



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Martin Runge BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 26.11.2019

S4 West – Fragen zum Ausbau der Bahnstrecke

Die S4 West gehört zu den S-Bahn-Linien, die vor ihrer Einbindung in die Stammstrecke die meisten Fahrgäste haben. Ausgerechnet die S4 hat aber keine eigenen Gleise, muss also im Mischverkehr fahren (neben den S-Bahnen auch Regional-, Fern- und Güterverkehr). Dringend notwendige Investitionsmaßnahmen, wie beispielsweise die Entschärfung des Engpasses „Westkopf Pasing“ und der Ausbau bis Buchenau, wurden und werden immer wieder zugesagt, dann aber auch immer wieder in die fernere Zukunft verschoben. Gerade aber der Zwangspunkt „Westkopf Pasing“ wie auch generell der Mischverkehr sorgen für jede Menge an Verspätungen, die dann wiederum in die Stammstrecke und anschließend in das gesamte S-Bahn-Netz getragen werden.

Bekanntlich hatte bereits im August 1991 die damalige Bundesbahn den Auftrag erhalten, Investitionsmaßnahmen zur Einführung des 10-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit für die Strecke zwischen Pasing und Buchenau zu planen. 2001 gab es dann eine erste Voruntersuchung und 2004/2005 eine Machbarkeitsstudie zum viergleisigen Ausbau zwischen Pasing und Buchenau.

Und in der „Rahmenvereinbarung über das 10-Jahres-Entwicklungskonzept für den Schienenverkehr im Freistaat Bayern“ aus dem Jahr 2003 zwischen der Deutschen Bahn (DB) AG und dem Freistaat Bayern war der Ausbau („S4 West: Streckenausbau zur Einführung des 10-Minuten-Taktes“) als „prioritär eingestufte Maßnahme“ enthalten, Fertigstellung sollte im Jahr 2010 sein.

2006 war dann zwischen dem Freistaat und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG eine Planungsvereinbarung geschlossen worden, um, wie die Staatsregierung schreibt, den Ausbau der S4 „inhaltlich voranzubringen“. In und mit dieser Vereinbarung hatte sich die Bahn zur Durchführung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung einschließlich des Genehmigungsverfahrens verpflichtet, der Freistaat hatte die Finanzierung der genannten Schritte garantiert.

Wie bei der Präsentation der Machbarkeitsuntersuchung 2004/2005 zum viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke München-Pasing – Buchenau, so wurde auch bei der Präsentation der Vorplanungsergebnisse durch die DB AG im Juli 2007 seitens Staatsregierung und DB erklärt, dass „der viergleisige Ausbau zwischen Pasing und Buchenau technisch anspruchsvoll aber machbar“ sei.

Auch die Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahr 2012 basierte noch auf einem viergleisigen Ausbau, wenngleich nur bis Eichenau. Aktuell ist jedoch nur mehr ein dreigleisiger Ausbau bis Eichenau in Planung. Staatsregierung und DB AG führen u. a. ins Feld, ein viergleisiger Ausbau würde „einen Eingriff in Privatgrund bedingen“, für welchen es „kaum genehmigungsrechtliche Durchsetzungsmöglichkeiten“ gäbe.

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Wurden seit dem Juli 2007 Grundstücke oder Teile von Grundstücken der DB AG, des Bundes oder des Freistaates Bayern an der Bahnstrecke München – Buchloe im Bereich zwischen der Hellensteinstraße und dem Bahnhof (Bf) Leienfelsstraße – hier hat es mit die größten Engstellen für einen möglichen Ausbau – an Private verkauft? 4
- b) Wenn ja, wann fanden die Verkäufe statt? 4
- c) Wenn ja, wie wurden die Grundstücksverkäufe vor dem Hintergrund der langjährigen Planungen für einen viergleisigen Ausbau begründet? 4
2. a) Wurden seit dem Juli 2007 Grundstücke oder Teile von Grundstücken der DB AG, des Bundes oder des Freistaates Bayern an der Bahnstrecke München – Buchloe im Bereich zwischen Bahnhof Leienfelsstraße und dem Bahnhof Eichenau an Private verkauft? 4
- b) Wenn ja, wann fanden die Verkäufe statt? 4
- c) Wenn ja, wie wurden die Grundstücksverkäufe vor dem Hintergrund der langjährigen Planungen für einen viergleisigen Ausbau begründet? 4
3. a) Wurden seit dem Juli 2007 Grundstücke oder Teile von Grundstücken der DB AG, des Bundes oder des Freistaates Bayern an der Bahnstrecke München – Buchloe im Bereich zwischen Bahnhof Eichenau und dem Bahnhof Buchenau an Private verkauft? 4
- b) Wenn ja, wann fanden die Verkäufe statt? 4
- c) Wenn ja, wie wurden die Grundstücksverkäufe vor dem Hintergrund der langjährigen Planungen für einen viergleisigen Ausbau begründet? 4
4. Welche Baumaßnahmen sind nach derzeitigem Planungsstand für einen dreigleisigen Ausbau an den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten (Hp) Leienfelsstraße, Aubing, Puchheim und Eichenau vorgesehen? 5
5. a) Welche Baumaßnahmen waren nach der Machbarkeitsstudie 2004/2005 und/oder der Vorplanung der DB AG, wie sie im Juli 2007 präsentiert wurde, im Falle eines viergleisigen Ausbaus an den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten Leienfelsstraße, Aubing, Puchheim, Eichenau, Fürstenfeldbruck und Buchenau als erforderlich angesehen worden? 5
- b) Müssen im Falle eines einem dreigleisigen Ausbau folgenden viergleisigen Ausbaus bestehende oder im Zuge des dreigleisigen Ausbaus neu gebaute Bahnsteiganlagen einschließlich ihrer jeweiligen Erschließungen an einzelnen der genannten Bahnhöfe bzw. Haltepunkte rückgebaut werden? 5
- c) Wenn ja, an welchen der Bahnhöfe bzw. Haltepunkte? 5
6. a) Ist bei der aktuellen Planung für einen dreigleisigen Ausbau bis Eichenau – neben dem Bau eines dritten Streckengleises bis Eichenau sind hier bekanntlich Maßnahmen zur Blockverdichtung zwischen Eichenau und Buchenau vorgesehen – eine Berücksichtigung des Haltepunktes Emmering, wie er zur Untersuchung in der „Machbarkeitsstudie zum Bahnausbau in der Region München“, ausgeschrieben im August 2018 und vergeben im Dezember 2018 an die SMA (Deutschland) GmbH Ropelius in Frankfurt, enthalten ist, vorgesehen? 6
- b) Wenn ja, inwiefern? 6

7. Welche Baumaßnahmen sind nach derzeitigem Planungsstand für einen dreigleisigen Ausbau vorgesehen im Falle der nachfolgend aufgezählten anzupassenden bzw. neu zu errichtenden Bauwerke: km 7,441: Posttunnel Bf München-Pasing, km 7,615: Eisenbahnüberführung (EÜ) über den Würmkanal, km 7,696: EÜ über die Würm, km 7,805: EÜ über die Pippinger Straße, km 8,113: Kreuzungsbauwerk, km 9,916: Fußgängerunterführung Leienfelsstraße, km 10,725: EÜ über die Limesstraße, km 11,000: Fußgängerunterführung Hp München-Aubing, km 14,714: EÜ über den Gröbenbach, km 14,714: Straßenüberführung (SÜ) über den Gröbenbach, km 15,373: SÜ Kreisstraße FFB 11 über die Bahn, km 15,936: Rad- und Fußwegunterführung im Bf Puchheim, km 17,670: EÜ St 2069 und km 17,918: EÜ Hp Eichenau? 6
8. Welche Baumaßnahmen waren nach der Machbarkeitsstudie 2004/2005 und/oder der Vorplanung der DB AG, wie sie im Juli 2007 präsentiert wurde, im Falle eines viergleisigen Ausbaus bei den nachfolgend aufgezählten anzupassenden bzw. neu zu errichtenden Bauwerken als erforderlich angesehen worden: km 7,441: Posttunnel Bf München-Pasing, km 7,615: EÜ über den Würmkanal, km 7,696: EÜ über die Würm, km 7,805: EÜ über die Pippinger Straße, km 8,113: Kreuzungsbauwerk, km 9,916: Fußgängerunterführung Leienfelsstraße, km 10,725: EÜ über die Limesstraße, km 11,000: Fußgängerunterführung Hp München-Aubing, km 14,714: EÜ über den Gröbenbach, km 14,714: SÜ über den Gröbenbach, km 15,373: SÜ Kreisstraße FFB 11 über die Bahn, km 15,936: Rad- und Fußwegunterführung im Bf Puchheim, km 17,670: EÜ St 2069, km 17,918: EÜ Hp Eichenau, km 18,268: EÜ Starzelbach, km 18,468: EÜ Roggensteinstraße, km 20,083: EÜ Dr.-Rank-Straße, km 20,930: EÜ Schwabenbergstraße, km 21,650: Fußwegüberführung Bereich Marienkapelle, km 22,495: EÜ Krebsenbach, km 22,722: EÜ Münchner Straße/B 2, km 23,302: EÜ über Weg, km 24,213: EÜ Am Klosterberg, km 24,860: EÜ Amper, km 25,160: EÜ Schöngesinger Straße, km 25,531: Geh- und Radwegunterführung, km 26,065: Geh- und Radwegunterführung, BU Bf Buchenau, km 26,144: EÜ Bf Buchenau und km 26,893: EÜ über die B471? 7

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 04.03.2020

Es wird vorab darauf hingewiesen, dass ein Vergleich zwischen zurückliegenden Planungen für einen Ausbau der S4 West mit den aktuell bei der Deutschen Bahn (DB) laufenden Planungen aufgrund deutlich voneinander abweichender Planungsprämissen (u. a. Betriebskonzepte, genehmigungsrechtliche Belange) nicht sachgerecht ist. Dies vorangestellt.

1. a) **Wurden seit dem Juli 2007 Grundstücke oder Teile von Grundstücken der DB AG, des Bundes oder des Freistaates Bayern an der Bahnstrecke München – Buchloe im Bereich zwischen der Hellensteinstraße und dem Bahnhof (Bf) Leienfelsstraße – hier hat es mit die größten Engstellen für einen möglichen Ausbau – an Private verkauft?**
 - b) **Wenn ja, wann fanden die Verkäufe statt?**
 - c) **Wenn ja, wie wurden die Grundstücksverkäufe vor dem Hintergrund der langjährigen Planungen für einen viergleisigen Ausbau begründet?**
2. a) **Wurden seit dem Juli 2007 Grundstücke oder Teile von Grundstücken der DB AG, des Bundes oder des Freistaates Bayern an der Bahnstrecke München – Buchloe im Bereich zwischen Bahnhof Leienfelsstraße und dem Bahnhof Eichenau an Private verkauft?**
 - b) **Wenn ja, wann fanden die Verkäufe statt?**
 - c) **Wenn ja, wie wurden die Grundstücksverkäufe vor dem Hintergrund der langjährigen Planungen für einen viergleisigen Ausbau begründet?**

Im Streckenabschnitt zwischen Hellensteinstraße und Eichenau wurden seit 2007 keine Grundstücke oder Teile von Grundstücken des Freistaates an Private verkauft. Nach eigener Auskunft hat auch die DB AG keine Grundstücke oder Teile davon verkauft. Zu Grundstücken des Bundes liegen keine Informationen vor.

3. a) **Wurden seit dem Juli 2007 Grundstücke oder Teile von Grundstücken der DB AG, des Bundes oder des Freistaates Bayern an der Bahnstrecke München – Buchloe im Bereich zwischen Bahnhof Eichenau und dem Bahnhof Buchenau an Private verkauft?**

Ja, im genannten Streckenabschnitt wurden nach eigener Auskunft seit 2007 Grundstücke oder Teile von Grundstücken von der DB AG verkauft.

Grundstücke oder Teile von Grundstücken des Freistaates wurden in diesem Streckenabschnitt nicht verkauft. Zu Grundstücken des Bundes liegen keine Informationen vor.

- b) **Wenn ja, wann fanden die Verkäufe statt?**

Ein Verkauf fand im Jahr 2007, zwei Verkäufe fanden 2011 und ein Verkauf fand 2017 statt.

- c) **Wenn ja, wie wurden die Grundstücksverkäufe vor dem Hintergrund der langjährigen Planungen für einen viergleisigen Ausbau begründet?**

Nach Auskunft der DB AG wurde bei den Verkäufen der notwendige Flächenbedarf für einen möglichen viergleisigen Ausbau berücksichtigt. Trassennahe Grundstücksteile sind im Eigentum der DB AG verblieben.

4. Welche Baumaßnahmen sind nach derzeitigem Planungsstand für einen dreigleisigen Ausbau an den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten (Hp) Leienfelsstraße, Aubing, Puchheim und Eichenau vorgesehen?

Die DB AG sieht nach derzeitigem Planungsstand folgende Baumaßnahmen an den genannten Bahnhöfen bzw. Haltepunkten vor:

Leienfelsstraße: Dreigleisiger Streckenausbau; Neu- bzw. Ausbau von zwei Außenbahnsteigen (Bahnsteighöhe 96 cm über Schienenoberkante) inkl. barrierefreien Bahnsteigzugängen; Umbau Personenunterführung.

Aubing: Dreigleisiger Streckenausbau; Neubau von zwei Außenbahnsteigen (Bahnsteighöhe 96 cm über Schienenoberkante) inkl. barrierefreien Bahnsteigzugängen; Neubau Personenunterführung.

Puchheim: Anpassung der Gleistrassierung (bereits heute dreigleisig); Ausbau von einem Außenbahnsteig und einem Mittelbahnsteig (Bahnsteighöhe 96 cm über Schienenoberkante) inkl. barrierefreien Bahnsteigzugängen; Neubau einer weiteren Personenunterführung.

Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Abstimmung mit der Stadt Puchheim zur Ausgestaltung des barrierefreien Stationsausbaus wird die bisherige Planung zugrunde gelegt.

Eichenau: Dreigleisiger Streckenausbau; Neu- bzw. Ausbau von zwei Außenbahnsteigen (Bahnsteighöhe 96 cm über Schienenoberkante) inkl. barrierefreien Bahnsteigzugängen; Umbau Personenunterführung.

5. a) Welche Baumaßnahmen waren nach der Machbarkeitsstudie 2004/2005 und/oder der Vorplanung der DB AG, wie sie im Juli 2007 präsentiert wurde, im Falle eines viergleisigen Ausbaus an den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten Leienfelsstraße, Aubing, Puchheim, Eichenau, Fürstenfeldbruck und Buchenau als erforderlich angesehen worden?

Leienfelsstraße: Viergleisiger Streckenausbau; Neubau Mittelbahnsteig (Bahnsteighöhe 96 cm über Schienenoberkante) inkl. barrierefreiem Bahnsteigzugang; Neubau Personenunterführung.

Aubing: Viergleisiger Streckenausbau; Neubau Mittelbahnsteig (Bahnsteighöhe 96 cm über Schienenoberkante) inkl. barrierefreiem Bahnsteigzugang; Neubau Personenunterführung.

Puchheim: Viergleisiger Streckenausbau; Neubau Mittelbahnsteig (Bahnsteighöhe 96 cm über Schienenoberkante) inkl. barrierefreiem Bahnsteigzugang; Neubau einer weiteren Personenunterführung.

Eichenau: Viergleisiger Streckenausbau; Neubau Mittelbahnsteig (Bahnsteighöhe 96 cm über Schienenoberkante) inkl. barrierefreiem Bahnsteigzugang; Umbau Personenunterführung.

Fürstenfeldbruck: Keine Maßnahmen an der Verkehrsstation.

Buchenau: Viergleisiger Streckenausbau; Neubau Mittelbahnsteig (Bahnsteighöhe 96 cm über Schienenoberkante) inkl. barrierefreiem Bahnsteigzugang; Neubau einer weiteren Personenunterführung.

- b) Müssen im Falle eines dreigleisigen Ausbaus folgenden viergleisigen Ausbaus bestehende oder im Zuge des dreigleisigen Ausbaus neu gebaute Bahnsteiganlagen einschließlich ihrer jeweiligen Erschließungen an einzelnen der genannten Bahnhöfe bzw. Haltepunkte rückgebaut werden?**
- c) Wenn ja, an welchen der Bahnhöfe bzw. Haltepunkte?**

Wie eingangs dargelegt, ist ein Vergleich zwischen einer früheren Planung und den aktuellen Planungen nicht sachgerecht. Hier sind die Ergebnisse der vom Freistaat angestoßenen Machbarkeitsstudie abzuwarten, welche sich mit den strukturellen Entwicklungen entlang der S4 West befassen wird und aufzeigen soll, ob die bisherigen Annahmen, auf die sich die Planungen für den dreigleisigen Ausbau der Strecke beziehen, weiterhin mit den aktuellen Entwicklungen in der Stadt München und im angrenzenden Landkreis zusammenpassen. Die Studie ist in die laufenden umfangreichen Arbeiten zum Programm „Bahnausbau Region München“ integriert. Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden bis Ende 2020 erwartet.

6. a) Ist bei der aktuellen Planung für einen dreigleisigen Ausbau bis Eichenau – neben dem Bau eines dritten Streckengleises bis Eichenau sind hier bekanntlich Maßnahmen zur Blockverdichtung zwischen Eichenau und Buchenau vorgesehen – eine Berücksichtigung des Haltepunktes Emmering, wie er zur Untersuchung in der „Machbarkeitsstudie zum Bahnausbau in der Region München“, ausgeschrieben im August 2018 und vergeben im Dezember 2018 an die SMA (Deutschland) GmbH Ropelius in Frankfurt, enthalten ist¹, vorgesehen?
- b) Wenn ja, inwiefern?

Nein. Eine mögliche Station Emmering kann erst dann in den laufenden Planungen Berücksichtigung finden, wenn – eindeutige positive Ergebnisse im Rahmen der Untersuchungen zum Programm „Bahnausbau Region München“ vorausgesetzt – über die Realisierung entschieden wurde.

7. Welche Baumaßnahmen sind nach derzeitigem Planungsstand für einen dreigleisigen Ausbau vorgesehen im Falle der nachfolgend aufgezählten anzupassenden bzw. neu zu errichtenden Bauwerke: km 7,441: Posttunnel Bf München-Pasing, km 7,615: Eisenbahnüberführung (EÜ) über den Würmkanal, km 7,696: EÜ über die Würm, km 7,805: EÜ über die Pippinger Straße, km 8,113: Kreuzungsbauwerk, km 9,916: Fußgängerunterführung Leienfelsstraße, km 10,725: EÜ über die Limesstraße, km 11,000: Fußgängerunterführung Hp München-Aubing, km 14,714: EÜ über den Gröbenbach, km 14,714: Straßenüberführung (SÜ) über den Gröbenbach, km 15,373: SÜ Kreisstraße FFB 11 über die Bahn, km 15,936: Rad- und Fußwegunterführung im Bf Puchheim, km 17,670: EÜ St 2069 und km 17,918: EÜ Hp Eichenau?

km	Bezeichnung	Erläuterung
7,441	Posttunnel Bf München-Pasing	Die DB sieht Anpassungsmaßnahmen vor.
7,615	EÜ über den Würmkanal	Die DB plant einen Neubau einer eingleisigen Eisenbahnüberführung (EÜ). Die bestehende EÜ bleibt unverändert.
7,696	EÜ über die Würm	Die DB plant einen Neubau einer eingleisigen EÜ. Die bestehende EÜ bleibt unverändert.
7,805	EÜ über die Pippinger Straße	Die DB plant einen Neubau einer eingleisigen EÜ. Die bestehende EÜ bleibt unverändert.
8,113	Kreuzungsbauwerk	Die DB plant keine Baumaßnahmen.
9,916	Fußgängerunterführung Leienfelsstraße	Die DB plant einen Umbau der Personenunterführung.
10,725	EÜ über die Limesstraße	Die DB plant einen Neubau der EÜ.
11,000	Fußgängerunterführung Hp München-Aubing	Die DB plant einen Neubau der Personenunterführung.
14,714	EÜ über den Gröbenbach	Die DB plant einen Neubau einer eingleisigen EÜ. Die bestehende EÜ bleibt unverändert.

1 Projekt Nr. 21 S-Bahnhalte Emmering (S4). In der Vergabebekanntmachung heißt es hierzu zur Erläuterung: Trotz ihrer Nähe zur S4 hat die Gemeinde derzeit noch keine eigene S-Bahnstation. Die verkehrliche Wirkung sowie Angebotskonzepte und Infrastrukturbedarf sind sowohl bei noch nicht realisiertem Ausbau der S4 West als auch mit Ausbau zu untersuchen.

km	Bezeichnung	Erläuterung
14,714	SÜ über den Gröbenbach	Die DB plant keine Baumaßnahmen für die Straßenüberführung (SÜ).
15,373	SÜ Kreisstraße FFB 11 über die Bahn	Die DB plant keine Baumaßnahmen am Brückenbauwerk, sieht aber einen Anprallschutz vor.
15,936	Rad- und Fußwegunterführung im Bf Puchheim	Die DB plant keine Baumaßnahmen.
17,670	EÜ St 2069	Die DB plant einen Neubau einer eingleisigen EÜ. Die bestehende EÜ bleibt unverändert.
17,918	EÜ Hp Eichenau	Die DB plant einen Umbau der Personenunterführung.

- 8. Welche Baumaßnahmen waren nach der Machbarkeitsstudie 2004/2005 und/oder der Vorplanung der DB AG, wie sie im Juli 2007 präsentiert wurde, im Falle eines viergleisigen Ausbaus bei den nachfolgend aufgezählten anzupassenden bzw. neu zu errichtenden Bauwerken als erforderlich angesehen worden: km 7,441: Posttunnel Bf München-Pasing, km 7,615: EÜ über den Würmkanal, km 7,696: EÜ über die Würm, km 7,805: EÜ über die Pippinger Straße, km 8,113: Kreuzungsbauwerk, km 9,916: Fußgängerunterführung Leienfelsstraße, km 10,725: EÜ über die Limesstraße, km 11,000: Fußgängerunterführung Hp München-Aubing, km 14,714: EÜ über den Gröbenbach, km 14,714: SÜ über den Gröbenbach, km 15,373: SÜ Kreisstraße FFB 11 über die Bahn, km 15,936: Rad- und Fußwegunterführung im Bf Puchheim, km 17,670: EÜ St 2069, km 17,918: EÜ Hp Eichenau, km 18,268: EÜ Starzelbach, km 18,468: EÜ Roggensteinstraße, km 20,083: EÜ Dr.-Rank-Straße, km 20,930: EÜ Schwabenbergstraße, km 21,650: Fußwegüberführung Bereich Marienkapelle, km 22,495: EÜ Krebsenbach, km 22,722: EÜ Münchner Straße/B 2, km 23,302: EÜ über Weg, km 24,213: EÜ Am Klosterberg, km 24,860: EÜ Amper, km 25,160: EÜ Schöngesinger Straße, km 25,531: Geh- und Radwegunterführung, km 26,065: Geh- und Radwegunterführung, BU Bf Buchenau, km 26,144: EÜ Bf Buchenau und km 26,893: EÜ über die B 471?**

km	Bezeichnung	Erläuterung
7,441	Posttunnel Bf München-Pasing	Die Planungen sehen Anpassungsmaßnahmen vor.
7,615	EÜ über den Würmkanal	Die Planungen sehen einen Neubau einer eingleisigen EÜ vor. Die bestehende EÜ bleibt unverändert.
7,696	EÜ über die Würm	Die Planungen sehen einen Neubau einer eingleisigen EÜ vor. Die bestehende EÜ bleibt unverändert.
7,805	EÜ über die Pippinger Straße	Die Planungen sehen einen Neubau einer eingleisigen EÜ vor. Die bestehende EÜ bleibt unverändert.
8,113	Kreuzungsbauwerk	Die Planungen sehen einen Neubau der EÜ vor.
9,916	Fußgängerunterführung Leienfelsstraße	Die Planungen sehen einen Neubau der Personenunterführung vor.

km	Bezeichnung	Erläuterung
10,725	EÜ über die Limesstraße	Die Planungen sehen einen Neubau der EÜ vor.
11,000	Fußgängerunterführung Hp München-Aubing	Die Planungen sehen einen Neubau der Personenunterführung vor.
14,714	EÜ über den Gröbenbach	Die Planungen sehen die Anpassung des EÜ-Bestandsbauwerkes vor sowie einen Neubau einer zweigleisigen EÜ.
14,714	SÜ über den Gröbenbach	Die Planungen sehen einen Neubau der SÜ vor.
15,373	SÜ Kreisstraße FFB 11 über die Bahn	Die Planungen sehen keine Baumaßnahmen am Brückenbauwerk vor, jedoch die Errichtung eines Anprallschutzes.
15,936	Rad- und Fußwegunterführung im Bf Puchheim	Die Planungen sehen eine beidseitige Verbreiterung der bestehenden EÜ vor.
17,670	EÜ St 2069	Die Planungen sehen einen Neubau einer zweigleisigen EÜ vor. Die bestehende EÜ bleibt unverändert.
17,918	EÜ Hp Eichenau	Die Planungen sehen einen Umbau der Personenunterführung vor.
18,268	EÜ Starzelbach	Die Planungen sehen einen Neubau einer viergleisigen EÜ vor.
18,468	EÜ Roggensteinstraße	Die Planungen sehen einen Neubau einer viergleisigen EÜ vor.
20,083	EÜ Dr.-Rank-Straße	Die Planungen sehen einen Rückbau des Bahnübergangs Dr.-Rank-Straße vor.
20,930	EÜ Schwabenbergstraße	Die Planungen sehen einen Neubau einer viergleisigen EÜ vor.
21,650	Fußwegüberführung Bereich Marienkapelle	Die Planungen sehen keine Baumaßnahmen vor.
22,495	EÜ Krebsenbach	Die Planungen sehen die Anpassung des EÜ-Bestandsbauwerkes vor sowie einen Neubau einer zweigleisigen EÜ.
22,722	EÜ Münchner Straße/B 2	Die Planungen sehen eine beidseitige Verbreiterung der bestehenden EÜ vor.
23,302	EÜ über Weg	Die Planungen sehen die Anpassung des EÜ-Bestandsbauwerkes vor sowie einen Neubau einer eingleisigen EÜ vor.
24,213	EÜ Am Klosterberg	Die Planungen sehen den Neubau einer viergleisigen EÜ vor.
24,860	EÜ Amper	Die Planungen sehen die Anpassung des EÜ-Bestandsbauwerkes vor sowie einen Neubau einer zweigleisigen Brücke vor.
25,160	EÜ Schöngeisinger Straße	Die Planungen sehen die Anpassung des EÜ-Bestandsbauwerkes vor sowie einen Neubau einer zweigleisigen EÜ.
25,790	Geh- und Radwegunterführung	Die Planungen sehen einen Neubau einer viergleisigen EÜ vor.

km	Bezeichnung	Erläuterung
26,065	Geh- und Radwegunterführung, BU Bf Buchenau	Die Planungen sehen einen Umbau der Geh- und Radwegunterführung vor.
26,144	EÜ Bf Buchenau	Die Planungen sehen keine Baumaßnahmen vor.
26,893	EÜ über die B 471	Die Planungen sehen keine Baumaßnahmen vor.