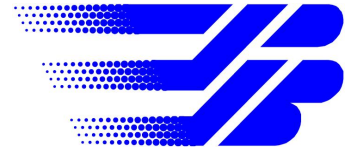


PRO BAHN Oberbayern

Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Stichwort „BVWP 2030“

PRO BAHN

Regionalverband Oberbayern e.V.

Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
Tel.: 089 / 53 00 31
Fax: 089 / 53 75 66
oberbayern@pro-bahn.de
<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>

München, 2. Mai 2016

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan für den Großraum München

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Ausbau des Schienennetzes in der Wachstumsregion Großraum München ist im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) vollkommen unzureichend. Auch heute bereits überlastete Strecken sind nicht für den Ausbau vorgesehen.

Bundesweit ist der Großraum München die größte Wachstumsregion (siehe Abbildung 14), der geplante Ausbau des Schienennetzes ist im Vergleich dazu jämmerlich.

Augenfällig ist der Missstand beim direkten Vergleich der Straßen- und Eisenbahnplanung im MVV-Gebiet. Die aktuelle Planung führt zu einer Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße, genau die andere Richtung als dies Koalitionsvertrag, verkehrspolitische Leitlinien, Raumplanung etc vorgeben. Zudem widerspricht dies auch dem erwarteten Verkehrswachstum von 19% bei der Schiene und lediglich 10% bei der Straße - damit müsste die Schiene bei Beachtung des Zuwachsverhältnisses etwa 2/3 der Gelder bekommen.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert daher, dass alle Zulaufstrecken nach München in die Ausbauplanung aufgenommen werden, soweit nicht eindeutig die Strecken bereits im heutigen Zustand auch das künftige Verkehrswachstum verkraften können. Beispielsweise sind je zwei weitere Gleise zwischen Pasing – Buchenau und Feldmoching – Neufahrn dringend notwendig.

Teilweise führen auch weiter entfernte Abschnitte zu einer Überlastung im Großraum München: Beispielsweise schränkt der eingleisige Abschnitt Landshut - Plattling die Flexibilität auf der Strecke München – Freising ein, und erzeugt damit auch öfters Störungen im S-Bahn-System. Daher wäre auch der vor Ort geforderte zweigleisige Ausbau dieser Strecke im Sinne der Bewältigung des Verkehrswachstums im Großraum München.

Viele sinnvolle Ausbauten sind auch deshalb nicht enthalten, da abweichend von der Straße und entgegen der Definition in §5 Allgemeinem Eisenbahngesetz viele Fernverkehrsströme nicht als ausbauwürdig betrachtet werden. Allgemein und auch im Gesetz wird ab einer Entfernung von 50 Kilometern oder einer Fahrzeit ab einer Stunde von Fernverkehr gesprochen. Der Entwurf hingegen kapriziert sich auf Züge von DB Fernverkehr, obwohl beispielsweise jede Fahrt Mühldorf – München alleine aufgrund der Entfernung Fernverkehr ist.

Eine weitere künstliche Hürde ist, dass nicht auf den gesamten durch den Ausbau erreichten Nutzen abgestellt wird, sondern nur der Nutzenanteil für den Fernverkehr betrachtet wird, der wiederum auf Züge von DB-Fernverkehr beschränkt ist (siehe oben). So kann ein Projekt durchfallen, dass mehr Nutzen generiert als Aufwand erzeugt, aber weder bei der reinen Fernverkehrssicht noch bei einer reinen Nahverkehrssicht der Nutzen reicht. Zudem wird damit eine Teiloptimierung gefördert, bei der am Ende Projekte entstehen, die mit wenig Mehraufwand wesentlich besser sein könnten, aber durch künstliche Engpässe wie eingleisige Abschnitte eingeschränkt werden.

Weitaus sinnvoller wäre es, wenn der Gesamtnutzen betrachtet wird, und wenn das Projekt sinnvoll ist, dann bei der Finanzierung die Aufteilung auf die verschiedenen Finanzierungstöpfe erfolgen würde.

Als Fahrgast im MVV-Gebiet ist nicht nachvollziehbar, dass so viele Strecken im Großraum München noch Kapazitätsreserven frei haben sollen. Realität ist vielmehr, dass auch grün markierte Strecken schon heute an oder jenseits der Kapazitätsgrenze betrieben werden. Ursache dafür ist, dass bei verschiedenen Geschwindigkeiten die Kapazität einer Strecke sinkt. Zudem ist die Kapazität auch dann überlastet, wenn im Berufsverkehr eine Taktverdichtung nicht mehr möglich ist.

Die einzelnen Strecken sind weiter unten aufgeführt.

Wir bitten daher darum, diese Strecken in den künftigen Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen bzw von der Priorität her hochzustufen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Andreas Barth
(stellv. Vorsitzender)

Zu einzelnen Projekten:

Im MVV-Gebiet:

2-008-V01/2-008-V02: Truderinger Kurve

Die Truderinger Kurve führt neben dem verkehrlichen Nutzen auch zu einer Lärmentlastung der Münchner Bürger und sollte daher unabhängig vom Baufortschritt im weiteren Streckenverlauf bald realisiert werden.

Sie führt zudem auch zu einer Entlastung von überlasteten Streckenabschnitten im Großraum München. Durch die Entlastung von kritischen Knoten wie München-Ost wäre eine Hochstufung in VB-E sinnvoll.

2-009-V03: München – Rosenheim – Kufstein

Diese Strecke wird im BVWP erst ab München-Trudering betrachtet. Der Abschnitt bis Trudering ist aber auch überlastet. Die Entlastungsmaßnahmen für den Güterverkehr sind im Knotenkonzept München enthalten.

Für den Personenverkehr ergibt sich auf der Strecke München-Hauptbahnhof bis Ostbahnhof und im Bereich des Ostbahnhofs selbst ein Engpaß. Hier sind zwei TEN-Strecken auf der gleichen Trasse. Die Verlängerung dieses Projekts oder die Aufnahme eines neuen Projekts in den BVWP wäre sinnvoll.

K-005-V01: Knoten München

Grundsätzlich sind im Bahnknoten München zahlreiche überlastete Strecken vorhanden, Engpässe im Knoten reduzieren die verfügbare Streckenkapazität.

Die hier getroffene Vorauswahl können wir allerdings nicht nachvollziehen. So ist eine Knotenwirkung durch eine S-Bahn-Wendeanlage Hallbergmoos schlicht nicht vorhanden, und ein Nutzen für den Fernverkehr relativ niedrig. Als Einstufung für diese Teilmaßnahme wäre KB angemessen.

Andere Maßnahmen wie die Truderinger Spange, der viergleisige Ausbau Daglfing – Johanneskirchen, der zweigleisige Ausbau Daglfing – Trudering (für den Güterverkehr) und eine Güterspange Daglfing – Riem hätten hingegen eine sehr hohe Netzwirkung und sollten daher in VB-E eingestuft werden.

Eine sehr hohe Priorität hätte auch die Vermeidung der Fahrstraßenkonflikte bzw der eingleisigen Abschnitte im Ostbahnhof (Südring zu den Gleisen ab 10) und in Pasing (Gleise 2/3 Richtung Allgäu). Ebenso würde der Bau des Regionalbahnhofs Poccistraße eine signifikante Knotenverbesserung erlauben. Aufgrund der hohen verkehrlichen Nachfrage optimalerweise so, dass in Summe vier Bahnsteigkanten vorhanden oder wenigstens einfach nachrüstbar sind.

Vorrangig wäre auch von der Knotenwirkung der Umbau des S-Bahnhofs Laim und die Einführung der Sendlinger Spange in den Bahnhof Laim.

Zu den weiteren Details verweisen wir auf unsere Stellungnahme zur Ertüchtigung des Bahnknotens München anlässlich der Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr

und Technologie des Bayerischen Landtages am Donnerstag, 25.2.2010, im Internet verfügbar unter <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/stellungnahme-bahnknoten-25.02.2010.pdf>.

Insgesamt würde sich eine Aufteilung in Teilmaßnahmen und Einstufung dieser in VB-E, WB und KB anbieten.

Maßnahmen 316/420: Strecke München-Neulustheim – Feldmoching – Neufahrn – Freising

Mindestens auf dem Streckenabschnitt bis Neufahrn muss die S-Bahn vom überregionalen Verkehr Richtung Passau, Prag und Hof sowie dem Güterverkehr getrennt werden. Der These, dass ein solches Projekt überwiegend oder gar ausschließlich dem Nahverkehr dient, widersprechen wir.

Dieser Streckenabschnitt ist überlastet. Dies läßt sich aus der Verschleppung von Verspätungen zwischen den verschiedenen Zugarten beobachten. Zudem wäre eine Taktverdichtung der S-Bahn im Berufsverkehr sinnvoll, läßt sich aber aufgrund der Infrastrukturdefizite nicht realisieren. Störungen in diesem Bereich wirken sich auf die internationalen Züge nach Prag aus bzw. führen zu Anschlussverlusten in Hof Richtung Chemnitz, Zwickau und Dresden. Die DB AG plant auf dieser Strecke eine Intercity-Linie München - Dresden. Die geplante Elektrifizierung Regensburg – Hof wird die Zahl der Güterzüge auch im Abschnitt München – Regensburg erhöhen. Der geplante Ausbau der parallel führenden BAB A92 in diesem Bereich wird die negative Entwicklung fortsetzen, dass sich der Pendlerverkehr vermehrt von der Schiene auf die Straße verlagert.

Maßnahmen 351/352: S-Bahn München: ABS München-Pasing – Eichenau – Buchenau

Der Streckenabschnitt muss so ausgebaut werden, dass sich S-Bahnen und überregionaler Verkehr nicht weiter in dem Maße stören wie bisher. Hierzu ist ein viergleisiger Ausbau mindestens bis Buchenau anzustreben.

Bereits heute ist die Strecke an der Kapazitätsgrenze. Es besteht ein anhaltend hoher Bedarf an zusätzlichen Zugverbindungen über eine Entfernung von über 50 Kilometern, mithin also Fernverkehr.

Wünschenswerte Halte überregionaler Züge in der Kreisstadt Fürstenfeldbruck können ebenso wenig bestellt werden, wie ein dichterer Takt der S-Bahn-Linie. Durch die Elektrifizierung der Strecke München – Memmingen – Lindau wird sich die Nadelöhr-Funktion des Abschnitts bis Geltendorf weiter verstärken. Störungen werden sich vermehrt auf die zu beschleunigenden internationalen Eurocity-Züge nach Zürich auswirken. Das gleiche gilt Richtung Kempten, Oberstdorf und Füssen, wo bei fehlender Elektrifizierung dieser Strecken vermehrter Umsteigezwang und damit Anschlussverluste drohen.

Zusätzlich ist diese Strecke auch Teil der internationalen Verbindung München – Lindau – Zürich, deren Ausbau mittels Staatsvertrag vereinbart ist und in Verantwortung des Bundes ist. Um überhaupt noch Mehrverkehr aufnehmen zu können ist eine Kapazitätserhöhung notwendig. Insoweit wäre diese Strecke aufgrund der heute bestehenden Überlastung richtigerweise in Stufe VB-E einsortiert.

Maßnahme 376: Umbau Bahnhof München-Pasing: Diese

Maßnahme ist durchaus mit einer Ortsumfahrung vergleichbar, bei der ja im wesentlichen städtebauliche Effekte geltend gemacht werden. Bei Anwendung der gleichen Maßstäbe wäre diese Maßnahme sinnvoll. Eine Einschränkung der Verantwortung auf rein streckenmäßige Maßnahmen können wir nicht nachvollziehen.

Außerhalb des MVV-Gebiets:

2-035-V01: Landshut – Plattling

Der Ausbau dieser Strecke führt zur Verbesserung der Pünktlichkeit der Züge München – Passau. Damit erfolgt ein geringerer Verspätungseintrag in die Strecke München – Freising, der Flughafenanbindung und des gesamten S-Bahn-Netzes. Die gesteigerte Zuverlässigkeit ermöglicht auch weitere Züge aus Niederbayern zum Flughafen München, nachdem die bereits in Bau befindliche Neufahrner Gegenkurve fertiggestellt ist.

Eine Hochstufung in VB-E (durch Entlastungen im Großraum München) oder zumindest VB wäre angemessen.

2-008-V01/2-008-V02: München – Mühldorf – Salzburg

Diese Ausbaumaßnahme führt zu einer geringeren Verspätung auf der Strecke München – Mühldorf. Auch diese Fernverkehrsmaßnahme hat als zusätzlichen Nutzen eine Reduzierung des Verspätungseintrags in das S-Bahn-System München.

Für die in beiden Maßnahmen gleichermaßen enthaltenen Abschnitte sollte daher unverzüglich das Planungs- und Baurecht herbeigeführt werden.