



Programm
Bahnausbau Region München
Dialogforum Region West 2021

leben
bauen
bewegen



Programm Bahnausbau Region München

Dialogforum Region West 2021

Kerstin Schreyer
Staatsministerin, MdL

Programm
Bahnausbau Region München
Dialogforum Region West 2021

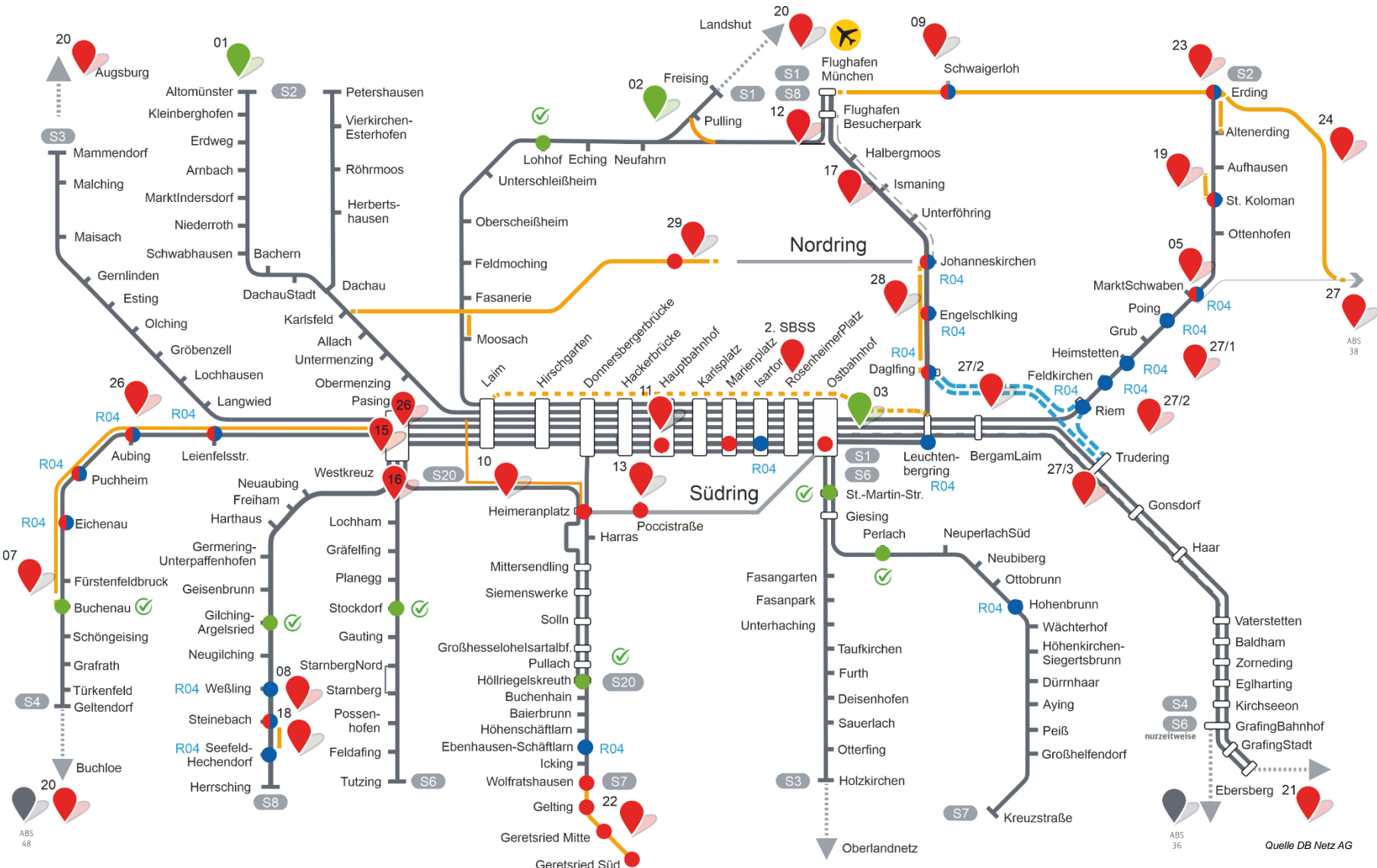
Klaus-Dieter Josel
Bernd Pfeifer
Deutsche Bahn AG



Knoten München Dialogforum

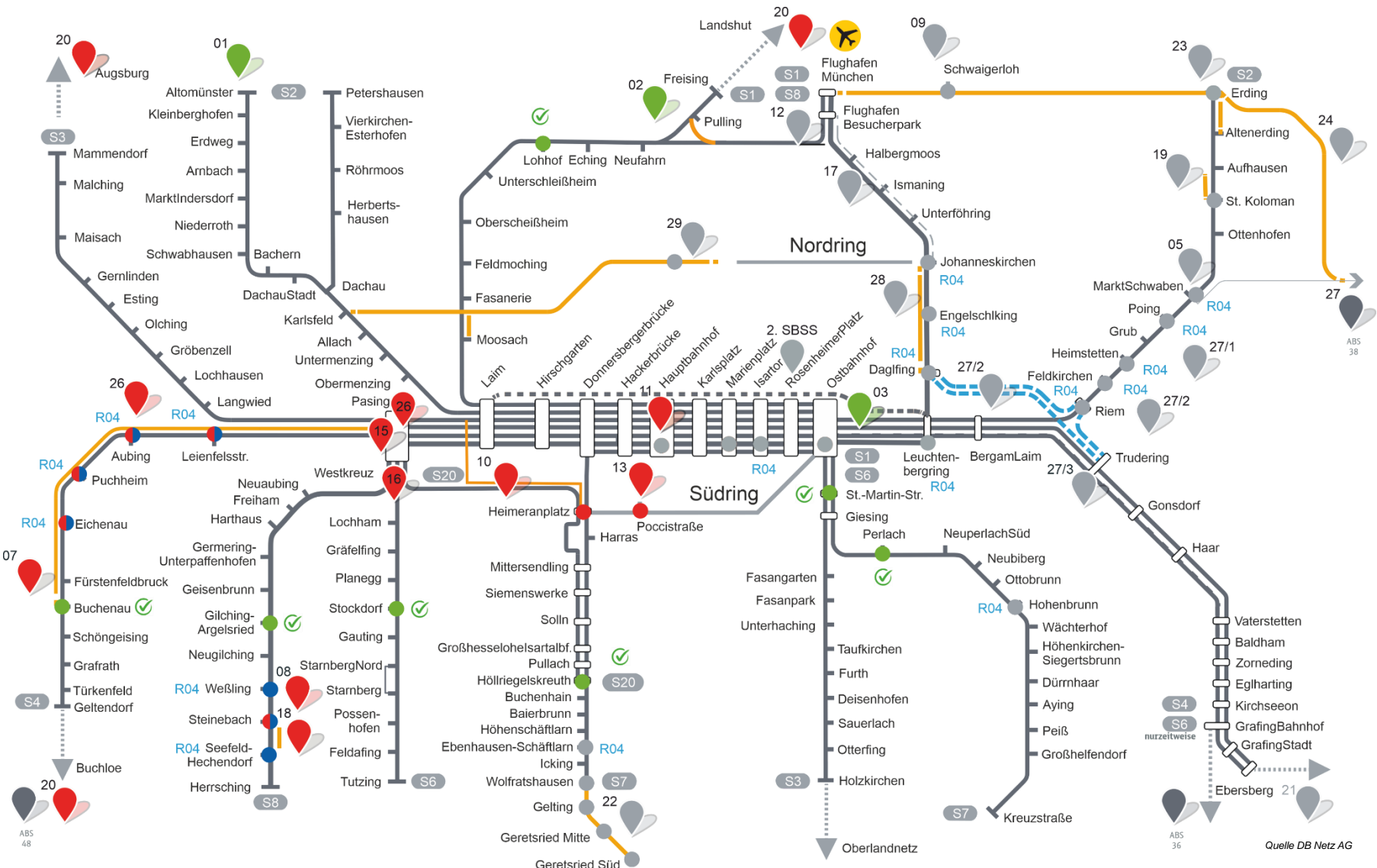


17.12.2021| München



Dialogforum Region West

Maßnahmen in Planung und Realisierung (R-Maßnahmen)



Legende

- ✔ realisiert
- ● Planung/ Bau

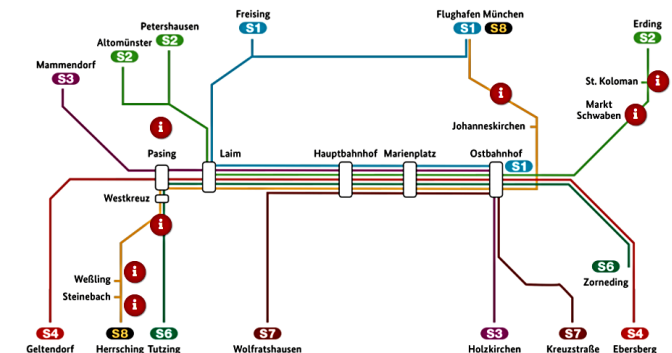
Quelle DB Netz AG

Ziele der Maßnahme:

- Aufgrund monozentrischer Struktur Münchens kann nur mit einer 2. S-Bahn-Stammstrecke mit Nähe zur bestehenden S-Bahn-Stammstrecke eine volkswirtschaftliche positive Entwicklungsperspektive geschaffen werden
- Entzerrung der verkehrlichen und betrieblichen Situation der S-Bahn München im Kernbereich des Netzes ermöglichen
- Grundlage zur weiteren Verbesserung im Außennetz schaffen
- Leistungsfähigkeit der 2-S-Bahn-Stammstrecke wird auf zusätzliche Verbindungen zur Verbesserung der Flughafenreichbarkeit sowie zur besseren Erschließung der Metropolregion ausgerichtet
- Bereitstellung weiterer Streckenkapazitäten, Ermöglichung einer Taktverdichtung, Infrastrukturelle Verknüpfung mit allen bestehenden U-Bahnlinien/Trambahn/Bus, Entlastung bestehender S-Bahn-Stammstrecke, Bereitstellung einer Entlastungs- bzw. Ausweichstrecke für Störungsfälle, Sicherstellung hoher Betriebsqualität, Stärkung öffentlichen Personenverkehr im S-Bahn-Bereich
- Um die durch die 2-S-Bahn Stammstrecke gewonnen betrieblichen und verkehrlichen Freiheitsgrade auszuschöpfen werden Netzer ergänzende Maßnahmen im Außenbereich erforderlich

Projektrahmen:

- Das Großprojekt umfasst sieben „Netzer ergänzende Maßnahmen“, eine neu zu errichtende zweigleisige S-Bahnstrecke, beginnend am Bf Laim und endend am Bf Leuchtenbergring mit dazwischenliegenden unterirdischen Haltepunkten Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Marienhof und Ostbahnhof.



Quelle DB Netz AG

Ziele der Maßnahme:

- Verbesserung der Attraktivität des SPNV in München
- **122 Stationen** im S-Bahnnetz München sind bereits barrierefrei ausgebaut
- Bei **15 Stationen** haben die Planungen für den Ausbau bereits begonnen:
 - Riem; Markt Schwaben (Bayernpaket I)
 - Aubing, Puchheim, Eichenau, München-Leienfelsstraße, Johanneskirchen, Engelschalking, Daglfing, Weßling, Seefeld-Hechendorf; Leuchtenbergring; Isartor; Ebenhausen-Schäftlarn, Hohenbrunn
- **10 Stationen** befinden sich aktuell noch in keinem Programm:
 - Eching, Grafrath, Altenferding, 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 7 abgeschlossen:** Höllriegelskreuth, Stockdorf, München-Perlach, Lohhof, Gilching-Argelsried, St.-Martin-Str., Buchenau

Projektstand der 3 im Bau befindlichen Maßnahmen:

- Poing IBN: 1. Quartal 2022
- Heimstetten IBN: 1. Quartal 2022
- Feldkirchen IBN: 2. Q. Quartal 2022

Dialogforum Region West (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, Althegnenberg, Augsburg Hbf, Augsburg-Oberhausen
 - S24X:
Geltendorf, Buchloe, Kaufering



Quelle DB Netz AG

Projektstand:

- Start der Vorplanung im Herbst 2021

Ziele der Maßnahme:

- Regionalzüge sollen in Fürstenfeldbruck an Gleis 1 halten können
- Im Störfall, sowie bei Baumaßnahmen, sollen Regional- und S-Bahnzüge an Gleis 1 halten, überholen, enden und wenden können

Projektrahmen:

- Errichtung eines neuen Außenbahnsteiges inkl. Ausstattung am Gleis 1
- Errichtung einer Treppe und Weiterführung mit Gehweg von der Bahnsteigtreppe zur Bahnhofstraße bzw. zum Empfangsgebäude
- Bau einer barrierefreien, ca. 15 m langen Rampe, Breite 2,4 m von der Bahnhofstraße bzw. vom EG zum Bahnsteig
- Bau eines Aufzuges in die Unterführung zur barrierefreien Anbindung des Bahnsteiges

Projektstand:

- Die Inbetriebnahme ist für Ende 2022 geplant



Quelle DB Netz AG

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
- Bessere Entfluchtung aus der Gleishalle

Projektrahmen:

- Neubau einer Passerelle als Stahlkonstruktion in 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)

Projektstand:

- Die Machbarkeitsstudie wurde in 2021 abgeschlossen
- Die Variantenevaluation ergab den Neubau eines Fußgängerstegs innerhalb der Halle
- Das Ergebnis ist mit Freistaat Bayern und BEG abgestimmt
- Die Maßnahme ist über den Deutschlandtakt im vordringlichen Bedarf des Bundes (BVWP) platziert



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

Projektstand:

- DB und Freistaat Bayern haben gemeinsam eine Lösung erarbeitet, um den Regionalzughalt auf dem hochbelasteten Südring vor dem Ausbau des Nordrings zu realisieren
- vsl. Mitte 2022 wird das Planrechtsverfahren für die Poccistraße eingeleitet



Quelle DB Netz AG

Ziele der Maßnahme:

- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten durch Entflechtung des S-Bahnverkehrs vom Regional-, Fern- und Güterverkehr
- geplante Mehrverkehre: Express-S-Bahn und Regional-S- Bahnen

Projektrahmen Pasing – Eichenau:

- aufwärtskompatibler dreigleisiger Ausbau von Pasing bis Eichenau
- Blockverdichtung zwischen Eichenau und Buchenau
- barrierefreier Ausbau von vier S-Bahnstationen (Leienfelsstraße, Aubing, Puchheim, Eichenau)
- Errichtung Gleis 1/Bahnsteig 0 in Pasing (Südbahnsteig)
- Finanzierung über das Bundes GVFG

Projektstand Pasing – Eichenau:

- Die Planungen zum Ausbau der S4 West zwischen Pasing und Eichenau sind bereits weit fortgeschritten und sehen einen dreigleisigen Ausbau vor
- Der dreigleisige Ausbau erfolgt konsequent aufwärtskompatibel, um ein viertes Gleis bei nachgewiesenem Bedarf relativ schnell nachbauen zu können
- Am 18. August 2021 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) das Ergebnis der volkswirtschaftlichen Bewertung des Deutschlandtakts veröffentlicht. Durch die positive Bewertung steigt der Deutschlandtakt aus dem bisherigen „Potenziellen Bedarf“ in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplans Schiene auf. Der bewertete „Planfall“ des Deutschlandtaktes enthält neben bundesweit fast 180 bedarfsplanrelevanten Maßnahmen auch den viergleisigen Ausbau der Strecke Pasing – Eichenau
- Ein gemeinsames Verständnis und ein abgestimmtes weiteres Vorgehen zwischen Bund, Freistaat und DB ist Voraussetzung, um die Planungen fortführen zu können. Die dafür erforderlichen Abstimmungen wurden eingeleitet



Quelle DB Netz AG

Ziele der Maßnahme:

- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten durch Entflechtung des S-Bahnverkehrs vom Regional-, Fern- und Güterverkehr

Projektrahmen Westkopf Pasing:

- viergleisiger höhenfreier Ausbau
- Überwerfungsbauwerke über die Strecken nach Garmisch und nach Lindau
- Finanzierung über die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung

Projektstand Westkopf Pasing:

- Zwischen DB und BMVI wurde die Abgrenzung des „Westkopf Pasing“ zum GVFG-Vorhaben „Ausbau S4 Pasing – Eichenau“ abgestimmt und wird im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens „Knoten München; Ausbau Westkopf Pasing“ weiter beplant



Quelle DB Netz AG



Programm Bahnausbau Region München

Dialogforum Region West 2021

Georges Rey
sma+



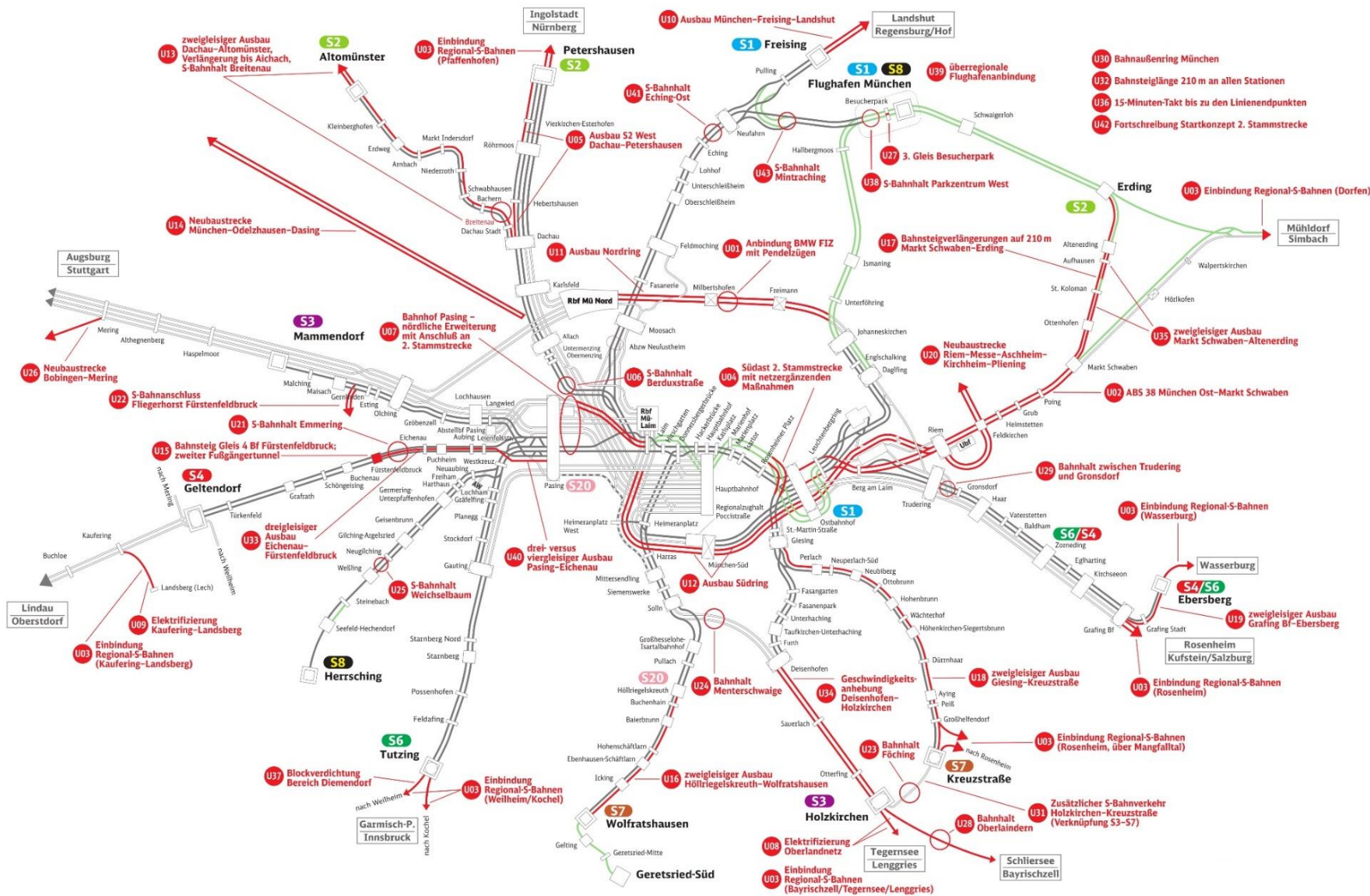
Einführung Programm „Bahnausbau Region München“

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,
43 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

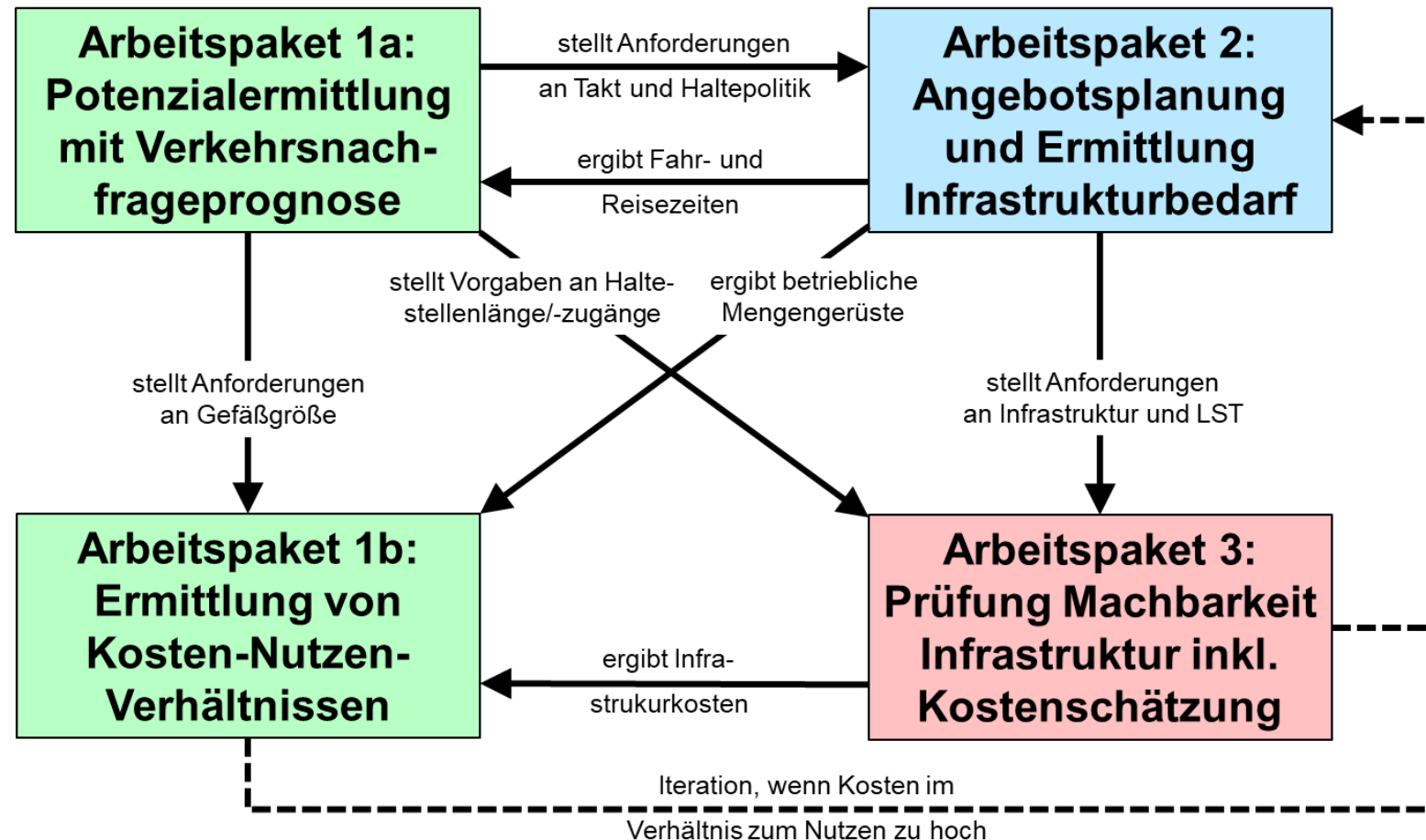
Zu untersuchende Maßnahmen





Einführung Programm „Bahnausbau Region München“

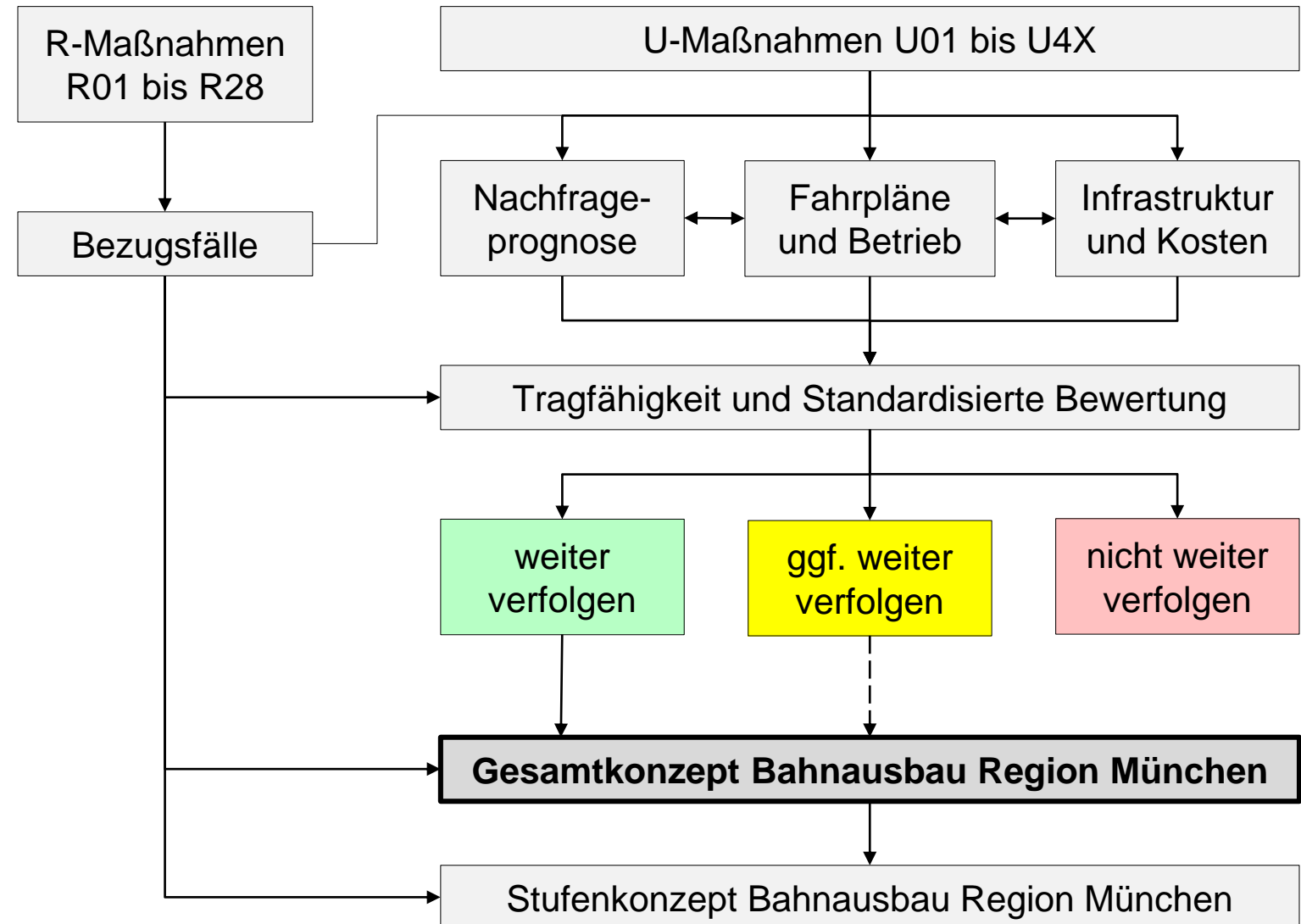
Planungsablauf und methodisches Vorgehen





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

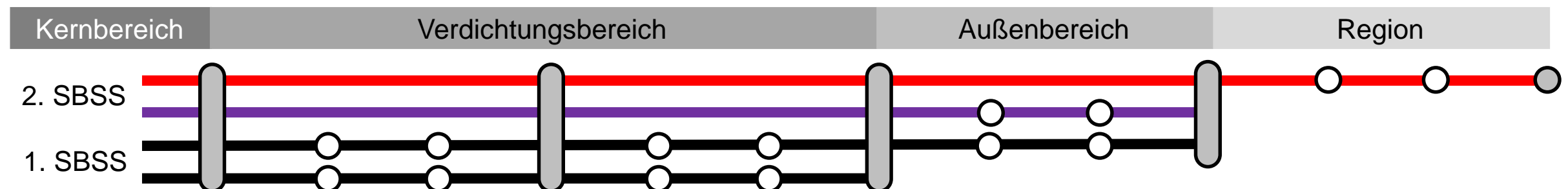
-  Dieselstrecke (ein-/zweigleisig)
-  elektr. Betrieb (ein-/zweigleisig)
-  Stillgelegte Strecke
-  Personenbahnhof
-  Haltepunkt
-  S-Bahn Bahnhof
-  S-Bahn Haltepunkt
-  Neue Gleise/Strecke
-  Elektrifizierung
-  Neuer Haltepunkt
-  Neuer Haltepunkt S-Bahn
-  Ausbau Haltepunkt S-Bahn
-  Wendegleise S-Bahn



Einführung Programm „Bahnausbau Region München“

Zugkategorien und deren zukünftige Funktion bei der S-Bahn München

- **Grundtakt-S-Bahn:**
alle Haltepunkte im Verdichtungs-bereich der Münchner S-Bahn, i. d. R. im 15-Minuten-Takt über die 1. Stammstrecke ergänzt im Außenbereich die Express-S-Bahn zum Viertelstundentakt
- **Express-S-Bahn:**
alle Haltepunkte im Außenbereich im Halbstundentakt, ab Linienendpunkt der Grundtakt-S-Bahn beschleunigt
- **Regional-S-Bahn:**
neue und schnelle Verbindungen aus der Region in die Landeshauptstadt.
- **Express- und Regional-S-Bahnen** verkehren i. d. R. über die 2. Stammstrecke.



S-Bahnhalt Berduxstraße – S2 (U06)

Gutachterliche Bewertung

Erschließung eines neuen Stadtquartiers mit ca. 5.500 Einwohnern und 800 Arbeitsplätzen

Angebotsplanung:

Planfall U06 = Maximaler Bezugsfall: Halt Berduxstraße bei 15'-Grundtakt S2 umgesetzt (beschleunigte S-Bahn-Linien ohne Halt Berduxstraße), Halt bereits im minimalen Bezugsfall bzw. im Fahrplan Status Quo im 20'-Takt machbar

Infrastrukturplanung:

- Neubau Mittelbahnsteig Berduxstraße mit barrierefreier Erschließung von Westen
- Grobkostenschätzung 14,2 Mio. € (Preisstand 2016 o. Planungskosten und MwSt.)

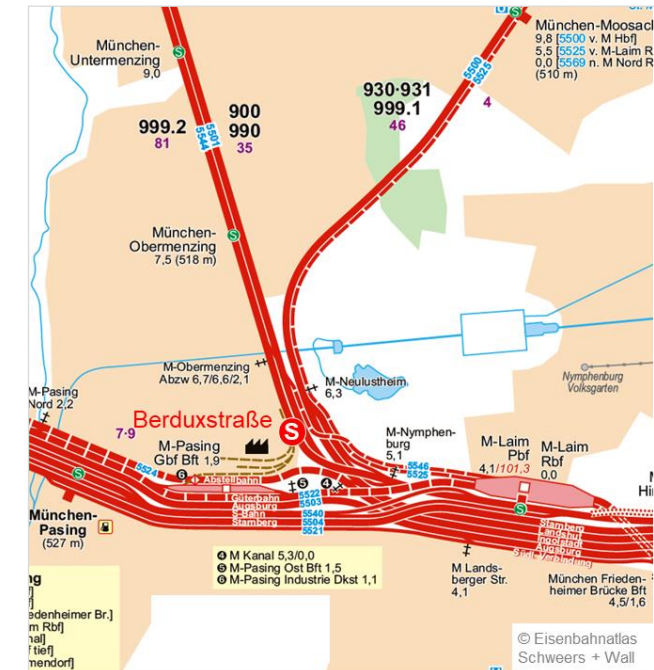
Nachfrageprognose:

- Mehrverkehr +600 Personenfahrten/Tag
- 5.200 Ein- und Aussteiger/Tag am S-Bahnhalt Berduxstraße

Bewertung:

Summe Nutzen 1.322 T€ je Jahr bei Kapitaleinsatz neue Infrastruktur von 495 T€ je Jahr, somit Nutzen-Kosten-Verhältnis: 2,67 (Nutzen übersteigt Kosten, d.h. NKV > 1,0)

→ Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden.



Ausbau S2 West Dachau – Petershausen (U05)

Gutachterliche Bewertung

Verbesserung der direkten Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt durch Express-S-Bahnen

Angebotsplanung:

Jeweils halbstündliche Grundtakt-S-Bahn-Linie S2 sowie halbstündliche Express-S-Bahn-Linie S12X analog maximalem Bezugsfall

Infrastrukturplanung:

- Geschwindigkeitsanhebung und Zweigleisigkeit Röhrmoos – Petershausen
- unter Mitnutzung des Güterverkehr-Überholgleises, Grobkostenschätzung (Preisstand 2016 ohne Planungskosten und MwSt.): 75,5 Mio. €

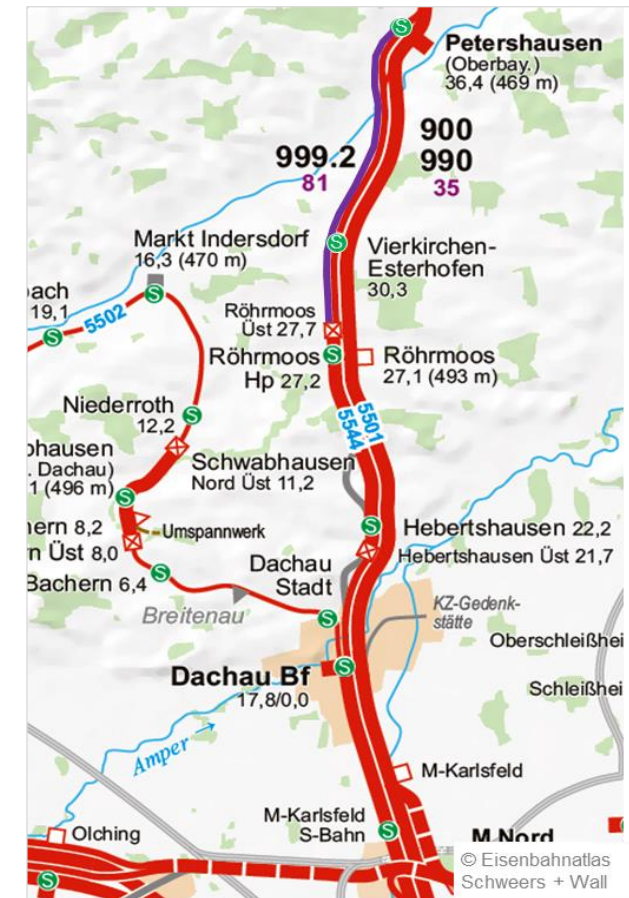
Nachfrageprognose:

- Mehrverkehr +5.250 Personenfahrten/Tag

Bewertung:

Summe Nutzen 3.451 T€ je Jahr
bei Kapitaldienst neue Infrastruktur von 3.073 T€ je Jahr,
somit Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,12 (Nutzen übersteigt Kosten, d.h. NKV > 1,0)

→ Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden.



Zweigleisiger Ausbau Dachau – Altomünster, S-Bahnhalt Breitenau (U13) Gutachterliche Bewertung

Verbesserung der Erschliessung der Metropolregion mit der S-Bahn

Angebotsplanung:

Integration eines neuen S-Bahnhaltes Breitenau in die S2 (minimaler Bezugsfall) resp. in die S22X (maximaler Bezugsfall)

Infrastrukturplanung:

- Der Halt Breitenau ist im minimalen Bezugsfall mit Optimierung des Geschwindigkeitsbandes umsetzbar.
- Im maximalen Bezugsfall ist der Halt Breitenau nur bei weiterer Optimierung des Geschwindigkeitsbandes und mit Verlängerung des zweigleisigen Abschnitts von Schwabhausen nach Bachern umsetzbar.

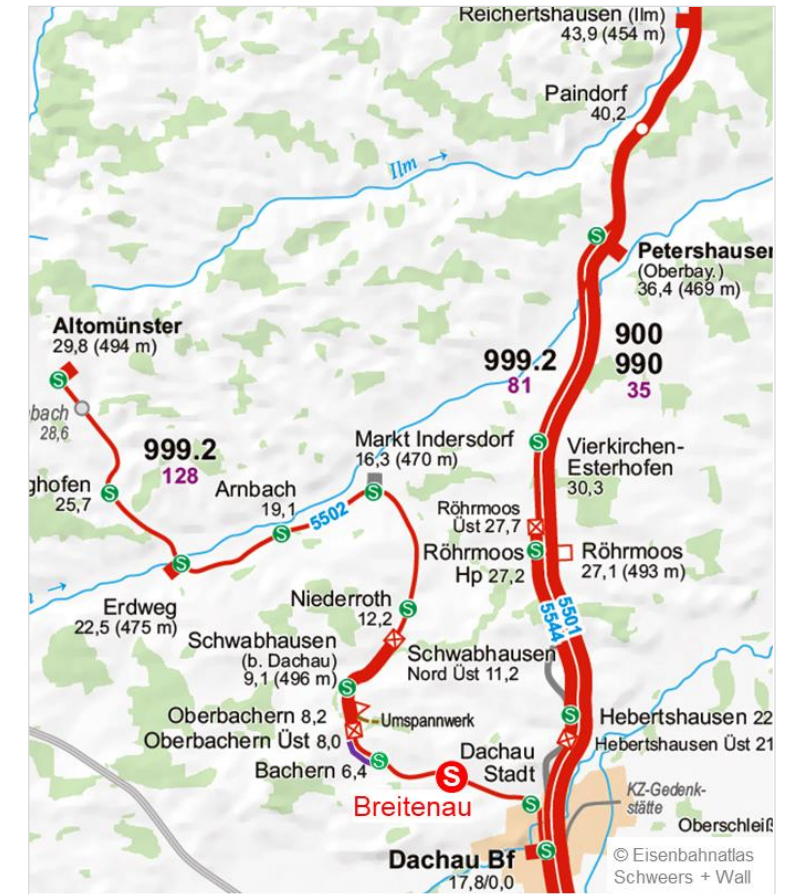
Nachfrageprognose:

- Mehrverkehr +1.700 Personenfahrten/Tag mit S-Bahnhalt Breitenau
- Voraussetzung: deutliche Strukturentwicklung (Wohnen, Gewerbe)

Bewertung:

Tragfähigkeit der Nutzenbeiträge aus dem S-Bahnhalt Breitenau liegt bei ca. 60 Mio. €.

➔ **Die Maßnahme S-Bahnhalt Breitenau sollte ggf. weiterverfolgt werden, bei Baukosten <60 Mio. € und Strukturentwicklung am Halt Breitenau**



Verlängerung Dachau – Altomünster bis Aichach (U13)

Gutachterliche Bewertung

Verbesserung der Erschliessung der Metropolregion mit der S-Bahn

Angebotsplanung:

Stündliche Verlängerung der in Altomünster endenden Express-S-Bahn S22X bis Aichach mit Bedienung von Wollomoos, Klingen und Untergriesbach auf der Neubaustrecke

Infrastrukturplanung:

- Einleisige NBS Kleinberghofen – Aichach mit neuem Bahnhof südlich von Altomünster
- Grobkostenschätzung : 265 bis 396 Mio. €
(Preisstand 2016 ohne Planungskosten und MwSt.)

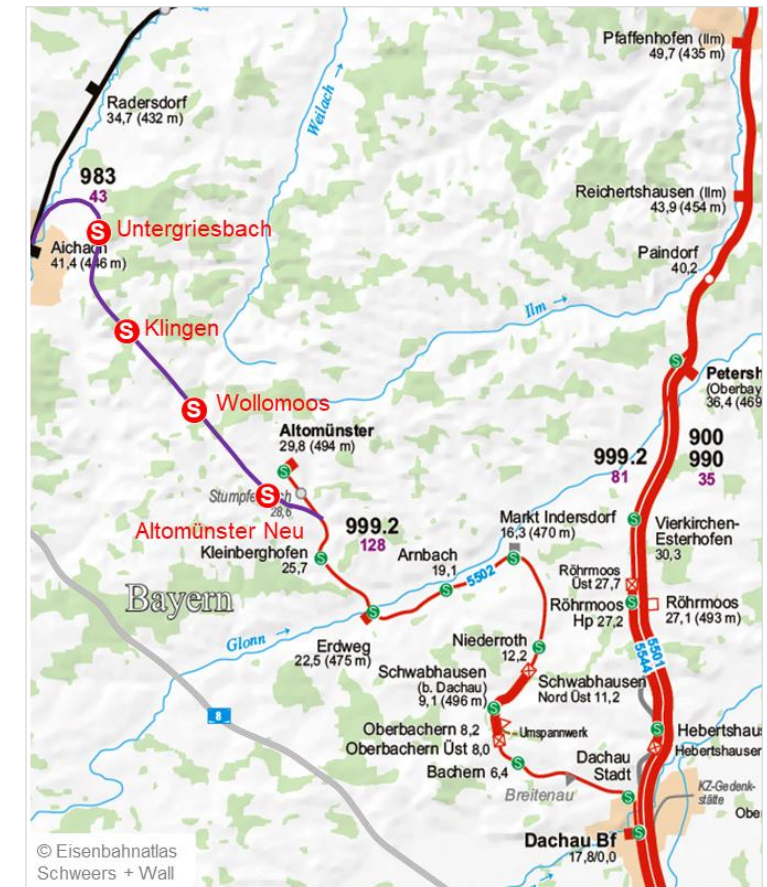
Nachfrageprognose:

- Mehrverkehr +2.000 Personenfahrten/Tag auf NBS nach Aichach

Bewertung:

Nutzen-Kosten-Verhältnis der NBS für den unteren Eckwert der Investitionen: 0,64.
Investitionen übersteigen den Nutzen aus den verkehrlichen und betrieblichen Wirkungen

→ Die Maßnahme sollte nicht weiterverfolgt werden.



Neubaustrecke München – Odelzhausen – Dasing (U14) Gutachterliche Bewertung

Verbesserung der Erschließung der Metropolregion mit der S-Bahn

Angebotsplanung:

Führung S-Bahn-Linie aus 2. SBSS via Laim und Nordring über Neubaustrecke (Bedienung Halte Gewerbegebiet Bergkirchen, Odelzhausen, und Adelzhausen) nach Dasing, Halbstundentakt mit stündlicher Durchbindung Dasing – Augsburg (Paartalbahn)

Infrastrukturplanung:

- Verbindung von der Strecke Laim – Dachau auf den Nordring,
- Eingleisige Neubaustrecke Nordring – Dasing mit Zweigleisigkeit im Bereich von Odelzhausen;
- Grobkostenschätzung: 786 bis 1.089 Mio. € (Preisstand 2016 o. Planungskosten und MwSt.)

Nachfrageprognose:

- Mehrverkehr +5.200 Personenfahrten/Tag

Bewertung:

Nutzen-Kosten-Verhältnis für den unteren Eckwert der Investitionen: 0,43, Kosten übersteigen Nutzen aus Verkehrlichen und betrieblichen Wirkungen

→ Die Maßnahme sollte nicht weiterverfolgt werden.



Neubaustrecke Bobingen – Mering (U26)

Gutachterliche Bewertung

Verbesserung der Erschließung der Metropolregion (Einbindung Bobingen / Königsbrunn) mit S-Bahn

Angebotsplanung:

Verlängerung der in Mammendorf endenden Regional-S-Bahn (S23X) nach Bobingen mit Bedienung von Königsbrunn auf Neubaustrecke; Prüfung Durchbindung in Bobingen nach Augsburg an Stelle Verbindung zur Hauptverkehrszeit von/nach Buchloe oder Kaufering (ggf. auch Flügelzugkonzept denkbar)

Infrastrukturplanung:

- Eingleisige NBS Mering – Bobingen, oberirdische Linienführung in Königsbrunn
- Erfordert südliche Trassierung und damit auch südliche Einbindung in Bobingen
- Grobkostenschätzung : 273 bis 371 Mio. €
(Preisstand 2016 ohne Planungskosten und MwSt.)

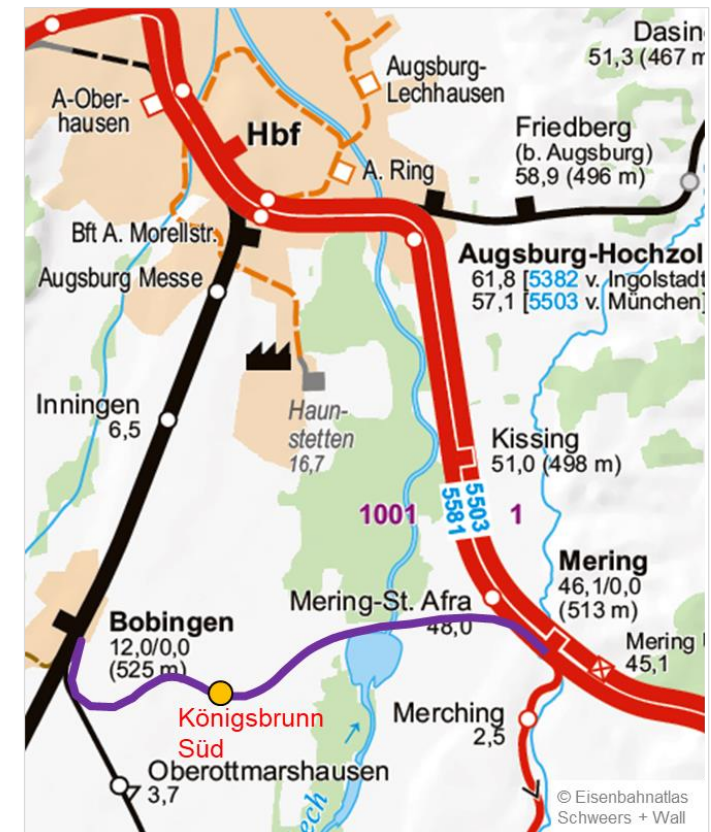
Nachfrageprognose:

- Mehrverkehr +2.500 Personenfahrten/Tag

Bewertung:

Nutzen-Kosten-Verhältnis für den unteren Eckwert der Investitionen: 0,41
Kosten übersteigen Nutzen aus verkehrlichen und betrieblichen Wirkungen.

➔ Die Maßnahme sollte nicht weiterverfolgt werden.



Elektrifizierung Kaufering – Landsberg/Lech (U03/U09)

Gutachterliche Bewertung

Verbesserung der direkten Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt für Pendler aus Landsberg

Angebotsplanung:

Stündliche Anbindung von Landsberg mit Regional-S-Bahn (S24X): **Umklappen** einer stündlichen Regional-S-Bahn von Buchloe nach Landsberg oder stündliches **Flügeln** der Regional-S-Bahn nach Landsberg / Buchloe in Kaufering

Infrastrukturplanung:

- Umbau Bahnhof Kaufering und Elektrifizierung Kaufering – Landsberg
- Kosten 7,4 Mio. € (Preisstand 2016 ohne Planungskosten und MwSt.)

Nachfrageprognose:

- Umklappen Buchloe – Landsberg: Minderverkehr 800 Personenfahrten/Tag
- Flügeln in Kaufering: Minderverkehr 230 Personenfahrten/Tag

Bewertung:

Verkehrlicher Schaden für Achse München – Buchloe ist in beiden Varianten der Regional-S-Bahnen größer als verkehrlicher Nutzen für Direktanbindung von Landsberg.
Die Zielsetzung der Elektrifizierung von Kaufering – Landsberg bleibt hiervon unberührt.

→ Die Maßnahmen der Regional-S-Bahnen sollten nicht weiterverfolgt werden.

→ Die Elektrifizierung wird im Rahmen der Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene (BESS) weiterverfolgt.



S-Bahnanschluss Fliegerhorst Fürstenfeldbruck – S3 (U22)

Gutachterliche Bewertung

S-Bahnanschluss Konversionsflächen (Gewerbe-/Siedlungsentwicklung) im ehemaligen Fliegerhorst

Angebotsplanung:

Halbstündliche Führung S3 bis Fliegerhorst Fürstenfeldbruck mit Umklappen S3 in Esting

Infrastrukturplanung:

- Eingleisige Neubaustrecke von Esting bis Fürstenfeldbruck Nordost mit zweigleisigem Begegnungsabschnitt bis zur Endstation
- Haltepunkte Fürstenfeldbruck Nordost und Fürstenfeldbruck Fliegerhorst;
- Grobkostenschätzung 48,3 Mio. € (Preisstand 2016 ohne Planungskosten und MwSt.)

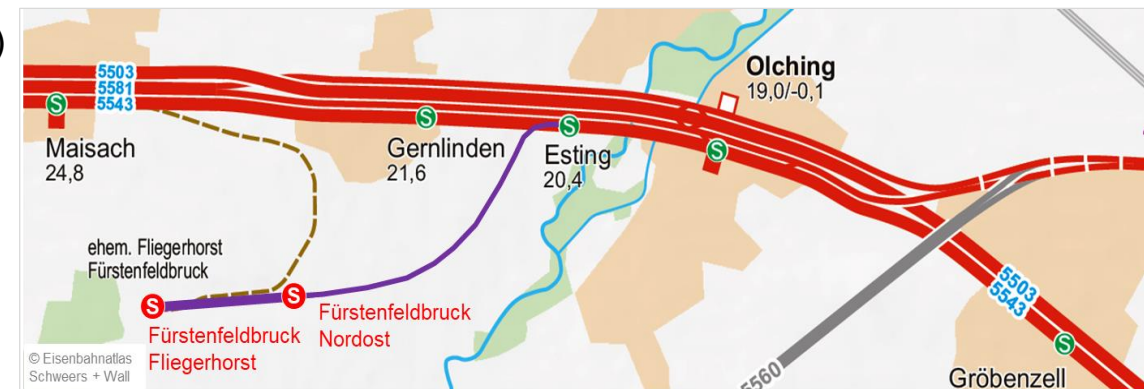
Nachfrageprognose:

- Mehrverkehr +890 Personenfahrten/Tag
- Voraussetzung: deutliche Strukturentwicklung (Wohnen, Gewerbe)

Bewertung:

Summe Nutzen 1.650 T€ je Jahr bei Kapitaldienst neue Infrastruktur von 1.537 T€ je Jahr, somit Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,07 (Nutzen übersteigt Kosten, d.h. NKV > 1,0), ohne Fahrzeugmehrbedarf Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,5

→ Die Maßnahme sollte ggf. weiterverfolgt werden.



Drei- versus viergleisiger Ausbau Pasing – Eichenau (U40)

Gutachterliche Bewertung

Verbesserung Erschliessung Metropolregion mit S-Bahn, Erhöhung Zugangebot Allgäu – München

Angebotsplanung:

Mit dem im maximalen Bezugsfall unterstellten dreigleisigen Ausbau Pasing – Eichenau (R26) ist bereits das Maximalangebot bei der S-Bahn bestehend aus einer Grundtakt-S-Bahn im Viertelstundentakt und je einer Regional- und Express-S-Bahn im Halbstundentakt umsetzbar. Mit einem viergleisigen Ausbau zwischen Fürstenfeldbruck und Pasing lässt sich das Angebot gegenüber dem maximalen Bezugsfall um 2 zusätzliche Trassen pro Stunde und Richtung im Fern-/Regionalverkehr erhöhen und die Fahrplanrobustheit verbessern.

Infrastrukturplanung:

- Um den späteren Nachbau des 4. Gleises mit geringen verlorenen Investitionen und kleinem zusätzlichem Aufwand zu ermöglichen, wurde die bisherige Planung der Dreigleisigkeit so modifiziert, dass diese konsequent aufwärtskompatibel ist.

Nachfrageprognose:

- Mit den unterstellten Zugzahlen kann der verkehrlichen Nachfrage entsprochen werden

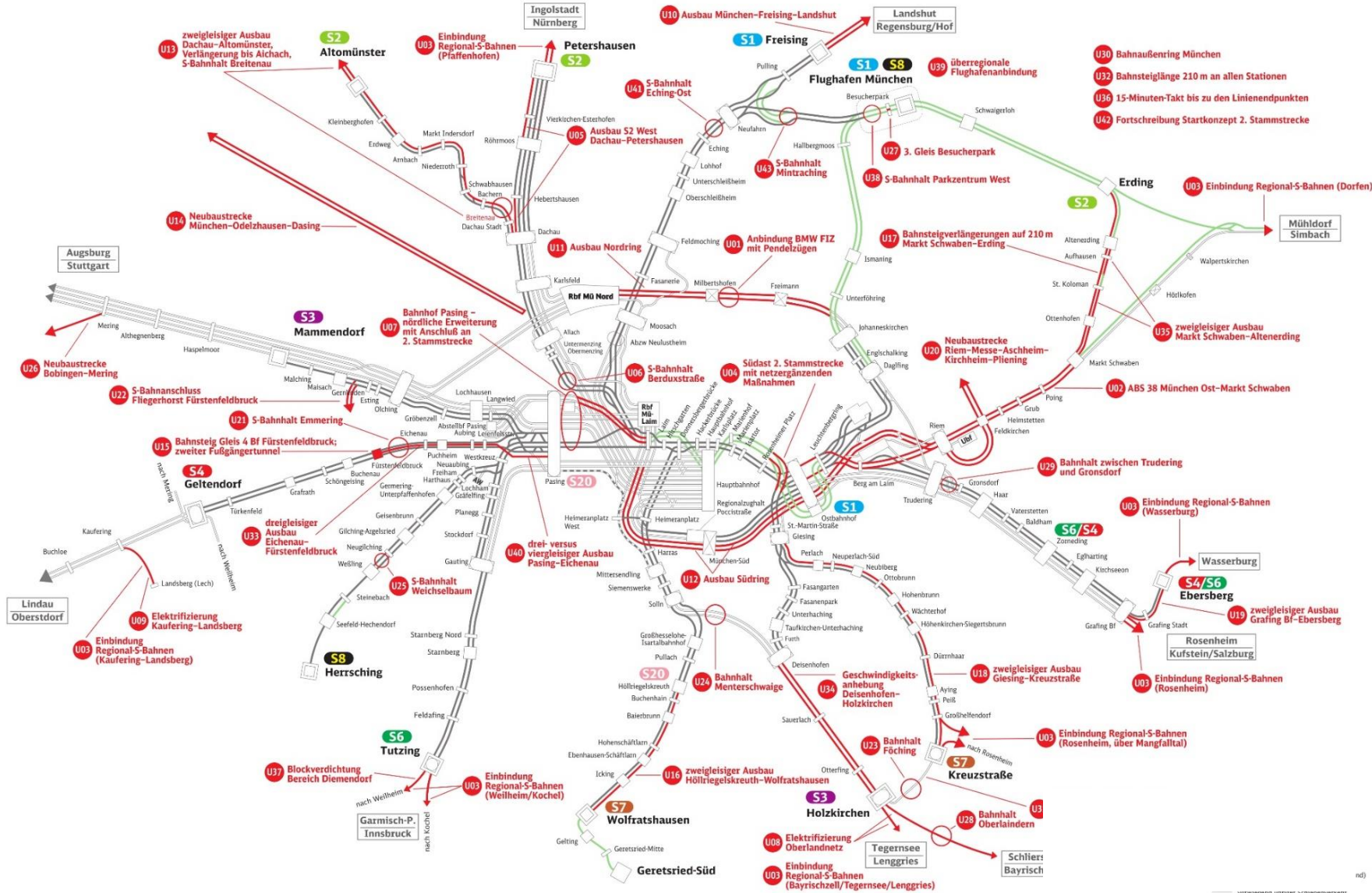
Schlussfolgerung / Empfehlung:

Überarbeitung der bisherigen Planungen zur Dreigleisigkeit, um die Aufwärtskompatibilität zu einer späteren Viergleisigkeit zu gewährleisten. (Noch keine Berücksichtigung der Vorgaben des Bundes aus dem Deutschlandtakt.)



Programm Bahnausbau Region München

Zu untersuchende Maßnahmen





Programm Bahnausbau Region München Dialogforum Region West 2021

Diskussion



Programm Bahnausbau Region München

Dialogforum 2021

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit