

Vortrag von Hans Peter Göttler, Leiter der Verkehrsabteilung im Bayerischen Wirtschaftsministerium, am 6.12.2011 beim regionalen Planungsverband München

1. Gesamtkonzept für den Bahnknoten München

Mit den Beschlüssen von Ministerrat und Landtag zum Bahnknoten München vom 23. März und 14. April 2010 liegt eine weitreichende Entwicklungsperspektive für den Schienenverkehr in der Metropolregion München vor. Ministerrat und Landtag haben ihre Beschlüsse am 12. Juli 2011 bekräftigt. Folgende vorrangige Projekte des Konzepts sollen bis zum Jahr 2020 umgesetzt oder zumindest begonnen werden:

- 2. Stammstrecke
- Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München mit den Maßnahmen Ausbau Daglfing – Johanneskirchen, Neufahrner Kurve, Erdinger Ringschluss mit Walpertskirchner Spange,
- ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing
- S7-Verlängerung nach Geretsried
- 4-gleisiger Ausbau S 4 Pasing – Eichenau
- Sendlinger Spange

Längerfristig umzusetzende Maßnahmen aus dem Flughafengutachten sind der Ausbau Bahnhof Pasing mit Überleitverbindung zur 2. Stammstrecke, Pasinger Kurve und ein zweiter Flughafenbahnhof.

Mit dem Konzept können die drängendsten Probleme des Schienenverkehrs im Großraum München gelöst sowie eine schnelle Schienenanbindung von Ostbayern und Südostbayern und Schwaben an den Flughafen München erreicht werden. Das zentrale und prioritäre Element des Bahnknoten-Konzeptes ist die 2. Stammstrecke. Sie bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung der S-Bahn und des Schienenpersonennahverkehrs in der Metropolregion. Alle weiteren Maßnahmen bauen auf der 2. Stammstrecke auf.

2. Zweite Stammstrecke

Die 2. Stammstrecke ist die Voraussetzung für die Ertüchtigung des S-Bahnsystems sowie des Schienenpersonennahverkehrs in der Metropolregion München. In allen Untersuchungen hat sich die 2. Stammstrecke als die beste Lösung erwiesen. Alle weiteren Ausbaumaßnahmen erreichen nur mit der 2. Stammstrecke ihre volle verkehrliche Wirkung.

a) Bau- und Finanzierungsvertrag

Nach intensiven Verhandlungen konnte am 8. April 2011 zwischen dem Freistaat Bayern und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB Netz, DB Station & Service, DB Energie) der Bau- und Finanzierungsvertrag (BuF) für die 2. Stammstrecke (Vertrag) unterzeichnet werden.

Am 15. November 2011 hat die Deutsche Bahn beim Bund die Aufnahme des Projektes in die Kategorie „a“ des GVFG-Bundesprogramms beantragt. Dem war eine Überarbeitung der Zeit- und Bauplanung vorausgegangen, da nach dem Scheitern der Olympiabewerbung nunmehr eine Inbetriebnahme Ende 2019 angestrebt wird. Eine dabei überprüfte Kostenprognose liegt uns im Detail noch nicht vor, wird sich jedoch in der Summe im bisherigen Rahmen halten und auf nominal knapp 2 Mrd. € belaufen.

b) Stand der Planungen

Da ursprünglich eine Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke bis 12/2017 angestrebt wurde, hat die DB mit Zustimmung der LHM mit den archäologischen Grabungen am Marienhof im April dieses Jahres begonnen.

Derzeit laufen Planfeststellungsverfahren im Abschnitt 1 (Laim – Hauptbahnhof) und Abschnitt 3 (Isar – Leuchtenbergring), die Beschlüsse erwartet die Bahn im Laufe des Jahres 2012. Für den Planfeststellungsabschnitt 2 (Hauptbahnhof – Isar) liegt seit August 2009 ein Planfeststellungsbeschluss vor, welcher allerdings beklagt wurde. In den Punkten Lärm- und Staubschutz wurde den Klagen vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof statt gegeben, so dass in diesen Punkten der Planfeststellungsbeschluss derzeit vorsorglich überarbeitet wird. Die vom EBA beim Bundesverwaltungsgerichtshof eingereichte Beschwerde wegen Nichtzulassung der Revision mit

dem Ziel, die Auflagen in den genannten Punkten aufheben zu lassen, wurde vor kurzem zugelassen. Alle übrigen Inhalte des Planfeststellungsbeschlusses haben Bestand.

c) Stand der Finanzierungsverhandlungen

Von den Kosten der 2. Stammstrecke übernimmt der Freistaat Bayern rund 950 Mio. €. Auf den Bund würden bei Annahme eines Finanzierungsanteils von 60 % aus dem GVFG-Bundesprogramm gut 900 Mio. € entfallen. Die DB hat einen Beitrag von 133 Mio. € zugesagt, der ihrem wirtschaftlichen Erfolg entspricht.

Aus Sicht der Staatsregierung ist es unabdingbar, dass der Bund auch die geplanten kommunalen ÖPNV-Großvorhaben in Augsburg, München, Nürnberg und Würzburg sowie die weiteren S-Bahn-Vorhaben in München und Nürnberg fördert. Da in den Verhandlungen mit dem Bund deutlich wurde, dass dieser seinen 60%-igen Finanzierungsanteil an der 2. Stammstrecke im Rahmen der für Bayern zur Verfügung stehenden Mittel unter dieser Voraussetzung nicht aufbringen kann und sich die Unterdeckung bei vollständiger Finanzierung aller gesetzten Projekte auf bis zu 700 Mio. € beläuft, hat der Freistaat in einem Spitzengespräch mit BM Dr. Ramsauer am 10. Oktober 2011 die Vorfinanzierung der Hälfte der Deckungslücke von 350 Mio. € angeboten. Zugleich erwartet die Staatsregierung einen Vorfinanzierungsbeitrag der Landeshauptstadt München in gleicher Höhe. Derzeit läuft die vom Bund zugesicherte Prüfung der Modalitäten und der Absicherung der Rückzahlung, eine Antwort steht noch aus.

Am 29.11.2011 fand ein Gespräch zwischen Verkehrsminister Zeil und Oberbürgermeister Ude statt. Zeil und Ude haben dabei ihre Positionen ausgetauscht und sich zu weiteren Gesprächen verabredet.

d) Angebotskonzept

Das Bahnknoten-Konzept der Bay. Staatsregierung mit der 2. Stammstrecke als zentrale und prioritäre Maßnahme ermöglicht attraktive Verbindungen in die Metropolregion München auf Basis S-Bahn-ähnlicher Verkehre. Dabei haben erste Prüfungen bei der Bahn ergeben, dass ein Großteil der von der Fahrzeugindustrie angebotenen Triebwagenbauarten im Schienenpersonennahverkehr für den Einsatz durch den 2. Stammstrecken-Tunnel geeignet sind. Die Fahrzeuge müssen den fahrdyna-

mischen und sicherungstechnischen Anforderungen im S-Bahnverkehr entsprechen und ggf. entsprechend aus- bzw. nachgerüstet werden; die Entwicklung einer neuen Fahrzeugen ist hierfür nicht zwingende Voraussetzung.

3. Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München

Das vom Freistaat beauftragte Gutachten zur schnellen Flughafenanbindung hatte Ende 2009 ergeben, den Gesamtplanfall 5 „Ostkorridor“ weiterzuverfolgen. Er schließt mit dem besten Nutzen-Kosten-Verhältnis (1,7) ab, ist mit den geringsten Investitionskosten verbunden und weist in einer 1. Baustufe die mit Abstand geringsten Kosten auf (rund 200 Mio. €). Die folgenden Maßnahmen sind Bestandteil des Gesamtplanfalls 5 „Ostkorridor“:

a) Ausbau Daglfing – Johanneskirchen

Der viergleisige Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen bildet mit der 2. Stammstrecke die wesentliche Voraussetzung für eine schnelle Erreichbarkeit des Flughafens aus der Münchner Innenstadt sowie der Metropolregion. Der Flughafen-Express soll künftig den Münchner Hauptbahnhof mit dem Flughafen in 23 Minuten statt bisher in 39 Minuten verbinden. Mit der Beseitigung des Engpasses zwischen Daglfing und Johanneskirchen kann zusätzlich zur besseren Flughafenerreichbarkeit auch die notwendige Leistungsfähigkeit für den Güterverkehr geschaffen werden.

Der oberirdische viergleisige Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen einschl. Lärmschutz, Beseitigung der Bahnübergänge und barrierefreiem Ausbau der S-Bahnstationen kostet rund 200 Mio. €. Auf Betreiben des Freistaates hat der Bund im Rahmen seiner Bedarfsplanüberprüfung den Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen in den Titel „Knoten München“, welcher im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) verankert ist, aufgenommen. Eine Finanzierung der Maßnahme ist somit über Bedarfsplanmittel des Bundes möglich. Aktuell wirkt der Freistaat beim Bund darauf hin, dass die Planungskosten für das Projekt in das Planungskostenbudget auf Bundesebene aufgenommen werden.

Freistaat und LH München haben ergänzende Untersuchungen zu städtebaulich verträglicheren Varianten durchführen lassen. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass Tunnelvarianten erhebliche Mehrkosten (bis zu 500 Mio. €) verursachen, die jedoch von

der LH München allein zu tragen wären. Zusätzlich haben eine städtebaulich verträglicher Lösung unter Einsatz landschaftsbaulicher Elemente untersucht, die zu einer deutlichen Lärmsanierung führen würde und mit Kosten von unter 100 Mio. € zu verwirklichen wäre. Um die Planungen für den Ausbau zwischen Daglfing - Johanneskirchen und somit eine schnelle Flughafenbindung voranzubringen, bedarf es belastbarer Aussagen der LH München.

In Erweiterung des Bahnknoten-Konzeptes hat der Landtag die Staatsregierung mit der Prüfung beauftragt, unter welchen Rahmenbedingungen kurzfristig und noch ohne vollständigem Streckenausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen eine schnelle Flughafenbindung über den Ostkorridor als Interimslösung eingerichtet werden kann. Hierzu werden alle Möglichkeiten der Angebots- sowie der Infrastrukturplanung unter Einbeziehung möglicher punktueller aufwärtskompatibler Ausbaumaßnahmen vertieft betrachtet werden. Die dafür notwendigen Untersuchungen sind abgeschlossen und werden derzeit ausgewertet, über die Ergebnisse wird dem Bayerischen Landtag in Kürze Bericht erstattet.

b) Neufahrner Kurve

Mit der Realisierung der Neufahrner Kurve ist in einer ersten Baustufe des Projektes Erdinger Ringschluss vorgesehen, eine stündliche schnelle Verbindung von Regensburg über Landshut und Freising zum Flughafen München einzurichten. Das Planfeststellungsverfahren ist eingeleitet, am 14. und 15. Dezember finden bereits die Anhörungen statt. Es erscheint möglich, ab dem Jahr 2016 erste Züge aus Regensburg in rund einer Stunde zum Flughafen München durchzubinden. Die Verhandlungen mit der DB über den Bau- und Finanzierungsvertrag sollen 2012 aufgenommen werden. Mit dem Bund besteht grundsätzlich Einvernehmen über die Mitfinanzierung von 60 % der förderfähigen Kosten aus dem GVFG-Bundesprogramm.

Der Beschluss zum Bahnknoten München sieht vor, eine alternative Direktanbindung des Flughafens München aus Ostbayern über Freising und einen neuen Nord-Süd-Bahnhof am Flughafen München, die sogenannten Zeitler-Kurve, zu prüfen.

Dieser Alternativvorschlag zur Neufahrner Kurve wurde nach Abschluss des Gutachtens zur Flughafenbindung eingebracht und sieht eine Neubaustrecke von Freising

kommend mit neuer Isar-Querung und einem in nord-südlicher Richtung liegenden zweiten Flughafenbahnhof (in Tieflage) vor.

Entsprechend der Vorgehensweise im Flughafengutachten wurde der Gesamtplanfall „Zeitler-Kurve“ in mehreren Schritten in den Gutachtenteilen „Angebotsplanung“, „Infrastrukturplanung“ und „Verkehrsprognose“ untersucht. Dabei hat der bisherige Gesamtplanfall 5 seine Überlegenheit gezeigt.

Im Sommer hat die Staatsregierung darauf verständigt, die Anbindung Nordostbayerns über die Neufahrner Kurve als realistische Variante weiter zu verfolgen. Die „Zeitler-Kurve“ soll als langfristige Perspektive in das LEP aufgenommen werden.

c) Erdinger Ringschluss mit Walpertskirchner Spange

Mit der 2. Baustufe des Erdinger Ringschlusses ist vorgesehen, die heute am Flughafen endende Bahnstrecke nach Osten zu verlängern und eine Verbindung zur bestehenden S-Bahnlinie in Erding herzustellen. Dabei wird der Flughafentunnel unter Berücksichtigung der Planungen zur 3. Start- und Landebahn verlängert. Die heute in Erding endende S-Bahn kann dann zum Flughafen durchgebunden werden. Der Erdinger Ringschluss wird bereits für den Regionalverkehr ausgelegt, der im Zielzustand Südostbayern unter Nutzung der Walpertskirchner Spange an den Flughafen anbinden soll.

Im Stadtbereich Erding wurden zwei Varianten untersucht, deren Trassenverlauf sich grundsätzlich durch die Einbindung der Walpertskirchner Spange in den Erdinger Ringschluss unterscheidet, die Nord- bzw. die Südeinführungsvariante. Aus Erdinger Sicht ist die Nordeinführung der Walpertskirchner Spange mit dem Bahnhof Fliegerhorst die wünschenswertere Lösung. Im April 2011 wurde zwischen Ministerpräsidenten Seehofer, Staatsminister Zeil, Staatskanzleichef Huber und regionalen Interessenvertretern vereinbart, eine Lösung im Sinne der Stadt Erding zu unterstützen, wenn die Nordeinführung mit dem Bahnhof Fliegerhorst vom Bund als förderfähig bewertet wird. Bevor jedoch die Planungen beginnen können, müssen zunächst die offenen Fragen zur Förderfähigkeit mit dem Bundesverkehrsministerium geklärt werden. Derzeit läuft die Abstimmung der Details hinsichtlich einer verbindlichen Zusage von Bundesmitteln für das Projekt.

Der Erdinger Ringschluss als S-Bahn-Lückenschluss zwischen Erding und dem Flughafen soll über Bundes- und Landes-GVFG-, Regionalisierungs- und FAG-Mittel finanziert werden. Die Maßnahme wurde vom Freistaat angemeldet und befindet sich derzeit in Kategorie „c“ des Bundes-GVFG-Programms.

Die Walpertskirchner Spange wurde unter dem Titel „Knoten München“ in den vor- dringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen.

Der Landtag hat die Prüfung eines Einstiegskonzeptes einer Zugverbindung von Freising über den Flughafen bis nach Mühldorf beschlossen. Dieses Einstiegskon- zept sollte möglichst vor einem Gesamtausbau der ABS 38 eingerichtet werden kön- nen.

In den dazu veranlassten Untersuchungen wurde vorausgesetzt, dass Neufahrner Kurve, Erdinger Ringschluss und Walpertskirchner Spange realisiert sind. Der Aus- bau Markt Schwaben – Mühldorf wurde in mehreren Varianten betrachtet. Die Unter- suchungen bestätigen, dass ohne einen Ausbau der ABS 38 im Abschnitt Markt Schwaben – Mühldorf kein zusätzlicher regelmäßiger Schienenpersonenverkehr mit ausreichender Betriebsqualität möglich ist. Erst mit den zusätzlichen zweigleisigen Abschnitten Markt Schwaben – Hörlkofen und Thann-Matzbach – Dorfen kann eine neue und direkte Zugverbindung zum Flughafen München eingerichtet werden. Sollte trotz abschnittswisen Ausbaus der ABS 38 noch keine Elektrifizierung zur Verfügung stehen, wurde im Rahmen der Untersuchung auch der Einsatz von Hybridfahrzeugen geprüft. Die Hybridtechnologie steht grundsätzlich zur Verfügung und wird mittlerwei- le auch in Schienenfahrzeugen angewendet. Eine gutachterliche Bewertung dieser Antriebsart zeigt jedoch, dass die Hybridtechnik bei höheren Anschaffungskosten wegen der höheren Fahrzeugmasse und des erhöhten Wartungsaufwands voraus- sichtlich einen wirtschaftlichen Betrieb nicht zulässt. Auch die Nutzung des Flughaf- en-Tunnel-Bahnhofs durch Diesel- oder Hybridfahrzeuge konnte hinsichtlich brand- schutztechnischer Belange auf Seiten der Bahn noch nicht abschließend geklärt werden.

Zusammenfassend zeigt sich, dass eine Schienenanbindung des Flughafens Mün- chen aus Südostbayern und dem Salzburger Raum einen Teilausbau der ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing voraussetzt. Ohne zusätzliche Infrastruktur auf dieser Strecke kann weder die notwendige Leistungsfähigkeit für den Schienenper-

sonen- als auch für den Schienengüterverkehr ins Chemiedreieck hergestellt, noch kann die Region schnell und direkt an den Flughafen München angebunden werden. Erst bei verbesserter Streckenleistungsfähigkeit zwischen Mühldorf und Markt Schwaben können auch unterschiedliche Traktionsformen bei den Zügen zum Flughafen in Betracht gezogen werden.

d) Verkehrskonferenz am 26. Oktober 2011

Auf einer Verkehrskonferenz mit den Kommunalvertretern und Abgeordneten der Flughafenregion am 26. Oktober haben sich Ministerpräsident Seehofer und die zuständigen Fachminister dazu bekannt, den Ausbau der Straßen- und Schienenanbindung des Flughafens parallel zur Realisierung der dritten Start- und Landebahn voranzutreiben. Dazu wurde vereinbart, dass Staatsminister Herrmann, Staatsminister Söder und Staatsminister Zeil mit den Landräten von Freising und Erding kurzfristig eine Prioritätenliste unverzichtbarer Straßen- und Schienenprojekte zur Verbesserung der landseitigen Anbindung des Flughafens erstellen. Für jedes dieser Projekte soll bis zum Bau der dritten Bahn Planungssicherheit vorliegen. Im Schienenbereich betrifft das die Neufahrner Kurve und den Erdinger Ringschluss.

4. ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing

Der Ausbau der ABS 38 sichert dem südostbayerischen Raum eine leistungsfähige Verkehrsanbindung und verbessert die Anbindung des bayerischen Chemiedreiecks. Die Verkehrszuwächse im Chemiedreieck erfordern eine Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit. Für den Freistaat hat dieses Vorhaben höchste Priorität. Die Strecke ist Teil der Magistrale für Europa von Paris über Stuttgart, Augsburg und München bis nach Bratislava/Budapest (vorrangiges TEN-Projekt Nr. 17).

Der Ausbau der Strecke ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2003 und wurde auch in der aktuellen Bedarfsplanüberprüfung, allerdings mit geändertem Projektzuschnitt, bestätigt. Der Neuzuschnitt mit einer durchgehenden Zweigleisigkeit von Markt Schwaben bis Tüßling, kleineren Ausbauten zwischen Tüßling und Freilassing sowie der kompletten Elektrifizierung stellt sicher, dass der gesamte für das Jahr 2025 prognostizierte Schienenpersonennah- und -fernverkehr sowie der Güterverkehr einschließlich aller im Flughafengutachten vorgesehenen Flughafenverbindungen gefahren werden können. Das Zielkonzept der schnellen überregionalen

Flughafenanbindung kann erst nach einem (Teil-) Ausbau der ABS 38 umgesetzt werden.

Mit den fertig gestellten bzw. z.T. bereits in der Umsetzung befindlichen Ausbaumaßnahmen Ampfing – Mühldorf und Mühldorf – Tüßling sind erste Erfolge bei der Realisierung der ABS 38 zu verzeichnen. Es bedarf jedoch dringend einer gesamthaften Planung, zumindest einer Vorplanung der Strecke und weiterer Ausbauschritte. Der Freistaat setzt sich für eine entsprechende Mittelausstattung auf Bundesebene ein.

5. S 7-Verlängerung nach Geretsried

Für die S7-Verlängerung von Wolfratshausen nach Geretsried hat die DB am 5. Dezember 2011 die Planfeststellungsunterlagen beim EBA eingereicht. Basis ist die volkswirtschaftlich positiv bewertete Trasse mit Beibehaltung des Bahnübergangs an der Sauerlacher Straße in Wolfratshausen und einem Endbahnhof Geretsried-Süd an der Richard-Wagner-Straße.

Für den 25.01.2012 plant die Bahn eine Informationsveranstaltung in Wolfratshausen. Ziel ist es, allen interessierten Bürgern die Planung und das Verfahren der Erörterung grundsätzlich vorzustellen. Nach Prüfung der Unterlagen wird das EBA ein Anhörungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern beantragen. Im Rahmen der Anhörung werden die Planfeststellungsunterlagen öffentlich in Wolfratshausen, Königsdorf und Geretsried ausgelegt.

Diese Trassenführung erreicht bei Gesamt-Investitionskosten von rund 120 Mio. € einen Nutzen-Kosten-Indikator von 1,09. Der weitere zeitliche Verlauf des Projektes hängt von der Dauer der Baurechtserlangung ab, so dass derzeit keine belastbaren Aussagen hierzu möglich sind.

6. Sendlinger Spange

Der Ausbau der Sendlinger Spange dient vorrangig der Ableitmöglichkeit von S-Bahnen aus Pasing bei einem Störfall im Stammstreckenbereich. An der Station Heimeranplatz, welche als erste Baustufe der Sendlinger Spange im Jahr 2001 in Be-

trieb genommen wurde, können die Fahrgäste auf die U 5 umsteigen und Ziele in der Münchner Innenstadt erreichen.

Auch nach Realisierung der 2. Stammstrecke behält die Sendlinger Spange grundsätzlich ihre Funktion, da in einem Störfall im Stammstreckenbereich zwischen Pasing und Laim S-Bahnen von Pasing zum Heimeranplatz abgeleitet werden müssten.

In weiteren Ausbaustufen soll die Leistungsfähigkeit der Sendlinger Spange erhöht werden, damit im Störfall zusätzliche S-Bahnen aus Richtung Pasing zum Heimeranplatz und künftig auch zum Harras (Verknüpfung mit der U 6) abgeleitet werden können.

Teilplanungen zur Sendlinger Spange (Erweiterung der Station Heimeranplatz) befinden sich bereits in der Planfeststellung, andere Teilmaßnahmen (Weichenverbindung Margaretenstraße) in der Planung.

Ziel ist, dass die Bahn eine weitere Baustufe für die Sendlinger Spange ab 2012/13 umsetzt. Das Gesamtinvestitionsvolumen wird derzeit mit rund 20 Mio. € geschätzt, davon würde eine nächste Ausbaustufe vsl. 10 Mio. € in Anspruch nehmen. Die Finanzierung soll über verfügbare Landesmittel erfolgen.

7. Ausbau S 4 Pasing – Eichenau

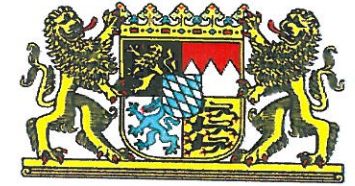
Mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke kann auf der S 4 noch ohne Ausbau zwischen Pasing und Eichenau der 15-Minuten-Takt eingeführt werden (statt des bisher grundsätzlich angebotenen 20-Minuten-Taktes).

Die 2. Stammstrecke ist eine notwendige Voraussetzung, damit der viergleisige Ausbau zwischen Pasing und Eichenau seine volle verkehrliche Wirkung entfalten kann. Ein isolierter Ausbau der S 4 hat nur einen geringen Nutzen, da die Züge bestenfalls bis Pasing fahren könnten und die Münchner Innenstadt nicht erreichen. Die 2. Stammstrecke bedarf daher einer prioritären Realisierung.

Für den Ausbau Pasing – Eichenau hat die Bahn die sogenannte Vorplanung fertig gestellt. Auf dieser Grundlage wurde ein Finanzierungsbedarf von rund 360 Mio. € ermittelt. Aktuell wird eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt, die Ergebnis-

se sollen um die Jahreswende vorliegen. Bei einem positiven Ergebnis wird die Bahn die Entwurfs- und Genehmigungsplanung starten. Der Freistaat hat eine Planungsvereinbarung mit der Bahn abgeschlossen und stellt für die notwendigen Arbeiten 12,3 Mio. € zur Verfügung.

Für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung muss ein Zeitraum von zwei bis drei Jahren angesetzt werden. Anschließend ist das Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Erst nach Baurechtserlangung und gesicherter Finanzierung kann mit dem Ausbau der S 4 begonnen werden. Nach fachlicher Einschätzung wird dies frühestens zum Zeitpunkt der Fertigstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke der Fall sein.



Bahnknoten München

