



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 12.02.2020

Straßen- und Schieneninfrastruktur in Bayern I

Hiermit fragen wir die Staatsregierung:

1. a) Wie viele Straßenkilometer wurden in Bayern seit 1994 neu gebaut (bitte insgesamt angeben sowie nach Straßenkategorien und – wenn möglich – nach Jahr der Fertigstellung aufschlüsseln)? 2
- b) Wie viel Geld hat der Freistaat Bayern inklusive der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel seit 1994 in den Straßenneubau investiert (bitte insgesamt angeben, nach Mittel sowie nach Straßenkategorien und – wenn möglich – nach Jahren aufschlüsseln)? 3
2. a) Wie viele Schienenkilometer wurden in Bayern seit 1994 neu gebaut (bitte insgesamt angeben sowie nach Personenverkehr und Güterverkehr und – wenn möglich – nach Jahr der Fertigstellung aufschlüsseln)? 4
- b) Wie viel Geld hat der Freistaat Bayern inklusive der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel seit 1994 in den Neubau des Schienennetzes investiert (bitte insgesamt angeben sowie nach Personenverkehr und Güterverkehr und – wenn möglich – nach Jahren aufschlüsseln)? 5
- c) Wie viele Bahnstrecken bzw. Schienenkilometer wurden seit 1994 stillgelegt (bitte insgesamt angeben sowie nach Personenverkehr und Güterverkehr und – wenn möglich – nach Jahr der Stilllegung aufschlüsseln)? 5
3. a) Wie viele Bahnhöfe bzw. Bahnhalte werden im Personenverkehr seit 1994 nicht mehr bedient? 6
- b) Wie viele Bahnhöfe bzw. Bahnhalte im Personenverkehr wurden seit 1994 rückgebaut? 6
- c) Wie viele Bahnstrecken bzw. Schienenkilometer wurden seit 1994 entwidmet bzw. von eisenbahnbetrieblichen Zwecken freigestellt? 6
4. a) Wie viele Bahnstrecken bzw. Schienenkilometer wurden seit 1994 reaktiviert (bitte insgesamt angeben sowie nach Personenverkehr und Güterverkehr und – wenn möglich – nach Jahr der Reaktivierung aufschlüsseln)? 7
- b) Welche Infrastrukturprojekte im Bereich des Schienenausbaus sind aktuell bzw. längerfristig geplant (bitte insgesamt angeben sowie nach Personenverkehr und Güterverkehr und – wenn möglich – nach Zeithorizont der Fertigstellung aufschlüsseln)? 7
- c) Welche Investitionen in den Schienenausbau sind aktuell bzw. längerfristig geplant (bitte insgesamt angeben sowie nach Personenverkehr und Güterverkehr und – wenn möglich – nach dafür vorgesehenen Finanzierungsmitteln aufschlüsseln)? 8
5. a) Welche Infrastrukturprojekte im Bereich des Baus neuer Straßen sind aktuell bzw. längerfristig geplant (bitte insgesamt angeben sowie nach Straßenkategorien und – wenn möglich – nach Zeithorizont der Fertigstellung aufschlüsseln)? 9

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

- b) Welche Investitionen im Bereich des Baus neuer Straßen sind aktuell bzw. längerfristig geplant (bitte insgesamt angeben sowie nach Straßenkategorien und – wenn möglich – nach dafür vorgesehenen Finanzierungsmitteln aufschlüsseln)? 9

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 27.04.2020

1. a) **Wie viele Straßenkilometer wurden in Bayern seit 1994 neu gebaut (bitte insgesamt angeben sowie nach Straßenkategorien und – wenn möglich – nach Jahr der Fertigstellung aufschlüsseln)?**

Der Freistaat Bayern führt keine Neubaustatistik für Staatsstraßen. Für die Jahre 2000 bis 2010 liegen jedoch Zahlen vor. In der nachfolgenden Tabelle sind die Neubaukilometer nach Baujahr und Straßenkategorie aufgelistet.

Jahr	Autobahnen	Bundesstraßen	Staatsstraßen
	Neubau-km	Neubau-km	Neubau-km
1994	24	29	Keine Daten
1995	16	29	Keine Daten
1996	14	26	Keine Daten
1997	10	46	Keine Daten
1998	15	33	Keine Daten
1999	18	18	Keine Daten
2000	36	40	12,6
2001	0	7	25,2
2002	16	35	19,7
2003	0	19	21,2
2004	0	20	20,0
2005	78	13	6,4
2006	21	34	18,2
2007	14	26	17,2
2008	37	20	39,4

Jahr	Autobahnen	Bundesstraßen	Staatsstraßen
	Neubau-km	Neubau-km	Neubau-km
2009	12	10	8,9
2010	54	6	11,6
2011	6	27	Keine Daten
2012	5	17	Keine Daten
2013	2	18	Keine Daten
2014	0	15	Keine Daten
2015	0	12	Keine Daten
2016	0	0	Keine Daten
2017	0	1	Keine Daten
2018	0	24	Keine Daten
Gesamt	378,4	525	200,4

b) Wie viel Geld hat der Freistaat Bayern inklusive der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel seit 1994 in den Straßenneubau investiert (bitte insgesamt angeben, nach Mittel sowie nach Straßenkategorien und – wenn möglich – nach Jahren aufschlüsseln)?

Der Freistaat Bayern hat inklusive der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel in den Jahren 1994 bis 2019 in den Straßenneubau von Bundesautobahnen (BAB), Bundes- und Staatsstraßen insgesamt 8.030 Mio. Euro investiert. Davon entfielen 4.179 Mio. Euro auf die Bundesautobahnen, 3.107 Mio. Euro auf die Bundesstraßen und 744 Mio. Euro auf die Staatsstraßen. Die jährlichen Investitionen in den Straßenneubau sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Jahr	Autobahnen	Bundesstraßen	Staatsstraßen
	Neubau	Neubau	Neubau
	[Mio. €]	[Mio. €]	[Mio. €]
1994	244,4	137,2	6,4
1995	230,2	117,4	6,9
1996	311,6	117,1	20,4
1997	251,6	106,0	27,4
1998	185,8	96,3	22,6
1999	182,3	83,2	19,3
2000	166,7	61,5	30,9
2001	160,1	85,4	28,3

Jahr	Autobahnen	Bundesstraßen	Staatsstraßen
	Neubau	Neubau	Neubau
	[Mio. €]	[Mio. €]	[Mio. €]
2002	180,7	91,5	35,5
2003	210,9	78,6	25,0
2004	354,2	70,8	17,5
2005	397,1	75,2	24,4
2006	313,2	110,2	31,7
2007	168,8	133,4	32,0
2008	165,4	123,8	31,6
2009	84,6	158,1	34,8
2010	51,5	190,1	30,5
2011	48,3	150,2	23,4
2012	47,6	99,5	26,1
2013	70,2	112,4	32,6
2014	39,6	92,2	31,9
2015	33,6	88,2	26,8
2016	54,4	128,3	32,6
2017	80,5	148,0	38,1
2018	77,0	206,1	48,2
2019	68,5	246,2	59,4

2. a) Wie viele Schienenkilometer wurden in Bayern seit 1994 neu gebaut (bitte insgesamt angeben sowie nach Personenverkehr und Güterverkehr und – wenn möglich – nach Jahr der Fertigstellung aufschlüsseln)?

Seit 1994 wurden Bahnstrecken mit einer Länge von insgesamt ca. 231 km neu gebaut.

Neubaustrecke	Verkehrsart	Inbetriebnahme	Länge (ca.)
Nantenbacher Kurve	Güter- und Personenverkehr	1994	11,3 km
Neufahrner Spange	Personenverkehr	1998	7,3 km
S-Bahngleise Zorneding – Grafing	Personenverkehr	1999	9,7 km
Schlömener Kurve	Güter- und Personenverkehr	2001	<1 km
Nürnberg – Roth (S-Bahn)	Personenverkehr	2001	25,5 km
Nürnberg Hbf. – Fürth Hbf. (S-Bahn)	Personenverkehr	2010	7,6 km

Neubaustrecke	Verkehrsart	Inbetriebnahme	Länge (ca.)
Eltersdorf – Forchheim (S-Bahn)	Personenverkehr	2015 bis 2018	19,6 km
Umfahrung Berg am Laim	Güter- und Personenverkehr	2002	2,5 km
S-Bahngleise Dachau – Petershausen	Personenverkehr	2004	18,6 km
S-Bahngleise Laim – Dachau	Personenverkehr	2005	14 km
Nürnberg – Ingolstadt	Personenverkehr	2006	77,4 km
Erfurt – Ebensfeld	Güter- und Personenverkehr	2017	34 km*)
Neufahrner Gegenkurve	Personenverkehr	2018	2,5 km

*) bayerisches Teilstück, Strecke überwiegend in Thüringen

Nicht aufgeführt sind bestehende Strecken, die abschnittsweise zweigleisig ausgebaut (z. B. Giesing – Deisenhofen) oder neu trassiert wurden (z. B. Dinkelsbühl – Wilburgstetten, Emskirchen – Hagenbüchach oder Umfahrung des Schwarzkopftunnels).

b) Wie viel Geld hat der Freistaat Bayern inklusive der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel seit 1994 in den Neubau des Schienennetzes investiert (bitte insgesamt angeben sowie nach Personenverkehr und Güterverkehr und – wenn möglich – nach Jahren aufschlüsseln)?

Der Freistaat ist verantwortlich für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Zur Verbesserung der Betriebsqualität kann er – über die grundgesetzliche Zuständigkeit des Bundes für Schieneninfrastruktur hinaus – auch grundsätzlich Mittel in den Neubau von hauptsächlich im SPNV genutzten Strecken und Stationen investieren. Darüber hinaus finanziert der Freistaat jeden vom SPNV genutzten Schieneninfrastrukturneubau indirekt mit durch die Infrastrukturnutzungsentgelte und ggf. über einmalige Ausgleichszahlungen, wenn der Betrieb dieser Infrastruktur nicht auskömmlich ist.

Bei der Antwort zu dieser Frage wird auf den Neubau von zusätzlichen Streckenkilometern und Stationen inklusive der Planungskosten eingegangen. Für den Bau und die Planung von neuen Stationen außerhalb der beiden S-Bahn-Netze in Bayern hat der Freistaat seit dem Jahr 1994 rund 6,5 Mio. Euro ausgegeben (Realisierung der Stationen Garmisch Hausberg, Gmund Finsterwald und Ingolstadt Audi, Planungen für Bf. Lindau-Reutin und Projekte der Stationsoffensive Bayern).

Der Freistaat hat in die Neubaustrecken Neufahrner Spange und Neufahrner Gegenkurve knapp 130 Mio. Euro investiert. Hinzu kommen weitere rund 1.300 Mio. Euro für bisherige Aufwendungen für Planung und Realisierung von S-Bahn-Infrastrukturmaßnahmen.

Über die vorgenannten Neubaumaßnahmen hinaus hat sich der Freistaat in diesem Zeitraum vor allem mit erheblichen Mitteln am Ausbau der bestehenden Eisenbahninfrastruktur im bayerischen Schienennetz beteiligt, wie z. B. bei Elektrifizierungen, Streckenbeschleunigungsmaßnahmen und dem barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen.

c) Wie viele Bahnstrecken bzw. Schienenkilometer wurden seit 1994 stillgelegt (bitte insgesamt angeben sowie nach Personenverkehr und Güterverkehr und – wenn möglich – nach Jahr der Stilllegung aufschlüsseln)?

Der nachfolgenden Tabelle kann die Anzahl der in Bayern jeweils in den einzelnen Jahren seit dem Jahr 1994 stillgelegten Schienenkilometer entnommen werden. Eine weitere Aufschlüsselung nach Personen- und Güterverkehr ist nicht möglich.

Jahr der Stilllegung	km Streckenlänge
1994	44
1995	281
1996	106
1998	39
1999	47
2000	17
2001	25
2002	22
2003	15
2004	4
2005	89*)
2006	6
2007	26
2008	3
2009	1
2011	1
2012	5
2016	3
Gesamt:	734

*) Stillgelegte Streckenabschnitte verlaufen teilweise über Bundeslandgrenzen.

3. a) Wie viele Bahnhalte bzw. Bahnhöfe werden im Personenverkehr seit 1994 nicht mehr bedient?

Seit 1994 wurden in Bayern 18 SPNV-Stationen für den Personenverkehr geschlossen. Hinzu kommen fünf Stationen, die durch eine nahe gelegene neue Station ersetzt wurden. Demgegenüber stehen 67 SPNV-Stationen, die in Bayern seit diesem Zeitraum neu in Betrieb genommen worden sind.

b) Wie viele Bahnhalte bzw. Bahnhöfe im Personenverkehr wurden seit 1994 rückgebaut?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Angaben vor.

c) Wie viele Bahnstrecken bzw. Schienenkilometer wurden seit 1994 entwidmet bzw. von eisenbahnbetrieblichen Zwecken freigestellt?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Angaben vor.

4. a) Wie viele Bahnstrecken bzw. Schienenkilometer wurden seit 1994 reaktiviert (bitte insgesamt angeben sowie nach Personenverkehr und Güterverkehr und – wenn möglich – nach Jahr der Reaktivierung aufschlüsseln)?

Mit den Strecken Altenstadt – Neustadt (Inbetriebnahme im Jahr 2007), Hörpolding – Traunreut (2006), Selb-Plößberg – Aß (2015) sowie Senden – Weißenhorn (2013) wurden im Freistaat im SPNV seit 1994 vier Strecken reaktiviert. Dabei handelt es sich um insgesamt rund 18,5 km Streckenlänge.

Zu reinen Güterverkehrsstrecken liegen der Staatsregierung keine Angaben vor.

Im Bereich nichtbundeseigener Museums- und Tourismusbahnen (kein öffentlicher SPNV) wurden folgende Strecken reaktiviert:

Strecke	Länge	Verkehrsart(en)	Reaktivierungsjahr
Steinwiesen – Nordhalben	10 km	Personenverkehr	2007
Seligenstadt b. Würzburg – Volkach-Astheim	10 km	Personenverkehr	2003
Passau – Freyung	48 km	Personenverkehr und Güterverkehr	2009
Teilabschnitt Staudenbahn: Fischach – Markt Wald	18 km	Personenverkehr	2003
Bad Endorf – Obing	18 km	Personenverkehr	2005
Mellrichstadt – Fladungen	18 km	Personenverkehr	1996
Gesamt	122 km		

b) Welche Infrastrukturprojekte im Bereich des Schienenausbaus sind aktuell bzw. längerfristig geplant (bitte insgesamt angeben sowie nach Personenverkehr und Güterverkehr und – wenn möglich – nach Zeithorizont der Fertigstellung aufschlüsseln)?

Die mittelgroßen und großen Projekte, die in den Programmen Bedarfsplan Schiene, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Seehafenhinterlandverkehr (SHHV II) und im Staatsvertrag Österreich-Paket enthalten sind, sind der Anlage 1 „Ausbauvorhaben in Bayern“ zu entnehmen.

Zudem setzt sich die Staatsregierung für die Elektrifizierung der folgenden überwiegend oder ausschließlich im Schienenpersonennahverkehr genutzten Strecken ein:

- Aschaffenburg – Miltenberg*,
- Siegelndorf – Markt Erlbach,
- Neunkirchen am Sand – Simmelsdorf – Hüttenbach,
- Neu-Ulm – Kempten mit der Zweigstrecke Senden – Weißenhorn*,
- Kaufering – Landsberg,
- Ebersberg – Wasserburg**,
- Oberlandnetz mit den Strecken Holzkirchen – Lenggries, Schafflach – Tegernsee und Holzkirchen – Bayrischzell**.

Mit Blick auf den Schienengüterverkehr engagiert sich die Staatsregierung zudem für die Elektrifizierung der Hafenbahn Aschaffenburg*.

Bei den mit ** gekennzeichneten Strecken wurde bereits mit den Planungen begonnen. Bei den mit * gekennzeichneten Strecken laufen Finanzierungsgespräche mit dem Ziel, noch heuer eine Planungsfinanzierung durch den Freistaat auf den Weg zu bringen.

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) zwischen Bund und Deutscher Bahn (DB) enthält die sog. Länderquote Bayern, aus der kleinere und mittelgroße Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen im SPNV finanziert werden können. Freistaat und DB verhandeln derzeit noch über den Einsatz dieser Mittel, beabsichtigen aber in der ersten Jahreshälfte 2020 über die geplanten Projekte zu informieren.

Hinsichtlich weiterer landesfinanzierter Projekte wird auf die Anlage 2 „Landesfinanzierte Bahnausbauprojekte außerhalb der S-Bahn-Netze“ verwiesen. Zu Klein- und Kleinstprojekten von Bund oder DB liegen der Staatsregierung keine vollständigen Aufstellungen vor.

Für die zukünftige Gestaltung des SPNV in der stark wachsenden Metropolregion München bildet das Programm „Bahnausbau Region München“ die Grundlage. In dem mit der Deutschen Bahn (DB) abgestimmten Ausbauprogramm sind alle Maßnahmen gebündelt, die vor, mit und nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke in Betrieb gehen sollen. Das Programm umfasst derzeit 28 Maßnahmen die sich bereits bei der DB konkret in Planung bzw. Realisierung befinden (siehe Anlage 3 „Programm Bahnausbau Region München – Maßnahmen in Planung bzw. Realisierung“). Weitere derzeit 40 Maßnahmen werden im Rahmen der Programmforschreibung auf ihre betriebliche und bautechnische Machbarkeit untersucht, ob sie Bestandteil des Programms werden können.

Nachfolgende Infrastrukturprojekte für den Bereich der S-Bahn Nürnberg sind aktuell bzw. längerfristig in Planung:

- Interimslösung bis zur Inbetriebnahme eines dritten Gleises zwischen Fürth-Unterrarnbach und Eltersdorf, temporärer Ersatz für den Fürther Verschwenk;
- Bahnsteiganpassungen an Bahnhöfen und Haltepunkten der Linie S2 und an einigen Stationen der S1;
- Neuer S-Bahn-Haltepunkt Forchheim Nord;
- Neuer S-Bahn-Haltepunkt Bamberg-Süd;
- Haltepunkt Eltersdorf, Anbindung des Mittelbahnsteigs und zusätzliche Zuwegung;
- Haltepunkt Paul-Gossen-Straße, zusätzliche Zuwegung;
- Sektor Nordost; Ausweitung des Nürnberger S-Bahn-Netzes auf die Strecken nach Simmelsdorf-Hüttenbach / Hersbruck r. d. P. / Neuhaus;
- Sektor West; Ausweitung des Nürnberger S-Bahn-Netzes nach Cadolzburg / Markt Erlbach / Neustadt a. d. Aisch.

Daneben werden im Rahmen des vorgesehenen „Ausbauprogramms S-Bahn Nürnberg“ derzeit die Vorbereitungen für eine strategische Planungsgrundlage (Machbarkeitsstudie) für eine bedarfsgerechte, d. h. verkehrlich und wirtschaftlich abgestimmte sinnvolle Weiterentwicklung der S-Bahn-Infrastruktur im Großraum Nürnberg geschaffen.

Im Rahmen des Bayerischen Aktionsprogramms für barrierefreie Stationsinfrastruktur 2021 (BABSI 21) ist der barrierefreie Ausbau von bayernweit rund 120 Stationen vorgesehen, für rund 100 weitere Stationen ist die Planung finanziell gesichert.

c) Welche Investitionen in den Schienenausbau sind aktuell bzw. längerfristig geplant (bitte insgesamt angeben sowie nach Personenverkehr und Güterverkehr und – wenn möglich – nach dafür vorgesehenen Finanzierungsmitteln aufschlüsseln)?

Bei den hauptsächlich für den Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr geplanten überregionalen Infrastrukturmaßnahmen wird auf den aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) und die bei der Projektbewertung durch die Gutachter des Bundes ermittelten Kostenumfänge verwiesen (www.bvwp-projekte.de).

Im Rahmen des Infrastrukturausbaus für den SPNV in Bayern sind bis 2030 rund 4 Mrd. Euro (Landesmittel) im Bereich S-Bahn-Netze München und Nürnberg vorgesehen. Hierin sind alle Maßnahmen zum Ausbau der Bahninfrastruktur enthalten, also sowohl Neu- als auch Ausbauvorhaben und neben Investitionen in Strecken und Bahnstromversorgung auch Investitionen in Stationen.

5. a) Welche Infrastrukturprojekte im Bereich des Baus neuer Straßen sind aktuell bzw. längerfristig geplant (bitte insgesamt angeben sowie nach Straßenkategorien und – wenn möglich – nach Zeithorizont der Fertigstellung aufschlüsseln)?

Es wird auf den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen und den Ausbauplan für die Staatsstraßen verwiesen.

Bedarfsplan: <https://www.baysis.bayern.de/web/content/ausbauprogramme/bundesverkehrswegeplan/default.aspx>.

Ausbauplan: <https://www.baysis.bayern.de/web/content/ausbauprogramme/ausbauplan/default.aspx>.

b) Welche Investitionen im Bereich des Baus neuer Straßen sind aktuell bzw. längerfristig geplant (bitte insgesamt angeben sowie nach Straßenkategorien und – wenn möglich – nach dafür vorgesehenen Finanzierungsmitteln aufschlüsseln)?

Es wird auf den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen und den Ausbauplan für die Staatsstraßen verwiesen.

Bedarfsplan: <https://www.baysis.bayern.de/web/content/ausbauprogramme/bundesverkehrswegeplan/default.aspx>.

Ausbauplan: <https://www.baysis.bayern.de/web/content/ausbauprogramme/ausbauplan/default.aspx>.

Anlage 1: Ausbauvorhaben Bahn in Bayern

Vorhabenart	Vorhabenbezeichnung	Verkehrsart	Realisierungshorizont ¹
Bedarfsplan: Laufende und fest disponierte Vorhaben d. Vordringlichen Bedarfs	ABS München – Lindau – Grenze D/A	SPV	2020
Bedarfsplan: Laufende und fest disponierte Vorhaben d. Vordringlichen Bedarfs	NBS/ABS Nürnberg – Ingolstadt - München (Bf Pfaffenhofen)	SPV	2021
Bedarfsplan: Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Südbahn)	SPV	2021
Bedarfsplan: Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (u. a. Ubf München, Ubf Landshut, Ubf Regensburg Ost)	SGV	Mittelfristig
Bedarfsplan: Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs	ABS München – Mühldorf – Freilassing	SGV und SPV	Langfristig
Bedarfsplan: Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs	ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)	SGV und SPV	Langfristig
Bedarfsplan: Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)	SPV	Etappiert
Bedarfsplan: Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs	ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg	SGV	Langfristig
Bedarfsplan: Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs	ABS Nürnberg – Passau	SGV und SPV	Langfristig
Bedarfsplan: Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ (– Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale)	SGV und SPV	Langfristig
Bedarfsplan: Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs	ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd)	SGV und SPV	Langfristig
Bedarfsplan: Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs	ABS/NBS Ulm – Augsburg	SPV	Langfristig
Bedarfsplan: Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs	Großknoten München	SGV und SPV	Mittel- bis langfristig
Bedarfsplan: Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (ehemals Potenzieller Bedarf)	ABS Nürnberg – Schwandorf/München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ	SGV und SPV	Langfristig
Bedarfsplan: Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (ehemals Potenzieller Bedarf)	ABS Augsburg – Donauwörth	SGV und SPV	Langfristig
Bedarfsplan: Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (ehemals Potenzieller Bedarf)	ABS Stuttgart – Backnang/Schwäbisch Gmünd – Aalen – Nürnberg	SPV	Langfristig
Bedarfsplan: Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (ehemals Potenzieller Bedarf)	ABS Landshut – Plattling	SGV und SPV	Langfristig
Bedarfsplan: Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (ehemals Potenzieller Bedarf)	ABS Regensburg – Mühldorf – Rosenheim	SGV und SPV	Langfristig
Bedarfsplan: Vorhaben des Potenziellen Bedarfs	Deutschland-Takt	SGV und SPV	Etappiert
GVFG	2. S-Bahn Stammstrecke	SPNV	2028
GVFG	Erdinger Ringschluss 2. BA	SPNV	
	1. Baustufe: Flughafen - Schweigerloh		2025
	2. Baustufe: Schweigerloh - Erding		2029
GVFG	München-Pasing - Buchenau	SPNV	2030
GVFG	Wolfratshausen - Geretsried	SPNV	2027
Bedarfsplan: 740m-Netz	*3660* Bf Aschaffenburg, 740m-Netz	SGV	2023
Bedarfsplan: 740m-Netz	Dettingen Süd	SGV	2029
Bedarfsplan: 740m-Netz	740m - Bf. Neu Ulm	SGV	2028
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Otting-Weilheim	SGV	2024
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Treuchtlingen	SGV	2024
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Lehrberg	SGV	2025
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Steinach/R.o.d.T	SGV	2025
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Mering	SGV	2025
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Kirchseeon	SGV	2025
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Mammendorf	SGV	2025
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Fischbach (Inn)	SGV	2025
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Prien am Chiemsee	SGV	2025
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Mangolding	SGV	2025
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Straßkirchen	SGV	2025
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Neumarkt (Oberpf)	SGV	2025
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Fürth (Bay) Hbf	SGV	realisiert
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Wicklesgreuth	SGV	2025
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Emskirchen	SGV	realisiert
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Markt Bibart	SGV	2025
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Neustadt/Aisch Gl 1	SGV	realisiert
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Neustadt/Aisch Gl 3	SGV	2025
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Straubing	SGV	2025
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Sünching	SGV	2025
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Beratzhausen	SGV	2025
Bedarfsplan: 740m-Netz	Überholgleis 740m-Regensburg Hbf	SGV	2025
SHHV II.2 Planungsvorrat	Regensburg „Verbindungsgleis zur ZBA Regensburg“	SGV	2025
SHHV II.2 Planungsvorrat	Blockverdichtung Pechbrunn-Marktredwitz	SGV	2023
SHHV II.2 Planungsvorrat	Blockverdichtung Weiden - Wernberg inkl. Beseitigung des höherngl. Bahnsteigzugangs im Bf Wernberg	SGV	2026
SHHV II.2 Planungsvorrat	Passau „Neubau von 2 U-Gleisen (im Nahbereich Passau)“	SGV	2026
Staatsvertrag Österreich - BRD	Rosenheim-Kufstein Salzburg „weitere Errichtung von Ausfahrtsignalen u. Überleitstellen“	SGV und SPV	2024

1) Vom Ablauf der Genehmigungsverfahren abhängig, bei einigen Vorhaben stufenweise Inbetriebnahme, z.T. noch keine durchgängige Finanzierung vorhanden

Mittelfristig: 2025-2030

Langfristig: nach 2030

Anlage 2: Landesfinanzierte Bahnausbauprojekte außerhalb der S-Bahn-Netze

Paket (soweit zutreffend)	Projekt	Beschreibung	Schätzung Baubeginn
Neubau Stationen	Neubau Lindau-Reutin		in Bau
Barrierefreiheit	Würzburg Hbf		in Bau
Barrierefreiheit	Bayern Paket I	Barrierefreier Ausbau von S-Bahnstationen in München und Nürnberg sowie weitere Stationen im bayerischen Eisenbahnnetz	in Bau
Barrierefreiheit	ZIP	Im Rahmen des ZIP (Zukunftsinvestitionsprogramms) werden insbesondere kleinere Stationen mit < 1.000 Ein- und Aussteiger mit einem Bedarfsschwerpunkt barrierefrei ausgebaut. Die Finanzierung erfolgt grundsätzlich paritätisch (50% Bund und 50% Land) erfolgen.	in Bau
Sonstige DB Netz	Einsatz BIM bei der ABS 38		läuft
Sonstige DB Netz	zusätzliche Lärmsanierung Brenner-Nordzulauf zwischen Mü.-Trudering bis Kiefersfelden		in Bau
Sonstige DB Netz	Planung, Lph. 1 bis 4 für Maßnahme Geschwindigkeitsanhebung zwischen Ittling und Sand (Straubing),		2024
Sonstige DB Netz	Mehrkosten ABS 48	Bund und Freistaat haben sich 2016 darauf verständigt, wie die Mehrkosten beim Projekt ABS 48 (München - Lindau) zu finanzieren sind. Demnach übernimmt der Bund 2/3, der Freistaat 1/3, wobei er sowohl Landesmittel als auch Mittel aus der bayerischen Länderquote der LuFV Anlage 8.7 (Bundesmittel) hierfür verwenden kann.	in Bau
Neubau Stationen	"Stationsoffensive Bayern"		2020
Barrierefreiheit	Bayern Paket II	Barrierefreier Ausbau von 8 weiteren Stationen, davon 4 bereits in Planung	2021
Barrierefreiheit	Pilotprojekt Kamelbuckel-Bahnsteige	Erprobung einer einfachen, kostengünstigeren Lösung zur Herstellung der Barrierefreiheit an kleinen Stationen	2021
Barrierefreiheit	Bahnhöfe des Ostkorridors Süd	Planungen für barrierefreien Ausbau von wichtigen Stationen an der Strecke Hof - Regensburg, die nicht im Bundesprojekt enthalten sind	Zeitplan wird im Rahmen der Planung ermittelt
Barrierefreiheit	Bf. Cham	Planungen Leistungsphase 1-4	Zeitplan wird im Rahmen der Planung ermittelt
Elektrifizierung/Antriebe	Planung Lph. 1-2 Elektrifizierung Oberland		Zeitplan wird im Rahmen der Planung ermittelt
Elektrifizierung/Antriebe	Elektrifizierung Ebersberg-Wasserburg incl. Zusammenhangmaßnahmen PlaVe der Lph. 1 bis 4	Planungen Leistungsphase 1-4	Mitte 2020iger Jahre
Sonstige DB Netz	Planung + Bau Wendegleis Hof Mitte	Ermöglichung weiterer Direktverbindungen aus dem Lkr. Hof zum geplanten zentrumsnahen neuen Haltepunkt Hof Mitte	Mitte 2020iger Jahre
Sonstige DB Netz	Planung + Bau Wendegleis Gaimersheim	Verdichtung der Bedienung des Bahnhofs IN Audi über den Studentakt hinaus zum Halbstundenrhythmus	2024

Paket (soweit zutreffend)	Projekt	Beschreibung	Schätzung Baubeginn
Infrastrukturprojekte Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE)	Errichten techn. Bahnübergangssicherungsanlage in Strecken- km 19,613 der Kahlgrundbahn	dto.	2020
Um-/Ausbau von Stationen	Bahnsteigverlängerung Moosburg	Neuausschreibung des Regionalverkehrs (ALEX-Nachfolger/Donau-Isar-Express) soll mit längeren Züge erfolgen. Nur Moosburg verfügt dann nicht mehr über eine ausreichende Bahnsteiglänge	2020
Notwendige Anpassung Bahnsteighöhen	Augsburger Halte, Deining, Ebelsberg- Eltmann, Ludwigsstadt	Aufhöhung zu niedriger Bahnsteige, damit Stationen auch in der 2. Hälfte der 2020er-Jahre noch bedient werden dürfen. Erstellung einer VASt im Jahr 2017, Kostenschätzung für Planung und Bau ca. 10 Mio. €; Planungsvertrag in Vorbereitung	2022
Elektrifizierung/Antriebe	Planung Oberleitung Staatsgrenze D/A - Pfronten-Steinach durch ÖBB		2021



Programm Bahnausbau Region München

Maßnahmen in Planung und Realisierung

