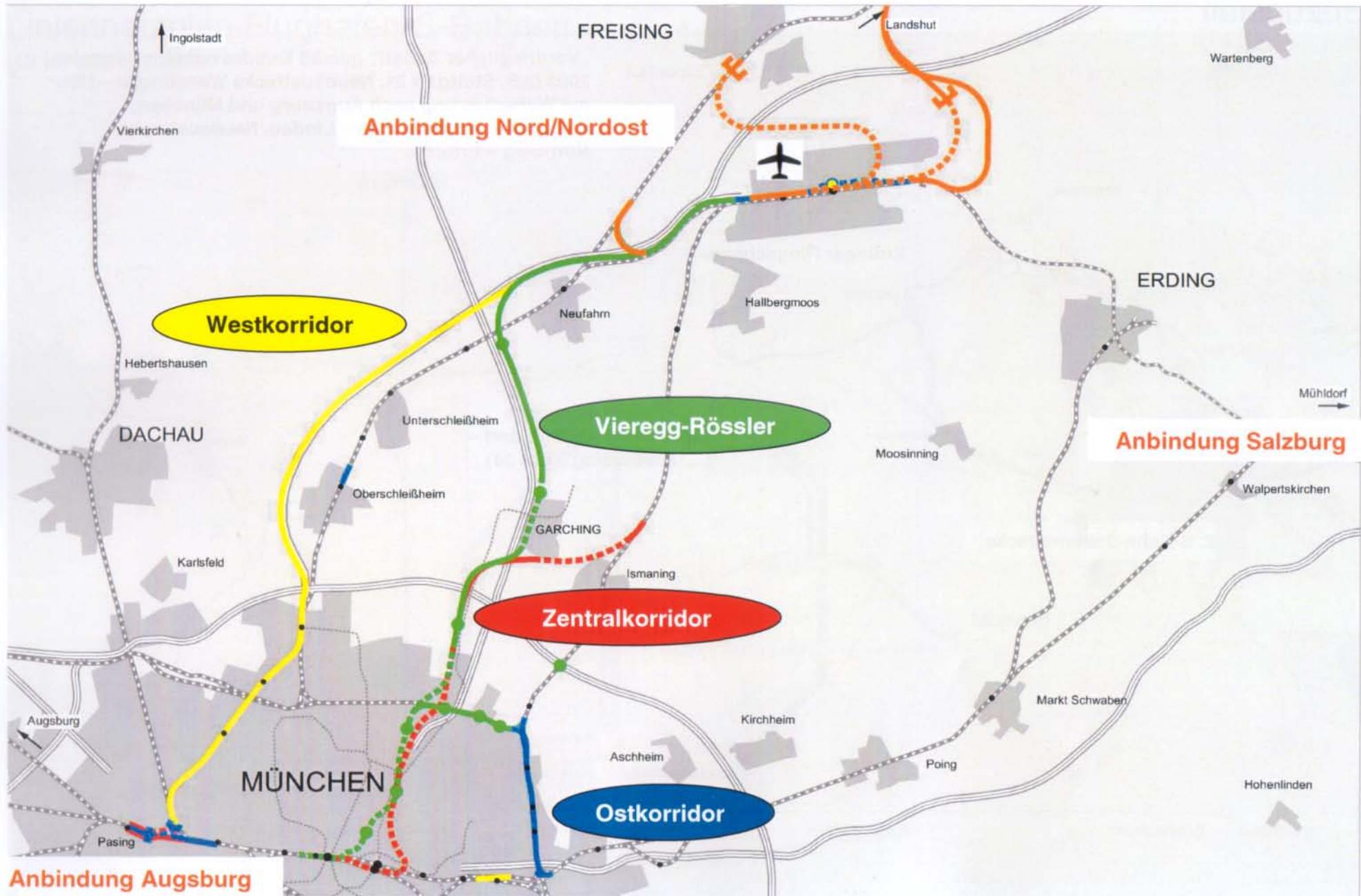
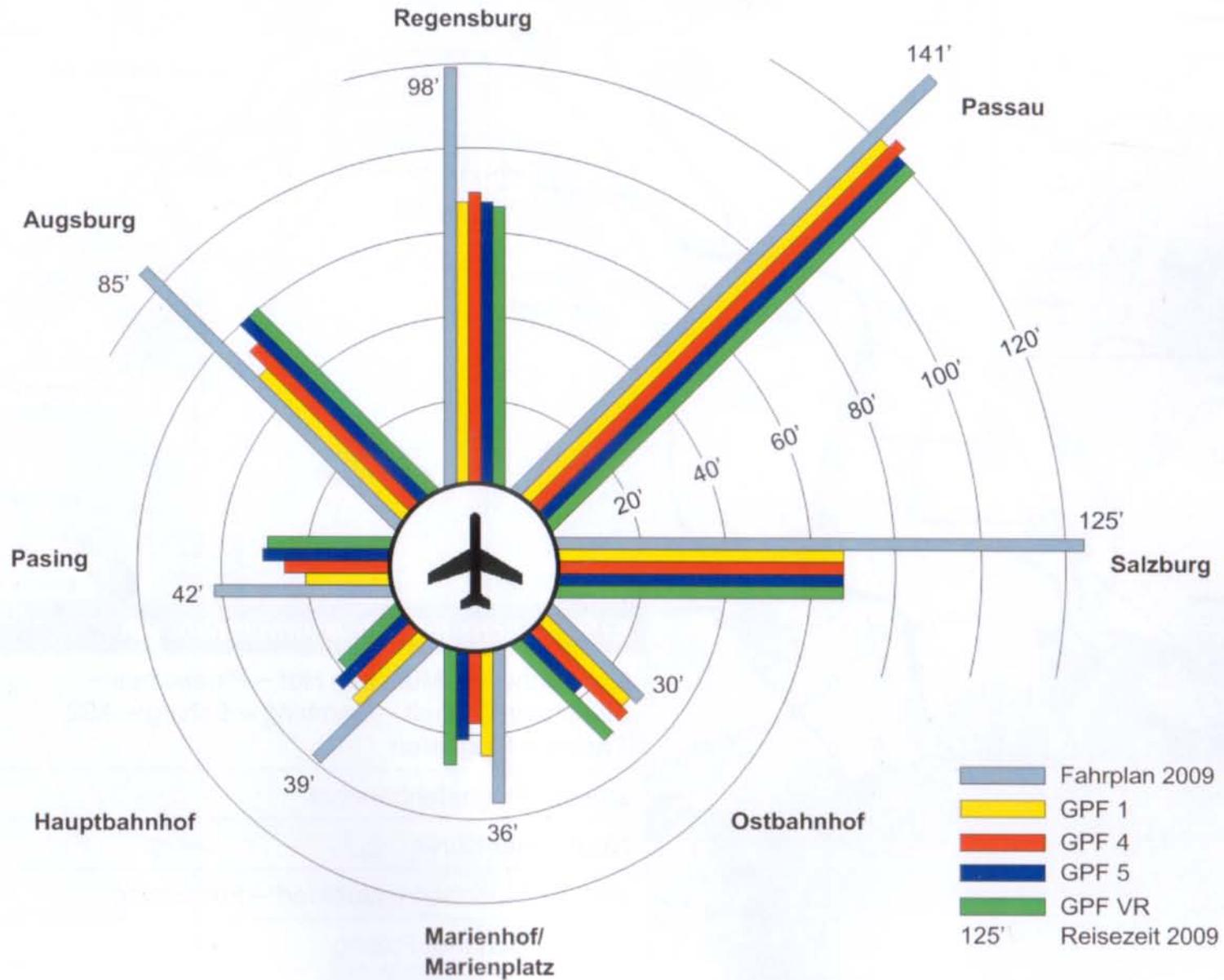


Welche Varianten kamen weiter?

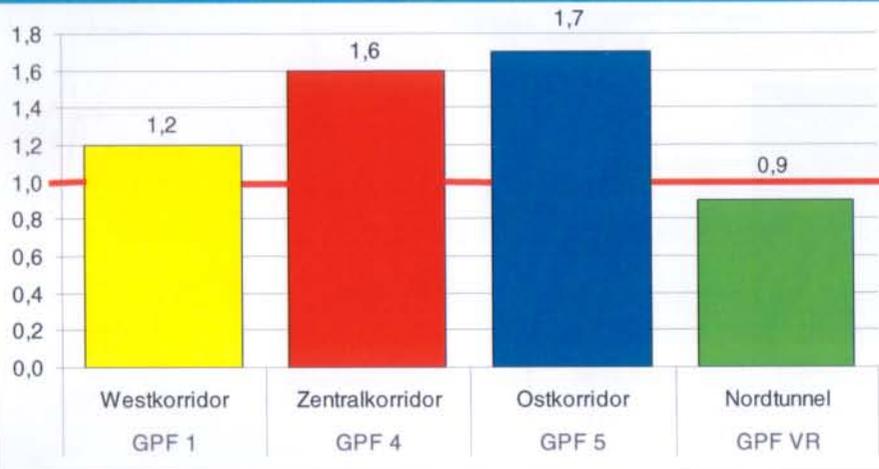


Verkürzung der Reisezeiten zum Flughafen München

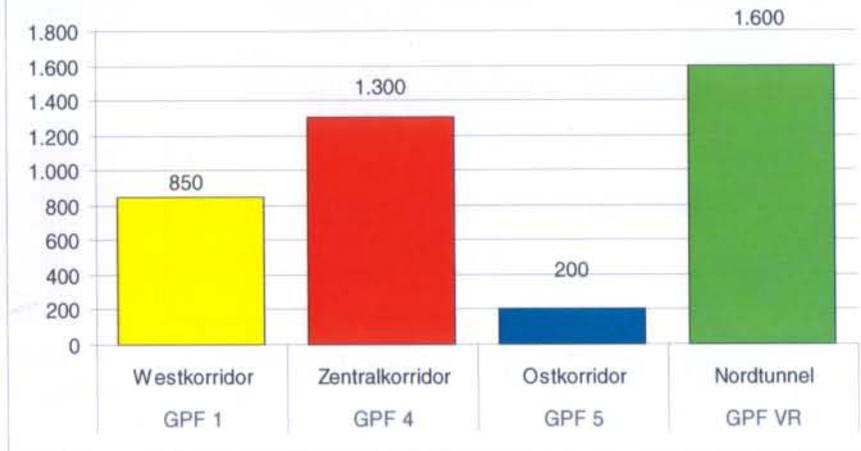


Der Gesamtplanfall 5 bringt die größten Vorteile

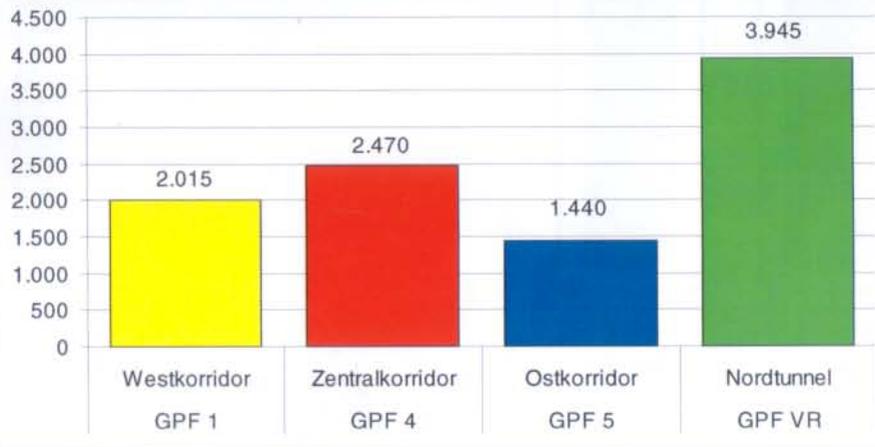
Nutzen-Kosten-Verhältnis



Investitionsbedarf 1. Baustufe Mio. €



Investitionsbedarf insgesamt (Mio. €)



Maßnahmen für die jeweils erste Baustufe

GPF 1 (Westkorridor):

- zwei zusätzliche Gleise von Neulustheim bis Neufahrn parallel zur A 92

GPF 4 (Zentralkorridor):

- Verbindung zwischen dem Abzweig Marienhof von der 2. S-Bahn-Stammstrecke bis zur Einfädelung in die bestehende S8-Strecke

GPF 5 (Ostkorridor):

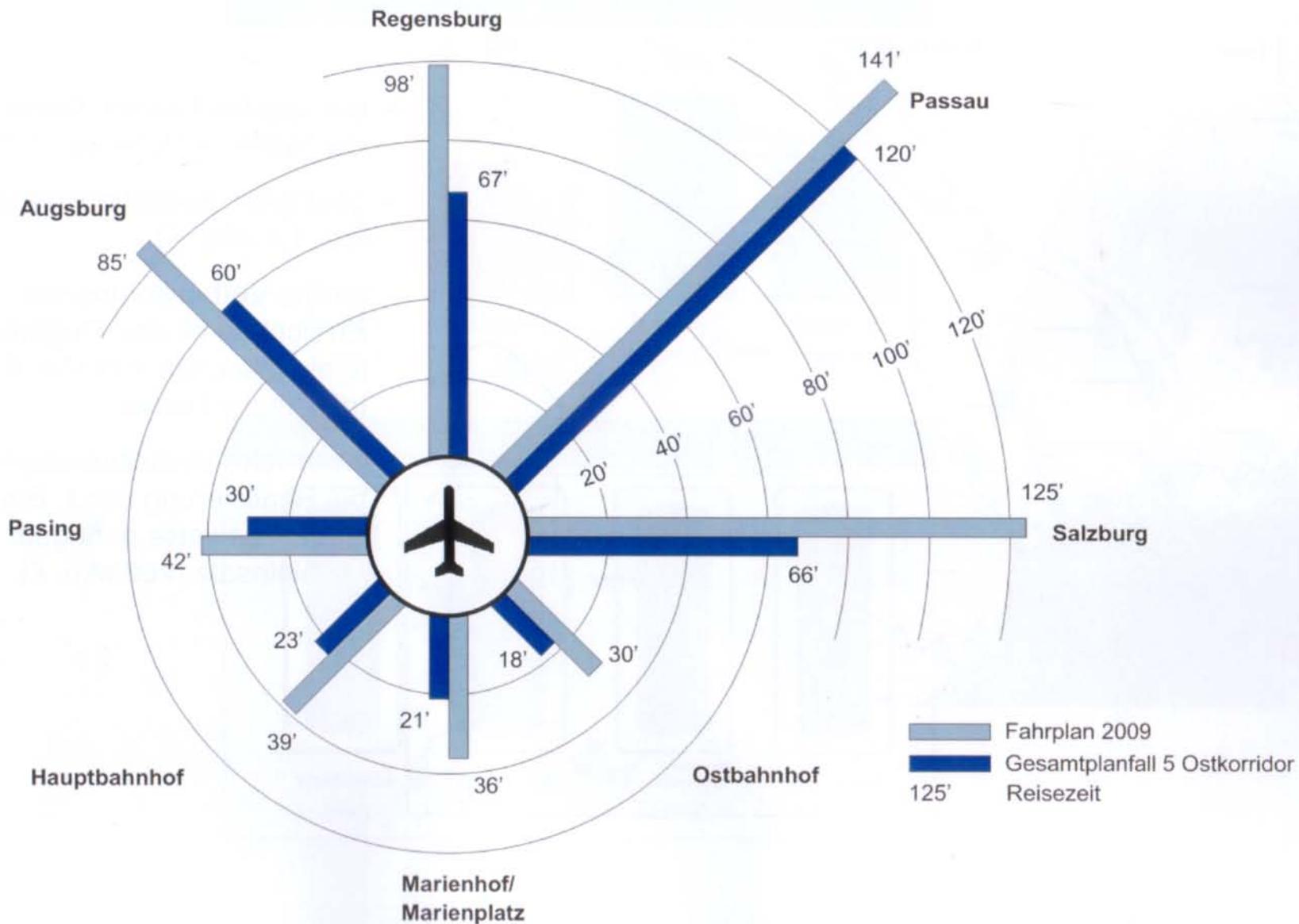
- zwei zusätzliche Gleise zwischen Dagfing und Johanneskirchen

GPF VR (Nordtunnel):

- Nordtunnel von München Hbf in Tieflage nach Schwabing
- Verbindung von Schwabing bis zur bestehenden S8-Strecke



Gutachten zur Flughafenbindung



Vergleich der Nutzen-Kosten-Indikatoren *

	Nutzenbeitrag in Mio. € je Jahr	Express-S-Bahn Takt 15/30		Takt 10/20	
		Mitfall 6T (Tunnel)	Mitfall 6S (Südring)	Mitfall 1T (Tunnel)	Mitfall 1S (Südring)
1	verringerte ÖV-Gesamtkosten	- 33,2	- 30,7	- 22,5	- 23,4
2	Reisezeitdifferenzen im ÖV	20,7	14,9	9,7	8,6
3	vermiedene Pkw-Betriebskosten	60,5	46,8	38,8	35,1
4	vermiedene Unfallschäden	13,2	10,3	8,8	8,0
5	vermiedene Emissionskosten	6,5	2,2	8,3	3,9
6	Summe = Nutzen	67,7	43,5	43,1	32,2
7	Kapitaldienst für die ÖV-Infrastruktur im Mitfall = Kosten	59,1	54,3	56,4	50,1
8	Nutzen-Kosten-Verhältnis	1,15	0,80	0,76	0,64

*gemäß bundeseinheitlich vorgegebenem Prüfschema

- **Bisherige Überlegungen zum Südring-Ausbau (z.B. Vieregg-Rössler) technisch unzureichend, planerisch und monetär unvollständig**
- **Vollausbau S-Bahn-Südring technisch und betrieblich machbar**
- **Wesentliche Auswirkungen**
 - Eingriffe in Grundstücke (vorübergehende und dauerhafte)
 - Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen (Baulärm, Baustellenverkehr)
 - Eingriffe in Biotopverbund und FFH-Gebiet Isarauen
 - Erhöhung der Schallemissionen
 - Beeinträchtigung Stadtbild (z. B. durch Schallschutzwände)
- **Verbesserte verkehrliche Erschließung der südlichen Stadtgebiete**
- **Gesamtkosten: 1.365 Mio. Euro**
(inkl. NeM, zusätzlicher Maßnahmen LHM, Planungs- und Genehmigungskosten)
- **Frühestmögliche technische Inbetriebnahme: 2023**
- **Nutzen-Kosten-Verhältnis: 0,80** → keine volkswirtschaftlich sinnvolle Maßnahme
- **Geringe Entlastung der bestehenden Stammstrecke, keine schnelle Erreichbarkeit der zentralen Aufkommensschwerpunkte**