



Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des  
Innern, für Bau und Verkehr • Postfach 22 12 53 • 80502 München

Präsidentin  
des Bayer. Landtags  
Frau Barbara Stamm, MdL  
Maximilianeum  
81627 München

Bayern.  
Die Zukunft.

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
PI/G-4254-3/14311  
02.12.2016

Unser Zeichen  
IIE3-3544.3-3-3-5

München  
02.01.2017

**Schriftliche Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Magerl, Markus Ganse-  
rer vom 01.12.2016 betreffend Walpertskirchner Spange**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

zu 1.a) *Wie ist der aktuelle Planungsstand bzgl. der Walpertskirchner Spange?*

zu 1.b) *Wann wird das Planfeststellungsverfahren beantragt?*

zu 1.c) *Wann wird mit einem Genehmigungsbescheid gerechnet?*

Die Fragen 1.a), 1.b) und 1.c) werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs ge-  
meinsam beantwortet.

Die Vorentwurfsplanung ist abgeschlossen. Die Entwurfsplanung wurde im Jahr  
2015 erstellt und im Jahr 2016 von allen Projektbeteiligten einschließlich der Deut-  
schen Bahn (DB) AG geprüft. Sie wird derzeit überarbeitet und soll im ersten  
Quartal 2017 vom beauftragten Planungsbüro fertiggestellt werden.

Die Genehmigungsplanung beginnt im Januar 2017 und soll bis Ende 2017 erstellt werden. Anschließend erfolgt die Prüfung der Unterlagen durch DB und Freistaat und daraufhin die Finalisierung durch das Planungsbüro. Nach derzeitigem Planungsstand ist vorgesehen, dass die DB noch im Jahr 2018 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beantragt. Erfahrungsgemäß beträgt die Dauer eines Planfeststellungsverfahrens dieser Größe drei bis vier Jahre.

*zu 2.a) Besteht noch immer die Festlegung auf die Nordeinschleifungsvariante?*

*zu 2.b) Wie setzen sich die Kosten für diese Variante zusammen?*

*zu 2.c) Wie sieht die Finanzierung des Projekts aus?*

Die Fragen 2.a), 2.b) und 2.c) werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Nordeinführungsvariante wird nach Abschluss der Vorentwurfsplanung für die Genehmigungsplanung als vorzugswürdig weiterverfolgt.

Die Kosten für die als Baustufe III des Projekts „Erdinger Ringschluss“ geplante Walpertskirchener Spange betragen nach jetzigem Stand rund 145 Mio. € (Ergebnisse der aktuellen Kostenrechnung mit Preisstand 2016). Hierin noch nicht enthalten sind Kosten für Änderungen aus den Prüfläufen, für eventuelle Auflagen aus dem Planfeststellungsverfahren, Risiken sowie Anpassungen des Preisstandes.

Die Finanzierung soll über das Bundesschienenwegeausbaugesetz durch den Bund erfolgen.

*zu 3.a) Wie ist das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Rechnung für die Nordeinschleifungsvariante?*

*zu 3.b) Von welchem Datum stammt dieses Ergebnis und wann wird die Rechnung aktualisiert?*

Die Fragen 3.a) und 3.b) werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Großknoten München mit der Walpertskirchener Spange als Bestandteil wurde im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung im Jahr 2010 vom Bund positiv bewertet. Damals wurde die Südeinführungsvariante unterstellt.

Der Bund hat angekündigt, voraussichtlich bis Ende 2017 alle Knoten einschließlich möglicher Bestandteile neu zu bewerten. Das betrifft auch den Großknoten München mit der Nordeinführungsvariante der Walpertskirchener Spange.

*zu 4.a) Warum fiel die Entscheidung gegen eine Südeinführung?*

*zu 4.b) Wie hoch sind die Kosten einer Südeinführungstrasse im Vergleich zur Nordeinführungstrasse?*

*zu 4.c) Wie hoch ist der Flächenverbrauch für die einzelnen Varianten?*

Nordeinführungs- und Südeinführungsvariante wurden in der Vorentwurfsplanung untersucht. Die gesamthafte Bewertung aller für und gegen die Nord- und Südeinführungsvariante sprechenden Belange (Fahrzeiterparnis, Eingriffe in Natur und Landschaft, Auswirkungen auf den Menschen, Bau- und Betriebskosten u.a.) hat unter Einbeziehung der Planungsziele ergeben, dass die Nordeinführungsvariante unter Berücksichtigung des Stadtratsbeschlusses der Stadt Erding vom 22. Mai 2012 vorzugswürdig ist. Die Stadt Erding hat sich in vorgenanntem Stadtratsbeschluss für die Nordeinführungsvariante ausgesprochen, durch welche die städtebaulichen Ziele der Stadt Erding erheblich besser als durch die Südeinführungsvariante umgesetzt werden können.

In den Planfeststellungsunterlagen wird dieser Variantenvergleich ausführlich dargestellt sein.

*zu 5. Wurde eine Variante unter Ausnutzung des Systems der Teilabkopplung im Bahnhof Markt Schwaben geprüft und wenn ja, was war das Ergebnis und wenn nein, warum nicht?*

Es wurden Varianten der Trassenführung über Markt Schwaben, auch eine Teilabkopplung im Bahnhof Markt Schwaben, geprüft und im Ergebnis als eindeutig nicht vorzugswürdig nicht weiter verfolgt. Das Ziel der Verbesserung der Schienenanbindung aus Richtung Südostbayern an den Münchner Flughafen durch eine schnelle, umsteigefreie Verbindung wird durch die jetzt geplante Trassenlage der Walpertskirchener Spange optimal erreicht. Alle Varianten über Markt Schwa-

ben (Kurve bei Markt Schwaben, Teilabkoppelung in Markt Schwaben, Umsteigen in Markt Schwaben) erfüllen dieses Ziel aufgrund der deutlich längeren Reisezeiten nicht. Darüber hinaus wäre bei weiteren zusätzlichen Zügen auf der eingleisigen Strecke Markt Schwaben – Erding ein zweigleisiger Ausbau erforderlich.

*zu 6.a) Wie ist die Nutzen-Kosten-Rechnung für die Variante Bahnhof Erding-Fliegerhorst und gibt es eine Variante mit einem besseren Nutzen-Kosten-Verhältnis?*

*zu 6.b) In welcher Höhe wird bzgl. der Variante Bahnhof Erding-Fliegerhorst eine Mitfinanzierung durch das Bundesverkehrsministeriums erwartet?*

Die Fragen 6.a) und 6.b) werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund hat das Vorhaben „09 D 56 S München S-Bahn - Erdinger Ringschluss“ im Jahr 2014 in die Kategorie „b“ des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesprogramms („vorläufig aufgenommene Vorhaben“) aufgenommen und wird sich deshalb finanziell an dem Vorhaben beteiligen. Der Bundesanteil am Vorhaben wird nach heutigem Kenntnisstand rund 170 Mio. € betragen.

Voraussetzung für die Aufnahme in die Kategorie „b“ des GVFG-Bundesprogramms war der Nachweis einer positiven Nutzen-Kostenrechnung für das Vorhaben. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis für das aufgenommene Vorhaben beträgt 1,05.

Das Nutzen-Kostenverhältnis für die Südvariante war ebenfalls positiv und betrug 1,17.

*zu 7.a) Wie ist der aktuelle Planungsstand beim Lückenschluss Flughafen – Erding für die Planfeststellungsabschnitt PFA 4.1. und PFA 4.2.?*

*zu 7.b) Wie setzt sich die Finanzierung beider Bauvorhabens im Einzelnen zusammen?*

Die Fragen 7.a) und 7.b) werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den PFA 4.1 läuft das Planfeststellungsverfahren. Das Anhörungsverfahren ist abgeschlossen. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bearbeitet gegenwärtig die

eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen. Laut Aussage des EBA ist die Planungsentscheidung in der ersten Jahreshälfte zu erwarten.

Für den PFA 4.2 werden derzeit die Genehmigungsunterlagen erstellt. Es ist vorgesehen, dass die Bahn Ende 2017 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beantragt.

Beide Abschnitte sind Bestandteil des GVFG-Bundesprogramms und sollen durch den Freistaat Bayern sowie den Bund finanziert werden. Derzeit wird auch geprüft, ob die Flughafen München GmbH einen Beitrag zur Herstellung der Fernverkehrstauglichkeit der Maßnahme leisten kann. Darüber hinaus finden derzeit Gespräche mit der Stadt Erding über eine finanzielle Beteiligung der Stadt zur Berücksichtigung städtebaulicher Entwicklungsziele statt.

*zu 8.a) Wie ist das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Rechnung für das im Bereich des PFA 4.2. geplanten Vorhaben?*

*zu 8.b) Von welchem Stand ist das Ergebnis und wann wird die Rechnung aktualisiert?*

Die Fragen 8.a) und 8.b) werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Ausführungen zu Frage 6.a) wird verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Gerhard Eck  
Staatssekretär