

Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN e.V. zu den Anmeldungen des Freistaats für den Bundesverkehrswegeplan 2015 (Schienenwege und Wasserstraßen)

Die Bayerische Staatsregierung hat auf Vorschlag von Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil am 4. Dezember 2012 eine vorläufige Liste mit Projektvorschlägen für die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verabschiedet und eine Beteiligung der Öffentlichkeit im Vorfeld der Festlegung der endgültigen Anmeldeungsliste beschlossen.

In Bezug auf die Projekte der Schienenwege ruft das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (StMWIVT) zu Kommentaren und Anregungen auf. In den folgenden Text nehmen wir zu den vorliegenden Vorschlägen Stellung. Ergänzend haben wir Vorhaben aufgelistet, die nach unserer Auffassung in den BVWP aufgenommen werden sollten sowie einige grundlegende Bemerkungen angefügt.

1 Grundsätzliche Kommentare

Während der Fahrgastverband PRO BAHN den Bayern-Takt auf einem guten Weg sieht, und ihn weiter konstruktiv und kritisch begleiten wird, ist die Entwicklung des Fernverkehrs in der Vergangenheit unstetig. PRO BAHN unterstützt daher das Konzept eines Deutschland-Takts¹ als sinnvolle Perspektive für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems Bahn. Aus Sicht der Fahrgäste ist es anzustreben, dass die Planungen für die Schieneninfrastruktur grundsätzlich so ausgerichtet werden, dass ein Deutschland-Takt entwickelt werden kann. Die Auswahl der zum BVWP anzumeldenden Projekte sollte sich also an den fahrplantechnischen Notwendigkeiten orientieren. Daneben sollte auch ein Taktverkehr im Güterverkehr Berücksichtigung finden, d.h., insbesondere sollten Strecken ertüchtigt werden, die zu einer Entlastung der ohnehin schon stark frequentierten Knoten in Bayern führen können. Dieses Konzept wird zum Beispiel in der Schweiz seit Jahren erfolgreich praktiziert. In diesem Sinne ergänzen wir im Folgenden die Vorauswahl des Freistaats Bayern durch weitere Vorschläge. Dass die Liste unserer Vorschläge durchaus lang ist und signifikante Finanzmittel² erforderlich sind, konstatieren wir, möchten jedoch darauf hinweisen, dass das in erster Linie der Vernachlässigung der Schieneninfrastruktur während der letzten Jahrzehnte geschuldet ist.

Darüber hinaus möchten wir bemerken, dass die bisher vorgeschlagenen Projekte in vielen Fällen Vorhaben sind, die in der Öffentlichkeit als „Großprojekte“ bezeichnet werden. Deren Realisierung dauert in der Regel mehr als ein Jahrzehnt, ein Nutzen wird oft erst mit der Fertigstellung des Gesamtvorhabens wirksam, und die Kosten liegen in der Größenordnung von Milliarden Euro. PRO BAHN regt an, dass für den neuen BVWP auch „kleinere“ Maßnahmen wie zusätzliche Überholgleise und Begegnungsabschnitte oder die Beschleunigung von Bahnhofszufahrten aufgenommen werden. Solche Maßnahmen werden in Summe zu einem deutlich zuverlässigeren

¹Siehe auch <http://www.deutschland-takt.de/> oder <http://www.deutschland-takt.de/deutschlandtakt/index.php?Itemid=64>

²Auf eine grundsätzliche Diskussion der Höhe der Baukosten von Schienenprojekten soll in diesem Papier verzichtet werden, obwohl diese Diskussion überfällig ist

Bahnverkehr führen und so einen besonders hohen Fahrgastnutzen stiften. In Anbetracht der zahllosen geplanten Ortsumgehungstraßen erscheint es uns legitim, dass für die Schiene analoge Maßnahmen finanziert werden.

Obwohl wir den Schwerpunkt seitens lokaler, schnell zu realisierender Verbesserungsmaßnahmen sehen, halten auch wir die Umsetzung einer Vision für wünschenswert. Hierzu schlagen wir – in Gedenken an Peak Oil, Elektromobilität und Zero Emissions – die komplette Elektrifizierung des bayerische Hauptstreckennetzes bis 2025 vor. Derzeit gibt es in Bayern immer noch zwei ausgedehnte Gebiete, in denen keine Elektromobilität auf der Schiene möglich ist: zum einen östlich einer Linie Lichtenfels/Nürnberg/Regensburg/Passau, zum anderen fast im gesamten Allgäu. Weil dort gegenwärtig nur kleine Teilstücke elektrifiziert sind und somit keine durchgehende Elektrotraktion möglich ist, müssen Dieselmotoren eingesetzt werden. Das führt zu der paradoxen Situation, dass beispielsweise der Pendolino zwischen Nürnberg und Hartmannshof und ab 2013 der Fernverkehr Nürnberg – Dresden ab Hof dieselmotorenbetrieben unter Fahrdraht fahren.

Eine deutliche Förderung der Elektromobilität auf der Schiene wird in allen Landesteilen Nutzen stiften.

2 Kommentare zu Vorschlägen der Staatsregierung

Die Staatsregierung beabsichtigt, bereits im BVWP enthaltene, aber noch nicht abgeschlossene Vorhaben erneut anzumelden.

2.1 Nicht abgeschlossene Vorhaben aus dem BVWP 2003

2.1.1 Würzburg - Frankfurt

Der Bau eines Schwarzkopfbasistunnels als Ersatz für den baufälligen Tunnel am Scheitelpunkt der Strecke sowie für die Vermeidung der kurvigen und steilen Spessarttrampen wird begrüßt. Diese Maßnahme ist nach unseren Informationen bereits gesichert.

Konkrete Vorschläge zur Herstellung einer ICE-Kantenzzeit von 30 Minuten zwischen Würzburg Hbf und Aschaffenburg Hbf sollten als neues Maßnahmenbündel angemeldet werden. Komponenten dieses Bündels können die Umfahrung von Lohr, Linienverbesserungen im Abschnitt Laufach – Goldbach sowie die Dreigleisigkeit zwischen Heigenbrücken und Goldbach sein; analoge Maßnahmen sind Richtung Frankfurt vorzusehen. Im Zusammenwirken mit den nötigen Knotenausbauten in Aschaffenburg und Hanau sowie Aus- und Neubauabschnitten zwischen Hanau und Fulda wird damit die Einbindung von Aschaffenburg ins ICE-Netz gesichert und die so genannte „Mottgers-Spange“ überflüssig. Damit kann auch die variantenpräjudizierende Projektbezeichnung „Mottgers-Spange“ aus dem BVWP 2015 gestrichen werden. Das Gesamtkonzept ist mit Hessen abzustimmen.

2.1.2 Nürnberg - Erfurt (VDE 8.1)

PRO BAHN fordert, den Bau der Ausbaustrecke zwischen Nürnberg und Ebensfeld zu beschleunigen. Damit der Verkehr der Neubaustrecke aufgenommen werden kann, muss der viergleisige

Ausbau zwischen Fürth und Erlangen schnellstens erfolgen. Dieser ist auch nötig, um die S-Bahn zwischen Nürnberg und Erlangen auf einen 20-Minuten Takt auszubauen. Zudem wird der Wiederaufbau der Werrabahn als Zubringer zur Neubaustrecke in Coburg vorgeschlagen (siehe Abs. 3.4).

2.1.3 Nürnberg – Passau

PRO BAHN begrüßt eine Ertüchtigung der Strecke für höhere Geschwindigkeiten und die Reduzierung der Blockabstände. Damit lässt sich ein unmittelbarer Nutzen für die Fahrgäste erreichen, da eine Verdichtung der Regionalexpresszüge auf einen Stundentakt und eine Taktbereinigung der S-Bahn zu einem regelmäßigen 20-Minuten Takt in der Hauptverkehrszeit betrieblich ermöglicht wird.

2.1.4 Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding/Hof

PRO BAHN fordert und unterstützt die Elektrifizierung der Strecke seit langem (siehe auch die einleitenden Bemerkungen zur Elektromobilität). Sie wird den Personenverkehr beschleunigen, einen S-Bahn-Verkehr auf der rechten Pegnitzstrecke sowie Fernverkehr nach üblichen Standards ermöglichen. Zusammen mit der Elektrifizierung Hof – Regensburg wird die Strecke Würzburg – Nürnberg von Güterzügen entlastet, und die sich in der Fertigstellung befindende Elektrifizierung von Reichenbach nach Hof bekommt eine weitere Rechtfertigung.

2.1.5 München – Mühldorf – Freilassing

Hohe Pendlerströme und zugleich starker Güterverkehr machen den Ausbau dieser Strecke dringend notwendig; die Strecke ist zeitweise bereits nicht nur an ihrer Kapazitätsgrenze, sondern so überlastet, dass wünschenswerte Verkehre nicht angeboten werden können. Zudem erlaubt der Ausbau dieser Strecke eine Entlastung der Strecke München – Grafing – Rosenheim, die zugleich auch Zulauf zum Brenner ist.

In der Beurteilung der Notwendigkeit des Gesamtausbaus sehen wir den Abschnitt München – Mühldorf – Garching/Burghausen für wichtiger an als den Abschnitt Garching – Freilassing, weil davon eine höhere Anzahl von Fahrgästen profitieren werden.

Als dringend notwendig sehen wir die Trennung der S-Bahn vom Regional-, Fern- und Güterverkehr zwischen München Ost und Markt Schwaben an (siehe Abs. 3.9).

2.1.6 München – Memmingen – Lindau

Die zwischen Geltendorf, Memmingen und Lindau beabsichtigte Elektrifizierung ist vertraglich mit der Schweiz vereinbart und finanziell geklärt. Allerdings ist die Teilstrecke von Buchloe bis Hergatz auf 108 Kilometern Länge nur eingleisig, der längste Abschnitt ohne Ausweichmöglichkeit beträgt 18 Kilometer. Die Unterwegsbahnhöfe wurden erst vor wenigen Jahren unter Protest von PRO BAHN zurückgebaut, zum Beispiel Mindelheim von vier auf drei Gleise. Das rächt sich jetzt. Aus Fahrgastsicht sind hier zweigleisige Abschnitte dringend nötig; andernfalls wird mit der Einführung des 2-Stunden-ICE-Takts München – Zürich die Bereitstellung eines attraktiven Regionalverkehrs sehr schwierig oder sogar unmöglich. Zusätzlich zur Elektrifizierung

sollten deshalb in topografisch einfachem Gelände wie etwa zwischen Buchloe und Türkheim (ggf. Mindelheim), Stetten (Schwab) und Sontheim (Schwab), Memmingen und der Illerbrücke oder Tannheim (Württ.) und Marstetten – Aitrach oder dem Öllager in Altmannshofen und Leutkirch zweigleisige Doppelspurabschnitte zeitnah entstehen, um den Verdrängungswettbewerb zwischen internationalem Fernverkehr und SPNV zu entschärfen.

Die Notwendigkeit dieser Maßnahmen wurde von PRO BAHN bereits mehrfach thematisiert. Bisher gibt es aber keine offiziellen Zusagen zu entsprechenden Planungen, lediglich für den Abschnitt Buchloe – Türkheim ist von der Staatsregierung eine Anmeldung zum BVWP angekündigt. Diese Anmeldung wird befürwortet.

2.1.7 München – Kufstein

Das Thema Brennerzulauf ist hauptsächlich eines des Güterverkehrs. Bereits heute ist allerdings die Strecke München Ost – Rosenheim in höchstem Maße ausgelastet, so dass bei Störungen regelmäßig die Umleitungsstrecke durch das Mangfalltal für den Nahverkehr gesperrt wird. Eine Verlegung des Fernverkehrshaltes Rosenheim wird aus Fahrgastsicht abgelehnt.

Der vorgesehene Planungsdialog zum Brennerzulauf muss auf breiter Basis ablaufen. Gemeinsam mit Bürgern und Verbänden aus der Region ist dort die Trassenauswahl ergebnisoffen zu diskutieren und festzulegen. Nur so können spätere Einsprüche, die Planungsverfahren immer wieder verzögern, auf das unvermeidbare Maß reduziert werden.

2.1.8 Ulm – Friedrichshafen – Lindau

Der Ausbau der Bodenseegürtelbahn zwischen Lindau und Friedrichshafen kann den vielen Reisenden rund um den Bodensee eine schnelle und gute Alternative zum Auto bieten. Die eingleisige Strecke reicht jedoch nicht aus, um den notwendigen Fahrplan anbieten zu können. Einen abschnittswisen zweigleisigen Ausbau zur Kapazitätssteigerung und Verspätungsreduktion regen wir beispielsweise im Bereich Kressbronn – Nonnenhorn an. Die Elektrifizierung brächte eine weitere Verbesserung. Da der Fahrdraht in einigen Jahren von München nach Lindau in Betrieb sein wird und auf österreichischem und schweizerischem Gebiet alle Strecken rund um den See bereits elektrifiziert sind, kann dies ein weiterer Schritt auf dem Weg zur Bodensee-S-Bahn mit einem Ringverkehr sein, den PRO BAHN schon lange fordert.

2.1.9 Augsburg – Ulm – Stuttgart

Eine kürzere Reisezeit durch den Ausbau der Strecke ist aus Fahrgastsicht zu begrüßen. Für den Güter- und Regionalverkehr ist ein drittes Gleis Neu-Ulm – Neuoffingen wichtig. Davon würde auch das Fahrplanangebot auf der Donautalbahn Ingolstadt – Regensburg profitieren. Das gilt analog für den Abschnitt Gessertshausen – Augsburg (siehe Abs. 2.2.4).

2.2 Neu anzumeldende Vorhaben

Das StMWIVT hat eine vorläufige Aufstellung neu anzumeldender Vorhaben zusammengestellt. Diese Vorhaben werden im Folgenden kommentiert.

2.2.1 Ausbau Regensburg – Marktredwitz

Den Ausbau dieser Strecke sieht PRO BAHN unter anderem wegen ihrer Bedeutung als Alternativroute für den Güterverkehr („Ostkorridor“) für notwendig an. In diesem Zusammenhang ist auch die Infrastruktur des Knotens Regensburg anzupassen, beispielsweise durch die Dreigleisigkeit zwischen Regensburg und Obertraubling. Zudem verweisen wir auf unsere Eingangsbemerkungen zur Elektromobilität.

2.2.2 Ausbau München – Regensburg – Furth i. W.

PRO BAHN sieht die Einrichtung einer Bahnverbindung mit attraktiven Reisezeiten zwischen Tschechien und Bayern als wichtig an und begrüßt den geplanten Ausbau. PRO BAHN empfiehlt dabei zuerst die Strecke nördlich von Regensburg zu elektrifizieren und zwischen Schwandorf und Furth i.W. zweigleisig auszubauen. In diesem Zusammenhang empfiehlt sich auch der Ausbau Hartmannshof – Schwandorf, um auch wieder attraktive Verbindungen Nürnberg – Prag anbieten zu können. Ferner ist eine kurze Neubaustrecke zur Umfahrung des Schwandorfer Hauptbahnhofs für Verbindungen nach Furth i.W. bzw. Prag nützlich. Durch die gleichzeitige Anhebung der Streckengeschwindigkeit lässt sich eine Reisezeit erreichen, die zumindest gegenüber dem Fernbus konkurrenzfähig wäre.

Aus bayerischer Sicht kann jedoch nicht nur der Fernverkehr nach Prag Rechtfertigung der Maßnahmen sein. Das Gros der Fahrgäste ist hier im Regionalverkehr unterwegs. Die Achsen München – Regensburg – Hof und München – Passau sind im Personenverkehr wichtig und müssen gestärkt werden. Wegen des von der DB geplanten Ostkorridors für den Güterverkehr, der auch den Streckenabschnitt Hof – Regensburg umfasst, wird die Belastung durch Güterzüge auch im Abschnitt Regensburg – Landshut – München weiter zunehmen.

Im Bereich des Knotens München, zwischen Freising und München-Feldmoching, ist die Strecke bereits heute an der Lastgrenze. PRO BAHN hält hier die Schaffung weiterer Kapazitäten für dringend notwendig. Zur Realisierung bietet sich eine Entlastungstrasse entlang der Bundesautobahn A92 auf dem Abschnitt nördlich von Neufahrn bis zur Münchner Stadtgrenze an. Diese Trasse kann tagsüber von Fern- und Regionalzügen sowie von Direktzügen zum Münchner Flughafen genutzt werden. In Nebenzeiten und nachts kann der Güterverkehr die Trasse nutzen.

Eine weitere Anbindung des Flughafens München aus Richtung Landshut hält PRO BAHN neben der Neufahrner Kurve aufgrund der prognostizierten Fahrgastzahlen für unnötig³.

2.2.3 Ausbau Landshut – Plattling

Der Ausbau zwischen Landshut und Plattling verbessert vor allem die Betriebsqualität und Fahrzeiten des Regionalverkehrs München – Passau. Die Umsetzung des Landtagsbeschluss 16/6136 vom 27.10.2010, in dem die Staatsregierung zur Anmeldung des Vorhabens aufgefordert wird, ist sicherzustellen.

³Siehe auch <http://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/lep-e.pdf>, Abschnitt „Flughafenanschluss und Bahnkorridor München - Landshut“

2.2.4 Ausbau Augsburg – Gessertshausen

PRO BAHN begrüßt, dass die Staatsregierung plant, den Ausbau des Abschnitts Augsburg-Oberhausen – Gessertshausen neu für den BVWP anzumelden. Ein drittes Gleis ist hier dringend erforderlich. Bereits heute ist in diesem Streckenabschnitt kein durchgehender Taktverkehr möglich – trotz des Namens „Regio-Schienen-Takt“. Verspätungen im Fern- und Güterverkehr verursachen massive Zugfolgeprobleme für den Regionalverkehr im Fugger-Express-Netz, die sich über den Knoten Augsburg bis in den Knoten München auswirken (siehe auch Abs. 3.8).

3 Vorschläge von PRO BAHN

Neben den allgemeinen Anmerkungen am Beginn dieses Papiers seien im folgenden noch einige streckenbezogene Maßnahmen aufgeführt.

3.1 Ausbau Aschaffenburg – Miltenberg

Die Einbeziehung der Achse Miltenberg – Aschaffenburg in ein leistungsfähiges Regionalverkehrssystem zwischen bayerischem Untermain und dem Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main wird angeregt. In diesem Zusammenhang soll auch eine Einbindung des Bayernhafens Aschaffenburg in das elektrifizierte Netz erfolgen. Die dafür erforderlichen Maßnahmen beinhalten neben der Elektrifizierung auch die Zweigleisigkeit zwischen Miltenberg und Aschaffenburg sowie zwischen Aschaffenburg Hafen und Aschaffenburg Süd.

3.2 Ausbau Würzburg – Nürnberg

Der Bau von Überholgleisen beziehungsweise von dreigleisigen Abschnitten auf der Strecke Würzburg – Nürnberg kann die Betriebsstabilität deutlich steigern und wird deshalb gefordert. Dadurch kann endlich auch eine S-Bahn zwischen Nürnberg und Neustadt (Aisch) eingeführt werden.

3.3 Ausbauten in Mittel- und Oberfranken

Aus Fahrgastsicht wünschenswert sind der stadtbahnmäßige Ausbau der Gräfenbergbahn mit Doppelspurabschnitten und Elektrifizierung. Darüberhinaus ist auf der Strecke Bamberg/Bayreuth – Hof der zweigleisige Ausbau des Abschnitts Marktschorgast – Stammbach sinnvoll.

3.4 Wiederaufbau Werrabahn

Der Lückenschluss der Werrabahn zwischen Eisfeld in Südthüringen und Coburg in Oberfranken hat gesamtdeutsche Relevanz. Er kann Südthüringen an das Hochgeschwindigkeitsnetz anbinden, das Verkehrsaufkommen des ICE-Halts Coburg deutlich steigern und damit einen Systemhalt im schnellen Fernverkehr sichern helfen. Außerdem ist diese Verbindung von Nutzen für den überregionalen Güterverkehr, so dass insgesamt eine hohe Wirtschaftlichkeit zu erwarten ist.

Aus diesem Grund hat bereits der Freistaat Thüringen angekündigt, die Maßnahme für den neuen BVWP anzumelden.

3.5 Lückenschluss Höllentalbahn

Durch die Reaktivierung der Höllentalbahn wird die Verbindung zwischen Hof und Saalfeld deutlich beschleunigt. Dadurch können unter anderem beim Holzverkehr jährlich über 40.000 LKW-Fahrten eingespart werden. Gerade unter dem Gesichtspunkt der Reaktivierung Selb – Asch ist es ökonomisch und ökologisch nicht akzeptabel, dass aufgrund einer nur 5 km langen Lücke im Schienennetz in Hof jährlich 50.000 Tonnen von der Bahn auf den LKW umgeladen werden müssen und ein weiteres Verlagerungspotenzial von 700.000 Tonnen pro Jahr zugunsten der Schiene nicht genutzt werden kann.

3.6 Elektrifizierungen in Oberpfalz

Sinnvoll sind neben der von der DB für den Güterverkehr gewünschten Elektrifizierung der Strecke Regensburg – Hof vor allem zwei Ergänzungen: zum einen der Streckenabschnitt Hartmannshof – Schwandorf, der einen besseren Regionalverkehr für Sulzbach-Rosenberg und Amberg sowie zusätzliche Gütertrassen ermöglichen würde, und zum anderen der Abschnitt Neukirchen (b.S.-R.) – Weiden als zusätzliche Route für den Güterverkehr. Bei den Elektrifizierungen geht es in erster Linie um die heutigen Diesel-Neigetechnik-Linien, da zu erwarten ist, dass Neigetechnik mittelfristig nur noch bei elektrischer Traktion finanzierbar sein wird (siehe Eingangsbemerkung). Bei diesen Strecken handelt es sich durchwegs um nachfragestarke Relationen.

3.7 Ausbau Memmingen – Neu-Ulm

Die Hauptbahn von Memmingen nach Neu-Ulm ist durchgehend eingleisig. Der Nah- und Regionalverkehr könnten schon heute wesentlich dichter sein, wenn ausreichende Kapazitäten vorhanden wären. Ein abschnittsweiser Ausbau auf zwei Gleise, der aufgrund der geografischen Lage im Illertal nicht besonders schwierig scheint, ist aus Fahrgastsicht sehr willkommen (zum Beispiel im Abschnitt Finningerstraße - Senden). In Memmingen kann an der südlichen Bahnhofsausfahrt ein Überwerfungsbauwerk zur unabhängigen Ein- und Ausfahrt in die bzw. aus den Strecken nach Kempten und Kißlegg dienen und damit die Fahrplanstabilität erhöhen helfen.

3.8 Ausbau Augsburg – Meitingen

PRO BAHN fordert für den Raum Augsburg, auch den von der Staatsregierung derzeit nicht berücksichtigten Abschnitt von Augsburg-Oberhausen nach Meitingen auf der Strecke Augsburg – Donauwörth – Treuchtlingen für den BVWP anzumelden. Auch auf diesem Ast des Augsburger „Regio-Schienen-Taktes“ ist bereits heute kein geregelter Taktverkehr aufgrund von Trassenkonflikten möglich. Zusätzlich übertragen sich Verspätungen im Fern- und Güterverkehr auf diesem Abschnitt auf den Fugger-Express-Verkehr. Gemäß der vom Freistaat in Auftrag gegebenen Verkehrsprognose 2025 wächst der Schienengüterverkehr in Bayern von 37 Milliarden Tonnenkilometer im Jahr 2007 auf 55 Milliarden Tonnenkilometer im Jahr 2025, das ist eine Zunahme von 48%. Eine der betroffenen Hauptstrecken ist nach der Untersuchung Würzburg/Nürnberg –

München – Salzburg. Ein erheblicher Teil des Güterverkehrs von München nach Nürnberg und Würzburg wird aber über Augsburg und Donauwörth gefahren. Dementsprechend muss mit einem deutlichen Anstieg auch des Güterverkehrs auf dieser Strecke gerechnet werden. Dies wird weitere Probleme für den Regionalverkehr hervorrufen.

Dieser Ausbau ist also Voraussetzung, um den auf anderen Strecken rund um Augsburg gefahrenen 15-Minuten-Takt auch hier anbieten zu können. Die Siedlungsstruktur und die Verkehrsströme nach Augsburg als Teil der Europäischen Metropolregion München sind so stark, dass dieser dichte Takt gerechtfertigt ist.

3.9 Bahnknoten München

Die Finanzierung des zweiten S-Bahn-Tunnels ist seit vielen Jahren nicht möglich; zugesagte Termine für die Sicherstellung der Finanzierung müssen immer wieder verschoben werden. PRO BAHN sieht darin, dass der Ausbau des Bahnknotens München in wesentlichen Teilen die Realisierung eines zweiten Innenstadtunnels voraussetzt ein großes Risiko und eine Gefährdung für die weiteren Maßnahmen.

Die vorgesehenen Güterspangen im Münchner Osten und der viergleisige Ausbau der Strecke Daglfing – Johanneskirchen sind gleichwohl auch für sich sinnvoll. Die dringendste Maßnahme, um den Güterverkehr im Bahnknoten München effektiv zu ordnen, ist der Wiederaufbau der Kurve zwischen Feldmoching und dem östlichen Güternordring. Die Walpertskirchner Spange ist richtig, aber von der Priorität her erst nach Ausbau und Elektrifizierung der Strecke München – Mühldorf – Freilassing. Die Wendeanlage Hallbergmoos als Folge der fahrgastfeindlichen Planung, die heutige Flughafen-S-Bahn 8 nicht mehr zum Flughafen fahren zu lassen und vorzeitig zu wenden, wird abgelehnt. Die Neufahrner Kurve sowie der Erdinger Ringschluss sind beides sinnvolle Maßnahmen und werden unterstützt⁴.

Zudem werden im Bahnknoten-Konzept einige wichtige Aspekte vermisst: PRO BAHN hält auf allen Strecken mit Mischverkehr von S-Bahn sowie Regional- oder Güterverkehr eigenständige S-Bahn-Gleise für notwendig. Beispielsweise ist die Strecke Landshut – Freising – München überlastet, durch die Elektrifizierung Hof – Regensburg wird sich hier der Druck des Güterverkehrs nach Süden erhöhen. Der zwischenzeitig gestrichene viergleisige Ausbau München Ost – Markt Schwaben muss im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke nach Mühldorf wieder in die Planung aufgenommen werden.

3.10 S-Bahn-Netz München

Da der Öffentliche Nahverkehr im Raum München nach wie vor hohe Wachstumsraten hat, muss auch der konsequente Ausbau des S-Bahn-Netzes und insbesondere die Trennung der S-Bahn vom Regional- und Güterverkehr im BVWP berücksichtigt werden. Ziel muss auch sein, durch Beseitigung der Mängel im S-Bahn-Netz zu einem robusteren Fahrplan zu kommen, und dadurch wieder bessere Anreize zum Umsteigen vom privaten PKW zu schaffen. Großer Nachholbedarf besteht bei den Strecken Richtung Freising (siehe auch Abs. 3.9 und Abs. 2.2.2), Geltendorf (siehe auch Abs. 2.1.6), Markt Schwaben (siehe auch Abs. 3.9 und Abs. 2.1.5). Seit langen fordert PRO BAHN die so genannte Sendlinger Spange mit Halten in Pasing, Laim, Heimeranplatz und

⁴Maßnahmen siehe Abb. 9.22-1, Seite 535 der Bedarfsplanüberprüfung; ausführliche Position von PRO BAHN siehe <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/stellungnahme-bahnknoten-25.02.2010.pdf>

München-Harras auszubauen. Ein entsprechender Umbau des Bahnhofs München-Laim sollte unabhängig vom Bau einer zweiten Stammstrecke vorgezogen und realisiert werden.

Der Abschnitt Pasing – Buchenau der Strecke München – Lindau ist bereits heute überlastet und Quelle zahlreicher Verspätungen sowohl für den Regionalverkehr als auch die S-Bahn, die sich die gleichen Gleise teilen müssen. Im Bereich des Bahnhofs Pasing befindet sich zudem ein eingleisiger Abschnitt. Zur Stabilisierung dieser unbefriedigenden Betriebssituation ist der Bau eigener S-Bahn-Gleise dringend notwendig. Diese mehrfach versprochene und immer wieder verschobene Maßnahme wird auch dem Verkehr auf der Strecke München – Memmingen – Lindau nützen (siehe auch Abs. 2.1.6).

3.11 Ausbauten im Werdenfelsnetz

Mit der erfreulichen Zunahme des Fahrplanangebots im Gebiet des Werdenfels-Taktes hat die Infrastruktur nicht Schritt halten können. Als Folge davon ist die Betriebsqualität – in erster Linie die Fahrplanstabilität – suboptimal. In Angesicht der hohen Fahrgastzahlen, sowohl im Berufs- also auch im Freizeitverkehr, sind die Rückbauten der Infrastruktur gegen Ende des letzten Jahrhunderts schnellstmöglich rückgängig zu machen. Das betrifft unter anderem die ehemals zweigleisigen Abschnitte zwischen Tutzing und Diemendorf und nördlich von Murnau sowie die Wiedereinrichtung der Kreuzungsmöglichkeiten auf den Zweigstrecken in Raisting und Altenau (Bay).

Aufgrund des fehlenden Ausbaus in Raisting besteht auf der Ammerseebahn nur ein unregelmäßiger 2-Stunden-Takt: Nur jede zweite Stunde besteht in der Relation Augsburg – Werdenfels in Weilheim Anschluss von und nach Garmisch-Partenkirchen/Mittenwald sowie das Außerfern. In Dießen werden wegen der fehlenden Kreuzungsmöglichkeit den Fahrgästen zudem noch Standzeiten von zehn Minuten zugemutet. Der Kreuzungsbahnhof Altenau kann zu einer erheblichen Verkürzung der Reisezeiten auf der Strecke nach Oberammergau führen.

Alle genannten (und auch weitere ähnliche) Maßnahmen sollten aufgrund des vergleichsweise geringen Umfangs kurzfristig realisierbar sein. Ihre Umsetzung wird die Fahrplanstabilität im gesamten Werdenfels deutlich erhöhen und hat somit eine netzweite Wirkung.

3.12 Brennerzulauf Landshut – Rosenheim

Zur Verbindung des elektrifizierten Ostkorridors Hof – Regensburg mit dem Brennerzulauf könnte es sinnvoll sein, die Strecke Landshut – Mühldorf – Rosenheim zweigleisig auszubauen und zu elektrifizieren. Zumindest beim Güterverkehr ist es nicht sinnvoll, dass alle Züge Richtung Brenner durch den überlasteten und konfliktbeladenen Knoten München fahren und den Personenverkehr auf der stark belasteten Strecke München – Rosenheim beeinträchtigen.

München, im Januar 2013

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

Dieses Dokument finden Sie auch unter <http://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/bvwp.pdf>