

Vergleich City-Tunnel für München 21 und City-Tunnel für die 2. S-Bahn-Stammstrecke	
Im westlichen Vorfeld werden alle Zulaufstrecken für den Richtungsbetrieb höhenfrei zusammengeführt	Im westlichen Vorfeld wird lediglich eine zweigleisige Anbindung für die S-Bahn von der Donnersberger Brücke zum Hauptbahnhof geschaffen.
Der Kopfbahnhof wird auf 16 Bahnsteiggleise konzentriert und um einen Durchgangsbahnhof in 18 Meter Tieflage ergänzt.	Der Kopfbahnhof wird auf 16 Bahnsteiggleise konzentriert und um einen neuen Haltepunkt Hauptbahnhof in 18 Meter Tieflage ergänzt.
Der Durchgangsbahnhof erhält sechs 400 Meter lange Bahnsteiggleise	Der neue Haltepunkt Hauptbahnhof tief (Durchgangsbahnhof ohne Weichen) erhält zwei 200 Meter lange Bahnsteige in Mittellage.
Den Durchgangsbahnhof nutzen die durchgebundenen Relationen des Fernverkehrs Deutschland - Österreich/Italien sowie des Regionalverkehrs Ingolstadt - Mühldorf und Augsburg - Rosenheim.	Den Durchgangsbahnhof nutzen ausschließlich die S-Bahnen; es findet kein Mischverkehr statt.
Den Hauptbahnhof und Ostbahnhof verbindet ein zweigleisiger City-Tunnel, der östlich des Kolumbusplatzes in den Südring einschleift.	Den Hauptbahnhof und Ostbahnhof verbindet ein zweigleisiger City-Tunnel, der am Tassiloplatz in den Südring einschleift
Der neue im Tunnelabschnitt liegende Haltepunkt City benötigt insgesamt vier 400 Meter lange Bahnsteiggleise	Der neue im Tunnelabschnitt liegende Haltepunkt City benötigt insgesamt zwei 200 Meter lange Bahnsteiggleise
Die Anbindung am Ostbahnhof erfolgt ohne wesentliche Veränderung im heutigen Bahnsteigbereich	Die Anbindung am Ostbahnhof erfolgt an den Gleisen 5-8. Von dort werden die Außenäste Richtung Giesing höhenfrei angebunden.
Über den Südring verkehren keine Züge des Fern- und Regionalverkehrs mehr.	Über den Südring verkehren weiter Züge des Fern- und Regionalverkehrs
Das Gelände des Starnberger und des Holzkirchner Flügelbahnhofs wird für städtebauliche Nutzungen frei	Das Gelände des Starnberger und des Holzkirchner Flügelbahnhofs wird für städtebauliche Nutzungen frei, wenn auch Regionalzüge durch das City-Tunnel fahren.
Der City-Tunnel kann kaum noch zusätzlichen S-Bahn-Verkehr mit aufnehmen.	Der City-Tunnel ist für die Flughafen-Express-S-Bahn besonders geeignet, da der Tunnel auch Expresslinien aufnehmen kann und der Ostbahnhof als Umsteigeknoten zum Regionalverkehr erhalten bleibt.