



Programm
Bahnausbau Region München
Dialogforum Region Süd 2023

leben
bauen
bewegen



Programm
Bahnausbau Region München
Dialogforum Region Süd 2023

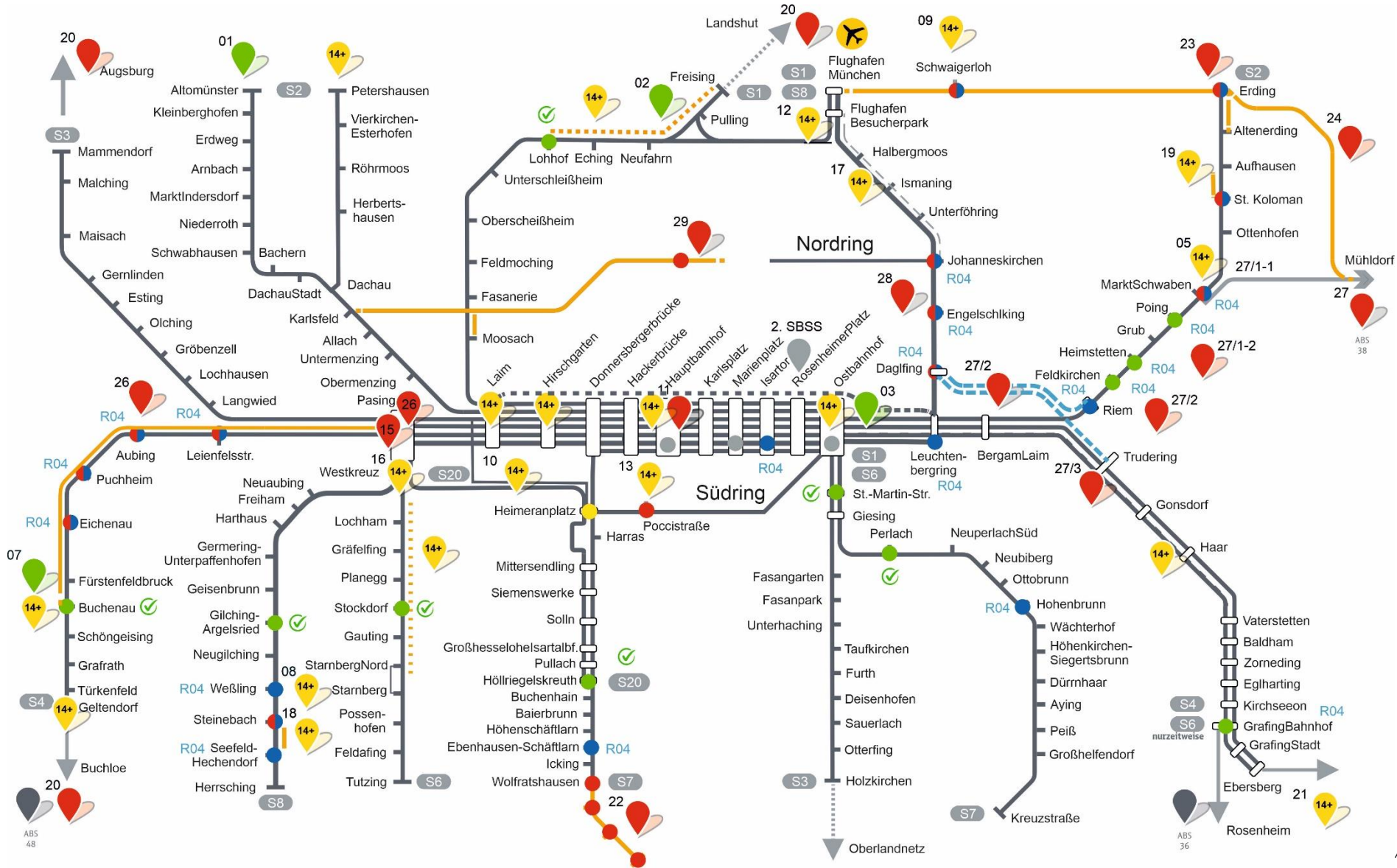
Christian Bernreiter

Staatsminister



Programm Bahnausbau Region München Dialogforum Region Süd 2023

Klaus Dieter Josel
Konzernbevollmächtigter der Deutsche Bahn AG

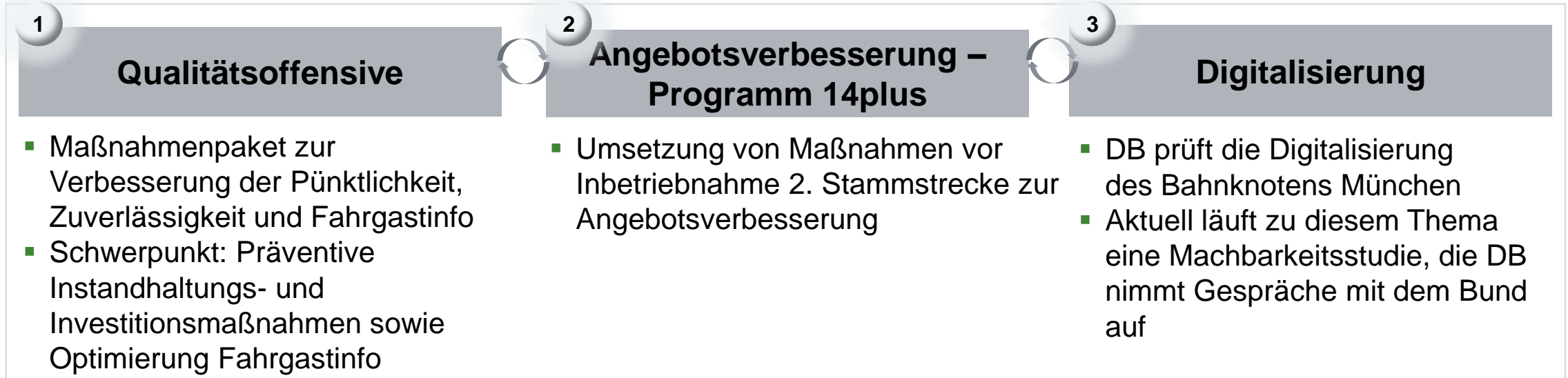


Legende

| | |
|--|-------------------------|
| | realisiert |
| | Planung/ Bau |
| | 14 Punkte Plus Programm |

AG

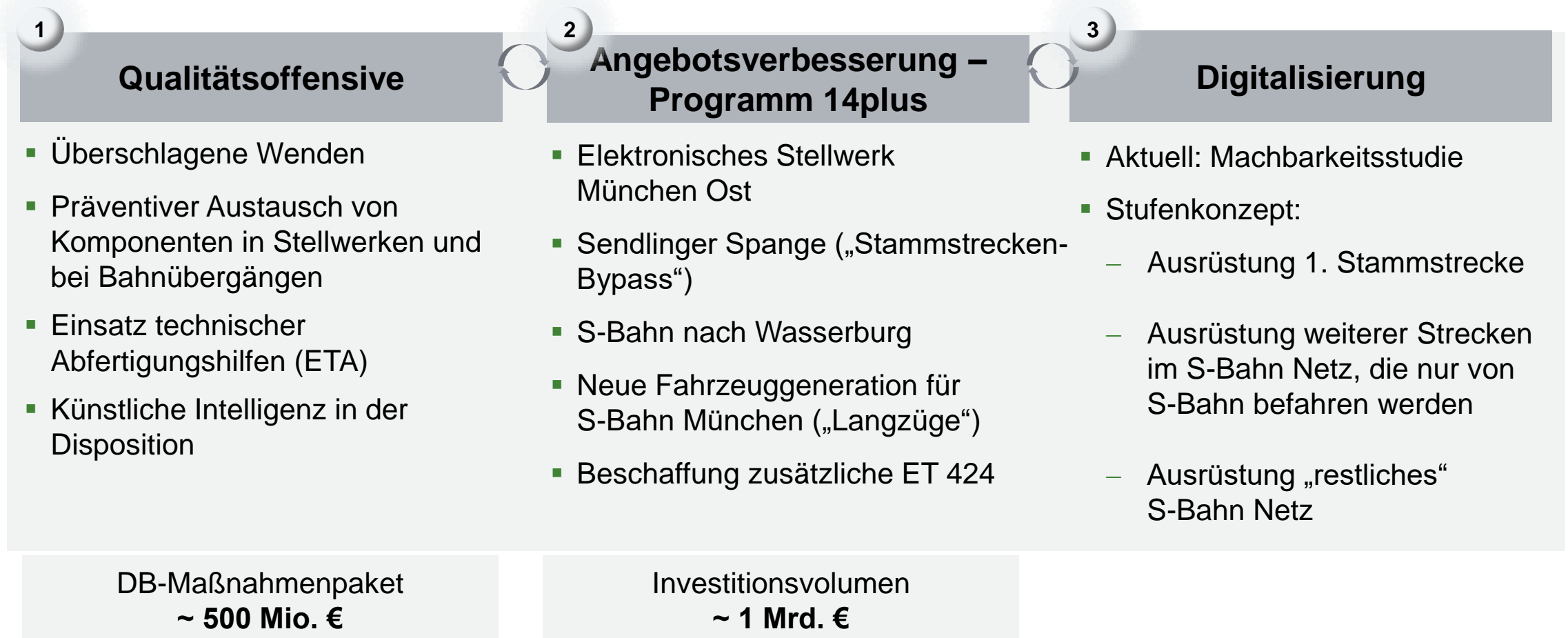
„Starke S-Bahn München – Programm 14plus“



Zukunftskonzept:

Pünktliches, zuverlässiges, erweitertes und zukunftsfähiges Angebot bis zur Inbetriebnahme 2. Stammstrecke

„Starke S-Bahn München – Programm 14plus“





Programm Bahnausbau Region München Dialogforum Region Süd 2023

Bernd Pfeifer
Deutsche Bahn AG

Bund/ Freistaat ist **Fördergeber**

DB AG ist **Vorhabenträger** und **setzt um**



Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr



1

Projektauftrag / Rahmenbedingungen



- Bund und Länder stellen die verkehrspolitischen Weichen (Bundesverkehrswegeplan)
- Berücksichtigt die Bevölkerungsentwicklung und die Klimaschutzziele

2

Finanzierung



- Finanzierung innerhalb der gesetzlichen Regelungen
- Fern-/ Güterverkehr:
→ Bund
- Nahverkehr :
Planung → Land
Bau → Land/ Bund

3

Planung



- Planung der wirtschaftlichsten, genehmigungsfähigen Lösung
- DB Netz führt den Dialog mit Stakeholdern
- Beantragung der Genehmigungsverfahren zur Baurechtserlangung

4

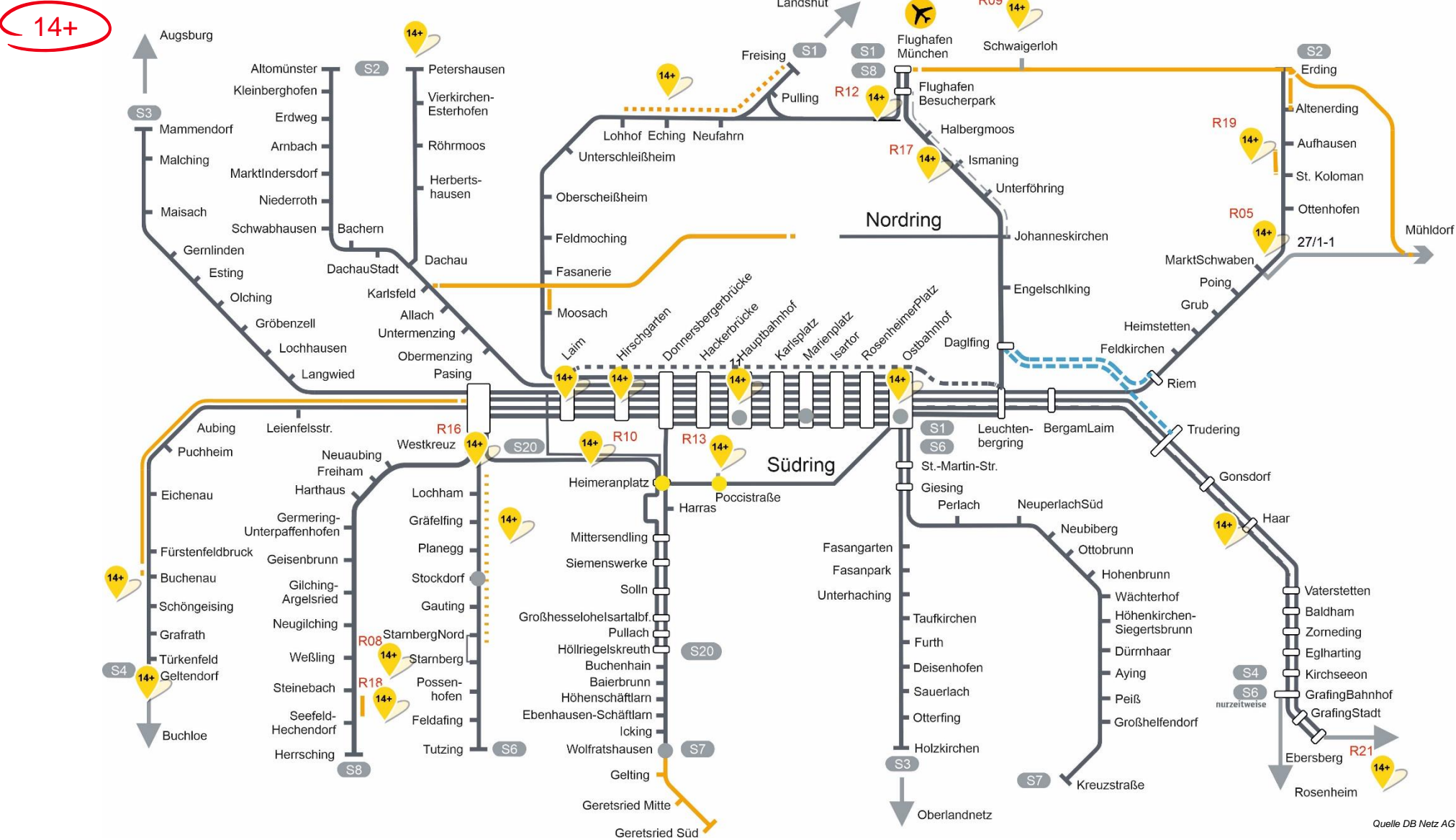
Realisierung



- DB Netz ist als Vorhabenträger für die Realisierung, den Bau, verantwortlich

Dialogforum Region Süd

Starke S-Bahn München – Programm 14plus



Quelle DB Netz AG

Ziele der Maßnahme:

- S-Bahnen müssen nicht in einem Begegnungsbahnhof aufeinander warten, sondern können sich im zweigleisigen Abschnitt flexibel begegnen
- Die Verdichtung auf einen 15-Minuten-Takt und die Einführung von Express-S-Bahnen werden ermöglicht

Projektrahmen:

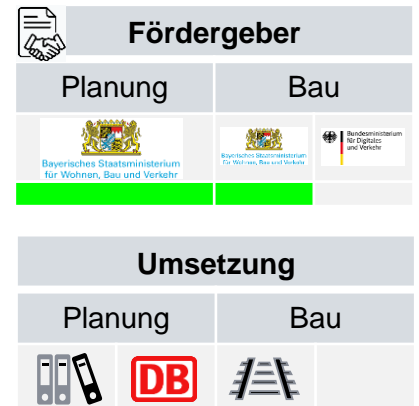
- Zwischen Seefeld-Hechendorf und Steinebach wird ein zweites Streckengleis gebaut
- Die Station Steinebach wird barrierefrei ausgebaut

Ausblick 2023:

- Planungsleistung DB:
 - Erstellung der Planfeststellungsunterlagen
- Projektmeilenstein:
 - Antragseinreichung zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens (3. Quartal)



Quelle DB Netz AG



Ziele der Maßnahme:

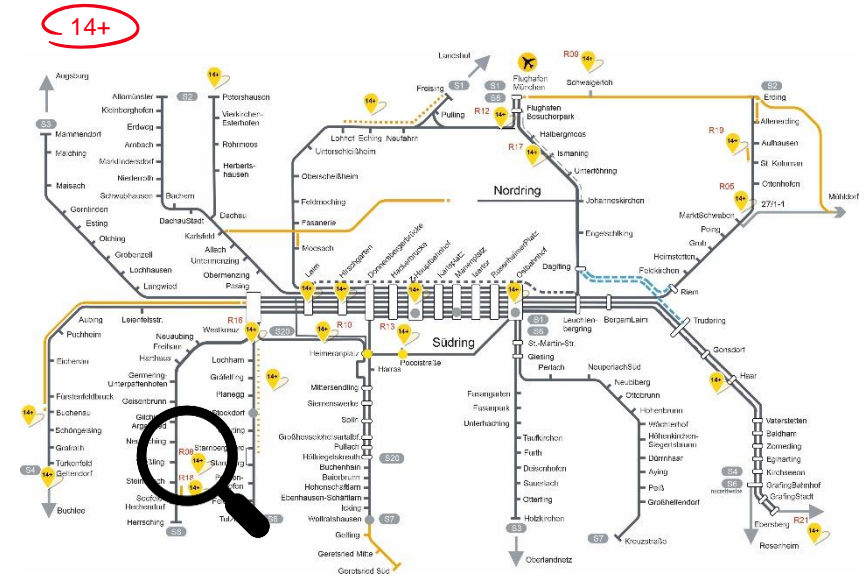
- S-Bahnen können in Weßling wenden, ohne dabei eines der durchgehenden Gleise zu blockieren.
- Die Verdichtung auf einen 15-Minuten-Takt und die Einführung von Express-S-Bahnen werden ermöglicht.

Projektrahmen:

- In Weßling wird ein Abstell- und Wendegleis gebaut als Teil der netzergänzenden Maßnahmen zur 2. Stammstrecke
- Zusätzlich wird im Bahnhof Weßling die bestehende Bahnsteiganlage mittels einer Aufzug- und Rampenanlage erschlossen. In diesem Zusammenhang wird der Bahnsteig komplett erneuert

Ausblick 2023:

- Planungsleistung DB:
 - Einreichung des Zuwendungsantrags beim Eisenbahnbundesamt
 - Bearbeitung der Einwendungen und Stellungnahmen aus öffentlicher Auslegung (2022)
- Projektmeilenstein:
 - Durchführung Erörterungstermine (2. Quartal)



Quelle DB Netz AG

| Fördergeber | |
|---|--|
| Planung | Bau |
| Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr | Bundesministerium für Energie, Bau und Verkehr |
| Umsetzung | |
| Planung | Bau |
| DB | |

Ziele der Maßnahme:

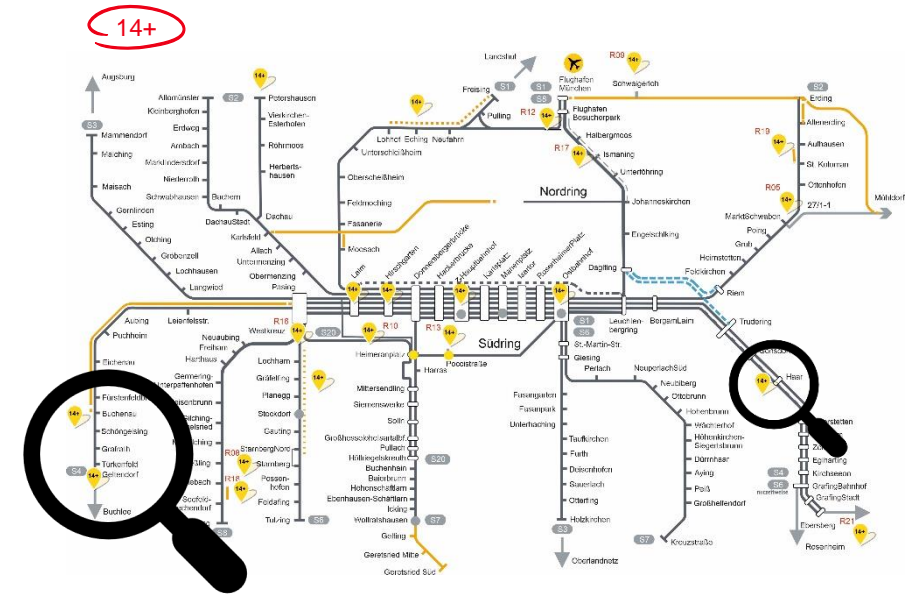
- Die Wendegleise in Buchenau und Haar können auch von Langzügen genutzt werden
- In Geltendorf wird die Betriebsabwicklung vereinfacht und der Rangieraufwand reduziert

Projektrahmen:

- Die Wendegleise in Buchenau und Haar werden auf eine Länge von 210 m verlängert
- Im Bahnhof Geltendorf wird ein zusätzliches, 210 m langes Wende- und Abstellgleis gebaut

Ausblick 2023:

- Planungsleistung DB:
 - Haar: Abschluss der Planungsvereinbarung mit der BEG erfolgt (4. Quartal 2022)
 - Buchenau/Geltendorf: Abschluss der Planungsvereinbarung mit der BEG
 - Erstellung der Betrieblichen Aufgabenstellungen bis Mitte 2023
 - Ausschreibung der Planungsleistungen (EU-weit) ab Mitte 2023
 - Start der Vorplanungen Anfang 2024
- Projektmeilenstein:
 - Beauftragung der Planungsbüros zur Erstellung der Vorplanung bis Ende 2023



Quelle DB Netz AG

| | |
|--|-----|
| Finanzierung | |
| Planung | Bau |
| <small>Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Bau und Verkehr</small> | |
| Umsetzung | |
| Planung | Bau |
| | |

Ziele der Maßnahme:

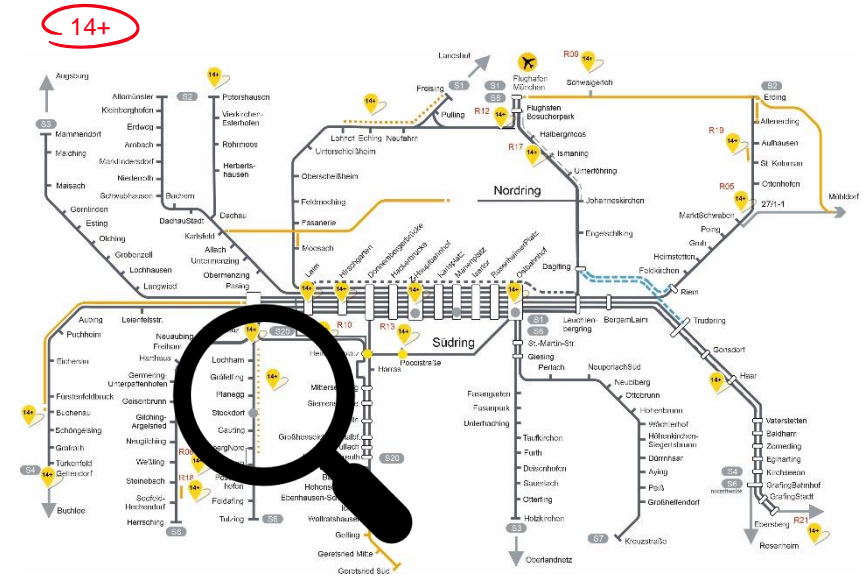
- Bei den geplanten Baumaßnahmen können mehr Züge durch Fahrten im Gegengleis verkehren
- Bei Bauarbeiten oder Störungen können mehr Züge in dichterem Abstand fahren

Projektrahmen:

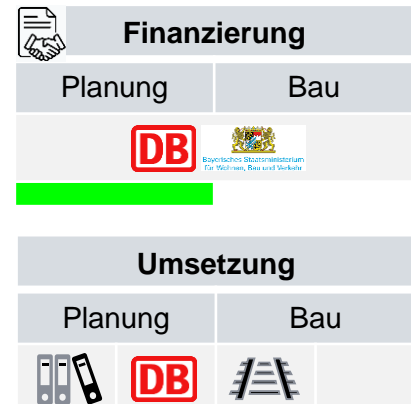
- Es werden zusätzliche Weichenverbindungen in Planegg, Gauting und Starnberg Nord eingebaut
- Auf der Strecke Gauting – Starnberg Nord werden Blockteilungen im Gegengleis eingerichtet

Ausblick 2023:

- Planungsleistung DB:
 - Erstellung der Betrieblichen Aufgabenstellungen bis Mitte 2023
 - Ausschreibung der Planungsleistungen (EU-weit) ab Mitte 2023
 - Start der Vorplanungen Anfang 2024
- Projektmeilenstein:
 - Beauftragung der Planungsbüros zur Erstellung der Vorplanung Ende 2023



Quelle DB Netz AG



Ziele der Maßnahme:

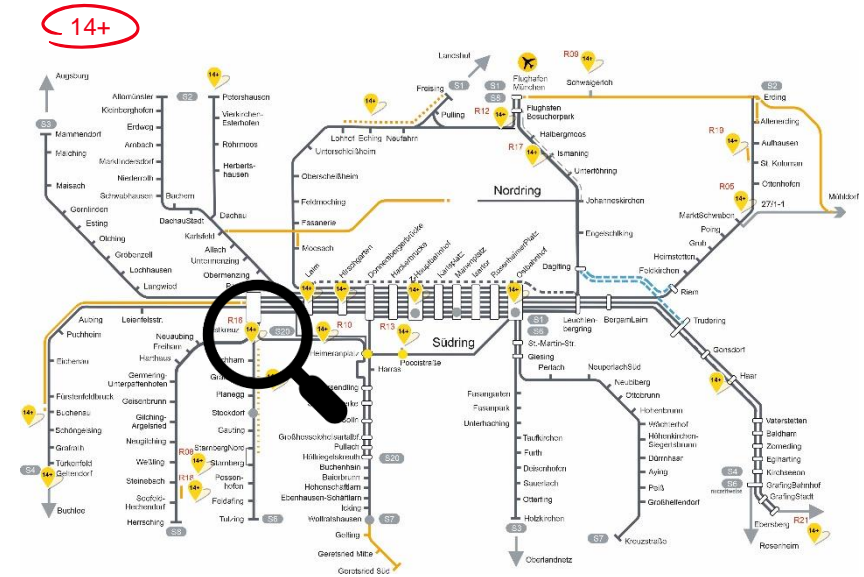
- S-Bahnen nach Tutzing und von Herrsching können ein- und ausfädeln, ohne die jeweils andere Linie zu behindern.
- Die Verdichtung auf einen 15-Minuten-Takt und eine Express-S-Bahn wird ermöglicht.

Projektrahmen:

- Die Abzweigstelle Westkreuz wird für die niveaufreie Ausfädelung der S-Bahnen mit einem Brückenbauwerk versehen.

Ausblick 2023:

- Planungsleistung DB:
 - Einreichung des Zuwendungsantrags beim Eisenbahnbundesamt
 - Vergabe Hauptbauleistung
 - Bauvorbereitende Maßnahmen wie Kampfmittelsondierungen, Rodungsarbeiten und Umweltvorabmaßnahmen
- Projektmeilenstein:
 - Rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss (2. Quartal)



Quelle DB Netz AG

| Fördergeber | |
|--|---|
| Planung | Bau |
| <p>Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</p> | <p>Bundesministerium für Energie, Bau und Verkehr</p> |
| Umsetzung | |
| Planung | Bau |
| | |

Ziele der Maßnahme:

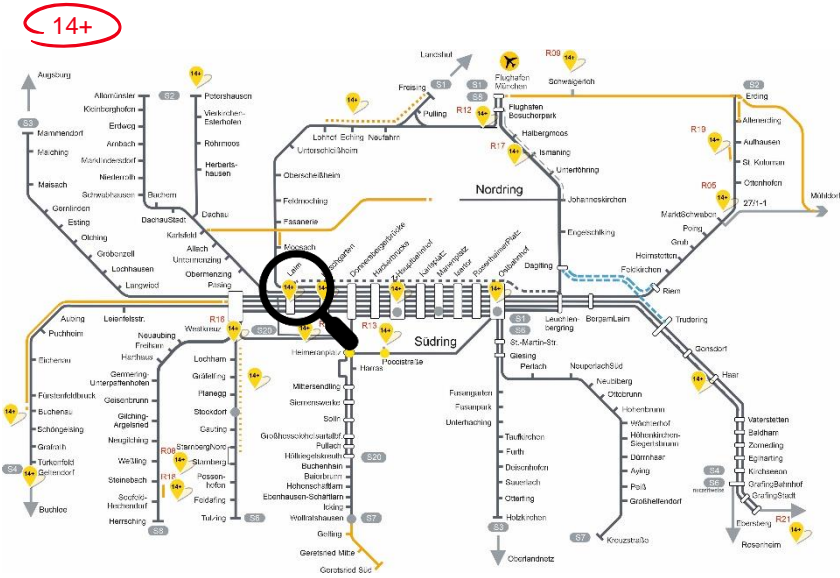
- Auch stadtauswärts stehen zwei Bahnsteigkanten zur Verfügung, so dass die nächste S-Bahn schon in den Bahnhof einfahren kann, wenn die vorherige S-Bahn noch am Bahnsteig steht

Projektrahmen:

- Der Bahnhof Laim wird auf vier Bahnsteigkanten erweitert (bislang drei)
- Die Umsetzung erfolgt in 4 Bauphasen mit dem Ziel der Gesamtfertigstellung in 2026

Ausblick 2023:

- Die Inbetriebnahme zum Gleis 1 mit neuer Bahnsteigkante erfolgt in 2023



Quelle DB Netz AG

| Fördergeber | |
|---|--|
| Planung | Bau |
| Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr | Bundesministerium für Energie, Bau und Verkehr |

| Umsetzung | |
|-----------|-----|
| Planung | Bau |
| | |

Ziele der Maßnahme:

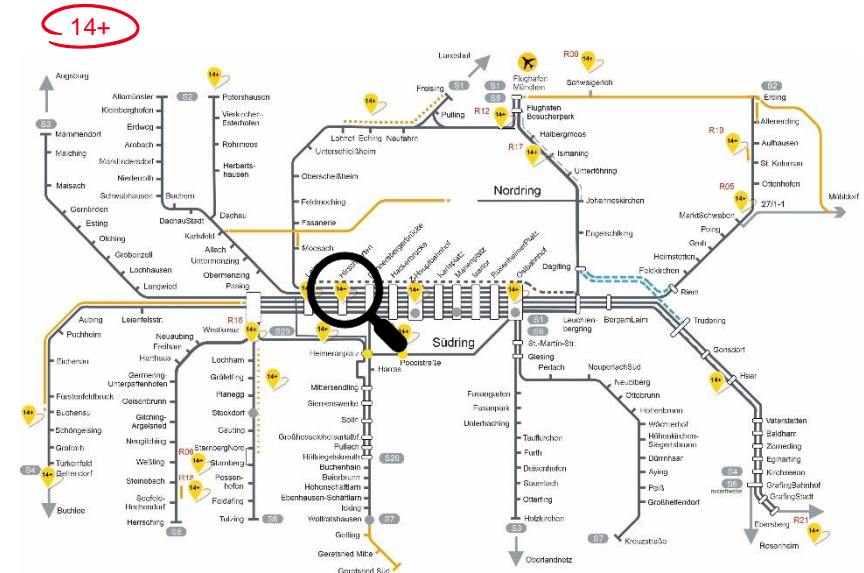
- Mit den Weichen können im Störfall oder bei Bauarbeiten mehr S-Bahn-Fahrten zwischen Laim und Hackerbrücke ermöglicht werden, obwohl wegen der Bauarbeiten zur 2. S-Bahn-Stammstrecke eine Weichenverbindung während der Bauphase vorübergehend in Laim entfällt
- Damit wird das Angebot stabilisiert
- Im Zielzustand mit 2. S-Bahn-Stammstrecke gibt es eine Überleitverbindung mehr als heute

Projektrahmen:

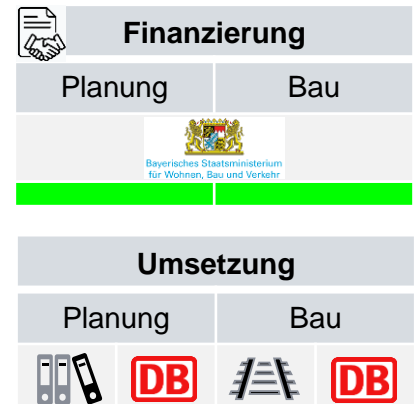
- Einbau eines Weichentrapezes mit vier Weichen auf der Stammstrecke im Bereich des HP Hirschgarten

Ausblick 2023:

- Die Inbetriebnahme erfolgt im April 2023



Quelle DB Netz AG



Ziele der Maßnahme:

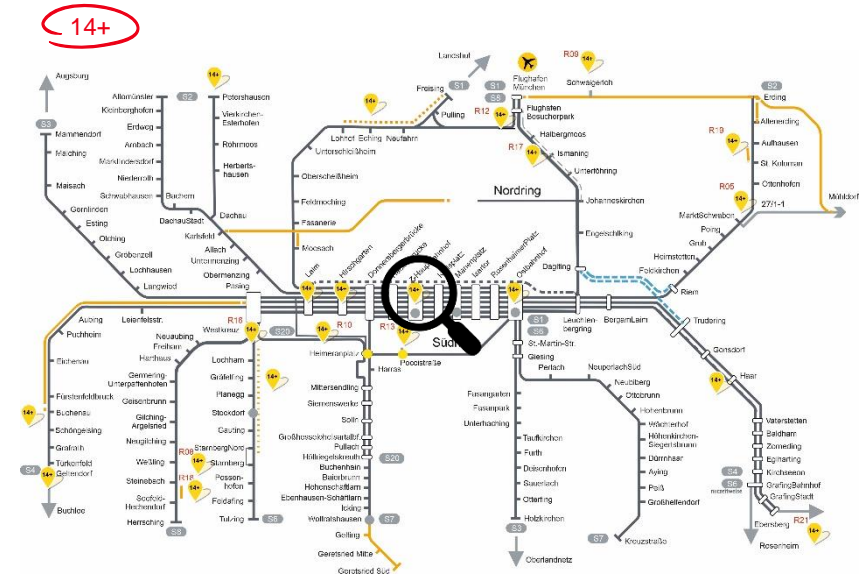
- Bei Baumaßnahmen oder Störungen in der Stammstrecke müssen aus Westen kommende S-Bahnen nicht mehr an der Hackerbrücke wenden, sondern können bis zu den nachfragestarken Stationen Hauptbahnhof, Karlsplatz und Marienplatz fahren. An den Stationen besteht Umsteigemöglichkeit zum U-Bahn Netz
- Bei der Anpassung der Stammstrecke können die Auswirkungen für die Fahrgäste verringert werden

Projektrahmen:

- S-Bahn-Haltepunkte Hauptbahnhof (tief), Karlsplatz und Marienplatz werden in Bahnhofsteile umgewandelt
- In der Minimalvariante wird nur der S-Bahn-Haltepunkt Hauptbahnhof (tief) in einen Bahnhofsteil umgewandelt

Ausblick 2023:

- Planungsleistung DB:
 - Betrieblich Aufgabenstellung in Erstellung bis 1. Quartal 2023
- Projektmeilenstein:
 - Beginn der Vorplanung Ende 2023



Quelle DB Netz AG

| Finanzierung | |
|--------------|-----|
| Planung | Bau |
| | |
| | |
| Umsetzung | |
| Planung | Bau |
| | |
| | |



Ziele der Maßnahme:

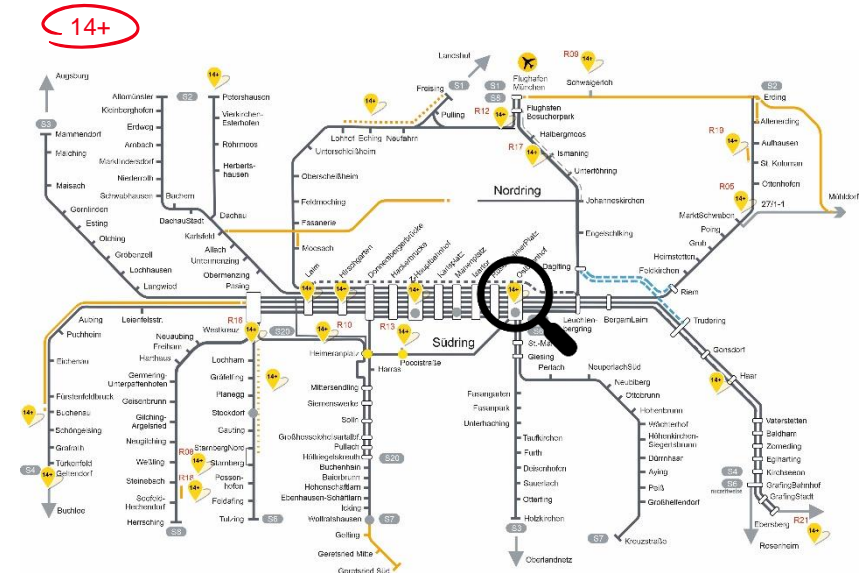
- Stabilisierung des Angebots durch Vermeidung von Stellwerksstörungen am Ostbahnhof, die sich negativ auf die Betriebsqualität auswirken

Projektrahmen:

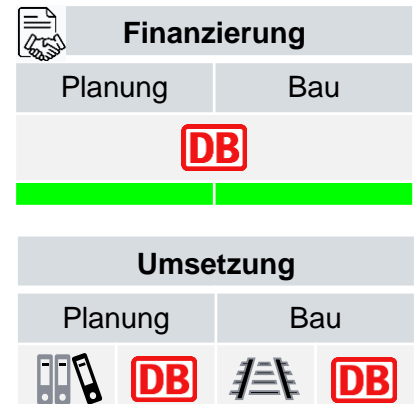
- Ersatz des Relaisstellwerks München Ostbahnhof von 1971 durch ein Elektronisches Stellwerk
- Im ersten Schritt wird die S-Bahn-Steuerung an das Elektronische Stellwerk angeschlossen

Ausblick 2023:

- Die Inbetriebnahme erfolgt in 2023



Quelle DB Netz AG



Ziele der Maßnahme:

- Entlastung der Umsteigebahnhöfe Ostbahnhof und Marienplatz
- Bessere Erreichbarkeit des Münchner Südens aus Rosenheim und Mühldorf

Projektrahmen:

- Bau eines neuen Haltepunktes für Regionalzüge mit barrierefreiem Zugang
- „Direkte“ Umsteigemöglichkeit zwischen dem Regionalverkehr und den U-Bahnlínien U3 und U6
- Ggfs. direkte Anbindung des neuen Haltepunkts über die Tumblingerstraße

Ausblick 2023:

- Planungsleitung DB:
 - Fertigstellung der Entwurfsplanung bis Ende 2023
- Projektmeilenstein DB:
 - Einreichung Planfeststellungsantrag 1. Quartal 2023



Quelle DB Netz AG

| Fördergeber | |
|-------------|-----|
| Planung | Bau |
| | |
| Umsetzung | |
| Planung | Bau |
| | |

Ziele der Maßnahme:

- Bei Störfällen im Bereich der Stammstrecke können S-Bahnen aus Richtung Pasing zum Heimeranplatz geleitet werden. Dort ist ein Umsteigen der Fahrgäste in die U-Bahn (U4/U5) in Richtung Zentrum möglich
- S-Bahnen können am Heimeranplatz wenden und über den Rangierbahnhof Laim auf die Stammstrecke in Richtung Pasing zurückgeführt werden
- Wenden der S-Bahnen bereits ohne Ausbau Heimeranplatz möglich

Projektrahmen:

- Neubau einer Überleitverbindung zwischen Rangierbahnhof Laim und Stammstrecke für Fahrten vom Bf Heimeranplatz West in die Stammstrecke Richtung Pasing
- Ausbau des Bf Heimeranplatz West (heutiger Bahnsteig der S20) zum Umsteigebahnhof mit barrierefreiem Mittelbahnsteig

Ausblick 2023:

- Überleitverbindung Laim (L):
 - Baurestarbeiten bis Herbst 2023
 - Inbetriebnahme im Mai 2024 mit Softwarewechsel des Projekts 2. Stammstrecke
- Ausbau Bahnhof Heimeranplatz:
 - Einreichung Planfeststellungsantrag 1. Quartal 2023



Quelle DB Netz AG

| Fördergeber | |
|-------------|-----|
| Planung | Bau |
| | |
| Umsetzung | |
| Planung | Bau |
| | |

Ziele der Maßnahme:

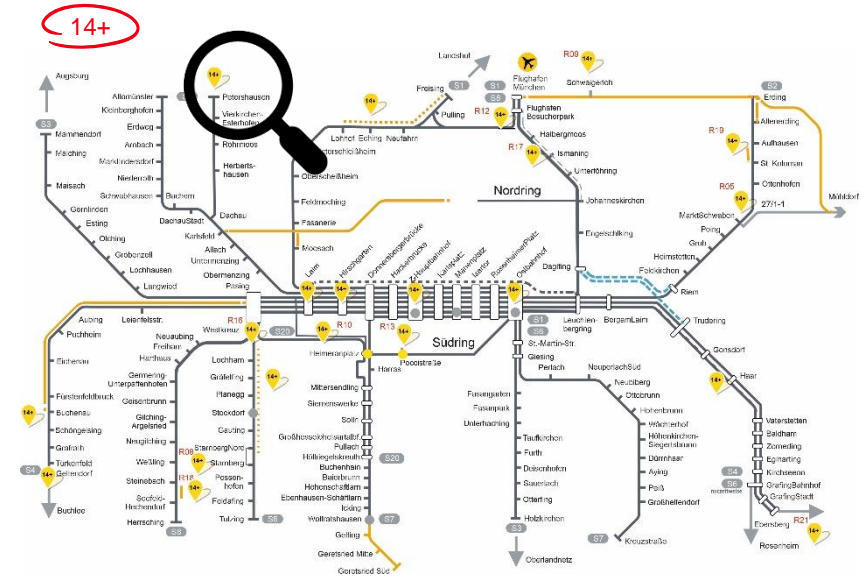
- Der eingleisige Abschnitt zwischen Röhrmoos und Petershausen wird verkürzt
- Die Umstellung von einem 20-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt wird möglich

Projektrahmen:

- Zwischen der Eisenbahnüberführung (EÜ) Glonn und Petershausen werden die bestehenden Gleise hinsichtlich der Geschwindigkeiten für die zukünftige verkehrliche Zielkonzeption angepasst. Dabei werden im Bahnhof Petershausen die Fahrbeziehungen verbessert

Ausblick 2023:

- Planungsleitung DB/ Freistaat:
 - DB und Freistaat Bayern verhandeln ein Finanzierungskonzept zur Realisierung der Maßnahmen
- Projektmeilenstein:
 - Abgestimmtes Gesamtkonzept (2023)



Quelle DB Netz AG

| Fördergeber | |
|--|-----|
| Planung | Bau |
| <p>Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</p> | |
| Umsetzung | |
| Planung | Bau |
| | |

Ziele der Maßnahme:

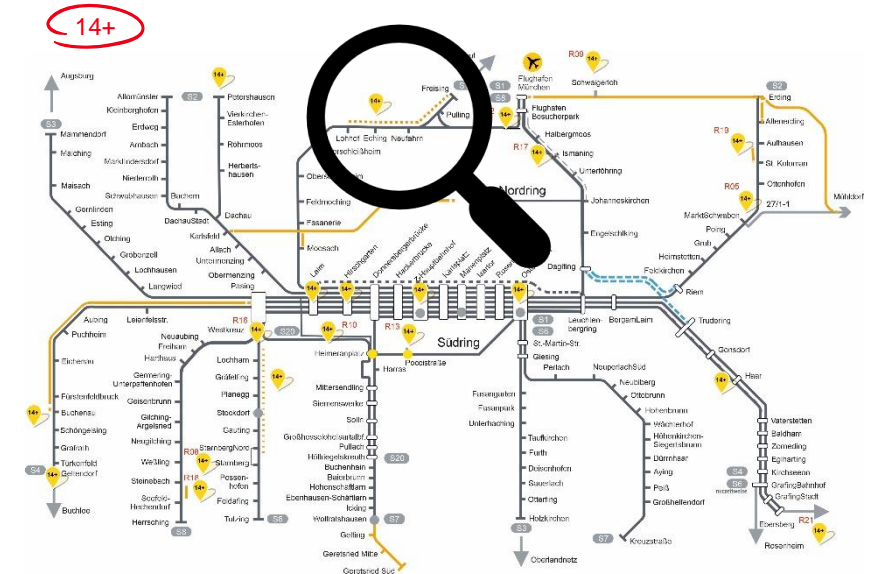
- Bei den geplanten Baumaßnahmen können mehr Züge verkehren
- Bei eingleisigem Betrieb durch Bauarbeiten oder Störungen können mehr Züge in dichtem Abstand fahren

Projektrahmen:

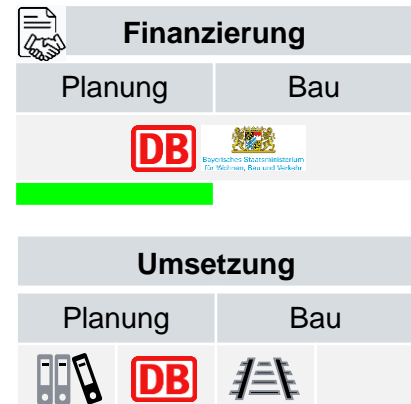
- Es werden zusätzliche Weichenverbindungen in Lohhof und Neufahrn eingebaut
- Der Bahnhof Neufahrn erhält zusätzliche Ausfahrzwischensignale
- Auf der Strecke Lohhof – Neufahrn – Freising werden Blockteilungen im Gegengleis eingerichtet

Ausblick 2023:

- Planungsleistung DB:
 - Erstellung der Betrieblichen Aufgabenstellungen bis Mitte 2023
 - Ausschreibung der Planungsleistungen (EU-weit) ab Mitte 2023
 - Start der Vorplanungen Anfang 2024
- Projektmeilenstein:
 - Beauftragung der Planungsbüros zur Erstellung der Vorplanung Ende 2023



Quelle DB Netz AG



Ziele der Maßnahme:

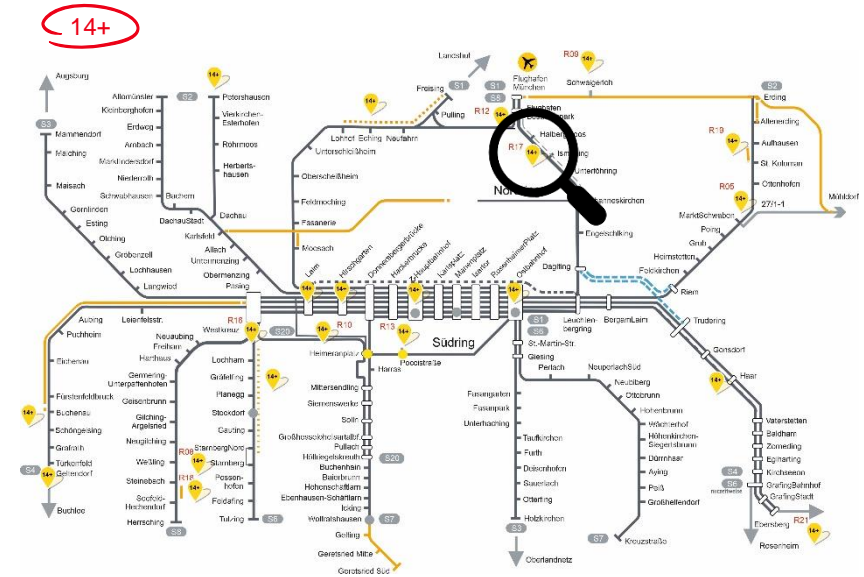
- Die Fahrzeit zum Flughafen wird verkürzt
- Die Streckenkapazität und die betriebliche Flexibilität erhöhen sich

Projektrahmen:

- Zwischen Johanneskirchen und dem Flughafen wird die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h angehoben

Ausblick 2023:

- Planungsleitung DB:
 - Antragseinreichung zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens (1. Quartal 2023)
- Projektmeilenstein:
 - Öffentliche Auslegung der Antragsunterlagen (4. Quartal 2023)



Quelle DB Netz AG

| Fördergeber | |
|--|---|
| Planung | Bau |
| <p>Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</p> | <p>Bundesministerium für Energie, Klimaschutz und Verkehr</p> |
| Umsetzung | |
| Planung | Bau |
| | |

Ziele der Maßnahme:

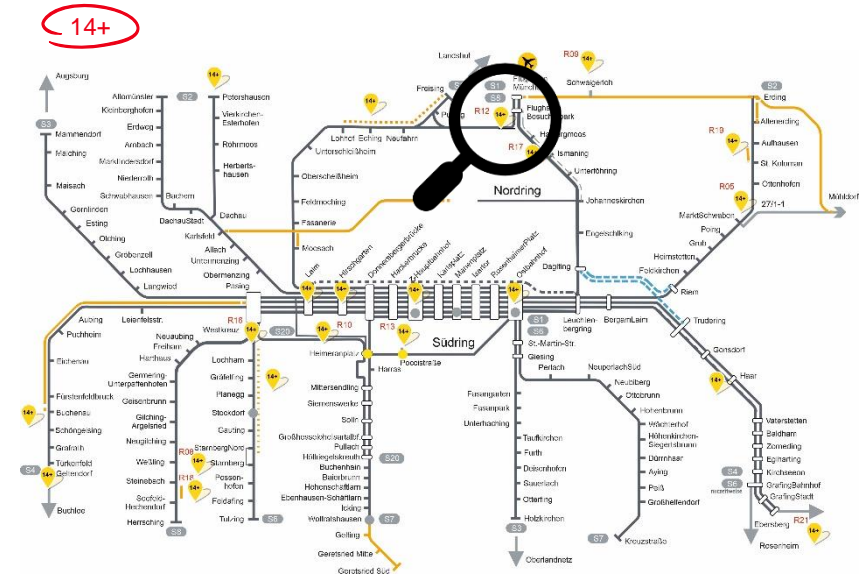
- Züge auf den beiden zusammenlaufenden Strecken können künftig ohne gegenseitige Behinderung in die Strecke zum Flughafen ein- und ausfädeln
- Steigerung der Betriebsqualität für die Abwicklung der zusätzlichen Verkehre im Zielzustand und der Flexibilität in der Fahrplangestaltung
- Verbesserung der Flughafenanbindung aus Nordostbayern und von/zur Landeshauptstadt München

Projektrahmen:

- Herstellung eines Überwerfungsbauwerks westlich des Flughafens München und damit Herstellung einer niveaufreien Zusammenführung der beiden aus Westen kommenden S-Bahnlinien S1 und S8
- Seit 2020 Neuplanung eines elektronischen Stellwerks durch die DB für den kompletten Stellbereich Flughafen München
- Überarbeitung der Entwurfsplanung des Gesamtprojekts

Ausblick 2023:

- Planungsleitung DB:
 - Einreichung der Anträge zur finanziellen Baufreigabe beim Eisenbahnbundesamt
 - Ausschreibung und Vergabe Bauhauptleistungen
- Projektmeilenstein DB:
 - Baubeginn Ende 2023



Quelle DB Netz AG

| Fördergeber | |
|--|---|
| Planung | Bau |
| <p>Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</p> | <p>Bundesministerium für Energie, Digitalisierung und Klimaschutz</p> |
| Umsetzung | |
| Planung | Bau |
| | |

Ziele der Maßnahme:

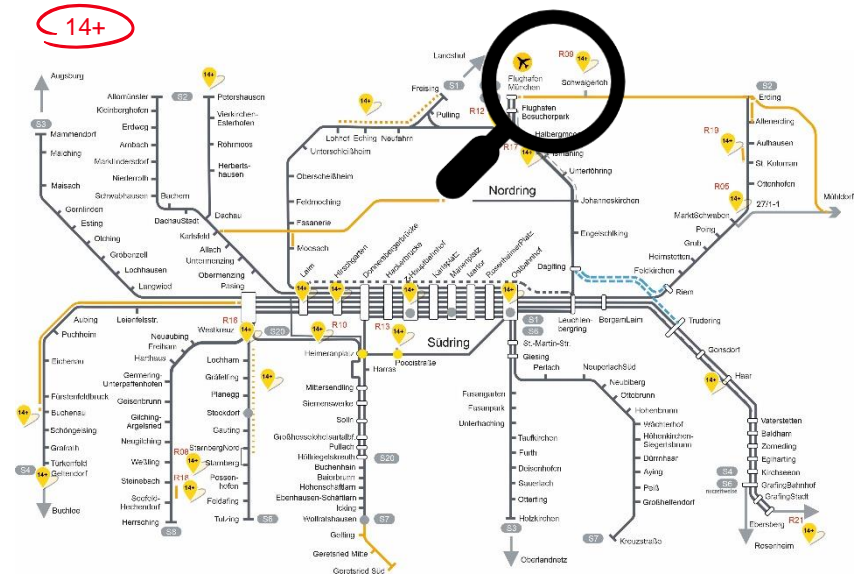
- Erster Bauabschnitt zur Anbindung des Flughafens an die Stadt Erding und weiter zur ABS 38
- Mit Realisierung Möglichkeit alle S-Bahn-Linien und den überregionalen Flughafenexpress (ÜFEX) in der neuen Abstell- und Wendeanlage Schwaigerloh beginnen und enden zu lassen
- Mit IBN des Projekts werden rund 60 neue Züge/Tag auf dem Abschnitt verkehren
- Mit IBN der 2. S-Bahn-Stammstrecke können rund 350 Züge/Tag zwischen Flughafen und Schwaigerloh verkehren

Projektrahmen:

- Neubau einer ca. 3,8 km langen zweigleisigen Strecke, inkl. der Eisenbahnbrücke Abfanggraben Ost, der Straßenüberführung ED 5, der Verkehrsstation Schwaigerloh mit anschließender Wende- und Abstellanlage
- Projektentwicklung: Änderung der Aufgabenstellung
 - Die bisher dreigleisig geplante Wende- und Abstellanlage soll viergleisig gebaut werden
 - Integration eines in Teilen neu zu planenden Stellwerks Flughafen München in das Projekt

Ausblick 2023:

- Planungsleitung DB:
 - Vertragsabschluss zwischen DB und FS Bayern zur Planung der Erweiterung Wende- und Abstellanlage
 - Ausschreibung weiterer Baulose
- Projektmeilenstein:
 - Fertigstellung der Überplanung der Wende- und Abstellanlage
 - Fertigstellung des Brückenbauwerks (Abfanggraben Ost)



Quelle DB Netz AG



Ziele der Maßnahme:

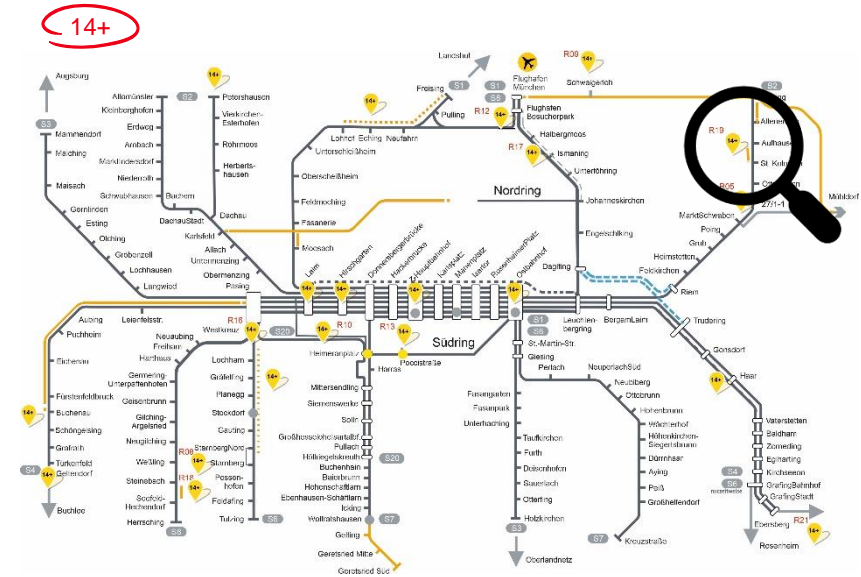
- S-Bahnen können sich in diesem Bereich während der Fahrt begegnen
- In St. Koloman und Aufhausen wird ein barrierefreier Ein- und Ausstieg ermöglicht
- Die Verdichtung auf einen 15-Minuten-Takt wird ermöglicht

Projektrahmen:

- Zwischen St. Koloman und Aufhausen wird ein zweites Streckengleis gebaut
- Die Stationen St. Koloman und Aufhausen werden barrierefrei ausgebaut
- Die Bahnsteige in St. Koloman und Aufhausen werden auf 210 m verlängert mit einer Bahnsteighöhe von 96 cm

Ausblick 2023:

- Planungsleitung DB:
 - Überarbeitung und Prüfung Entwurfsplanung um Änderungsinhalte (u.a. Angebotsausweitung, Bahnsteigverlängerung von 140 m auf 210 m)
 - Erstellung und Prüfung der Planfeststellungsunterlagen
- Projektmeilenstein:
 - Antragseinreichung zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens (Ende 2023)



Quelle DB Netz AG

| Fördergeber | |
|-------------|-----|
| Planung | Bau |
| | |
| Umsetzung | |
| Planung | Bau |
| | |

Ziele der Maßnahme:

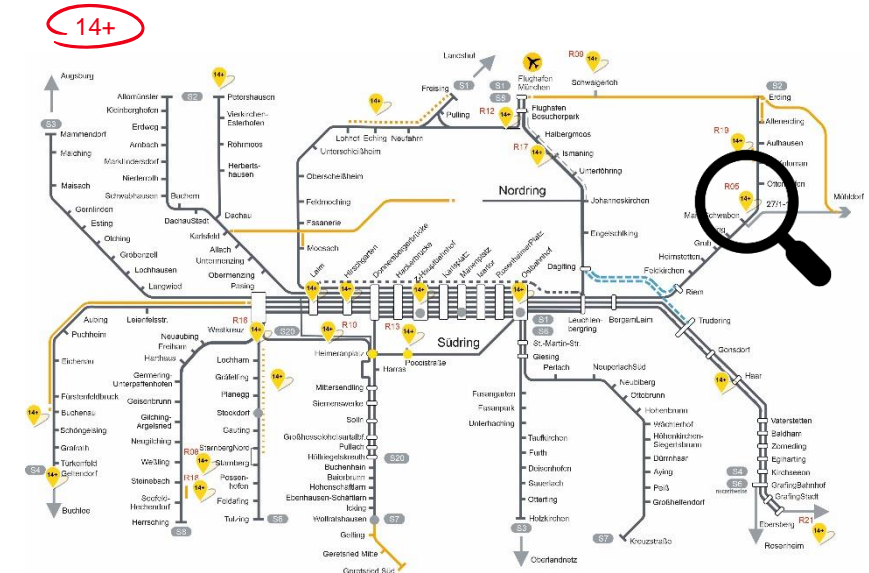
- Die Begegnung von S-Bahnen in Markt Schwaben wird ermöglicht
- Der Zugbetrieb kann verdichtet werden
- Bei Störungen und Bauarbeiten kann flexibler reagiert werden

Projektrahmen:

- Der Bahnhof Markt Schwaben erhält einen zusätzlichen Bahnsteig für S-Bahn-Züge

Ausblick 2023:

- Planungsleitung DB:
 - Im Rahmen (R27/1-1) München Ost – Markt Schwaben) wird das Gesamtkonzept im Bf Markt Schwaben neu erarbeitet. Das Ergebnis ist eine wesentliche Grundlage für die darauffolgende Erarbeitung der technischen Planung und der Zeitschiene
- Projektmeilenstein:
 - Abgestimmtes Gesamtkonzept (2023)



Quelle DB Netz AG



Ziele der Maßnahme:

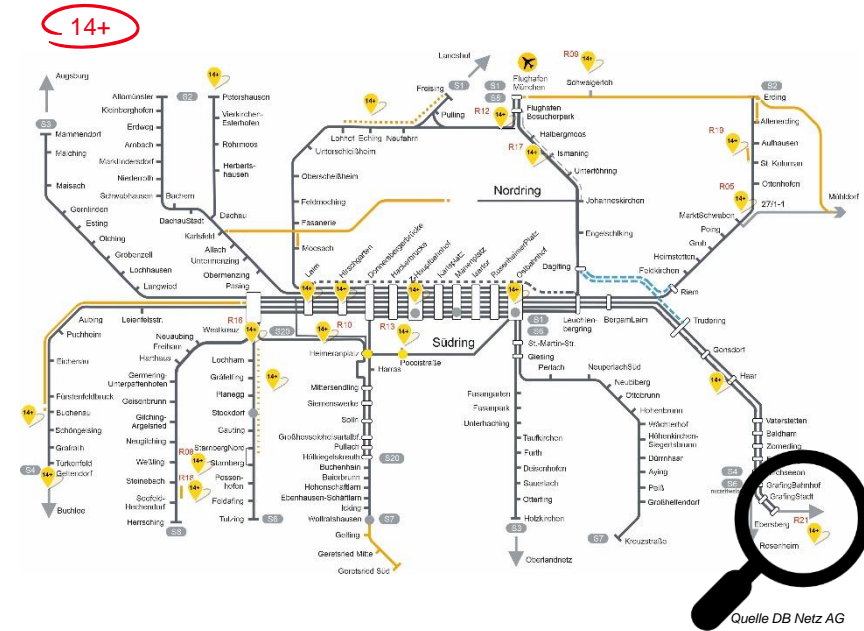
- Nach Einführung des MVV-Tarifes bis Wasserburg (Inn) Bahnhof Erweiterung des S-Bahn-Verkehres und damit Verbesserung der Anbindung der Region zwischen Ebersberg und Wasserburg Bahnhof von/zur Landeshauptstadt München
- Entfall der Dieselemissionen
- Steigerung der Betriebsqualität und höhere Flexibilität in der Fahrplangestaltung

Projektrahmen

- Elektrifizierung des Streckenabschnittes Ebersberg Bahnhof – Wasserburg (Inn) Bahnhof als Verlängerung des bereits elektrifizierten Streckenabschnittes Bf Grafing Bf – Bf Ebersberg
- Elektrifizierung von 2 Gleisen im Bahnhof Wasserburg (Inn)
- Auflassung von Bahnübergängen und Ersatz durch Längswege
- Verlängerung der Bahnsteige auf 140 m und Aufhöhung auf S-Bahn-Höhe (96 cm)
- Umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen für den Schutz von Bodenbrütern mit einem Flächenbedarf von 4,5 Hektar geeigneten Grünland im Landkreis Rosenheim

Ausblick 2023:

- Positives Nutzen-Kosten Verhältnis wurde nachgewiesen
- Erüierung umweltrelevanter Ausgleichflächen zur Überarbeitung der Planfeststellungsunterlagen



| Fördergeber | |
|---|--|
| Planung | Bau |
| Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr | Bundesministerium für Energie, Bau und Verkehr |

| Umsetzung | |
|-----------|-----|
| Planung | Bau |
| SOB | |

Ziele der Maßnahme:

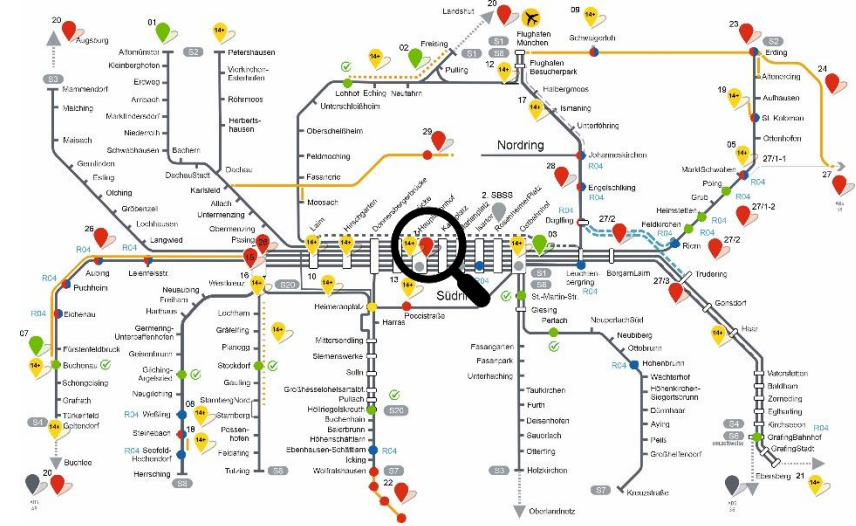
- Spürbare Verkürzung der Mindestumsteigezeiten, insbesondere zu und zwischen den Flügelbahnhöfen
- Bessere Verteilung der Personenströme
- Entlastung des Querbahnsteigs
- Kapazitätssteigerung der Verkehrsstation
- Kürzere Wege zum benachbarten Stadtraum im Westen

Projektrahmen:

- Neubau eines Fußgängerstegs als Stahlkonstruktion innerhalb der Gleishalle
- Zugangsbauwerke an der Nord- und Südseite der Gleishalle
- Zusammenhangsmaßnahmen Verkehrsstation (u.a. Anpassung Bahnsteige, Beleuchtung, Beschallung)
- Zusammenhangsmaßnahmen DB Netz AG (Einkürzung Gleis 27, Querfeld Oberleitung)
- Die Maßnahme ist über den Deutschlandtakt im vordringlichen Bedarf des Bundes (BVWP) platziert
- Planungsmittel wurden im Rahmen der Fortschreibung BVWP freigegeben

Ausblick 2023:

- Erarbeitung der verkehrlichen und betrieblichen Aufgabenstellung und inhaltliche Abstimmung mit Bund und Freistaat

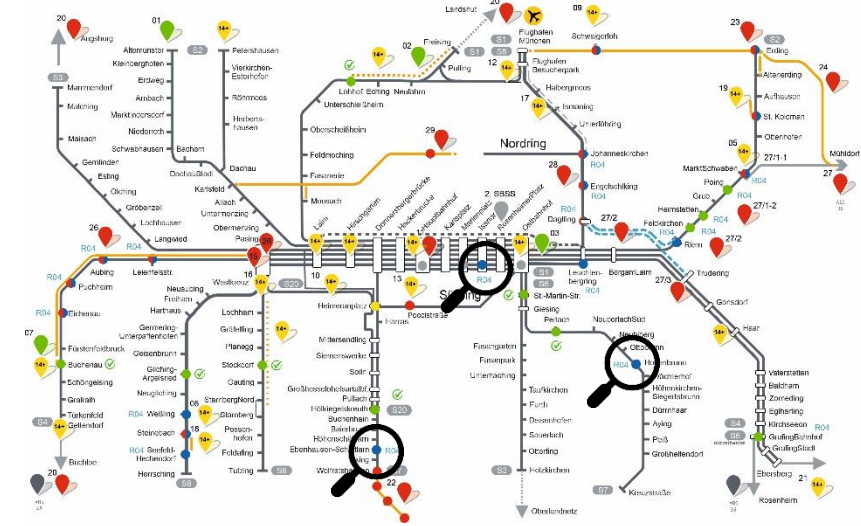


Quelle DB Netz AG

| Fördergeber | |
|--|---|
| Planung | Bau |
| Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur | Bundesministerium für Digitales und Verkehr |
| Umsetzung | |
| Planung | Bau |
| | |

Ziele der Maßnahme:

- Verbesserung der Attraktivität des SPNV in München
- **124 Stationen** im S-Bahnnetz München sind bereits barrierefrei ausgebaut, mit Isartor und Heimstetten erfolgen die Inbetriebnahmen der 125. Und 126. barrierefreien Stationen.
- Bei **14 Stationen** haben die Planungen für den Ausbau bereits begonnen:
 - Riem; Markt Schwaben (Bayernpaket I)
 - Aubing, Puchheim, Eichenau, München-Leienfelsstraße, Johanneskirchen, Engelschalking, Daglfing, Weißing, Seefeld-Hechendorf, Leuchtenberggring, Ebenhausen-Schäftlarn, Hohenbrunn
 - **10 Stationen** befinden sich aktuell noch in keinem Programm:
 - Eching, Grafrath, Altenerding, Türkenfeld, Geisenbrunn, München-Solln, Neugilching, Starnberg, Großhesselohe-Isartalbahnhof, Wächterhof



Quelle DB Netz AG

Projektrahmen:

- Verschiedene laufende Ausbauprogramme (Bund/ Land) – derzeit aktuell im Bayern-Paket I **12 Maßnahmen**:
 - **davon bereits 9 abgeschlossen:** Höllriegelskreuth, Stockdorf, München-Perlach, Lohhof, Gilching-Argelsried, St.-Martin-Str., Buchenau, Poing, Feldkirchen (Restarbeiten + Fahrgastinformationsanlagen folgen)

Ausblick 2023:

- IBN Isartor vsl. 2. Quartal 2023
- Ebenhausen-Schäftlarn und Hohenbrunn befinden sich in Lph 3 und 4
Antragseinreichung zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für beide Maßnahmen

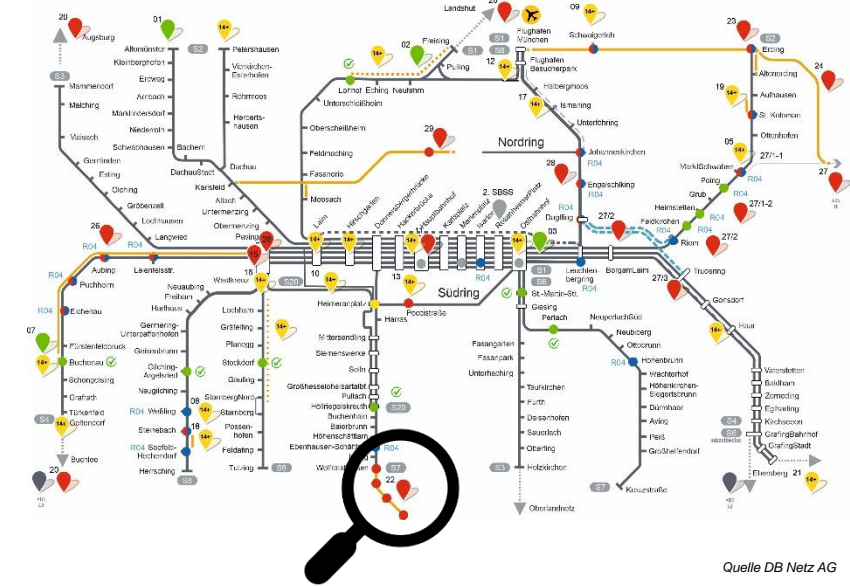
| Fördergeber | | |
|--------------------|-----|-----------|
| Planung | Bau | |
| | | |
| <th>Umsetzung</th> | | Umsetzung |
| Planung | Bau | |
| | | |

Ziele der Maßnahme:

- Verbesserung des ÖPNV im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen durch die Anbindung der wachstumsstarken Stadt Geretsried mit ca. 24.000 Einwohnern an das Münchner S-Bahn-Netz

Projektrahmen:

- Neubau einer 9,2 km eingleisigen, elektrifizierten S-Bahn-Strecke von Wolfratshausen bis Geretsried Süd; mit 8 Eisenbahnbrücken und 3 Straßenbrücken; einer S-Bahn-Abstell- und Wendeanlage in Geretsried Süd; eines elektronischen Stellwerks
- Neubau eines barrierefreien Bahnhofs Wolfratshausen in Tieflage und des Bahnübergangs Sauerlacher Straße
- Neuerrichtung der barrierefreien Verkehrsstationen Gelting, Geretsried Mitte und Geretsried Süd



Quelle DB Netz AG

Ausblick 2023:

- Planungsleitung DB/ Freistaat:
 - Einreichung dritte Tektur (Planänderung) im Sommer durch die DB
 - Berechnung Nutzen-Kosten-Index durch den Freistaat Bayern
- Projektmeilenstein DB und Freistaat:
 - Abgestimmter Entwurf zum Realisierungs- und Finanzierungsvertrag

| Fördergeber | |
|---|--|
| Planung | Bau |
| Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr | Bundesministerium für Energie, Klimaschutz, Atom und Verkehr |
| Umsetzung | |
| Planung | Bau |
| DB | |

Dialogforum Region Süd

(R20) Bahnsteigertüchtigungen für Regional-S-Bahnen

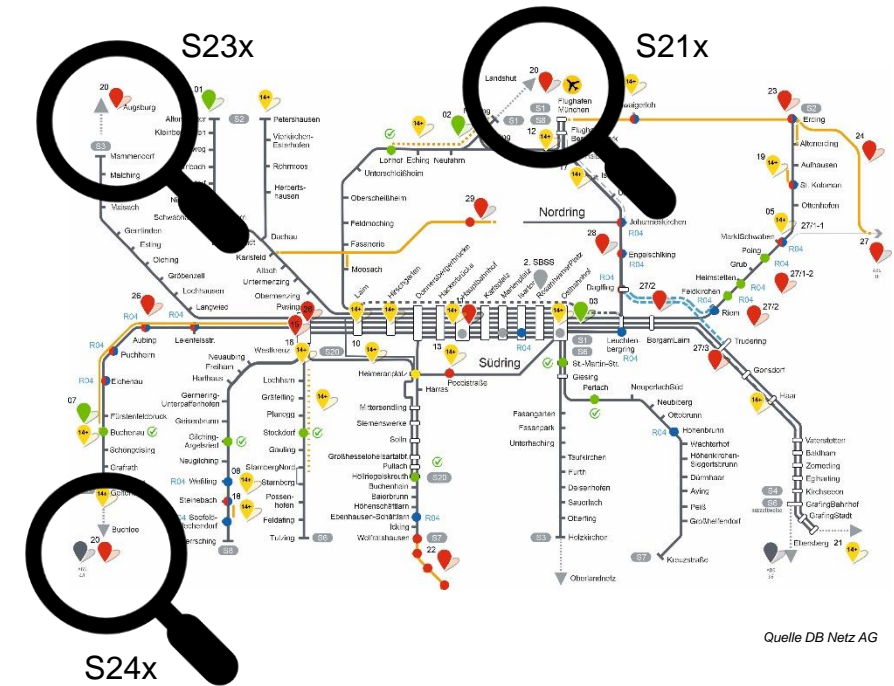


Ziele der Maßnahme:

- mit Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke sollen drei Regional-S-Bahnlagen eingeführt werden, die über den heutigen S-Bahn-Bereich hinaus verkehren

Projektrahmen:

- Bahnsteiganpassungen für die festgelegte Zielbahnsteighöhe (76 cm bzw. 96 cm) sowie festgelegte Zielbahnsteiglänge von mindestens 210 m auf folgenden Linienästen und Stationen:
 - S21X: Freising, Marzling, Langenbach (Oberbayern), Bruckberg, Gündlkofen, Landshut (Bay) Hbf
 - S23X: Mammendorf, Haspelmoor, Althegegnenberg, Augsburg Hbf, Augsburg-Oberhausen
 - S24X: Geltendorf, Buchloe, Kaufering



Quelle DB Netz AG

Ausblick 2023:

- Gündlkofen:
 - Erstellung Entwurfsplanung und Vergabe von Bauleistungen (Bau im Jahr 2024)
- Rest:
 - Erstellung der Vorplanungen mit Variantenentscheiden für die übrigen Stationen

| Fördergeber | |
|-------------|-----|
| Planung | Bau |
| | |
| Umsetzung | |
| Planung | Bau |
| | |

Allgemeine systematische Erläuterung zur Förderung und Finanzierung :

[... Das Eisenbahn-Bundesamt ist Bewilligungsbehörde für Zuwendungen des Bundes für Investitionen in die Schieneninfrastruktur auf Grundlage von gesetzlichen Regelungen oder von Förderrichtlinien]

[... Generell führt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Bewilligungsbehörde zwei Prüfungen durch - außer bei der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV):

- vor der Bereitstellung der Mittel kontrolliert es im Rahmen der Antragsprüfung die Notwendigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der beantragten Planung.
- nach Inanspruchnahme der Bundesmittel kontrolliert es im Rahmen der Verwendungsprüfung, ob die vom Empfänger in Anspruch genommenen Bundesmittel tatsächlich entsprechend der Genehmigung im Rahmen der finanziellen Baufreigabe eingesetzt wurden ...]

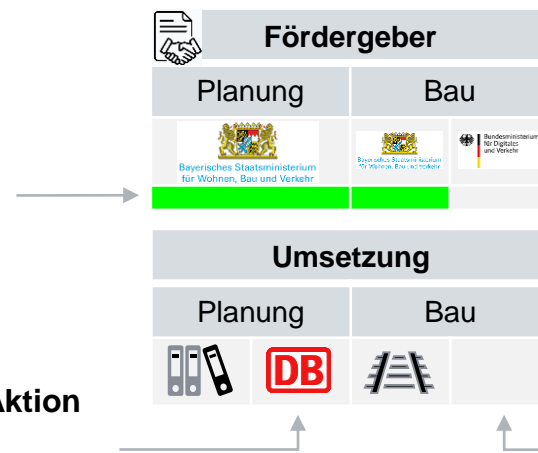
[...Die Zuwendungsempfänger können Mittel daher erst im Rahmen der danach folgenden „Baufreigabe in finanzieller Hinsicht“ in Anspruch nehmen, wenn sie entsprechende Anträge auf der Grundlage von vertieften Planungen gestellt haben. In anderen Fällen ergeht ein Zuwendungsbescheid durch das EBA, das betrifft beispielsweise das GVFG...]

Quelle: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/finanzierung_node.html

Legende:

- grün: Vertrag zwischen Fördergeber und DB geschlossen

- ohne Logo - nicht begonnen, keine Aktion
- mit Logo - in der **Planungs**phase



- mehrere Logos: Die Förderung und Freigabe ist mit mehreren Fördergebern zu verhandeln

- grau: Vertrag zwischen Fördergeber und DB nicht geschlossen

- ohne Logo - nicht begonnen, keine Aktion
- mit Logo - in der **Bauphase**



Programm Bahnausbau Region München

Dialogforum Region Süd 2023

Georges Rey
sma+



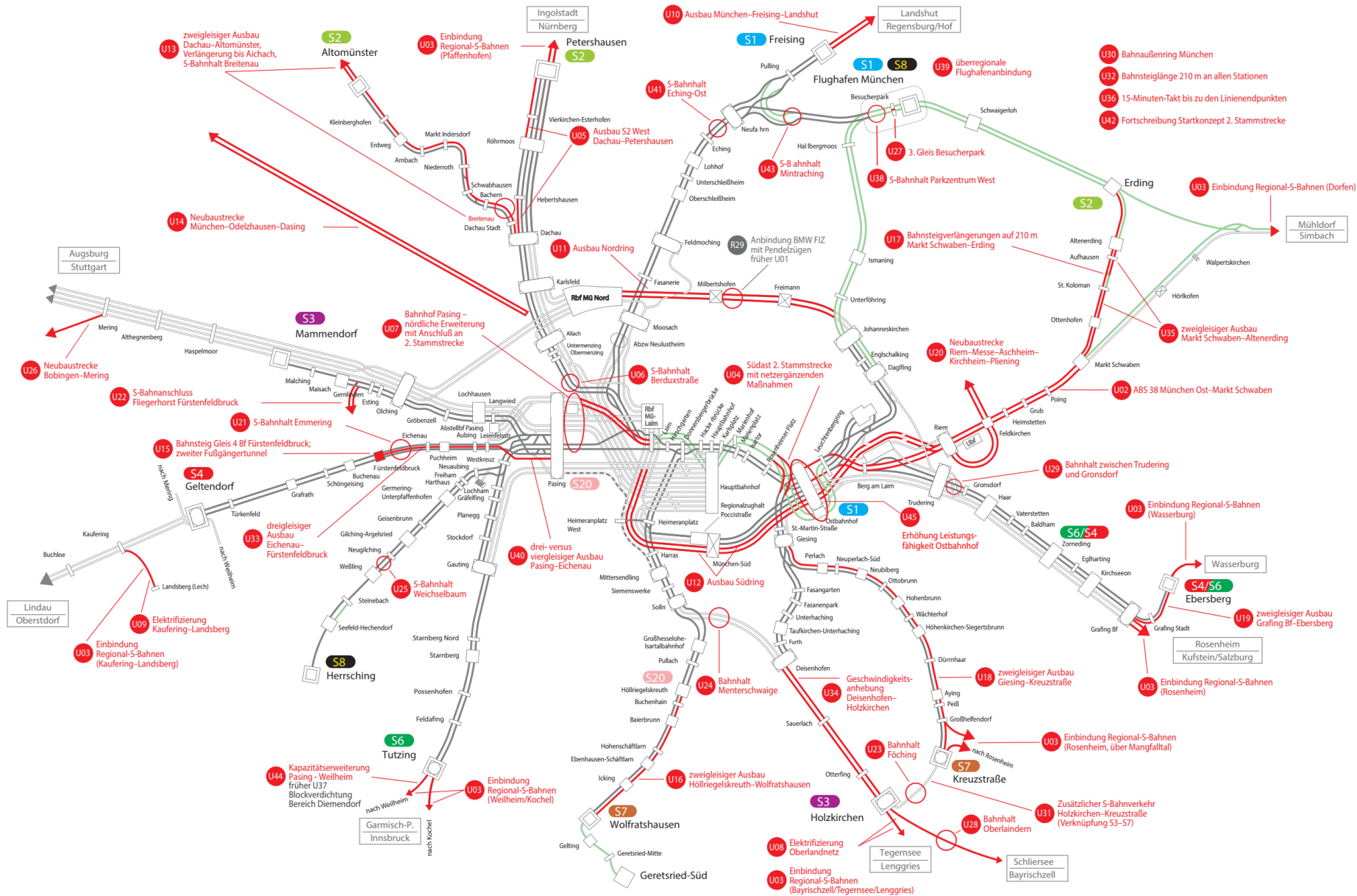
Programm „Bahnausbau Region München“

Aufgabenstellung

- Die **Metropolregion München** zählt zu den Wachstumsregionen in Deutschland.
- Zunehmende **Mobilität** benötigt leistungsfähige und ökologisch sinnvoll gestaltete Verkehrswege.
- Schlüsselfunktion der **2. S-Bahn-Stammstrecke** bei der Verbindung der Landeshauptstadt München mit der Region.
- **Programm „Bahnausbau Region München“ – für die zukünftige Gestaltung des SPNV in der Metropolregion:**
29 Maßnahmen (sogenannte R-Maßnahmen), in Planung, Umsetzung oder schon in Betrieb,
44 Maßnahmen (sogenannte U-Maßnahmen), die zunächst auf ihre verkehrliche Wirkung und ihre bautechnische Machbarkeit zu untersuchen sind, bevor entschieden werden kann, ob sie konkreter Bestandteil des Programms werden können.

Programm Bahnausbau Region München

Zu untersuchende Maßnahmen



- U30 Bahnaufhebung München
- U32 Bahnsteiglänge 210 m an allen Stationen
- U36 15-Minuten-Takt bis zu den Linienendpunkten
- U42 Fortschreibung Startkonzept 2. Stammstrecke

- U03 Einbindung Regional-S-Bahnen (Dorfen)

- U02 ABS 38 München Ost-Markt Schwaben

- U03 Einbindung Regional-S-Bahnen (Wasserburg)

- U19 zweigleisiger Ausbau Grafing Bf-Ebersberg

- U03 Einbindung Regional-S-Bahnen (Rosenheim)

- U03 Einbindung Regional-S-Bahnen (Rosenheim, über Mangfalltal)

- U31 Zusätzlicher S-Bahnverkehr Holzkirchen-Kreuzstraße (Verknüpfung S3-S7)

- U08 Elektrifizierung Oberlandnetz
- U03 Einbindung Regional-S-Bahnen (Bayrischzell/Tegernsee/Lenggries)

- U13 zweigleisiger Ausbau Dachau-Altomünster, Verlängerung bis Aichach, S-Bahnhalte Breitenau

- U08 Einbindung Regional-S-Bahnen (Pfaffenhofen)

- U10 Ausbau München-Freising-Landshut

- U41 S-Bahnhalte Eching-Ost

- U05 Ausbau S2 West Dachau-Petershausen

- U11 Ausbau Nordring

- U07 Bahnhof Pasing - nördliche Erweiterung mit Anschluß an 2. Stammstrecke

- U06 S-Bahnhalte Berduxstraße

- U04 Südost 2. Stammstrecke mit netzergänzenden Maßnahmen

- U20 Neubaustrecke Riem-Messe-Aschheim-Kirchheim-Plöding

- U02 ABS 38 München Ost-Markt Schwaben

- U29 Bahnhalt zwischen Trudering und Grönsdorf

- U03 Einbindung Regional-S-Bahnen (Wasserburg)

- U19 zweigleisiger Ausbau Grafing Bf-Ebersberg

- U03 Einbindung Regional-S-Bahnen (Rosenheim)

- U03 Einbindung Regional-S-Bahnen (Rosenheim, über Mangfalltal)

- U31 Zusätzlicher S-Bahnverkehr Holzkirchen-Kreuzstraße (Verknüpfung S3-S7)

- U14 Neubaustrecke München-Odelzhausen-Dasing

- U26 Neubaustrecke Bobingen-Mering

- U22 S-Bahnanschluss Fliegerhorst Fürstenfeldbruck

- U21 S-Bahnhalte Emmering

- U15 Bahnsteig Gleis 4 Bf Fürstenfeldbruck; zweiter Fußgängertunnel

- U33 dreigleisiger Ausbau Eichenau-Fürstenfeldbruck

- U25 S-Bahnhalte Weichselbaum

- U09 Elektrifizierung Kaufering-Landsberg

- U03 Einbindung Regional-S-Bahnen (Kaufering-Landsberg)

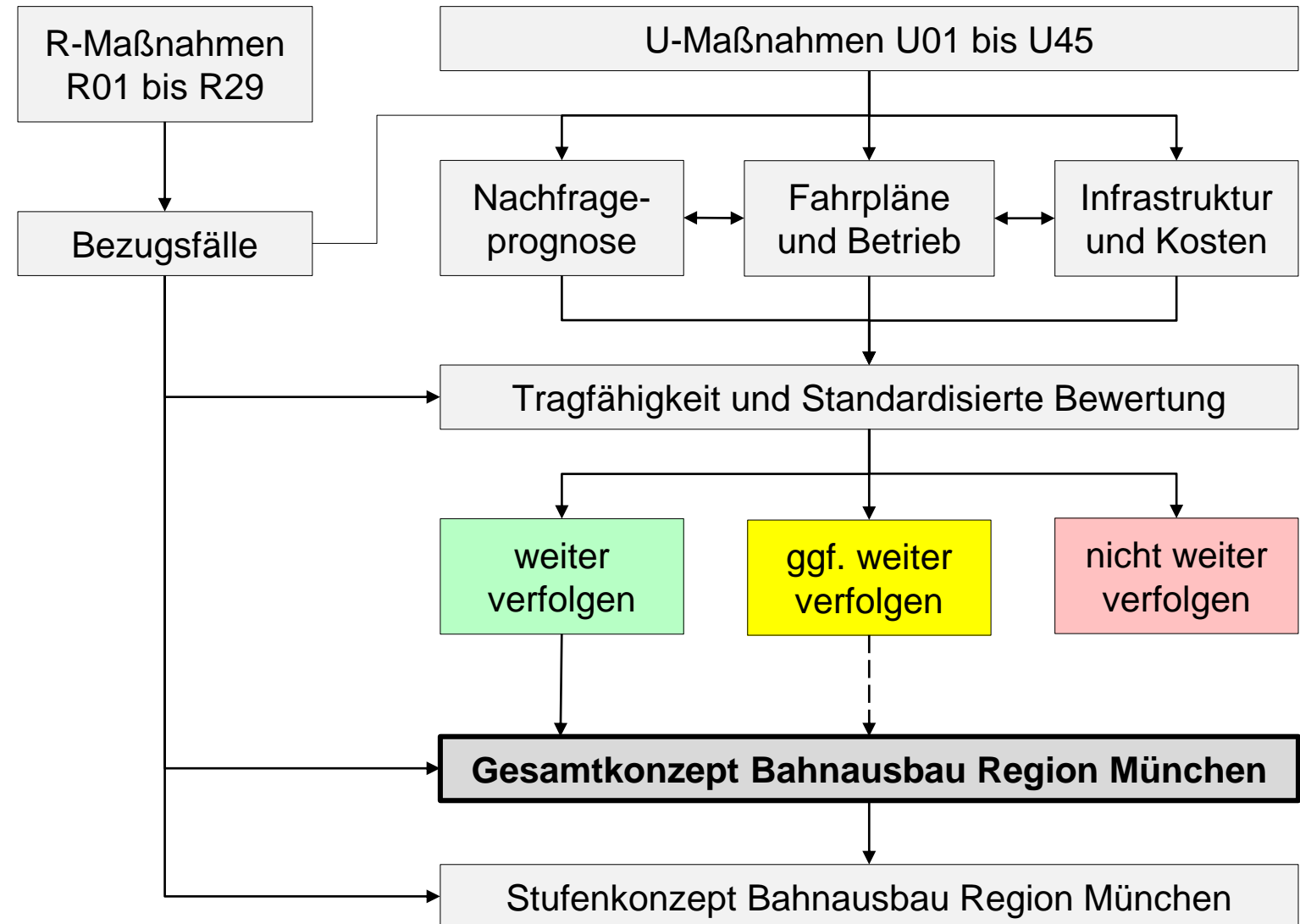
- U44 Kapazitätserweiterung Pasing-Weilheim früher U37 Blockverdichtung Bereich Diemendorf

- U03 Einbindung Regional-S-Bahnen (Weilheim/Kochel)



Einführung Programm „Bahnausbau Region München“

Planungsablauf und methodisches Vorgehen





Einführung Programm „Bahnausbau Region München“

Wichtige Begriffe

- Minimaler Bezugsfall (Startkonzept 2. S-Bahn-Stammstrecke):**
 Netz der sogenannten Betriebsstufe 2 des 1. Münchner S-Bahn-Vertrags,
 R-Maßnahmen R01 – R22 sowie Ausbaumaßnahmen der U-Bahnen und der Tram
 werden als realisiert angesehen.
- Maximaler Bezugsfall:**
 Umfasst zusätzlich zu den Maßnahmen des minimalen Bezugsfalls die
 R-Maßnahmen R23 bis R28 mit den jeweiligen Angebotskonzepten
- Prognosejahr 2035:**
 festgelegt, da bis zu diesem Zeitpunkt belastbare Strukturentwicklungen für den
 Untersuchungsraum vorliegen und wichtige Infrastrukturprojekte als realisiert
 vorausgesetzt werden können.

Legende Kartenausschnitte

- Dieselstrecke zweigleisig
- Dieselstrecke eingleisig
- elektr. Strecke zweigleisig
- elektr. Strecke eingleisig
- Personenbahnhof
- Haltepunkt
- S-Bahn Haltepunkt bestehend
- Neue Gleise/Strecke
- Elektrifizierung
- Neuer Haltepunkt
- Neuer Haltepunkt S-Bahn
- Ausbau Haltepunkt S-Bahn
- 5510 DB-Streckennummer



Rückblick Dialogforum Süd Dezember 2021

Am 17. Dezember 2021 vorgestellte U-Maßnahmen → gutachterliche Bewertung

Bahnsteigverlängerungen auf 210 m (U17/U32) → Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden

- Verlängerung der Bahnsteige auf 210 m auf den Strecken Markt Schwaben – Erding (U17) und Großhesselohe – Höllriegelskreuth (U32)
- Infrastrukturelle Voraussetzungen schaffen für eine nachfragegerechte Zugbildung bei der S-Bahn

S-Bahnhalt zwischen Trudering und Gronsdorf (U29) → Die Maßnahme sollte ggf. weiterverfolgt werden

- Die Landeshauptstadt München beabsichtigt eine weitere städtebauliche Entwicklung zwischen Trudering und Gronsdorf

Zweigleisiger Ausbau Grafing Bahnhof – Ebersberg (U19) → Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden

- Untersuchung Ausbau bzw. Teilausbau zur Verbesserung von Betriebsqualität und Zugangebot

Einbindung weiterer Regional-S-Bahnen (U03) – Wasserburg Bf bis Wasserburg Stadt → Die Maßnahme sollte nicht weiterverfolgt werden

- Umsteigefreie Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt aus Wasserburg Stadt

Zweigleisiger Ausbau von Giesing bis Kreuzstraße (U18) → Die Maßnahme sollte für einen Teilausbau weiterverfolgt werden

- Voraussetzung für einen 15-Minuten-Takt auf der Linie S7
- Möglichkeit einer nachfragegerechten Zugbildung



Rückblick Dialogforum Süd Dezember 2021

Am 17. Dezember 2021 vorgestellte U-Maßnahmen → gutachterliche Bewertung

Bahnhalt Föching (Mangfalltalbahn) (U23) → Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden

- Verbesserung der Erschliessung des Ortsteils Föching von Holzkirchen

Geschwindigkeitsanhebung Deisenhofen – Holzkirchen (U34) → Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden

- Fahrzeitverkürzungen
- Verbesserung Pünktlichkeit
- kürzere Wendezeiten München Hbf

Elektrifizierung Oberlandnetz (U08) → Bewertung liegt noch nicht vollumfänglich vor

- Verbesserung Betriebsqualität
- Erhöhung Zugangebot
- Integration Oberlandbahn in S-Bahn-Netz mit Südast 2. Stammstrecke (U04)

Südast 2. Stammstrecke mit netzergänzenden Maßnahmen (U04)

Gutachterliche Bewertung

Voraussetzung, um Richtung Kreuzstraße und Holzkirchen ein noch attraktiveres Fahrplanangebot zu ermöglichen

Angebotsplanung:

Aus der 2. SBSS sind 3 Linien im Halbstundentakt via Südast vorgesehen: 2 Express-S-Bahn-Linien nach Holzkirchen und eine Express-S-Bahn-Linie auf diesem Korridor zur Kreuzstraße

Infrastrukturplanung:

- Die Umsetzung ist im Rahmen des aktuellen Projekts infrastrukturell grundsätzlich möglich
- Ein entsprechendes Abzweigbauwerk an der 2. SBSS ist als Vorinvestition gleichzeitig mit deren Bau zu errichten
- Grobkostenschätzung 412 Mio. € (Preisstand 2016 ohne Planungskosten)

Nachfrageprognose:

- Mehrverkehr +7.630 Personenfahrten/Tag
- Reisezeitdifferenz im ÖPNV: -3.200 Stunden/Tag

- ➔ Entlastung Ostbahnhof tief und Leuchtenbergring
- ➔ Auslastung der 2. SBSS steigt auf 24 Züge pro Stunde und Richtung
- ➔ Abzweigbauwerk wird als zukunftsgerichtete Maßnahme vorab umgesetzt





Einbindung weiterer Regional-S-Bahnen (U03) – Rosenheim (via Grafting) Gutachterliche Bewertung

Umsteigefreie Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt aus Rosenheim

Angebotsplanung:

Halbstündliche Verlängerung der S21X von Leuchtenbergring über Grafting Bf und Rosenheim jeweils stündlich nach Kufstein und Traunstein als Ersatz für die heutige Regionalbahn auf diesen Zugläufen. Damit ergibt sich eine umsteigefreie Verbindung aus der Münchener Innenstadt (2. S-Bahn-Stammstrecke).

Infrastrukturplanung:

- Ausbau Grafting Bf – Ostermünchen – Rosenheim – Kufstein
- voraussichtlich Ausbau von Berg am Laim und Zorneding sowie Grafting Bf

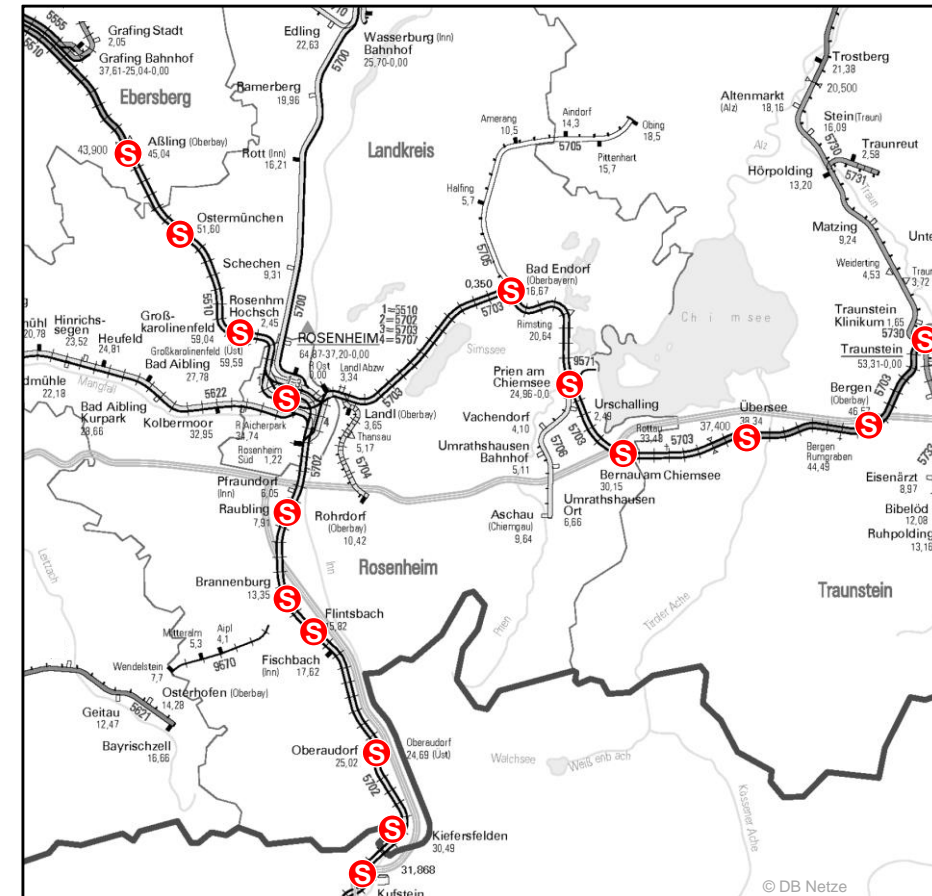
Nachfrageprognose:

- Mehrverkehr ca. +7.800 Personenfahrten/Tag

Bewertung:

Die Tragfähigkeit der Maßnahme liegt bei 400 Mio. €. Eine Bewertung mit Berücksichtigung der Baukosten liegt noch nicht vor.

➔ Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden, sofern ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis erreicht wird (Baukosten < 400 Mio. €).



Einbindung weiterer Regional-S-Bahnen (U03) – Rosenheim (Mangfalltal) Gutachterliche Bewertung

Umsteigefreie Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt aus Rosenheim via Mangfalltalbahn

Angebotsplanung:

Jeweils stündliche Regional-S-Bahn S21X über Kreuzstraße nach Rosenheim (über Mangfalltal) und Holzkirchen. Reduziertes Fahrtenangebot der Regionalbahn zwischen Holzkirchen und Rosenheim und stündliche Verlängerung der S6 von Aying zur Kreuzstraße.

Infrastrukturplanung:

- Infrastrukturen der beiden Maßnahmen U04 und U18 zur Einführung von Regional-S-Bahnen auf dem Korridor Kreuzstraße
- Verbindungskurve Aying mit Grobkostenschätzung von 78,5 Mio. € (Preisstand 2016 ohne Planungskosten)

Nachfrageprognose:

- Mehrverkehr ca. +590 Personenfahrten/Tag

Bewertung:

Nutzen der Maßnahme: -1.095 T€ (= Schaden)

- **Durch die Maßnahme wird kein Nutzen erzielt, damit ist kein positives Bewertungsergebnis möglich.**
- **Die Maßnahme sollte nicht weiterverfolgt werden.**



Elektrifizierung Oberlandnetz (U08)

Gutachterliche Bewertung

Verbesserung Betriebsqualität, Erhöhung Zugangebot, Integration Oberlandbahn ins S-Bahn-Netz

Angebotsplanung:

Stufenkonzept (Etappierung) für die Erschließung des Oberlands mit einer Elektrifizierung zur Verkürzung der Reisezeiten bei maximal einer Zugflügelung:

- Stufe 1: Regionalverkehrsbedienung München Hbf – Solln – Oberland
- Stufe 2: Mit Inbetriebnahme der 2. SBSS bleibt Regionalverkehrsbedienung via Solln im minimalen sowie maximalen Bezugsfall bestehen
- Stufe 3: Mit Südast 2. SBSS (U04) durch Regional-S-Bahn via Giesing (U03)

Infrastrukturplanung:

- Elektrifizierung der drei Streckenäste im Oberland
- Aufwärtskompatible Infrastruktur mit Optimierung des bestehenden Geschwindigkeitsbands und zusätzlichen Kreuzungsbahnhöfen

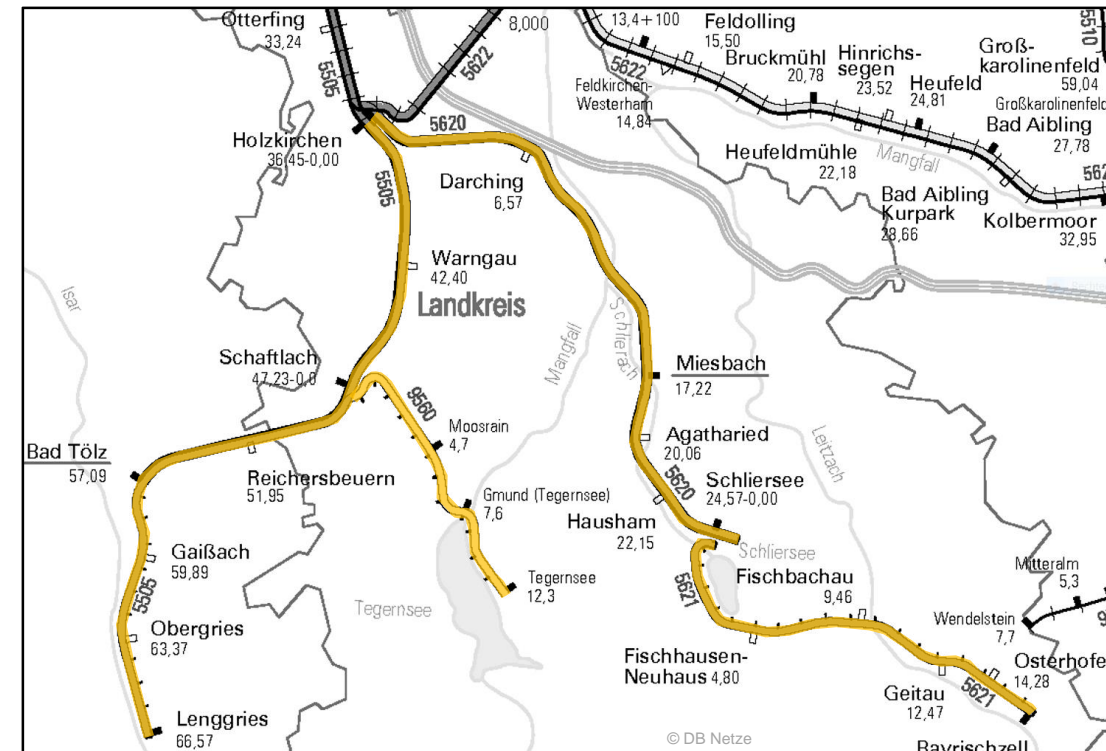
Nachfrageprognose Stufe 3:

- Mehrverkehr ca. +5.800 Personenfahrten/Tag

Bewertung Stufe 3:

Die Tragfähigkeit der Maßnahme (inkl. Südast 2. SBSS) liegt bei 904 Mio. €.

➔ Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden, sofern ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis erreicht wird (Baukosten < 904 Mio. €).



Zweigleisiger Ausbau von Giesing bis Kreuzstraße (U18)

Gutachterliche Bewertung

15-Minuten-Takt und Express-S-Bahn auf der Linie S7, Möglichkeit einer nachfragegerechten Zugbildung

Angebotsplanung:

- Einführung eines 15-Minuten-Taktes bei der Grundtakt-S-Bahn
- Ergänzung der Grundtakt-S-Bahn um eine Express-S-Bahn im Halbstundentakt nach Realisierung des Südastes der 2. Stammstrecke (U04)

Infrastrukturplanung:

- Zweigleisiger Ausbau Giesing bis Dürrnhaar und Optimierung Geschwindigkeitsband
- Abstimmung des zweigleisigen Ausbaus mit den Ausbauplanungen der Stadtwerke München in Neuperlach-Süd: Neuer Betriebshof U-Bahn und Verlängerung der U5

Nachfrageprognose:

- liegt noch nicht vollumfänglich vor

Bewertung: liegt noch nicht vollumfänglich vor

➔ Um einen späteren zweigleisigen Ausbau der S-Bahn im Bereich von Neuperlach Süd zu ermöglichen, sind Vorinvestitionen beim Bau des neuen Betriebshofs für die U-Bahn erforderlich.



Bahnhalt Menterschwaige (U24)

Gutachterliche Bewertung

Bahn-Erschließung von Untergiesing-Harlaching und Grünwald, Verknüpfung mit der Tram 25

Angebotsplanung:

Halbstündliche Bedienung mit Regionalzügen nach Deisenhofen resp. Holzkirchen – Rosenheim

Infrastrukturplanung:

- Barrierefreier Haltepunkt mit zwei Außenbahnsteigen
- Grobkostenschätzung: 7,5 Mio. € (Preisstand 2016 ohne Planungskosten)
- Empfehlung: Verlegung oder Anordnung neue Tramhaltestelle Unterführung Geisalgasteigstraße für kurze Umsteigewege in separatem Projekt

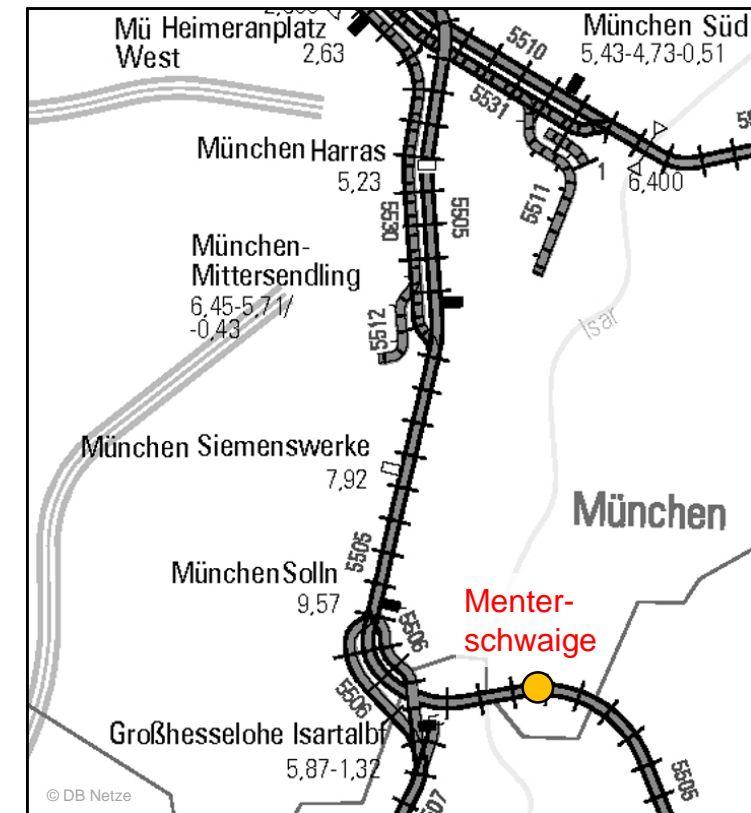
Nachfrageprognose:

- Mehrverkehr: ca. +170 Personenfahrten/Tag

Bewertung:

Summe Nutzen 767 T€ je Jahr bei Kapitaleinsatz neue Infrastruktur von 255 T€ je Jahr
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 3,01 (Nutzen übersteigt Kosten)

→ Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden.



S-Bahnhalt Weichselbaum (S8) (U25)

Gutachterliche Bewertung

Verbesserung der Erschliessung der Metropolregion (Gewerbegebiet Sonderflughafen Oberpfaffenhofen)

Angebotsplanung:

Die Integration des S-Bahnhalts Weichselbaum ist viertelstündlich auf der S8 möglich. Dies führt jedoch zur Verkürzung der Zugfolgezeiten mit der S18X im Bahnhof Weßling. Um einen weiteren Ausbau des Bahnhofs Weßling zu vermeiden, wendet die S8 halbstündlich in Weichselbaum. Die S18X bedient zusätzlich den Halt Weichselbaum, um die Reisekette der in Weichselbaum wendenden S8 zu erhalten.

Infrastrukturplanung:

- Neubau zweier barrierefreier Außenbahnsteige und eines mittigen Wendegleises in Weichselbaum
- Optimierung des Geschwindigkeitsbands der Strecke München-Pasing – Herrsching

Nachfrageprognose:

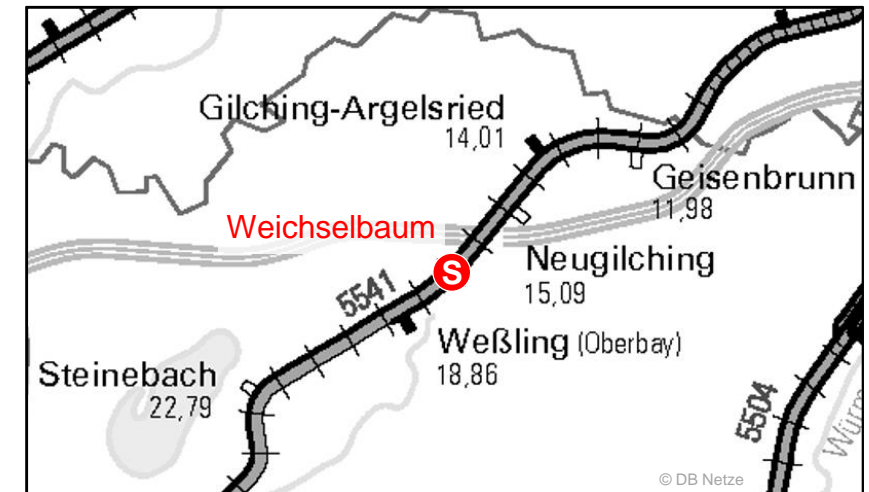
- Mehrverkehr +1.700 Personenfahrten/Tag mit 10.800 Ein- und Aussteigern in Weichselbaum (Voraussetzung: Strukturentwicklung tritt ein)

Bewertung:

Die Tragfähigkeit der Maßnahme liegt bei 118 Mio. €.

Eine Bewertung mit Berücksichtigung der Baukosten liegt noch nicht vor.

➔ **Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden, sofern ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis erreicht wird (Baukosten < 118 Mio. €).**



Bahnhalt Oberlainsdern (U28)

Gutachterliche Bewertung

Verbesserung der Erschliessung der Metropolregion

Angebotsplanung:

Stündliche resp. in der Hauptverkehrszeit halbstündliche Bedienung mit Regionalzügen

Infrastrukturplanung:

- Barrierefreier Haltepunkt an eingleisiger Strecke inkl. P+R-Anlage (300 Plätze)
- Grobkostenschätzung: 9,0 Mio. € (Preisstand 2016 ohne Planungskosten)

Nachfrageprognose:

- Mehrverkehr: +420 Personenfahrten/Tag

Bewertung:

Summe Nutzen 224 T€ je Jahr bei Kapitaldienst neue Infrastruktur von 228 T€ je Jahr
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 0,98 (Kosten übersteigen Nutzen)



➔ Die Maßnahme sollte nicht weiterverfolgt werden.

➔ Der ebenfalls geplante Halt Föching auf der Strecke Holzkirchen – Rosenheim weist einen deutlich höheren Mehrverkehr als der Bahnhalt in Oberlainsdern auf. Zudem würden sich die beiden Bahnhalte bezüglich P+R beeinflussen, so dass die Gutachter nur die Umsetzung des Halts in Föching empfehlen.

Kapazitätserweiterung Pasing – Weilheim (U44)

Gutachterliche Bewertung

Herstellung der Fahrbarkeit der Betriebsstufe 2 des Werdenfelsnetzes mit S6 im Viertelstundentakt

Angebotsplanung:

Mit Infrastrukturmaßnahmen ist eine Beschleunigung der S-Bahn und des Regionalverkehrs bis Tutzing und darüber hinaus inkl. eines systematischen Stundentaktes der Expresszüge nach Garmisch-Partenkirchen möglich. Ein Viertelstundentakt der S6 bis Tutzing ist mit einer Bahnsteigkante an Gleis 4 in Tutzing und einer stündlich beschleunigten Lage zwischen Sarnberg und Tutzing umsetzbar.

Infrastrukturplanung:

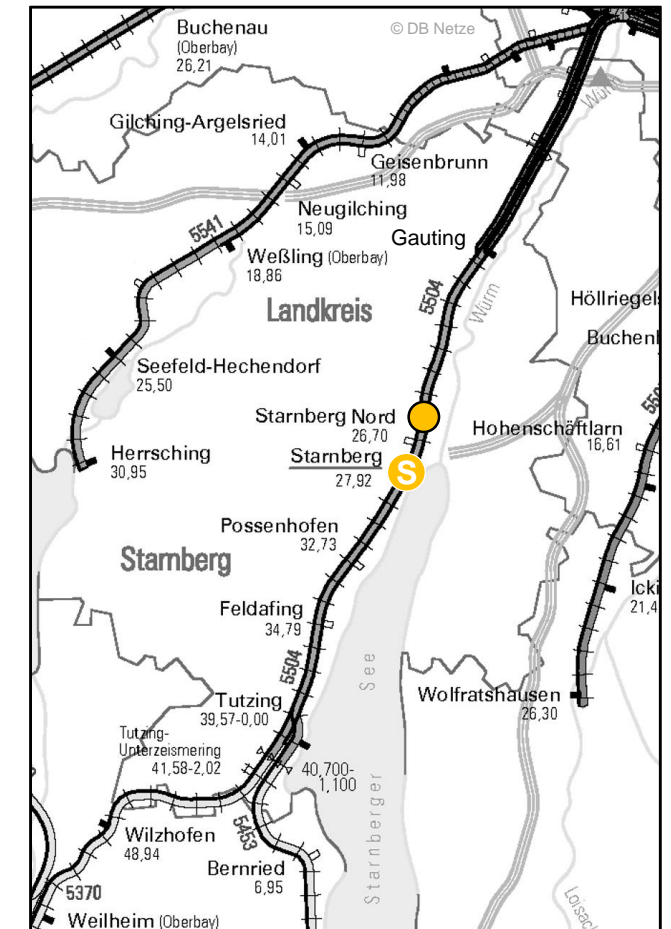
- Optimierung des Geschwindigkeitsbands der Strecke München Pasing – Tutzing – Weilheim und Umbau der Sarnberger Bahnhöfe
- Erhöhung Weichengeschwindigkeiten in Gauting, Tutzing und Abzweigung Unterzeismering
- Je nach Variante: Neubau eines Seitenbahnsteigs an Gleis 4 in Tutzing

Nachfrageprognose:

- nicht vorgesehen

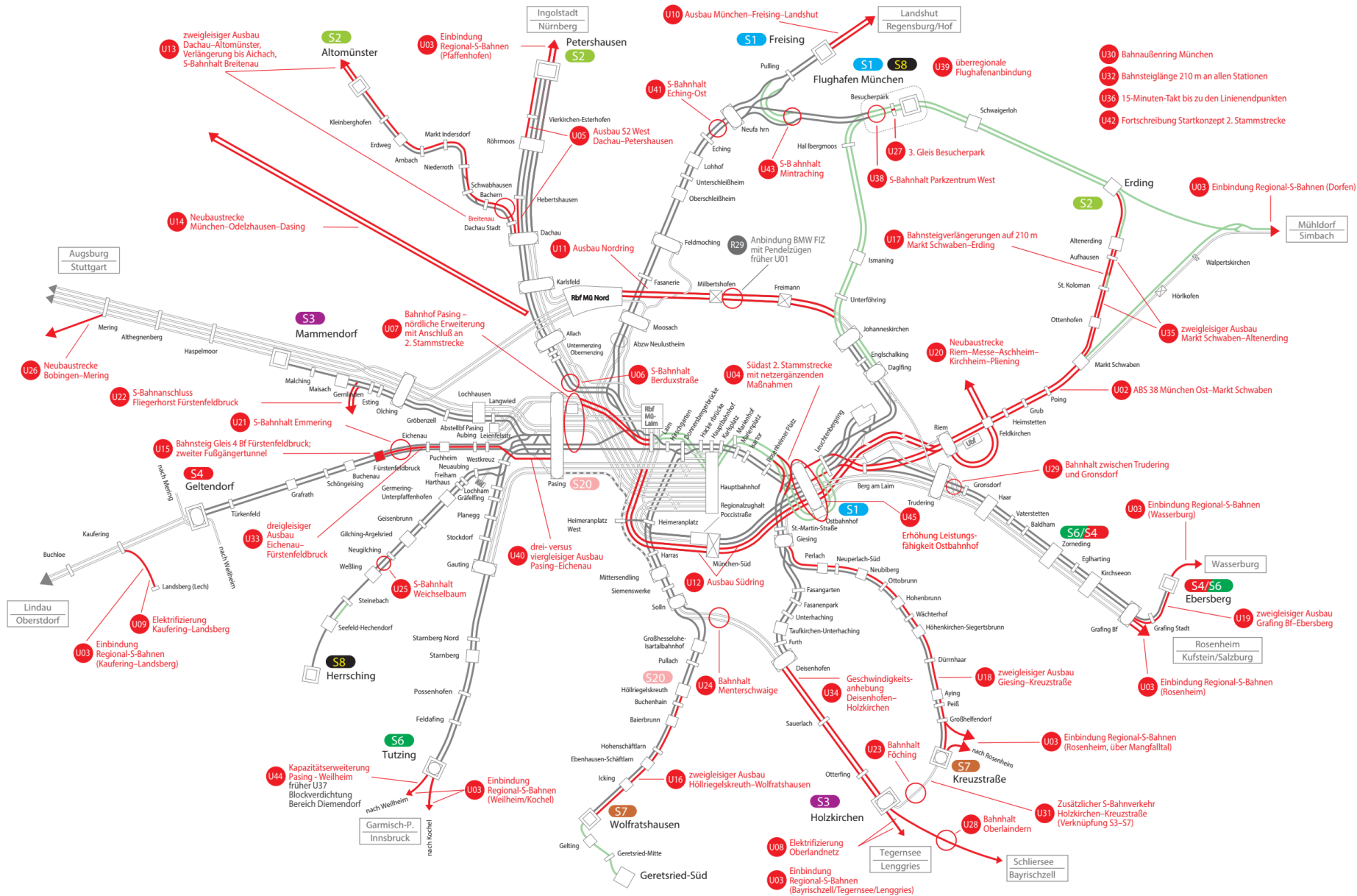
➔ Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden, um die Weiterentwicklung des Werdenfelsnetzes auch nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke zu ermöglichen.

➔ Ggf. ist ein Teil der Maßnahmen bei der Verbesserung der Robustheit auf dem Korridor Pasing – Sarnberg aus dem Programm 14+ umsetzbar.



Programm Bahnausbau Region München

Zu untersuchende Maßnahmen





Programm Bahnausbau Region München

Dialogforum Region Süd 2023

Diskussion



Programm Bahnausbau Region München

Dialogforum 2023

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit