

Verkehrliche Aufgabenstellung (VAST) Infrastrukturausbau Schaftlach - Tegernsee

Gesamt-VAST BEG

06. März 2024



Bf Tegernsee, Blick auf Bahnsteige

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Boschetsrieder Straße 69
81379 München

Sebastian Aumeier
Tel.: +49 89 748825-22
Fax: +49 89 748825-50
sebastian.aumeier@bahnland-bayern.de
www.bahnland-bayern.de

INHALTSVERZEICHNIS

1. MAßNAHMENDEFINITION	3
1.1. Anlass der Maßnahme	3
1.2. Ziel der Maßnahme	3
1.3. Verlangen Dritter	3
1.4. Lage im Netz	3
2. FAHRGASTAUFKOMMEN	4
3. BETRIEBSPROGRAMM	4
3.1. Derzeitiges Betriebsprogramm (Fahrplan 2024)	4
3.2. Geplantes Betriebsprogramm	4
4. GEPLANTE MAßNAHMEN	5
4.1. Maßnahmen zur Erreichung des Zielzustands	5
4.2. Abstimmung der Planungen	6
5. KOSTEN UND FINANZIERUNG	6
6. REALISIERUNGSZEITRAUM	6
7. UNTERSCHRIFTEN	7

1. MAßNAHMENDEFINITION

1.1. Anlass der Maßnahme

Die Bahnstrecken Holzkirchen – Bayrischzell, Holzkirchen – Schaftlach – Lenggries und Schaftlach – Tegernsee sind nicht elektrifiziert. Die Verkehre werden mit Diesellokomotiven erbracht.

Die derzeitige Infrastruktur und das auf ihrer Grundlage fahrbare Angebot werden der steigenden Fahrgastnachfrage zwischen dem Oberland und München nicht mehr gerecht. Um Angebotsverbesserungen realisieren zu können, ist ein Infrastrukturausbau vorgesehen, der eine Elektrifizierung des gesamten Netzes (siehe separate und bereits gezeichnete VAST vom 16.08.2018), die Ertüchtigung einzelner Bahnhöfe sowie die Geschwindigkeitserhöhung auf verschiedenen Streckenabschnitten umfasst. Zudem ist die aktuelle Leit- und Sicherungstechnik stark am heutigen Regelfahrplan ausgerichtet und bietet nur wenige Spielräume für eine abweichende Betriebsabwicklung im Stör- oder Baustellenfall.

Im Zuge dieser Maßnahmen soll u.a. die Strecke Schaftlach – Tegernsee infrastrukturell so hergerichtet werden, dass mit Elektrifizierung auf der genannten Strecke auch längere Züge (2 x 70 m, d.h. Gesamtzuglängen bis zu rund 140 m) eingesetzt werden können.

1.2. Ziel der Maßnahme

Ziel des Projekts „Infrastrukturausbau Schaftlach – Tegernsee“ ist es, dass auf der Strecke Schaftlach – Tegernsee längere Züge mit einer Gesamtzuglänge bis zu rund 140 m verkehren können. Außerdem soll die Attraktivität des SPNV zwischen Schaftlach und Tegernsee durch eine verkürzte Fahrzeit gesteigert werden, die durch Entfall von Geschwindigkeitseinbrüchen bzw. eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit erzielt wird.

Es sollen die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden, um die beschriebenen Ziele zu erreichen. Mit dem Projekt wird auch die betriebliche Flexibilität erhöht. Darüber hinaus sollen mit den Teilmaßnahmen Puffer geschaffen werden, die besonders im Störfall für eine höhere Betriebsqualität sorgen.

1.3. Verlangen Dritter

Die geplante Maßnahme ist mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und der Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH abgestimmt. Diese VAST dient dazu, den Projektumfang der Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH zu übermitteln.

1.4. Lage im Netz

Die eingleisige nicht elektrifizierte Strecke Schaftlach – Tegernsee (Streckennummer 9560, Kursbuchstrecke 957), die von der nicht bundeseigenen Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH, betrieben wird, zweigt in Schaftlach von der Strecke Holzkirchen – Schaftlach – Lenggries ab bzw. bindet an diese an.



Das heutige Betriebsprogramm soll, nun bei elektrischem Betrieb, fortgeführt werden. Im Oberland wird mit Ausnahme des Streckenabschnitts Schliersee – Bayrischzell ein durchgängiger Halbstundentakt ermöglicht. Durch verkürzte Fahr- bzw. verbesserte Pufferzeiten sowie flexiblere Signaltechnik in verschiedenen Bahnhöfen kann eine deutlich verbesserte Betriebsqualität erwartet werden.

Abschnitt	Zugzahlen nach Umsetzung Elektrifizierung		
	Mo-Fr	Sa	So
Schaftlach – Tegernsee	70	66	66

Quelle: BEG.

Die Planungen stehen unter Haushaltsvorbehalt. Der Freistaat behält sich Planungsänderungen vor.

4. GEPLANTE MAßNAHMEN

Die zukünftige Elektrifizierung der Strecken Holzkirchen – Bayrischzell, Holzkirchen – Schaftlach – Lenggries und Schaftlach – Tegernsee ist bei der Realisierung der nachfolgend genannten Maßnahmen zu berücksichtigen. Die in dieser VAST beschriebenen Infrastrukturausbaumaßnahmen sind aufwärtskompatibel zur Elektrifizierung zu planen und zu realisieren. Zum Elektrifizierungsprojekt siehe die gezeichnete VAST „Elektrifizierung Oberland“ vom 16.08.2018.

4.1. Maßnahmen zur Erreichung des Zielzustands

Das Projekt umfasst folgende Maßnahmen, um die im Abschnitt 1.2 formulierten Ziele zu erreichen:

- Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 80 km/h, soweit dies ohne erhebliche Neutrassierung möglich ist, insbesondere im Bereich Schaftlach – Finsterwald.
- Verlängerung aller Bahnsteige auf eine Bestelllänge von 140 m (Sicherungslänge 155 m), Bahnsteighöhe 76 cm über SO. Im Bahnhof Tegernsee gilt dies für die Bahnsteigkanten an Gleis 1 und 2.
- Bei einem ggf. erforderlichen Umbau der Gleisanlagen im Bahnhof Gmund sollen die Weichen und Signale so positioniert werden, dass der Bahnsteig auf 155 m verlängert werden kann. Die Maststandorte der Oberleitung bzw. die Auslegung als Abspannmast muss diese Option ebenfalls bestmöglich berücksichtigen.
- Der Bahnhof Gmund soll so angelegt werden, dass gleichzeitige Einfahrten mit den in den anschließenden Streckenabschnitten fahrbaren Geschwindigkeiten möglich sind:
 - aus Richtung Schaftlach entsprechend der Trassierung mit 40 km/h (D-Weg erforderlich)
 - aus Richtung Tegernsee entsprechend der Trassierung mit 30 km/h
- Die heutige Einfahrtgeschwindigkeit in den Bahnhof Tegernsee (30 km/h) darf nicht reduziert werden. Im Rahmen der Planung ist eine schnellere Einfahrt mit mind. 40 km/h bis Bahnsteiganfang bei Gleis 2 und von 60 km/h für Gleis 1 zu prüfen.
- Die Ausfahrtgeschwindigkeiten sollten in beiden Gleisen in Tegernsee planerisch bei 60 km/h liegen, soweit dies machbar und finanzierbar ist. Sollten sich im Zuge der genaueren Planungen Sprungkosten abzeichnen, ist die betreffende Maßnahme mit allen Projektpartnern gemeinsam nochmals im Lichte der dann bekannten Erkenntnisse auf das Aufwand-Nutzen-Verhältnis zu überprüfen.
- Auf eine möglichst gute Verknüpfung von Schienen- und Busverkehr ist an allen betroffenen Stationen zu achten.

- Alle Bahnsteigmaßnahmen sind aufwärtskompatibel für einen eventuell zukünftigen S-Bahn-Verkehr zu gestalten, d.h. Möglichkeit zu einer Aufhöhung auf 96 cm über SO bei einer Länge von 140 m.

4.2. Abstimmung der Planungen

Die Planungen sind im Rahmen der Vorplanung- und der Genehmigungsplanung mit der BEG abzustimmen.

5. KOSTEN UND FINANZIERUNG

Eine erste Kostenschätzung für das Projekt „Infrastrukturausbau Schafflach – Tegernsee“ der Tegernsee-Bahn-Betriebsgesellschaft mbH geht von Gesamtkosten in Höhe von rd. 12,29 Mio. € aus.

6. REALISIERUNGSZEITRAUM

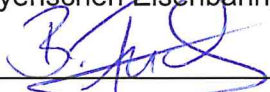
Alle Maßnahmen sollen so bald wie möglich fertiggestellt werden. Sie können Schritt für Schritt vorab in Betrieb genommen werden und entfalten insbesondere in qualitativer Hinsicht sofort positive Wirkungen.

Die Maßnahmen sind bis zur Inbetriebnahme der Elektrifizierung, geplant bis spätestens 2034, fertigzustellen.

Genaue IBN-Zeitpunkte müssen noch festgelegt werden.

7. UNTERSCHRIFTEN

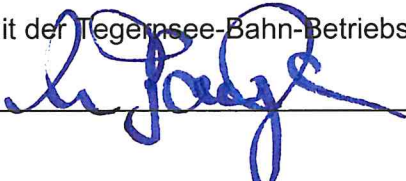
Die Maßnahme ist mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH abgestimmt:

München, den 06.03.2024 
 (Bärbel Fuchs) (i. V. Kord Simons)

Die Maßnahme ist mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr abgestimmt:

München, den 3. April 2024 

Die Maßnahme ist mit der Tegernsee-Bahn-Betriebsgesellschaft mbH abgestimmt:

Tegernsee, den 

Die DB InfraGo AG erhält eine Kopie der VAST.