



VERBUNDLANDKREISE IM MVV

POSITIONSPAPIER DER VERBUNDLANDKREISE IM MVV

Fortschreibung vom März 2020

Zukunftsperspektiven für den Schienenpersonennahverkehr aus Sicht der Verbundlandkreise

© 2020 Verbundlandkreise im MVV

Verfasser:

Landrat Josef Niedermaier	Bad Tölz-Wolfratshausen
Landrat Stefan Löwl	Dachau
Landrat Robert Niedergesäß	Ebersberg
Landrat Martin Bayerstorfer	Erding
Landrat Josef Hauner	Freising
Landrat Thomas Karmasin	Fürstenfeldbruck
Landrat Christoph Göbel	München
Landrat Karl Roth	Starnberg

Inhaltsverzeichnis

1. Ziel des Positionspapiers	3
2. Ausgangslage	4
2.1 Die S-Bahn als Schlüssel für eine attraktive Mobilität im Großraum	4
2.2 Bisherige Schwerpunkte und neue Forderungen der Landkreise	4
2.3 Handlungsfelder.....	8
3. Kurzfristige Handlungsoptionen	9
3.1 Betriebliche Verbesserungen für die S-Bahn – Schließung von Taktlücken	9
3.2 Alle Leerfahrten als Personenfahrten durchführen	10
3.3 Mehr Früh- und Nachtfahrten bei der S-Bahn.....	10
3.4 Überprüfung der Durchbindungskonzepte bei der S-Bahn.....	11
3.5 Prüfung und ggf. Weiterentwicklung der vorliegenden Störfallkonzepte der S-Bahn, Verbesserung der Fahrgastinformation.....	12
3.6 Beseitigung gravierender Qualitätsmängel bei der S-Bahn	13
3.7 Abstimmung der Betriebskonzepte des 1. Münchner S-Bahn-Vertrags	14
3.8 Angebotsverbesserung Regionalzugverkehr – Bessere Vernetzung von Regionalzug und S-Bahn	15
3.9 Kurzfristige Maßnahmen zur Ergänzung des SPNV	16
4. Staatliche Finanzierung verkehrlich sinnvoller Infrastruktur- und Betriebsmaßnahmen	18
Anlagen	21
1. Infrastruktur: Wichtige Ausbaumaßnahmen auf einzelnen Regionalzug- bzw. S-Bahnästen	21
2. Wichtige Angebotsverbesserungen je Ast im S-Bahn- und Regionalverkehr	27
3. Alle Taktlücken (> 20 Min.) im S-Bahn-Angebot	33

1. Ziel des Positionspapiers

Die Landräte der Verbundlandkreise im MVV haben im März 2017 ein vielbeachtetes Positionspapier zu den Zukunftsperspektiven für die S-Bahn München verfasst. Die dort formulierten Ziele, das S-Bahnsystem München als Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs zu stärken und über die damaligen Überlegungen des Freistaat Bayern hinaus weiter zu entwickeln, haben nach wie vor Bestand. Das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs ist für die Bürgerinnen und Bürger bei der Frage, ob sie das Auto stehen lassen und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, entscheidend.

Diesem Gedanken tragen die Verbundlandkreise schon seit langer Zeit Rechnung, indem sie das Angebot im MVV-Regionalbusverkehr seit Jahrzehnten kontinuierlich ausbauen. Alleine in den vergangenen vierzehn Jahren wurde das Regionalbusangebot in den Landkreisen mehr als verdoppelt und eine nächste „Ausbaustufe“ steht mit den aktuell in zahlreichen Landkreisen beschlossenen Nahverkehrsplänen zeitnah an. Doch ohne zuverlässige und stabile Verknüpfungen der Regionalbusse mit der S-Bahn bzw. dem Regionalzug laufen viele dieser örtlichen Angebotsverbesserungen ins Leere.

Inzwischen wurde mit dem offiziellen Baubeginn der 2. Stammstrecke am 5. April 2017 der langersehnte Startschuss für das vom Freistaat Bayern bereits vor Jahren initiierte Programm „Bahnausbau Region München“ für die zukünftige Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs in der Metropolregion München gegeben. Die Verbundlandkreise begrüßen dies außerordentlich.

Weiterhin freuen sich die Landräte der Verbundlandkreise sehr, dass der Freistaat Bayern zahlreiche Anregungen aus dem ersten Positionspapier zur Prüfung aufgegriffen hat. So werden im Augenblick vierzig weitere potentielle Baumaßnahmen auf ihre verkehrliche Wirkung sowie ihre eisenbahnbetriebliche und bauliche Machbarkeit hin untersucht, damit sie ggf. Bestandteil des vorhandenen Programms Bahnausbau werden können. Das ist eine sehr erfreuliche Entwicklung, die aufgrund der immer drängenderen Problemstellungen bei Klimaschutz, Verkehrs- und Energiewende schnellstmöglich voranzubringen ist.

Nichtsdestotrotz stellen gerade die langersehnten Baumaßnahmen, gewissermaßen als Eingriffe „am offenen Herzen“, die seit vielen Jahren am Rande der Kapazitätsgrenze arbeitenden Systeme vor weitere Herausforderungen. Hier gilt es gegenzusteuern und gemeinsam abfedernde, unterstützende und vorbeugende Maßnahmen zu entwickeln. Die Verbundlandkreise sind erneut dazu bereit, den Freistaat und die BEG bei den anstehenden Aufgaben aktiv zu unterstützen.

Mit dem vorliegenden Positionspapier unterbreiten die Verbundlandkreise, ergänzend zu den bekannten Maßnahmenvorschlägen aus dem ersten Positionspapier, daher weitere, kurzfristig umsetzbare Verbesserungsvorschläge im Bereich der Angebotsplanung für die

S-Bahn München und die Regionalzüge sowie Maßnahmen zur Ergänzung des SPNV.

Zahllose Rückmeldungen der Pendler, die nahezu tagtäglich mit den Schwierigkeiten im System konfrontiert sind, sind für die Landräte gleichermaßen Anspruch und Triebfeder, für weitergehende und schnell umsetzbare Verbesserungen im System einzustehen. Gerade die Angebotsplanung eröffnet die Option, rasch deutliche Verbesserungen bei der S-Bahn München und bei den Regionalzügen zu realisieren. So wäre beispielsweise eine Schließung der Taktlücken bereits ab 2020 betrieblich umsetzbar, sodass hier dringend die Finanzierung sichergestellt werden muss.

2. Ausgangslage

2.1 Die S-Bahn als Schlüssel für eine attraktive Mobilität im Großraum

Die S-Bahn München ist bekanntermaßen das Rückgrat der Verkehrsbedienung im öffentlichen Verkehr in Stadt und Umland. Das System stößt jedoch seit längerem an seine Leistungsgrenzen. Dieser Umstand ist seit vielen Jahren bekannt, jedoch sind nachhaltige Lösungen oftmals nur mit sehr teuren Infrastrukturmaßnahmen zu erreichen, die als Vorlauf extrem lange Planungs- und Abstimmungsprozesse haben. Hier gilt es mit Entschlossenheit auch kurzfristige Lösungsansätze anzugehen und schnell umsetzbare Verbesserungen zu thematisieren.

Um auch künftig einen attraktiven Nahverkehr in der Metropolregion München zu gewährleisten und die verkehrs- und umweltpolitischen Ziele zu erreichen, muss das System dringend in vielen Bereichen ertüchtigt werden.

2.2 Bisherige Schwerpunkte und neue Forderungen der Landkreise

Bereits im Positionspapier aus 2017 wurden sowohl zahlreiche langfristige Infrastrukturmaßnahmen auf der Schiene als auch kurz- bis mittelfristige Maßnahmen und Abstimmungen im Betriebskonzept der S-Bahn München thematisiert und eingefordert. Zur Unterstreichung, dass sich diese Forderungen zwischenzeitlich nicht erledigt haben, sondern angesichts der aktuellen Situation auf der Schiene mehr denn je Bestand haben, seien diese nachfolgend in komprimierter Form dargestellt.

-
- Die Landkreise liefern Vorschläge zur mittel- bis langfristigen Entwicklung des bestehenden S-Bahnnetzes

Die S-Bahn München muss langfristig auf einem eigenen (kein Mischbetrieb), zweigleisigen S-Bahnnetz auf allen S-Bahn-Außenästen betrieben werden. Hierzu ist ein Gesamtkonzept durch den Freistaat Bayern zu entwickeln. Mit eigenen, durchgängig zweigleisigen Strecken für alle S-Bahn-Außenäste würde die Störungsanfälligkeit des S-Bahnbetriebs deutlich reduziert und gleichzeitig die zur Verfügung stehende Kapazität als Grundlage der Angebotsplanung deutlich gesteigert. Mithin würde die künftige Taktung des S-Bahnangebotes nicht mehr ausschließlich von den Vorgaben der Infrastruktur, sondern vielmehr von den verkehrlichen Erforderlichkeiten in den jeweiligen Räumen abhängen.

- Die Landkreise liefern Vorschläge zur langfristigen Entwicklung der gesamten bestehenden Schieneninfrastruktur im Großraum

Die Verkehrsströme haben sich schon seit längerer Zeit deutlich über den MVV-Raum hinausentwickelt und reichen weit in die Europäische Metropolregion München bzw. bereits darüber hinaus. Dementsprechend muss auch das S-Bahn-System zukünftig verstärkt über den MVV-Raum hinaus entwickelt werden. Dazu sind die bereits existierenden Überlegungen der Bedienung mit einem System von Regional-S-Bahnen in die Metropolregion weiter auszubauen. Relevante Regional-S-Bahn-Destinationen wären u.a. Landsberg am Lech bzw. Buchloe, Landshut, Pfaffenhofen a.d.Ilm, Rosenheim, Wasserburg oder das Oberland (Bayrischzell, Lenggries, Tegernsee). Denkbar wären auch eine Verlängerung nach Kochel am See sowie eine Elektrifizierung der Strecke nach Wasserburg, so dass auch diese von Express-S-Bahnen bedient werden kann.

- Die Landkreise liefern Vorschläge für neue Verknüpfungen bestehender Strecken und völlig neue Verbindungen

Derzeit noch nicht vorhandene Strecken und/ oder Streckenverknüpfungen müssen hinsichtlich ihrer langfristigen Erforderlichkeit geprüft, bewertet und die Finanzierbarkeit gesichert werden.

- Die Landkreise fordern unverzüglich eine abgestimmte Konkretisierung des Betriebskonzepts der S-Bahn nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke (sog. Betriebsstufe 2)

Es ist sowohl für die Transparenz des S-Bahn-Angebotes als auch für die Angebotsplanung beim MVV-Regionalbusverkehr in den Landkreisen wichtig, dass bereits mit Fertigstellung der 2. Stammstrecke ein einheitlicher Grundtakt gefahren wird. Darüber hinaus darf es mit der Fertigstellung der Stammstrecke

nicht zu Verschlechterungen oder „Unwuchten“ beim S-Bahnangebot kommen. Die Landkreise stehen hierzu für Abstimmungsgespräche bereit und fordern diese ein.

- Die Landkreise verlangen zur sofortigen Verbesserung des S-Bahnangebotes die Schließung bestehender „Taktlücken“

Die Landkreise haben die „Taktlücken“ im bestehenden S-Bahnangebot bereits Anfang 2016 gegenüber BEG und S-Bahn München konkret beschrieben. Seither zeichnet sich ein Dialog zwischen BEG, S-Bahn, Verbundgesellschaft und Landkreisen ab, der bereits leichte Verbesserungen zeitigt, aber noch deutlich zu intensivieren ist. Neben der Schließung von Taktlücken tagsüber ist auch ein 24-Stunden-Betrieb zunächst mindestens an den Wochenenden erforderlich.

Ergänzend zu diesen bereits vorgebrachten Schwerpunktforderungen werden in dem vorliegenden Positionspapier zwei weitere Handlungsschwerpunkte deutlich gemacht.

- Die Landkreise fordern Maßnahmen zur sofortigen und dauerhaften Verbesserung der Pendlersituation, auch und gerade während der anstehenden Bauphase

Angesichts der bereits heute drängenden Situation auf der Schiene besteht in den Landkreisen die große Befürchtung, dass es in den kommenden Jahren aufgrund der vielen Baustellen zu einer Verschlechterung des gegenwärtig schon instabilen S-Bahnbetriebs kommen wird. Leider bewahrheiten sich diese Befürchtungen bereits seit geraumer Zeit, wie beispielsweise die Sommerbaustelle auf dem Linienast der S1 zwischen Feldmoching und Freising in 2018 zeigt. Dabei musste für die Dauer der Sommerferien der 10-Minuten-Takt auf der S8, Germering-Unterpfaffenhofen/Weßling entfallen. Auch der Entfall des 10-Minuten-Taktes auf der S3 und der S8 zwischen September 2019 und Januar 2020 zeigt, dass es bereits heute zu systematischen Zugausfällen kommt. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Hier gilt es dringend gegenzusteuern.

Bei den Handlungsfeldern werden neben den bekannten Vorschlägen auch zusätzliche Angebotsmaßnahmen bei den Regionalzügen dargestellt und Verbesserungen im Notfallmanagement sowie kurzfristige Maßnahmen zur Ergänzung des SPNV eingefordert. In diesem Zusammenhang soll auch die aktuelle Situation zur Schließung der Taktlücken bei der S-Bahn aufgezeigt werden.

-
- Die Landkreise fordern die kurz-, mittel- und langfristige Sicherstellung einer auskömmlichen Finanzierung verkehrlich sinnvoller Infrastruktur- und Betriebsmaßnahmen

Finanzierungshürden sind mitunter das hartnäckigste und, gerade in Zeiten voller Kassen, gleichzeitig am wenigsten nachvollziehbare Umsetzungshindernis dringend erforderlicher Maßnahmen. Angesichts der Dringlichkeit der verkehrlichen Situation im Großraum München, aber auch des Klimaschutzes dürfen verkehrlich sinnvolle und notwendige Maßnahmen zur Verbesserung und zum Ausbau der Schiene im Großraum München nicht mehr an Finanzierungshürden scheitern. Als weiterer Schwerpunkt soll mithin das dringende Erfordernis neuer bzw. deutlich ausgeweiteter Finanzierungsmöglichkeiten der in der Regel sehr teuren Infrastrukturmaßnahmen und der auf Dauer nicht minder teuren Betriebsmaßnahmen auf der Schiene thematisiert werden.

In diesem Zusammenhang gilt es auch den Grundsatz zu hinterfragen, wonach die DB Schienenstrecken nicht auf Vorrat und stets nach dem Gebot der Sparsamkeit planen und realisieren darf. Wir brauchen eine kluge und weitblickende Planung, damit eine Infrastruktur entsteht, die auch den Anforderungen künftiger Generationen gerecht wird.

2.3 Handlungsfelder

Aus Sicht der Landkreise gibt es in folgenden Bereichen vielfache Optionen, sowohl die Schieneninfrastruktur als auch das Angebot von S-Bahn München und Regionalzugverkehr entscheidend zu verbessern. Insbesondere die Angebotsverbesserungen sind relativ kurzfristig und vor der Inbetriebnahme großer Infrastrukturmaßnahmen umsetzbar. Ergänzend zum Positionspapier aus 2017 wurden die Handlungsfelder „Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn München“, „Angebotsverbesserungen bei den Regionalzügen“, „Prüfung und ggf. Weiterentwicklung vorliegender Störfallkonzepte“, „Erarbeitung stabiler Fahrplankonzepte“ sowie „kurzfristige Maßnahmen zur Ergänzung des SPNV“ in die nachstehende Auflistung aufgenommen. Die aus Sicht der Landkreise zu bearbeitenden Handlungsfelder sind wie folgt:

- Kommunikation im Regel- und vor allem im Störfall, Verbesserung der Fahrgastinformation
- Fahrzeugverfügbarkeit und Behängungsgrad
- Ausstattung der S-Bahnstationen (Modernisierung, Barrierefreiheit, Fahrgastinformationsanlagen (FIA) an allen Stationen)
- Schieneninfrastruktur (durchgehende Zweigleisigkeit, Beseitigung von Mischbetrieb, Gesamtkonzept für die Weiterentwicklung, insbesondere tangentielle Schienenverbindungen)
- Tarif und Ticketing (Vertrieb, Kundencenter, Mobilitätsplattform etc.)
- Koordination und Kommunikation zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgerorganisationen
- Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn München (Schließen von Taktlücken, Frühfahrten, Fahrten in der SVZ / nachts, etc.), wo infrastrukturell und betrieblich möglich sofort und nicht erst mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke umsetzen
- Angebotsverbesserungen bei den Regionalzügen (zusätzliche Halte und Angebote)
- Prüfung und ggf. Weiterentwicklung vorliegender Störfallkonzepte
- Erarbeitung stabiler Fahrplankonzepte (z.B. durch Verzicht auf Flügelungen)
- Regionalexpressverbindungen (z.B. Ostbahnhof – Ottobrunn – Aying – Bad Aibling – Rosenheim)
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (Hub-Stationen)
- Lärmschutz (nach Neubaustandard, abgestellte Fahrzeuge, Güterverkehr)

-
- kurzfristige Maßnahmen zur Ergänzung des SPNV

3. Kurzfristige Handlungsoptionen

Um die verkehrliche Situation im Großraum München kurzfristig spürbar zu entlasten, müssen zunächst die vorhandenen Kapazitäten der bestehenden ÖV-Systeme ausgeschöpft werden. Hinsichtlich der Kapazitäten bei der S-Bahn München und den Regionalzügen sind die nachfolgenden Handlungsoptionen zu prüfen und schnellstmöglich umzusetzen.

3.1 Betriebliche Verbesserungen für die S-Bahn – Schließung von Taktlücken

Noch immer existieren auf vielen Linien unregelmäßige Taktsprünge und Taktlücken, die die Merkbarkeit und damit generell die Attraktivität des Angebots deutlich schmälern.

		Montag - Freitag																						
Stunde		16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2												
Liniennummer		S4	S4	S4	S4	S4	S4	S4	S4	S4	S4	S4	S4	S4	S4	S4	S4	S4	S4	S4	S4	S4		
Verkehrshinweis																								
Geltendorf		50	14	54	14	54	14	54	34	14	34	54	34	14	34	14	54	54						
Türkenfeld		53	17	57	17	57	17	57	37	17	37	57	37	17	37	17	57	57						
Grafrath		57	21	01	21	41	01	21	01	41	01	21	41	01	21	41	01	21	01					
Schöngeising		00	24	04	24	44	04	24	04	44	04	24	44	04	24	44	04	24	04					
Buchenau	n	02	26	06	26	46	06	26	06	46	06	26	46	06	26	46	06	26	06					
Buchenau		08	38	48	08	38	48	08	38	48	08	38	48	08	38	48	08	38	48					
Fürstenfeldbruck		11	31	51	11	31	51	11	31	51	11	31	51	11	31	51	11	31	11					
Eichenau		15	35	55	15	35	55	15	35	55	15	35	55	15	35	55	15	35	15					
Puchheim		18	38	58	18	38	58	18	38	58	18	38	58	18	38	58	18	38	18					
Aubing		22	42	02	22	42	02	22	42	02	22	42	02	22	42	02	22	42	02					
Leienfelsstraße		24	44	04	24	44	04	24	44	04	24	44	04	24	44	04	24	44	04					
Pasing	an	26	46	06	26	46	06	26	46	06	26	46	06	26	46	06	26	46	06					
Pasing	ab	29	49	09	29	49	09	29	49	09	29	49	09	29	49	09	29	49	09					
Laim		32	52	12	32	52	12	32	52	12	32	52	12	32	52	12	32	52	12					
Hirschgarten		34	54	14	34	54	14	34	54	14	34	54	14	34	54	14	34	54	14					
Donnersbergerbrücke		36	56	16	36	56	16	36	56	16	36	56	16	36	56	16	36	56	16					
Hackerbrücke		38	58	18	38	58	18	38	58	18	38	58	18	38	58	18	38	58	18					
Hbf (GL 5-36)		39	59	19	39	59	19	39	59	19	39	59	19	39	59	19	39	59	19					
Hauptbahnhof (Tunnel)		41	01	21	41	01	21	41	01	21	41	01	21	41	01	21	41	01	21					
Karlsplatz (Stachus)		43	03	23	43	03	23	43	03	23	43	03	23	43	03	23	43	03	23					
Marienplatz		43	03	23	43	03	23	43	03	23	43	03	23	43	03	23	43	03	23					
Isartor		44	04	24	44	04	24	44	04	24	44	04	24	44	04	24	44	04	24					
Rosenheimer Platz		46	06	26	46	06	26	46	06	26	46	06	26	46	06	26	46	06	26					
Ostbahnhof	an	47	07	27	47	07	27	47	07	27	47	07	27	47	07	27	47	07	27					
Ostbahnhof	ab	48	08	28	48	08	28	48	08	28	48	08	28	48	08	28	48	08	28					

Ausschnitt aus dem aktuellen Fahrplan der S-Bahnlinie S4 mit diversen Taktlücken (siehe auch Anlage 3) zwischen Geltendorf und München, Ostbahnhof.

Die Verbundlandkreise haben der BEG und der S-Bahn München ihre Forderungen bezüglich der Schließung von Taktlücken bereits im Jahr 2016 detailliert zur Kenntnis gebracht. Zur großen Freude der Landräte wurden seitens des Freistaats in 2018 im Zuge der Verhandlungen zur MVV-Tarifreform jährlich 15 Mio. Euro zur Herstellung eines durchgehenden 20-Minuten-Takts (T20) auf den Außenästen der S-Bahn München zugesagt. Diese Zusage ist letztlich auch in den Koalitionsvertrag der neuen Staatsregierung eingeflossen. Dort ist zu lesen: „Im Großraum München wollen wir die Erreichbarkeit des Flughafens verbessern sowie auf allen Linienästen einen durchgehenden 20-Minuten-Takt bei der S-Bahn realisieren, soweit dies infrastrukturseitig möglich ist.“

In der Folge wurde die BEG beauftragt, zusammen mit der S-Bahn München ein Stufenkonzept zur Umsetzung des T20 zu entwickeln. Laut diesem zwischenzeitlich vorliegenden Stufenkonzept ist trotz der extrem knappen Personal- und Fahrzeugverfügbarkeit bei der S-Bahn München die Umsetzung eines T20 auf nahezu allen Außenästen möglich. Grundsätzlich ist dessen Einführung zunächst montags bis freitags durchgängig von 5 Uhr bis 21 Uhr vorgesehen. Als zweite Stufe ist eine Verlängerung der T20-Betriebszeit bis 23 Uhr angestrebt. Die Umsetzung von Stufe zwei hängt von einer Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit bei der S-Bahn München ab, da dem aktuell die notwendigen Werkstattzeiten entgegenstehen.

Im aktuellen Doppelhaushalt 2019/2020 des Freistaat Bayern sind bedauerlicherweise hierfür jedoch keine Mittel zur Bestellung der zusätzlichen Verkehrsleistungen vorgesehen.

Die Landkreise fordern als kurzfristige Angebotsverbesserung bei der S-Bahn München eine Umsetzung des zugesagten 20-Minuten-Taktes entsprechend dem BEG-Stufenkonzept zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2020. Die hierfür erforderlichen Mittel sollen zeitnah per Nachtragshaushalt zur Verfügung gestellt werden.

Daneben muss die S-Bahn zur Erhöhung ihrer Personenbeförderungskapazitäten konsequent Voll- und Langzüge einsetzen, wo die jeweils kürzere Einheit (v.a. in den Hauptverkehrszeiten) nicht ausreichend ist.

3.2 Alle Leerfahrten als Personenfahrten durchführen

Grundsätzlich gilt es zu prüfen, ob nicht alle Leerfahrten der S-Bahn München als Personenfahrten durchgeführt werden könnten. Die Landkreise begrüßen die Ankündigung der S-Bahn München, Leerfahrten zum Leuchtenbergring für den Personenverkehr zu öffnen und fordern die Öffnung aller Leerfahrten, soweit betrieblich möglich und verkehrlich sinnvoll.

3.3 Mehr Früh- und Nachtfahrten bei der S-Bahn

Grundsätzlich gilt nach wie vor die im Positionspapier aus 2017 dargelegte Sichtweise, dass die aktuellen Betriebszeiten der S-Bahn von ca. 5 Uhr morgens bis ca. 1 Uhr nachts (kein regelmäßig vertaktetes Leistungsangebot zwischen ca. 1 Uhr und ca. 5 Uhr) für einen derart prosperierenden Großraum nicht mehr zeitgemäß sind. Ein merkbares Leistungsangebot „rund um die Uhr“ (z.B. T60 zwischen 1 Uhr und 5 Uhr nachts) auf allen Außenästen ist daher einzuführen und könnte auch ein verbessertes

Nachtangebot im MVV-Regionalbusverkehr nach sich ziehen.

Im Übrigen soll der Einsatz von zusätzlichen Nachtschwärmer-Angeboten im S-Bahn-Verkehr bzw. ein durchgehender Betriebsbeginn um 4.30 Uhr geprüft werden. Die Landeshauptstadt München bietet bereits seit über 20 Jahren ein Bus- und Tram-Nachtliniennetz an, das inzwischen mit den Linien N80/81 sogar bis ins Umland reicht. Im Landkreis Fürstentfeldbruck verkehrt zum Beispiel zu den Nachtzeiten flächendeckend das MVV-RufTaxi. Die S-Bahn in Berlin fährt beispielsweise auf der S-Bahnlinie S9 samstags, sonn- und feiertags sogar durchgehend im 30-Minutentakt. Die Hamburger S-Bahnlinie S1 fährt ab 3.51 Uhr bereits im 20-Minutentakt und ab 5.31 Uhr im 10-Minutentakt. Aufgrund der zu erwartenden Nachfrage sollten die Frühfahrten bereits im JFP 2020 eingeführt werden.

Die S-Bahn München muss ebenfalls einen Beitrag in Form von weiteren Angeboten in der Schwachlastzeit leisten, sodass rund um die Uhr stets eine Alternative zum eigenen Auto besteht. Schon heute ist es praktisch nicht - oder nur bedingt möglich - als Arbeitnehmer mit einem Arbeitsbeginn um 6.00 Uhr den Arbeitsplatz an bzw. von einem Linienendhaltepunkt zu erreichen. Dies betrifft insbesondere viele Schichtarbeiter, die vielfach bereits vor 6 Uhr beginnen (Pflegepersonal, Feuerwehr, Polizei usw.). Auch Fluggäste mit einem Flug um 6.00 Uhr können den Flughafen nur dann rechtzeitig erreichen, wenn sie an den Linienästen der S-Bahnlinien S1 oder S8 Ost wohnen. Wer an einem der übrigen Linienäste startet, ist in der Regel auf andere Verkehrsmittel angewiesen. Und auch Züge, die am Hauptbahnhof zwischen 5 und 6 Uhr starten, sind nur schwer mit der S-Bahn zu erreichen. Ein durchgehender Betriebsbeginn der S-Bahn München um 4.30 Uhr würde es ermöglichen auch für die Anfahrt die DB bzw. ein City-Ticket zu nutzen.

3.4 Überprüfung der Durchbindungskonzepte bei der S-Bahn

Die bestehenden Linienastkombinationen der S-Bahnen sollten auch bezüglich ihrer betrieblichen Optimierungsmöglichkeiten detailliert überprüft werden.

Zu begrüßen wäre auch, wenn einzelne S-Bahnen nicht am Ostbahnhof enden, sondern stattdessen auf einem östlichen Ast (beispielsweise in Riem oder Haar) wenden würden. Ein weiteres Beispiel hierfür ist der Ast der S-Bahnlinie S2 nach bzw. ab Altomünster. Derzeit enden bzw. beginnen die sog. Grundtaktzüge, die während der Hauptverkehrszeiten mit den Verstärkerzügen einen 30-Minutentakt gewährleisten, in der Hauptverkehrszeit in Dachau (während diese in den Schwach-/Nebenverkehrszeiten durchfahren). Eine ständige umsteigefreie Verbindung nach bzw. von München ist zeitnah unerlässlich, um nicht nur die Attraktivität zu erhöhen, sondern

vielmehr auch die Anschlussproblematik bei Verspätungen zu beseitigen.

3.5 Prüfung und ggf. Weiterentwicklung der vorliegenden Störfallkonzepte der S-Bahn, Verbesserung der Fahrgastinformation

Nach aktueller Kenntnis der Landkreise startet im Dezember 2020 der 1. Münchner S-Bahn-Vertrag, welcher eine Laufzeit von voraussichtlich zwölf Jahren haben soll und zwei Betriebsstufen vorsieht. Die Verkehrsleistungen der Betriebsstufe 1 (bis zur Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke) entsprechen grundsätzlich dem bisherigen Angebot aus dem sogenannten Übergangsvertrag mit punktuellen Fahrplanverbesserungen und einzelnen Kapazitätserweiterungen.

Weiterhin wird aktuell die komplette Fahrzeugflotte vom Typ ET 423 modernisiert. Dadurch sollen nach Aussage der BEG vor allem vorhandene Kapazitäten besser genutzt, eine höhere Betriebsstabilität erreicht, die Fahrgastinformation verbessert und die Sicherheit erhöht werden. Darüber hinaus werden bis zu 21 zusätzliche Fahrzeuge vom Typ ET 420 beschafft und – ebenso wie die bereits heute auf verschiedenen Außenästen eingesetzten 15 Fahrzeuge dieses Fahrzeugtyps – für die Fahrt durch den Stammstreckentunnel ertüchtigt.

Die Landkreise begrüßen ausdrücklich diese betriebsstabilisierenden Maßnahmen. Diese reichen jedoch aus Sicht der Landkreise nicht aus. Eine Verbesserung der Betriebsqualität muss, anders als bislang praktiziert, eben nicht durch den Entfall des 10-Minuten-Taktes, vorzeitiges Wenden und einer Durchfahrt ohne Halt in Lastrichtung erreicht werden. Hier müssen alternative Dispositionsmaßnahmen entwickelt werden.

Die mehrfach deutlich geäußerte Auffassung der BEG, dass die Baumaßnahmen für die 2. Stammstrecke die Situation des bereits heute bis an die Grenzen ausgelasteten S-Bahn-Systems noch verschärft, wird von den Landkreisen in aller Deutlichkeit geteilt.

Dementsprechend fordern die Landkreise eine sofortige Prüfung und ggf. Weiterentwicklung der vorliegenden Störfallkonzepte der S-Bahn München hinsichtlich deren Wirkung auf die Außenäste der S-Bahn. Aus Sicht der Landkreise muss der Fokus im Störfall sein, die aktuell nach wie vor nicht optimale Fahrgastinformation auf die individuelle Situation vor Ort auszurichten. Hierzu müssen zumindest den Fahrgästen in den Zügen und auf den Bahnsteigen der aktuelle Störfall dargestellt, Behebungsprognosen geliefert und kurzfristige Ausweichmöglichkeiten aufgezeigt werden. Hierzu sind auch alle Fahrzeuge unverzüglich mit WLAN auszustatten, was z.B. in Stuttgart längst Standard ist. Damit können sich die Fahrgäste im Störfall besser informieren und ggf. selbst Alternativen suchen.

Als weiteres Hauptaugenmerk sind die Fahrgäste von den Außenästen

schnellstmöglich via Pendelbetrieb zu Umsteigemöglichkeiten in den Randlagen der Landeshauptstadt München zu befördern. In Ergänzung ist der störungsbedingte Schienenersatzverkehr deutlich zu optimieren. Neben der Bereithaltung ausreichender Busse sind weitere Optionen zu prüfen. Ähnlich wie bereits von der MVG praktiziert, soll im Störfall beispielsweise stets eine kostenlose Nutzung von entsprechend gekennzeichneten Taxen möglich sein. Hierzu gilt es entsprechende Verträge mit den Taxizentralen abzuschließen.

Auch sollte eine nach Möglichkeit vollständige Fahrpreiserstattung, ähnlich wie im Fernverkehr bzw. bei der MVG ab 20 Minuten Verspätung durch die S-Bahn München erfolgen.

Daneben ist auch die Fahrgastinformation im Regelbetrieb zu verbessern. Gerade im Bereich der Auslastung der Fahrzeuge und des Zugangs zu den Systemen müssen alle zugänglichen Daten schnell und unkompliziert für die Fahrgäste verfügbar sein. So ist es künftig anzustreben, dass alle erhältlichen Informationen zum SPNV (Angebot, Betriebszustand der Lifte und Rolltreppen, Behängungsgrad der Fahrzeuge, Barrierefreiheit der Stationen, etc.) in Echtzeit ggf. über DEFAS diskriminierungsfrei an alle Fahrgast-Auskunftssysteme (z.B. MVV-Auskunft) übermittelt werden.

3.6 Beseitigung gravierender Qualitätsmängel bei der S-Bahn

Bereits heute kommt es aus Gründen, die zumeist im unmittelbaren Verantwortungsbereich der S-Bahn München liegen, zu langfristigen, systematischen Zugausfällen. Seien es Engpässe bei der Beschaffung von Ersatzteilen zur Fahrzeuginstandhaltung, zu geringe Werkstattkapazitäten für die regelmäßige Wartung der Fahrzeuge bzw. Einschränkungen aufgrund von Bauarbeiten auf dem Werkstattgelände in Steinhausen, oder die scheinbar nicht ausreichende Personalausstattung der Werkstätten – die daraus resultierende, stark beeinträchtigte Fahrzeugverfügbarkeit hat erhebliche Auswirkungen auf den Betrieb und damit auf die Fahrgäste. So liegen die ausgefallenen Zugleistungen bei der S-Bahn München seit 2018 signifikant über dem bayernweiten Durchschnitt und auch die Monatspünktlichkeit liegt stark schwankend bisweilen deutlich unter den Zielwerten der BEG.

Diese ernsthaften Qualitätsprobleme der S-Bahn München müssen bahnintern dringend und schnellstmöglich behoben werden. Die Zuverlässigkeit der S-Bahn muss aus Sicht der Landkreise wieder deutlich besser werden.

In diesem Zusammenhang soll auch der branchenübergreifende Fachkräftemangel Erwähnung finden, der bei der S-Bahn München besonders evident bei Fahrpersonal und technischem Personal in den Wartungsanlagen auftritt. Hier müssen der Freistaat

Bayern und die BEG als zuständige Aufgabenträger die S-Bahn mit umfangreichen Maßnahmen zur Rekrutierung, Schulung bzw. Weiterbildung von Fachkräften aber auch bei der Schaffung bezahlbaren Wohnraums für das anzuwerbende Personal unterstützen.

3.7 Abstimmung der Betriebskonzepte des 1. Münchner S-Bahn-Vertrags

Mit Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke wird in o.g. 1. Münchner S-Bahn-Vertrag vsl. ab 2028 Betriebsstufe 2 realisiert. Hierbei ist vorgesehen, den Grundtakt auf den meisten Linien von einem 20-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt zu wechseln. Zusätzlich sollen Express-S-Bahnen auf diversen Linien im 30 bzw. 60-Minuten-Takt verkehren. Da die Angebotsplanung des MVV-Regionalbusverkehrs in der Region in einem untrennbaren Zusammenhang mit der Angebotsplanung bei der S-Bahn steht, ist im Sinne der Anschlusssicherung ein einheitlicher Grundtakt für das gesamte S-Bahnnetz bereits mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke zwingend erforderlich.

Darüber hinaus steht mit dem heutigen 20-Minutentakt, der aktuell auf fünf Außenästen in den Hauptverkehrszeiten zu einem 10-Minutentakt verstärkt wird, bereits jetzt auf verschiedenen Strecken zur Hauptverkehrszeit ein dichteres Leistungsangebot zur Verfügung als es im Zielkonzept künftig vorgesehen ist.

Eine Taktausdünnung ist jedoch für die Landkreise angesichts der zwingend zu verbessernden Qualität und Quantität des öffentlichen Verkehrs grundsätzlich nicht akzeptabel. Der öffentliche Verkehr steht in einem permanenten Attraktivitätswettbewerb mit dem motorisierten Individualverkehr und es wird aus Sicht der Landkreise nur dann gelingen, mehr Menschen zum Umstieg zu bewegen, wenn neben der deutlichen Verbesserung der Zuverlässigkeit auch die Fahrplankarte hinreichend dicht sind.

Da der MVV-Regionalbusverkehr in den Landkreisen eine zentrale Zubringerfunktion zur S-Bahn wahrnimmt, ist für ein ÖV-Angebot „aus einem Guss“ unbedingt und zeitnah eine Abstimmung der Betriebsstufe 2 mit dem Betriebskonzept des MVV-Regionalbusverkehrs erforderlich. Ausgehend von einer detaillierten Defizitbetrachtung muss konkret geprüft werden,

- an welchen Bahnhaltungen sich das Fahrtenangebot von S-Bahn und/ oder Regionalzug verbessert bzw. verschlechtert (z.B. durch weniger Verbindungen oder „Holpertakt“),
- wo bislang direkte S-Bahnverbindungen künftig nur noch über Umstiege möglich sind,

- wie sich unterschiedliche Grundtakte auf den S-Bahn-Außenästen auf die Anschlüsse im MVV-Regionalbusverkehr auswirken und
- welche konkreten Auswirkungen die sich überlagernden Takte der Betriebsstufe 2 (T15 und T30) auf das Betriebskonzept der jeweiligen Busverkehre haben.

Aufgrund der langfristigen Planungszeiträume im MVV-Regionalbusverkehr müssen diese Prüfungen und Abstimmungen zeitnah durchgeführt werden. Die Landkreise fordern diesbezüglich erneut ein, dass sowohl mit Fertigstellung der 2. Stammstrecke als auch im Nachgang dazu keine Verschlechterungen im Leistungsangebot auf der Schiene im Vergleich zum Status quo auftreten dürfen.

3.8 Angebotsverbesserung Regionalzugverkehr – Bessere Vernetzung von Regionalzug und S-Bahn

Neben der S-Bahn ist für viele Landkreise der Regionalzug von elementarer Bedeutung. Viele Regionalzüge fungieren als Expressverkehre. Hier sind nach Meinung der Landkreise folgende grundsätzliche Verbesserungen erforderlich:

- Mehr Halte im MVV-Raum, mehr Züge, 30-Minuten-Takt -Angebot auch abends und am Wochenende

Insbesondere die Situation, dass auf Regionalzugstrecken die Bahnhöfe in Kreisstädten bzw. aufkommensstarken Gemeinden an vielen Tageszeiten ohne Halt durchfahren werden (z. B. Dachau, Deisenhofen, Fürstenfeldbruck und Starnberg), ist dringend auf den Prüfstand zu stellen. Der Hinweis auf betriebliche Gründe ist in vielen Fällen augenscheinlich nicht haltbar. Konkrete Vorschläge für eine Ausweitung des Verkehrsangebots im Regionalzugverkehr sind in Anlage 2. unter „Wichtige Angebotsverbesserungen je Ast im S-Bahn- und Regionalverkehr“ aufgeführt.

- Vereinfachung komplizierter Tarifregelungen

Die derzeitige Praxis, dass MVV-Fahrscheine nur bei haltenden Zügen gültig sind, führt zu permanentem Ärger mit den Fahrgästen. Wenn schon tatsächlich ein Halten an diesen Bahnhöfen nicht immer möglich ist, sollten aber die MVV-Fahrausweise generell bis bzw. ab Verbundgrenze gelten, unabhängig davon ob der Zug dort auch hält.

- Verbesserung des Zusammenspiels von S-Bahn und Regionalzugverkehr

Dabei geht es um die Ausweitung von Halten, die bessere Abstimmung mit den S-Bahn-Fahrplänen und die Kommunikation gegenüber dem Fahrgast, damit dieser den Regionalzug auch als ein im MVV integriertes Verkehrsmittel erkennt.

Hierzu sind die Fahrzeuge aller Eisenbahnverkehrsunternehmen, die mit dem MVV-Tarif genutzt werden können zu kennzeichnen.

Es darf nicht sein, dass Regionalzüge der DB stets nach Fahrplanwechsel z.B. in Pasing nur zum Aussteigen und erst nach Protesten auch wieder zum Einsteigen genutzt werden dürfen. Gerade im Störfall ist das für die Fahrgäste aus den Landkreisen oft die einzige Möglichkeit, die Innenstadt der Landeshauptstadt München zu erreichen. Übrigens besteht diese Einschränkung bei anderen EVU nicht.

3.9 Kurzfristige Maßnahmen zur Ergänzung des SPNV

Kurzfristig kann das öffentliche Verkehrsangebot insgesamt nur verbessert werden, wenn der SPNV durch zusätzliche Verkehrsangebote flankiert und ergänzt wird, die einfach, schnell und vergleichsweise kostengünstig realisiert werden können.

Der SPNV bildet nach wie vor als Rückgrat die Grundlage, sollte jedoch durch sog. BusRapidTransit-Systeme (BRT oder Schnellbussystem) ergänzt werden. Außerdem ist zu prüfen, ob auch Seilbahnen oder eine „Magnetbahn light“ kurzfristiger und kostengünstiger als konventionelle Schienensysteme realisiert werden könnten. Einige Landkreise arbeiten bereits gemeinsam mit dem MVV an derartigen Prüfungen. Unterstützung ist dabei sowohl bezüglich der Planungsabläufe wie auch bei der Finanzierung von Seiten des Bundes und des Freistaats erforderlich, um eine rasche Umsetzung erreichen zu können.

Schnellbussysteme weisen folgende Vorteile auf:

- Schnellbus- oder BRT-Systeme entfalten ihre höchste Wirksamkeit, wenn technische, bauliche, verkehrsrechtliche und planerische Maßnahmen zusammenwirken.
- Eigene Fahrspuren ermöglichen eine Bevorrechtigung an Kreuzungspunkten und kurze Aufenthaltszeiten an den Haltestellen und damit attraktive Reisezeiten. Mittelfristig sollen alle Buslinien im MVV hinsichtlich ihrer Beschleunigungspotentiale überprüft werden (bei der MVV-Regionalbuslinie 210 ist es bspw. gelungen, mehr als 10% der Umlaufzeit einzusparen). Die technischen Hintergrundsysteme sind bereits bei der Ausschreibung zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind neue bzw. weitere Schnellbuslinien einzurichten (aktuell u.a. X845, X900 etc.).
- Schnellbusse haben Kostenvorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln mit vergleichbarer Kapazität. Die Infrastrukturkosten für Schnellbussysteme sind

deutlich geringer als die Kosten vergleichbarer schienengebundener Verkehrsmittel, die häufig kostenintensive Tunnel oder zusätzliche Trassen bzw. Flächen benötigen. Zusätzlich profitieren Schnellbus-Systeme von geringen Betriebskosten. Und mit jeder weiteren Verkürzung der Reisezeit können automatisch Betriebskosten eingespart werden.

- Eine schnelle Implementierung ist möglich. Erfahrungen aus Projekten weltweit zeigen, dass für die Planung und Realisierung von Schnellbus-Systemen deutlich weniger Zeit benötigt wird als für vergleichbare schienengebundene Verkehrssysteme.
- Busbasierte Verkehrssysteme profitieren von der hohen Flexibilität in Bezug auf Infrastrukturgestaltung und Betrieb. Die Flexibilität des Busses ermöglicht Betriebsprogramme, bei denen Linien von der Schnellbusinfrastruktur in den normalen Straßenverkehr übergehen (und umgekehrt). Der Bau eigener Infrastrukturen ist i.d.R. nicht entlang der Gesamtstrecke erforderlich; statt durchgängiger Busspuren können auch Pfortnerampeln ausreichen. Busse, die Autobahnen nutzen (z.B. Linien 732, 213, 9410) sollten den Standstreifen (oder eine Fahrspur exklusiv) nutzen können. Um dies und ggfs. dafür notwendige Umbaumaßnahmen realisieren zu können, wird eine fachliche Unterstützung des Freistaats bzw. der Autobahndirektion eingefordert (bis hin zu entsprechender Anpassung der StVO).
- Eigene Fahrspuren und die Bevorrechtigung der Fahrzeuge führen zu einer ausgeglichenen Fahrweise mit weniger Stopps und einem geringeren Kraftstoffverbrauch. Durch eine hohe Auslastung attraktiver Schnellbusse ist der CO₂-Ausstoß pro Fahrgast zudem sehr gering. Das attraktivere Angebot der Schnellbusse trägt im Idealfall zu einer Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs bei und damit zu einer verbesserten Umweltbilanz durch hohe Effizienz.

Es gilt, daran zu arbeiten, BRT bzw. Schnellbussysteme möglichst flächendeckend im MVV-Raum umzusetzen. Dazu wird der Freistaat aufgefordert, Planung und Umsetzung sowie das Zusammenspiel mit der Straßenplanung noch stärker zu unterstützen. Die Förderung der technischen und baulichen Maßnahmen sollte dazu vereinfacht und die Fördersummen erhöht werden.

Seilbahnen können aus Sicht der Landkreise folgende Vorteile haben:

- Hauptvorteil einer Seilbahn ist der vom Straßenverkehr unabhängige Verkehrsweg. Sie schwebt über der Individualverkehrsebene und kann für die Verbindung zweier Ziele den geographisch kürzesten Weg nutzen und dabei

flexibel und einfach auf bauliche oder topographische Hindernisse reagieren. Durch die exklusive „Fahrbahn“ umgeht sie z.B. Umwege, Staus oder Baustellen, die bei ebenerdigen Verkehrsmitteln (Bus, Tram) zu verkehrsbedingten Behinderungen führen.

- Eine Seilbahn hat einen geringen Platz- und Flächenverbrauch an der Oberfläche, welcher sich fast ausschließlich auf Stützen und Stationen beschränkt. Dies ermöglicht eine multifunktionale Raumnutzung. Resultierend aus ihrem Charakteristikum als Stetigförderer haben Seilbahnen eine sehr hohe Verfügbarkeit und garantiert gleichmäßige Fahrzeiten.
- Durch eine kurze Bauzeit sind Seilbahnen verhältnismäßig schnell zu realisieren. Im Idealfall ist ein Umsetzungszeitraum von 12 bis 18 Monaten denkbar. Im Vergleich zum Schienenverkehr sind die Baukosten einer Seilbahn mit – je nach Typ – durchschnittlich ca. fünf bis 20 Mio. € pro Kilometer deutlich geringer, da u.a. wenig infrastruktureller Aufwand entsteht. So kostet verglichen mit einer Seilbahn ein Straßenbahnkilometer i.d.R. das Doppelte und ein U-Bahn-Kilometer das bis zu Zehnfache. Auch die Betriebskosten sind bei einer Seilbahn durch den teilautomatisierten Betrieb und den dadurch geringen Personalaufwand vergleichsweise niedrig.
- Seilbahnen sind zudem besonders energieeffizient und leise, da nur das Seil, nicht aber jedes einzelne Fahrzeug angetrieben werden muss. Die Verbindung von hoher Förderleistung, geringem Energiebedarf, hoher Zuverlässigkeit und sehr geringem Personalbedarf macht Seilbahnen zu einem äußerst effizienten und attraktiven Verkehrsmittel.

Neben dem Ausloten der Möglichkeiten von Seilbahnen gilt es aber auch intensiv zu prüfen, inwieweit weitere, schnelle Massentransportmittel wie beispielsweise Magnetbahnen kurzfristiger und kostengünstiger zu realisieren sind als herkömmliche Schienentransportmittel. In beiden Themenfeldern (urbane Seilbahnen und Magnetbahn) gibt es noch rechtliche Unsicherheiten, zu deren Aufklärung der Freistaat einen wichtigen Beitrag leisten kann.

4. Staatliche Finanzierung verkehrlich sinnvoller Infrastruktur- und Betriebsmaßnahmen

Die staatliche Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr setzt in der Regel eine positive standardisierte Bewertung voraus (Nutzen-Kosten-Faktor > 1,0). Diese Standardisierte Bewertung verhindert aktuell oftmals

durch ihr enges Korsett den „Blick über den Tellerrand“ zukunftsweisender Investitionen. Die Verhältnisse im Großraum München suchen in Bayern und vielleicht ganz Deutschland ihresgleichen und können mit den althergebrachten Parametern nicht mehr sachgerecht weiterentwickelt werden. Insofern sehen die Landkreise die, durch das BMVI angestoßene Überarbeitung des Verfahrens als außerordentlich positiv und sprechen sich dafür aus, die begonnenen Arbeiten intensiv weiter zu betreiben. Hierbei sind Nutzenfaktoren zu entwickeln und in das Verfahren aufzunehmen, die auch Faktoren wie z.B. Umweltverträglichkeit, erforderliche Ausweitung bereits vorhandener Kapazitäten, erhebliche Verbesserungen bei der Betriebsqualität, städtebauliche Aspekte/Entwicklungen, Einfluss auf den Wohn- und Arbeitsmarkt oder auch den Schutz endlicher Ressourcen (z.B. Grund und Boden) grundsätzlich bzw. stärker monetarisieren. In diesem Zusammenhang begrüßen die Landkreise auch ausdrücklich die jüngst beschlossene GVFG-Novelle, wonach die Mittel von derzeit 332 Mio. Euro p.a. schrittweise bis zum Jahr 2021 auf 1 Mrd. Euro p.a. angehoben werden. Die Bundesregierung hat zudem angekündigt, die GVFG-Mittel im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 ab 2025 auf 2 Mrd. Euro pro Jahr anzuheben. In dem Zusammenhang ist auch eine Erhöhung des Fördersatzes des Bundes von 60 % auf 75 % vorgesehen. Ungeachtet dieser sehr erfreulichen Mittelaufstockung seitens des Bundes ist mit der GVFG-Novelle auch sichergestellt, dass künftig nicht nur der Neubau, sondern auch der Ausbau und die Instandhaltung grundsätzlich förderfähig ist.

Derzeit erhöht der Freistaat Bayern die oben dargestellte Bundesförderung aus Landesmitteln um 20% und steigert damit die staatliche Förderquote von bislang 60 % auf 80 %. Die Landkreise fordern auch bei Erhöhung des Fördersatzes des Bundes eine Beibehaltung der Aufstockung der Förderquote aus Landesmitteln auf den maximalen Förderrahmen (derzeit 90 %). Es wäre schlicht nicht sachgerecht und würde die seitens des Bundes beabsichtigte Wirkung zur Stärkung des Umweltverbundes konterkarieren, wenn die Aufstockung der Bundesmittel lediglich zu einer Einsparung bei Landesmitteln und nicht zu einer besseren Finanzierbarkeit der in der Regel sehr mittelaufwändigen Infrastrukturmaßnahmen führen würde.

Da die Bundesmittel im Zeitraum zwischen 2020 und 2025 wie angekündigt versechsfacht werden, fordern die Landkreise weiterhin, die Landesmittel schrittweise in gleichem Verhältnis anzuheben. Die entsprechenden zusätzlichen Mittel für 2020 sollen zeitnah per Nachtragshaushalt zur Verfügung gestellt werden.

In diesem Zusammenhang gilt es auch den Grundsatz zu hinterfragen, wonach die DB Schienenstrecken nicht auf Vorrat und stets nach dem Gebot der Sparsamkeit planen und realisieren darf. Beim Straßenneubau ist es gängige Praxis, z.B. Brücken so zu errichten, dass weitere Fahrstreifen auf Ebene Null möglich sind. Wir brauchen eine kluge und

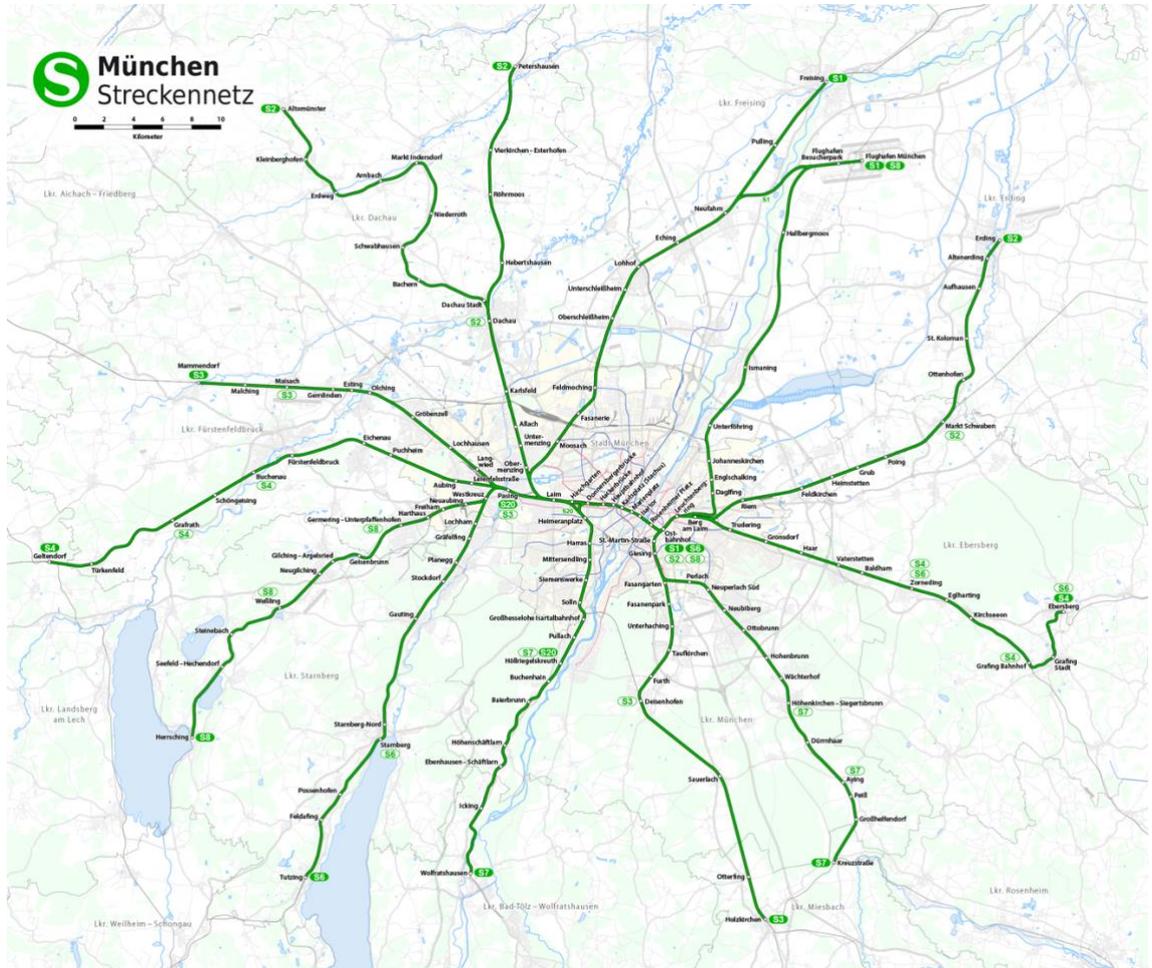
weiblickende Planung, damit eine Infrastruktur entsteht, die auch den Anforderungen künftiger Generationen gerecht wird.

In puncto staatlicher Finanzierung von Infrastruktur- und/ oder Betriebsmaßnahmen ist den Landkreisen grundsätzlich wichtig, dass zusätzliche Maßnahmen auch mit zusätzlichen Mitteln zu finanzieren sind. Eine Umschichtung aktuell zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel würde den gemeinsamen Bestrebungen nach einer Lösung der Verkehrsprobleme in den Ballungszentren, nach mehr Klimaschutz und nachhaltiger Mobilität entgegenwirken und käme einem Etikettenschwindel gleich.

Mit dem Beschluss der Bundesregierung zum Klimapakete werden in den nächsten Jahren die Regionalisierungsmittel deutlich erhöht. Schon in diesem Jahr sollten nach Einschätzung der Landkreise rund 25 Mio. Euro mehr nach Bayern fließen. Mit einem Teil dieses Geldes könnte ein Großteil der dargestellten kurzfristigen Maßnahmen schnell finanziert und umgesetzt werden.

Anlagen

1. Infrastruktur: Wichtige Ausbaumaßnahmen auf einzelnen Regionalzug- bzw. S-Bahnstrecken



S1 (Freising):

- Bau eigener S-Bahn-Gleise von Laim nach Oberschleißheim, um weitere Angebotsverbesserungen realisieren und auch den Einfluss von Regionalzügen ausschließen zu können
- Ausbau der Strecke München – Freising – Landshut
- Anbindung von Moosburg, Langenbach und Marzling an das S-Bahn-Netz
- Vollständiger barrierefreier Ausbau der Stationen Lohhof und Eching
- Höhenfreimachung in Oberschleißheim
- Bau der Pasinger Kurve um eine Relation Pasing – Moosach – Feldmoching – Unterschleißheim – Neufahrn – Flughafen zu ermöglichen

S2 West (Petershausen):

- Ertüchtigung des Nordrings für den S-Bahn-Verkehr
- Personenverkehr von Karlsfeld über den Rangierbahnhof (RBF München Nord) zum DB Nordring weiter nach Johanneskirchen
- Beseitigung der teilweise einspurigen Nahverkehrsstrecke, um den „Rumpeltakt“ (20/40- Minutentakt) beseitigen zu können bzw. mehr Betriebsstabilität zu erhalten
- Karlsfeld: Anbindung an die im Münchener Norden vorhandene Schieneninfrastruktur, um eine Tangentialverbindung zu erhalten

S2 West (Altomünster):

- Vollständig zweigleisiger Ausbau, um während der Hauptverkehrszeiten den 30-Minutentakt verdichten zu können (15- oder zumindest 20-Minutentakt) und die Pünktlichkeit zu erhöhen
- Verlängerung der Schienenstrecke von Altomünster nach Aichach, um eine Verbindung zur „Paartalbahn“ zu erhalten (ca. die Hälfte der P&R-Nutzer/innen in Altomünster kommen aus dem Landkreis Aichach-Friedberg)
- Neue S-Bahn-Station „Breitenau“ zwischen den bestehenden S-Bahnhalten „Bachern“ und „Dachau Stadt“. Hintergrund hierfür sind Überlegungen, vor der Großen Kreisstadt Dachau einen zentralen P&R-Umsteigepunkt einzurichten. Ziel soll es sein, dem MIV aus dem Dachauer Hinterland einen attraktiven Umsteigepunkt zum ÖPNV zu ermöglichen. Hierzu müsste der Halt mit einem P&R-Parkhaus und ggf. auch einen ZOB für Dachau und Umgebung ausgerüstet werden. Des Weiteren soll im dortigen Umgriff auch die geplante Nordumfahrung sowie eine aktuell untersuchte Westtangente von der bisherigen Staatsstraße abzweigen. Diese Maßnahmen zusammengenommen, könnten zu einer umfassenden und nachhaltigen Entlastung der beiden größten Landkreiskommunen vom (Durchgangs-)Verkehr führen
- Neue Schienen- bzw. S-Bahnstrecke entlang der BAB 8: Neubau des bislang fehlenden Astes im Münchner Schnellbahnnetz von München über Odelzhausen nach Dasing (Verknüpfung mit der „Paartalbahn“ von Augsburg über Friedberg und Aichach nach Ingolstadt)

S3 West (Mammendorf):

- Ertüchtigung des Nordrings für den S-Bahn-Verkehr und Personenverkehr von Olching über RBF München Nord zum DB Nordring und weiter nach Johanneskirchen
- Neue Ausfädelung zum neuen S-Bahnhof „Fliegerhorst Fürstenfeldbruck“
- Zweites S-Bahngleis zwischen Maisach und Mammendorf bzw. drittes Gleis Pasing – Olching bzgl. Qualität
- Barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe Gröbenzell und Olching sowie des Regionalzugbahnhofs Haspelmoor

S4 West (Geltendorf):

- Bau eigener S-Bahn-Gleise mindestens zwischen Buchenau und Pasing, um auf einem der nachfragestärksten S-Bahnäste weitere Angebotsverbesserungen realisieren und den Einfluss von Güter- und Regionalzügen ausschließen zu können bzw. drittes Gleis/viertes Gleis bis Grafrath
- Ertüchtigung Westkopf/LZB am Bf. Pasing
- Drittes S-Bahngleis Buchenau und Grafrath
- Mehr Regionalzughalte in Fürstenfeldbruck bzw. Stundentakt beim Regionalzug in FFB (kommt mit Vorortverkehre Buchloe Stundentakt ab 2021; in HVZ aber erst später mit Ende 2022 wegen Bahnsteiglänge)
- Neue S-Bahn-Station „Emmering“ in der Nähe des Bahnübergangs Dr. Rank-Str./Reginawerk
- Ausbau Bahnsteig „Fürstenfeldbruck (S)“ an Gleis 1 und Bau Bahnsteig an Gleis 4 für Regionalzughalte der Verbindung München – Geltendorf – Buchloe
- Zweiter Fußgängertunnel zum Mittelbahnsteig „Fürstenfeldbruck (S)“ auf der Ostseite
- Vollständiger barrierefreier Ausbau der Stationen Puchheim, Grafrath, Buchenau und Türkenfeld

S6 West (Tutzing):

- Vollständiger barrierefreier Ausbau der Stationen, Starnberg und Feldafing

S7 West (Wolfratshausen):

- Verlängerung nach Geretsried, mit den Stationen Gelting, Geretsried Mitte und Geretsried Süd
- Bahnsteige verlängern für Einsatz von Langzügen zur Kapazitätserhöhung
- Vollständiger zweigleisiger Ausbau
- Vollständiger barrierefreier Ausbau der Stationen Großhesselohe Isartalbahnhof, Höllriegelskreuth und Ebenhausen-Schäftlarn

S8 West (Herrsching):

- Streckenertüchtigung bzw. Bau weiterer S-Bahn-Gleise von Steinebach nach Seefeld-Hechendorf
- Niveaufreier Abzweig Westkreuz sowie Bau eines Wendegleises in Weßling zur Verbesserung der Betriebsqualität
- Vollständiger barrierefreier Ausbau der Stationen Weßling, Neugilching, Seefeld-Hechendorf, Steinebach und Geisenbrunn
- S-Bahn Halt Wechselbaum mit Mobilitätsdrehscheibe
- Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs in Herrsching, Rieder Straße

S2 Ost (Erding):

- Erdinger Ringschluss: Zweigleisige Verbindung zwischen Erding und Flughafen
- Weiterführung der S2 über die Neufahrner Gegenkurve nach Freising
- S-Bahn-Anbindung der an der Strecke München – Mühldorf gelegenen Stationen Hörlkofen, Walpertskirchen, Thann-Matzbach und Dorfen durch Flügelung der S2-Ost in Markt Schwaben inkl. Elektrifizierung
- Viergleisiger Ausbau der S2-Ost zwischen Feldkirchen und Markt Schwaben – Realisierung der ABS 38
- Vollständiger barrierefreier Ausbau der Stationen Riem, Markt-Schwaben, Poing, Heimstetten und Feldkirchen
- Bahnsteige verlängern für Einsatz von Langzügen zur Kapazitätserhöhung
- Zweigleisiger Ausbau für die S-Bahn von Markt Schwaben bis Erding, durch Erdinger Ringschluss, Walpertskirchner Spange und Neufahrner Kurve; dann sortenreine Bedienung der S-Bahn (kein Mischverkehr)
- Barrierefreiheit und Höhenfreimachung
- Messeverschwenk: Verschwenkung der S2-Ost zur Messestadt mit Haltepunkt Messestadt-Nord; aufwärtskompatibel mit der ABS 38 aus dem Bedarfsplan für Bundesschienenwege; wobei Verkehrsströme entlang der S2 Ost nach München nicht beeinträchtigt werden dürfen

Optional als neue, zusätzliche S-Bahnlinie zur Messe (mit neuem Bahnhof): Die Neubaustrecke schließt in Riem an die bestehende Strecke an, und führt gemäß dem Projekt Messeverschwenk zuerst südlich zu einer neuen Haltestelle an der Messe. Anschließend wird die bestehende Strecke überquert (in Richtung Aschheim, Kirchheim und Pliening), wobei eine Abzweigung zurück auf die Strecke nach Markt Schwaben optional möglich ist

- Wenn Zweigleisigkeit nicht realisiert werden kann, wären zumindest zusätzliche, über die fahrplantechnisch notwendigen zweigleisigen Begegnungsabschnitte nötig, um bei Problemen schnell auf den Fahrplan zurückzukommen. Eigene S-Bahngleise zwischen Markt Schwaben und München ergäben Entflechtung
- Im Zuge des Ausbaus der KB940 nach Mühldorf, Fortführung der S-Bahn bis Dorfen
- Beseitigung von Bahnübergängen ist aus Sicherheitsgründen generell anzustreben

S4/S6 Ost (Grafing / Ebersberg):

- Streckenertüchtigung: Mindestens weitgehend zweigleisiger Ausbau zwischen Grafing Bf. und Ebersberg, um damit eine bessere Betriebsqualität und ein besseres Angebot zu erreichen. Umsetzung der Maßnahme vor Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke.
- S-Bahnhalt mit neuem Bahnsteig in Oberndorf wieder reaktivieren um den ländlichen Raum der Gemeindebereiche der Städte Grafing und Ebersberg besser anzubinden.

-
- Drittes Gleis in Richtung Rosenheim
 - Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau der Strecke nach Wasserburg; Bedienung durch neue Regional-S-Bahnen. Dabei ist auch die Anhebung von Bahnsteigabschnitten auf die Höhe von 96 cm (S-Bahnniveau) auf der Strecke zwischen Ebersberg und Wasserburg zum barrierefreien Einstieg erforderlich. Gleichzeitig erfordert eine bessere Infrastruktur auch eine Verbesserung der Signaltechnik auf diesen Streckenabschnitt.
 - Neue Regionalzughalte in Trudering

S7 Ost (Kreuzstraße):

- Zweigleisiger Ausbau von Giesing Richtung Höhenkirchen-Siegertsbrunn
- Vollständiger barrierefreier Ausbau der Stationen Wächterhof und Hohenbrunn
- Bahnsteige verlängern für Einsatz von Langzügen zur Kapazitätserhöhung
- Ringschluss der S-Bahnen S7 (Kreuzstraße) und S3 (Holzkirchen)
- Führen von Regionalzügen bzw. Regional-S-Bahnen von/nach Rosenheim/Miesbach über Kreuzstraße auf die Strecke der S7. Dort liegt mit dem TIP (Technologie- und Innovationspark) in Ottobrunn/Taufkirchen ein Arbeitsplatzschwerpunkt. Hierfür viergleisiger Ausbau zwischen Großhelfendorf und Giesing/St.-Martin-Straße/Ostbahnhof, damit kein Mischverkehr entsteht
- Höhenfreimachung bei den Bahnübergängen in Ottobrunn, Neubiberg und Höhenkirchen-Siegertsbrunn erforderlich

S8 Ost (Flughafen):

- Streckenertüchtigung: Bau eigener S-Bahn-Gleise zwischen Daglfing und Johanneskirchen, um – verkehrlich – auf einem der nachfragestärksten S-Bahnäste weitere Angebotsverbesserungen realisieren und den Einfluss von Güterzügen Richtung DB-Nordring ausschließen zu können (um die städtebaulichen Entwicklungen der Landeshauptstadt München in diesem Bereich nicht einzuschränken, sollte dieser Abschnitt in Tieflage umgesetzt werden)
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zum Flughafen

S20:

- Vorschlag aus ÖPNV-Studie Landkreis München: Verknüpfungspunkt Meterschwaige zwischen Tram 25 und S-Bahn

Sonstige Verbesserungen Infrastruktur:

- Umfahrung München durch den Güterverkehr über Landshut-Mühldorf, Rosenheim.
- ETCS bei der S-Bahn und Regionalverkehr
- Elektrifizierung aller Strecken im MVV heute und im erweiterten Verbundraum bis 2050
- FIA an allen Stationen, WLAN in allen Fahrzeugen

Infrastruktur Regionalzüge:

- Elektrifizierung München – Buchloe – Kempten – Lindau (in Ausführung)
- Elektrifizierung Oberland, Landsberg, Füssen, Wasserburg, Schongau, Ammerseebahn, Dorfen
- München – Mittenwald (Einrichtung von Begegnungsabschnitten)
- Holzkirchen – Lenggries (Einführung des ZoHR-Verfahrens (Zugfahrt ohne Halt in Rangierfahrt) in den Bahnhöfen Schafflach und Holzkirchen)
- Holzkirchen – Lenggries / Holzkirchen – Schliersee – Bayrischzell (Modernisierung der Strecken des Oberlandes, Ausschöpfung des Rationalisierungspotenzials + Elektrifizierung)
- München – Pasing – Buchenau (viergleisiger Ausbau der Strecke zur Entflechtung des S-Bahnverkehrs vom Fern-, Regional- und Güterverkehr)
- 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)
- Schliersee – Bayrischzell (Wiederherstellung der rückgebauten Kreuzungsmöglichkeit (Zugfolgestelle) im Bahnhof Fischhausen – Neuhaus)
- Rosenheim – Holzkirchen (Schaffung zweigleisiger Begegnungsabschnitte)
- Landshut – Mühldorf (Elektrifizierung der eingleisigen Strecke Mühldorf – Landshut (in Verbindung mit Elektrifizierung Strecke 5723) und Schaffung einer direkten Fahrtmöglichkeit Landshut – Freilassing als weiträumige Umgehungsmöglichkeit für den Verkehr aus Richtung Brenner in Richtung Nord- und Mitteldeutschland)
- Pasinger Kurve
- Neubau Bahnsteigquerung München Hbf
- Hochbahnsteige im Hbf zur Kapazitätserweiterung

2. Wichtige Angebotsverbesserungen je Ast im S-Bahn- und Regionalverkehr

S1 Freising/Flughafen

- Mehr Regionalzughalte in Feldmoching und Moosach
- Anbindung von Moosburg, Langenbach und Marzling an das S-Bahn-Netz
- Schließung von Taktlücken sowie mehr S-Bahnen zwischen 1 Uhr und 5 Uhr
- Mindestens zwei Nachtschwärmer S-Bahnen in alle Richtungen (oder 60-Minutentakt zwischen 1 Uhr und 5 Uhr)
- Mehr Frühfahrten, um Flüge, die frühmorgens am Münchner Flughafen starten, erreichen zu können

S2 West (Petershausen/Altomünster):

- Nach Fertigstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke sollte die S2 Richtung Petershausen bzw. Altomünster nicht nur durch die bisherige Stammstrecke, sondern durch die neue Röhre fahren, um einen höheren Erschließungsgrad bzw. eine geringere Fahrzeit zu erreichen
- Express-S-Bahn-Konzept um die Fahrzeiten nach bzw. von München kürzer und attraktiver gestalten zu können. Das Konzept sollte allerdings alle Haltepunkte mit hohem Verkehrsaufkommen weiterhin bedienen (also im Landkreis Dachau beispielsweise auch Karlsfeld)
- Beibehaltung des heutigen 10-Minutentakts bis bzw. ab Dachau
- Regionalzughalte: Bedienung von Petershausen auch bei Gültigkeit eines EMM-Tarifs, zusätzlicher Halt (immer) auch in Dachau als Große Kreisstadt, S-Bahn-Verzweigung nicht nur nach Petershausen, sondern auch nach Altomünster
- Schließung von Taktlücken sowie mehr S-Bahnen zwischen 1 Uhr und 5 Uhr
- Mindestens zwei Nachtschwärmer S-Bahnen in alle Richtungen (oder 60-Minutentakt zwischen 1 Uhr und 5 Uhr)
- Alle Leerfahrten als Personenfahrten (z.B. die 39967 MAMT-MDA)
- Mehr Frühfahrten, um Flüge, die frühmorgens am Münchner Flughafen starten, erreichen zu können

S2 West (Altomünster):

- Durchbindung der sog. Verstärkerzüge (enden bzw. beginnen derzeit in Dachau) nach bzw. von München, um die Attraktivität aus dem „Dachauer Hinterland“ zu steigern, da der Großteil der Fahrgäste nach München pendelt
- Evtl. (teilweise) als Express, ohne weiteren Halt, und ggf. zum oberirdischen Hbf. (wie früher)

S3 West (Mammendorf):

- Express-S-Bahn-Konzept, um die Fahrzeiten nach bzw. von München kürzer und attraktiver gestalten zu können
- Mindestens durchgehender Stundentakt bei Regionalzughaltem „Fugger-Express“ Augsburg – München an den Bahnhöfen Altheim, Haspelmoor und Mammendorf (S)
- Durchgehender 20-Minutentakt der S3 auch auf dem Streckenabschnitt Maisach (S) – Mammendorf (S); kein Stolpertakt mehr
- Schließung von Taktlücken sowie mehr S-Bahnen zwischen 1 Uhr und 5 Uhr
- Mindestens zwei Nachtschwärmer S-Bahnen in alle Richtungen (oder 60-Minutentakt zwischen 1 Uhr und 5 Uhr)
- Alle Leerfahrten als Personenfahrten (z.B. die S3 MHO nach MSTH 39968, MMA-MP 8373 usw.)
- Mehr Frühfahrten, um Flüge, die frühmorgens am Münchner Flughafen starten, erreichen zu können

S4 West (Geltendorf):

- Express-S-Bahn-Konzept, um die Fahrzeiten nach bzw. von München kürzer und attraktiver gestalten zu können
- Mindestens durchgehender Stundentakt bei Regionalzughaltem Buchloe – München am S-Bahnhof Fürstenfeldbruck
- Durchgehender 20-Minutentakt der S4 auch auf dem Streckenabschnitt Buchenau (S) – Geltendorf (S); kein Stolpertakt mehr
- 10-Minutentakt in den Hauptverkehrszeiten zwischen Pasing und Buchenau (S)
- Schließung von Taktlücken sowie mehr S-Bahnen zwischen 1 Uhr und 5 Uhr
- Mindestens zwei Nachtschwärmer S-Bahnen in alle Richtungen (oder 60-Minutentakt zwischen 1 Uhr und 5 Uhr)
- Alle Leerfahrten als Personenfahrten (z.B. die S4 Pasing-Buchenau 38982 bzw. 38984 als Express)
- Mehr Frühfahrten, um Flüge, die frühmorgens am Münchner Flughafen starten, erreichen zu können; Start der S8 nicht in Pasing, sondern z.B. in Geltendorf
- Mehr Regionalzughalte in Geltendorf
- Anbindung von Kaufering an das S-Bahn-Netz

S6 West (Tutzing):

- Durchgehender 20-Minutentakt auf S6 bis zur Endstation Tutzing
- Verlängerung des 10-Minutentakts von/bis Starnberg
- 10-Minutentakt in den Hauptverkehrszeiten mindestens zwischen Pasing und

Gauting

- Schließung von Taktlücken sowie mehr S-Bahnen zwischen 1 Uhr und 5 Uhr
- Mindestens zwei Nachtschwärmer S-Bahnen in alle Richtungen (oder 60-Minutentakt zwischen 1 Uhr und 5 Uhr)
- Mehr Frühfahrten, um Flüge, die frühmorgens am Münchner Flughafen starten, erreichen zu können
- Mehr Regionalzughalte in Starnberg und Tutzing bzw. Regionalzüge im 30-Minutentakt nach Murnau (spätestens für Neuausschreibung der Werdenfelsbahn Ende 2025)

S7 West (Wolfratshausen):

- Mehr Regionalzughalte in Siemenswerke, Solln usw
- 10-Minutentakt bis Solln / Höllriegelskreuth
- Schließung von Taktlücken sowie mehr S-Bahnen zwischen 1 Uhr und 5 Uhr
- Mindestens zwei Nachtschwärmer S-Bahnen in alle Richtungen (oder 60-Minutentakt zwischen 1 Uhr und 5 Uhr)
- Mehr Frühfahrten, um Flüge um 6 Uhr am Münchner Flughafen erreichen zu können

S8 West (Herrsching):

- Durchgehender 20-Minutentakt auf der S8 bis zur Endstation Herrsching
- Verlängerung des 10-Minutentakts bis Weißling
- Verbesserung der fahrplanmäßigen Stabilität der S-Bahnlinie
- Schließung von Taktlücken sowie mehr S-Bahnen zwischen 1 Uhr und 5 Uhr
- Mindestens zwei Nachtschwärmer S-Bahnen in alle Richtungen (oder 60-Minutentakt zwischen 1 Uhr und 5 Uhr)
- Alle Leerfahrten als Personenfahrten (z.B. die MUG MWS 6500, 6504 usw.)
- Mehr Frühfahrten, um Flüge um 6 Uhr am Münchner Flughafen erreichen zu können bzw. Start der S8 nicht in Pasing (6x), sondern z.B. in Herrsching
- S-Bahn zu voll; ausschließlich Langzüge auf der S8

S2 Ost (Erding):

- Durchgehender 20-Minutentakt.
- Express-S-Bahnen bereits ab Erding.
- S-Bahn-Anbindung der an der Strecke München – Mühldorf gelegenen Stationen Hörlkofen, Walpertskirchen, Thann-Matzbach und Dorfen durch Flügelung der S2-Ost in Markt Schwaben.
- Schließung von Taktlücken sowie mehr S-Bahnen zwischen 1 Uhr und 5 Uhr
- Mindestens zwei Nachtschwärmer S-Bahnen in alle Richtungen (oder 60-

Minutentakt zwischen 1 Uhr und 5 Uhr)

S3 Ost (Holzkirchen)

- Durchgehender 20-Minutentakt
- Schließung von Taktlücken sowie mehr S-Bahnen zwischen 1 Uhr und 5 Uhr
- Mindestens zwei Nachtschwärmer S-Bahnen in alle Richtungen (oder 60-Minutentakt zwischen 1 Uhr und 5 Uhr)
- Alle Leerfahrten als Personenfahrten (z.B. die S3 MHO nach MSTH 39968, MMA-MP 8373 usw.)
- Mehr Frühfahrten, um Flüge, die frühmorgens am Münchner Flughafen starten, erreichen zu können

S4/S6 Ost (Grafing – Ebersberg)

- Ganztägiger 20-Minutentakt
- Bei Einführung einer Express-S-Bahn: Bedienung des Haltepunkts „Haar“, um die Verknüpfung mit tangentialen Regionalbuslinien zu ermöglichen
- Der seit Dezember 2017 eingeführte 20 Minutentakt (Schülerverkehr wurde dabei berücksichtigt), der zwischen Ebersberg und Grafing-Bahnhof mit 2 S-Bahnen und dem sogenannten „Filzenexpress“ je Richtung 6 Fahrten/Stunde, muss auch mit einem reinem S-Bahnverkehr bei Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke auf diesen Streckenabschnitt gegeben sein. Eine Verschlechterung im Leistungsangebot auch mit nur der S-Bahn darf im Vergleich zum Status quo nicht eintreten.
- Anbindung von Vaterstetten und/ oder Baldham an die Express S-Bahn
- Die S-Bahnverkehrszeiten der S4/S6 müssen mit MVV-Regionalbusverbindungen bezüglich der Fahrzeit und einem attraktiven Umstieg weiterhin gegeben sein.
- Schaffung von weiterhin attraktiven Anbindungen zu den Regionalbahnen Richtung München und Rosenheim auch in Grafing Bahnhof.
- Schließung von Taktlücken sowie mehr S-Bahnen zwischen 1 Uhr und 5 Uhr
- Mindestens zwei Nachtschwärmer S-Bahnen in alle Richtungen (oder 60-Minutentakt zwischen 1 Uhr und 5 Uhr)
- Mehr Frühfahrten, um Flüge, die frühmorgens am Münchner Flughafen starten, erreichen zu können
- Neue Regionalzughalte in Trudering

S7 Ost (Kreuzstraße):

-
- Führen von Regionalzügen von/nach Rosenheim/Miesbach über Kreuzstraße auf die Strecke der S7, da dort mit dem TIP (Technologie- und Innovationspark) in Ottobrunn/Taufkirchen ein Arbeitsplatzschwerpunkt liegt
 - Schließung von Taktlücken sowie mehr S-Bahnen zwischen 1 Uhr und 5 Uhr
 - Mindestens zwei Nachtschwärmer S-Bahnen in alle Richtungen (oder 60-Minutentakt zwischen 1 Uhr und 5 Uhr)

S8 Ost (Flughafen):

- Beibehaltung einer umsteigefreien Direktverbindung von Unterföhring und Ismaning zum Flughafen auch bei Einführung einer Flughafen-Express-S-Bahn
- Schließung von Taktlücken sowie mehr S-Bahnen zwischen 1 Uhr und 5 Uhr
- Mindestens zwei Nachtschwärmer S-Bahnen in alle Richtungen (oder 60-Minutentakt zwischen 1 Uhr und 5 Uhr)
- Um überfüllte S-Bahnen zu vermeiden (insbesondere im Bereich der S8 Ost), ausschließlicher Einsatz von Langzügen auf der S8

Flughafen / Einbindung ÜFEX im Richtungsbetrieb

- Umstellung des Linienbetriebes auf einen Richtungsbetrieb für mehr Fahrplanstabilität
- Der Üfex nutzt die zweigleisige Neufahrner Kurve einmal pro Stunde je Fahrtrichtung, betrieblich zeigt sich jedoch, dass der organisatorische Ablauf am Flughafenbahnhof nicht ausreichend an den Üfex angepasst wurde

sonstige Regionalzugthemen:

- Halbstundentakt im Oberland ausweiten, sechs neue Fahrzeuge wurden bestellt
- Halbstundentakt der Werdenfelsbahn in Starnberg ausweiten
- Halbstundentakt der Kochelseebahn ausweiten
- Halbstundentakt bis Murnau
- Halbstundentakt des Filzenexpress
- Wochenendverstärker bis Garmisch mit Verbundausweitung (zusätzlich zum Grundtakt Einsatz von Expresszügen)
- Zusätzliche Züge bis Rosenheim (Vereinbarung mit Netz, außerhalb HVZ gebündelt fahren, in HVZ Verstärker); Bei Neuausschreibung Kopplung Salzburg/Kufstein gänzlich aufgeben)
- Halt der Züge der BOB in Deisenhofen
- Meridian-Angebot in Deisenhofen ausweiten (Bedienung auch abends und am Wochenende)

3. Alle Taktlücken (> 20 Min.) im S-Bahn-Angebot

Montag bis Freitag an Werktagen, Fahrplan Stand 03.09.2019

Linie	Ast	von	bis	Takt >20	Anzahl Lücken	Abschnitt
S1	Freising - Ostbahnhof	04:56	05:36	40	1	FS-OSH
		09:14	11:54	20/40	3	FS-NF
		14:14	14:55	20/40	1	FS-NF
		21:14	23:14	40	3	FS-NF
		23:14	00:14	20/40	1	FS-NF
S1	Ostbahnhof - Freising	04:15	05:15	60	1	NF-FS
		08:15	10:55	20/40	3	NF-FS
		13:15	13:55	40	1	NF-FS
		20:15	22:15	20/40	3	NF-FS
		23:35	01:35	40	3	OB-FS

Linie	Ast	von	bis	Takt >20	Anzahl Lücken	Abschnitt
S2	Petershausen - Ostbahnhof	04:32	05:12	40	1	PE-DAH
		09:52	12:52	20/40	3	PE-DAH
		12:52	13:32	40	1	PE-DAH
		19:52	23:32	20/40	4	PE-DAH
		23:32	00:14	40	1	PE-OB-F
S2	Ostbahnhof - Petershausen	04:41	05:21	40	1	DAH-PE
		08:41	12:21	20/40	4	DAH-PE
		20:41	23:21	20/40	3	DAH-PE
		23:21	00:01	40	1	DAH-PE
		00:01	01:21	40	2	OB-F-PE
S2	Laim - Erding	08:04	11:44	20/40	4	MS-ED
		20:04	22:44	20/40	3	MS-ED
		22:44	23:24	40	1	MS-ED
		23:24	00:04	40	1	OB-F-ED
		00:04	01:24	40	2	Laim-ED
S2	Erding - Laim	09:18	12:58	20/40	4	ED-MS
		21:18	22:38	40	2	ED-MS
		22:38	23:18	40	1	ED-OB-F
		23:18	00:38	40	2	ED-Laim

Linie	Ast	von	bis	Takt >20	Anzahl Lücken	Abschnitt
S2	Altomünster - Dachau	04:53	05:53	60	2	ALT-DAH
		05:53	08:52	30	3	ALT-DAH
		08:52	12:52	60	8	ALT-DAH
		12:52	13:52	30	1	ALT-DAH
		13:52	14:52	60	2	ALT-DAH
		14:52	18:52	30	4	ALT-DAH
		18:52	23:52	60	10	ALT-DAH
S2	Dachau - Altomünster	06:04	08:34	30	2,5	DAH-ALT
		08:34	12:34	60	8	DAH-ALT
		12:34	13:34	30	1	DAH-ALT
		13:34	14:34	60	2	DAH-ALT
		14:34	19:34	30	5	DAH-ALT
		19:34	00:34	60	10	DAH-ALT
		00:34	01:54	80	3	DAH-ALT

Linie	Ast	von	bis	Takt >20	Anzahl Lücken	Abschnitt
S3	Mammendorf - Ostbhf	04:24	05:04	40	1	MAM-OBF
		09:04	12:44	20/40	4	MAM-MAI
		21:04	23:04	40	3	MAM-MAI
		23:04	00:24	40	2	MAM-OBF
S3	Ostbhf - Mammendorf	08:09	11:49	20/40	4	MAI-MAM
		20:09	00:09	40	6	MAI-MAM
		00:29	01:29	40	2	OBF-MAM
S3	Pasing - Holzkirchen	08:53	11:33	20/40	3	DSN-HOK
		20:53	22:33	20/40	2	DSN-HOK
		22:33	23:13	40	1	DSN-HOK
		23:33	00:53	40	2	PAS-HOK
S3	Holzkirchen - Pasing	04:36	05:56	40	2	HOK-DSN
		09:56	12:36	20/40	3	HOK-DSN
		19:36	22:16	20/40	3	HOK-DSN
		22:36	23:16	40	1	HOK-OBF
		23:36	00:56	40	2	HOK-PAS

Linie	Ast	von	bis	Takt >20	Anzahl Lücken	Abschnitt
S4	Geltendorf - Ostbahnhof	04:14	04:54	40	1	GEL-BAU
		09:14	12:50	20/40	4	GEL-BAU
		14:14	17:14	20/40	3	GEL-GRA
		17:14	17:54	40	1	GEL-BAU
		18:14	18:54	40	1	GEL-GRA
		19:14	21:14	40	3	GEL-BAU
		21:54	22:34	40	1	GEL-BAU
		22:34	23:14	40	1	GEL-OBF
		23:34	00:54	40	2	GEL-OBF
S4	Ostbahnhof - Geltendorf	05:13	05:53	40	1	GRA-GEL
		06:33	07:53	40	2	BAU-GEL
		08:13	10:53	20/40	3	BAU-GEL
		11:13	11:53	40	1	GRA-GEL
		13:13	14:53	20/40	2	GRA-GEL
		20:53	23:33	20/40	3	BAU-GEL
		00:13	01:33	40	2	OBF-GEL

Linie	Ast	von	bis	Takt >20	Anzahl Lücken	Abschnitt
S6	Tutzing - Ostbahnhof	04:24	05:04	40	1	TUT-PAS
		09:04	12:44	20/40	4	TUT-STA
		21:04	22:44	20/40	2	TUT-STA
		23:24	00:44	40	2	TUT-OBF
S6	Ostbahnhof - Tutzing	08:23	11:05	20/40	4	STA-TUT
		20:23	21:43	40	2	STA-TUT
		22:23	23:03	40	1	STA-TUT
		23:23	01:23	40	3	OBF-TUT

Linie	Ast	von	bis	Takt >20	Anzahl Lücken	Abschnitt
S6	Pasing - Ebersberg	05:58	06:29	28	1	GBF-EBE
		07:09	07:58	50	1	GBF-EBE
		07:58	11:38	20/40	4	GBF-EBE
		11:38	12:09	40	1	GBF-EBE
		12:49	22:58	20/40	10	GBF-EBE
		22:58	23:58	60	1	GBF-EBE
		22:58	23:58	60	1	PAS-EBE
		23:58	01:18	40	2	PAS-EBE
S6	Ebersberg - Pasing	04:31	05:03	32	1	EBE-GBF
		05:23	06:43	40	2	EBE-GBF
		06:43	07:11	28	1	EBE-GBF
		07:51	08:22	30	1	EBE-GBF
		08:42	10:03	40	2	EBE-GBF
		10:22	12:03	20/40	2	EBE-GBF
		12:40	13:11	31	1	EBE-GBF
		13:31	14:22	51	1	EBE-GBF
		14:22	23:20	19/41	9	EBE-GBF
		23:20	00:42	40	2	EBE-PAS

Linie	Ast	von	bis	Takt >20	Anzahl Lücken	Abschnitt
S7	Wolfratshausen - Ostbhf	08:44	12:24	20/40	4	WOR-HRK
		20:44	23:24	20/40	3	WOR-HRK
		23:24	00:44	40	2	WOR-OBF
S7	Ostbhf - Wolfratshausen	08:25	12:05	20/40	4	HRK-WOR
		20:25	23:05	20/40	3	HRK-WOR
		23:05	23:45	40	1	OBF-WOR
		00:05	01:25	40	2	OBF-WOR

Linie	Ast	von	bis	Takt >20	Anzahl Lücken	Abschnitt
S7	Ostbahnhof - Kreuzstraße	05:18	05:58	40	1	OBF-KRZ
		06:18	07:58	20/40	2	HKS-KRZ
		07:58	14:58	60	7	HKS-AYI
		07:58	14:58	60	14	AYI-KRZ
		14:58	17:58	20/40	3	AYI-KRZ
		17:58	22:08	60	5	HKS-AYI
		17:58	22:08	60	10	AYI-KRZ
		22:58	00:18	80	1	OBF-KRZ
		22:58	00:18	80	1	HKS-AYI
		22:58	00:18	80	2	AYI-KRZ
		00:18	01:38	80	2	OBF-KRZ
		00:18	01:38	80	1	HKS-KRZ
S7	Kreuzstraße - Ostbahnhof	05:44	06:24	40	1	KRZ-AYI
		07:47	09:24	20/40	2	KRZ-AYI
		09:24	21:24	60	12	AYI-HKS
		09:24	21:24	60	24	KRZ-AYI
		21:24	23:24	60	2	KRZ-OBF
		21:24	23:24	60	2	KRZ-AYI
		23:24	00:44	80	2	KRZ-OBF
		23:24	00:44	80	1	KRZ-AYI

Linie	Ast	von	bis	Takt >20	Anzahl Lücken	Abschnitt
S8	Herrsching - Ostbahnhof	04:45	05:25	40	1	HER-GER
		09:25	13:05	20/40	4	HER-WLG
		19:25	21:25	20/40	2	HER-WLG
		21:25	23:25	40	3	HER-WLG
		23:25	00:45	40	2	HER-OBF
S8	Ostbahnhof - Herrsching	04:57	05:37	40	1	PAS-HER
		08:17	11:57	20/40	4	WLG-HER
		20:17	21:57	20/40	2	WLG-HER
		21:57	22:37	40	1	WLG-HER
		23:17	23:57	40	1	WLG-HER
		23:57	01:17	40	2	PAS-HER
S8	Pasing - Flughafen	00:05	01:25	40	2	PAS-MUC
S8	Flughafen - Pasing	00:44	01:24	40	1	MUC-PAS