

Bürgerinitiative S4-Ausbau jetzt

c/o PRO BAHN Oberbayern
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D – 10115 Berlin
Stichwort „BVWP 2030“

München, 30. April 2016

BVWP; Wiederaufnahme des Ausbaus München-Pasing – Eichenau – Buchenau als vordringliches Projekt mit Engpassbeseitigung

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans wurde der Ausbau des Streckenabschnitts München-Pasing – Eichenau – Buchenau (Teil der Strecke München – Lindau – Zürich, Projektnummern 1-351/1-352) bereits in der Grobbewertung ausgeschieden, da es sich um eine reine SPNV-Maßnahme handeln soll und zudem kein Bedarf an zusätzlichen Kapazitäten für SPNV/SGV bestünde. Dies ist aus mehreren Gründen unzutreffend.

Auch nach der Elektrifizierung der Strecke München – Lindau – Zürich besteht aufgrund der hohen Belastung dieses Streckenteils nicht die Möglichkeit, die Kapazitäten der internationalen Strecke auch nur annähernd zu nutzen.

Zudem sind die meisten der Verkehre aus und ins Allgäu unter Zugrundelegung der 50 Kilometer-Regel des AEGs als Fernverkehr einzustufen. Auch für diese Regionalverkehrszüge gilt, dass eine Verbesserung überfällig ist. Alleine schon für die Angebotsqualität dieser Züge wäre beispielsweise die Beseitigung des eingleisigen Abschnitts in München-Pasing notwendig. Ebenso sind heute bereits für einige Züge die Fahrzeiten aufgrund des Kapazitätsengpasses verlängert.

Weitere Argumente und Quellennachweise entnehmen Sie bitte dem Anhang.

Im Ergebnis spricht daher sehr viel dafür, dass die Bundeszuständigkeit gegeben ist, und diese Maßnahme nicht nur sinnvoll, sondern sogar vorrangiger Bedarf ist, um die Belastung rund um den Bahnknoten München erträglich zu machen. Wir bitten Sie daher, diese Maßnahmen in die Kategorie VB-E hochzustufen.

Mit freundlichen Grüßen
gez Andreas Barth

Im Detail

Thema Kapazitätsbedarf SPFV/SGV: Dieses Argument ist nach unserer Meinung unzutreffend. Das Projekt hat sehr wohl einen Nutzen, der über die Taktverdichtung der S-Bahn-Linie hinausgeht. Dies wird sowohl von DB Netz als auch von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) bestätigt. So räumte Harald Strassner von DB Netz in einem Interview mit der Süddeutschen Zeitung 02.10.2014 ein, dass es bitter ist, die Kapazitäten, die die Elektrifizierung der Strecke Lindau-München für den Regionalverkehr ins Allgäu schafft, nicht nutzen zu können (siehe <http://www.s4-ausbau-jetzt.de/sz141002.htm>). Auch die BEG bestätigt in ihrer Ausschreibung des Dieselnetzes Augsburg I: *«Der in Planung befindliche Ausbau des sogenannten „Westkopfs Pasing“ mit dem mehrspurigen Ausbau Richtung Fürstenfeldbruck wird mittelfristig weitere qualitative Verbesserungen in der Anbindung des Dieselnetzes Augsburg I nach München bringen.»* (siehe Pressemitteilung der BEG vom 18.11.2014: <http://beg.bahnland-bayern.de/de/presse/pressemitteilungen/freistaat-schreibt-dieselnetz-augsburg-i-neu-aus>).

Des Weiteren muss festgehalten werden, dass es sich nicht nur bei den Eurocity-Zügen München-Lindau, sondern auch beim Regionalverkehr München-Allgäu nach Bundesgesetzgebung um Fernverkehr handelt. Gemäss Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG): § 2, Absatz 5 ist die Unterscheidung ob ein Zug dem Regional- und Fernverkehr dient, keinesfalls einfach gleichzusetzen mit den Zuggattungen der DB, sondern richtet sich nach der durchschnittlichen Reiseweite (über 50 km ist Fernverkehr) oder der durchschnittlichen Reisezeit (über 1 Stunde). München-Kempten und München-Memmingen sind demnach definitiv Fernverkehr: München-Memmingen misst 114 km, Fahrzeit 1h 30 min; München-Kempten Fahrzeit rund 1h 30 min, Distanz: 120 km und München-Füssen, Fahrzeit ca. 2h Distanz 125 km.

Selbst in der eng gefassten Definition des Fernverkehrs durch die Deutsche Bahn stiftet das Projekt Pasing-Eichenau-Buchenau einen Nutzen. Gemäss dem Abkommen von Lugano haben die Schweiz und Deutschland 1996 für die Bahnstrecke München-Zürich eine Zielfahrzeit von 3 Stunden und 15 Minuten vereinbart. Dies wird auch im neuesten Verkehrsinvestitionsbericht (für das Berichtsjahr 2013 so bestätigt (http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehrsinvestitionsbericht-2013.pdf?__blob=publicationFile). Allerdings spricht die Deutsche Bahn nun plötzlich von einer Fahrzeit Zürich-München von 3 Stunden und 30 Minuten (<http://abs48.com/gesamtprojekt>). Die 15 Minuten längere Fahrzeit ist nach Auskunft der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) auf den Kapazitätsengpass zwischen Geltendorf und München zurückzuführen: *«Die Fahrzeit ist limitiert aufgrund ... der Trassenbelegung rund um den Knoten München»*.

Mit der Elektrifizierung Lindau-München wird die gegenseitige Behinderung zwischen der S-Bahnlinie S4 einerseits und dem Fernverkehr nach Zürich und dem Regionalverkehr ins Allgäu andererseits noch zunehmen. Schon heute bringen die vier Eurocity-Züge Zürich-München den S4-Fahrplan gehörig durcheinander, denn jeder dieser Züge muss fahrplanmässig eine S4 überholen, so dass die S4 entgegen den üblichen Taktfahrplan in Geltendorf (oder Grafrath) vier Minuten früher abfahren muss, bzw. später ankommt.

Schon heute kommt es täglich zu insgesamt 22 fahrplanmässigen Überholungen von S4-Zügen durch den EC- und Regionalzugverkehr, was entsprechend 22 Abweichungen vom gut merkbaren S-Bahn-Taktfahrplan verursacht. Nicht nur wird der S-Bahn-Verkehr durch EC- und Regionalverkehr behindert, sondern die Behinderung wirkt auch umgekehrt. Drei von vier EC-Züge Zürich-München brauchen auf der Strecke Buchloe-München fünf bis sieben Minuten länger, weil sie hinter einem S-Bahnzug hinterherschleichen müssen. Fünf Regionalzüge brauchen für die Strecke Geltendorf-Pasing neun bis zehn Minuten länger (auf einer Strecke von 20 Minuten!), weil sie hinter einer S-Bahn hinterherschleichen müssen.

Sowohl die Schnellzüge Zürich-München als auch die neu elektrisch angetriebenen Regionalzüge (nach Buchloe und weiter über Memmingen nach Lindau) sollen von 140 auf 160 Stundenkilometer beschleunigt werden. Das Angebot der Schnellzüge soll von heute vier Verbindungen pro Tag und Richtung auf acht Verbindungen verdoppelt werden. Damit wird sich dieses Problem noch verschärfen. Der Schnellzug nach München und der schnellste Regionalzug brauchen zwischen Geltendorf und Pasing heute ca. 18 – 20 Minuten. Künftig werden es nur noch 16 Minuten sein. Es gibt dann pro Stunde und Richtung nur noch eine optimale Lage für den halbstündlich verkehrenden Regionalzug ohne Überholung einer im 20-Minuten-Takt verkehrenden S-Bahn. Die S-Bahn benötigt für die Strecke Pasing-Geltendorf 32 Minuten, die Schnell- und elektrifizierten Regionalzüge brauchen nur noch 16 Minuten. Damit es zu keiner Überholung kommt, muss der Regionalzug also genau 2 Minuten vor der S-Bahn in Pasing (bzw. Geltendorf) abfahren, um genau 2 Minuten nach der S-Bahn, die pünktlich 20 Minuten vorher abgefahren ist, in Geltendorf (bzw. Pasing) anzukommen (siehe Anhang). Sämtliche anderen Regionalzüge müssen S-Bahnzüge überholen. Bei einer Betriebszeit von 20 Stunden sind damit 20 fahrplanmäßige Überholungen pro Tag und Richtung durch Regionalzüge notwendig.

Ob die acht EC-Züge nach Zürich ebenfalls in eine optimale Fahrplantrasse gebracht werden können, ist äusserst fraglich, denn hier sind bereits die Taktknoten mit der Schweiz abgestimmt. Außerdem ist es keineswegs sicher, ob die Fahrpläne von S-Bahn und Regionalzügen optimal so abgestimmt werden können, dass zumindest eine Regionalzugtrasse ohne Überholung der S-Bahn geschaffen werden kann. Denn es gibt noch einige andere Zwangspunkte (Eingleisigkeit, Abstimmung der Trassen München-Pasing zwischen Verkehr ins Allgäu und ins Werdenfels, Taktknoten im Regionalverkehr). Wenn es also zu 20 bis 28 (oder noch mehr) Überholungen pro Tag und Richtung kommt, dann ist der Taktfahrplan der S-Bahn – eines der wichtigsten Erfolgsfaktoren für die Münchner S-Bahn - nur noch Makulatur!

Notwendigkeit des viergleisigen Ausbaus bis Buchenau

Der optional überlegte dreigleisige Ausbau und lediglich im Abschnitt München-Pasing und Eichenau reduziert zwar die Engstellen, wird aber weiterhin zu massiven Einschränkungen führen. Der Fernverkehr kann nur dann ungestört vom Nahverkehr fahren, wenn die S-Bahn weitestgehend, d.h. bis einschließlich Buchenau von den Fernverkehrsgleisen getrennt wird; dies bedingt aber einen viergleisigen Ausbau der Strecke.