

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

Betreff: Nicht-Berücksichtigung der Ausbaustrecke München-Pasing – Eichenau – Buchenau im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) beruht auf falschen Tatsachen. Streckenausbau Pasing-Buchenau im BVWP 2030 als vordringliches Projekt mit Engpassbeseitigung aufnehmen!

Der Ausbau der S4 (Projekt-Nummern 1-351 und 1-352) ist in der Grobbewertung aus dem BVWP 2030 ausgeschieden. Das Argument: *«Da für den SPFV und SGV kein Bedarf an zusätzlichen Kapazitäten auf der Strecke besteht, würde ein Ausbau nur der Taktverdichtung der S-Bahn-Linie dienen. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen»*. 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 Fürstfeldbruck 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-Kempton und München-Memmingen sind demnach definitiv Fernverkehr: München-Memmingen misst 114 km, Fahrzeit 1h 30 min; München-Kempton 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 von gut merkbaren S-Bahn-Taktfahrplan verursacht. Nicht nur wird die 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 ist, 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 wird der Taktfahrplan der S-Bahn – eines der wichtigsten Erfolgsfaktoren für die Münchner S-Bahn - nur noch zu Makulatur.

Der Landtag hat zwar aufgrund dieser Eisenbahn-technischen Zusammenhänge bereits 2012 einstimmig einen Landtagsantrag verabschiedet (<https://www.bayern.landtag.de/webangebot2/Vorgangsmappe?wp=16&typ=V&drsnr=13426&intranet=#pagemode=bookmarks>). Allerdings konnten oder wollten Staatsregierung und Landtag diese Zusammenhänge nicht verstehen und ließen sich mit der lapidaren und falschen Antwort abspeisen: *«Die Deutsche Bahn plant das Angebot im Fernverkehr auf dieser Strecke ohne einen Ausbau im S-Bahnbereich. Sowohl die kürzeren Fahrzeiten als auch das dichtere Fernverkehrsangebot bedingen nicht zwingend einen Ausbau der Strecke der S 4. Ob dadurch und in welchem Umfang planmäßige Überholungen von S-Bahnen durch den Fernverkehr notwendig werden, kann erst nach Abschluss der genauen Fernverkehrsplanung durch die Bahn benannt werden»* (Abschliessender Bericht der Staatsregierung vom 21.2.2013 zum Beschluss des Bayerischen Landtags vom 06.11.2012 über den Antrag ...Bahn-Strecke München – Lindau rechtzeitig auf Elektrifizierung vorbereiten). Dass die kürzeren Fahrzeiten im Fernverkehr nicht zu halten sind, hat die Deutsche Bahn ja bereits einräumen müssen, der Landtag wurde also 2013 belogen...

Es kann doch nicht im Ernst geplant sein, dass der Fernverkehr auf Kosten des gut merkbaren Taktfahrplans und der Fahrplanstabilität der München S-Bahnlinie S4 beschleunigt und verdoppelt wird. Der mehrgleisige Ausbau Pasing-Eichenau-Buchenau muss deshalb unbedingt noch in den BVWP 2030 aufgenommen werden, und zwar in die Kategorie «Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung». Der Engpass wird von der S-Bahn München in seiner Presseerklärung vom 8.12.2015 bestätigt: *«Auf der Linie S4 Geltendorf werden montags bis freitags im nachmittäglichen Berufsverkehr zusätzliche Taktverstärker eingesetzt. ... Die genannten Haltausfälle sind notwendig, weil vor bzw. nach den zusätzlichen S-Bahnen fahrende Regionalzüge nicht behindert werden dürfen. **Erst mit dem 3-gleisigen Ausbau des Abschnitts Pasing – Eichenau können diese Züge an jeder Station halten»*** (http://s-bahn-muenchen.de/s_muenchen/view/aktuell/presse/fahrplanwechsel_2015.shtml).

Anhang: S4-Trasse und optimale Regionalzugtrasse (aufgrund des heutiger S4-Fahrplans)

	S4	Regional- zug	S4	S4	Regional- zug	S4 über- holt
München-Pasing ab	13	31	33	53	01	
Puchheim an	21		41	02		
Puchheim ab	22		42	02		
Fürsenaufbrunn an	27		47	07		
Fürsenaufbrunn ab	28		48	08		
Buchenau an	30		50	10		10
Buchenau ab	32		52			15
Grafrath an	37		57			00
Grafrath ab	37		57			01
Geltendorf an	45	47	05		17	09

Eine optimale EC-Trasse nach Zürich wäre dann um 20 oder 40 Minuten zum ersten Regionalzug versetzt. Ob eine solche Trasse jedoch mit den schon jetzt festgesetzten Knotenbahnhöfen vereinbar ist, ist nicht keineswegs garantiert.