



Programm
Bahnausbau Region München
Dialogforum 2024

leben
bauen
bewegen



Programm Bahnausbau Region München

Dialogforum 2024

Dr. Thomas Gruber

Amtschef



Programm Bahnausbau Region München

Dialogforum 2024

Heiko Büttner

Deutsche Bahn AG, Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern



Programm Bahnausbau Region München

Dialogforum 2024

Georges Rey

ARGE Bahnausbau Region München



Programm „Bahnausbau Region München“

Einleitung

- Die **2. S-Bahn-Stammstrecke (2. SBSS)** nimmt eine Schlüsselfunktion ein, um die **zunehmende Mobilität** in der Metropolregion München **ökologisch sinnvoll** bewältigen zu können.
- Die 2. SBSS kann diese Aufgabe jedoch nicht alleine erfüllen sondern bedarf der Ergänzung um weitere **Maßnahmen**, die zusammen das **Programm „Bahnausbau Region München“** bilden:
 - **29 Maßnahmen** (sogenannte R-Maßnahmen), in Planung, Umsetzung oder schon in Betrieb,
 - **44 Maßnahmen** (sogenannte U-Maßnahmen), die im Rahmen der nun abgeschlossenen Machbarkeitsstudie bezüglich ihrer Aufnahme ins Programm geprüft wurden.
- Unter den U-Maßnahmen gibt es vier Infrastrukturausbauten, die eine weitere Erhöhung der Leistungsfähigkeit im sogenannten **Kernnetz** zusammen mit den beiden Stammstrecken ermöglichen sowie zu einer Entlastung des Münchner Hauptbahnhofs beitragen:
 - Südast 2. SBSS mit weiteren netzergänzenden Maßnahmen (U04)
 - Bahnhof Pasing – nördliche Erweiterung mit Anschluss an 2. SBSS (U07)
 - Ausbau Nordring (U11)
 - Ausbau Südring (U12)



Programm „Bahnausbau Region München“

Bedeutung Ausbauten im Kernnetz

- Der **Südast 2. SBSS mit weiteren netzergänzenden Maßnahmen (U04)** ermöglicht folgende Angebotsverbesserungen:
 - Direktverbindung Marienhof – Giesing für Regional- und Express-S-Bahn-Linien in Richtung Holzkirchen (bzw. weiter ins Oberland) und Kreuzstraße
 - Entlastung Ostbahnhof tief (2. SBSS) und Leuchtenberggring
- Die **nördliche Erweiterung des Bahnhofs Pasing mit zusätzlicher Verbindung über Laim tief in die 2. SBSS (U07)** ermöglicht:
 - die Einführung weiterer Regional- und Express-S-Bahn-Linien (u.a. Werdenfels),
 - die Umfahrung des Bahnhofs Laim im Störfall,
 - die Nutzung alternativer Fahrmöglichkeiten zum Hauptbahnhof oder über den Südring zum Ostbahnhof
- Der **Ausbau des Nordrings (U11)** ermöglicht folgende Angebotsverbesserungen:
 - In einer ersten Stufe Einführung eines SPNV-Pendels von Karlsfeld oder ggf. Dachau über BMW-FIZ zum Euroindustriepark
 - In einer zweiten Stufe die Realisierung von Tangentiallinien Dachau – Nordring – Haar und Feldmoching – Nordring – Riem
- Ein **Ausbau des Südrings (U12)** ergibt folgende Verbesserungsmöglichkeiten:
 - Verbesserte Ableitung von Zügen (Fern- und Regionalverkehr sowie S-Bahn) im Störfall
 - Ggf. Einführung von Tangentiallinien im Regionalverkehr oder bei der S-Bahn
 - Längerfristig zusammen mit dem Nordring die Realisierung eines Ringverkehrs

ABS 38 München Ost – Markt Schwaben (U02)

Gutachterliche Bewertung

Steigerung der Streckenleistungsfähigkeit für S-Bahn und übrigen Schienenverkehr

Angebotsplanung:

Erhöhung des Mengengerüsts um einen weiteren Halbstundentakt Regional-S-Bahn mit systemeigenen S-Bahn-Gleisen; Reduktion Reisezeiten im Fern- und Nahverkehr zwischen München Hbf und Mühldorf um bis zu 8 Minuten (-14%); zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr

Infrastrukturplanung:

- Ausbau Bestandsstrecke Riem – Markt Schwaben von zwei auf vier Gleise
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit
- Grobkostenschätzung: ca. 667 Mio. € (Preisstand 2016, ohne Planungskosten)

Nachfrageprognose:

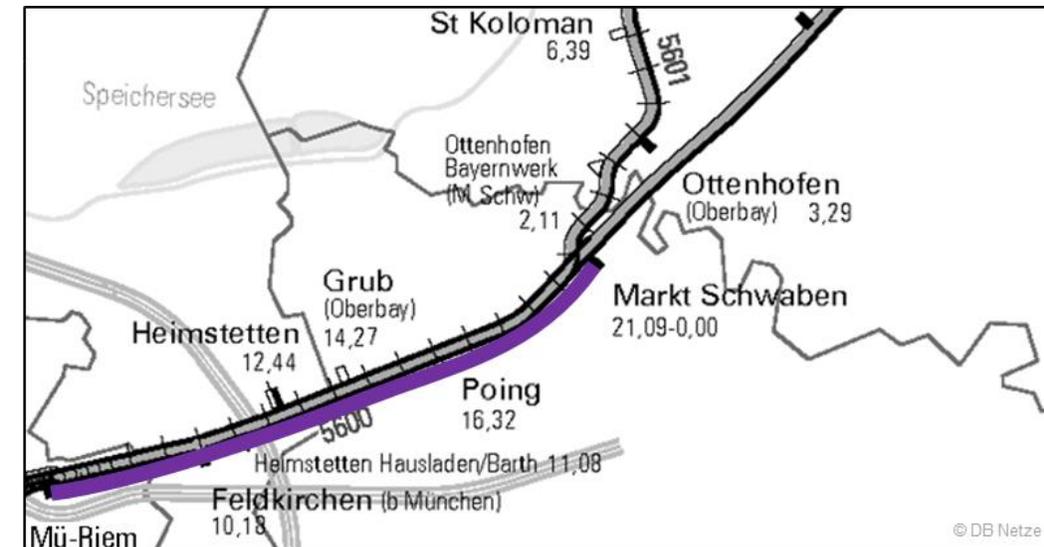
- Mehrverkehr +5.870 Personenfahrten/Tag

Bewertung:

Summe Nutzen 20.867 T€ je Jahr bei Kapitaldienst für neue Infrastruktur von 22.751 T€ je Jahr, somit Nutzen-Kosten-Verhältnis: 0,92 (Kosten übersteigen Nutzen)

➔ **Der Nutzen aus der Maßnahme ist nicht auskömmlich, die Maßnahme sollte aber trotzdem weiter verfolgt werden:**

- Knappes Ergebnis in einem frühen Planungsstadium
- Verbesserung des Ergebnisses durch Berücksichtigung des Nutzens im Fern- und Güterverkehr



Neubaustrecke Riem – Messe – Aschheim – Kirchheim – Pliening (U20) Gutachterliche Bewertung

Verbesserung der Erschliessung der Metropolregion mit der S-Bahn

Angebotsplanung:

Für die Neubaustrecke wurde ein breiter Variantenfächer von Linienführungen und Endpunkten geprüft. Als Bestvariante zeichnete sich ein Angebotskonzept mit halbstündlicher Verlängerung einer in Riem endenden S-Bahn (ohne Bedienung der Messe) nach Aschheim ab. Eine optionale Verlängerung nach Kirchheim ist ohne Umlaufmehrbedarf möglich.

Infrastrukturplanung:

- eingleisige Neubaustrecke Riem – Aschheim
- eingleisige Station Aschheim
- Grobkostenschätzung: ca. 75 Mio. € (Preisstand 2016, ohne Planungskosten)

Nachfrageprognose:

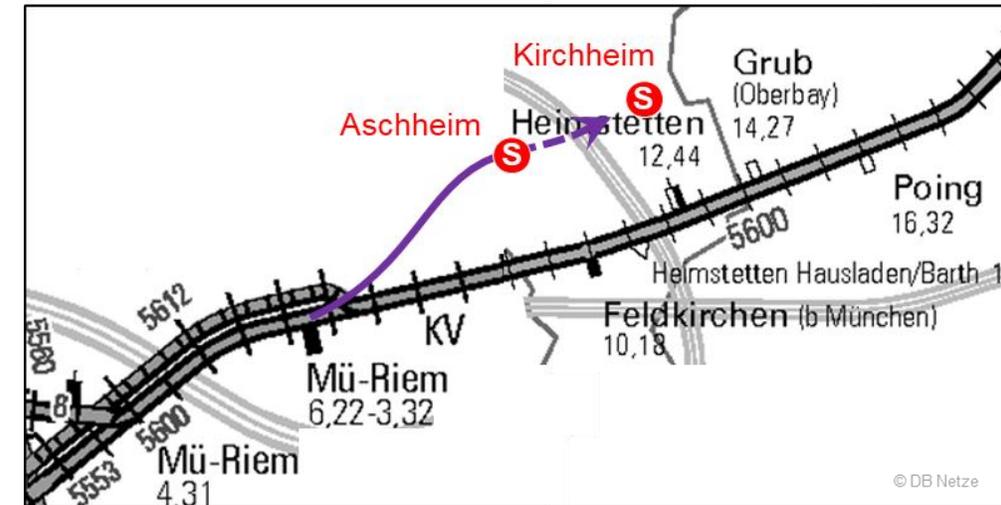
- Mehrverkehr +1.820 Personenfahrten/Tag mit 3.200 Ein-/ und Aussteigern in Aschheim

Bewertung:

Summe Nutzen 3.106 T€ je Jahr bei Kapitaldienst für neue Infrastruktur von 2.220 T€ je Jahr, somit Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,4 (Nutzen übersteigt Kosten)

➔ Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden.

➔ Für eine Verlängerung der Neubaustrecke bis Kirchheim konnte ebenfalls ein positives NKV ermittelt werden.





Einbindung weiterer Regional-S-Bahnen (U03) – Rosenheim (via Grafing)

Gutachterliche Bewertung

Umsteigefreie Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt aus Rosenheim

Angebotsplanung:

Halbstündliche Verlängerung der S21X von Leuchtenbergring über Grafing Bf nach Rosenheim und ggf. darüber hinaus, womit sich eine umsteigefreie Verbindung aus der Münchner Innenstadt (2. S-Bahn-Stammstrecke) ergibt.

Die S21X ersetzt eine Regionalbahn und entlastet die Fernbahn im Abschnitt Trudering – Grafing Bf.

Infrastrukturplanung:

- Der Ausbau Grafing Bf – Ostermünchen – Rosenheim – Kufstein wird im Rahmen des Brennernordzulaufs realisiert
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der S-Bahn-Strecke durch Ausbau von Berg am Laim und Zorneding sowie Grafing Bf

Nachfrageprognose:

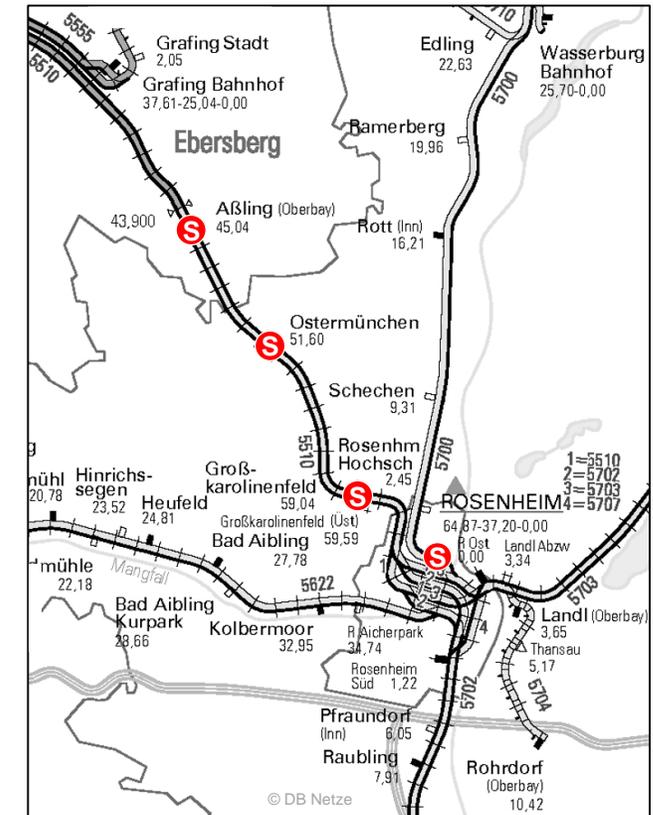
- Mehrverkehr ca. +6.900 Personenfahrten/Tag

Bewertung:

Die Tragfähigkeit der Maßnahme liegt bei 368 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 < 368 Mio. €).**



Einbindung weiterer Regional-S-Bahnen (U03) – Kochel (Werdenfels) Gutachterliche Bewertung

Umsteigefreie Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt aus Kochel (Werdenfels)

Angebotsplanung:

Stündliche Regional-S-Bahn ab Kochel mit Verdichtung zum Halbstundentakt ab Bichl als Ersatz für die heutige Regionalbahn. Damit ergibt sich eine umsteigefreie Verbindung in die Münchner Innenstadt (2. S-Bahn-Stammstrecke).

Infrastrukturplanung:

- Voraussetzungen: Bau Nordbahnsteig Pasing inkl. Verbindung über Laim tief in die 2. SBSS (U07), optimiertes Geschwindigkeitsband Pasing – Tutzing und Umbau der Starnberger Bahnhöfe (U44)
- Optimierung Geschwindigkeitsband Tutzing – Kochel und neuer Kreuzungsbahnhof Iffeldorf
- Grobkostenschätzung: ca. 37 Mio. € (Preisstand 2016, ohne Planungskosten)

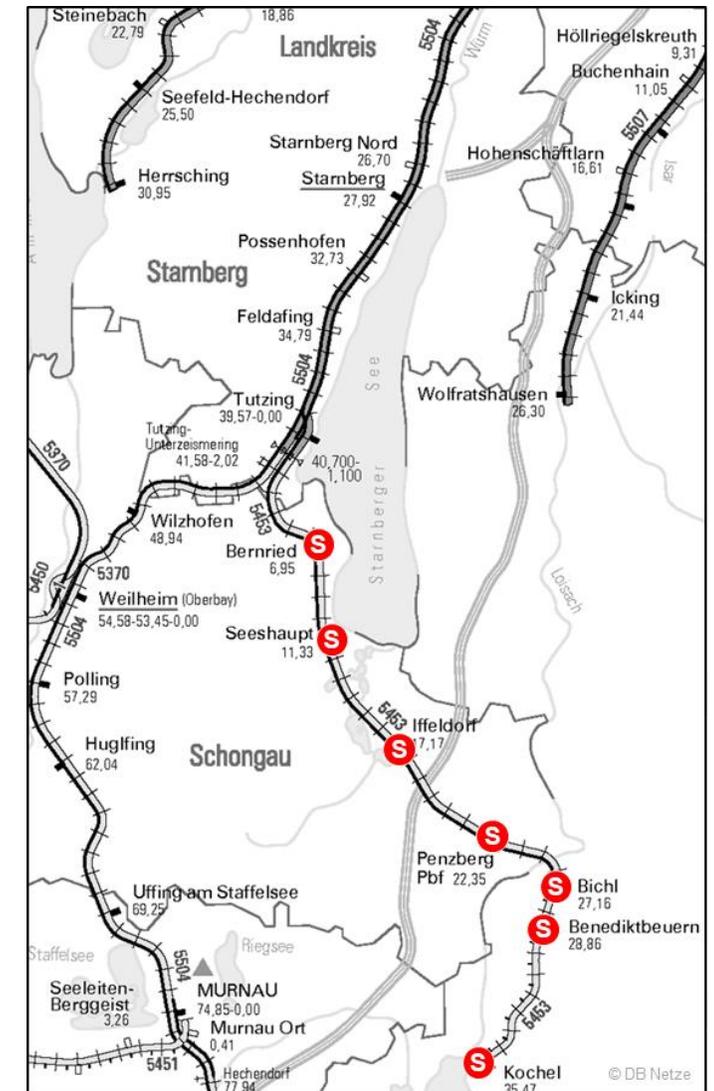
Nachfrageprognose:

- Mehrverkehr ca. +6.260 Personenfahrten/Tag

Bewertung:

Summe Nutzen 12.863 T€ je Jahr bei Kapaldienst für neue Infrastruktur von 1.542 T€ je Jahr, somit Nutzen-Kosten-Verhältnis: 8,34 (Nutzen übersteigt Kosten)

→ Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden.



Ausbau Nordring (U11)

Gutachterliche Bewertung

Nutzung des bisher nur vom Güterverkehr genutzten Nordrings zur besseren Erschließung nördlicher Stadtquartiere

Angebotsplanung:

Planung von zwei halbstündlichen S-Bahnlinien Dachau – Haar und Feldmoching – Riem auf Basis des BMW-Pendels Karlsfeld – BMW-FIZ – Euro-Industriepark (R29). Bedienung der neuen S-Bahnhalte Lassallestraße, BMW-FIZ und Euro-Industriepark.

Infrastrukturplanung:

- Voraussetzungen: Maßnahmen zur Einrichtung des BMW-Pendels und viergleisiger Ausbau Daglfing – Johanneskirchen (R28)
- Neue S-Bahn-Haltestelle Lassallestraße
- Überwerfungsbauwerk Südkopf München-Karlsfeld
- Neuer Seitenbahnsteig München-Feldmoching
- Viergleisiger Ausbau München-Milbertshofen – München-Freimann

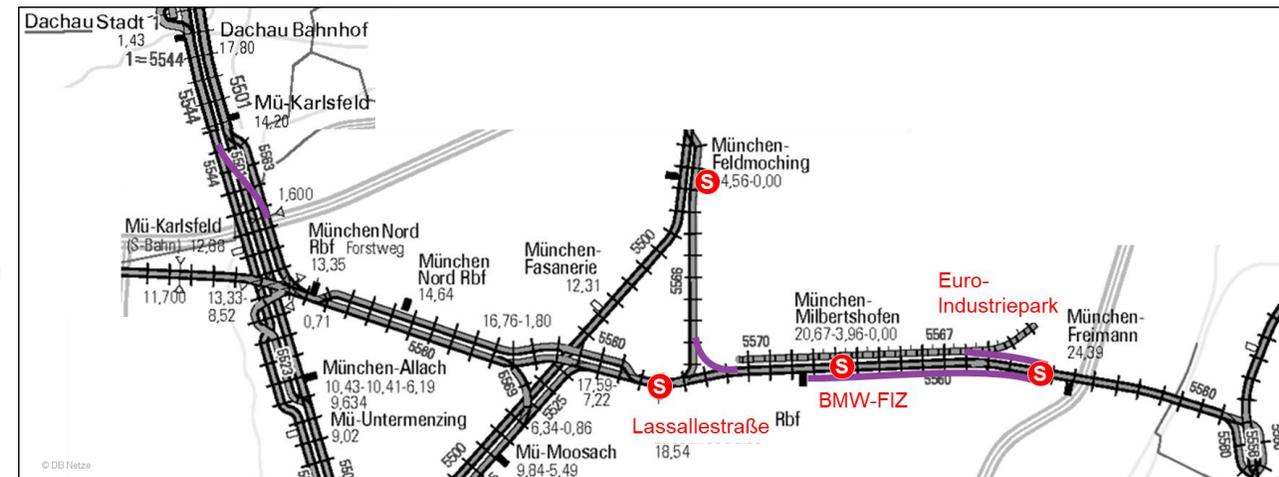
Nachfrageprognose:

- Mehrverkehr: +6.770 Personenfahrten/Tag

Bewertung:

Die Tragfähigkeit der Maßnahme liegt bei 247 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 < 247 Mio. €).



Bahnaußenring München (U30)

Gutachterliche Bewertung

Tangentiale Verknüpfung der radialen S-Bahn- und U-Bahnäste durch einen S-Bahn-Außenring

Angebotsplanung:

Viertelstundentakt einer Ring-S-Bahn auf der rund 83 km langen Ringstrecke mit 14 Zwischenhalten und einer Gesamtreisezeit von knapp 60 Minuten

Infrastrukturplanung:

- Neubaustrecke parallel zur Autobahn A99 mit einer Länge von ca. 83 km
- 14 Haltepunkte auf dem Bahnaußenring mit Umsteigeverknüpfung zu Bestandsstrecken der S-Bahn bzw. der U-Bahn und zum motorisierten Individualverkehr (MIV) mit Park & Ride-Anbindung
- Grobkostenschätzung: ca. 2,1 bis 3,0 Mrd. € (Preisstand 2016, ohne Planungskosten)

Nachfrageprognose:

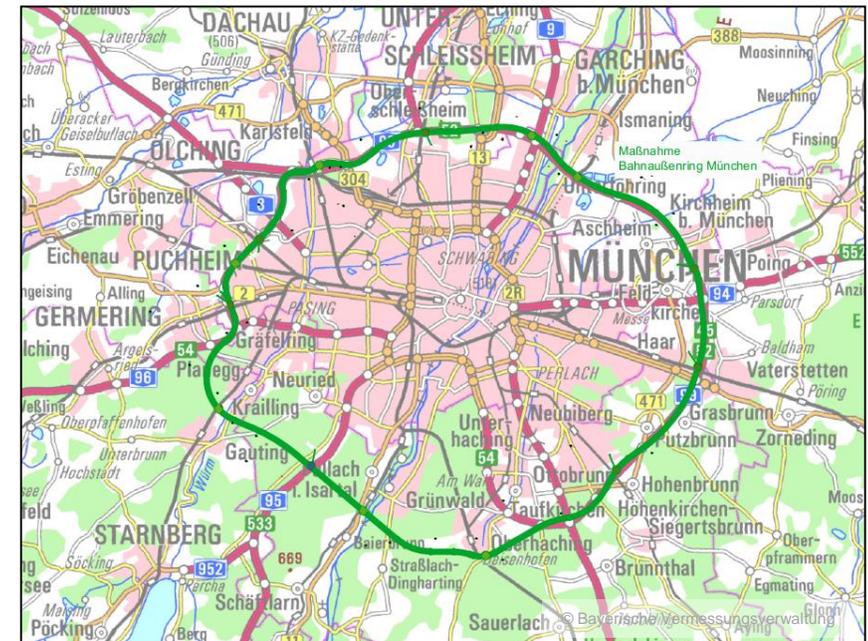
- Mehrverkehr +1.130 Personenfahrten/Tag mit einer Querschnittsbelastung von bis zu 16.400 Fahrgästen

Bewertung:

Positive Nutzenbeiträge ergeben sich nur aus den Reisezeitersparnissen im ÖPNV. Alle anderen Komponenten wie Betriebskosten ÖPNV und MIV sowie Emissionen und Unfallkosten bewirken negative Nutzenbeiträge, die in der Gesamtbilanz insgesamt überwiegen.

→ Ein positives Bewertungsergebnis kann damit nicht erzielt werden.

→ Die Voraussetzung für eine Weiterverfolgung der Maßnahme ist daher nicht gegeben.



S-Bahnhalt Weichselbaum (S8) (U25)

Gutachterliche Bewertung

Verbesserung der Erschliessung der Metropolregion (Gewerbegebiet Sonderflughafen Oberpfaffenhofen)

Angebotsplanung:

Die Integration des S-Bahnhalts Weichselbaum ist möglich.

Infrastrukturplanung:

- Neubau einer S-Bahnstation in Weichselbaum
- Optimierung des Geschwindigkeitsbandes der Strecke München-Pasing – Herrsching
- Grobkostenschätzung: ca. 69 Mio. € (Preisstand 2016, ohne Planungskosten)

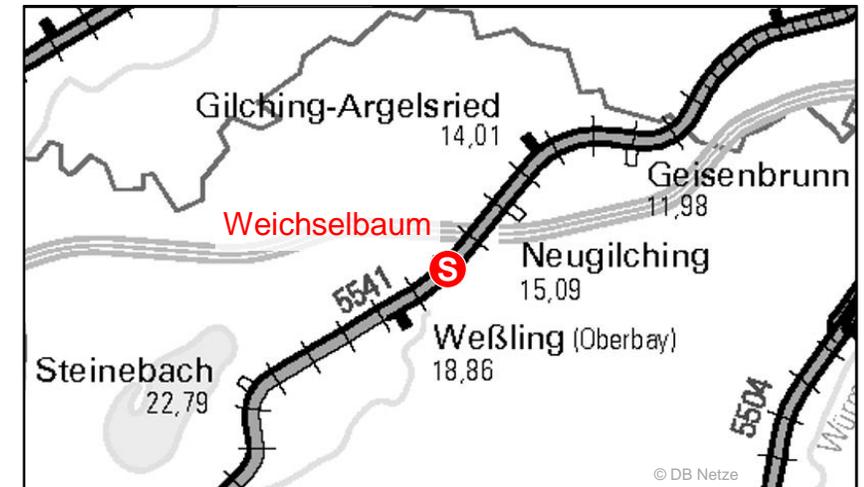
Nachfrageprognose:

- Mehrverkehr +1.620 Personenfahrten/Tag mit 10.800 Ein-/ und Aussteigern in Weichselbaum (Voraussetzung: Strukturentwicklung tritt ein)

Bewertung:

Summe Nutzen 3.495 T€ je Jahr bei Kapitaleinsatz für neue Infrastruktur von 3.054 T€ je Jahr, somit Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,14 (Nutzen übersteigt Kosten)

→ Die Maßnahme sollte bei Umsetzung der Strukturentwicklung im Gewerbegebiet weiterverfolgt werden.



Angebotsverbesserung Mangfalltalbahn Gutachterliche Bewertung

Exakter Halbstundentakt Münchner Hbf – Holzkirchen – Rosenheim via Mangfalltalbahn

Angebotsplanung:

Einführung eines exakten Halbstundentakts München Hbf – Holzkirchen – Rosenheim im Schienenpersonennahverkehr mit Bedienung aller Halte inkl. Föching (U23) auf der Mangfalltalbahn.

Infrastrukturplanung:

- Ausbau des Bahnhofs Bruckmühl sowie zweigleisiger Abschnitt zwischen Bruckmühl und Heufeldmühle.
- Grobkostenschätzung: 23 Mio. € (Preisstand 2016, ohne Planungskosten)

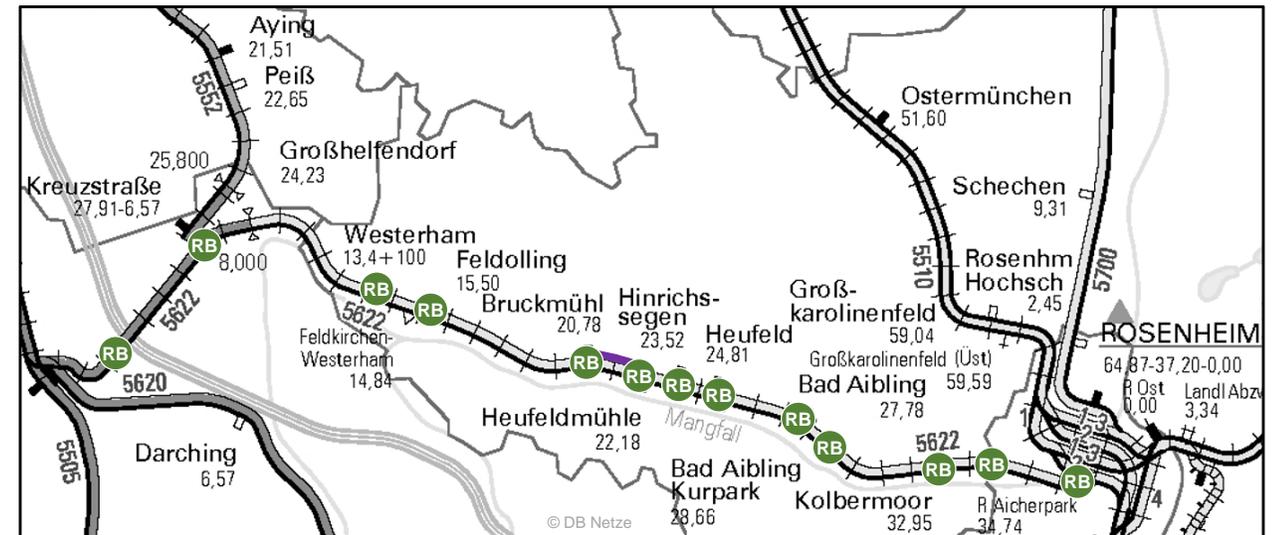
Nachfrageprognose:

- Mehrverkehr ca. +480 Personenfahrten/Tag

Bewertung:

Summe Nutzen 1.103 T€ je Jahr bei Kapitaldienst für neue Infrastruktur von 1.081 T€ je Jahr, somit Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,02 (Nutzen übersteigt Kosten)

→ Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden.



Zusätzlicher S-Bahnverkehr zwischen Holzkirchen – Kreuzstraße (Verknüpfung S3 – S7) (U31) Gutachterliche Bewertung

Verbesserung der Erschliessung der Metropolregion, tangentielle Verknüpfung der beiden S-Bahnäste

Angebotsplanung:

Halbstündliche Verlängerung einer in Holzkirchen endenden Express-S-Bahn via neuem Haltepunkt Föching nach Kreuzstraße

Infrastrukturplanung:

- Umgestaltung der Einbindung der Strecke 5622 in Holzkirchen sowie zweigleisiger Ausbau der Strecke bis einschließlich Föching
- Grobkostenschätzung: 53,3 Millionen € (Preisstand 2016 ohne Planungskosten)

Nachfrageprognose:

- Mehrverkehr: +430 Personenfahrten/Tag

Bewertung:

Summe Nutzen 174 T€ je Jahr bei Kapitaldienst neue Infrastruktur von 2.041 T€ je Jahr
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 0,09 (Kosten übersteigen Nutzen)



→ Der gesamtwirtschaftliche Nutzen liegt deutlich unter dem Kapitaldienst für die Investition (NKV < 1,0).

→ Die Maßnahme sollte daher nicht weiterverfolgt werden.

Erhöhung Leistungsfähigkeit Ostbahnhof (U45)

Gutachterliche Bewertung

Optimierung des Knotens mit dem Ziel Kapazitätssteigerung, größere Flexibilität und Fahrzeitgewinne

Angebotsplanung:

Das mit der Optimierung des Ostbahnhofs umsetzbare Betriebskonzept ergibt durch beschleunigte Fahrwege bei beiden Bahnhofsköpfen eine Reduktion der Fahrzeiten und ermöglicht mit der neuen höhenfreien Ausfädelung am Ostkopf eine Verminderung der Abkreuzungskonflikte. Zudem ist an allen Bahnsteigen an Gleis 6 bis 8 und 11 bis 14 eine Bahnsteiglänge von 410 m umsetzbar.

Infrastrukturplanung:

- Höhenfreie Ausfädelung am Ostkopf über vorhandene Bauwerke (keine Fremdgrund-Eingriffe) und damit Umsetzung eines kreuzungsfreien Richtungsbetriebs:
 - Gleis 6 bis 8: Richtung München Hbf für alle Verkehre
 - Gleise 11 bis 14: Richtung Rosenheim bzw. Mühldorf für alle Verkehre
 - Bahnsteiglänge an allen Bahnsteigen 410 m
- Beschleunigung beider Weichenköpfe auf bis zu 100 km/h
- Verlängerung westliche Unterführung zur Anbindung der Gleise 11 bis 14

Es ist keine Nachfrageprognose vorgesehen.

Bewertung:

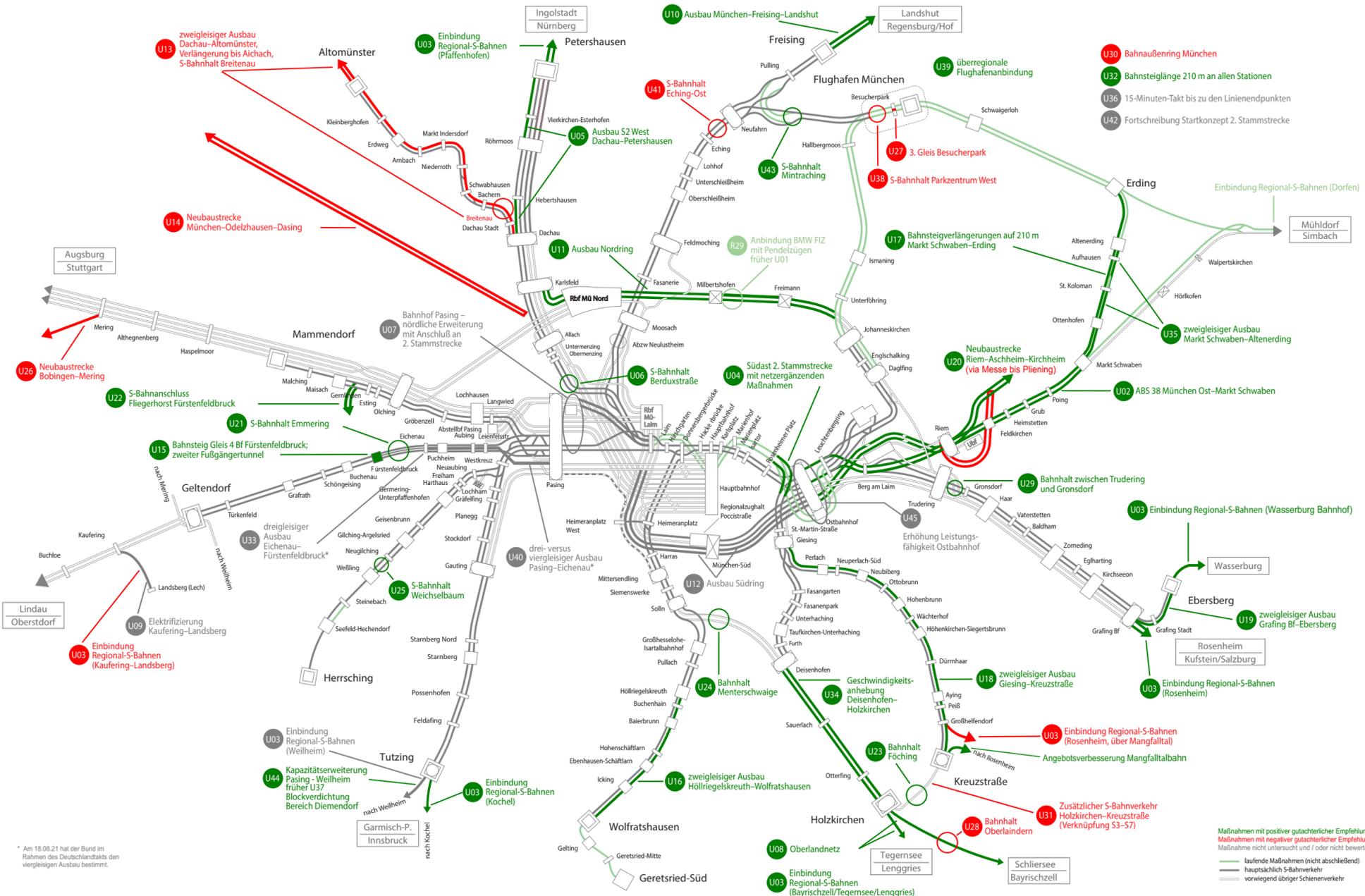
Ein niveaufreier Ostkopf ermöglicht eine bessere Verteilung der Zuglagen im Hinblick auf die beiden Engpassabschnitte Riem – Markt Schwaben (ABS 38) und Trudering – Grafing Bf (Brennernordzulauf). Die Umorganisation der Bahnhofsgleise inkl. Umbau des Westkopfs dient auch der Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Südrings durch Fahrzeitgewinne, Konfliktreduzierung und einer größeren Flexibilität.

→ Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden. Die Maßnahme ist im Zusammenhang mit SPFV und SGV zu bewerten.



Programm Bahnausbau Region München

Ergebnisse der zu untersuchenden Maßnahmen (U-Maßnahmen)



Maßnahmen mit positiver gutachterlicher Empfehlung
 Maßnahmen mit negativer gutachterlicher Empfehlung
 Maßnahme nicht untersucht und / oder nicht bewertet

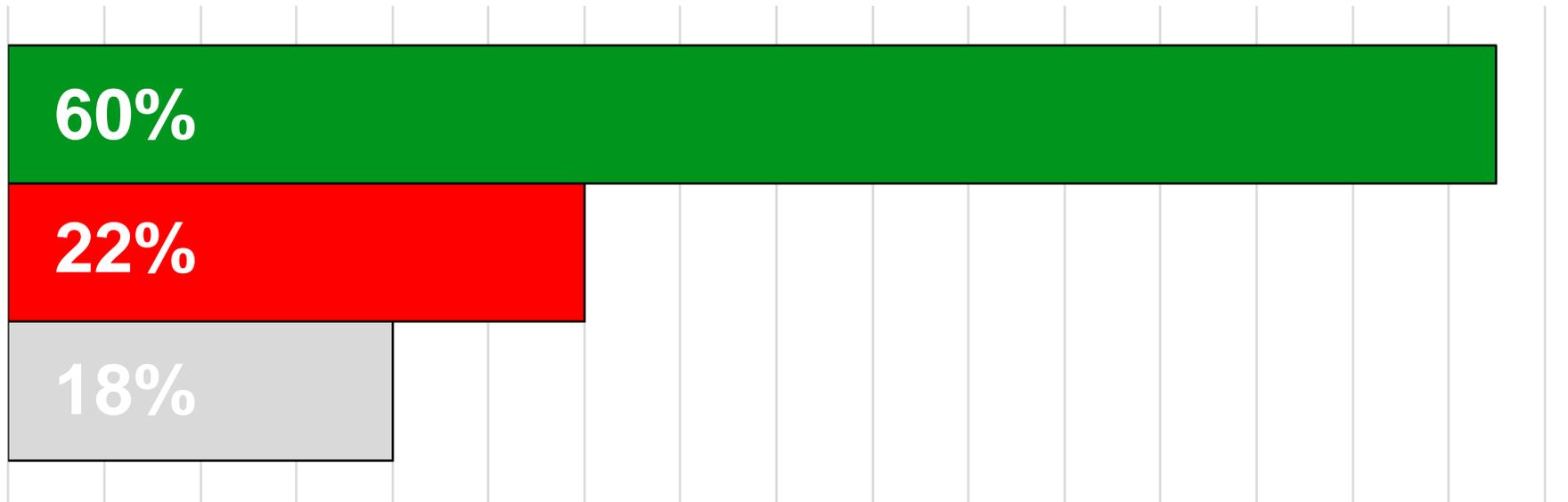
— laufende Maßnahmen (nicht abschließend)
 — hauptsächlich S-Bahnverkehr
 — vorwiegend übriger Schienenverkehr

* Am 18.08.21 hat der Bund im Rahmen des Deutschlandtaks den viergleisigen Ausbau bestimmt



Gutachterliche Einschätzung U-Maßnahmen

Gesamtübersicht



-  Maßnahmen mit positiver gutachterlicher Empfehlung
-  Maßnahmen mit negativer gutachterlicher Empfehlung
-  U-Maßnahme nicht untersucht und / oder bewertet



Programm Bahnausbau Region München

Dialogforum 2024

Diskussion



Programm Bahnausbau Region München

Dialogforum 2024

Unterzeichnung Planungsvereinbarung Neue S-Bahnstation München Berduxstraße



Programm Bahnausbau Region München

Dialogforum 2024

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit