



Anmerkungen des Fahrgastverbands PRO BAHN e.V. zum Entwurf der Fortschreibung des Landesentwicklungsprogramms (LEP-E)

Den im Internet einsehbaren Entwurf des Landesentwicklungsprogramms (LEP-E) und die derzeit laufende Phase des Anhörungsverfahrens möchten wir zum Anlass nehmen, auf einige Punkte hinzuweisen, die uns in Hinblick auf eine nachhaltige Abwicklung des Verkehrs als eine der wichtigsten Komponenten der Strukturpolitik wichtig erscheinen. Dabei beschränken wir uns auf wenige allgemeine Anregungen zur Fortentwicklung des öffentlichen Verkehrs, der im Kontext einer „alternden Gesellschaft“, gleicher Lebensbedingungen im gesamten Freistaat und der Schonung der begrenzten Ressourcen sicher weiter an Bedeutung gewinnen muss. Konkret gehen wir darüber hinaus lediglich auf einen wichtigen Korridor im Bahnknoten München und die Schienenanbindung des Münchner Flughafens ein.

Allgemeine Anmerkungen

Ein wichtiges Steuerungsinstrument für eine nachhaltige Landesentwicklung ist die Lenkung von Verkehrsströmen auf umweltschonende Verkehrsträger sowie die Ausschöpfung von Verkehrsvermeidungsstrategien. Im LEP-E vermischen wir in diesem Zusammenhang ein deutliches Bekenntnis zu einer Priorisierung der Schiene als dem Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Im Wettbewerb der Bundesländer und der Regionen ist eine funktionierende Schieneninfrastruktur als Voraussetzung für ein attraktives Fahrplanangebot ein unverzichtbares Kriterium für die Standortwahl von Wirtschaftsunternehmen sowie die Wohnortwahl von Arbeitnehmern. Deshalb muss der flächendeckende Ausbau des Schienenverkehrs verbindlich festgeschrieben werden.

Es fällt auf, dass im LEP-E zahlreiche Entwicklungsachsen und Mittelzentren aufgelistet werden, die nicht durch Bahnlinien erschlossen werden – oft wurden Bahnstrecken sogar noch in den 1980'er und 1990'er Jahren stillgelegt. Das Instrument der Reaktivierung von Bahnlinien als Korrektur der damaligen Fehlentwicklungen muss explizit im LEP genannt werden. In diesem Zusammenhang müssen beispielsweise derzeit nicht genutzte Bahntrassen gesichert und Entwicklungsachsen für neue Bahnlinien, gegebenenfalls Stadtbahnsysteme, vorgehalten werden. Auch die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der existierenden Bahnlinien ist dringend überfällig; zahllose Pendler müssen täglich erleiden, dass auf vielen Strecken die Kapazitätsgrenzen erreicht oder überschritten sind. Unter Berücksichtigung der in der Vorbemerkung genannten Gründe erscheint es uns daher dringend erforderlich, vermehrt „auf die Schiene“ zu setzen und das entsprechend im LEP deutlicher zum Ausdruck zu bringen. Nicht nur die Bürger profitieren von einer strikten Strategie „pro Schiene“, auch die Konkurrenzfähigkeit der bayerischen Wirtschaft hängt wesentlich von der Qualität der Bahnanbindung ab. Unter anderem muss für Industriegebiete die Schaffung von Gleisanschlüssen vorgeschrieben werden. Zudem existiert in Bayern eine hohe



Kompetenz im Bereich der Entwicklung schienengebundenen Fahrzeuge und Nahverkehrssystemen, die es zu erhalten gilt.

Befremden ruft die unverbindliche Formulierung zu Streckenstilllegungen und zum Rückbau bestehender Schieneninfrastruktur hervor („sollen vermieden werden“). Die derzeitigen Schwachpunkte im Bahnangebot sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr gehen in hohem Maße auf abgebaute Kreuzungsgleise, Zweigleisabschnitte, Rangiergleise und Gleisanschlüsse zurück. Insofern erwartet PRO BAHN im LEP eine unmissverständliche Absage an alle Maßnahmen, welche die Kapazität des Schienenverkehrs reduzieren.

Es wird zurecht beklagt, dass die Umsetzung von Schienenausbauprojekten sehr lange dauert, zum Teil bis zu mehreren Jahrzehnten. Neben einer deutlichen Aufstockung der aktuell völlig unzureichenden Finanzierung solcher Projekte wünschen wir uns hier eine straffere und effizientere Planung sowie eine frühzeitige und umfassende Fahrgast- und Bürgerbeteiligung. Dieser Ansatz kann sicher leichter umgesetzt werden, wenn die Planung und Realisierung von ÖV-Projekten kleinteilig erfolgt, d. h. mit dem Schwergewicht auf der Schaffung von durchgehenden Reiseketten, und weniger auf (scheinbar) prestigeträchtige „Leuchtturmprojekte“ setzt.

Ein Hinweis darauf, dass die Schieneninfrastruktur ein hervorragendes Anwendungsfeld zum Ausbau der „Elektromobilität“ darstellt und deshalb besonders zukunftssträftig ist, fehlt ebenfalls im LEP. Entsprechendes gilt für den Ausbau der Netze für elektrische Schienenfahrzeuge (Tram- und Stadtbahnen).

Bahnknoten München:

Flughafenanschluss und Bahnkorridor München - Landshut

Im LEP in der Fassung von 2006 war zur Erschließung des Münchners Flughafens ein „Trassenkorridor für eine Schnellbahntrasse“ enthalten. Dieser Trassenkorridor ist im aktuellen Entwurf des LEP nicht mehr enthalten. Der Fahrgastverband PRO BAHN Bayern widerspricht dem ersatzlosen Entfall des Trassenkorridors.

Bekanntlich hat sich PRO BAHN gegen eine Magnetbahnverbindung zwischen München und dem Flughafen ausgesprochen. Die Idee, weitgehend entlang der Bundesautobahn A92 eine Trasse für eine Schienenverbindung vorzusehen, stammt aber bereits aus der Zeit vor der Initiative des ehemaligen Staatsministers Dr. Wiesheu zum Bau einer Magnetschnellbahn.

Die Bahnstrecke München – Neufahrn – Freising – Landshut ist heute bereits am Rande ihrer Kapazität. Erkennbar ist das an den häufigen Störungen und insbesondere deren sich über Stunden hinziehenden Auswirkungen. Im Rahmen des Wettbewerbsprojekts „Ringzug Ost“ der Bayerischen Eisenbahngesellschaft ist eine weitere Zunahme der Zugfahrten vorgesehen.

Der Entwurf des LEP postuliert die „Kapazitätserweiterung der S-Bahn in der Metropolregion München“. Die sich daraus ergebene Folgerung, dass der S-Bahn-Verkehr vom übrigen Schienenverkehr entflechtet werden muss, fehlt aber im LEP-Entwurf. PRO BAHN fordert, dass eigene, vom übrigen Schienenverkehr unabhängige S-Bahn-Gleise für alle Linien im LEP festgeschrieben werden.

Für die Münchner S-Bahn-Linie S1 ist ebenso wie für andere Linien eine Taktverdichtung anzustreben. Sie gehört bereits heute zu den am stärksten belasteten S-Bahn-Linien. Insbesondere aufgrund der unzureichenden Schieneninfrastruktur ist die Linie auch eine der störanfälligsten.

Das Gebiet zwischen Freising und München ist ein Bereich starken Wachstums. Die Zunahme von Bevölkerung und Arbeitsplätzen bringt eine starke Verkehrszunahme mit sich. Da das Angebot der S-Bahn seit 1998 in der Hauptverkehrszeit nicht verbessert wurde, findet das Verkehrswachstum überwiegend auf der Straße statt. Dass sich politisch dafür eingesetzt wird, dies zu ändern, ist bisher nicht erkennbar - die Lasten tragen über 100.000 Bürger zwischen der Münchner Stadtgrenze und Freising.

Im Rahmen des „Wachstumsprogramm DB Netze“ plant die Deutsche Bahn AG die Verlagerung von Güterverkehren auf eine Achse von Norddeutschland über Mitteldeutschland nach Hof und weiter bis Regensburg. Dies wird neben der Ableitung von Güterzügen Richtung Passau zu einer Verschiebung der auf München zulaufenden Güterzüge von der Relation via Würzburg/Nürnberg und Treuchtlingen auf die Strecke über Regensburg und Landshut führen.

Langfristig regt PRO BAHN im Rahmen des Brennerzulaufs an, eine Ertüchtigung des Korridors Landshut – Mühldorf – Rosenheim zu prüfen. Aber auch dann verbleiben viele Güterzüge mit Start oder Ziel im Großraum München auf der Strecke Landshut – Freising – München. Aus diesem Grund ist bekanntlich geplant, durch den Auf- und Ausbau kleinerer Verbindungsstrecken die Führung der Güterzüge von Feldmoching über den Nordring zum Terminal Riem bzw. Richtung Rosenheim zu ermöglichen.

Zusammengefasst ergeben sich für die Strecke München – Landshut in absehbarer Zeit Steigerungen im Regionalverkehr, im S-Bahn-Verkehr und im Güterverkehr. Diese Steigerungen können im Bereich, in dem die S-Bahn verkehrt, von der bisherigen Infrastruktur nicht aufgenommen werden. Besonders kritisch ist hierbei der Abschnitt zwischen Feldmoching und Neufahrn, in dem die größte Dichte an Zugfahrten vorliegt.

PRO BAHN fordert daher, den im LEP 2006 enthaltenen Trassenkorridor für eine Bahntrasse entlang der A92 in modifizierter Form auch in die Fortschreibung des LEP zu übernehmen. Die Modifikationen beziehen sich auf zwei Abschnitte:

1. Wegfall der Führung zwischen Feldmoching und dem Hauptbahnhof und Ersatz durch eine geeignete Anbindung an das Bahnnetz im Münchner Stadtgebiet.
2. Nördlich von Neufahrn soll die Bahntrasse sowohl an die bestehende Neufahrner Spange zum Flughafen als auch an die Bahnstrecke Richtung Freising angeschlossen werden.

Diese Maßnahmen ermöglichen, dass in den Ortsbereichen zwischen Oberschleißheim und Neufahrn neben örtlichem Güterverkehr im Wesentlichen die S-Bahn auf dann weitgehend eigenen Gleisen verbleibt. Die Bahntrasse entlang der A92 kann von allen Regionalzügen sowie von einem Expressverkehr zum Flughafen genutzt werden. Der Güterverkehr ist insbesondere nachts ebenfalls auf die neue Trasse zu verlegen.

PRO BAHN sieht darin, den Ausbau des Bahnknotens München in wesentlichen Teilen auf die Realisierung eines zweiten Innenstadtunnells der Münchner S-Bahn zu stützen, ein



großes Risiko. Eine nachhaltige Politik ist angehalten, solche Risiken und „alternativlose“ Situationen zu vermeiden. Die Nutzung des Westkorridors über Neufahrn zum Flughafen bringt, wie aufgezeigt, bei entsprechendem Ausbau viele Synergieeffekte für den überlasteten Schienenkorridor München - Landshut. Wird dagegen, wie geplant, der Westkorridor weiterhin vernachlässigt, und ausschließlich auf die Kombination von zweitem Innenstadttunnel und Ostkorridor gesetzt, gefährdet dies das Gesamtprojekt „Bahnknoten München“.

München, den 15.9.2012

Fahrgastverband PRO BAHN Bayern e.V.
Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

E-Mail: info@bayern.pro-bahn.de

Internet: www.pro-bahn.de/bayern

Dieses Dokument finden Sie unter www.pro-bahn.de/bayern/pdf/lep-e.pdf