

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/23628 –

Der Brenner-Nordzulauf im Raum München

Vorbemerkung der Fragesteller

In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP zum Nordzulauf des Brennerbasistunnels auf Bundestagsdrucksache 19/22744 hat die Bundesregierung aus Sicht der Fragesteller bestätigt, dass es bei der Realisierung der Zulaufstrecke auf deutscher Seite eklatante Probleme gibt, die zu massiven Verzögerungen und Beeinträchtigungen des Gesamtprojektes führen. Die deutsche Zulaufstrecke eines der wichtigsten europäischen Verkehrsprojekte soll nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) frühestens im Jahr 2040, und damit zwölf Jahre nach der Beendigung der eigentlichen Tunnelarbeiten, fertiggestellt werden. In diesem Zusammenhang spricht das BMVI aktuell auch von einer sehr frühen Planungsphase des Vorhabens, obwohl die entsprechenden bilateralen Vereinbarungen mit Österreich bereits im Jahr 2012 geschlossen wurden und die Baumaßnahmen in der Alpenrepublik mittlerweile begonnen und in Teilen sogar bereits abgeschlossen werden konnten. Gleiches gilt überdies für die italienischen Streckenabschnitte. Wenngleich der deutsche Brenner-Nordzulauf als prioritäres Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 Berücksichtigung findet (siehe https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile), arbeiten bei der beteiligten Deutsche Bahn (DB) Netz AG nach Angaben der Bundesregierung 28 Vollzeitkräfte an diesem für die europäische und deutsche Wirtschaft zukunftssträchtigen wie notwendigen Projekt. Eine langfristige Verzögerung hätte weitreichende wirtschaftliche Auswirkungen sowie Konsequenzen für bestehende bilaterale und europäische Vereinbarungen.

Die aktuellen Ausarbeitungen für den Brenner-Nordzulauf sehen nach Angaben der Bundesregierung überdies einen Zweistufenplan vor, bei dem zunächst der Schienengüterverkehr des Brennerbasistunnels über das bestehende S-Bahnnetz der Metropolregion München gefahren werden soll. Durch die Etablierung des European Train Control Systems (ETCS) bis zum Jahr 2030 ist hierbei auf der Strecke zwischen München und Grafing eine sogenannte Blockverdichtung zwischen Personen- und Güterzügen vorgesehen. Studien prognostizieren jedoch einen starken Anstieg des Schienengüterverkehrs auf der Brennerroute in den kommenden Jahren durch ordnungspolitische Vorgaben und wachsende Warenströme (siehe https://bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/studie-brenner-zulauf.pdf?__blob=publicationFile). Auf den betroffenen

S-Bahnstrecken lässt sich insofern ein Zielkonflikt zwischen transeuropäischem Gütertransport und regionalem Schienenpersonenverkehr nicht vollkommen ausschließen. Im Zusammenhang mit dem gesteigerten Verkehr auf den S-Bahntrassen ergeben sich nach Medienberichten für die Bevölkerung zudem Fragen, auf die es bislang noch keine vollumfänglichen Antworten zu geben scheint (siehe <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/landkreismuenchen/brenner-basistunnel-bahn-vorhaben-laermschutz-1.5046580>; <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/ebersberg/farbige-schienen-daempfer-die-bahn-treibt-s-zu-bunt-1.4378188>).

1. Gibt es Überlegungen der Bundesregierung, die Planung und den Ausbau der deutschen Zulaufstrecke für den Brennerbasistunnel zu beschleunigen, und wenn ja, welche (bitte mit Begründung)?
Plant die Bundesregierung, diese Maßnahmen umzusetzen, und wenn ja, ab wann?
2. Gibt es Überlegungen der DB Netz AG, die Planung und den Ausbau der deutschen Zulaufstrecke für den Brennerbasistunnel zu beschleunigen, und wenn ja, welche (bitte mit Begründung)?
Plant die DB Netz AG, diese Maßnahmen umzusetzen, und wenn ja, ab wann?
4. Wo sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, das Projekt deutscher Zulauf zum Brennerbasistunnel hinsichtlich Planung und Umsetzung zu beschleunigen (bitte mit Begründung)?

Die Fragen 1, 2 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die deutsche Eisenbahnstrecke München – Kiefersfelden – Grenze D/A ist der wichtigste Nordzulauf für die Alpenquerung über den Brenner nach Italien. Das Bedarfsplanvorhaben ist im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthalten und gehört zum transeuropäischen Korridor Skandinavien-Mittelmeer, der die nördliche EU-Außengrenze mit dem Mittelmeerraum verbindet.

Durch die Ausrüstung mit ETCS bis 2030 und die vorgesehene Verdichtung der Blockabstände zwischen München-Trudering und Grafing werden die Kapazitäten erhöht und den Verkehrsunternehmen zwischen München und Verona eine einheitliche Leit- und Sicherungstechnik bereitgestellt. Gemeinsam mit der Realisierung der Neubaustrecke von Schafnau (Österreich) bis Grafing ist der bedarfsgerechte Ausbau des Brenner-Nordzulaufs im Zeitplan.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung, zu den Fragen 1 bis 3, 5 und 21 bis 27 auf Bundestagsdrucksache 19/22744 verwiesen.

3. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Überlegungen bei der Deutschen Bahn das Projektteam der DB Netz AG für den deutschen Zulauf des Brennerbasistunnels zu erweitern, und wenn ja, wie sehen diese konkret aus (bitte mit Begründung)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 6 und 7 auf Bundestagsdrucksache 19/22744 verwiesen.

5. Wie viele Züge sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit im S-Bahnsystem der Metropolregion München im Einsatz?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind 274 Fahrzeuge der BR 423 und BR 420 im S-Bahnsystem München im Einsatz.

6. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die Auslastung des S-Bahnsystems der Metropolregion München in den Jahren 2018 bis 2020 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG beläuft sich die Auslastung des S-Bahnsystems der Metropolregion München in den Jahren 2018 bis 2020 wie folgt:

Jahr	Auslastung* in Prozent
2018	73
2019	75
2020**	45

* Mo-Fr, Hauptverkehrszeit, München Stadt

**Stand: September 2020

7. Wie hoch war der Anteil des Personenverkehrs auf den Strecken des S-Bahnsystems der Metropolregion München in den Jahren 2018 bis 2020 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
8. Wie hoch war der Anteil des Schienengüterverkehrs auf den Strecken des S-Bahnsystems der Metropolregion München in den Jahren 2018 bis 2020 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei Strecken, die als reine S-Bahn Strecken in der Metropolregion München betrieben werden, beträgt der Anteil des Schienenpersonenverkehrs (SPV) 100 Prozent. Daneben befinden sich auch Mischverkehrsstrecken in der Metropolregion München, die von der S-Bahn, sonstigem SPV und Schienengüterverkehr (SGV) genutzt werden. Bezüglich der jeweiligen streckenbezogenen Anteile wird auf die Anlage verwiesen.

9. Wie viele Fahrgäste nutzten nach Kenntnis der Bundesregierung das S-Bahnsystem der Metropolregion München in den Jahren 2018 bis 2020?

Nach Angabe der DB AG betrug die Anzahl der beförderten Personen in dem Zeitraum von 2018 bis 2020:

Jahr	Beförderte Personen
2018	238.391.908
2019	244.450.500
2020*	106.962.396
Spitzenwert werktags	840.000

*Stand: September 2020

10. Wie viele Störungen verzeichnete das S-Bahnsystem der Metropolregion München nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2018 bis 2020 (bitte nach Jahr, Ursache, Anzahl der Störungen aufschlüsseln)?

Wie viele Personen waren durch die aufgeführten Störungen in den jeweiligen Jahren betroffen?

Nach Auskunft der DB AG schlüsseln sich die Störungen im S-Bahnsystem der Metropolregion München wie folgt auf:

	2018	2019	2020**
Verursacher	Störfälle*	Störfälle*	Störfälle*
Infrastruktur (zB Anlagen Leit- und Sicherungstechnik, Bahnübergangssicherungsanlagen, Bauarbeiten)	1.406	1.167	913
EVU (zB Triebfahrzeuge, Technisches Personal EVU, Haltezeitüberschreitung)	811	731	658
Externe Einflüsse (zB Fremdeinwirkung, Anordnungen von Behörden, Witterung)	885	1.032	644
Gefährliche Ereignisse (zB Fahrzeugstörungen mit Sicherheitsrelevanz, Unfälle)	109	95	70

Jahr	Betroffene Fahrgäste
2018	17.361.885
2019	18.149.975
2020**	11.336.420

*Störfälle werden berücksichtigt, wenn mind. drei Züge verspätet sind oder die Verspätungssumme mind. 11 Minuten beträgt oder mind. ein (Teil)Ausfall erfolgte.

** bis einschl. 25. Oktober 2020

Quelle: DB AG

11. Wie viele Verspätungen verzeichnete das S-Bahnsystem der Metropolregion München nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2018 bis 2020 (bitte nach Jahr, Anzahl Verspätungen, durchschnittlicher Dauer aufschlüsseln)?

Nach Angabe der DB AG wird die Frage wie folgt beantwortet:

S-Bahn München	Anzahl der betroffenen Züge (Anzahl Verspätungen)	Durchschnittliche Dauer der Verspätung (in min)	Pünktlichkeit (Gesamtsystem)
2018	255.137	3,9	93,4 %
2019	250.638	3,7	93,1 %
2020*	169.038	3,8	95 %

* Daten bis 30.09.2020

12. Welche Linien des S-Bahnsystems der Metropolregion München werden nach Kenntnis der Bundesregierung zukünftig vom Schienengüterverkehr des Brenner-Nordzulaufs genutzt oder werden davon beeinflusst?
14. Sieht die Bundesregierung negative Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr der Metropolregion München durch die Nutzung bestehender S-Bahnstrecken für den Güterverkehr des transeuropäischen Korridors Skandinavien-Mittelmeer (bitte mit Begründung)?
15. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Pläne, wie man die betroffenen S-Bahnstrecken der Metropolregion München im Falle einer Überlastung durch den zusätzlichen Schienengüterverkehr des Brenner-Nordzulaufs wieder entlasten kann, und wie sehen diese konkret aus (bitte mit Begründung)?

Die Fragen 12, 14 und 15 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG untersucht, wie die künftigen Verkehre auf dem Brenner-Nordzulauf abgewickelt werden können. Diese Analysen erfolgen ergebnisoffen. Prämisse der Planungen ist, dass der derzeitige S-Bahn-Verkehr sowie dessen künftige Entwicklung durch die nördliche Zulaufstrecke zum Brenner-Basistunnel nicht beeinträchtigt werden soll.

13. Welche aktuellen Ausbaupläne gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit für das S-Bahnsystem der Metropolregion München, und wie ist der aktuelle Projektstand?

Nach Auskunft der DB AG befinden sich 28 S-Bahn Projekte im Auftrag des Freistaates Bayern in Planung und Realisierung. Darüber hinaus überprüft der Freistaat Bayern im Rahmen einer Machbarkeitsstudie derzeit 41 weitere Maßnahmen auf ihre verkehrliche Wirkung. Die aktuellen Realisierungsstände sind auf der Internetseite einzusehen (abrufbar unter: www.bahnausbau-muenchen.de).

16. Welche Investition der im BVWP 2050 aufgeführten 1 320,8 Mio. Euro Investitionsmittel für den Brenner-Nordzulauf mit der Projektnummer 2-009-V03 entfallen auf den Streckenabschnitt München–Trudering–Grafing?
 - a) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Gleisarbeiten?
 - b) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen?
17. Welche Investition der im BVWP 2050 aufgeführten 1 320,8 Mio. Euro Investitionsmittel für den Brenner-Nordzulauf mit der Projektnummer 2-009-V03 entfallen auf den Streckenabschnitt Grafing–Großkarolinenfeld?
 - a) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Gleisarbeiten?
 - b) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen?

18. Welche Investition der im BVWP 2050 aufgeführten 1 320,8 Mio. Euro Investitionsmittel für den Brenner-Nordzulauf mit der Projektnummer 2-009-V03 entfallen auf den Streckenabschnitt Großkarolinenfeld–Brannenburg?
- In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Gleisarbeiten?
 - In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen?
19. Welche Investition der im BVWP 2050 aufgeführten 1 320,8 Mio. Euro Investitionsmittel für den Brenner-Nordzulauf mit der Projektnummer 2-009-V03 entfallen auf den Streckenabschnitt Brannenburg–Kiefersfelden?
- In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Gleisarbeiten?
 - In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen?

Die Fragen 16 bis 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesverkehrswegeplan wurde mit dem Prognosehorizont 2030 erstellt (BVWP 2030). Der Begriff „Gleisarbeiten“ ist nicht definiert. Es sind Kostenschätzungen mit Preisstand 2012 für die Investitionen in Gleise (Oberbau und dazugehöriger Tiefbau, ohne Ingenieurbau) und Maßnahmen des Lärmschutzes dargestellt, die im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 ermittelt wurden. Die Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen entsprechen den reinen Baukosten, zzgl. 10 Prozent Risiko und 18 Prozent Planungskostenzuschlag. Weitere Gewerke, wie Ingenieurbau, Stromversorgung etc. sind in der nachfolgenden Übersicht nicht berücksichtigt.

München – Trudering – Grafing	Kosten in Mio. Euro
Investitionen für Gleisarbeiten	/*
Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen	6.9

* Da hier lediglich eine Blockverdichtung unter Beibehaltung der vorhandenen Gleise vorgesehen ist, sind keine Investitionen in Gleisanlagen erforderlich.

Grafing – Großkarolinenfeld	Kosten in Mio. Euro
Investitionen in Gleise	128,5
Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen	24.6

Großkarolinenfeld – Brannenburg	Kosten in Mio. Euro
Investitionen in Gleise	100,77
Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen	25,6

Brannenburg – Kiefersfelden	Kosten in Mio. Euro
Investitionen in Gleise	102,5
Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen	15,9

20. Welche Investitionen der im BVWP 2050 aufgeführten 1 320,8 Mio. Euro Investitionsmittel für den Brenner-Nordzulauf mit der Projektnummer 2-009-V03 entfallen auf Baumaßnahmen von Infrastruktur für den Güterumschlag wie beispielsweise KV-Terminals (KV = Kombiniertes Verkehr)?

Im BVWP 2030 sind die zum Zeitpunkt 2016 ermittelten Gesamtkosten der Investitionen in Höhe von 1.320,8 Mio. Euro des Projekt Brenner-Nordzulauf angegeben. Dieser Kostenschätzung liegen die im BVWP beschriebenen Maßnahmen zugrunde. Der Maßnahmenumfang des Projekts umfasst keine Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV).

21. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuell verfügbare Infrastruktur für Kombinierten Verkehr entlang der bestehenden und zum Ausbau vorgesehenen Streckenabschnitte des deutschen Brenner-Nordzulaufs hinsichtlich seiner Aufnahmefähigkeit für die zusätzlichen Gütermengen des aktiven Brennerbasistunnels?
- a) Sieht die Bundesregierung hier Verbesserungspotential, und wenn ja, an welchen Stellen (bitte mit Begründung)?
- b) Plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung von KV-Terminals entlang des deutschen Brenner-Nordzulaufs, und wenn ja, welche (bitte mit Begründung)?

Ziel der Bundesregierung ist die Stärkung des intermodalen Transports durch die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene. Hierfür wird u. a. der Neu- und Ausbau von bundeseigenen und nicht bundeseigenen Umschlaganlagen des KV gefördert.

Die Bundesregierung unterstützt nicht bundeseigene Unternehmen auch im Bereich der zum Ausbau vorgesehenen Streckenabschnitte des deutschen Brenner Nordzulaufs. Bundesmittel stehen über die Richtlinie zur Förderung von KV-Umschlaganlagen nicht bundeseigener Unternehmen zur Verfügung.

Entlang des deutschen Streckenabschnitts des Brenner Nordzulaufs in den Landkreisen Rosenheim, Ebersberg und München sowie in der Stadt Rosenheim befinden sich aktuell keine KV-Umschlaganlagen nicht bundeseigener Unternehmen, die mit Bundesmitteln gefördert wurden. Der umfassende Ausbau des Standorts München-Riem wurde im Rahmen des Bedarfsplans Schiene finanziert. Hier laufen derzeit die Planungen für die Erweiterung der bestehenden Anlagen sowie den Neubau eines weiteren Umschlagmoduls.

22. Auf welchen Stellen des Brenner-Nordzulaufs sind nach Kenntnis der Bundesregierung nach dem derzeitigen Planungsstand keine Lärmschutzmaßnahmen geplant (bitte mit Begründung)?

Inwieweit bei der Ausrüstung der viergleisigen Bestandsstrecke zwischen München-Trudering und Grafing mit ETCS und der Verringerung der Blockabstände zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden, kann erst nach Vorliegen detaillierter fachlicher Planungen beantwortet werden. Nach Auskunft der DB Netz AG sollen diese Fachplanungen im Frühjahr 2021 beginnen.

Entlang der bestehenden Bahnstrecke München–Rosenheim–Kufstein setzt die DB AG zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung um. Bund und DB AG hatten dies unter anderem auf Basis einer Machbarkeitsuntersuchung vereinbart. Die DB AG baut seit 2018 auf einer Länge von ca. vier Kilometern Schienenstegdämpfer und auf 6,4 Kilometern Schutzwände ein. Nach Abschluss der Arbeiten schützen insgesamt 50 Kilome-

ter Schallschutzwände die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der 18 Ortsdurchfahrten.

23. Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung für den Streckenabschnitt München–Trudering–Grafing vorgesehen (bitte nach Art der Maßnahme, Standort bzw. Streckenteilabschnitt, zu erwartender Geräuschminderung in dB aufschlüsseln)?
24. Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung für den Streckenabschnitt Grafing–Großkarolinenfeld vorgesehen (bitte nach Art der Maßnahme, Standort bzw. Streckenteilabschnitt, zu erwartender Geräuschminderung in dB aufschlüsseln)?
25. Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung für den Streckenabschnitt Großkarolinenfeld–Brannenburg vorgesehen (bitte nach Art der Maßnahme, Standort bzw. Streckenteilabschnitt, zu erwartender Geräuschminderung in dB aufschlüsseln)?
26. Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung für den Streckenabschnitt Brannenburg–Kiefersfelden vorgesehen (bitte nach Art der Maßnahme, Standort bzw. Streckenteilabschnitt, zu erwartender Geräuschminderung in dB aufschlüsseln)?

Die Fragen 23 bis 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Wirksamkeit der Schallschutzmaßnahmen kann nach Auskunft der DB AG nicht pauschal beurteilt werden, da die Wirkung je nach Lage der Gebäude individuell zu betrachten ist.

Gemäß der Machbarkeitsuntersuchung von 2017 liegt die Wirkung der geplanten Maßnahmen zwischen 1 dB(A) und 5 dB(A), die Zahl der betroffenen Anwohner (mit Mittelungspegeln von > 55 dB(A) in der Nacht) sinkt um ca. 40 Prozent von ca. 23.000 auf ca. 14.000, wie in der Abbildung zu erkennen ist.

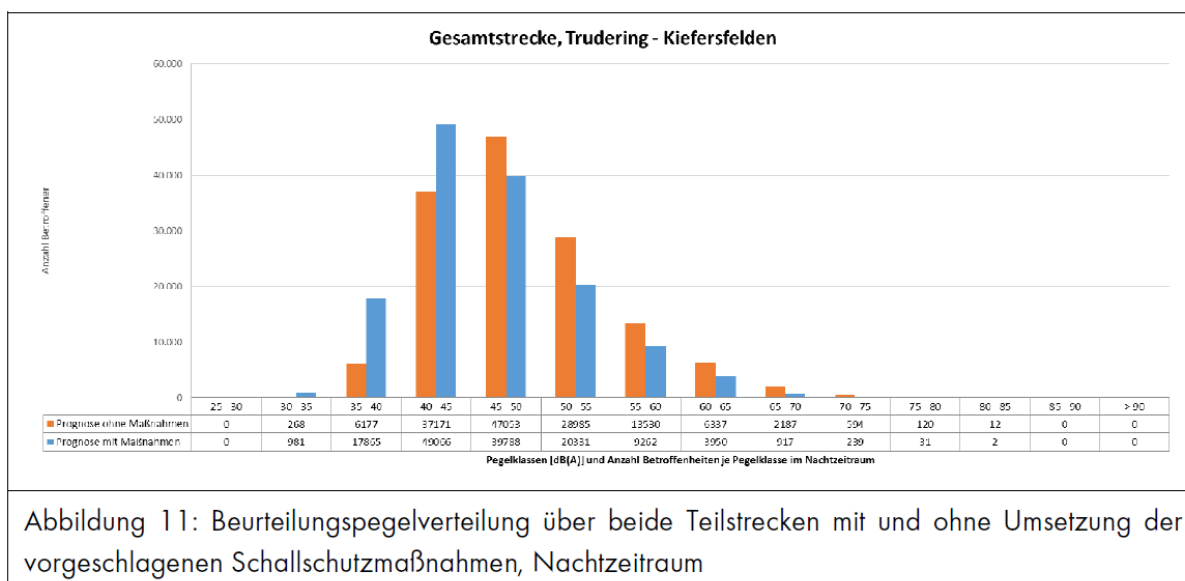


Abbildung 11: Beurteilungspegelverteilung über beide Teilstrecken mit und ohne Umsetzung der vorgeschlagenen Schallschutzmaßnahmen, Nachtzeitraum

27. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirksamkeit von Schienenstegdämpfern, wie sie auf Streckenabschnitten des Brenner-Nordzulaufs vorgesehen sind (bitte mit Begründung)?

Schienenstegdämpfer sind als Lärmschutzmaßnahme in der Anlage 2 zur 16. BImSchV mit einer Minderungswirkung von 2 bis 3 dB abhängig von Fahrzeugtyp und Geschwindigkeit enthalten.

Nach Kenntnis der Bundesregierung und Auskunft der DB AG vermindern Schienenstegdämpfer Schwingungen der Schiene bei der Überfahrt eines Zuges, wodurch der Schallpegel des Rollgeräuschs sinkt.

28. Wo sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, den Bau des deutschen Brenner-Nordzulaufs für die Bevölkerung transparenter zu gestalten, und sind hier konkrete Maßnahmen zur Verbesserung geplant (bitte mit Begründung)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 19/22744 verwiesen.

Anlage zu Frage 7 + 8

Abschnitt mit Mischverkehr	gemessener Abschnitt	VzG	2018				2019				2020						
			Summe Züge	davon S-Bahnen	davon SPV	davon SGV	Anteil SPV (inkl. S-Bahn)	Summe Züge	davon S-Bahnen	davon SPV	davon SGV	Anteil SPV (inkl. S-Bahn)	Summe Züge	davon S-Bahnen	davon SPV	davon SGV	Anteil SPV (inkl. S-Bahn)
Flughafen München – Flughafen Besucher-park – Neufahrn	Flughafen West - Neufahrn	5557	120	113	0	7	94%	160	115	38	7	96%	162	116	42	4	98%
Neufahrn – Laim	Unterschleißheim	5500	247	122	96	29	88%	245	123	98	24	90%	240	121	95	24	90%
Riem – Feldkirchen – Markt Schwaben	Riem Pbf - Feldkirchen	5600	204	126	52	26	87%	207	127	53	27	87%	202	123	53	26	87%
Dersenhofen – Sauerlach – Otterfing – Holzkirchen	Siemenswerke - Sölln	5505	244	138	99	7	97%	248	139	103	6	98%	245	141	100	4	98%
Gellendorf – Grafath - Buchenau	Aubing - Puchheim	5520	220	133	84	3	99%	215	136	76	3	99%	222	135	83	4	98%
Grafing Bahnhof – Ebersberg	Grafing Bf - Ebersberg	5710	114	79	35	0	100%	111	76	35	0	100%	117	82	35	0	100%
Starnberg – Gauting	Gauting - Starnberg Nord	5504	199	117	80	2	99%	203	120	82	1	100%	202	118	82	2	99%

Quelle: DB AG

