



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Markus Büchler BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 07.01.2021

Zielfahrplan des dritten Gutachterentwurfes für den Deutschlandtakt vom Juni 2020 II

Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat auf die Anfrage zum Plenum am 02.12.2020 des Abgeordneten Dr. Markus Büchler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) geantwortet:

„Die Staatsregierung hat unter Einschaltung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH eine intensive Abstimmung mit dem Gutachterbüro sma durchgeführt, welches im Auftrag des Bundes den ‚Zielfahrplan 2030+‘ für das Projekt ‚Deutschlandtakt‘ entwickelt hat. Ziel der Abstimmung war es, die vorhandenen Planungen des Freistaates für den Schienenpersonennahverkehr, die auch Inhalt des aktuell in Fortschreibung befindlichen Schienennahverkehrsplans sein werden, in das Konzept des Bundes einfließen zu lassen, um eine möglichst weitgehende Deckungsgleichheit der Planungen herzustellen. Hierbei ging es insbesondere um folgende Themen:

- neue Fahrplankonzepte,
- Taktumstellungen,
- Neubau- und Reaktivierungsstrecken,
- Bedienung neuer Haltepunkte.

Zudem hat der Freistaat seine Vorstellung bezüglich der künftigen Ausgestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs dargestellt. Hier ging es beispielsweise um die seitens der Staatsregierung gewünschte Wiederaufnahme des Fernverkehrs von Bayern in Richtung Sachsen und Tschechien.

Der Bund hat die bayerischen Vorschläge in vielen Punkten übernommen. Dennoch enthält das Konzept des Bundes auch Planungen, die nicht mit den Planungen des Freistaates übereinstimmen. Ein Beispiel hierfür ist der Vorschlag des Bundes, auf den heute bestehenden 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Friedberg zu verzichten, den die Staatsregierung erhalten möchte.

Ziel der Staatsregierung ist es, in weiteren Gesprächen mit dem Bund die bestehenden Dissenspunkte zu reduzieren und eine möglichst weitgehende Übereinstimmung der Planungen zu erreichen.“

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche neuen Fahrplankonzepte hat die Staatsregierung dem Bund vorgeschlagen? 2
2. Welche Taktumstellungen hat die Staatsregierung dem Bund vorgeschlagen? 2
3. a) Welche Neubau- und Reaktivierungsstrecken hat die Staatsregierung dem Bund vorgeschlagen? 3
- b) Wie sollen die Werratalbahn Eisfeld – Coburg und die Höllentalbahn Marxgrün – Blankenstein deutschlandtaktgerecht reaktiviert werden, wenn einerseits die Reaktivierungskriterien der Staatsregierung gelten und anderseits der Bund SPNV-Maßnahmen nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufnimmt? 3

4.	Welche neuen Haltepunkte hat die Staatsregierung dem Bund vorgeschlagen?	4
5.	Welche Vorstellung bezüglich der künftigen Ausgestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs – außer der Wiederaufnahme des Fernverkehrs von Bayern in Richtung Sachsen und Tschechien – hat die Staatsregierung dem Bund vorgeschlagen?	4
6.	Welche bayerischen Vorschläge hat der Bund übernommen?	5
7.	Welche Planungen des Freistaates – außer dem 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Friedberg – stimmen nicht mit dem Konzept des Bundes überein?	5
8.	Welchen Ausbaubedarf löst der „Zielfahrplan 2030+“ für das Projekt „Deutschlandtakt“ nach Kenntnis der Staatsregierung bei der Eisenbahninfrastruktur aus?	5

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 27.01.2021

1. Welche neuen Fahrplankonzepte hat die Staatsregierung dem Bund vorgeschlagen?

Die im Rahmen der Mittel- und Langfristplanung von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft bis dato erarbeiteten Sachstände an Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Konzepten wurden zur Berücksichtigung an den Bund gemeldet. Dabei handelt es sich unter anderem um die Sachstände zu folgenden Konzepten:

- Bahnknoten München mit 2. S-Bahn-Stammstrecke, Erdinger Ringschluss, Walperskirchener Spange und Verlängerung der S 7 von Wolfratshausen nach Geretsried Süd,
- Bahnknoten Nürnberg u. a. mit neuen S-Bahnen Nürnberg – Neuhaus/Simmelsdorf-Hüttenbach,
- Augsburger Netze,
- Regio-S-Bahn-Konzepte Regensburg und Donau-Iller,
- Franken-Südthüringen,
- Expressverkehr Ostbayern und Expressverkehr Nordostbayern,
- Regionalverkehr Oberfranken und Regionalverkehr Ostbayern,
- Linienstern Mühldorf,
- Bayerisches Oberland mit Elektrifizierung,
- Allgäu-Bodensee mit Lindauer Zwei-Bahnhöfe-Konzept,
- neues Unterfranken-Konzept,
- Beschleunigungskonzept München – Furth im Wald – Pilsen (CZ).

2. Welche Taktumstellungen hat die Staatsregierung dem Bund vorgeschlagen?

Die im Rahmen des Deutschlandtakts vorgeschlagenen Taktverkehre im bayerischen SPNV können der Dokumentation auf der Internetseite Deutschlandtakt.de unter dem Link https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/4a1CIJy0z0LBDymEcyVjuK/3896e797066dbe7631381c9e2b70f491/Netzgrafik_3._Entwurf_Bayern.pdf entnommen werden. Unter anderem sind vorbehaltlich der Finanzierbarkeit folgende wesentliche Angebotsverbesserungen an den Bund gemeldet worden, die teilweise auch schon im Rahmen von

anstehenden Infrastrukturverbesserungen oder Vergabeprojekten im Regionalverkehr geplant sind:

Beispiele für neue Halbstundentakte:

- München – Regensburg,
- München – Plattling,
- München – Garmisch-Partenkirchen,
- München – Kufstein/Traunstein,
- München – Lenggries/Tegernsee/Schliersee,
- Nürnberg – Bamberg,
- Würzburg – Nürnberg,
- Nürnberg – Schwandorf,
- Regensburg – Neumarkt,
- Regensburg – Ingolstadt – Ulm,
- Marktbreit – Würzburg – Gemünden (Main) ,
- Aschaffenburg – Darmstadt.

Beispiele für neue Stundentakte:

- Ingolstadt – Nürnberg,
- Nürnberg – Crailsheim,
- Bayreuth – Bamberg,
- Münchberg – Hof Mitte,
- Cham – Lam,
- Zwiesel – Grafenau,
- Mühldorf – Traunstein.

3. a) Welche Neubau- und Reaktivierungsstrecken hat die Staatsregierung dem Bund vorgeschlagen?

Die Staatsregierung hat im Bahnknoten München Neubaustrecken vorgeschlagen, die im Rahmen des Deutschlandtakts zu berücksichtigen sind:

- 2. S-Bahn-Stammstrecke,
- Wolfratshausen – Geretsried Süd,
- Erdinger Ringschluss,
- Walpertskirchener Spange,
- Neufahrner Kurve.

Folgende Reaktivierungsstrecken wurden im Rahmen der Abstimmungen von der Staatsregierung angemerkt und folglich in den Plänen des Deutschlandtakts berücksichtigt:

- Lohr Bf – Lohr Stadt,
- Wassertrüdingen – Gunzenhausen,
- Nördlingen – Wassertrüdingen,
- Wilburgstetten – Dombühl,
- Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld,
- Seligenstadt – Volkach-Astheim,
- Gessertshausen – Langenneufnach.

b) Wie sollen die Werratalbahn Eisfeld – Coburg und die Höllentalbahn Marxgrün – Blankenstein deutschlandtaktgerecht reaktiviert werden, wenn einerseits die Reaktivierungskriterien der Staatsregierung gelten und anderseits der Bund SPNV-Maßnahmen nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufnimmt?

Der Freistaat hat dem Bund für den Deutschlandtakt die Strecken Eisfeld – Coburg und Marxgrün – Blankenstein nicht vorgeschlagen. Es ist dort auch vermerkt, dass diese Strecken unter dem Vorbehalt aufgeführt sind, dass die Reaktivierungskriterien des Freistaates Bayern erfüllt sind. Dies ist bis dato nicht der Fall.

Auch eine Berücksichtigung der Ausbaumaßnahmen im Bedarfsplan Schiene oder Programmen des Bundes zum Ausbau des Schienengüterverkehrsnetzes ist nicht ausgeschlossen. Beide Strecken sind jedoch vom Gutachter des Bundes für den aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) als gesamtwirtschaftlich nicht sinnvoll eingestuft worden.

Es ist nicht Aufgabe des Freistaates, nach Realisierungsmöglichkeiten der Schienenn-Lückenschlüsse zu suchen, insbesondere nachdem es weder vor Ort bei den jeweiligen Aufgabenträgern des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) Gremienbeschlüsse gibt, in denen sie die Reaktivierung befürworten und die Reaktivierungskriterien des Freistaates anerkennen, noch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen konkretes Interesse an einem Ausbau bzw. Neubau geäußert hat.

4. Welche neuen Haltepunkte hat die Staatsregierung dem Bund vorgeschlagen?

Nachfolgend eine Auflistung aller neuen Stationen, die nach Kenntnis der Staatsregierung und aktuellem Stand Teil der Deutschlandtaktplanungen sind. Für einige der genannten Stationen stehen noch notwendige Prüfungen aus und/oder die Finanzierung ist noch nicht sichergestellt (in Klammern der jeweilige Streckenabschnitt).

- Buxheim (Leutkirch – Memmingen),
- Memmingen BBZ (Leutkirch – Memmingen),
- Pleß (Ulm – Memmingen),
- Senden Nord (Ulm – Memmingen),
- Memmingen-Amendingen (Ulm – Memmingen),
- Heimertingen (Ulm – Memmingen),
- Fellheim (Ulm – Memmingen),
- Hergensweiler (Hergatz – Lindau),
- Schlachters (Hergatz – Lindau),
- Weißensberg (Hergatz – Lindau),
- Lindau-Oberreitnau (Hergatz – Lindau),
- Lindau-Aeschach (Hergatz – Lindau),
- Kaufbeuren-Neugablonz (Buchloe – Kempten),
- Marktoberdorf Nord (Biessenhofen – Marktoberdorf),
- Füssen West (Marktoberdorf – Füssen),
- Neu-Ulm Industrie (Augsburg – Ulm),
- Burlafingen (Augsburg – Ulm),
- Coburg-Beiersdorf (Coburg – Bad Rodach; seit Ende 2020 in Betrieb),
- Lichtenfels West (Bamberg – Hof),
- Bamberg Süd (Nürnberg – Bamberg),
- Forchheim Nord (Nürnberg – Bamberg),
- Hof Mitte (Hof – Plauen),
- Aschaffenburg Ost (Würzburg – Aschaffenburg),
- Würzburg-Heidingsfeld Ost (Ansbach – Würzburg),
- Würzburg-Heidingsfeld West (Lauda – Würzburg),
- München Poccistraße (München – Rosenheim),
- Bad Reichenhall Nord (Freilassing – Bad Reichenhall),
- Bad Reichenhall Mitte (Bad Reichenhall – Berchtesgaden),
- Bischofswiesen-Winkl (Bad Reichenhall – Berchtesgaden),
- Straubing Hafen (Bogen – Straubing),
- Neumarkt Süd (Nürnberg – Regensburg),
- Regensburg Walhallastraße (Regensburg – Schwandorf),
- Regensburg-Wutzlhofen (Regensburg – Schwandorf),
- Diesenbach (Regensburg – Schwandorf),
- Ponholz (Regensburg – Schwandorf),
- Marktredwitz Süd (Weiden – Oberkotzau),
- Hersbruck Ost (Nürnberg – Hersbruck).

5. Welche Vorstellung bezüglich der künftigen Ausgestaltung des Schienenzugverkehrs – außer der Wiederaufnahme des Fernverkehrs von Bayern in Richtung Sachsen und Tschechien – hat die Staatsregierung dem Bund vorgeschlagen?

Der Freistaat legt Wert auf eine sehr gute Anbindung an den Schienenzugverkehr. Entsprechend hat sich die Staatsregierung unter anderem für mindestens halbstündliche Verkehre ausgesprochen auf den Korridoren München – Stuttgart – Rhein/Neckar – Rhein-Ruhr, München – Nürnberg – Berlin und München – Würzburg – Frankfurt. Auf mehreren Achsen, darunter Augsburg – Nürnberg, Stuttgart – Nürnberg, Nürnberg –

Prag, München – Innsbruck – Italien, München – Salzburg – Österreich hat sich Bayern für stündliche statt der ursprünglich geplanten zweistündlichen Verbindungen eingesetzt. Mindestens zweistündliche Verbindungen hat Bayern auf der Franken-Sachsen-Magistrale Nürnberg – Hof – Dresden – Leipzig sowie für die Strecken München – Regensburg – Prag/– Hof, Nürnberg – Lichtenfels – Jena – Leipzig, Bamberg – Würzburg – Rhein/ Main-Gebiet sowie Augsburg – Ansbach – Würzburg angeregt. Für verschiedene, bislang im Fernverkehr unversorgte Städte, darunter Coburg und Mühldorf, hat Bayern grundsätzliche Halte im Taktverkehr des Fernverkehrs eingefordert.

6. Welche bayerischen Vorschläge hat der Bund übernommen?

Die Vorschläge des Freistaates wurden zu einem großen Teil in den dritten Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt übernommen.

Das genaue Linienkonzept des dritten Gutachterentwurfs kann im Internet auf der Seite [Deutschlandtakt.de](https://www.deutschlandtakt.de) unter folgendem Link eingesehen werden: https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/55FqSU1scLy5OcgIKTo4QH/c5cd6c048b5d10d2a0d7876f8f17a34a/Netzgrafik_3._Entwurf_Fernverkehr.pdf

Eine Auflistung der den SPNV direkt betreffenden Maßnahmen, die im Rahmen des Deutschlandtakts angedacht sind, findet sich in der Antwort zur Frage 8. Die Maßnahmen dieser Liste leiten sich zum einen direkt aus dem Fahrplan des Deutschlandtaktes ab, zum anderen aus unabhängig vom Deutschlandtakt bestehenden SPNV-Infrastrukturplanungen der Staatsregierung. Beispiele für Maßnahmen, die die Staatsregierung im Rahmen der Abstimmungen eingebracht hat, sind unter anderem:

- Elektrifizierung Aschaffenburg – Miltenberg,
- Maßnahmen Bahnknoten München und Nürnberg,
- Ausbau und Elektrifizierung Illertalbahn (insbesondere Ulm – Memmingen),
- Beschleunigung Cham – Schwedenschanze,
- Infrastrukturmaßnahmen in und um Regensburg (unter anderem Ausbau Regensburg-Prüfening – Regensburg Hbf),
- zusätzliche Weichenverbindung in Hergatz,
- Ausbau und Elektrifizierung Sektor Nordost (Nürnberg – Hof/Simmelsdorf-Hüttenbach).

7. Welche Planungen des Freistaates – außer dem 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Friedberg – stimmen nicht mit dem Konzept des Bundes überein?

Aufgrund der neuen Fernverkehrskonzeption im Zielfahrplan 2030+ und damit einhergehenden Annahmen des Bundes für über den Bundesverkehrswegeplan 2030 hinausgehende Infrastrukturrentwicklungen waren naturgemäß nicht alle Nahverkehrsplanungen unverändert passfähig für den Deutschlandtakt. Dies betrifft beispielsweise den SPNV in der Region Augsburg, im Korridor Nürnberg – Hof und im Raum Regensburg. Hier und auch an vielen anderen Stellen hat der Gutachter des Bundes Anpassungen vorgenommen, um die Nahverkehrskonzepte auch unter veränderten Rahmenbedingungen der Infrastruktur, des Fern- und Güterverkehrs fahrbar zu machen. Auch besteht im Grenzbereich zu Nachbarländern mitunter noch Vertiefungsbedarf für belastbare Zielkonzepte. Eine vertiefte Abstimmung mit dem Freistaat gab es hierzu nicht.

8. Welchen Ausbaubedarf löst der „Zielfahrplan 2030+“ für das Projekt „Deutschlandtakt“ nach Kenntnis der Staatsregierung bei der Eisenbahninfrastruktur aus?

Nachfolgend ist eine Auflistung der Infrastrukturprojekte, die dem Deutschlandtakt zugrunde liegen und in direktem Zusammenhang zum SPNV stehen, aufgeführt.

Diese Liste entspricht dem Sachstand, der dem Freistaat zum jetzigen Zeitpunkt bekannt ist:

Strecke (von – nach)	Abschnitt/Knoten	Infrastrukturmaßnahme, Bezeichnung/Beschreibung
Aschaffenburg – Miltenberg	Obernau – Kleinwallstadt	zweigleisiger Abschnitt im Bereich Sulzbach
Aschaffenburg – Miltenberg	Aschaffenburg – Miltenberg	Elektrifizierung und Beschleunigung um 3 Minuten
mehrere	Donauwörth	Überwerfungsbauwerk Donauwörth für durchgehende Züge auf der Strecke 5381
mehrere	Augsburg	zusätzlicher Bahnsteig für die Züge aus dem Allgäu westlich der Strecke 5305: Anpassung der Weichenverfölder, um mittige Wendegleise in der Gleisgruppe 5 bis 9 zu erhalten
München – Ingolstadt	Ingolstadt Hbf	neues Zugdeckungssignal an Gleis 1
Miltenberg – Walldürn	Miltenberg – Walldürn	Fahrzeitverkürzung um 4 bis 5 Minuten
Miltenberg – Wertheim	Miltenberg – Wertheim – Bestenheid	Fahrzeitgewinn 0,5 Minuten in beide Richtungen
Miltenberg – Wertheim	Wertheim – Bestenheid	Errichtung eines neuen Kreuzungsbahnhofs
Gessertshausen – Türkheim	Gessertshausen – Langenneufach	Reaktivierung
Sendlinger Spange	Sendlinger Spange	Ausbau Heimeranplatz zum Kreuzungsbahnhof, neue Weichenverbindungen in Laim
2. S-Bahn-Stammstrecke mit sieben netzergänzenden Maßnahmen	Laim – Leuchtenberg	Bau zusätzlicher S-Bahn-Gleise sowie punktuelle netzergänzende Maßnahmen auf den S-Bahn-Außenästen
Leutkirch – Memmingen	Buxheim inkl. Wendegleis	zusätzlicher Haltepunkt inkl. Wendegleis
Leutkirch – Memmingen	Memmingen BBZ	zusätzlicher Haltepunkt
Bayreuth – Schnabelwaid	Bayreuth – Neuenreuth	zweigleisiger Ausbau
Hof – Bad Steben	Marxgrün – Selbitz	gleichzeitige Ein- und Ausfahrten in Selbitz sowie 2 Minuten Fahrzeitreduktion Marxgrün – Selbitz
Weiden – Oberkotzau	Marktredwitz Süd	zusätzlicher Haltepunkt
Coburg – Bad Rodach	Coburg – Beiersdorf	zusätzlicher Haltepunkt
Würzburg – Aschaffenburg	Aschaffenburg Ost	zusätzlicher Haltepunkt
Gemünden – Bad Kissingen	Diebach	Umbau zum Kreuzungsbahnhof
Lohr – Wertheim	Lohr – Lohr Stadt	Reaktivierung
Ansbach – Würzburg	Würzburg-Heidingsfeld Ost	zusätzlicher Haltepunkt
Eichstätt Bf – Eichstätt Stadt	Eichstätt Bf – Eichstätt Stadt	Elektrifizierung
Eichstätt Bf – Eichstätt Stadt	Eichstätt Bf	zusätzliche Weichenverbindung
Gunzenhausen – Wassertrüdingen – Nördlingen	Gunzenhausen – Wassertrüdingen – Nördlingen	Reaktivierung
Dombühl – Nördlingen	Dombühl – Dinkelsbühl – Wilburgstetten	Reaktivierung

Strecke (von – nach)	Abschnitt/Knoten	Infrastrukturmaßnahme, Bezeichnung/Beschreibung
Buchloe – Kempten	Kaufbeuren-Neugablonz	zusätzlicher Haltepunkt
Hergatz – Lindau	Hergensweiler	zusätzlicher Haltepunkt
Hergatz – Lindau	Schlachters	zusätzlicher Haltepunkt
Hergatz – Lindau	Weissensberg	zusätzlicher Haltepunkt
Hergatz – Lindau	Lindau-Oberreitnau	zusätzlicher Haltepunkt
Hergatz – Lindau	Lindau-Aeschach	zusätzlicher Haltepunkt
Bamberg – Hof	Lichtenfels West	zusätzlicher Haltepunkt
Nürnberg – Bamberg	Bamberg Süd	zusätzlicher Haltepunkt
Nürnberg – Bamberg	Forchheim Nord	zusätzlicher Haltepunkt
Ingolstadt – Donauwörth – Günzburg	Gundelfingen	Ausrüstung für gleichzeitige Einfahrten und schienenfreie Zugänge
Ingolstadt – Donauwörth – Günzburg	Burgheim	Ausrüstung für gleichzeitige Einfahrten und schienenfreie Zugänge
Regensburg – Ingolstadt	Neustadt (Donau)	Ausrüstung für gleichzeitige Einfahrten und schienenfreie Zugänge
Regensburg – Ingolstadt	Abensberg	Ausrüstung für gleichzeitige Einfahrten und schienenfreie Zugänge
Regensburg – Ingolstadt	Saal	Ausrüstung für gleichzeitige Einfahrten und schienenfreie Zugänge
Regensburg – Ingolstadt	Matting Ausweiche	Ausrüstung für gleichzeitige Einfahrten und schienenfreie Zugänge
Ulm – Memmingen	Pleß	zusätzlicher Haltepunkt
Ulm – Memmingen	Senden – Gerlenhofen	zweigleisiger Abschnitt
Ulm – Memmingen	Senden Nord	zusätzlicher Haltepunkt
Ulm – Memmingen	Vöhringen	gleichzeitige Einfahrten in Vöhringen
Ulm – Memmingen	Ulm – Memmingen	Elektrifizierung und Ausbau auf 140 km/h
Ulm – Memmingen	Ulm – Memmingen	zweigleisiger Ausbau Kellmünz – Pleß
Ulm – Memmingen	Memmingen – Amendingen	zusätzlicher Haltepunkt
Ulm – Memmingen	Heimertingen	zusätzlicher Haltepunkt
Ulm – Memmingen	Fellheim	zusätzlicher Haltepunkt
Biessenhofen – Marktoberdorf	Marktoberdorf Nord	zusätzlicher Haltepunkt
Marktoberdorf – Füssen	Füssen West	zusätzlicher Haltepunkt
München – Mittenwald	Huglfing – Murnau	Zweigleisiger Abschnitt im Bereich Huglfing – Uffing – Murnau
München – Mittenwald	Garmisch – Scharnitz	Beschleunigung um 2 Minuten
München-Solln – Wolfratshausen	Wolfratshausen – Geretsried Süd	Verlängerung S 7
München – Rosenheim	München-Poccistraße	zusätzlicher Haltepunkt
Holzkirchen – Rosenheim	Bruckmühl	gleichzeitige Ein- und Ausfahrten
Holzkirchen – Rosenheim	Kreuzstraße	gleichzeitige Ein- und Ausfahrten
Neufahrn – Radldorf	Niederlindhart	gleichzeitige Ein- und Ausfahrten
Landshut – Plattling	Wörth – Loiching	zweigleisiger Ausbau

Strecke (von – nach)	Abschnitt/Knoten	Infrastrukturmaßnahme, Bezeichnung/Beschreibung
Landshut – Plattling	Landau	gleichzeitige Ein- und Ausfahrten
Grafling Bf – Wasserburg	Ebersberg – Wasserburg	Elektrifizierung
Traunstein – Garching	Bad Empfing	neuer Kreuzungsbahnhof
Freilassing – Bad Reichenhall	Bad Reichenhall Nord	zusätzlicher Haltepunkt
Bad Reichenhall – Berchtesgaden	Bad Reichenhall Mitte	zusätzlicher Haltepunkt
Bad Reichenhall – Berchtesgaden	Bischofswiesen-Winkl	zusätzlicher Haltepunkt
Cham Schweden-schanze	Cham Schweden-schanze – Bad Kötzting	Beschleunigung um 5 Minuten
Bogen – Straubing	Straubing-Hafen	zusätzlicher Haltepunkt
Mühldorf – Passau	Pfenningbach	Reaktivierung Kreuzungsbahnhof
Mühldorf – Passau	Pfenningbach – Pocking	Beschleunigung von 3 Minuten zwischen Pocking und Pfenningbach
Lauda – Würzburg	Würzburg-Heidingsfeld West	zusätzlicher Haltepunkt
Nürnberg – Regensburg	Neumarkt Süd	zusätzlicher Haltepunkt
Regensburg	Regensburg	zusätzliche Bahnsteigkante an Gleis 10
Ingolstadt – Regensburg	Manching – Vohburg	zweigleisiger Abschnitt
Regensburg – Weiden in der Oberpfalz	Regensburg – Schwandorf	Beschleunigung um 4 Minuten
Regensburg – Schwandorf	Regensburg Wallstraße	zusätzlicher Haltepunkt
Regensburg – Schwandorf	Regensburg Wutzhofen	zusätzlicher Haltepunkt
Regensburg – Schwandorf	Diesenbach	zusätzlicher Haltepunkt
Regensburg – Schwandorf	Ponholz	zusätzlicher Haltepunkt
Regensburg – Nürnberg	Regensburg – Klenzenbrücke	zusätzlicher Haltepunkt
Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld	Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld	Reaktivierung
Nürnberg – Bamberg	Forchheim Nord	zusätzlicher Haltepunkt
Nürnberg – Hersbruck	Hersbruck Ost	zusätzlicher Haltepunkt
Nürnberg – Hersbruck	Hersbruck Ost	mittiges Wendegleis
Hartmannshof – Nürnberg	Nürnberg	Zusätzliche Fahrstraßen und Spurplananpassungen im Osten für wendende Züge aus dem Netz Regional-Schnellbahn Ostbayern, Ausrüstung Gleis 30 für wendende Züge sowie zusätzliche Weichenverbindung in Nürnberg Hbf
Nürnberg – Irrenlohe	Hersbruck I P	mittiges Wendegleis für S-Bahn in Hersbruck
Nürnberg – Irrenlohe	Lauf I P	mittiges Wendegleis für S-Bahn in Lauf
Nürnberg Nordost – Eschenau		Beschleunigung um ca. 3 Minuten
Lichtenfels – Coburg	Schney	Zweigleisigkeit

Strecke (von – nach)	Abschnitt/Knoten	Infrastrukturmaßnahme, Bezeichnung/Beschreibung
Lichtenfels – Coburg	Coburg Gbf – Coburg	Zweigleisigkeit
Hof – Plauen	Hof-Mitte	zusätzlicher Haltepunkt
Hof – Plauen	Hof-Mitte	Wendeanlage für Haltepunkt Hof-Mitte (Wendemöglichkeit für 2 Züge)
Reutte – Pfronten-Steinach	Reutte – Pfronten-Steinach	Elektrifizierung
Rosenheim – Salzburg	Freilassing	zusätzliche Weichenverbindung bzw. Verbindung der Gleise 76 und 96
Regensburg – Nürnberg/Ingolstadt Nord	Regensburg-Prüfening – Regensburg Hbf	Ausbau 3. Gleis
Gessertshausen – Türkheim	Gessertshausen	unabhängiges Wendegleis für Züge der reaktivierten Staudenbahn, um weiterhin Überholungen in Gessertshausen zu ermöglichen
Gessertshausen – Türkheim	Gessertshausen	zusätzliche Weichenverbindung im Westkopf
Friedrichshafen – Lindau	Enzisweiler – Lindau-Reutin	zweigleisiger Ausbau
Rosenheim – Mühldorf	Wasserburg – Rosenheim	Beschleunigung um 4 Minuten
Augsburg – Ulm	Neu-Ulm Industrie	zusätzlicher Haltepunkt
Augsburg – Ulm	Burlafingen	zusätzlicher Haltepunkt
Seligenstadt – Volkach	Seligenstadt – Volkach	Reaktivierung
Zwiesel – Grafenau	Zwiesel – Spiegelau	Beschleunigung um 4 Minuten
Zwiesel – Grafenau	Spiegelau	Beschleunigung um 4 Minuten
Nördlingen – Pleinfeld	Langlau	neuer Kreuzungsbahnhof Langlau
Buchloe – Lindau	Hergatz	zusätzliche Weichenverbindung im Nordkopf
Günzburg – Mindelheim	Günzburg – Ichenhausen	Beschleunigung um 2 Minuten
Günzburg – Mindelheim	Ichenhausen – Aletshausen	Beschleunigung um 2 Minuten
Günzburg – Mindelheim	Aletshausen	neuer Kreuzungsbahnhof
Mering – Weilheim	Mering – Walleshausen	Beschleunigung um 1 Minute
Mering – Weilheim	Walleshausen	Ausrüstung für schnelle gleichzeitige Einfahrten und schienenfreie Zugänge
Mering – Weilheim	Walleshausen – Schondorf	Beschleunigung um 1 Minute
Mering – Weilheim	Schondorf	Ausrüstung für schnelle gleichzeitige Einfahrten und schienenfreie Zugänge
Mering – Weilheim	Weilheim	zusätzliche Weichenverbindung im Nordkopf, damit Züge aus Richtung Geltendorf auf Gleis 3 und von München auf Gleis 2 parallel einfahren können
Siegelsdorf – Markt Erlbach	Siegelsdorf – Markt Erlbach	Elektrifizierung
Siegelsdorf – Markt Erlbach	Raindorf	neuer Kreuzungsbahnhof
Neunkirchen a. S. – Simmelsdorf-Hüttenbach	Neunkirchen a. S. – Simmelsdorf-Hüttenbach	Elektrifizierung

Strecke (von – nach)	Abschnitt/Knoten	Infrastrukturmaßnahme, Bezeichnung/Beschreibung
Nürnberg – Schirnding	Hersbruck (r P)	neue Bahnsteigkante an Gleis 5
Würzburg – Aschaffenburg	Würzburg Hbf	neues Gleisabschnittsignal an Gleis 2
Würzburg – Aschaffenburg	Aschaffenburg Hbf	Zugdeckungssignal an Gleis 7