

Stellungnahme von PRO BAHN Bayern e.V. zum Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf März 2016

Die Bundesregierung hat im Frühjahr 2016 den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) im Internet veröffentlicht und die Gelegenheit für eine Stellungnahme bis zum 2. Mai eingeräumt. Des weiteren wurde ein Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 veröffentlicht.

Unsere Stellungnahme zum BVWP 2030 konzentriert sich auf Maßnahmen, die für den Freistaat Bayern relevant sind.

1 Grundsätzliche Bewertung

Den politischen Grundaussagen im Vorwort stimmen wir im wesentlichen zu. Die Verkehrswende und die Verlagerung von der Straße auf die Schiene sind sinnvoll und auch ein unverzichtbares Element, um die völkerrechtlichen Verpflichtungen Deutschlands unter anderem auch in Bezug auf das Klimaschutzabkommen nachzukommen.

Das weitere Wachstum wird nach den Daten im Abschnitt 10.2 des BVWP 2030 weit überwiegend auf der Schiene stattfinden. So ist für diesen Verkehrsträger im Personenverkehr ein Wachstum von 19% zu erwarten, auf der Straße lediglich von 10%. Bei einer Verteilung der Finanzmittel entsprechend dem Verkehrswachstum müssten also etwa 2/3 der Projekte und Gelder für den Schienenverkehr vorgesehen sein, lediglich 1/3 für die Straße. Im Güterverkehr ist mit einem Wachstum von 43% auf der Schiene dies noch deutlicher.

Die Realität des BVWP 2030 sieht leider anders aus: Wie auch im Entwurf (Abschnitt 12.5.1) geschrieben, führen die vorgesehenen Projekte zu keiner spürbaren Verkehrsverlagerung. Die dargestellten politischen Ziele sind mit dem aktuellen Entwurf also nicht erreichbar.

Auch bei der Aussage, der Bundesverkehrswegeplan würde sich auf die Bundesverkehrswege fokussieren, erfüllt der Entwurf seine eigenen Anforderungen im Bereich der Schieneninfrastruktur nicht: Obwohl das Grundgesetz in Artikel 87e dem Bund die Verantwortung für die gesamte Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes zuweist, verweigert sich der Entwurf auf vielen Schienenstrecken, dieser Verpflichtung nachzukommen.

Fernverkehr gilt eigentlich ab einer Reiseentfernung von 50 Kilometer oder einer Fahrtdauer von über einer Stunde. Bei konsequenter Anwendung dieser Regeln sind viele Fahrten von Regionalzügen ebenfalls Fernverkehr. Dies gilt auch für den Zu- und Abbringerverkehr, denn eine Bahnreise unterteilt sich nicht in einen Nah- und Fernverkehrsanteil, sondern ist durchgehend Nah- oder Fernverkehr. Entsprechend ist ein Ausscheiden von Projekten alleine aufgrund der Begründung „es fahren keine Züge von DB Fernverkehr auf der Strecke“ fachlich unbegründet. Es kann nicht sein, dass sich die Verkehrspolitik des Bundes in dieser Weise von Unternehmensentscheidungen abhängig macht. Beispielsweise wurde korrekterweise nach dem „Nutzen

für den überregionalen Verkehr“ gefragt. Züge von München nach Regensburg oder Passau sind eindeutig überregional, hier widerspricht der BVWP 2030 sich also selbst.

Oft sind Schienenwege zwar überlastet, die Überlastung manifestiert sich aber durch die aus diesem Grunde unterlassenen Zugbestellungen und durch die resultierende schlechte Angebotsqualität. Als Beispiel sei hier die Strecke Fürstenfeldbruck – München-Pasing genannt, auf der die politisch gewünschten zusätzlichen S-Bahn-Fahrten mangels Fahrplantrassen nicht bestellt werden konnten. Unterlassene Bestellungen und schlechte Betriebsqualität müssten demnach in die Auslastungskarte (Abbildung 7 im Referentenentwurf) eingehen. Eine Anpassung der Datengrundlage würde dann entsprechend auch bei vielen Projekten zu einer Erhöhung des Nutzens und damit auch zu einer Zunahme der Anzahl der umzusetzenden Projekte auf der Schiene führen.

Ebenso nicht beachtet wurden die Netzwirkungen bei Verspätungen und/oder eingleisigen Strecken: Auch wenn einzelne Streckenanteile noch nicht überlastet scheinen, über den Gesamtlaufweg eines potenziellen Zuges findet sich schlicht kein gemeinsames Zeitfenster mehr für eine weitere Zugfahrt. Entsprechend ist ein durchgehend zweigleisiger Ausbau sinnvoll, da dadurch die Gesamtkapazität und auch Pünktlichkeit deutlich erhöht wird. Wir verdanken dem vorausschauenden Planen und Bauen früherer Generationen sehr viel, und wir sollten genauso handeln.

Auf der Straße werden 25% der Planungsmittel pauschal außerhalb der großen Projekte verwendet (Abschnitt 7.2 des Entwurfs). Ein entsprechendes Vorgehen wäre auch auf der Schiene angemessen. Das gleiche gilt für Projekte des weiteren Bedarfs, bei denen aber schon die Planung erfolgt (WB*). Eine solche Kategorie ist für die Schiene ebenfalls notwendig.

Nachdem die Deutsche Bahn sehr zögerlich bei der Planung ist, wäre es zu überlegen, ob nicht die Straßenbauämter in Infrastrukturbauämtern weiterentwickelt werden sollten, und von dort die weitere Planung getrieben wird. In Abschnitt 4 des BVWP 2030 wird die ausreichende Planungskapazität angesprochen, diese ist leider derzeit auf der Schiene nicht vorhanden. Die Kritik in Abschnitt 6.2, dass ein direkter Einfluss auf die Netzsparte bei der derzeitigen Konstruktion nicht vorhanden ist, sollte zur Überlegung führen, welche weiteren Änderungen (über die Einbeziehung der Straßenbauämter hinaus) sinnvollerweise hier erfolgen sollten. Nach unserer Auffassung liegt hier die Verantwortung und die Möglichkeit, Änderungen herbeizuführen, genau bei denen, die sich über die aktuellen Defizite beschweren!

Die Unterstützung des Deutschland-Takts wird von uns begrüßt. Ebenso ist systematisch richtig, dass für kleine Fahrzeitdifferenzen keine Sonderbehandlung erfolgt. Allerdings sollte die Ausweisung einheitlich für Straße und Schiene erfolgen.

In Abschnitt 12.3 wären Forderungen zur Verbindungsqualität für alle Verkehrsmittel einheitlich formuliert werden. Beispielsweise kann es nicht sein, dass Autofahrer schon nach 45 Minuten im nächsten Oberzentrum sein sollen, Fahrgästen hingegen bis zu 60 Minuten zugemutet werden. So wird eine Verkehrswende nicht funktionieren!

Bei der sinnvollen Fragestellung, wie die Verkehrsinfrastruktur jenseits des BVWP weiterentwickelt wird, wurde die Schiene schlicht vergessen.

Städtebaulich positive Effekte sind auch bei der Eisenbahn möglich. Als Beispiel sei der Bau eines Umsteigebahnhofs Poccistraße an der Eisenbahnstrecke München Hauptbahnhof – München Ost

genannt. Dadurch wird das Münchner Schlachthofviertel revitalisiert. Bundeszuständigkeit ist gegeben, da ein Großteil der Fahrgäste über mehr als 50 Kilometer unterwegs ist, beispielsweise aus Mühldorf oder Rosenheim. Leider sind die positiven städtebaulichen Effekte im Entwurf nicht berücksichtigt.

Abbildung 14 des BVWP 2030 stellt eindrücklich dar, dass bundesweit gesehen der stärkste Verkehrszuwachs in Oberbayern und dem Gebiet des Münchner Verkehrsverbundes stattfindet. Maßnahmen im Bereich Schiene sind aber gerade in diesem Bereich kaum vorhanden. Eine deutliche Erhöhung der Zahl von Maßnahmen im Großraum München ist somit dringend geboten.

2 Kommentare zu einzelnen Vorhaben

Im folgenden haben wir Bayern betreffende Projekte kommentiert, einige der Vorhaben haben wir exemplarisch ausführlicher diskutiert.

2.1 Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)

- 2-007-V01/2: ABS/NBS Hanau – Fulda – Erfurt / Aschaffenburg – Nantenbach

Hier ist zeitnah ein Variantenentscheid zu treffen. Unabhängig von der Variante muss in der folgenden Ausführungsplanung Wert auf die Kompatibilität der Kantenzeiten mit dem Deutschlandtakt gelegt werden. Auch muss für eine angemessene Fernverkehrsanbindung der Stadt Aschaffenburg gesorgt werden. Für den Abschnitt Fulda – Erfurt wird auf die Stellungnahmen der PRO BAHN Landesverbände Hessen und Thüringen verwiesen.

- 2-008-V02 sowie 2-008-V03¹: München – Mühldorf – Freilassing (– Salzburg)

Diese Maßnahme ist vordringlich und führt auch zu einer Sicherung der Arbeitsplätze im Chemiedreieck. Die Truderinger Kurve führt über den Nutzen für diese Strecke selbst auch zu einer Lärmentlastung der Münchner Bürger und sollte daher unabhängig vom Baufortschritt im weiteren Streckenverlauf realisiert werden. Die höhere Fahrplanstabilität und auch die wesentlich höhere Zahl an Güterverkehrsstrassen einer zweigleisigen Strecke sollte zudem ebenso zum Nutzen gezählt werden.

Wenn der Nutzen aller Verkehre über mehr als 50 Kilometer Entfernung einbezogen wird, dann ist der Nutzen des zweigleisigen Ausbaus Tüßling – Freilassing nachgewiesen. Unabhängig davon sollte für die in beiden Varianten gleichermaßen enthaltenen Abschnitte unverzüglich das Planungs- und Baurecht herbeigeführt werden.

- 2-009-V03: München – Rosenheim – Kufstein

Diese Strecke wird im BVWP 2030 erst ab München-Trudering betrachtet. Der Abschnitt bis Trudering ist aber auch überlastet.

Für den Güterverkehr ergibt sich damit eine überlastete Trasse im Bereich Johanneskirchen – Daglfing – Trudering. Eigene Gleise für den Güterverkehr im Verlauf der gemeinsamen

¹Derzeit unter „Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB oder WB aufsteigen können“ gelistet

Strecke mit der S-Bahnlinie S8, sowie der zweigleisige Ausbau der Strecke Daglfing – Trudering drängen sich hier direkt auf. Diese beiden Maßnahmen sollten aus dem Thema Bahnknoten München herausgelöst und unabhängig davon umgesetzt werden.

Für den Personenverkehr ergibt sich auf dem Münchner Eisenbahnsüdring und im Bereich des Ostbahnhofes ein Engpass. Hier sind zwei TEN-Strecken auf der gleichen Trasse. Sämtliche Ausbauprojekte für den Südring sind bisher allerdings aufgrund der Konkurrenz zum zweiten S-Bahn-Tunnel „zurückgestellt“. Eine Aufnahme eines entsprechenden Projekts in den BVWP ist daher sinnvoll.

- 2-010-V02: ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)

Der weitere Ausbau ist sinnvoll. Eine Ostumfahrung von Bamberg wird kritisch gesehen, da dadurch die Region Oberfranken weiter vom Fernverkehr abgehängt würde. Der Fahrzeitgewinn auf der Relation Nürnberg – Erfurt für die Zielkantenzeiten von 60 Minuten ohne Halt und 90 Minuten mit Halt in Erlangen, Bamberg und Coburg sollte anders realisiert werden. Hier wurde unter anderem unter den Projektanmeldungen zu einer NBS Nürnberg – Würzburg auch eine Variante mit einer deutlichen Beschleunigung des Abschnittes Erlangen – Nürnberg angemeldet. Der Zeitverlust durch einen Halt in Coburg ist durch einen Ausbau der Strecke auf Coburger Gebiet zu reduzieren. Dazu gehört der zweigleisige Ausbaus der Strecke Lichtenfels – Sonneberg im Abschnitt zwischen der südlich von Coburg gelegenen Einschleifung der NBS und der nördlich gelegenen Ausschleifung sowie die Auffassung der auf diesem Abschnitt verbliebenen Bahnübergänge.

- 2-013-V01: ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg

Das derzeitige Planung des Projektes geht teilweise an der Realität vorbei. Mit Abschluss des Ausbau des Ostkorridors ist vorerst keine Kapazitätserhöhung Burgsinn – Siegeldorf benötigt, da der Güterverkehr über Hof geleitet wird. Das wird auch bei der DB Netz AG so gesehen. Hier gibt es wichtigere Projekte. Auf dem Abschnitt Siegeldorf – Fürth ist die Planung eines dritten Gleises auf jeden Fall sinnvoll um Nah- und Fernverkehr dort teilweise zu entkoppeln und eine Verdichtung des dortigen Nahverkehrsangebots zu ermöglichen. Kritisch ist, dass mit der Anmeldung der ABS mehrere Vorschläge für eine NBS Nürnberg – Würzburg mit dem Vermerk „Der Projektvorschlag wurde in optimiertem Zuschnitt unter der Projektnummer VB 2-013-V01 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.“ abqualifiziert wurden. Einen wenige Kilometer langen, dreigleisigen Ausbau als „optimierter Zuschnitt“ einer 300 km/h Neubaustrecke zu bezeichnen, ist euphemistisch. Diese Vorschläge sind aus Sicht von PRO BAHN transparent zu bewerten. Insbesondere, da dieser Abschnitt den letzten „langsamen“ Teil der Verbindung München – Hamburg darstellt.

Der Bedarf wird ergänzend dazu für den Streckenabschnitt bis Flieden und Sterbfritz gesehen. Insbesondere bedarf es der Beseitigung von höhengleichen Bahnsteigübergängen.

Zwischen Gemünden und Waigoldshausen wird der Bedarf für einen zweigleisigen Ausbau der Werntalbahn gesehen, insbesondere auch zur Entlastung des Knotens Würzburg vom Güterverkehr.

- 2-014-V01: ABS Nürnberg – Passau

Der Ausbau ist notwendig und zu begrüßen. Die dreigleisigen Abschnitte fördern die Entkopplung von Fern-, Güter- und Regionalverkehr und ermöglichen so auch ein besseres Angebot im Bereich der Nürnberger S-Bahn und legen die Grundlage für ein S-Bahn Netz um Regensburg. Im Zuge des Ausbaus müssen unbedingt höhenfreie Ein- und Ausfädelungen der Strecken im Raum Regensburg sichergestellt werden.

- 2-017-V01: ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ (– Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale)

Die Elektrifizierung und der Ausbau des Abschnittes sind längst überfällig. Auf den Verbindungen nach Tschechien hat mangels Elektrifizierung der bayerischen Grenzübergänge der Straßengüterverkehr einen viel zu hohen Anteil. Auch durchgehende Fernverkehrsverbindungen fehlen mit Ausnahme der Linie München – Prag. Die Aufnahme in den VB ist daher zu begrüßen. Auch im Regionalverkehr (der hier zum großen Teil die Definition von Fernverkehr erfüllt) ist der Ausbau wichtig. Es ist mit einem Wegfall der Neigetechnik nach 2023 zu rechnen. Nur mit spurtstarken Elektrotriebwagen lassen sich die dadurch entstehenden Fahrzeitverluste ausgleichen. Im Zusammenhang mit den tangierenden Projekten 2-024-V01 und 2-019-V01 ist sicherzustellen, dass Ein- und Ausfädelungen höhenfrei ausgeführt werden, um einen stabilen und leistungsfähigen Betrieb zu gewährleisten.

- 2-019-V01: ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd)

Die Einführung in den VB wird von PRO BAHN unterstützt. Das Projekt ist sowohl für den Güterverkehr, als auch für die geplante IC-Verbindung Dresden – München sinnvoll. Im Zusammenhang mit den tangierenden Projekten 2-017-V01, 2-024-V01, 2-023-V01 und 2-022-V01 ist auch hier darauf zu achten, dass Ein- und Ausfädelungen höhenfrei ausgeführt werden.

2.2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB oder WB aufsteigen können

- 2-022-V01 ABS Nürnberg / München – Landshut – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ

Die Elektrifizierung und der Ausbau des Abschnittes sind längst überfällig. Die aktuellen Defizite und die daraus folgende Begründung für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf entsprechen denen von Projekt 2-017-V01 (siehe oben).

- 2-023-V01: ABS Nürnberg – Weiden – Hof / Schirnding – Grenze D/CZ

Die Strecke stellt eine sinnvolle Ergänzung der anderen geplanten Elektrifizierungsmaßnahmen dar. Auch bietet sie sich für Verkehre mit Lademaßüberschreitungen an, die auch nach einem Ausbau nicht durch die Tunnel auf der Pegnitzstrecke geführt werden können. Des weiteren wird auf die Ausführungen zum Projekt 2-017-V01 (siehe oben) verwiesen.

- 2-024-V01: ABS Hochstadt-Marktzeuln – Hof / Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg

Die Strecke stellt in Kombination mit den anderen Elektrifizierungsprojekten in Nordostbayern eine entscheidende Netzwirkung dar. Sie erlaubt es, unter Umfahrung des Knoten Nürnbergs Güterzüge auf den Ostkorridor oder nach Ostdeutschland abzufahren. Auch im Regionalverkehr (der hier zum großen Teil die Definition von Fernverkehr erfüllt) ist der Ausbau wichtig. Es ist mit einem Wegfall der Neigetechne nach 2023 zu rechnen. Nur mit spurtstarken Elektrotriebwagen lassen sich die dadurch entstehenden Fahrzeitverluste ausgleichen.

- 2-026-V01 ABS Augsburg – Donauwörth

Eine Einordnung in den vordringlichen Bedarf wird gefordert.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke Nürnberg – Ingolstadt – München wurde angekündigt, dass zunehmend Güterverkehr auf die Achse Würzburg/Nürnberg – Treuchtlingen – Augsburg verlagert wird. Gleichzeitig soll ein S-Bahn-artiger Takt (die Region fordert zurecht einen 15-Minuten-Takt) in der Region eingerichtet werden. Mit nur zwei Gleisen zwischen Augsburg und Donauwörth ist das aufgrund des zu erwartenden steigenden Güterverkehrs nicht darstellbar. Hier gibt es derzeit „Hinketakte“ und Fahrplanlücken im Regionalverkehr Donauwörth – Augsburg. Vor dem Hintergrund zu erwartenden Bevölkerungswachstums im Ballungsraum Augsburg durch den Zuzug von Pendlern der Münchner Region erscheint ein adäquates getaktetes Fahrplanangebot mit regelmäßigen Fahrtzeiten besonders wichtig. Aktuell kommt es immer wieder zu gegenseitigen Behinderungen von Fern-, Güter- und Nahverkehr. Deshalb fordert PRO BAHN eine leistungsfähige Infrastruktur, indem der Bau eines dritten Gleises realisiert wird.

- 2-033-V01: ABS Stuttgart – Backnang – Nürnberg

Das Projekt ist unter der Bedingung zu befürworten, dass sichergestellt wird, dass auch in Zukunft neigetechnefähige Fahrzeuge im Fernverkehr eingesetzt werden.

- 2-035-V01 Landshut – Plattling

Die Strecke stellt aktuell für Güterverkehr und überregionalen Nahverkehr (als Fernverkehr zu werten) einen Engpass dar.

Zusätzlich zu den bereits erwähnten Nutzen wird ein durchgehend zweigleisiger Ausbau der Strecke auch zur Stabilisierung der Situation auf den überlasteten bzw. am Rande der Überlastung stehenden Strecken Passau – Plattling und Landshut – München führen. Denn die heute über diese Strecke fahrenden überregionalen SPNV-Züge reduzieren im Verspätungsfall auch die Kapazität und Pünktlichkeit auf dem weiteren Streckenverlauf. Damit wird diese Maßnahme auch zu einer Reduzierung der zusätzlichen Belastungen für diese beiden Strecken führen, die durch die Elektrifizierung Regensburg - Hof 2-019-V01 erfolgt.

Daher wäre eine höhere Priorisierung dieses Projekts auf die gleiche Stufe wie die Maßnahme 2-019-V01, also auf VB-E, angemessen.

- 2-039-V01 Regensburg – Landshut – Mühldorf – Rosenheim

Diese Strecke bietet eine wichtige Perspektive zur Entlastung des Ballungsraums München und hat in Summe weniger Konflikte als die sonst notwendige weitergehende Erweiterung von Strecken im dicht besiedelten Raum. Daher empfehlen wir, diese Maßnahme weiter zu verfolgen. Die Relevanz wird durch die Elektrifizierung Hof – Regensburg zunehmen.

- 2-041-V02 ABS/NBS Ulm – Augsburg

Augsburg – Ulm, Variante Ausbau 3-gleisig Augsburg-Dinkelscherben, NBS Unterfalheim – Jettingen – Dinkelscherben mit $v_{max} = 250$ km/h, Ausbau dreigleisig Unterfahlheim – Neu-Ulm

Diese Maßnahme muss dem vordringlichen Bedarf zugeordnet werden, derzeit ist sie nur dafür vorgesehen. Insbesondere ist der dreigleisige Ausbau Augsburg – Dinkelscherben vorrangig zu realisieren, um den 15-Minuten-Takt (s.o.) auch bis Dinkelscherben umsetzen zu können.

- K-005-V01 Knoten München

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

Die im Entwurf getroffene Vorauswahl können wir allerdings nicht nachvollziehen. So ist beispielsweise eine Knotenwirkung durch eine S-Bahn-Wendeanlage Hallbergmoos nicht erkennbar.

Die Truderinger Spange hingegen hat eine sehr hohe Netz Wirkung. Eine hohe Netz Wirkung hat auch der viergleisige Ausbau Daglfing – Johanneskirchen sowie der zweigleisige Ausbau Daglfing – Trudering (für den Güterverkehr). Auch eine Güterspange Daglfing – Riem o.ä. wäre sinnvoll.

Eine sehr hohe Priorität hat 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 sind optimalerweise vier Bahnsteigkanten vorzusehen; zumindest muss eine spätere Erweiterung der Anlagen ermöglicht und einfach zu realisieren sein.

Vorrangig ist auch – in Bezug auf die Knotenwirkung – der Umbau des S-Bahnhofs München-Laim und die Einführung der Sendlinger Spange in den Bahnhof München-Laim. Hier bietet sich eine Aufteilung der Teilmaßnahmen in VB-E, WB und KB an.

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 vom Donnerstag, dem 25. Februar 2010².

²Download unter <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/stellungnahme-bahnknoten-25.02.2010.pdf>

- Strecke München-Neulustheim – Feldmoching – Neufahrn – Freising (entspricht in Teilen 1-316 und 1-420):

Es muss mindestens für den Streckenabschnitt bis Neufahrn eine Trennung von S-Bahn-Verkehr und überregionalem Verkehr Richtung Passau, Prag und Hof sowie dem Güterverkehr angestrebt werden. Der These, dass ein solches Projekt nur oder überwiegend dem Nahverkehr dient, widersprechen wir.

Unsere Forderung lässt sich dadurch begründen, dass der Streckenabschnitt überlastet ist, was sich in der gegenseitigen negativen Beeinflussung der verschiedenen Verkehrsarten zeigt. Der Takt der S-Bahn-Linie müsste in der Hauptverkehrszeit halbiert werden, was aufgrund mangelnder Infrastruktur nicht möglich ist. 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 IC-Linie München – Dresden. Die geplante Elektrifizierung Regensburg – Hof wird die Zahl der Güterzüge auch im Abschnitt München – Regensburg weiter erhöhen. Der geplante Ausbau der parallel führenden BAB A92 in diesem Bereich wird die negative Entwicklung fortsetzen, indem sich der Pendlerverkehr vermehrt von der Schiene auf die Straße verlagert.

2.3 Sonstige Projekte (Schiene) die nicht Bestandteil des BVWP 2030 sind

Die im folgenden genannten Projekte aus dem Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurden nicht in den BVWP 2030 aufgenommen, obwohl es dafür hinreichende Gründe gegeben hätte.

- 1-021 und 1-022: Buchloe – Kempten – Hergatz

Aus mehreren unten aufgeführten Gründen fordern wir, für diese Strecke eine Elektrifizierung vorzusehen.

Nach dem aktuellen Jahresfahrplan 2017 fahren täglich IC-Züge aus Nord- und Westdeutschland über Kempten nach Oberstdorf. Zusätzlich nutzen tägliche EC-Verbindungen zwischen Zürich und München diese Strecke. Zwar fährt die Mehrheit der täglichen EC-Verbindungen über Memmingen, doch ist die Strecke über Memmingen eingleisig, so dass im Falle von Bauarbeiten über Kempten ausgewichen werden muss.

Wegen der Konzentration von ICE-Verbindungen zwischen Nürnberg und München auf die Schnellfahrstrecke über Ingolstadt wird von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft der Allgäu-Franken-Express zwischen Nürnberg und Augsburg bestellt, um so Lindau sowie das Oberallgäu über Kempten und Augsburg mehrmals täglich mit dem ICE-Knoten Nürnberg zu verbinden. Dabei müssen meist dreifach gekuppelte Dieseltriebwagen (BR 612) zwischen Augsburg und Nürnberg unter Fahrdracht fahren, weil die Bahnstrecken im Allgäu nicht elektrifiziert sind.

Bei einer Sperrung der Arlbergstrecke – etwa wegen Bauarbeiten oder einer Havarie – muss zudem die Mehrzahl des internationalen Güter- und Personenverkehrs von Zürich

nach Wien über die Allgäustrecke und Kempten umgeleitet werden, weil die Strecke über Memmingen eingleisig ist und daher kaum freie Kapazitäten aufweist.

Wenn in Zukunft die Strecke über Memmingen elektrifiziert sein wird, müssen für eventuelle Umleitungen über Kempten immer noch Dieselloks vorgehalten werden, wenn konventionelle EC-Züge eingesetzt werden. Im Falle des Einsatzes von elektrischen Triebzuggarnituren via Memmingen müssten auch Waggons oder zusätzliche Dieseltriebzüge separat für Umleitungen über Kempten vorgehalten werden, und zwar im Fern- und Nahverkehr. Dies wird zwar unmittelbar nach der Elektrifizierung via Memmingen sicherlich noch relativ einfach zu realisieren sein, aber ein bis zwei Jahrzehnte später werden derartige Fahrzeugkapazitäten höchstwahrscheinlich nicht mehr in der Verfügungsgewalt der Betreiber der elektrischen Planzüge stehen. Dies ist auch der zeitliche Horizont, in welchem aus unserer Sicht die Elektrifizierung über Kempten zu realisieren ist, um die Strecken über Memmingen und Kempten weiterhin alternativ für die internationalen Fernverkehre von Zürich über Bregenz nach München wie auch die überregionalen Touristikverbindungen von München an den Bodensee nutzen zu können. Die Regionen am Bodensee wie auch der Tourismus in den Allgäuer Alpen leben von einer verlässlichen Erreichbarkeit, an der die Bahn einen stetig wachsenden Anteil hat.

Wenn Tagestouristen und Übernachtungsgäste aus Stuttgart, Ulm, Augsburg, Nürnberg und München mit Nahverkehrsangeboten ins Allgäu oder an den Bodensee reisen, ist das ebenfalls als Fernverkehr einzustufen.

- 1-045 bis 1-047: ABS Crailsheim – Aschaffenburg und Untervarianten

Es besteht ein dringender Bedarf für die Elektrifizierung der Hafenbahn in Aschaffenburg. Diese Elektrifizierung sollte vordringlich auch von Aschaffenburg bis Miltenberg bei gleichzeitigem Ausbau von Begegnungsmöglichkeiten erfolgen. Mittelfristig sollte die Elektrifizierung durchgehend bis Crailsheim verlängert werden.

- 1-127: Mittenwald – Grenze D/A (– Scharnitz)

Dieser Streckenabschnitt ist Teil der Verbindung von Innsbruck über Garmisch-Partenkirchen nach München wie auch nach Reutte im Tirol. Der zweigleisige Ausbau ist notwendig, um zwischen Garmisch-Partenkirchen und Innsbruck einen echten Stundentakt anbieten zu können. Es handelt sich damit um internationalen Personenverkehr überregionaler Bedeutung, der überdies auch innerösterreichische Verbindungen bietet. Wegen der hervorragenden Aussicht zwischen Innsbruck und Scharnitz ist die Verbindung von hoher touristischer Bedeutung auch für das Werdenfeller Land, weil so überregionale Besucher aus Innsbruck angezogen werden.

Zudem gibt es werktäglich einen umfangreichen innerösterreichischen und überregionalen Güterverkehr von Innsbruck nach Reutte im Tirol über diese Strecke.

- 1-130: München – Memmingen – Lindau – Grenze D/A (– Bregenz) (Variante Zweigleisigkeit Buchloe - Türkheim)

Der Abschnitt Buchloe – Türkheim befindet sich am Beginn des eingleisigen Abschnitts von 107 km Länge zwischen dem Bahnknoten Buchloe und dem Abzweig Hergatz. Diese Strecke

wird den im Zwei-Stunden-Takt verkehrenden EC-Zügen zwischen München und Zürich aufnehmen; bereits heute verkehren hier drei tägliche Zugpaare. Auf einer derart langen eingleisigen Strecke verstärken sich bereits heute schon bei geringerer Fernverkehrsdichte kleine Verspätungen den Tag über zu massiven Fahrplanabweichungen. Und gerade die EC-Züge haben sich in der Vergangenheit als Überträger von Verspätungen erwiesen, etwa aus dem Knoten München oder wegen verspäteten Münchener S-Bahnen, hinter denen die Fernzüge bis Geltendorf herfahren müssen, oder wegen verspäteten Übergaben aus St. Margrethen.

Zudem ist der Streckenabschnitt zwischen Türkheim und Buchloe wegen des Abzweigs nach Bad Wörishofen und des Güterverkehrs aus dem Abzweig von Ettringen her nach Türkheim der am stärksten belastete Abschnitt der eingleisigen Strecke. Wir fordern daher die Errichtung eines Doppelspurabschnitts, um eine deutliche Verbesserung der Pünktlichkeit des Schienenfern- und -nahverkehrs zu erreichen.

- 1-177: Tübingen – Albstadt-Ebingen – Sigmaringen – Aulendorf – Kißlegg (Zollernalbbahn)

Falls DB Energie eine Fernleitung errichten muss, um den Strombedarf zwischen den Strecken Lindau – Friedrichshafen – Ulm und Lindau – Memmingen – Buchloe – Geltendorf – München lokal ausgleichen zu können, so ist die Übertragung dieser Funktion an eine Oberleitung zwischen Aulendorf und Kißlegg deutlich wirtschaftlicher als eine reine Überlandleitung, da sie den Übergang von bis zu zwei Kesselwagen-Ganzzügen täglich zum Tanklager Altmannshofen ohne Einsatz von Diesellokomotiven ermöglichen würde. Zusätzlich würde sie Anbietern von Nahverkehrsleistungen wirtschaftlichere Fahrzeugumläufe ermöglichen, wie sie heute die Regel sind.

- 1-184: Ulm – Memmingen – Kempten – Oberstdorf (Illertalbahn)

Nur mit einer Elektrifizierung der Strecke von Neu-Ulm nach Memmingen wird man über die ABS48 ohne Lokwechsel den Containerbahnhof im vorarlbergischen Wolfurt erreichen können. Damit ist diese Strecke die schnellste sowohl vom Güterbahnhof Ulm, vom Containerterminal Ulm-Dornstetten oder vom Güterbahnhof Stuttgart-Kornwestheim aus nach Westösterreich; selbst der Zulauf zum Gotthardbasistunnel ist möglich. Mangels Ausbau der Rheintalschiene sind derartige Verkehre zu erwarten, so dass eine Elektrifizierung im Vordringlichen Bedarf stehen muss. Darüber hinaus besteht auch in Kempten ein Tanklager, das mit werktäglichen Kesselwagen- Ganzzügen bedient wird. Zusätzlich gibt es Fernverkehr (IC zwischen Nordrhein-Westfalen/Hamburg und Oberstdorf) und Nahverkehr mit Regionalzügen zwischen Ulm und Oberstdorf. Aus diesen Gründen fordern wir eine Elektrifizierung der Strecke.

Zudem ist die Strecke zwischen Ulm und Memmingen mit stündlichen Regionalbahnen und stündlichen Regionalexpressen wie auch dem Güterverkehr bereits sehr hoch ausgelastet, zwischen Senden und Ulm sogar noch mit einer Regionalbahn aus Weissenhorn. Um die Strecke für S-Bahn-ähnliche Bedienung nutzen und so das Verkehrspotential im Ballungsraum Ulm/Neu-Ulm und dem dicht besiedelten, nördlichen Illertal teilweise vom motorisierten Individualverkehr zum SPNV verlagern zu können, fordern wir deshalb den zweigleisigen Ausbau zwischen Neu-Ulm-Finningerstraße und Memmingen.

- 1-299 und 1-300: Lückenschluss Coburg – Südthüringen

Ein Lückenschluss zwischen Coburg und Südthüringen wurden in der Anmeldung zum BVWP auch mit einer Variante der Elektrifizierung (teils bis Eisenach) angegeben. Eine Studie der IHK zu Coburg belegt einen positiven NKV. Eine erneute Prüfung des Projektes ist unter diesen Bedingungen nötig.

- 1-303: Blankenstein – Maxgrün

Der Bedarf im Güterverkehr ist nachgewiesen. Hier ist Verlagerung von der Straße vom dortigen Kunden garantiert. Das Projekt ist erneut zu prüfen.

- 1-351 und 1-352: S-Bahn München: ABS München-Pasing - Eichenau - Buchenau (Variante Dreigleisigkeit)

Der Streckenabschnitt muss so ausgebaut werden, dass sich S-Bahnen und überregionaler Verkehr nicht weiter in dem Maße wie bisher stören. Hierzu ist ein viergleisiger Ausbau aus Richtung München-Pasing mindestens bis Buchenau anzustreben. Der These, dass ein solches Projekt nur oder überwiegend dem Nahverkehr dient, widersprechen wir.

Die Begründung für diese Forderung ist, dass der Streckenabschnitt bereits heute überlastet ist, was sich in der gegenseitigen negativen Beeinflussung der verschiedenen Verkehrsarten zeigt. Wünschenswerte Halte überregionaler Züge in der Kreisstadt Fürstentfeldbruck können ebenso wenig bestellt werden wie ein dichter 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 EC-Züge nach Zürich auswirken. Das gleiche gilt Richtung Kempten, Oberstdorf und Füssen: nur bei einer Elektrifizierung dieser Strecken können ein vermehrter Umsteigezwang und Anschlussverluste verhindert werden.

Zudem wird auf die Anmerkungen zu 1-130 verwiesen.

- 1-374: Umbau Bahnhof Freilassing

Diese Maßnahme ist durchaus mit einer Ortsumfahrung vergleichbar, bei der im wesentlichen städtebauliche Effekte geltend gemacht werden. Bei Anwendung der gleichen Maßstäbe wäre diese Maßnahme sinnvoll. Analoges gilt für die Maßnahme 376 Umbau Bahnhof München-Pasing. Eine Einschränkung der Verantwortung auf rein streckenmäßige Maßnahmen können wir nicht nachvollziehen.

- 1-418: Tutzing - Weilheim - Garmisch-Partenkirchen

Die Entfernung München – Garmisch liegt deutlich oberhalb der geforderten 50 Kilometer für Fernverkehr. Auch schon die Strecke München – Weilheim ist weiter als 50 Kilometer. Insoweit besteht hier die klare Zuständigkeit des Bundes.

Die überregionale Bedeutung der Strecke ist auch daran zu sehen, dass für die parallele Autobahn und Bundesstraße umfangreiche Kapazitätserhöhungen auf Kosten des Bundes erfolgen sollen. Wir fordern daher die Errichtung von zweigleisigen Abschnitten, insbesondere zwischen Unterzeismering und Diemendorf sowie zwischen Uffing und Murnau.

Für die folgenden Projekte gilt, dass sie bei richtiger Zuordnung Nah- und Fernverkehr anhand der üblichen Grenzen „über 50 Kilometer oder mehr als eine Stunde Fahrzeit“ signifikante Fernverkehrsanteile enthalten. Hier ist eine Revision notwendig.

- 1-081: ABS Hanau – Nantenbach (Variante Ortsumfahrung Lohr)
- 1-129: Dreigleisigkeit Petershausen – Pfaffenhofen
- 1-175: ABS Stuttgart – Würzburg

Entgegen dem Vermerk in der Projektliste, ist das Projekt im PRINS nicht unter dem potentiellen Bedarf zu finden.

- 1-215 bis 1-217: ABS/NBS Nürnberg – Würzburg
- 1-126: Zwei Doppelspurinseln Mering – Geltendorf
- 1-129: Dreigleisiger Ausbau zwischen Petershausen – Pfaffenhofen
- 1-339: Reaktivierung: Wasserburg (Inn) Bf - Wasserburg (Inn) Stadt

Die Verlängerung der Bahnanbindung aus Richtung München hat eine Länge von deutlich mehr als 50 km.

- 1-420: ABS Regensburg - Landshut - Freising: Ausbau und Teilneubau

3 Fazit

Für den derzeitigen Entwurf des BVWP 2030 sehen wir erheblichen Nachbesserungsbedarf. Insbesondere die Nichtberücksichtigung von Maßnahmen, die angeblich nur dem Nahverkehr dienen, ist zu kritisieren und bedarf einer Revision. Auch das unangemessen hohe Fördervolumen für Straßenbaumaßnahmen wird dem prognostizierten Verkehrszuwachs nicht gerecht und läuft den vorgeblichen Zielen der Bundesregierung zu mehr Klimaschutz zuwider.

München, den 30.4.2016 (Update 1)

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/bvwp.2016.pdf