



Erdinger Ringschluss

Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München

Landkreis Erding
Ausschuss für Struktur, Verkehr
und Umwelt am 21.11.2011





1. Bahnknoten München
2. Übersicht Nord- und Südeinführung Erdinger Ringschluss
3. Planungen im Stadtbereich Erding
4. Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung
5. Kriterien für Variantenentscheid
6. Abstimmungsprozess seit der Stadtratssitzung im März 2011



1. Bahnknoten München

Vergleichende Untersuchung
2. S-Bahn-Tunnel / Südring
(Ergebnisvorstellung 16. November 2009)

Gutachten zur
Flughafenanbindung
(Ergebnisvorstellung 23. November 2009)

Ergänzende Untersuchung
Nordtunnel Light
(Ergebnisvorstellung 25. Februar 2010)

Landtagsanhörung zur
Zukunft des Bahnknotens München
(25. Februar 2010)

Bahnknoten München

Beschlüsse:

23. März 2010 Bayerische
Staatsregierung

24. März 2010 Landeshauptstadt
München

14. April 2010 Bayerischer Landtag



1. Bahnknoten München

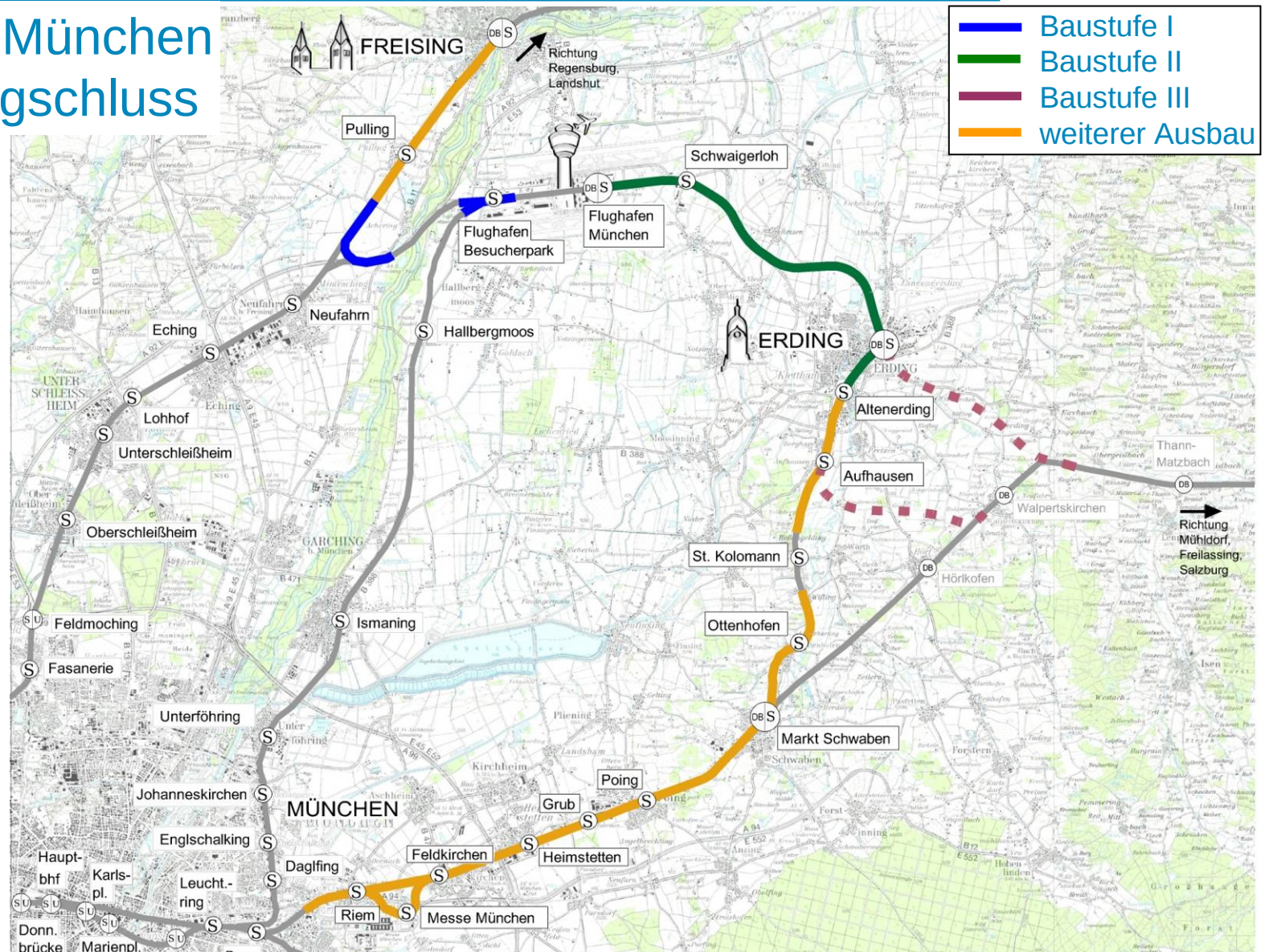
Vorrangige Projekte bis 2020

GVFG-Projekte mit Bundesbeteiligung	Bahnknoten München *	Bedarfsplanprojekte
	(Finanzierung aus Bedarfsplanmitteln des Bundes)	
2. S-Bahn-Stammstrecke	4-gleisiger Ausbau Daglfing – Johanneskirchen	ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing
Neufahrner Kurve (1. Baustufe Erdinger Ringschluss)	Ausbau Bahnhof Pasing und Überleitverbindung von den Regionalbahn-Gleisen zur 2. Stammstrecke	
Erdinger Ringschluss (2. Baustufe Erdinger Ringschluss)	Walpertskirchner Spange (3. Baustufe Erdinger Ringschluss)	
S 7-Verlängerung Wolfratshausen – Geretsried		

* Maßnahmen aus Gutachten zur Flughafenanbindung; darüber hinaus weitere Maßnahmen für Güterverkehr



1. Bahnknoten München Erdinger Ringschluss

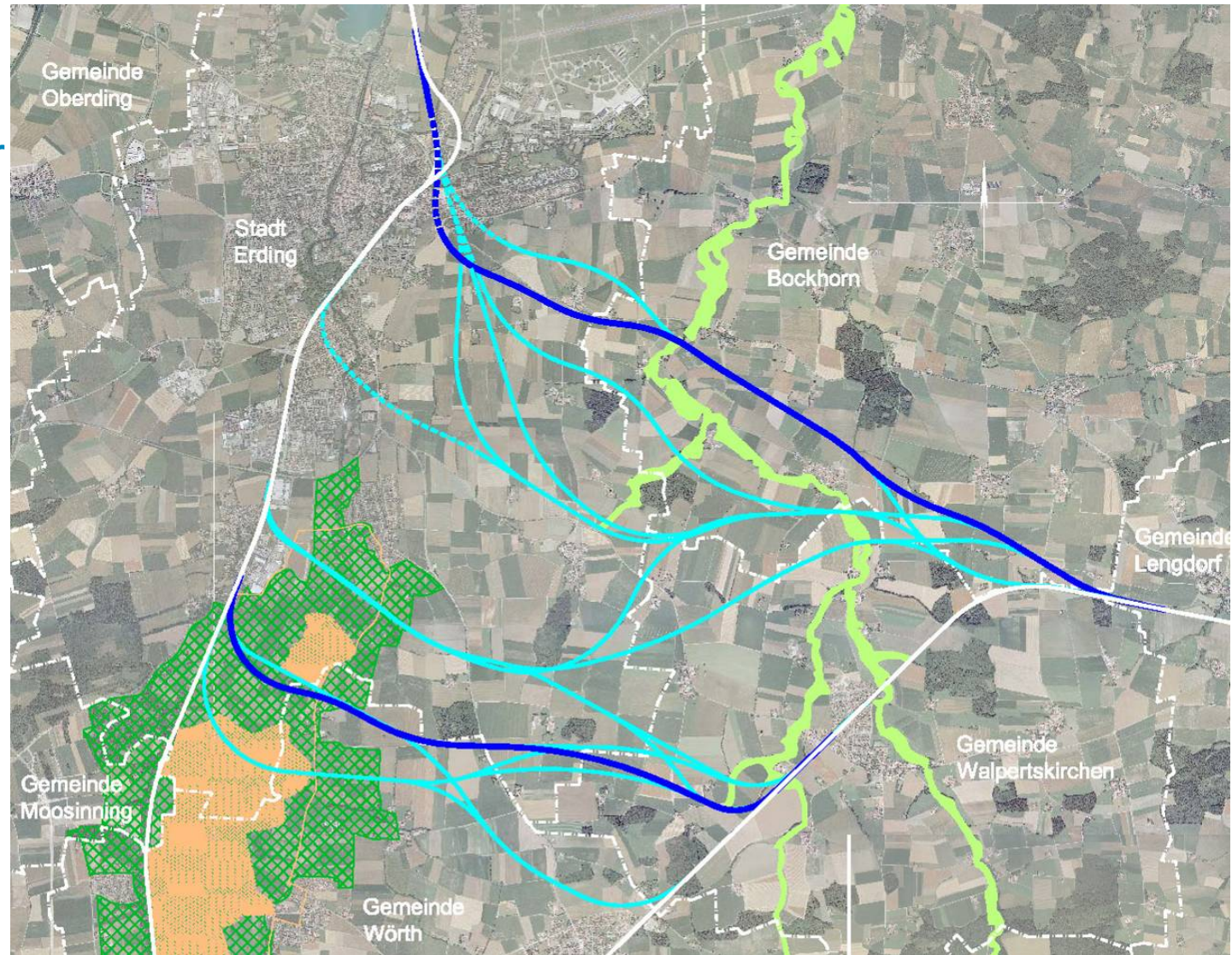




1. Bahnknoten München
2. Übersicht Nord- und Südeinführung Erdinger Ringschluss
3. Planungen im Stadtbereich Erding
4. Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung
5. Kriterien für Variantenentscheid
6. Abstimmungsprozess seit der Stadtratssitzung im März 2011

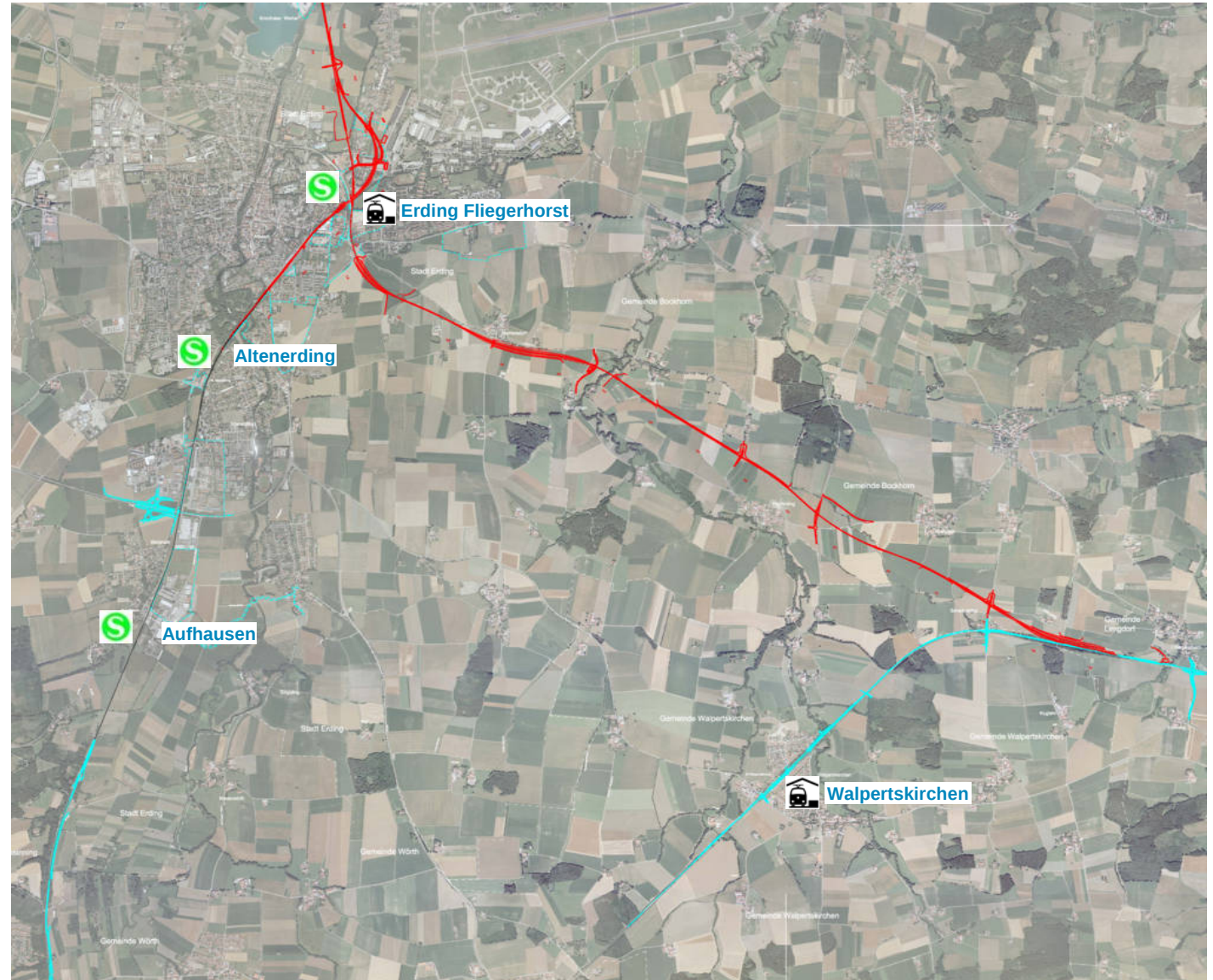


2. Projektübersicht Trassenvarianten Walpertskirchener Spange



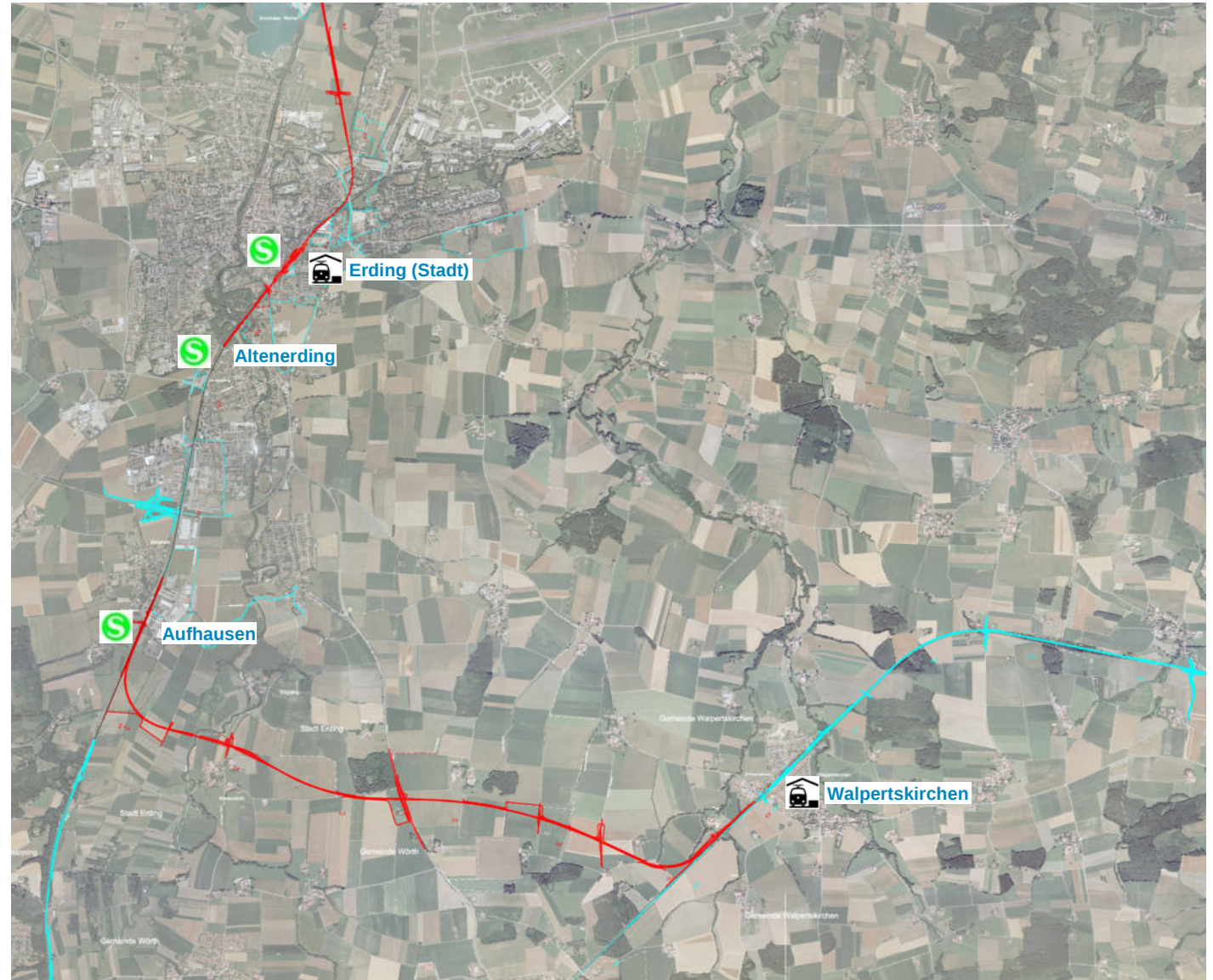


2. Projektübersicht Nordeinführung





2. Projektübersicht Südeinführung

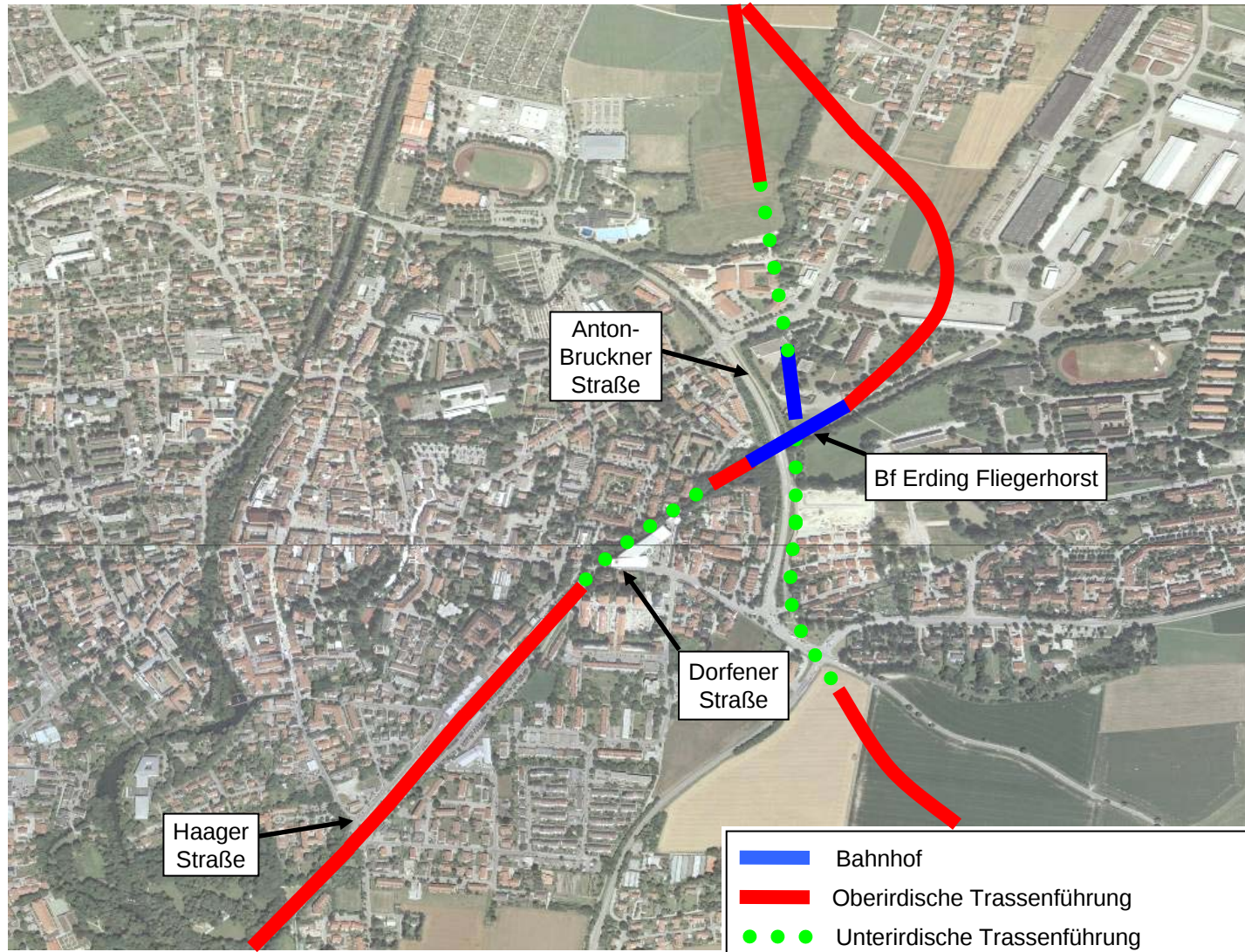




1. Bahnknoten München
2. Übersicht Nord- und Südeinführung Erdinger Ringschluss
3. Planungen im Stadtbereich Erding
4. Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung
5. Kriterien für Variantenentscheid
6. Abstimmungsprozess seit der Stadtratssitzung im März 2011

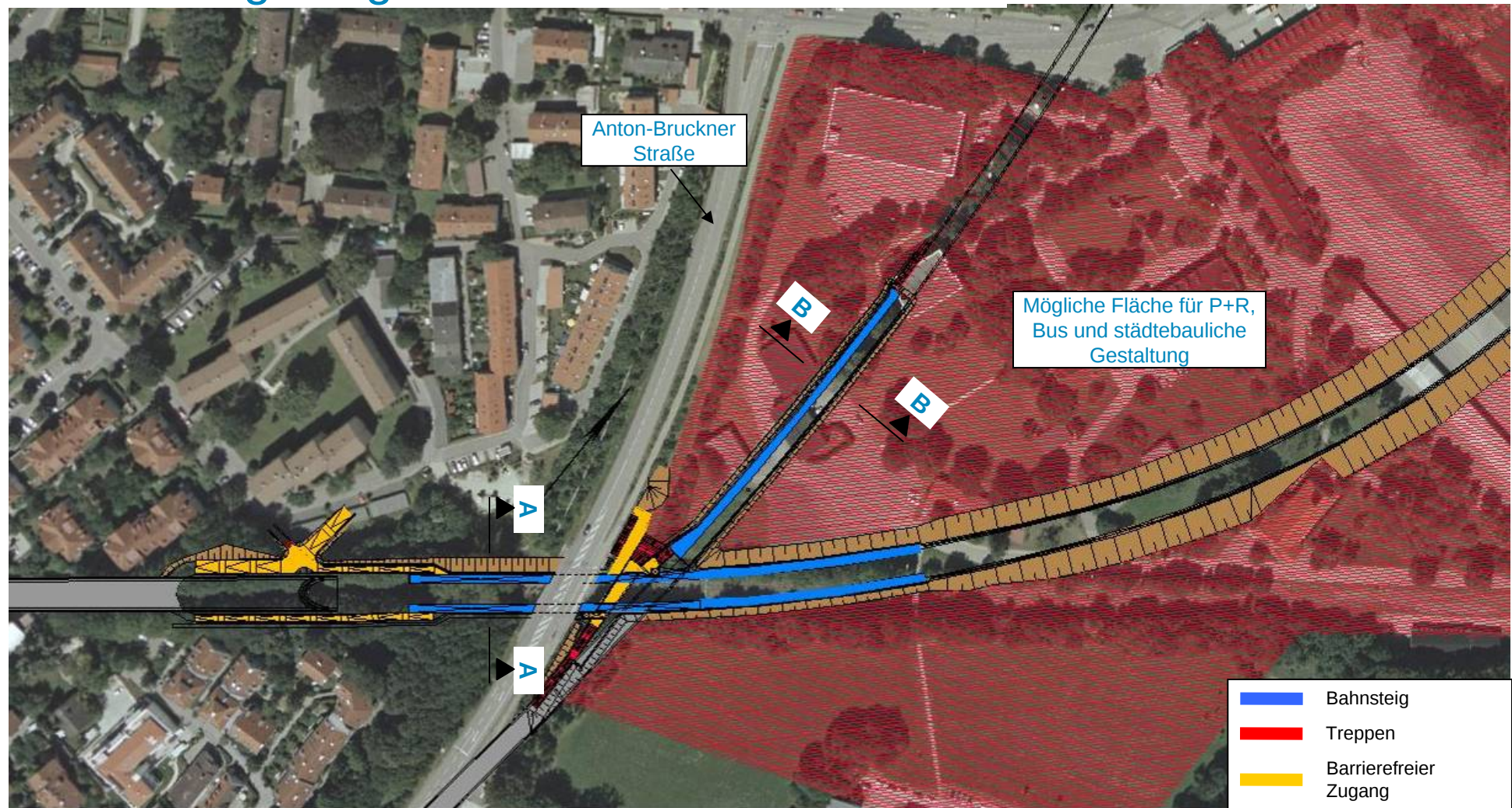


3. Planungen im Stadtbereich Erding - Nordeinführung



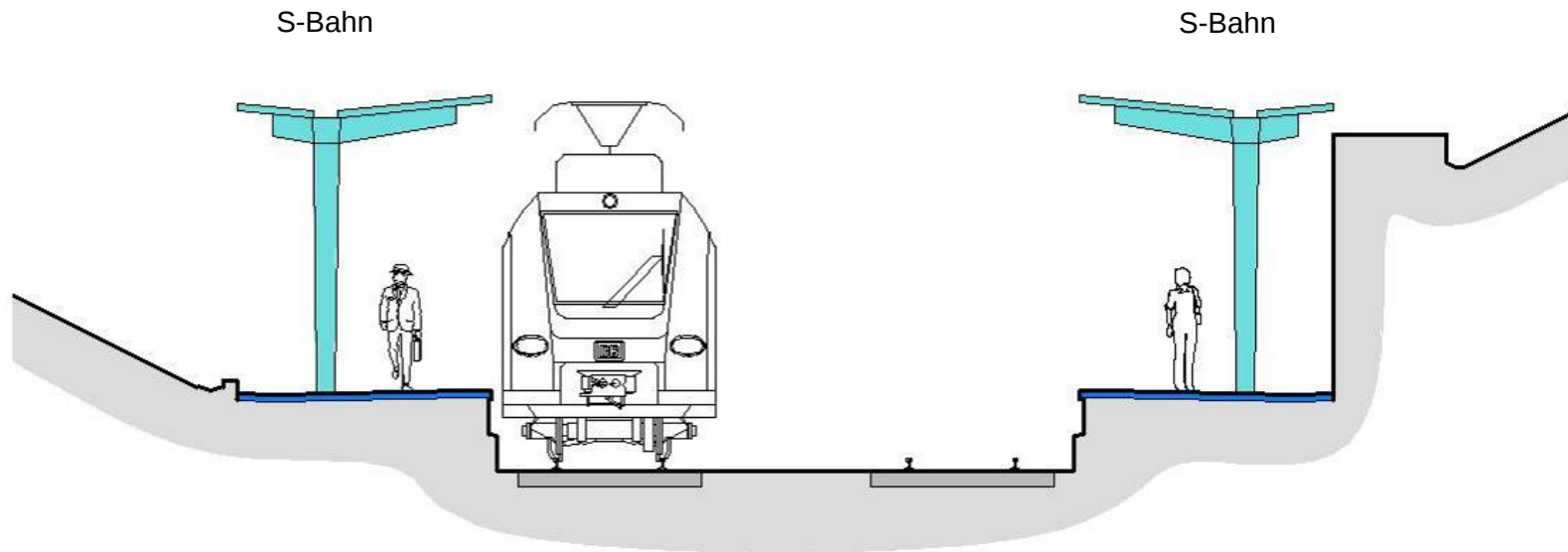


3. Planungen im Stadtbereich Erding – Nordeinführung Bf Erding Fliegerhorst



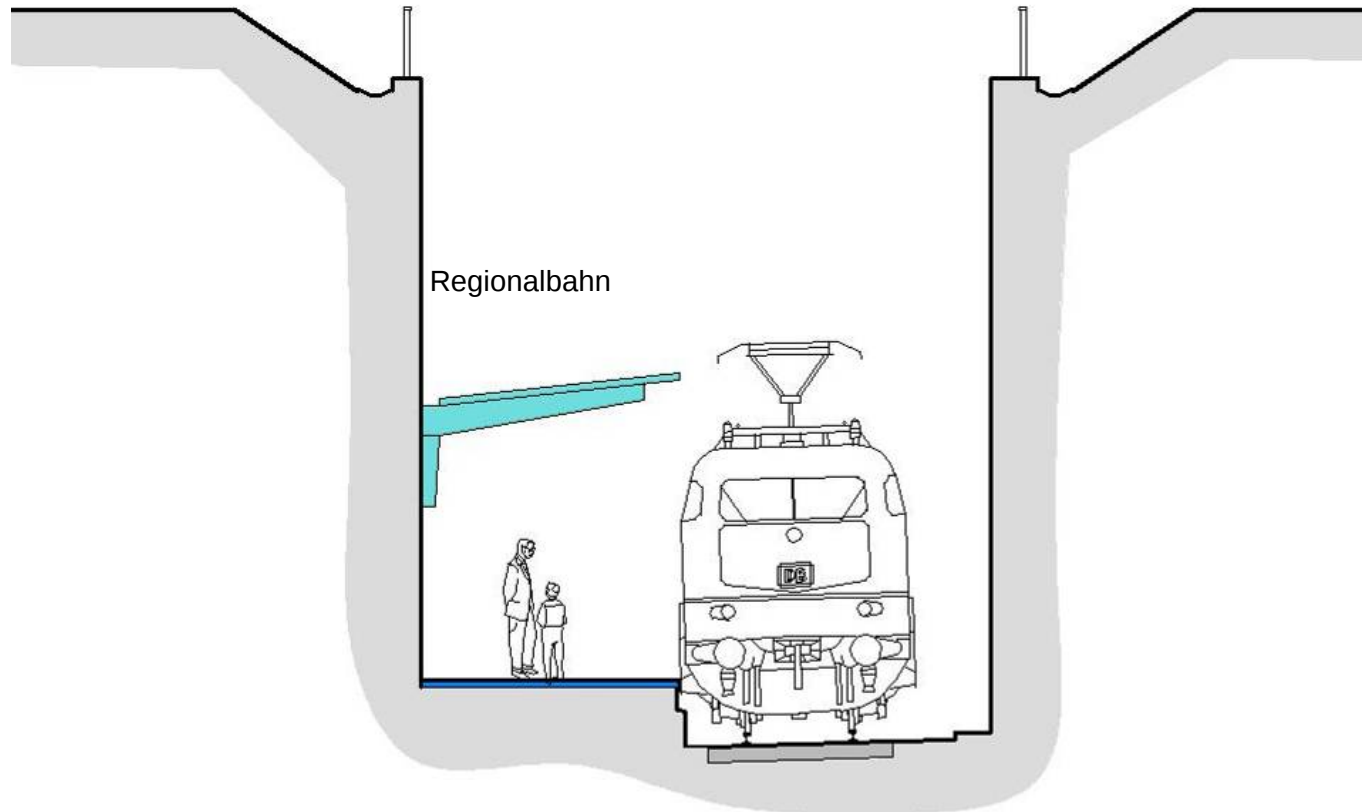


3. Planungen im Stadtbereich Erding – Nordeinführung Bf Erding Fliegerhorst – Querschnitt A





3. Planungen im Stadtbereich Erding – Nordeinführung Bf Erding Fliegerhorst – Querschnitt B



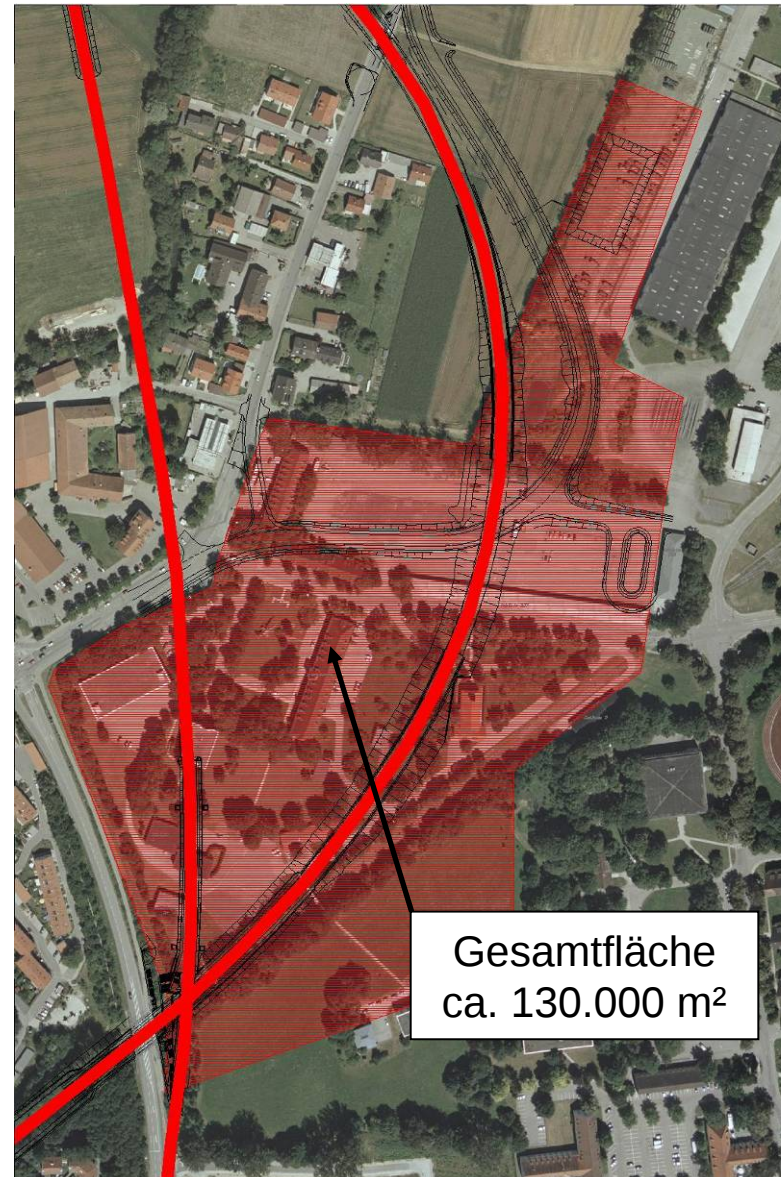


3. Planungen im Stadtbereich Erding

Fliegerhorst:
Nordeinführung

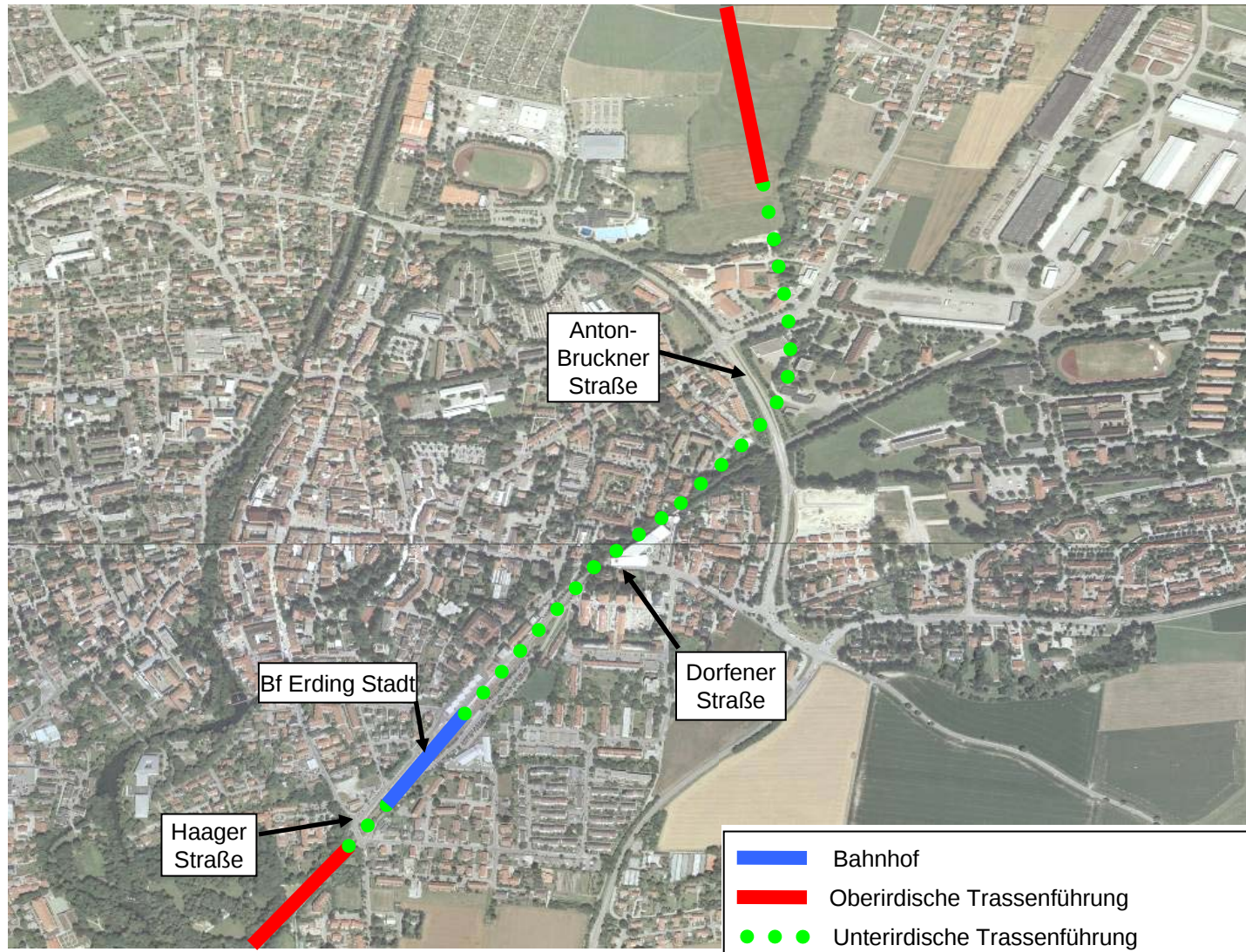
**Kosten für Flächen und
Ersatzinfrastrukturmaßnahmen:**

- Machbarkeitsstudie: **50 Mio. €**
- Stand nach Ministergesprächen:
47 Mio. €
- Überprüfung nach Bundeswehr-
standortentscheidung: **offen**



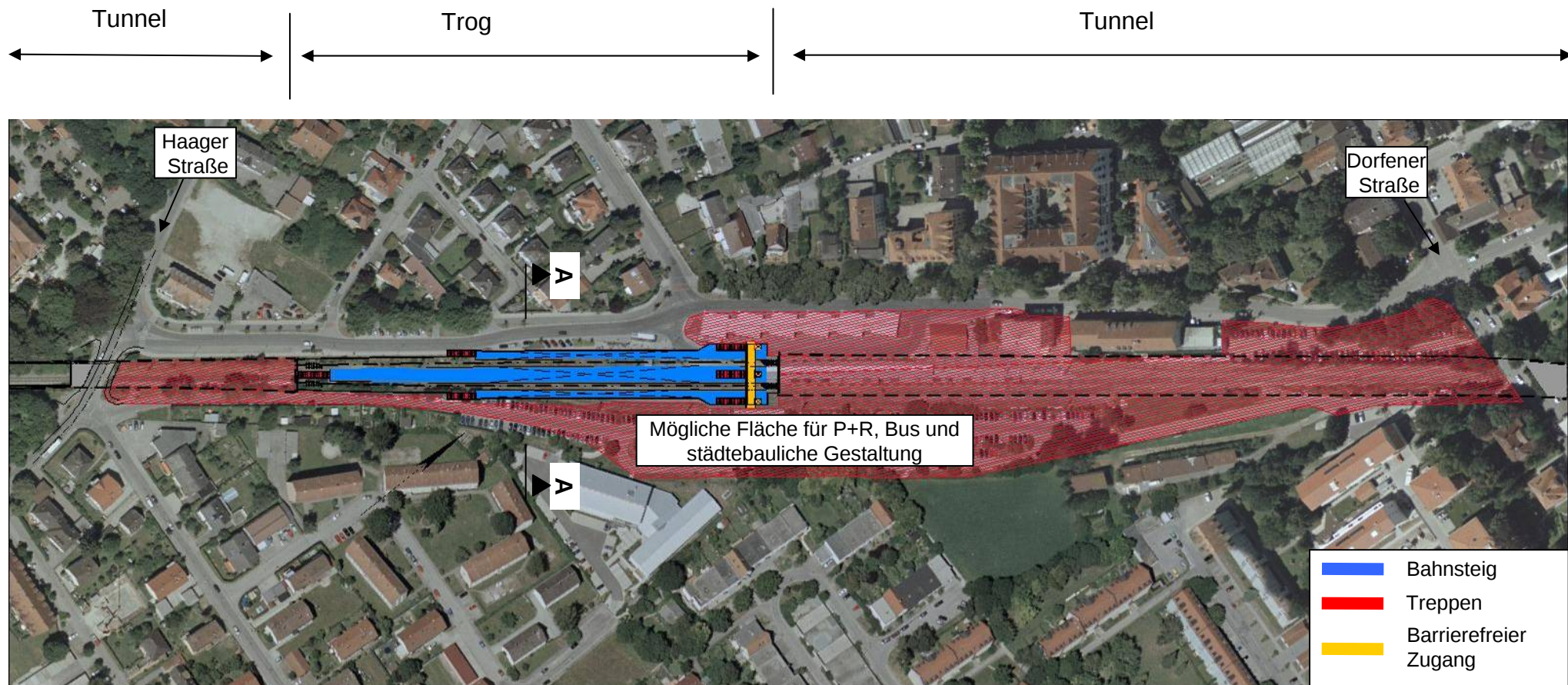


3. Planungen im Stadtbereich Erding – Südeinführung



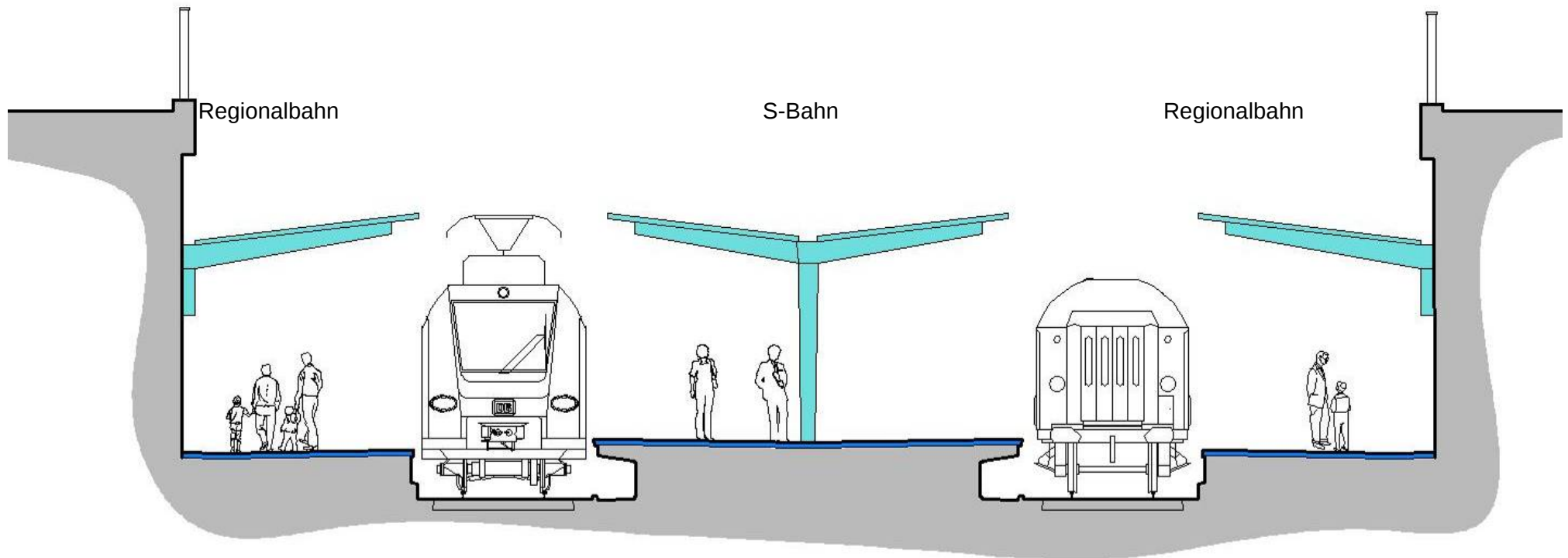


3. Planungen im Stadtgebiet Erding – Südeinführung Bf Erding Stadt, Draufsicht





3. Planungen im Stadtbereich Erding – Südeinführung Bf Erding Stadt – Querschnitt A



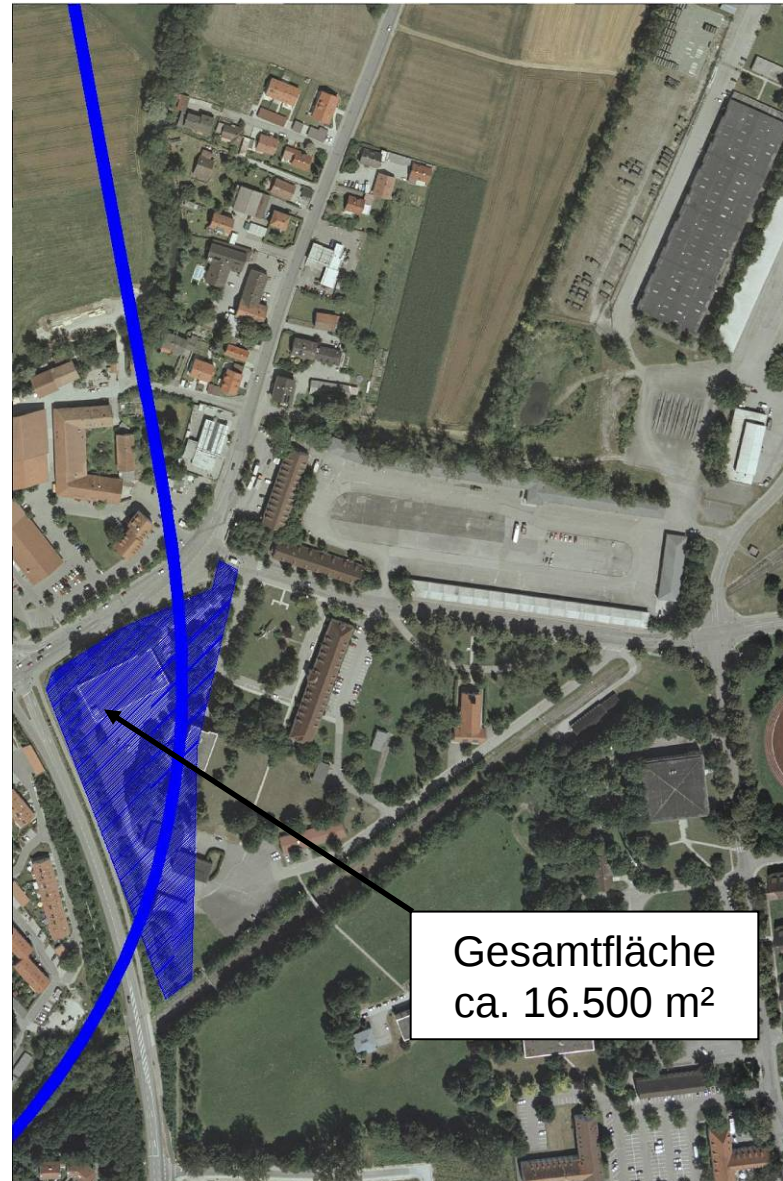


3. Planungen im Stadtbereich Erding

Fliegerhorst Südeinführung

Kosten für Flächen und Ersatzinfrastrukturmaßnahmen

- Machbarkeitsstudie: **17,5 Mio. €**
- Stand nach Ministergesprächen:
11 Mio. €
- Überprüfung nach Bundeswehr-
standortentscheidung: **offen**





1. Bahnknoten München
2. Übersicht Nord- und Südeinführung Erdinger Ringschluss
3. Planungen im Stadtbereich Erding
4. **Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung**
5. Kriterien für Variantenentscheid
6. Abstimmungsprozess seit der Stadtratssitzung im März 2011



4 Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung

Nutzenbeitrag in T€ je Jahr	Mitfall Fliegerhorst	Mitfall Erding Stadt
verringerte ÖV-Gesamtkosten	- 7.185	- 7.317
Reisezeitdifferenzen im ÖV	+ 2.081	+ 2.992
vermiedene Pkw-Betriebskosten	+ 14.153	+ 15.374
vermiedene Unfallschäden	+ 1.962	+ 2.169
vermiedene Emissionskosten	+ 88	+ 362
Summe = Nutzen	+ 11.099	+ 13.580
Kapitaldienst für die ÖV-Infrastruktur im Mitfall = Kosten	+ 10.552	+ 11.413
Nutzen-Kosten-Verhältnis	1,05	1,19



1. Bahnknoten München
2. Übersicht Nord- und Südeinführung Erdinger Ringschluss
3. Planungen im Stadtbereich Erding
4. Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung
5. Kriterien für Variantenentscheid
6. Abstimmungsprozess seit der Stadtratssitzung im März 2011



5. Kriterien für Variantenentscheid

5.1 Bewertung der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)

- Die Mitfinanzierung durch das BMVBS ist Voraussetzung für die Realisierung.
- Die Variante Bf Erding Stadt ist mit einem NKV von 1,19 förderfähig.
- Die Variante Bf Erding Fliegerhorst ist mit einem NKV von 1,05 förderfähig; die NKU ist risikobehaftet, da kaum Reserven für Kostenrisiken vorhanden sind (Förderzusage erfolgt regelmäßig erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens).
- Grundsätzlich wird die wirtschaftlichere von zwei vergleichbaren Varianten gefördert, die die rechtlichen und technischen Voraussetzungen erfüllen (entspricht Verhandlungsstand mit Bund Ende März 2011).



5.2 Vergleich der zusätzlich notwendigen Investitionen aus Sicht der Stadt Erding

	Nordeinführungstrasse (A 6.1 mod)	Südeinführungstrasse (A 2.1)
▪ Tunnel Kehr (gem. B-Plan) ▪ RB-Halt überdeckelt (gem. B-Plan) ▪ Tunnel Haager Str. – Dorfener Str. ▪ BÜ-Ersatz Parkstraße ▪ BÜ-Ersatz Bahnhofstraße	+ 39 Mio. € + 5 Mio. € + 36 Mio. € + 1 Mio. € + 36 Mio. €	+ 1 Mio. € + 37 Mio. €
Summe Investitionskosten:	+ 117 Mio. €	+ 38 Mio. €



5.3 Abwägungsprozess 2004 bis zur Stadtratssitzung am 31. März 2011

- Ergebnis der Machbarkeitsstudie aus 2004:
Vorzugsvariante Nordeinführung
- Ergebnis der Vorplanung aus 2009 / 2010:
Die Nordeinführung und die Südeinführung sind aus betrieblicher und technischer Sicht und unter Umweltgesichtspunkten realisierbar. Beide Varianten sind insgesamt etwa gleichwertig. Die Südeinführungsvariante besitzt mehr Tunnelanteile und hat städtebauliche Vorteile.
- Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung aus 2010:
Bei der Südeinführungsvariante ist mit deutlich mehr Fahrgästen und höheren Reisezeitvorteilen zu rechnen.
- ➔ Auf Basis dieser Argumente hat sich das StMWIVT am 31.3.2011 für die Südeinführungsvariante mit Beibehaltung des Stadtbahnhofs ausgesprochen.



1. Bahnknoten München
2. Übersicht Nord- und Südeinführung Erdinger Ringschluss
3. Planungen im Stadtbereich Erding
4. Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung
5. Kriterien für Variantenentscheid
6. Abstimmungsprozess seit der Stadtratssitzung im März 2011



6. Abstimmungsprozess seit der Stadtratssitzung im März 2011

- Besprechung von Vertretern der Region Erding und Staatsminister Zeil mit Ministerpräsident Seehofer am 7. April 2011
=> Vertreter Erdings sprechen sich klar für die Nordvariante aus und lehnen die Südvariante ab
=> Ministerpräsident Seehofer und Staatsminister Zeil unterstützen die Wünsche Erdings unter der Voraussetzung, dass der Bund die Nordeinführung fördert
- Schreiben BM Dr. Ramsauer vom 5. August 2011
Als Ergebnis intensiver Abstimmungen zwischen BMVBS und StMWIVT erklärt sich Bund trotz Bedenken wegen knapper NKU zur Förderung der Nordvariante grundsätzlich bereit, sofern sich Freistaat für diese Variante entscheidet.
Voraussetzungen:
 - Deckelung der Kosten entsprechend Südeinführung (Risiken beim Freistaat).
 - Positives NKV nach Abschluss der Planfeststellung (offen; Verhandlungspunkt).
 - Keine Zusage für Förderung zusätzlicher Tunnel.
- Verkehrskonferenz am 26. Oktober 2011: Bestätigt o.g. Ergebnisse



6. Abstimmungsprozess seit April 2011

- Aktuell:
 - Gespräche zur Konkretisierung der Förderbedingungen des Bundes laufen
 - StMWIVT hat BMVBS um schriftliche Zusagen gebeten
 - Zeitnahe Unterrichtung von Stadt und Landkreis Erding über den Abstimmungsstand vorgesehen
- Vereinbarung verbindlicher Förderbedingungen für die Nordvariante mit dem BMVBS
- Start der Genehmigungsplanung für die Nordvariante ab Anfang 2012
- Klärung mit der Stadt Erding, welche Tunnelwünsche durch die Stadt finanziert werden können



Erdinger Ringschluss

Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München

