



VERBUNDLANDKREISE UND -STÄDTE IM MVV

POSITIONSPAPIER DER VERBUNDLANDKREISE UND -STÄDTE IM MVV

Zukunftsperspektiven für den
Schienenpersonennahverkehr

2. Fortschreibung vom Januar 2026

Verfasser

Landrat Josef Niedermaier	Bad Tölz-Wolfratshausen
Landrat Stefan Löwl	Dachau
Landrat Robert Niedergesäß	Ebersberg
Landrat Martin Bayerstorfer	Erding
Landrat Helmut Petz	Freising
Landrat Thomas Karmasin	Fürstenfeldbruck
Landrat Anton Speer	Garmisch-Partenkirchen
Landrat Thomas Eichinger	Landsberg am Lech
Landrat Peter Dreier	Landshut
Landrat Olaf von Löwis	Miesbach
Landrat Christoph Göbel	München
Landrat Maximilian Heimerl	Mühldorf a. Inn
Landrat Otto Lederer	Rosenheim
Landrat Stefan Frey	Starnberg
Landrätin Andrea Jochner-Weiß	Weilheim-Schongau
Oberbürgermeister Alexander Putz	Stadt Landshut
Oberbürgermeister Andreas März	Stadt Rosenheim
Oberbürgermeister Max Gotz	Große Kreisstadt Erding

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	4
2.	Anforderungen an den Bahnknoten München – konkret und auf den Punkt gebracht.....	8
3.	Der Bahnknoten München – Schlüssel und Sorgenkind des öffentlichen Verkehrs.....	11
4.	Programm Bahnausbau Region München	15
5.	Digitalisierung als Meilenstein für mehr Kapazität und Qualität	17
6.	Vision Bahnknoten München 2050	19
7.	Anlagen.....	21

1. Ausgangslage

Im März 2023 hat der Bundesrechnungshof den Bericht zur Krise der Deutschen Bahn AG veröffentlicht. Er bescheinigte der DB gewissermaßen „offiziell“, dass sie ein Sanierungsfall ist. Demnach befindet sich die DB seit nunmehr Jahrzehnten im Dauerkrisenmodus. Die Kundenansprüche an Pünktlichkeit und Verlässlichkeit enttäuscht das Unternehmen ebenfalls seit vielen Jahren – mit immer neuen Tiefstwerten. Die vom Konzern propagierten Strategien wie „Zukunft Bahn“ oder „Starke Schiene“ blieben dagegen eine weitgehend wirkungslose Worthülse.

Die Landräte der Verbundlandkreise im MVV haben bereits sechs Jahre zuvor, im März 2017, in ihrem Positionspapier zu den Zukunftsperspektiven der S-Bahn München auf zahlreiche Herausforderungen hingewiesen und Lösungsvorschläge und Forderungen an die Verantwortlichen für den S-Bahn-Verkehr gerichtet. Eine erste Fortschreibung dieses Papiers erfolgte im März 2020, diesmal ergänzt um zahlreiche Hinweise zum Regionalverkehr.

Leider hat sich die Situation des Eisenbahnverkehrs im Großraum München seither nicht verbessert – im Gegenteil: Die Lage spitzt sich immer weiter zu. Immer offensichtlicher werden die Versäumnisse eines Eisenbahnsystems, das über viele Jahre kaputtgespart wurde. Gewachsen sind lediglich die **Herausforderungen**:

1. Die bestehende Schieneninfrastruktur ist in weiten Teilen überlastet.

Seit Jahrzehnten steigt die Fahrgastnachfrage im Bahnknoten München und dem südbayerischen Flächennetz massiv an. Entsprechend wuchs auch das Verkehrsangebot, um die höhere Nachfrage zu bedienen. Demgegenüber wurde die Infrastruktur im gleichen Zeitraum deutlich zu wenig ausgebaut und ertüchtigt. Das führt zu der Situation, dass Züge in immer dichterem Takt auf größtenteils zu klein dimensionierter Infrastruktur fahren. Dies ist einer der Gründe dafür, dass das Eisenbahnsystem instabil ist: Einzelne kleinere Betriebsstörungen auf Teilstrecken reichen oft aus, um den Verkehr im Bahnknoten großflächig aus dem Takt zu bringen.

2. Die bestehende Schieneninfrastruktur ist in weiten Teilen stark sanierungsbedürftig.

Die seit Jahrzehnten vernachlässigte Instandhaltung der stark ausgelasteten Infrastruktur ist ein weiterer Grund für die geringe Widerstandsfähigkeit des Systems. Die sehr hohe Anzahl infrastrukturbedingter Störungen sorgt seit Jahren beinahe jeden Tag dafür, dass tausende Fahrgäste nicht planmäßig an ihr Reiseziel kommen oder am Bahnsteig zurückgelassen werden.

3. Maßnahmen an der Schieneninfrastruktur sind sehr teuer und dauern sehr lange.

Dringend erforderliche Maßnahmen zum Erhalt der Substanz und zur Steigerung der Kapazität und Resilienz der Infrastruktur sind sehr aufwändig, teuer und dauern sehr lange. Bei den Entscheidungsträgern sollte ein mutiger und entschlossener Einsatz für eine planvolle und nachhaltige Entwicklung gemeinwohlorientierter Infrastruktur erfolgen. Diese muss künftig bei der politischen Entscheidungsfindung oberste Priorität haben.

4. Die öffentlichen Mittel für die Schieneninfrastruktur sind zu gering bemessen.

Die von der Verkehrspolitik zur Verfügung gestellten Gelder für Sanierung, Modernisierung und Ausbau der Flächennetze waren in den vergangenen Jahrzehnten durchweg zu gering. Sie reichten zu keinem Zeitpunkt aus, um die Infrastruktur in einem zeit- und anforderungsgemäßen Zustand zu erhalten. Der inzwischen aufgelaufene enorme Sanierungs- und Investitionsstau in der ganzen Republik lässt sich nur mit sehr hohem finanziellem und personellem Aufwand abbauen.

5. Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur brauchen langfristige Programme.

Für Sanierung, Modernisierung und Ausbau der Flächennetze fehlen langfristige Finanzierungsperspektiven, die eine sinnvolle Planung der erforderlichen Maßnahmen ermöglichen und den ausführenden Betrieben Planungssicherheit bieten.

6. Die Betriebsfinanzierung ist angesichts der Kostenentwicklung unsicher.

Seit einigen Jahren steigen die Betriebskosten deutlich. Hinzu kommen verkehrspolitisch sinnvolle Tarifmaßnahmen wie das Deutschlandticket und die bayernweiten Verbundintegrationen. Dadurch geht die Finanzierungsschere aber auf dramatische Weise immer weiter auf. In Zeiten extrem angespannter öffentlicher Kassen ist die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs deshalb erheblich gefährdet.

Aktueller Status Programm Bahnausbau Region München

Trotz dieser enormen Herausforderungen hat der Freistaat Bayern diverse Anregungen der Verbundlandkreise aufgenommen und in den zurückliegenden Jahren das Angebot im SPNV mehrfach verbessert, wenn auch nach wie vor die dringend erforderliche Verbesserung der Anbindung des Flughafens München einer deutlich stärkeren Positionierung bedarf. Darüber hinaus startete der Freistaat im Jahr 2018 das Programm „Bahnausbau Region München“. Im

Rahmen dieses Programms wurden in den Jahren 2018 bis 2024 dutzende Infrastrukturmaßnahmen untersucht. Die Bewertung dieser sogenannten U-Maßnahmen (von „U“ für „Untersuchung“) erfolgte anhand folgender Kriterien:

- verkehrliche Wirkung
- bauliche Machbarkeit
- Finanzierbarkeit

Mitte 2024 wurden die bis dahin vorliegenden Ergebnisse und die Empfehlungen der Gutachter den Verantwortungsträgern der Kommunen vorgestellt. 27 U-Maßnahmen sind aus Sicht der Gutachter sowohl verkehrlich sinnvoll als auch baulich umsetzbar. 14 U-Maßnahmen erhielten eine negative Einschätzung und werden nicht weiterverfolgt. Bei 12 U-Maßnahmen steht die Bewertung durch die Gutachter noch aus. [Liste aller U-Maßnahmen im Anhang ab Seite 27]

Diese kooperative Abstimmung zwischen Freistaat und Kommunen muss schnellstmöglich fortgesetzt werden. Das Ziel: Die noch fehlenden Beurteilungen von U-Maßnahmen erarbeiten und die positiv beurteilten Projekte in eine sinnvolle Reihenfolge bringen, damit sie möglichst schnell umgesetzt werden können.

Positionspapier nimmt MVV-Erweiterungsgebiete in den Blick

Auf anderem Gebiet trägt die Zusammenarbeit von Freistaat und Kommunen bereits deutlich erkennbar Früchte: So ist es beispielsweise in den letzten sechs Jahren im MVV-Raum gelungen, alle zehn avisierten Erweiterungsgebiete in drei Wellen in den MVV zu integrieren: die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen Süd, Garmisch-Partenkirchen, Landsberg am Lech, Landshut, Miesbach, Mühldorf am Inn, Rosenheim und Weilheim-Schongau sowie die kreisfreien Städte Landshut und Rosenheim. Im Zuge dieser Integrationen wurde überdeutlich, wie intensiv die verkehrlichen Verknüpfungen zwischen der Region München und dem südbayerischen Raum sind und wie immens wichtig die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Bahnknotens München für viele weitere Regionen Bayerns ist.

Als Folge der Verbundintegration und des im Mai 2023 eingeführten Deutschlandtickets gewinnt der öffentliche Nahverkehr bei den Fahrgästen an Attraktivität. Dies erfordert wiederum Angebotsausweitungen und -verbesserungen. Aus diesem Grund greift diese zweite Fortschreibung des Positionspapiers auch die SPNV-Belange der genannten MVV-Erweiterungsgebiete auf. Es unterstreicht dadurch, dass das Bahnsystem als Ganzes zu begreifen ist. Nur

wenn die großen Bahnknoten funktionieren, funktionieren auch die Verbindungen in der Fläche – und umgekehrt.

Die Mobilität in Stadt und Land kann nur dann gelingen, wenn der öffentliche Verkehr so gestaltet wird, dass er eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr bietet. Hierauf hatten sich der Freistaat Bayern und die kommunalen Spitzenverbände am 29.04.2019 in einer gemeinsamen Erklärung zur Zukunft des ÖPNV in Bayern verständigt: *„Durch ein attraktives Mobilitätsangebot wollen wir den ÖPNV zu einer bedarfsgerechten Alternative zur Nutzung des eigenen PKWs auch in der Fläche entwickeln.“* Um dieses Ziel zu erreichen, muss das öffentliche Verkehrssystem in vielen Bereichen dringend ertüchtigt werden.

Mit der vorliegenden zweiten Fortschreibung des Positionspapiers unterbreiten die Verbundlandkreise und -städte weitere Verbesserungsvorschläge zur kurz- und mittelfristigen Angebotsplanung, gerade auch in den Verbunderweiterungsgebieten. Die Landkreise drängen im Infrastrukturbereich auf zeitnahe Weiterplanung und Umsetzung der positiv bewerteten Maßnahmen des Programms „Bahnausbau Region München“.

Darüber hinaus müssen für die Sanierung der Flächennetze endlich ausreichend finanzielle Mittel bereitstehen – bedarfsgerecht, über den gesamten Zeitraum der Maßnahmen hinweg. Nur so kann die derzeit äußerst mangelhafte Betriebsqualität verbessert werden.

2. Anforderungen an den Bahnknoten München – konkret und auf den Punkt gebracht

a. Das Schienenverkehrsangebot darf nicht schrumpfen, sondern muss wachsen.

In den kommenden Jahren darf es zu keinen Einschnitten beim Verkehrsangebot kommen – trotz schwieriger Kassenlage der öffentlichen Hand. Das gilt für Nahverkehrs-, Regionalzug- und Fernverkehrsangebote.

Im Gegenteil muss das Angebot angesichts des Wachstums und der Prosperität der Region sukzessive ausgebaut werden. Der Freistaat und seine Geschäftsbesorgerin BEG müssen die politischen Prioritäten und Rahmenbedingungen so setzen, dass die Verkehrsleistungen zuverlässig mit hoher Qualität erbracht werden können.

Aus Sicht der Verbundlandkreise und -städte sind die nachfolgenden Angebotsmaßnahmen kurz- und mittelfristig zwingend erforderlich:

- **Schließung sämtlicher Taktlücken bei der S-Bahn München an Werktagen** (ganz-tägiger 20-Minuten-Takt zwischen 5 Uhr und 23 Uhr)
- **Einführung eines „Rund-um-die-Uhr-Angebots“ bei der S-Bahn München** auf den Außenästen mindestens am Wochenende, auf der Stammstrecke täglich (60-Minuten-Takt zwischen 1 Uhr und 5 Uhr)
- **Neue S-Bahn-Linien** bei der S-Bahn München, spätestens mit Zulauf der neuen S-Bahn-Fahrzeuge schaffen zusätzliches Angebot gegenüber heute: Flughafenexpress (S8), Regional-S-Bahnen nach Landshut, Buchloe und Wasserburg sowie Prüfung weiterer Endpunkte: Kochel, Augsburg, Rosenheim, Pfaffenhofen. Die Infrastruktur muss schnellstmöglich für diese neuen Linien vorbereitet werden.
- **Verbesserung der Anbindung des Flughafens München an das Fernverkehrsnetze und an das S-Bahn- und Regionalzugnetz** insbesondere durch Umsetzung des Erdinger Ringschlusses und der Walpertskirchener Spange
- **Einführung eines 30-Minuten-Takts auf allen Regionalzugverbindungen** im Verbundraum in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten
- **Einführung von Regionalzughalten in den Kreisstädten** und in den einwohnerstarken Gemeinden des Verbundraumes

- **Rücknahme der Streichung der ICE-/IC-Direktverbindungen** von Hamburg und Berlin nach Garmisch-Partenkirchen

b. Die Schieneninfrastruktur muss endlich zuverlässig funktionieren – überall und jederzeit.

Den langjährigen Ankündigungen von Bund und Bahn zur Qualität des Schienenverkehrs müssen konkrete Taten folgen.

- Der Bund muss sich als Eigentümer der regionalen Bahnstrecken als auch der Hauptstrecken für den Fern- und Güterverkehr endlich nachhaltig um das gesamte Schienennetz kümmern. Die Investitionen in die Sanierung der Hochleistungskorridore dürfen nicht zu Lasten des Schienennetzes in der Fläche gehen.
- DB InfraGO muss einen störungsfreien Betrieb gewährleisten, durch systematische, präventive Instandhaltung.
- Der Freistaat muss Druck auf den Bund ausüben, damit die Qualitäts- und Kapazitätsanforderungen an die Schieneninfrastruktur endlich umgesetzt werden und dass Bund und Bahn die erforderlichen Finanzmittel für die Sanierung der Flächennetze sowie die personellen Ressourcen zur Verfügung stellen – langfristig und planbar.

c. Die Schieneninfrastruktur muss robuster werden, um Störungen besser abzufedern.

Zusätzlich zu den bekannten (Groß-)Projekten müssen auch kleine und mittlere Maßnahmen realisiert werden, die einen flexiblen Betrieb im Verspätungs- und Störfall ermöglichen.

Zusätzliche Signale und Weichenverbindungen ermöglichen im Verspätungs- oder Störfall flexibel Ersatzfahrten und Umleitungen. Damit wird die Pünktlichkeit verbessert, Zugausfälle werden vermieden und der Bus-Ersatzverkehr auf ein Minimum reduziert. Die geplanten Überleitstellen auf dem Westast der S6 sind dafür ein positives Beispiel. Aber auch die anderen Streckenäste müssen systematisch untersucht und nachgebessert werden, zum Beispiel die S3 und S5 durch eine Weichenverbindung in Giesing und die S7/S20 durch eine Weichenverbindung nördlich des Harras (Realisierung Baustufe 2 der Sendlinger Spange).

d. Die U-Maßnahmen des Programms „Bahnausbau Region München“ müssen sofort weitergeplant und schnellstmöglich realisiert werden.

Politik und Planung dürfen nicht abwarten, welche Wirkungen die derzeit umgesetzten Maßnahmen erzielen, sondern müssen bereits jetzt auf die nächsten, zwingend erforderlichen Ausbaumaßnahmen blicken.

Die Maßnahmen des Umsetzungshorizonts 2040+ sind verbindlich so zu planen, dass der Bahnknoten München der kommenden Generation als leistungsfähiges und zuverlässiges Verkehrssystem zur Verfügung steht.

Dafür ist notwendig, dass das Programm „Bahnausbau Region München“ sofort in den bisherigen Arbeitsformaten weitergeführt wird und alle U-Maßnahmen endlich abschließend bewertet werden. Elementar ist mit Blick auf den Umsetzungshorizont 2040+, dass Freistaat und Kommunen gemeinsam alle verkehrlich sinnvollen, baulich machbaren und förderfähigen Maßnahmen priorisieren und in eine zweckmäßige Umsetzungsreihenfolge bringen. Die Finanzierung der Maßnahmen aus Bundes- und Landesmitteln ist politisch zu fixieren.

e. Der Digitale Bahnknoten München muss als Projekt der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) aufgegriffen und schnellstmöglich geplant werden.

Der Freistaat Bayern muss sich als derzeitiges Vorsitzland der Verkehrsministerkonferenz mit Nachdruck dafür einsetzen, dass Bund und Bahn die Digitalisierung der Schiene wieder vorantreiben – gleichrangig mit Sanierung und Ausbau der Schieneninfrastruktur.

Die digitale Leit- und Sicherungstechnik sorgt mittel- bis langfristig für einen erheblich leistungsfähigeren, zuverlässigeren und resilienteren Betrieb der Schienenverkehre und sichert gleichzeitig einen nachhaltigen Mitteleinsatz in der Zukunft.

3. Der Bahnknoten München – Schlüssel und Sorgenkind des öffentlichen Verkehrs

Der Bahnknoten München ist eines der größten Bahndrehkreuze in Deutschland und das Herzstück der Bahninfrastruktur in Südbayern. Ohne einen funktionierenden Bahnknoten München gibt es kein funktionierendes Bahnnetz in Bayern. Dessen zentrale Lage und die dynamische Entwicklung des gesamten Raumes führen in Verbindung mit der Verkehrspolitik der zurückliegenden Jahrzehnte jedoch dazu, dass die Bahninfrastruktur vielerorts überlastet ist und sich in einem äußerst sanierungsbedürftigen Zustand befindet.

Seit Langem ist offensichtlich: Die strukturellen und betrieblichen Probleme der DB destabilisieren das gesamte System des Schienenverkehrs in Deutschland. Verspätungen und Zugausfälle sind an der Tagesordnung und spitzen sich in den letzten Jahren deutlich zu. Gleichzeitig verkündet die DB seit inzwischen einem Jahrzehnt immer neue Qualitätsoffensiven wie „Zukunft Bahn“ oder „Starke Schiene“ und bemüht laufend neue Durchhalteparolen: *„Bahnkunden werden in Deutschland spürbare Fortschritte sehen“* (2016). *„Wir werden so konsequent wie nie den Fokus auf die Qualität legen“* (2017). *„Wir kommen Stück für Stück voran“* (2019). *„Ganz intensiv und erfolgreich arbeiten wir an noch mehr Pünktlichkeit“* (2020). Leider spiegeln diese Aussagen weder die Verkehrsleistung noch die Lebensrealität zehntausender täglich pendelnder Menschen wider.

Schlimmer geht immer?

Auch bei der S-Bahn und beim Regionalverkehr im Bahnknoten München jagt ein Negativrekord den nächsten, nach dem Motto: „schlimmer geht immer“. Das Flächennetz im Bahnknoten München – also das Nahverkehrsnetz für S-Bahnen und Regionalzüge im Verbundraum – befindet sich in einem erbärmlichen und überlasteten Zustand. Hier muss endlich konsequent gegengesteuert werden, mit wirksamen Programmen zur Qualitätssteigerung und zur Verbesserung des Angebots. Zumal die 2. S-Bahn-Stammstrecke erst Mitte bis Ende des nächsten Jahrzehnts in Betrieb gehen wird und damit erheblich später als ursprünglich geplant. Sie gilt gemeinhin als Grundlage aller wesentlichen Verbesserungen im Bahnknoten München. Doch so lange können Fahrgäste unmöglich warten.

Als Eigentümer des Flächennetzes als auch der Hauptstrecken für den Fernverkehr muss sich der Bund endlich nachhaltig um das gesamte Schienennetz kümmern. Die Investitionen in die

Sanierung der Hochleistungskorridore dürfen nicht zu Lasten des Schienennetzes in der Fläche gehen. DB InfraGO hat für die rechtzeitige Instandhaltung und für einen störungsfreien Betrieb zu sorgen. Einschränkungen wie zuletzt die Sperrungen im Bereich Deisenhofen aufgrund defekter Weichen sind inakzeptabel. Ebenso wenig hinnehmbar sind dauerhafte Qualitätseinbußen durch Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgrund von Mängeln der Bahninfrastruktur (sogenannte Mängellangsamfahrstellen). Die nächste Eskalationsstufe ist bereits angekündigt: Einzelne Haltepunkte sollen nicht mehr angefahren werden, um die Zeitverluste aufgrund der Langsamfahrstellen wettzumachen, so wie es auf der S2 zwischen Markt Schwaben und Erding bereits seit Jahren auch ohne konkrete Mängel gehandhabt wird. Damit rückt das Horrorszenario in greifbare Nähe, dass ganze Streckenabschnitte wegen Mängeln der Infrastruktur langfristig stillgelegt werden müssen.

Der Freistaat muss als zuständiger Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr mit Nachdruck einfordern, dass der Bund die erforderlichen Finanzmittel sowie die personellen Ressourcen zur Verfügung stellt und die präventive Instandhaltung des weitgehend desolaten Flächennetzes zur Priorität macht.

Ausbaumaßnahmen laufen, aber reichen bei weitem nicht aus

Den Verbundlandkreisen und -städten ist bewusst, dass Bund, Freistaat und Bahn bereits heute millionen- als auch milliarden schwere Programme zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur im Bahnknoten München finanzieren.

Beispiele hierfür sind:

- der Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke mitsamt der netzergänzenden Maßnahmen (Inbetriebnahme voraussichtlich 2035 bis 2037)
- der Ersatz der bestehenden S-Bahn-Flotte durch Neufahrzeuge (schrittweise Inbetriebnahme voraussichtlich ab 2028/29)
- die aktuellen Qualitäts- und Ausbauprogramme wie „Starke S-Bahn München – Programm 14plus“
- die laufenden und geplanten Maßnahmen zur Modernisierung und zum barrierefreien Ausbau von Stationen sowie zur Ertüchtigung der Zulaufstrecken zum Bahnknoten München
- die diversen Investitionen in Werkstätten und Abstellanlagen

Diese Maßnahmen sind ohne Frage erforderlich und binden bereits heute erhebliche öffentliche Gelder. Aber sie reichen bei weitem nicht aus, um den Bahnknoten München für kommende Generationen zu einem leistungsfähigen und zuverlässigen Verkehrssystem zu ertüchtigen. Langfristig geplante Maßnahmen müssen endlich konkret angegangen und mit Baurecht hinterlegt werden. Planungs- und Umsetzungshorizonte wie bei den verschleppten Maßnahmen zur verbesserten Anbindung des Flughafens München und dem ostoberbayerischen Raum – Erdinger Ringschluss und Walpertskirchener Spange – dürfen nicht der Maßstab sein.

Infrastrukturprojekte im Großraum München sind dringend nötig, aber aufwendig, langfristig und teuer. Genau deshalb müssen Staat und Deutsche Bahn in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen bereits jetzt den nächsten Umsetzungshorizont in den Blick nehmen. Es geht um den Zeitraum 2040+, für den schnellstmöglich die nächste Ausbaustufe des Bahnknotens München geplant und umgesetzt werden muss.

ÖPNV-Strategie 2030 mit Leben füllen

Im Dezember 2022 veröffentlichte das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr die „ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern“. Darin wird zum einen die Absicht formuliert, die Fahrgastzahlen im ÖPNV gegenüber 2019 bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Zum anderen wird auf das Erfordernis einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur hingewiesen:

„Teilstrategie A2

- An erster Stelle steht die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des SPNV-Netzes durch den Ausbau der hoch belasteten Schienenstrecken in den Knoten. Hiermit sollen Kapazitätsengpässe beseitigt und ein stabiler Betrieb sichergestellt werden. Die Maßnahmen erhöhen die Resilienz (Fähigkeit technischer Systeme, bei einem Teilausfall nicht vollständig zu versagen). Sie berücksichtigen auch Stationen und Abstellanlagen.
- Zudem ist eine Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur in der Fläche erforderlich. Maßnahmen sind unter anderem die Anhebung der Streckengeschwindigkeiten, Erweiterung der Trassenkapazität und Schaffung von Ausweichgleisen beziehungsweise Mehrgleisigkeit. Wichtig ist hierbei die Beseitigung von Engpässen im Regionalnetz insbesondere im Knotenzulauf. Daneben sind die Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu berücksichtigen. Dort, wo es sachgerecht sowie ökonomisch und ökologisch vertretbar ist, wird die Reaktivierung von Schienenstrecken geprüft und ggf. realisiert.“

Allen Beteiligten ist klar, dass die Finanzierung der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur Aufgabe des Bundes ist. Trotzdem muss der Freistaat im Schulterschluss mit den Kommunen endlich dafür Sorge tragen, dass die in der ÖPNV-Strategie genannten Anforderungen an die Schieneninfrastruktur jetzt angegangen und möglichst bald umgesetzt werden.

Der öffentliche Verkehr muss in allen Regionen Bayerns noch viel stärker als bisher als Problemlöser anerkannt werden: in den Bereichen **Daseinsvorsorge**, **Lebensqualität** und **Teilhabe**, wirtschaftliche **Prosperität** – vor allem im ländlichen Raum –, **Verkehrssicherheit** und attraktive **Ortsentwicklung**. Ein funktionierender, leistungsfähiger Bahnknoten München ist Grundvoraussetzung für all das.

4. Programm Bahnausbau Region München

In diesem Programm wurden in den Jahren 2018 bis 2024 dutzende Infrastrukturmaßnahmen als sogenannte U-Maßnahmen („U“ für „Untersuchung“) geprüft. Bewertet wurden sie nach

- verkehrlicher Wirkung,
- baulicher Machbarkeit und
- Finanzierbarkeit.

Gegenstand dieser Untersuchungen waren unter anderem neue Bahnhalte, der zwei- bzw. mehrgleisige Ausbau von Strecken, Bahnsteigverlängerungen, die Einführung zahlreicher Regional-S-Bahn-Strecken, mögliche Neubaustrecken sowie Maßnahmen zur Leistungssteigerung zentraler Knoten.

Darüber hinaus wurden mit folgenden U-Maßnahmen auch Varianten des Betriebskonzepts für die S-Bahn München untersucht: „15-Minuten-Takt S-Bahn bis zu den Linienendpunkten“, „Fortschreibung Startkonzept 2. Stammstrecke“ und „Ausbaustrategie S-Bahn München vor Inbetriebnahme der 2.S-Bahn-Stammstrecke“.

Das Ergebnis: 27 Maßnahmen bewerteten die Gutachter als verkehrlich sinnvoll sowie umsetzbar und empfahlen, sie weiterzuverfolgen. 12 weitere Maßnahmen konnten noch nicht abschließend bewertet werden, eine Weiterempfehlung scheint in etlichen Fällen aber nicht ausgeschlossen. Lediglich 14 der untersuchten Maßnahmen wurden hinsichtlich der genannten Kriterien (Wirkung, Machbarkeit, Finanzierbarkeit) als nicht umsetzbar eingestuft. Eine Übersicht der U-Maßnahmen mit ihrer jeweiligen Bewertung beziehungsweise dem Bearbeitungsstand finden sich im Anhang ab Seite 27.

Am 22. Juli 2024 wurden den Verantwortungsträgern der Kommunen die Ergebnisse der Arbeiten und die Empfehlungen der Gutachter in einem gemeinsamen Dialogforum vorgestellt. Seither ist mehr als ein Jahr vergangen. Dem Vernehmen nach sollen bei einigen Maßnahmen erste konkrete Schritte zur Umsetzung vorbereitet werden.

Um möglichst schnell voranzukommen, sind jetzt vor allem zwei Schritte notwendig: Erstens müssen die bereits positiv bewerteten U-Maßnahmen in eine sinnvolle Umsetzungsreihenfolge gebracht werden. Zweitens müssen die noch offenen Untersuchungen endlich abgeschlossen werden.

Die Verbundlandkreise und -städte schlagen deshalb vor, die sehr positiven Erfahrungen der bisherigen Zusammenarbeit zu nutzen und ein ähnliches Arbeits- und Abstimmungsformat

fortzuführen – mit erneuter Einbindung der kommunalen Familie und fachlicher Unterstützung externer Gutachter.

Die bisherigen Machbarkeitsstudien wurden unter Federführung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr von anerkannten Gutachterbüros verschiedener Fachrichtungen erstellt. Ein interdisziplinärer Arbeitskreis, in den die Kommunen eingebunden waren, hat die Erarbeitung der Machbarkeitsstudien begleitet.

Dieses Format war sowohl außergewöhnlich als auch erfolgreich. Es brachte hochqualifizierte Fachleute der Gutachterbüros, alle Institutionen der DB und der BEG als auch die politischen Ebenen an einen Tisch. Die Zusammenarbeit war verbindlich und vertrauensvoll. Dieser interdisziplinäre Arbeitskreis zu den U-Maßnahmen ist ein hervorragendes Beispiel staatlich-kommunaler Zusammenarbeit, um die bei vielen anderen Themen gerungen wird.

Entscheidend ist die Frage der Finanzierung: Die Maßnahmen müssen mit Bundes- und Landesmitteln hinterlegt werden. Das Anfang 2025 beschlossene Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität des Bundes bietet zusammen mit den aktuellen Mehrheitsverhältnissen im Bund eine gute Gelegenheit, die unbedingt genutzt werden sollte.

5. Digitalisierung als Meilenstein für mehr Kapazität und Qualität

In Qualitätsgesprächen zur Leistung der S-Bahn München und weiterer DB-Verkehre im Jahr 2023 reagierte der damalige Konzernbevollmächtigte der DB für den Freistaat Bayern, Klaus-Dieter Josel, auf die anhaltenden Qualitätsprobleme mit einer Ankündigung: Der Bahnknoten München – insbesondere das S-Bahn-System – solle mittel- bis langfristig digitalisiert werden. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie solle geprüft werden, wie sich die „modernste digitale Leittechnik für die S-Bahn im Bahnknoten München“ schaffen lasse. Zur Diskussion stand ein Stufenkonzept: Zunächst sollte die bestehende Stammstrecke digital ausgerüstet werden, danach die Strecken mit ausschließlichem S-Bahn-Verkehr und zuletzt das übrige S-Bahn-Netz, also die Strecken mit Mischverkehr.

Die Digitalisierung der Schieneninfrastruktur in Deutschland ist der Auftrag der Digitalen Schiene Deutschland GmbH. Sie soll mit technologischen Innovationen die Leistungsfähigkeit und insbesondere die Kapazität im bestehenden Bahnsystem steigern. Die digitale Eisenbahn der Zukunft stützt sich auf folgende technologische Pfeiler: Eine digitale Leit- und Sicherungstechnik mit dem europaweit einheitlichen Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) und mit digitalen Stellwerken (DSTW) sowie ein auf Künstliche Intelligenz beruhendes Verkehrsmanagementsystem (CTMS – Capacity and Traffic Management System).

Das Zielbild der „Digitalen Schiene“ sieht folgendermaßen aus: Züge fahren künftig dichter hintereinander und mit Hilfe von ATO (Automatic Train Operation) vollautomatisch. Bei Störfällen ist die Reaktionszeit deutlich kürzer als heute. Durch die standardisierte Technik ist der Betrieb robuster und Instandhaltungskosten sinken durch den Wegfall störanfälliger Technik (zum Beispiel Signale).

Für den hoch belasteten und besonders anfälligen Bahnknoten München würde die Digitalisierung folgende Vorteile bedeuten:

- mehr Kapazität auch ohne neue Gleise
- weniger Störungen
- flexiblere Betriebsführung

Für die Fahrgäste brächte der digitale Knoten München

- ein höheres Maß an Pünktlichkeit und Verlässlichkeit,

- kürzere Reisezeiten und
- einen deutlich besseren Informationsfluss.

Offenbar scheint das gesamte Programm „Digitale Schiene Deutschland“ aus finanziellen Gründen erheblich ins Stocken geraten zu sein. Lediglich die bereits laufenden Projekte mit ETCS-Anteilen werden weiter fortgesetzt (zum Beispiel Digitaler Knoten Stuttgart, Korridor Rhein-Alpen).

Um die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens München zu steigern, müssen alle verfügbaren Hebel genutzt werden: Klassischer Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, wo zusätzliche Gleise unverzichtbar sind – und digitale Kapazitätssteigerung, wo irgend möglich. Der Freistaat sollte daher – abgestimmt mit den anderen Ländern – den Bund drängen, die Digitalisierung der Schiene wieder aufzugreifen und deutlich zu intensivieren. Die Ausgangsposition ist gut, da Bayern derzeit den Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz innehat.

6. Vision Bahnknoten München 2050

Den Abschluss des Positionspapiers bildet eine gemeinsame Perspektive zur Zukunft des Bahnknotens München: Eine Vision, die von allen Verantwortlichen gemeinsam entwickelt wurde und die idealerweise von der Bevölkerung breit unterstützt wird.

- Im Jahr 2050 sieht der Schienenverkehr im Bahnknoten München folgendermaßen aus:
- Die S-Bahn München fährt auf eigenen, zweigleisigen Strecken – ohne Mischbetrieb mit Regional-, Fern- und Güterverkehr.
- Alle Strecken sind elektrifiziert.
- Alle Bahnsteige und alle Fahrzeuge sind vollständig und dauerhaft barrierefrei erreichbar.
- Die digitale Schiene ist vollständig umgesetzt: Alle Strecken und Fahrzeuge sind mit ETCS ausgerüstet, Fahrgäste haben in allen Fahrzeugen Zugriff auf WLAN.
- Die Fahrgastinformation erfolgt lückenlos in Echtzeit, mit Anschluss- und Störfallinformationen.
- Das Angebot entspricht den Erwartungen der Fahrgäste, die Zufriedenheit der Fahrgäste ist wiederhergestellt. Das System Schiene wird gut angenommen und leistet einen entscheidenden Beitrag zur Verkehrswende.
- Auf allen Bahnstrecken fahren die Züge mindestens im 20-Minuten-Takt, auch auf Nebenstrecken. Die Betriebszeiten der S-Bahn sind 24/7.
- Der Flughafen München ist im regionalen Netz über einen 10-Minuten-Takt angebunden und auch aus dem ostoberbayerischen Raum bequem erreichbar. Ein Fernverkehrsbahnhof für den Flughafen München erhöht die überregionale Erreichbarkeit.
- Die Finanzierung des Eisenbahnbetriebs wird durch Effizienzgewinne deutlich entlastet, vor allem durch den Einsatz neuer Technologien: Auf Nebenstrecken fahren kleine Züge autonom und damit kostengünstig, auf Hauptstrecken ist weiterhin Personal an Bord, als Ansprechpartner für die Fahrgäste.
- Sämtliche Linien sind bestmöglich vertaktet und an Knotenpunkten miteinander verknüpft, idealerweise mit Umstieg am gleichen Bahnsteig.
- Alle Hauptstrecken sind für Geschwindigkeiten von mindestens 160 km/h ausgelegt. Damit ist jede Kreisstadt mit 160 km/h auf der Schiene erreichbar.

- Alle Nebenlinien sind für eine Geschwindigkeit von 100 km/h ausgelegt.
- Alle Bahnübergänge sind kreuzungsfrei. Eingleisige Streckenabschnitte gibt es nicht mehr.
- Alle Bahnhöfe sind hell, sauber, sicher, überwacht und als Mobilitätspunkte ausgebaut.
- Zug und Bus sind vernetzt gedacht: Autonome Shuttle-Angebote und Linienbusse binden auch kleinere Orte und Weiler eng an das Schienennetz an.
- Alle Fahrzeuge sind bequem, sauber, sicher, überwacht und bieten eine Wohlfühl-atmosphäre
- Der Vertrieb ist digital und damit kinderleicht nutzbar. Ältere Kundinnen und Kunden dürfen dabei nicht von der Nutzung der Angebote ausgeschlossen werden.

Der vernetzte, digitalisierte und autonome öffentliche Verkehr ist eine echte Mobilitätsalternative zum eigenen Auto.

Diese Vision ist kein Wolkenkuckucksheim, sondern kann mit einer gemeinsamen Kraftanstrengung Wirklichkeit werden – vorausgesetzt alle Beteiligten zielen in dieselbe Richtung. Aus Sicht der Verbundlandkreise und -städte gilt daher: Wir brauchen für alle Planungen von heute eine gemeinsame Idee von morgen.

Anlage 1 zur S-Bahn									
S-Bahn		kurzfristig bis 2027		mittelfristig bis 2030		ab IBN 2. Stammstrecke		Umsetzungshorizont 2040+	
		Infrastruktur	Angebot	Infrastruktur	Angebot	Infrastruktur	Angebot	Infrastruktur	Angebot
S1 West	Freising (Landshut)		20-Minuten-Takt bis Freising am Wochenende	Neubau Halt Berduxstraße	durchgehender Nachtverkehr (stündlich)	Planung/ Realisierung Lückenschluss/ Nordanbindung Garching (U) - Flughafen oder Neufahrn als S1	Verlängerung nach Landshut (Express)	eigene, zweigleisige S-Bahn-Strecke	
			Rücknahme der Verschlechterungen zum Fahrplanwechsel 2025	Höhenfreiheit S1 von S8 in Oberschleißheim und Fasanerie	durchgehender Nachtverkehr (stündlich)	Verschwenk oder U-Bahn	Aufgabe Flügeling	eigene, zweigleisige S-Bahn-Strecke	
				Verlängerung (Schwaigerloh)	mehr Kapazität (längere Züge) Wegfall Zugteilung			Ringschluss Erding/Dorfen	Veränderung nach Erding (Ringschluss)
S2 West	Petershausen		20-Minuten-Takt bis Petershausen am Wochenende	Neubau Halt Berduxstraße	durchgehender Nachtverkehr (stündlich)		Personenverkehr von Karlsfeld über RBF Mü. Nord zum DB Nordring bis Johanneskirchen	durchgehend zweigleisiger Ausbau	Verlängerung nach Pfaffenhofen (Express)
			Rücknahme der Verschlechterungen zum Fahrplanwechsel 2025		alle Züge unter der Woche als Langzüge				
S2 West	Altomünster	Ersatz/ Austausch der störanfälligen ET420	30-Minuten-Takt bis Altomünster am Wochenende	Ertüchtigung Nordring für S-Bahn-Verkehr	neue Verbindung Nordring (BMW) nach Dachau und Altomünster (mindestens stündlich)	durchgehend zweigleisiger Ausbau		Ausbau aller Bahnsteige auf 210m (Einsatz Neufahrzeug)	
			Rücknahme der Verschlechterungen zum Fahrplanwechsel 2025		Durchbindung der sog. Verstärkerzüge als Express, ohne weiteren Halt, und ggf. zum oberirdischen Hbf			Verlängerung von Altomünster nach Aichach Verbindung zur „Paartalbahn“	
S3 West	Mammendorf (Augsburg)		20-Minuten-Takt bis Mammendorf am Wochenende	Ertüchtigung des Nordrings von Olching über RBF München Nord zum DB Nordring nach Johanneskirchen	durchgehender Nachtverkehr (stündlich)	Neue Ausfädelung zum neuen S-Bhf Fliegerhorst Fürstenfeldbruck	Verlängerung nach Augsburg (Express)	durchgehend zweigleisiger Ausbau	
			Rücknahme der Verschlechterungen zum Fahrplanwechsel 2025		alle Züge unter der Woche als Langzüge				
S4 West	Geltendorf (Buchloe)		20-Minuten-Takt am Wochenende mindestens bis Grafrath, besser bis Geltendorf	Ertüchtigung Westkopf/LZB am Bf. Pasing	durchgehender Nachtverkehr (stündlich), 10-Minutentakt in den HVZ zwischen Pasing und Buchenau	Ausbau Bahnsteig Fürstenfeldbruck (S) Gleis 4 für Regionalzughalte	Verlängerung nach Buchloe (Express)	Zweiter Fußgängertunnel Mittelbahnsteig FFB (S) Ostseite	
			Rücknahme der Verschlechterungen zum Fahrplanwechsel 2025	Neue S-Bahn-Station Emmering	alle Züge unter der Woche als Langzüge			eigene, zweigleisige S-Bahn-Strecke	

S-Bahn		kurzfristig bis 2027		mittelfristig bis 2030		ab IBN 2. Stammstrecke		Umsetzungshorizont 2040+	
		Infrastruktur	Angebot	Infrastruktur	Angebot	Infrastruktur	Angebot	Infrastruktur	Angebot
S5/S8 West	Herrsching	Höhenfreiheit S6 von S8 (Westkreuz)	Verlängerung S5 ganztags bis Germering, in der HVZ bis Weßling	Neubau Wendegleis Weßling, weitere Gleise Steinebach - Seefeld-Hechendorf	durchgehender Nachtverkehr (stündlich)		Start der S8 nicht in Pasing (6x), sondern z.B. in Germering		
			20-Minuten-Takt bis Herrsching am Wochenende (Schließen Taktlücken)	Neubau Halt Weichselbaum	S5 ganztägig bis Weßling inkl. Halt Weichselbaum				
S6 West	Tutzing	Aufwertung des Bahnhofs in Starnberg (See)	20-Minuten-Takt bis Tutzing am Wochenende (Schließen Taktlücken)		durchgehender Nachtverkehr (stündlich)				Verlängerung nach Kochel (Express)
			Rücknahme der Verschlechterungen zum Fahrplanwechsel 2025		alle Züge unter der Woche als Langzüge				
S7 West	Wolfratshausen (Geretsried)		20-Minuten-Takt bis Wolfratshausen am Wochenende (Schließen Taktlücken)		durchgehender Nachtverkehr (stündlich)	Verlängerung bis Geretsried	Verlängerung bis Geretsried		
			Rücknahme der Verschlechterungen zum Fahrplanwechsel 2025		10-Minutentakt in der HVZ bis Solln / Höllriegelskreuth			Ausbau aller Bahnsteige auf 210m (Einsatz Neufahrzeug)	
								durchgehend zweigleisiger Ausbau	
S1 Ost	Leuchtenbergring			Neubau Bahnsteig Gl.3 in Feldkirchen	Verlängerung bis Feldkirchen				
S2 Ost	Erding		20-Minuten-Takt bis Erding am Wochenende	Ausbau aller Bahnsteige auf 210m (Einsatz Neufahrzeug)	durchgehender Nachtverkehr (stündlich)	Erdinger Ringschluss (EDR)	durchgehender 15-Minuten-Takt	bis Markt Schwaben eigene, zweigleisige S-Bahn-Strecke	
			Rücknahme der Verschlechterungen zum Fahrplanwechsel 2025	Beseitigung von Bahnübergängen bzw. Schaffung querungsfreier Bahnübergänge	alle Züge unter der Woche als Langzüge	Ringschluss Flughafen	Verlängerung nach Freising	ab Markt Schwaben durchgehend zweigleisiger Ausbau	
			Express-S-Bahnen bereits ab Erding.	barrierefreier Ausbau Markt Schwaben				Abzweig/Verlängerung Riem - Aschheim - Kirchheim	
			Mehr S-Bahnen zwischen 1 Uhr und 5 Uhr					Ringschluss Flughafen	Veränderung nach Freising

S-Bahn		kurzfristig bis 2027		mittelfristig bis 2030		ab IBN 2. Stammstrecke		Umsetzungshorizont 2040+	
		Infrastruktur	Angebot	Infrastruktur	Angebot	Infrastruktur	Angebot	Infrastruktur	Angebot
S3 Ost	Holzkirchen		20-Minuten-Takt bis Holzkirchen am Wochenende	Erneuerung der BÜ zwischen Deisenhofen und Otterfing	durchgehender Nachtverkehr (stündlich)	Drittes Gleis in Richtung Rosenheim		Elektrifizierung Oberland	Verlängerung ins Oberland
			Rücknahme der Verschlechterungen zum Fahrplanwechsel 2025		alle Züge unter der Woche als Langzüge				
S4/S6 Ost	Ebersberg (Wasserburg)		Rücknahme der Verschlechterungen zum Fahrplanwechsel 2025	Elektrifizierung bis Wasserburg	Verlängerung umsteigefrei bis Wasserburg; Verlängerung nach Rosenheim (Express)	Zusatzhalt zwischen Trudering und Gronsdorf			
				Ausbau aller Bahnsteige auf 210m (Einsatz Neufahrzeug)	durchgehender Nachtverkehr (stündlich)	zweigleisiger Ausbau Grafing - Ebersberg			
				Schaffung querungsfreier Bahnübergänge	alle Züge unter der Woche als Langzüge				
S5 Ost	Kreuzstraße		20-Minuten-Takt am Wochenende mindestens bis Aying, besser bis Kreuzstraße		durchgehender Nachtverkehr (stündlich)			Ausbau aller Bahnsteige auf 210m (Einsatz Neufahrzeug)	
			Rücknahme der Verschlechterungen zum Fahrplanwechsel 2025	Ausbau Kreuzstraße für Verlängerung nach Holzkirchen	Verlängerung/Ringschluss nach Holzkirchen			durchgehend zweigleisiger Ausbau	
S8 Ost	Flughafen			Höhenfreiheit S1 von S8	durchgehender Nachtverkehr (stündlich)			Ringschluss Erding/Dorfen	Veränderung nach Dorfen (Express)
				Verlängerung (Schwaigerloh)	Expressfahrten (mindestens stündlich)				
S20	Höllriegelskreuth		durchgehender Stundentakt (Mo-Fr, 6:00 Uhr bis 21:00 Uhr)	Sendlinger Spange, Baustufe 2 Weichenverbindung Harras	Zusatzhalt der S20 am Harras	Neubau Halt / Verknüpfungspunkt Meterschwaige			

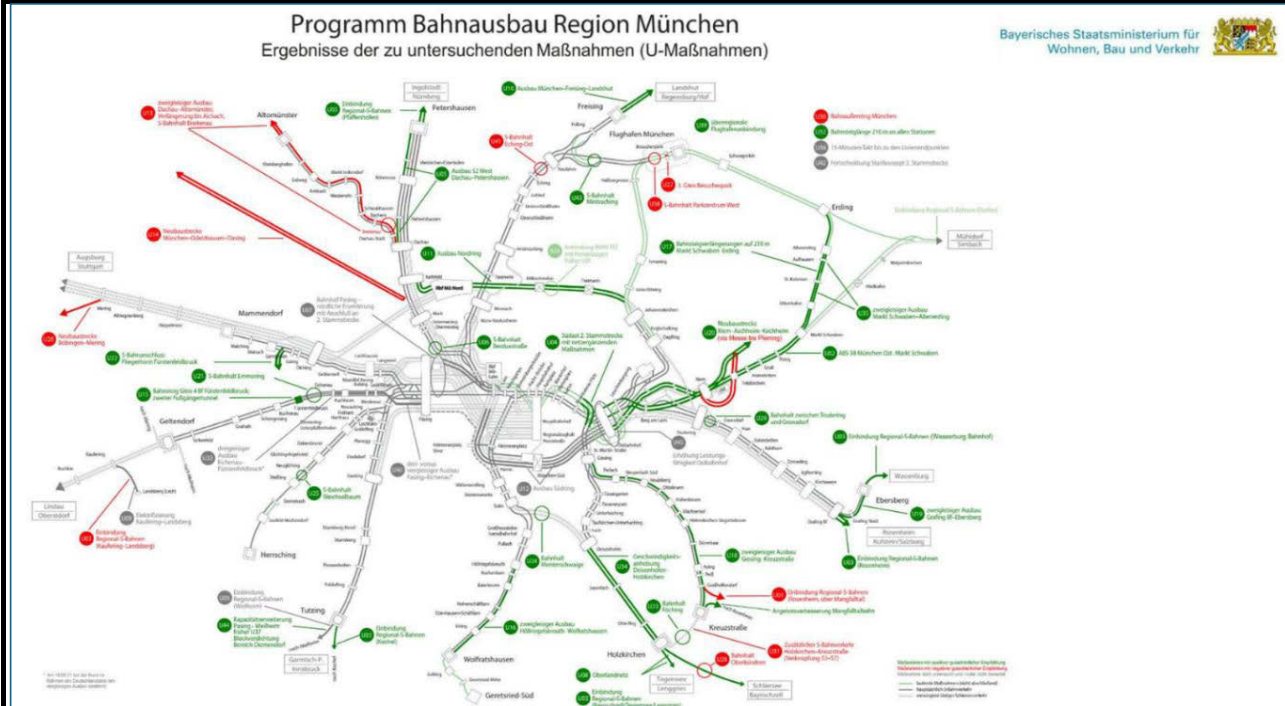
S-Bahn	kurzfristig bis 2027		mittelfristig bis 2030		ab IBN 2. Stammstrecke		Umsetzungshorizont 2040+	
	Infrastruktur	Angebot	Infrastruktur	Angebot	Infrastruktur	Angebot	Infrastruktur	Angebot
Übergreifend im Gesamtnetz		Weiterentwicklung des Startkonzeptes für die 2. Stammstrecke, beispielsweise durch eine Verlängerung aller Express-S-Bahnen über das heutige Verbundsystem hinaus.	Prüfung und Realisierung kleinerer Maßnahmen als Rückfallebene bei Störungen z.B. zusätzliche Weichenverbindungen, zusätzliche Signale, Erhöhung Geschwindigkeit		2. Stammstrecke mit allen netzergänzenden Maßnahmen	Konkretisierung und Anpassung des geplanten Betriebskonzepts im Dialog mit den Landkreisen	Ersatz möglichst aller Bahnübergänge durch Über-/Unterführungen	
		Sofortige Realisierung einer Express-S-Bahn zum Flughafen in Form von Taktverstärkern auf der S8 Ost aufwärtskompatibel zu den geplanten Express-S-Bahnlinien im Betriebskonzept 2. SBSS	Barrierefreier Ausbau aller Stationen, Bau ausreichender Abstellmöglichkeiten		Einbau und Einsatz ETCS			

Anlage 2 zum Regionalzug			
Linie	Strecke	Infrastruktur	Angebot
RE 1 / RB 16	München Hbf – Ingolstadt		Mehr Regionalzughalte in Dachau, Kapazitätsausweitung
RE 22	Flughafen – Regensburg – Nürnberg		Umstellung des Linienbetriebes auf einen Richtungsbetrieb für mehr Fahrplanstabilität. Betrieblich zeigt sich, dass der organisatorische Ablauf am Flughafenbahnhof nicht ausreichend an den Üfex angepasst wurde Mehr Halte am Besucherpark bei IBN Eventhalle
RE 2	München Hbf – Landshut – Regensburg – Schwandorf	Reaktivierung Bahnhof Mirkofen	
RE 3	München Hbf - Landshut – Plattling – Passau	Neuerrichtung eines Haltepunktes in Ergolding (Strecke nach Plattling) unter Berücksichtigung eines zweigleisigen Ausbaus der Strecke	
RE 4	München Hbf – Mühldorf – Simbach	München-Ost – Markt Schwaben (viergleisiger Ausbau München – Markt Schwaben zur Entflechtung des S-Bahnverkehrs vom Fern-, Regional- und Güterverkehr Markt Schwaben – Mühldorf: vollständiger zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung	Stunden-Takt München – Mühldorf mit Halt in München Ost, Dorfen, Schwindegg, Ampfing und Mühldorf, dazu HVZ-Verdichter
		Ausbau/Elektrifizierung der Strecke Mühldorf – Simbach am Inn - Elektrifizierung bis Braunau, ggf. sogar Simbach - Braunau vorab	Durchgehende Regionalzugverbindung Mühldorf – Simbach – Wels – Linz
RB 44	Rosenheim – (RB 45) Mühldorf – Landshut	ABS Mühldorf – Landshut	Alle Unterwegsbahnhöfe (insbesondere Eggkofen und Aich) stündlich bedienen
		Verbesserungsmaßnahmen an Bahnübergängen, Elektrifizierung, Erhöhung der Streckengeschwindigkeit, zweigleisiger Ausbau Landshut – Freilassing als weiträumige Umgehungsmöglichkeit für den GV aus Richtung Brenner	Ausbau/Erhalt der Direktverbindungen bis Landshut Taktverbesserungen zu den Hauptverkehrszeiten. Mehr Spätzüge am Wochenende. Bedienung der Haltepunkte Soyen und Ramerberg im Stundentakt (wie restlichen Haltepunkte)
RB 48	(München Ostbhf) – Grafing Bhf – Wasserburg	Reaktivierung und Elektrifizierung der Bahnstrecke Wasserburg Bf – Wasserburg Stadt im Rahmen einer Verlängerung der (Express-)S-Bahn von Ebersberg als Direktverbindung nach München mit evtl. Flügelung in Wasserburg Bf. Nutzbarkeit des Bahnhofs Steinhöring auf Grund Höhenunterschied von Bahn und Bahnsteig nur eingeschränkt mittels Rampe und Anmeldung für Gehbehinderte nutzbar.	Stundentakt auf der RB 48 von Wasserburg Bf bis München Ost
RE 5	München Hbf – Ostbhf – Grafing Bhf – Traunstein – Salzburg	Neubau eines Bahnhalt punktes im Gemeindegebiet Stephanskirchen entlang der Bahnstrecke Rosenheim – Salzburg und Bestellung von Regionalzughalten seitens der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG)	Klarer 30-Minuten-Takt zwischen München und Salzburg. Kurzfristig mehr Kapazitäten bereitstellen. Zusätzliche Züge zwischen München und Rosenheim (Vereinbarung mit Netz, außerhalb HVZ gebündelt fahren, in HVZ Verstärker); Bei Neuausschreibung Kopplung Salzburg/Kufstein gänzlich aufgeben).
		Wiedereinrichtung des Bahnhofes Rimsting und Bestellung von Regionalzughalten seitens der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) mbH.	Mehr Spätzüge am Wochenende. Punktuelle Entlastungszüge München Hauptbahnhof - München Ost - Freilassing - Salzburg für den Freizeitverkehr
RB 52	Aschau – Prien		Verbindung Rosenheim – Aschau (Verlängerung über Prien hinaus nach Rosenheim) - Durchbindung mit zusätzlicher Bahnhaltungen (Wiederinbetriebnahme) in Rimsting und Stephanskirchen (Baierbach). Anschluss auf Taktknoten in Rosenheim. Mehr Spätzüge am Wochenende.
RB 54	München – Kufstein	Verlängerung der Bahnsteige am Bahnhof Pfraundorf, um eine Wiederinbetriebnahme mit fahrplanmäßigem Halt des RB 54 zu ermöglichen oder alternativ Neubau eines Bahnsteigs nördlich des bisherigen Standorts	Kurzfristig mehr Kapazitäten bereitstellen. Klarer 30-Minuten-Takt zwischen München und Rosenheim mit allen Zwischenhalten und Verlängerung der Züge über Kufstein hinaus nach Wörgl. Zudem Verlängerung der Tiroler Züge aus Innsbruck über Wörgl und Kufstein hinaus nach Rosenheim. Abstimmung der Abfahrtszeiten im Bahnhof Rosenheim, sodass durchgehend alle 30 Minuten eine Fahrtmöglichkeit von München über Rosenheim nach Kufstein besteht. Mehr Spätzüge am Wochenende.
		Errichtung einer neuen Haltestelle Raubling-Nord/Rosenheim Süd im Bereich des interkommunalen Gewerbegebiets „Am Oberfeld“	Ganztägig Doppeltraktion auf RB54 München-Kufstein (wenn perspektivisch keine zusätzlichen Taktverstärker / ganztägig Halbstundentakt) aufgrund Kapazitätsengpässen insb. am Wochenende.

Linie	Strecke	Infrastruktur	Angebot
RB 55/56/57	Bayerischzell / Lenggries / Tegernsee	Barrierefreier Ausbau des Bahnhofes Tegernsee, Verlängerung der Bahnsteige u.a. in Warngau und Reichersbeuern Schliersee – Bayerischzell (Wiederherstellung der rückgebauten Kreuzungsmöglichkeit (Zugfolgestelle) im Bahnhof Fischhausen – Neuhaus). Wendegleis Fischhausen-Neuhaus oder Kreuzungsmöglichkeit Fischbachau – Geitau Umsetzung des neuen Haltepunktes Föching Reaktivierung des Haltepunktes Thalham Bf	Früherer Betriebsbeginn der BRB. Durchgehender Halbstundentakt, sechs neue Fahrzeuge wurden bestellt, mehr Halte der BRB 55 in Otterfing (hält derzeit nur 2x Tag), zumal auch die Anbindung durch die S20/S27 weggefallen ist. Aufgrund der Einleisigkeit und den entgegenkommenden Zügen bestehen größere Lücken im Fahrplan. Für längere Lücken, u.a. mittags zw. Bayerischzell nach Schliersee, sollten die notwendige Fahrten durch einen Bus ersetzt werden.
		Holzkirchen – Lenggries / Holzkirchen – Schliersee – Bayerischzell Modernisierung der Strecken des Oberlandes, Ausschöpfung des Rationalisierungspotenzials + Elektrifizierung Verlängerung der Bahnsteige auf mind. 210 m, bzw. ca. 220 m (da ein 6Teiler 107 m lang ist). Zumindest 220 m für die Stationen Schaftlach und Warngau nach Möglichkeit 320 m aufgrund des Flügelzugkonzepts. Perspektivisch zweigleisige Kreuzungsabschnitte.	Holzkirchen – Lenggries (Einführung des ZoHR-Verfahrens (Zugfahrt ohne Halt in Rangierfahrt) in den Bahnhöfen Schaftlach und Holzkirchen) Alle Züge sollen am Haltepunkt Darching halten (Schließen der Lücken am Abend und am Wochenende) Kapazitätsausbau (perspektivisch Doppelstockzüge)
RB 58	(München Hbf) – Holzkirchen – Rosenheim	Rosenheim – Holzkirchen: Schaffung zweigleisiger Begegnungsabschnitte mehrere Überleitstellen zwischen Holzkirchen und Deisenhofen sowie Deisenhofen und Solln zur Betriebssicherstellung auch im Störfall Verlängerung der Bahnsteige um Zugbildung Dreiteiler und Sechsteiler zu ermöglichen.	Kurzfristig mehr Kapazitäten bereitstellen. 30-Minuten-Takt auch an Samstagen (analog MO bis FR) einführen, mehr Spätzüge am Wochenende. Durchbindung von/nach München ganztägig
		München – Mittenwald: Teilweise zweigleisiger Ausbau (Einrichtung von Begegnungsabschnitten) Bahnhalte in Wilzhofen und Polling	Wiederaufnahme des Betriebs am Haltepunkt Kainzenbad im regulären Fahrplan als regelmäßiger ganzzähriger Halt Durchgehender Einsatz von Dreifachtraktionen am Wochenende und in der HVZ
RE 61/62	München Hbf – München Pasing – Weilheim – Garmisch-Partenkirchen	Mehrgleisiger Ausbau der Strecke Tutzing-Weilheim-Murnau- Garmisch-Partenkirchen inkl. Einrichtung von Taktverdichtungen, Zweigleisiger Ausbau zwischen Murnau und Uffing. Da das Kreuzungsgleis in Diemendorf seit über 20 Jahren nicht mehr besteht, würde so Verspätungen durch entgegenkommende Züge entgegengewirkt werden können.	Durchgehender Einsatz von mind. Doppeltraktionen Wiedereinführung der Durchbindung nach Lermoos (RE 62) Halbstundentakt bis Murnau Wochenendverstärker bis Garmisch mit Verbundausweitung (zusätzlich zum Grundtakt Einsatz von Expresszügen)
RB 66	München Hbf – München Pasing – Tutzing – Kochel	Auf der Kochelseebahn muss dringend der Oberbau saniert werden; die Anschlüsse in Tutzing sind sicherzustellen. Prüfaufrag Kreuzungsbahnhof/Doppelspurinsel in Penzberg um dort einen Taktknoten mit dem Busverkehr zu schaffen	Einsatz von Doppeltraktionen bzw. Verdichtung auf Halbstundentakt, durchgängige Bedienung des Bahnhofs Iffeldorf
RB 67	Geltendorf – Weilheim – Schongau	Elektrifizierung, Beschleunigung der Pfaffenwinkelbahn durch technische Sicherung der Bahnübergänge (bspw. Bahnübergang St.-Georgen-Weg und Hochreuth), Sanierung Bahndamm Grasla (zwischen Weilheim und Peißenberg). Der Oberbau wurde für 20 km/h befahrbar gemacht, die dringend benötigte Sanierung des Untergrundes ist rasch umzusetzen. Umrüstung des Bahnhofs Peiting-Ost zum Endbahnhof mit Wendemöglichkeit: Anpassung der Projektierung der Leittechnik im Bahnhof Peiting-Ost, sodass Züge im Falle einer Sperrung im Bereich Schongau in Peiting wenden können. Prüfaufrag Kreuzungsbahnhof in Raisting, Reaktivierung der Bahnhöfe Kaltenberg und Greifenberg an der Ammerseebahn. Ein Bahnhof in Wielenbach ist zur Erhöhung der SPNV-Qualität einzurichten	Einrichtung eines Halbstundentaktes. Durchbindung nach München (umstiegsfreie Fahrtmöglichkeit). Einbeziehung der Züge der Strecke Weilheim-Schongau in ein Flügelzug-Konzept mit einer neuen Weichenverbindung in Weilheim. Eine Elektrifizierung würde einen weiteren Fahrzeitgewinn oder die Einrichtung neuer Haltepunkte ermöglichen: Die Einrichtung einer neuen SPNV-Station Peißenberg Forster Straße, die Verlängerung zum „SOGESUND“ und ggf. die Anbindung des Gewerbegebietes Trifhof/Achalaich ist zu prüfen. Ebenfalls zu prüfen ist die Einrichtung einer neuen SPNV-Station Weilheim-Süd
RE 70/76	München Hbf – M-Pasing – Buchloe – Kempten	München – Pasing – Buchenau (viergleisiger Ausbau der Strecke zur Entflechtung des S-Bahnverkehrs vom Fern-, Regional- und Güterverkehr)	Am Wochenende ganztägig Einsatz von mind. 3 Fahrzeugen VT 612 (ideal wären 4), massive Kapazitätsengpässe im Bestand
RE 72/96 RE 70/76	München Hbf – München Pasing – Buchloe – Memmingen	München – Pasing – Buchenau (viergleisiger Ausbau der Strecke zur Entflechtung des S-Bahnverkehrs vom Fern-, Regional- und Güterverkehr), Verlängerung des Bahnsteigs in Rammingen erforderlicher (an vergleichbaren Stationen in BW hier pragmatische Übergangslösung). Zu- und Abgänge in Kaufering genügen nicht mehr dem Fahrgaststrom, selbst wenn Züge pünktlich sind, haben FG Probleme Anschlüsse zu erreichen, da „Entleerung“ des Bahnsteigs zu lange dauert	Mindestkapazität Doppeltraktion (teils massive Kapazitätsengpässe), Halt RE 96 in Kaufering. Dadurch Wiederherstellung Takt 20 zumindest alle zwei Stunden und damit auch Kapazitätssteigerung in der Relation Kaufering-München. Die Kapazitätsengpässe resultieren ganz wesentlich aus dem jetzt gegebenen Hinketakt 20/40 bzw tlw sogar 15/45
RB 86/RB 87	München Hbf - München Pasing - Augsburg		Zusätzliche Regionalzughalte in Haspelmoor, Altheim und Mammendorf: Ziel stündliche Bedienung
RB 45	Mühldorf - Landshut Hbf	ABS Mühldorf – Landshut	Stündliche Bedienung der Halte in Aich und Eggkofen
RB 47 / RB 49	Mühldorf - Garching a. d. Alz - Traunreut - Traunstein	Beseitigung von Geschwindigkeitseinbrüchen insbes. an Bahnübergängen; Erhöhung Streckenhöchstgeschwindigkeit; Einbindung von Traunreut durch eine neu zu errichtende Verbindungsspanne unter Umgehung des bisherigen Bahnhofs Hörpolding	Einführung durchgehender Studenttakt Mühldorf - Traunreut - Traunstein; Aufgabe der zeitraubenden Stichfahrten Hörpolding - Traunreut

Allgemeine Forderungen Regionalzug
Übergreifend im Gesamtnetz
1. Entwicklung einer Vision "Schiene 2050" bzw. Erstellung eines Schienennahverkehrsplanes sowie vollständige barrierefreiheit im Gesamtsystem Regionalzug (Bahnhöfe, Fahrzeuge wie auch Zu- und Abgang)
2. Die Nahverkehrspläne der Kommunen und des Landes sollten künftig ein überragendes öffentliches Interesse (im formellen Sinne) bedeuten
3. Wenden muss künftig an allen Bahnsteigen jeder Station möglich sein. Dies ist bei künftigen Anpassungen der Leit- und Sicherungstechnik zu berücksichtigen.
4. Künftig sollte das Prinzip gelten: ist eine Ausbaumaßnahme sinnvoll, dann wird bei Kapazität, Nutzbarkeit und Robustheit für das künftige Wachstum vorgesorgt, solange dies kostengünstig möglich ist. Wenn Kommunen Kosten für Vorhaltemaßnahmen für den oder aufgrund des SPNVs entstehen, so erfolgt hier eine Mitfinanzierung durch das Land/den Bund. Beispiel ist das Vorhaltebauwerk U9.
5. Ausstattung: genügend Sitzplätze an den Bahnhöfen und im Zug, gerade in Anbetracht einer alternden Gesellschaft, sowie Festhaltungsmöglichkeiten in den Zügen. Schutz vor Wind und Regen am ganzen Bahnsteig inklusive des Umsteigens in den ÖPNV, auch unter Berücksichtigung der stärkeren Wetterextreme.
6. Instandhaltungspolitik der DB InfraGO: Hier fordern wir eine nachhaltige und präventive Vorgehensweise anstelle der bisher praktizierten korrektiven Instandhaltung. Spontane Notreparaturen (und Sperrungen) sind aus Fahrgastsicht völlig unakzeptabel. Hier wäre als erster Schritt eine ehrliche Bestandsaufnahme notwendig, wo denn überall noch Schäden zu befürchten sind und im zweiten Schritt ein gründliches Sanierungsprogramm.
7. Baustellen und Sperrungen: die Qualität von Schienenersatzverkehren muss deutlich besser werden. Dazu gehört auch eine Fahrgastinformation, die den Bahnkunden im Störfall die nächsten Reisemöglichkeiten nennt und nicht nur den Zustand erklärt. Hier müssen mehr Reserven vorgehalten werden.
8. Bahnbetrieb resilient gegen Wetterereignisse und Folgen des Klimawandels machen: Hier steht an erster Stelle der gründliche Freischnitt der Bahnstrecken von Bäumen und Sträuchern, aber auch die Sicherung von Dämmen. Wasserdurchlässe müssen ggf. neu dimensioniert und an Strakregenereignisse angepasst werden. Ein ausreichender Winterdienst muss jederzeit die Befahrbarkeit der Strecken und gleichzeitig die Zugänglichkeit der Bahnsteige sicherstellen. Witterungsbedingte Sperrungen sollten in Mitteleuropa wieder eine absolute Ausnahmesituation sein und nicht die übliche Rückfallebene bei mehr als 10 cm Schnee. Abstellanlagen für Fahrzeuge müssen so angelegt sein, dass die Fahrzeuge dort zugänglich bleiben und nicht Zerstörungen durch Witterung ausgesetzt sind.
9. Die Menschen bewerten das Funktionieren des Staats an dem, was sie selbst erleben - und das ist neben der kommunalen Ebene vor allem auch die Bahn und der ÖV. Daher ist jede Investition in einen zuverlässigen SPNV auch Demokratieförderung im Sinne, dass der Staat und seine Einrichtungen als leistungsfähig und funktionierend wahrgenommen werden. Witterungsbedingte Sperrungen sollten in Mitteleuropa wieder eine absolute Ausnahmesituation sein und nicht die übliche Rückfallebene bei mehr als 10 cm Schnee. Abstellanlagen für Fahrzeuge müssen so angelegt sein, dass die Fahrzeuge dort zugänglich bleiben und nicht Zerstörungen durch Witterung ausgesetzt sind.
10. Ertüchtigung des Nordringes für den Personenverkehr und Verbindung mit bestehenden S-Bahnsträngen mit neuen Bahnsteigen „FIZ“, „Euro-Industriepark“ mit Umstieg Nordring / Tram Münchner Norden und „Karlsfeld Ost“.
11. Generelles Problem bei VT 612 – zu Kurze Fpl-Halte - in der HVZ sind Züge überfüllt, Bauartbedingt erschwelter Fahrgastwechsel, dadurch zus. Verspätung und Anschlussverluste

Anlage 3 zum Programm Bahnausbau Region München



Maßnahme mit positiver gutachterlicher Empfehlung

Maßnahme nicht abschließend untersucht oder/ und bewertet

Maßnahme mit negativer gutachterlicher Empfehlung

Nr.	Programm Bahnausbau - Maßnahme
U02	ABS 38 München Ost – Markt Schwaben
U03	Einbindung weitere Regional-S-Bahnen: Pfaffenhofen
U03	Einbindung weitere Regional-S-Bahnen: Wasserburg Bahnhof
U03	Einbindung weitere Regional-S-Bahnen: Rosenheim, über Grafing Bf
U03	Einbindung weitere Regional-S-Bahnen: Bayrischzell, Tegernsee, Lenggries
U03	Einbindung weitere Regional-S-Bahnen: Kochel
U03	Einbindung weitere Regional-S-Bahnen: Weilheim
U03	Einbindung weitere Regional-S-Bahnen: Kaufering – Landsberg
U03	Einbindung weitere Regional-S-Bahnen: Wasserburg Bf – Wasserburg Stadt
U03	Einbindung weitere Regional-S-Bahnen: Rosenheim, über Mangfalltal
U04	Südast 2. Stammstrecke mit weiteren netzergänzenden Maßnahmen
U05	Ausbau S2 West Dachau – Petershausen
U06	S-Bahnhalte Berduxstraße
U07	Bahnhof Pasing – nördliche Erweiterung mit Anschluss an 2. Stammstrecke
U08	Oberlandnetz
U09	Elektrifizierung Kaufering – Landsberg (Lech)
U10	Ausbau München – Freising – Landshut
U11	Ausbau Nordring inkl. Verlängerung Pendel FIZ von Karlsfeld nach Dachau
U12	Ausbau Südring
U13	Ausbau Dachau – Altomünster, S-Bahnhalte Breitenau
U13	Verlängerung Dachau – Altomünster (– Aichach)
U14	NBS München – Odelzhausen – Dasing
U15	Bahnsteig Gleis 4 Bahnhof Fürstenfeldbruck; zweiter Fußgängertunnel
U16	zweigleisiger Ausbau Höllriegelskreuth – Wolfratshausen (ggf. auch abschnittsweise), Bahnsteigverlängerungen auf 210 m
U17	Bahnsteiglänge 210 m Markt Schwaben – Erding
U18	Zweigleisiger Ausbau Giesing – Kreuzstraße
U19	Zweigleisiger Ausbau Grafing Bf – Ebersberg
U20	Neubaustrecke Riem – Messe – Aschheim – Kirchheim – Pliening
U21	S-Bahnhalte Emmering (S4)
U22	S-Bahn-Anschluss Fliegerhorst Fürstenfeldbruck
U23	Bahnhalte Föcking (Mangfalltalbahn)

Nr.	Programm Bahnausbau - Maßnahme
U24	Bahnhalt Menterschwaige
U25	S-Bahnhalt Weichselbaum
U26	Neubaustrecke Bobingen – Mering
U27	3. Bahnsteiggleis Besucherpark
U28	Bahnhalt Oberlaindern
U29	S-Bahnhalt zwischen Trudering und Gronsdorf
U30	Bahnaußenring München
U31	Zusätzlicher S-Bahnverkehr zwischen Holzkirchen – Kreuzstraße (Verknüpfung S3 – S7)
U32	Bahnsteiglänge 210 m an allen Stationen
U33	Dreigleisiger Ausbau Eichenau – Fürstenfeldbruck
U34	Geschwindigkeitsanhebung Deisenhofen – Holzkirchen
U35	zweigleisiger Ausbau von Markt Schwaben bis Altenerding (ohne Bereich St. Koloman)
U36	15-Minuten-Takt S-Bahn bis zu den Linienendpunkten
U38	S-Bahnhalt Parkzentrum West (Flughafen München)
U39	Überregionale Flughafenanbindung
U40	Drei- versus viergleisiger Ausbau Pasing – Eichenau
U41	S-Bahnhalt Eching-Ost
U42	Fortschreibung Startkonzept 2. Stammstrecke
U43	S-Bahnhalt Mintraching
U44	Kapazitätserweiterung Pasing – Weilheim
U45	Erhöhung Leistungsfähigkeit Ostbahnhof
U99-9	Ausbaustrategie S-Bahn München vor IBN 2. SBSS

Anlage 4 zur Barrierefreiheit

Alle 150 S-Bahnstationen (wie auch die derzeit 164 Regionalzughalte im MVV) müssen entsprechend der gesetzlichen Verpflichtungen nachhaltig barrierefrei ausgebaut werden. Die Landkreise begrüßen die Initiative des Freistaates, im Rahmen des 60 Millionen-Euro-Nachfolgeprogramms weitere S-Bahn-Stationen barrierefrei auszubauen. Allerdings sind weiterhin zehn Stationen in keinem Ausbauprogramm enthalten. Mit Mitteln des Bundes und des Freistaats Bayern baut die DB die Bahnhöfe in und um München kontinuierlich weiter barrierefrei aus, neben der Anpassung der Bahnsteighöhe, dem Einbau von Aufzügen oder Bau von Rampen werden bei solchen Ausbauten auch Blindenleitsysteme mitintegriert. Zudem sind weitere Maßnahmen zur verbesserten Zugänglichkeit von S-Bahnhöfen dringend erforderlich. Aktuell sind bereits 109 der 150 Stationen des Münchner S-Bahn-Netzes komplett oder 27 eingeschränkt (mit einer Höhendifferenz zwischen Bahnsteig und Fahrzeug) barrierefrei. Nicht erreichbar sind damit 14 Stationen im S-Bahn-Netz. Für zehn dieser Stationen liegen bereits Planungen vor, vier Stationen befinden sich im Moment in keinem Planungsprogramm.

Es gilt folgender Grundsatz: Kurze Fußwege und Zugänge an beiden Bahnsteigenden sorgen für optimale Erschließung. Redundante Aufzüge (falls kein anderer Zugangsweg besteht) stellen Barrierefreiheit auch bei Defekten sicher. Zusätzliche (steilere) Rampen (wie z.B. in Freiham) sorgen an vielen Stationen dafür, dass mit Kinderwägen und Rädern der Aufzug nicht genommen werden muss und damit vorrangig für die zur Verfügung steht, die ihn benötigen.

Alle S-Bahnhöfe im MVV sind vollständig barrierefrei auszubauen. Folgende Bahnhöfe sind derzeit nicht bzw. nur eingeschränkt barrierefrei:

Linienast	Eingeschränkt barrierefrei	Nicht barrierefrei
	Anpassung der Bahnsteighöhe erforderlich	Anpassung der Bahnsteighöhe und des Zugangs erforderlich
S1 West	Neufahrn, Pulling, Moosach, Fasanerie	Eching
S2 Ost	Grub, Altenerding, Aufhausen, St. Koloman	Markt Schwaben
S2 West		
S3 Ost	Otterfing	
S3 West		
S4/S6 Ost		Leuchtenbergring
S4 West	Eichenau, Schöngeising, Türkenfeld, Leienfelsstraße	Grafrath, Puchheim, Aubing
S5 Ost	Wächterhof	Hohenbrunn
S6 West	Feldafing	Starnberg
S7 West	Buchenhain, Hohenschäftlarn, Solln, Siemenswerke, Wolfratshausen, Harras, Solln	Großhesselohe-Isartal-Bf, Ebenhausen-Schäftlarn
S8 Ost	Englschalking	Daglfing, Johanneskirchen
S8 West	Geisenbrunn, Neugilching, Steinebach, Neuaubing	Weßling, Seefeld-Hechendorf

Anlage 5 zur Reaktivierung von Bahnstrecken

1. Reaktivierung Fuchstalbahn mit dreigleisigem Ausbau des Bahnhofs Landsberg am Lech (zwei durchgängige Bahnsteiggleise, ein Ausweichgleis für den Güterverkehr) zur Stärkung und Attraktivierung der Nord-Süd-Achse zwischen den Kreisen Landsberg am Lech und Weilheim-Schongau. Eine positive Potenzialanalyse der BEG liegt vor.
 2. Reaktivierung der Bahnstrecke Rosenheim – Landl – Rohrdorf für den Personenverkehr, diese ist bereits elektrifiziert, nur Bahnsteige würden fehlen (Hinweis: Deshalb als eigene Bahnstrecke aufgenommen). Ertüchtigung der Strecke und Beseitigung aller höhengleichen Bahnübergänge.
 3. Reaktivierung und Elektrifizierung der oberen Vilstalbahn Dorfen – Taufkirchen – Velden als Verlängerung einer S-Bahn nach Dorfen
 4. Verlängerung der RB48 bis Wasserburg Stadt
 5. Reaktivierung der Bahnstrecke Bad Endorf – Obing (Chiemgauer Lokalbahn (LEO)) für den regulären Personenverkehr - Ertüchtigung der Bestandsstrecke zum regelmäßigen SPNV + ggf. Ausbau Richtung Altenmarkt/Trostberg auf Chiemseenordseite
 6. Reaktivierung der Bahnstrecke Thann-Matzbach – Haag
 7. Wiederaufbau der Bahnstrecke Landshut Hbf – Rottenburg an der Laaber unter Reaktivierung und Nutzung der noch vorhandenen Strecke nach Neuhausen, teilweiser Neubau bei Oberhatzkofen erforderlich
- Bei IBN 2. SBSS:
8. Reaktivierung der Bahnhöfe Schwabhausen und Epfenhausen-Untermühlhausen im Rahmen einer Verlängerung der S4 nach Kaufering als S-Bahnhöfe
 9. Reaktivierung des Bahnhofs Igling bei weiterer Verlängerung der S4 nach Buchloe als S-Bahn-Haltepunkt

Anlage 6 zum SEV

Zentrale Forderung:

Vorhaltung eigener Busfahrzeug- und Fahrpersonalereserven zur Abwicklung planbarer und spontaner Ersatzverkehre sowie Entwicklung realistischer Fahrpläne und Kapazitäten von Ersatzverkehren.

Konkrete Forderungen:

1. Vorhaltung einer eigenen Busfahrzeugreserve bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Einsatz bei Ersatzverkehren. Stationierung dieser Fahrzeuge an räumlich zentralen Standorten im Schienennetz zur Gewährleistung einer möglichst zeitlich effiziente Bereitstellungszeit der Ersatzverkehrskapazitäten, insbesondere für ungeplante Ersatzverkehre (sog. Busnotverkehr – BNV).
2. Vorhaltung einer eigenen Fahrpersonalreserve für die Durchführung von Ersatzverkehre. Z.B. Qualifizierung Schienenverkehrsfahrpersonale zu „Kombifahrpersonalen“, die als Lokführer wie auch Busfahrer eingesetzt werden können.
3. Entwicklung und Festsetzung von Mindestvorgaben zur Vorhaltung von Busfahrzeug- und Fahrpersonalreserven sowie zur operativen Ausgestaltung von Ersatzverkehren (Beförderungskapazitäten, Angebot/Takt, Reaktionszeiten, Datenversorgung Ersatzfahrpläne, Fahrzeugausstattungen, Fahrgastinformationen, ...) durch den Freistaat Bayern/BEG. Aufnahme dieser (Qualitäts-)Vorgaben in die Verkehrsverträge zwischen Freistaat Bayern/BEG und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Erarbeitung sowie sukzessive Weiterentwicklung eines „Störfallkonzeptes Ersatzverkehre“ als Grundlage für die Vorgaben an die Schienenverkehrsunternehmen.
4. Zeitnahe bzw. mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf Bereitstellung entsprechender Informationen und Fahrpläne an den MVV und Landkreise