Stammstrecke):	29 Minuten

Die Regional-S-Bahn soll zwischen Freising und München Hbf (2. Stammstrecke) an den Stationen Neufahrn (b. Freising), Unterschleißheim, Feldmoching, Moosach und Laim halten und bietet zu dem auch eine schnelle und umsteigefreie Verbindung zum Marienhof und dem Ostbahnhof.

*Zu 4.b) Welche Fahrzeiten bestehen bisher mit Regionalbahn- bzw. Regionalexpressverbindungen von den einzelnen Bahnhöfen bis München Hauptbahnhof?*

Landshut – München Hbf	46 – 52 Minuten (Regionalexpress)
Landshut – München Hbf	56 – 68 Minuten (Regionalbahn)
Gündlkofen – München Hbf	56 – 64 Minuten (mit Umstieg)
Gündlkofen – München Hbf	50 – 61 Minuten (Regionalbahn)
Bruckberg – München Hbf	53 – 54 Minuten (mit Umstieg)
Bruckberg – München Hbf	47 – 58 Minuten (Regionalbahn)
Moosburg – München Hbf	36 – 38 Minuten (Regionalexpress)
Moosburg – München Hbf	49 – 52 Minuten (mit Umstieg)
Langenbach (Oberbay) – München Hbf	38 – 44 Minuten (mit Umstieg)
Langenbach (Oberbay) – München Hbf	37 – 46 Minuten (Regionalbahn)
Marzling – München Hbf	34 – 43 Minuten (mit Umstieg)
Marzling – München Hbf	33 – 42 Minuten (Regionalbahn)

Freising – München Hbf

25 – 30 Minuten

*Zu 4.c) Welche Ausstattung werden die Züge der geplanten Linie S21X haben (bitte aufschlüsseln nach Anzahl Sitz- und Stehplätze, Gepäckaufbewahrung, WC, Wickelmöglichkeit, Fahrradabteil, W-Lan, etc.)?*

Die Fahrzeugausgestaltung steht noch nicht fest, die erforderlichen Planungen hierfür sind jedoch angestoßen.

*Zu 5.a) Welche der Bahnhöfe bzw. Bahnsteige entlang der geplanten S21X müssen umgebaut werden, um die erforderliche Höhe von 96 cm zu erreichen?*

- Landshut Hbf: Bahnsteig an Gleis 7/8
- Gündlkofen: beide Bahnsteige
- Bruckberg: beide Bahnsteige
- Langenbach: beide Bahnsteige
- Marzling: beide Bahnsteige
- Freising: Bahnsteig an Gleis 1

*Zu 5.b) Wie sieht der Zeit- und Kostenplan der einzelnen Maßnahmen aus?*

Aufgrund des noch frühen Planungsstadiums lassen sich derzeit noch keine belastbaren Aussagen über die Kosten machen. Die Anpassungen der Stationen für die Regional-S-Bahn sollen mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke fertiggestellt sein.

*Zu 5.c) Wann wurden die betroffenen Bahnsteige zuletzt umgebaut?*

- Landshut Hbf    Bahnsteig Gleis 7/8 – Baujahr 2016
- Gündlkofen,    Bahnsteige 1 und 2 – Baujahr 1927;  
                    Bahnsteig 2 – Grundsanie rung 1970
- Bruckberg      Bahnsteige 1 und 2 – Baujahr 1992
- Langenbach    Bahnsteige 1 und 2 – Baujahr 2010
- Marzling        Bahnsteige 1 und 2 – Baujahr 2007 – Sanierung 2009
- Freising        Bahnsteig Gleis 1/2 – Baujahr 1971 – Grundsanie rung  
                    1991

*Zu 6.a) In welcher Form werden die betroffenen Kommunen an der Planung beteiligt, die teilweise aus der Zeitung von den Umbauplänen erfahren haben?*

Die Kommunen wurden u. a. im Rahmen der Dialogforen zum Programm „Bahnausbau Region München“ am 5. September 2018 durch die damalige Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr, Frau Landtagspräsidentin Ilse Aigner, MdL, über die Einführung der S21X und die damit verbundene Verbesserung des Fahrplanangebots sowie die Herstellung der Barrierefreiheit informiert. Die Deutsche Bahn als Vorhabenträgerin wird die Kommunen im Rahmen der Planungen in geeigneter Weise beteiligen.

*Zu 6.b) Ist geplant im Zuge der Umbaumaßnahmen auch die vollumfängliche Barrierefreiheit an den Bahnhöfen herzustellen?*

Sofern noch nicht vorhanden, wird im Rahmen der Umbauarbeiten auch die Barrierefreiheit an den Stationen hergestellt.

*Zu 6.c) Wenn nein, warum nicht?*

Siehe Antwort zu Frage 6.b)

*Zu 7.a) Welche Einstiegshöhen haben die Züge, die bislang an den Bahnhöfen der neu geplanten S21X-Strecke halten?*

Die Züge verfügen über Einstiegshöhen von 55, 76 und 96 cm über Schienenoberkante.

*Zu 7.b) Wie wird die Barrierefreiheit und der sichere Einstieg gewährleistet, wenn Züge unterschiedlicher Einstiegshöhen an Bahnsteigen halten?*

An den Bahnsteigen mit einer Einstiegshöhe von 96 cm sollen, sofern möglich, in Zukunft nur noch passende Fahrzeuge eingesetzt werden. Ggf. auftretende Unterschiede können durch fahrzeugseitige Einstiegshilfen überbrückt werden. Dies ist beispielsweise am Bahnhof Moosburg der Fall (Bahnsteighöhe 76 cm), da dort auch Regional-Express-Züge halten werden.

*Zu 8.a) Mit welchen Zugzahlen ist nach Einführung der S21X, der S1 im 15-Minuten-Takt, sowie dem Regional- und Güterverkehr zu rechnen, insbesondere in den bereits heute hochbelasteten Streckenabschnitten z.B. zwischen Moosach und Neufahrn?*

Es sind werktags (Montag bis Freitag) insgesamt (Summe aus Richtung und Gegenrichtung) 88 Züge des Regionalverkehrs, 160 Züge der S1 und 40 Züge der Regional-S-Bahn geplant. Informationen über Zugzahlen im Güterverkehr liegen nicht vor.

*Zu 8.b) Wie hoch sind die derzeitigen Zugzahlen auf dem Streckenabschnitt zwischen Moosach und Neufahrn?*

Es verkehren werktags insgesamt (Summe aus Richtung und Gegenrichtung) 91 Züge des Regionalverkehrs und 147 S-Bahnen. Informationen über Zugzahlen im Güterverkehr liegen nicht vor.

*Zu 8.c) Sind – mit Blick auf die heutigen Verspätungen der S1 und die geplanten Linienenerweiterungen - auf den Streckenabschnitten bauliche Maßnahme zur Erweiterung der Gleiskapazität erforderlich und angedacht?*

Die Strecke München – Freising – Landshut zählt zu den am stärksten ausgelasteten Bahnstrecken im Großraum München. Dem Freistaat Bayern ist daher sehr daran gelegen, die Leistungsfähigkeit der Strecke zu steigern. Die Zuständigkeit für den Ausbau und den Erhalt des DB-Schienennetzes liegt gemäß Grundgesetz jedoch beim Bund. Der Freistaat wird sich daher weiter dafür einsetzen, dass der Bund für die Strecke eine bedarfsgerechte Entwicklungsperspektive schafft.

2017 wurde im Auftrag des Freistaats eine mögliche Variante zur Kapazitätssteigerung im Korridor München – Freising – Landshut gutachterlich untersucht. Herzstück ist dabei eine rund 40 km lange Neubaustrecke von München-Neulustheim bis Neufahrn südlich von Freising. Alternativ werden derzeit weitere Lösungen im Rahmen der Fortschreibung des Programms „Bahnausbau Region München“ untersucht, so z.B. ein abschnittsweiser bestandsnaher Ausbau. Aufbauend auf den

Untersuchungsergebnissen wird der Freistaat mit dem Bund über das weitere Vorgehen eines bedarfsgerechten Ausbaus der Strecke München – Freising – Landshut sprechen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Kerstin Schreyer  
Staatsministerin