



BAYERNWEITER BAHNAUSBAU DURCH MÜNCHNER PRESTIGETUNNEL BLOCKIERT!

KONZEPT FÜR UMWELTFREUNDLICHE BAHNPROJEKTE IN GANZ BAYERN

Generelle Vorbemerkungen

Wie bei Stuttgart 21 und beim Berliner Flughafen zeigt sich auch beim geplanten zweiten S-Bahn-Tunnel in München eine unverantwortliche Kostenexplosion. Von den einstmalig geschätzten 537 Mio. Euro stiegen die offiziellen Kostenberechnungen auf inzwischen 2,57 Milliarden Euro, eine Kostenmehrung um 378%! Und das bevor eine endgültige Baugenehmigung erteilt ist!

Daneben sind zahlreiche Ungereimtheiten in der Planung erkennbar: die enorme Tieflage der Haltepunkte, die zu geringe Zahl von Verknüpfungspunkten oder die unterschiedlichen Bahnsteighöhen von S-Bahn und Regionalbahn, was Barrierefreiheit gemäß dem Konzept der bayerischen Staatsregierung: „Bayern barrierefrei 2023“ praktisch unmöglich macht, wenn S-Bahnen und Regionalzüge durch das Tunnel fahren sollen. Für den BUND Naturschutz in Bayern e. V. ist bereits heute erkennbar. Diese Baumaßnahme ist ein Milliardengrab und wird so, wie sie geplant ist, die in sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllen.

Eine sinnvolle und bezahlbare Alternative bietet nach Ansicht des Verbandes dagegen der Ausbau des Südrings mit Verknüpfungen zu bestehenden U-Bahnlinien am Heimeranplatz, Poccistrasse/Südbahnhof und Kolombusplatz, der laut Schätzung von Ernst Basler + Partner (Gutachten von 2010) maximal 600 Mio. € kostet.

Diese Variante ist möglich, weil der Südring inzwischen keine eigenen Quellen bzw. Ziele für Güterverkehr mehr aufweist und der Nordring als reine Güterstrecke noch nicht ausgelastet ist. Durch Verzicht auf den teuren zweiten S-Bahntunnel können also ca. 2 Mrd. € Investitionsmitteln eingespart werden. Nach Vorstellung des BUND Naturschutz in Bayern e. V. soll dieses Geld einer große Anzahl wichtiger kleinerer Projekte zur Verbesserung des öffentlichen schienengebundenen Verkehrs in ganz Bayern zugute kommen, wie es indirekt so-gar von der Bayerischen Verfassung in (Art. 3.2) vorgeschrieben ist, die gleichwertige Lebensbedingungen in Stadt und Land fordert. Zudem wird dem kommenden demografischen Wandel Rechnung getragen, der zu einem Ansteigen der Bevölkerungsgruppen ohne PKW führen wird. Von unserem Vorschlag profitieren, anders als vom Bau eines Prestigeobjekts in München, alle auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesene Bürger in Bayern. Jugendliche mit oft weiten Wegen zu Ausbildungsplätzen und Schulen, Bürger mit Behinderungen, Personen ohne eigenes Auto bzw. Führerschein, Senioren, aber auch der Staatshaushalt und die Natur. Ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr ist für den BUND Naturschutz in Bayern e. V. eine unabdingbare Sicherung der Daseinsvorsorge in unseren bayerischen Gemeinden und Städten gerade auch außerhalb der Ballungsräume. Letztendlich kommt ein Umschichten der Mittel, weg von einem Prestige-Bauvorhaben hin zu vielen sinnvollen kleineren

Verbesserungen im Schienenverkehr jedem Bürger in Bayern zugute. Reaktivierte Bahnstrecken können nicht nur der Personenbeförderung, sondern gleichzeitig auch dem Schienengüterverkehr dienen. Viele Güter, deren Transporte heute die Strassen verstopfen, sind keineswegs eilbedürftig. Auch mit der Schiene können sie, moderne Logistikmethoden vorausgesetzt, termingerecht vor Ort sein.

WELCHE INVESTITIONEN KÖNNEN MIT DEN FREIWERDENDEN TUNNELGELDERN UMGESETZT WERDEN?

Verlagerungen von Pendlerströmen auf die Schiene sind dringend geboten. Viele in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts eingestellte Bahnlinien können heute mit modernen Fahrzeugen und attraktiven Fahrzeiten im Stundentakt überzeugende Alternative zum motorisierten Individualverkehr sein. Sie müssen nur reaktiviert bzw. ausgebaut werden. Sehr kostengünstige Verbesserungen im Bayerischen Regionalbahnnetz lassen sich durch die Errichtung von Haltepunkte in der Nähe neuer Siedlungsschwerpunkte erzielen. Dadurch werden erhebliche zusätzliche Fahrgastpotentiale erschlossen und motorisierter Individualverkehr wird von der Straße zur Schiene umgelenkt. Dies führt zu weniger Staus und Unfällen auf den Strassen im ländlichen Raum, aber auch zu geringeren Staus und Parkproblemen in den Zentren, es entschärft die angespannte Situation beim Straßenunterhalt und erübrigt manches geplante Strassenneubauprojekt. Je nach Ausstattung und Kostenträger sind zwischen 100 Tsd. € und 1 Mio. € pro neuem Haltepunkt zu veranschlagen. Dringend nötig sind Bedarfshaltepunkte, wie z.B. an der Mangfalltalbahn die schon lange versprochenen Haltepunkte Feldolling und Aicherpark, am Filzenexpress der Haltepunkt Oberndorf, im Allgäu die Haltepunkte Ursulasried, Heising, Betzigau, Wildpoldsried und Aitrang, an der S 6 in München der Haltepunkt Mühlthal und viele weitere neue Bahnhalte in ganz Bayern. Soweit möglich sollten diese Haltepunkte als Bedarfshaltepunkte ausgestattet werden, da so die spätere Betriebsabwicklung und Fahrplangestaltung wesentlich vereinfacht und die Durchlässigkeit der Strecken erhöht wird.

Finanzierbarer Ausbau von Bahnstrecken sortiert nach Regierungsbezirken.

Unterfranken

1. Ausbau Aschaffenburg-Miltenberg

Die Region am Untermain von Miltenberg stromab orientiert sich zunehmend zum Ballungsraum Rhein-Main (Aschaffenburg, Offenbach, Frankfurt). Daher ist ein partieller Ausbau von Kreuzungsbahnhöfen und Begegnungsabschnitten zur Leistungssteigerung der Bahnstrecke Aschaffenburg - Miltenberg und deren Elektrifizierung sinnvoll, um umsteigefreie Verbindungen in das elektrifizierte Frankfurter Regionalbahnnetz anbieten zu können und den Aschaffener Hafen leistungsfähig ans Bahnnetz anzuschließen.

Kosten: ca. 75 Mio. €(Berechnung BN)

2. Personenverkehrs-Reaktivierung Werntalbahn

Die Werntalbahn ist heute ohne Personenverkehr. Als er eingestellt wurde, war das Zugangebot unattraktiv und die Strassen waren noch aufnahmefähig. Heute stößt die Verkehrsbelastung in den Regionalzentren zeitweise an ihre Grenzen. Immer weitere Wege zur Arbeit machen eine Reaktivierung der Werntalbahn als schnelle Querverbindung Bamberg-Schweinfurt-Gmünden-Aschaffenburg-Frankfurt sinnvoll. Die aufgelassenen Haltepunkte Gössenheim, Binsfeld, Müdesheim, Gänheim müssen als Bedarfshaltepunkte reaktiviert werden. So lässt sich die momentane Überlastung der B 26 reduzieren und der Bau der B 26 neu vermeiden. (Kostensparnis!).

Die Werntalbahn wird im Güterverkehr seit jeher genutzt. Die Kosten für den im BVWP vorgesehenen zweigleisigen Ausbau der Werntalbahn zur Erhöhung der Kapazitäten im Güterverkehr können also nicht der Reaktivierung des Personenverkehrs angelastet werden. Die Kostenschätzung des BUND Naturschutz in Bayern e.V. bezieht sich daher nur auf die Wiedereröffnung der dafür notwendigen Haltepunkte.

Kosten ca. 5 Mio. € für Einrichtung 4 neuer Haltepunkte und die Ertüchtigung der bestehenden 5 Bahnhöfe (Berechnung BN)

Oberfranken

3. Reaktivierung Bahnlinie Weidenberg-Warmensteinach

Die deutlich ansteigenden Fahrgastzahlen zeigen, wie sinnvoll die Reaktivierung der Teilstrecke Bayreuth-Weidenberg war. Eine Weiterführung bis Warmensteinach ist bisher an den Kosten gescheitert. Der Nutzen ist jedoch erheblich, da noch mehr Pendlerströme Richtung Bayreuth auf die Schiene verlagert werden können und diese Strecke auch erhebliches Potential für Ausflugsverkehr ins Fichtelgebirge (sanfter Tourismus) besitzt. Auch eine Reaktivierung für Güterverkehr ist bei entsprechenden Logistikkonzepten denkbar und finanziell attraktiv machbar.

Kosten ca. 4,2 Mio. € (www.nordbayerischer-kurier.de vom 06.10.2013)

4. Lückenschluss Selb - Asch

„Euregio-egrensis“, unter diesem Begriff ist die Verbindung von Selb nach Asch seit langem in Planung. Diese länderübergreifende Strecke hat für Pendler und Touristen erhebliche Bedeutung. Zusätzlich besteht bereits heute großes Potential für Güterverkehr. Große Mengen Holz aus Tschechien, die vor der Einstellung der Linie 1996 bereits hier transportiert wurden, werden auch weiterhin nach Bayern geliefert. Allerdings muss das per Bahn aus Tschechien angelieferte Holz jetzt noch in Asch auf LKW verladen und über die BAB 93, die B 15 und die BAB 9 zum Kunden transportiert werden. Durch die Bahnreaktivierung können also der Landkreis Hof und die Brucker Senke erheblich von unnötigem LKW-Schwerverkehr entlastet werden.

Kosten: 9,5 Mio. € (Gutachten Bayer. Verkehrs-Ministerium 2011)

Mittelfranken

5. + 6. Ertüchtigung Gräfenbergbahn und Lückenschluss zur Rangaubahn

Die Gräfenbergbahn ist eine so attraktive Verbindung Nürnbergs mit dem nordöstlichen Umland geworden, dass sie im Berufsverkehr an ihre Grenzen stößt. In den Hauptverkehrszeiten ist eine Taktverdichtung dringend nötig. Sie erfordert jedoch einen teilweise zweigleisigen Ausbau und eine signalmäßige Ertüchtigung. Eine neue sehr attraktive Ost-West-Tangente von Nürnberg-Nordost nach Fürth Hbf. ist im Nahverkehrsentwicklungsplan der Stadt Nürnberg vorgesehen. Die Gräfenbergbahn muss mit der Rangaubahn (Fürth – Cadolzburg) über bestehende, im Personenverkehr aber noch nicht genutzte Gleise, verbunden werden. Dadurch wird der im Nürnberger S-Bahnnetz hoch belastete Abschnitt Fürth Hbf – Nürnberg Hbf entlastet. Diese Ost-West-Tangente hat im Bahnhof Nürnberg Nordost direkten Anschluss an das Nürnberger U-Bahnnetz. Neue Haltepunkte auf dieser Tangente erschließen zudem neue Fahrgastpotentiale im Nordwesten Nürnbergs

Kosten: Ertüchtigung Gräfenbergbahn: ca. 20 Mio. € (Berechnung BN)

Kosten Verbindung Gräfenbergbahn – Rangaubahn 20 Mio.€ (nach NVEP 2025 der Stadt Nürnberg)

7. Stadt-Umland-Bahn Erlangen

Hohe energetische Effizienz und große Akzeptanz bei den Fahrgästen machen Stadtbahnsysteme in Mittelzentren, wie Erlangen oder Regensburg, zur energieeffizientesten E-Mobilität. Eine annähernd vergleichbare Effizienz lässt sich durch eine Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs nicht erreichen. Darum ist die geplante Stadt-Umland-Bahn in Erlangen neben der Nürnberger S-Bahn ein wichtiger Baustein nachhaltiger Mobilität. Die direkte Anbindung der anliegenden Orte, nach Nürnberg wie auch nach Herzogenaurach und später auch der Orte an der Strecke nach Eschenau mit Verbindung zur Gräfenbergbahn entlastet Erlangen vom motorisierten Individualverkehr zu Gunsten des Öffentlichen Personennahverkehrs. Außerdem erhalten die Fahrgäste eine bequeme umsteigefreie Verbindung direkt ins Zentrum von Erlangen, was die bisherige Bahnanbindung nicht bietet.

Kosten: ca. 350 Mio. E (Intraplan-Gutachten plus Inflationszuschlag)

8. + 9. Reaktivierung der Hesselbergbahnstrecken Dombühl – Dinkelsbühl - Nördlingen und Gunzenhausen – Wassertrüdingen - Nördlingen

Das Gutachten des VGN vom August 2012 bescheinigt die Reaktivierungswürdigkeit auf den zwei Hesselbergbahnstrecken: Dombühl - Dinkelsbühl und Gunzenhausen - Wassertrüdingen. Beide Streckenabschnitte haben einen hohen Verkehrswert, besonders im Freizeitverkehr, da die heutigen Busverbindungen für Touristen zu wenig attraktiv sind. Interessante Ziele sind die mittelalterlichen Städte Feuchtwangen und Dinkelsbühl, sowie der Hesselberg bei Wassertrüdingen. Auch die Erreichbarkeit weiterführender Schulen wird durch ein Bahnangebot deutlich verbessert. Durch die geplante Anbindung der Züge von Wassertrüdingen über Gunzenhausen nach Pleinfeld ergeben sich auch hinsichtlich der angespannten Verkehrssituation auf der Straße gute Verbindungen in den Raum Nürnberg. Der Güterverkehr wird auf beiden Strecken schon heute von der Bayernbahn erfolgreich durchgeführt. Er lässt sich, bei veränderten Rahmenbedingungen, weiter steigern. Durch ihn ist die Infrastruktur aber bereits in zeitgemäßem Zustand. Wie das erwähnte Gutachten zeigt,

können bei weiterhin positiver Bevölkerungsentwicklung, auch die restlichen Streckenabschnitte Dinkelsbühl - Nördlingen und Wassertrüdingen - Nördlingen in absehbarer Zeit die Schwelle zur Reaktivierungswürdigkeit überschreiten. Neue Bedarfshaltepunkte bei neu entstandenen Siedlungsschwerpunkten lassen die Fahrgastzahlen weiter ansteigen. Es bietet sich an, weitere Mittelzentren, wie Wilburstetten, Fremdingen, Wallerstein und Oettingen wieder auf der Schiene zu erschließen. Die vollständige Reaktivierung im Personenverkehr ist auch unter dem Gesichtspunkt Netzwirkung anzustreben. Ein erheblicher Vorteil besteht nämlich darin, dass bei Störungen auf den Hauptstrecken Ansbach – Donauwörth bzw. Pleinfeld - Donauwörth kurzfristige Umleitungsverkehre möglich sind, wenn die Infrastruktur für den Personenverkehr wieder ertüchtigt ist.

Kosten Reaktivierung Dombühl – Dinkelsbühl ca. 7,35 Mio. € (Gutachten VGN vom August 2012)

Kosten Reaktivierung Dinkelsbühl – Nördlingen ca. 3,45 Mio. €

Kosten Reaktivierung Gunzenhausen – Nördlingen ca. 4,9 Mio. €

10. Elektrifizierung Eichstätt Bahnhof – Eichstätt Stadt

Die folgende Strecke gehört rein geographisch zu Oberbayern. Da sie jedoch räumlich zwischen den Hesselbergbahnen und der Stadt-Umland-Bahn Regensburg liegt, wird sie an dieser Stelle erwähnt.

Die Anbindung der Kreisstadt Eichstätt an die Hauptstrecke Ingolstadt – Treuchtlingen erfolgt heute mit Dieseltriebwagen, die wegen einer 5 km langen Strecke das Vorhalten eigener Betriebsanlagen in einem sonst geschlossen elektrifizierten Streckennetz bedingen. Dies ist wirtschaftlich nicht vertretbar und im Zuge fortschreitender e-Mobilität auch nicht mehr zeitgemäß. Daher bietet sich diese wichtige kurze Stichstrecke für die Elektrifizierung geradezu an. Durch geeignete Bauweise der Fahrleitung stellt auch der Schneckenbergtunnel kein Hindernis dar.

Kosten: 5 Mio. € (Berechnung BN)

Oberpfalz

Stadt-Umland-Bahn Regensburg

Da im Augenblick noch keine konkreteren Planungen für eine mögliche Stadt-Umland-Bahn für Regensburg vorliegen, können zumindest die folgenden Städte Kelheim, Teublitz und Burglengenfeld im Vorgriff wieder an den Schienenpersonenverkehr angeschlossen werden. Die Frage der innerstädtischen Einbindung möglicher Regionalbahnstrecken in ein Stadtbahnssystem nach dem Vorbild Karlsruhes oder Heilbronnns ist derzeit noch offen. Jedoch würde auch in Regensburg durch die Führung direkt durch die Innenstadt und zur Universität ein starker Anreiz zum Umstieg auf den Öffentlichen Personennahverkehr geschaffen. Das hohe Beschleunigungs- und Bremsvermögen der Stadtbahnfahrzeuge ermöglicht zudem die Bedienung bzw. Reaktivierung zusätzlicher Haltepunkte zur besseren Flächenerschließung. Der in diesem Papier vorgeschlagene Vorgriff auf eine Regensburger Stadt-Umland-Bahn beinhaltet nur die oben genannte Wiedererrichtung mit Elektrifizierung der Strecke nach Kelheim (Punkt 11) und die Reaktivierung ohne Elektrifizierung nach Teublitz und Burglengenfeld (Punkt 12).

11. Wiedererrichtung Saal – Kelheim

Die Strecke von Saal nach Kelheim wurde 1998 stillgelegt und bis auf einen Rest von ca. 500 m abgebaut. Obwohl sie rein geographisch zu Niederbayern gehört, stellt sie funktional einen Teil der Stadt-Umland-Bahn Regensburg dar. Für ihre Reaktivierung ist der Neubau von ca. 4 km Strecke erforderlich inklusive 2 Haltepunkten. Da diese Strecke an die elektrifizierte Donautalbahn anschließt, ist die Elektrifizierung aus Systemgründen (eventuell Flügelung in Saal) sinnvoll.

Kosten: ca. 41 Mio. €(Berechnung BN)

12. Reaktivierung Maxhütte Haidhof - Burglengenfeld

Die Strecke Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld über Teublitz existiert noch als Güterstrecke. Es handelt es sich daher in erster Linie um eine Wiedereinrichtung von 5 Haltepunkten und die Anpassung der Sicherungsanlagen. Eine Elektrifizierung macht im Zuge der Elektrifizierung der für den Nord-Süd Güterverkehr äußerst wichtigen Strecke Regensburg – Hof natürlich Sinn. Die Elektrifizierung der Strecke Regensburg – Hof für den Güterverkehr ist jedoch nicht Bestandteil dieses Positionspapiers.

Kosten: ca. 10 Mio. €(Berechnung BN)

Niederbayern

13. Zweigleisiger Ausbau Plattling – Landshut

Die erfolgreiche Einführung des Donau-Isar-Express von Passau nach München und das ständige Anwachsen des BMW-Werks in Dingolfing und seiner Zulieferfirmen auf der eingleisigen Strecke Landshut - Plattling führen zu massiven Kapazitätsproblemen und Verspätungen. Ein zweigleisiger Streckenausbau ist vordringlich. Nur so können die wachsenden Pendlerströme und der zunehmende Güterverkehr nach Dingolfing und München bewältigt werden. Da die Strecke von Anfang an zweigleisig projektiert wurde, stellt der Ausbau kein großes Problem dar.

Kosten: ca. 120 Mio. €nach Deggendorfer Zeitung vom 15.06.2011 (im BVWP noch keine Kostenschätzung)

14. Reaktivierung Regentalbahn Gotteszell-Viechtach

Die ehemalige Kreisstadt Viechtach ist, außer mit Schulbussen, mit öffentlichem Verkehr praktisch nicht erreichbar. In einer Ferienregion wie dem Bayerischen Wald, wo sanfter Tourismus eine Selbstverständlichkeit sein muss und mit der Gästekarte GUTi, die eine kostenlose Nutzung des Nahverkehrs beinhaltet, ja auch massiv gefördert wird, ist das fatal. Viechtach ist mit dieser Gästekarte für Touristen heute nicht erreichbar! Über dem sanften Tourismus hinaus nutzt eine reaktivierte Regentalbahn aber natürlich auch dem Berufs- und Schülerverkehr im Regental und schließt den Technologiecampus in Teisnach an. Da die Strecke von der Länderbahn (Dachgesellschaft der Regentalbahn) sowieso als Zufahrt zur Werkstatt in Viechtach in Stand gehalten wird, sind die Reaktivierungskosten laut Gutachten der Länderbahn sensationell niedrig.

Kosten lt. Gutachten der Länderbahn ca. 1 Mio. €

15. Reaktivierung Ilztalbahn

Im Juli 2011 wurde die Ilztalbahn von der neu gegründeten Ilztalbahn GmbH für den Ausflugsverkehr wieder eröffnet. Sie hat sich seither sehr positiv entwickelt. Die Strecke ist heute in einem zeitgemäßen Zustand, die Reaktivierung für den täglichen Personenverkehr ist als attraktive, zuverlässige Verbindung aus dem Raum Freyung-Waldkirchen ins Mittelzentrum Passau geplant. Heute teilweise hoch belastete Strassen in diesem Gebiet werden entlastet, massive Parkplatzprobleme in Passau reduziert und im Winter wird eine zuverlässige Verbindung nach Passau angeboten, die im Bayerischen Wald auf Straßen nicht immer garantiert werden kann. Da aus dem Bayerischen Wald viel Holz exportiert wird, ist von der Ilztalbahn auch die Wiederaufnahme des Güterverkehrs geplant. Dies entlastet die Strassen vom Schwerverkehr. Durch die Vorleistungen für den Ausflugsverkehr in die Strecke sind kaum Investitionen für die Wiederaufnahme eines Regelverkehrs notwendig.

Keine größere Investition mehr für Regelbetrieb nötig.
Ansatz BN: Kosten analog Regentalbahn 1 Mio. €

Schwaben

S-Bahn Ulm (bayerische Abschnitte) im Rahmen des S-Bahnkonzeptes Regionalverband Donau-Iller

16. Ausbau Illertalbahn (S 5 / S 6 DING / Donau Iller Nahverkehrsverbund GmbH)

Im Rahmen des im Verkehrsverbund DING für Ulm und Umgebung geplanten S-Bahnnetzes ist auf bayerischer Seite neben der erfolgreich reaktivierten Strecke Neu-Ulm – Senden - Weißenhorn als S 5, die weitere Einbeziehung der Strecke nach Illertissen - Memmingen - Buxheim als S 6 geplant. Für einen sinnvollen 30-Minutentakt Ulm-Illertissen in der Hauptverkehrszeit ist der zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen dem Haltepunkt Finningerstrasse und Senden notwendig. Außerdem müssen in Gerlenhofen, Senden Nord, Pless, Fellheim, Heimertingen, Memmingen-Amendingen und Memmingen Klinikum sowie Buxheim Haltepunkte reaktiviert bzw. neu eingerichtet werden.

Kosten: ca. 45 Mio.€(Berechnung BN)

17. Ausbau Mittelschwabenbahn (S 4 DING) Krumbach – Günzburg – Ulm

Dieser geplante S-Bahnast ist bereits auf dem Abschnitt Günzburg – Memmingen gut ausgebaut, jedoch fehlt ein umsteigefreier Anschluss nach Ulm/Neu-Ulm. Die auf diesem Streckenabschnitt aufgelassenen Haltepunkte sind bei einem attraktiven Angebot wieder bedienungswürdig. Investitionen sind in die Einrichtung neuer Haltepunkte und die Optimierung der Signaltechnik für kürzere Blockabschnitte notwendig. Die Verbesserung der Infrastruktur kommt auch dem Fernverkehr Stuttgart – Augsburg – München und dem Güterverkehr auf der hoch belasteten Magistrale zu Gute. Auf dem Abschnitt Günzburg - Memmingen kann die Wiedereinrichtung von 1 bis 2 Kreuzungsbahnhöfen die Fahrplanstabilität deutlich verbessern. Wegen der noch nicht vertieft ausgearbeiteten Planungen ist nur eine grobe Kostenschätzung möglich. Die Kosten für die Verbesserungen zwischen Ulm und Günzburg müssen aber im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke Stuttgart – Ulm – Augsburg – München des Transeuropäischen Netzes der EU gesehen werden und sind daher aus anderen Programmen zu finanzieren.

Kosten: ca. 40 Mio. €(Berechnung BN)

18 Allgäu-Bahn-Konzept Kempten-Zentrum - Oberstdorf

Die vorgeschlagene Regionalbahn Allgäu verlagert durch umsteigefreie Anbindung des Kemptener Zentrums und Neuerschließung von Siedlungsschwerpunkten, wie Hegge, Stein und die Schulzentren von Immenstadt und Oberstdorf sehr viel Straßenverkehr auf diese neue, schnelle ÖPNV-Verbindung. Außerdem ist in einer Fremdenverkehrsregion eine erhebliche Auslastung durch Freizeitverkehr zu erwarten. Damit lässt sich in der gesamten Region der Schadstoffausstoß des Verkehrs deutlich verringern und die Kemptener Innenstadt von Verkehr entlasten. Dass ein straßenbahnartiger Verkehr mit Dieseltriebwagen problemlos machbar ist, zeigt seit vielen Jahren das Modell Zwickau.

Kosten: Stand 2014 incl. Inflationszuschlag: ca. 40 Mio. €

S-Bahn Augsburg

Durch den schon erwähnten derzeitigen Bau der Nahverkehrsdrehscheibe Augsburg Hbf mit optimaler Verknüpfung der im 5-Minutentakt betriebenen Augsburger Trambahnlinien ist die Errichtung eines S-Bahnsystems in der Region Augsburg zwingend nötig. Augsburg ist das letzte bayerische Ballungszentrum ohne eigenes S-Bahnnetz, obwohl die Stadt mit seinem Bahnstern und gut ausgebauten Strecken in alle Himmelsrichtungen für ein S-Bahnssystem optimale Voraussetzungen mitbringt. Um dieses S-Bahnnetz effizient und umweltverträglich betreiben zu können, sollte es, wie die beiden anderen Bayerischen S-Bahnnetze, auch elektrisch betrieben werden.

19. Dreigleisiger Ausbau Augsburg-Oberhausen – Gessertshausen

Die Strecke Augsburg-Oberhausen - Gessertshausen ist für den S-Bahnbetrieb dreigleisig elektrifiziert auszubauen. Im Bereich Augsburg Oberhausen - Neusäß besteht bis heute der Bahnkörper der ehemaligen Weldenbahn für die Anlage eines dritten Gleises Richtung Gessertshausen zur Verfügung. Von Neusäß bis Gessertshausen muss das dritte Gleis allerdings neu errichtet werden. In Gessertshausen bietet sich durch die Reaktivierung der Staudenbahn zudem die Chance für erhebliche Steigerung der Fahrgastzahlen. Außerdem sollen zwei neue Haltepunkte eingerichtet werden.

Kosten: ca. 100 Mio. € (Berechnung BN)

20. Reaktivierung Staudenbahn Gessertshausen - Langenneufnach

Als Zulaufstrecke zur S-Bahnstrecke Augsburg – Gessertshausen ist die Reaktivierung der Staudenbahn bis Langenneufnach verkehrlich sinnvoll.

Sie bietet im Gegensatz zum heute hier überlasteten Straßennetz eine schnelle, staufreie Verbindung zum Oberzentrum Augsburg. Durch die im Bau befindliche Nahverkehrsdrehscheibe Augsburg Hbf werden die Wege in Augsburg weiter optimiert. Die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs wird noch attraktiver, was zu einer deutlich besseren Auslastung auch in den Stauden führt. In umgekehrter Richtung bietet die Strecke für den Augsburger Freizeitverkehr in den Naturpark Westliche Wälder eine günstige Verbindung.

Kosten: ca. 15 Mio. € (Gutachten Staudenbahn)

21. Dreigleisiger Ausbau Augsburg-Oberhausen – Meitingen

Auf der hoch belasteten Strecke Augsburg - Donauwörth ist für die S-Bahn Augsburg ein drittes Gleis von Augsburg-Oberhausen bis Meitingen erforderlich zur Entflechtung von S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr.

Kosten: ca. 126 Mio. €(Berechnung BN)

22. Elektrifizierung Paartalbahn Augsburg-Hochzoll – Aichach - Ingolstadt

Um das S-Bahnnetz mit spurtstarken Elektrotriebwagen auch S-Bahn-mäßig bedienen zu können, muss auch die Paartalbahn von Augsburg-Hochzoll über Aichach bis Ingolstadt elektrifiziert werden und zwei neue Haltepunkte eingerichtet werden. Dadurch würde auch bei Störungen auf der stark belegten ICE-Strecke Ingolstadt – München eine elektrifizierte Umleitungsstrecke über Augsburg zur Verfügung stehen.

Kosten: ca. 62 Mio. €(Berechnung BN)

23. Elektrifizierung Lechfeldbahn Bobingen – Kloster Lechfeld – Kaufering – Landsberg a. Lech

Die Lechfeldbahn von Bobingen über Kaufering nach Landsberg Lech ist ein Zweig der Kneipp Lechfeldbahn und daher aus Systemgründen auch zu elektrifizieren. Die BEG untersucht bei den Strecken der Augsburger S-Bahn die Einrichtung von 5 neuen Haltepunkten.

Kosten: ca. 30 Mio. €(Berechnung BN)

24. Elektrifizierung Kneipp Lechfeldbahn Augsburg Hbf. – Buchloe und Türkheim – Bad Wörishofen

Die Strecke von Augsburg nach Buchloe und von Türkheim nach Bad Wörishofen müssen auch elektrifiziert werden. Dadurch ist unter Mitbenutzung der dann elektrifizierten Strecke München – Buchloe – Memmingen – Lindau ein durchgehend elektrischer Betrieb bis in den Kurort Bad Wörishofen möglich. Immerhin war die private Strecke Türkheim – Bad Wörishofen seit 1896 eine der ersten elektrisch betriebenen Eisenbahnen Deutschlands! Zwischen Bobingen und Buchloe ist außerdem die Errichtung eines neuen Haltepunkts geplant.

Kosten: ca. 46 Mio. €(Berechnung BN)

25. Reaktivierung und Elektrifizierung Staudenbahn Türkheim-Ettringen

Die Strecke Türkheim - Ettringen muss ebenfalls reaktiviert und im Zuge der Planungen für die S-Bahn Augsburg elektrifiziert werden. Sie bindet den Industriestandort Ettringen wieder an die Kneipp-Lechfeldbahn nach Buchloe - Augsburg bzw. München an. Diese Strecke wird schon jetzt stark vom Güterverkehr genutzt und befindet sich daher in sehr gutem Zustand. Eine Flügelung der Züge in Türkheim nach Bad Wörishofen und Ettringen würde dem Flügelzugprinzip der Bayerischen Eisenbahngesellschaft entsprechen und setzt beim Einsatz elektrischer Triebwagen von Augsburg bis Bad Wörishofen eben die Elektrifizierung dieses Streckenabschnitts nach Ettringen voraus.

Kosten: ca. 24 Mio.€(Berechnung BN)

Oberbayern

26. Reaktivierung Fuchstalbahn Landsberg a. Lech - Schongau

Die Reaktivierung der Fuchstalbahn von Landsberg nach Schongau verbessert die Mobilität der Pendler nach Landsberg und vor allen Dingen Augsburg. Sie entlastet die viel befahrene B 17 und mindert in Landsberg und Augsburg die Parkraumnot. Die Anbindung der Gemeinden Unterdiessen, Denklingen, Fuchstal, Kiensau und Hohenfurch kann durch Umlegung heutiger Buslinien auf Zubringerfunktion zu den Bahnhöfen optimal gestaltet werden. Staufreie Fahrt nach Augsburg im Zusammenhang mit der im Bau befindlichen Nahverkehrsdrehscheibe Augsburg Hbf bewirkt eine deutliche Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs zu mehr öffentlichem Personennahverkehr. Dank der Augsburger Localbahn wird die Fuchstalbahn schon heute stark für Güterverkehr genutzt. Daher befindet sich die Strecke in außergewöhnlich gutem Zustand. Investiert werden muss fast nur in die Errichtung der benötigten Haltepunkte, die Sicherung der Bahnübergänge und die entsprechende Sicherungstechnik (Streckenstellwerk). Die Reaktivierungskosten sind somit überschaubar.

Kosten: Schätzung der Initiative Fuchstal-Bahn ca. 20 Mio. €

27. + 28 Zweigleisiger Ausbau Tutzing-Weilheim und Uffing – Murnau

Das eigentlich gute Angebot des Werdenfelstaktes bis Garmisch-Partenkirchen krankt an der dichten Belegung der eingleisigen Strecke, die es unmöglich macht, auch nur geringe Verspätungen aufzuholen. Unweigerlich werden Verspätungen auf die Gegenrichtung übertragen. Abhilfe kann ein abschnittsweise zweigleisiger Ausbau bringen, der zwischen Uffing und Murnau problemlos möglich ist. Das zweite Gleis wurde hier erst nach dem Krieg entfernt, der Platz für den Wiederaufbau ist vorhanden. Problematischer ist der Abschnitt Tutzing - Weilheim. Dem zweigleisigen Ausbau stehen jedoch auch hier noch keine Gebäude im Wege. Er ist machbar und stabilisiert den Fahrplan bis Weilheim. Auch eine Reaktivierung des Güterverkehrs ist möglich. Dass dieser hier wirtschaftlich möglich ist, zeigt die ÖBB, die mit der Karwendelbahn von Innsbruck über Mittenwald, Garmisch nach Reutte und Vils Güterverkehr betreibt. Bei Störungen wird der Güterverkehr sogar über die Außerfernbahn Reutte – Pfronten - Kempten und damit die DB umgeleitet. Das Land Tirol plant nach der momentanen Sanierung und Modernisierung der Strecke Ehrwald - Reutte bis 2019 die Elektrifizierung des Abschnitts Reutte - Vils, um den Güterverkehr bis zum dortigen Kunden durchgehend elektrisch abwickeln zu können. Unter diesen Umständen muss auch ein Güterverkehr München - Garmisch über die Strecke Tutzing – Weilheim - Murnau sinnvoll darstellbar sein.

Kosten Uffing-Murnau ca. 20 Mio.€(Berechnung Pro Bahn)

Kosten Tutzing Weilheim ca. 60 Mio.€(Berechnung BN)

29. Viergleisiger Ausbau und Ertüchtigung des Südrings in München als zweite S-Bahn-Stammstrecke

Die dringend benötigte zweite S-Bahn-Stammstrecke in München ist durch den viergleisigen Ausbau des Südrings (zur Hälfte existieren bereits heute vier Gleise) und die Einrichtung von drei Verknüpfungsbahnhöfen mit U-Bahnstrecken (Heimeranplatz, Poccistrasse/Südbahnhof und Kolombusplatz) kostengünstig herzustellen. Zusätzlich werden die Fahrgastströme im Zentrum entzerrt und zusätzliche Stadtbezirke an die S-Bahn angebunden. (Genauere Angaben sind nicht Gegenstand dieser Ausarbeitung, stehen aber seit längerer Zeit zur

Verfügung). Dafür kann auf die, nur auf Kosten vieler wichtiger Bahnprojekte in Bayern (siehe vorliegendes Papier), zu errichtende ca. 2,57 Milliarden € teure Tieftunnelstrecke verzichtet werden!

Kosten: maximal 600 Mio. € (Schätzung von Ernst Basler + Partner, Gutachten von 2010)

30. Dreigleisiger Ausbau der Strecke Riem - Markt Schwaben

Um einerseits den durch den Ausbau der Strecke Markt Schwaben – Mühldorf – Freilassing bzw. Burghausen ansteigenden Regional-, Fern- und Güterverkehr, andererseits die Verdichtung der S 2 nach Erding auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt Riem – Markt Schwaben bewältigen zu können, ist der mindestens dreigleisige Ausbau dieser Strecke notwendig. Eine spätere Erweiterungsmöglichkeit auf 4 Gleise ist dabei zu berücksichtigen, in absehbarer Zeit jedoch noch nicht erforderlich, da sich dreigleisige Strecken mit moderner Signaltechnik und Gleiswechselbetrieb höchst effizient nutzen lassen.

Kosten: ca. 150 Mio. € (Berechnung BN)

31. Zweigleisiger Ausbau Bahnstrecke Markt Schwaben – Mühldorf - Freilassing

Eine der wichtigsten Schienenausbaumaßnahmen in Bayern ist der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Markt Schwaben - Mühldorf - Freilassing. Sie ist derzeit nur von Mühldorf bis Ampfing zweigleisig ausgebaut, aber noch nicht elektrifiziert. Die Strecke Mühldorf – München ist im Pendlerverkehr nach München maximal ausgelastet. Die ostbayerische Wirtschaft aus dem Raum Burghausen, Gendorf, Burgkirchen beklagt seit Jahren die mangelnde Leistungsfähigkeit der Strecke und droht im Falle weiterer Ausbauverzögerungen mit Abwanderung. Obwohl die gesamte Strecke von Anfang an zweigleisig trassiert wurde, ist der Ausbau bisher, bis auf kurze Teilstücke, immer wieder gescheitert. Die Strecke hat zudem in der Verlängerung nach Freilassing eine äußerst wichtige Bypassfunktion für den Ost-West-Verkehr der Transeuropäischen-Netze der EU (TEN). Die Strecke München – Rosenheim - Salzburg ist an ihrer Belastungsgrenze angekommen. Verbesserungen können nur über den Weg München – Mühldorf - Freilassing realisiert werden. Eine Abwanderung von Fahrgästen auf die im Bau befindliche parallele A 94, würde zu massiven Staus und Parkproblemen im Großraum München führen.

Kosten: Markt Schwaben – Mühldorf – Freilassing; ca. 459 Mio. € (aus BVWP)

32. Elektrifizierung und Ertüchtigung Tüßling – Burghausen

Um den, für die ostbayerische Wirtschaft, immens wichtigen Güterverkehr auf der Anschlussstrecke von Tüßling nach Burghausen leistungsfähiger zu gestalten, ist auch diese Strecke zu elektrifizieren, die Kreuzungsbahnhöfe sind zu optimieren und eventuell neue Begegnungsabschnitte zu errichten.

Kosten Tüßling – Burghausen: ca. 40 Mio. € (Berechnung BN)

33. Reaktivierung Wasserburg Bahnhof – Wasserburg Stadt

Die Wiederanbindung des zentralen Stadtbahnhof in der Altstadt der Kreisstadt Wasserburg ist nötig. Der heutige Umsteigezwang durch den ortsfernen Bahnhof auf eine Buslinie wegen weniger Kilometer Weg verhindert die stärkere Nutzung der Bahn nach Wasserburg. Tatsächlich fehlen nur ca. 50 m Bahndamm, die bei einem Unwetter weggespült wurden. Die Strecke wurde nicht stillgelegt. Mit geringen Kosten kann eine attraktive schnelle Verbindung mit dem Großraum München und den Regionalzentren Rosenheim und Mühldorf als Alternative zu den heute stark überlasteten Strassenverbindungen, geschaffen werden. Darüber hinaus werden die akuten Parkplatzprobleme in den Zielregionen gemildert. Sogar eine Teilreaktivierung des Güterverkehrs in die Stadt ist denkbar. Das Müllheizkraftwerk Burgkirchen wird auf der Schiene beliefert. Mühldorf und Rosenheim werden vom Müllzug Nord bzw. Süd bedient. Durch intelligente Logistik kann auch der Wasserburger Müll ohne lange LKW-Fahrten am Stadtbahnhof umgeladen und einem der beiden Müllzüge beigestellt werden.

Kosten: 3,5 Mio.€incl. Ausbau auf modernen Standard (Quelle Pro Bahn)

34. Regierungsbezirk übergreifende Investitionen in neue Haltepunkte (nicht in obigen Maßnahmen enthalten)

In einem sehr bemerkenswerten Artikel von Andreas Schulz der Bayerischen Eisenbahn Gesellschaft (BEG), der Bestellgesellschaft des Freistaats für Schienenpersonennahverkehr, in Eisenbahn Revue International (ERI) 7/2014 zum 20-jährigen Jubiläum des Allgäu – Schwaben -Takts zeigt die BEG, über die bei den oben beschriebenen Projekten zu eröffnenden Haltepunkte hinaus noch 8 weitere geplante Bahnhaltete auf, deren Eröffnung in Zukunft angestrebt wird.

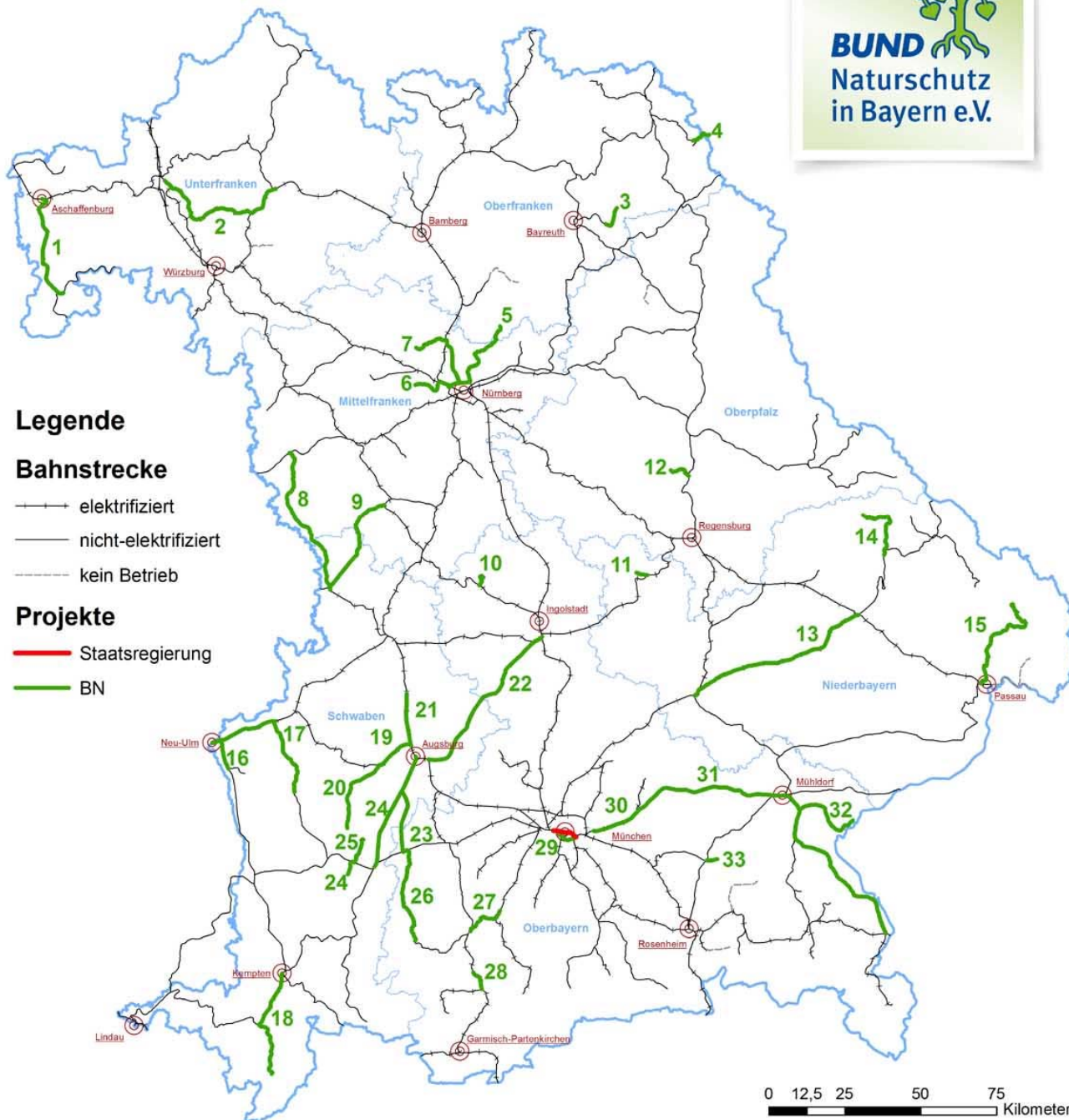
Kosten für 8 zusätzliche Haltepunkte im übrigen Streckennetz: max. ca. 8 Mio. € (Schätzung BN)

Grundsätzliche Schlussbemerkung

Im vorliegenden Positionspapier des BUND Naturschutz in Bayern e.V. wurden Vorschläge für sinnvolle Investitionen in das Bayerische Schienennetz gemacht. Sie bedingen auch die Bestellung von zusätzlichen Zugleistungen durch die BEG. Voraussetzung ist jedoch eine deutliche Dynamisierung der Regionalisierungsmittel durch den Bund, da die Einsparmöglichkeiten durch Ausschreibungen von SPNV in den letzten Jahren weitgehend ausgereizt sind. Dazu kommt noch die Problematik der überproportional steigenden Infrastrukturgelte durch den Monopolisten DB-Netze. Andreas Schulz von der BEG stellt das in seinem Artikel zum Jubiläum des Allgäu-Schwaben Taktes in ERI 7/2014 hervorragend dar. So steigen die Infrastrukturgebühren für Strecken und Bahnhöfe in Bayern seit vielen Jahren überproportional an von einem Anteil von 53 % der Bestelltgelte in 2003 auf 65 % in 2013 mit einer Prognose von ca. 90 % in 2023. Dann würde von den Regionalisierungsmittel praktisch kein Geld mehr für die Bestellung von Zugfahrten übrig bleiben. Da jedoch der Freistaat Bayern und auch andere Bundesländer erhebliche Steuermittel für die Modernisierung und Neueröffnung von Bahnhöfen und Haltepunkten ausgeben, müsste dies zu einer Reduzierung und nicht zu einem Ansteigen von Infrastrukturgebühren führen. Auch eine Mehrbestellung von Zügen darf nicht durch eine Verrechnung pro Zughalt zu einem steigenden Gewinn von DB-Netze führen, da durch die häufigeren Zughalte keine zusätzlichen Kosten bei den Stationen entstehen. Umgekehrt verdient DB-Netze durch höhere

Reisendenzahlen auch an steigenden Pachterträgen von den vermieteten Verkaufsflächen in den Bahnhöfen. Durch zusätzliche Haltepunkte steigen die Fahrgastzahlen deutlich an und damit wieder die Fahrgeldeinnahmen, die dann der DB-Tochter DB-Regio zu Gewinnen verhelfen. Das heutige System der Infrastrukturentgelte ist daher für eine weitere Verbesserung des Schienenverkehrs kontraproduktiv und muss schnellstmöglich in ein zukunftssträchtigeres System umgewandelt werden, welches Mehrverkehr belohnt und nicht bestraft! Auch dafür hat der Bund Naturschutz in Bayern Vorschläge ausgearbeitet.

KARTE PROJEKTÜBERSICHT



TABELLARISCHE ÜBERSICHT DER PROJEKTE

Finanzierbare Schienenprojekte in Bayern bei Verzicht auf den Tieftunnel für die zweite S-Bahn Stammstrecke in München			
Projekt Nr.	Reg. Bez.	Projektbeschreibung	Kosten Mio. €
1	U.Fr.	Ausbau Aschaffenburg - Miltenberg	75,00
2	U.Fr.	Personenverkehrsreaktivierung Werntalbahn	5,00
3	Ob.Fr.	Reaktivierung Weidenberg - Warmensteinach	4,20
4	Ob.Fr.	Lückenschluss Selb - Asch	9,50
5	Mi.Fr.	Ertüchtigung Gräfenbergbahn	20,00
6	Mi.Fr.	Lückenschluss Gräfenbergbahn - Rangaubahn	20,00
7	Mi.Fr.	Stadt-Umland-Bahn Erlangen	350,00
8	Mi.Fr.	Reaktivierung Hesselbergbahn Dombühl - Dinkelsbühl - Nördlingen	10,80
9	Mi.Fr.	Reaktivierung Hesselbergbahn Gunzenhausen - Wassertrüdingen - Nördlingen	4,90
10	Ob.By.	Elektrifizierung Eichstätt Bahnhof - Eichstätt Stadt	5,00
11	Ni.By Ob.Pf.	Stadt-Umland-Bahn Regensburg: Wiedererrichtung Saal - Kelheim	41,00
12	Ob.Pf.	Stadt-Umland-Bahn Regensburg: Reaktivierung Maxhütte-Haidhof - Burglengenfeld	10,00
13	Ni.By.	Zweigleisiger Ausbau Plattling - Landshut	120,00
14	Ni.By.	Reaktivierung Regentalbahn Gotteszell - Viechtach	1,00
15	Ni.By.	Reaktivierung Ilztalbahn	1,00
16	Schw.	Ausbau Illertalbahn (S 5 / S 6 DING / Donau Iller Nahverkehrsverbund GmbH)	45,00
17	Schw.	Ausbau Mittelschwabenbahn (S 4 DING) Krumbach – Günzburg – Ulm	40,00
18	Schw.	Allgäu-Bahn-Konzept Kempten Zentrum - Oberstdorf	40,00
19	Schw.	S-Bahn Augsburg: Dreigleisiger Ausbau Augsburg-Oberhausen – Gessertshausen	100,00
20	Schw.	Reaktivierung Staudenbahn Gessertshausen - Langenneufnach	15,00
21	Schw.	S-Bahn Augsburg: Dreigleisiger Ausbau Augsburg-Oberhausen – Meitingen	126,00
22	Schw.	S-Bahn Augsburg: Elektrifizierung Paartalbahn Augsburg-Hochzoll – Aichach - Ingolstadt	62,00

23	Schw.	S-Bahn Augsburg: Elektrifizierung Lechfeldbahn Bobingen – Kloster Lechfeld – Kaufering – Landsberg a. Lech	30,00
24	Schw.	S-Bahn Augsburg: Elektrifizierung Kneipp Lechfeldbahn Augsburg Hbf. – Buchloe und Türkheim – Bad Wörishofen	46,00
25	Schw.	Reaktivierung und Elektrifizierung Staudenbahn Türkheim - Ettringen	24,00
26	Ob.By.	Reaktivierung Fuchstalbahn Landsberg - Schongau	20,00
27	Ob.By.	Zweigleisiger Ausbau Tutzing - Weilheim	60,00
28	Ob.By.	Zweigleisiger Ausbau Uffing - Murnau	20,00
29	Ob.By.	Viergleisiger Ausbau und Ertüchtigung des Südrings in München als zweite S-Bahn-Stammstrecke	600,00
30	Ob.By.	Dreigleisiger Ausbau Riem - Markt Schwaben	150,00
31	Ob.By.	Zweigleisiger Ausbau Markt Schwaben - Mühldorf - Freilassing	459,00
32	Ob.By.	Elektrifizierung und Ertüchtigung Tüßling - Burghausen	40,00
33	Ob.By.	Reaktivierung Wasserburg Bahnhof - Wasserburg Stadt	3,50
34	Alle	Regierungsbezirk übergreifende Investitionen in neue Haltepunkte	8,00
<u>Summe Invest Bahnausbauten in Bayern, ermöglicht durch Verzicht auf S-Bahn Tieftunnel in München (Mio. €)</u>			<u>2.565,90</u>

Autoren:

Dieter Kubisch (federführend), Alexander Besdetko, Jasmin Dorner, Thomas Frey, Gernot Hartwig, Matthias Hinzen, Werner Karg, Dominik Lypp, Richard Mergner, Günther Polz und Erwin Scheiner

Für Rückfragen:

BN-Fachabteilung München

Thomas Frey

Pettenkoferstr. 10a

80336 München

089-548298-63

thomas.frey@bund-naturschutz.de

BN-Landesarbeitskreis Verkehr

Gernot Hartwig

Wertinger Straße 45

86647 Buttenwiesen

Tel. 0 82 74 / 216

gernot@ghartwig.de

Stand: 22.08.2014