

Personenverkehr profitiert gar nicht vom derzeit vorgesehenen Bahnprojekt München-Mühldorf-Freilassing: wo bleibt der Protest der Wahlkreispolitiker

Im Bericht [«Bahnausbau mehr als überfällig» vom 14.10.2017](#) wird der Projektleiter der Deutschen Bahn Klaus-Peter Zellmer zitiert, der unserer Meinung nach ein viel zu optimistisches Bild des Elektrifizierungsprojekt zeichnet. In dieser Hinsicht sind einige Präzisierungen und Ergänzungen angebracht:

1. Es wird behauptet, dass im Rahmen des Bahnprojekts, welches die Elektrifizierung von 141 Kilometern umfasst, die bisher eingleisige Strecke weitgehend zweigleisig ausgebaut werde. Fakt ist jedoch: Der Bundesverkehrswegeplan sieht in seiner jetzigen Fassung nur einen zweigleisigen Ausbau von insgesamt 60,7 Kilometern vor und zwar von Markt Schwaben bis Tüßling, das ist nicht einmal die Hälfte.
2. Auch ist bisher nicht vorgesehen, die jetzt schon überlastete zweigleisige Strecke zwischen München Ost und Markt Schwaben auszubauen. In diesem Bereich werden neben den Regionalzügen, Güterzügen und der S-Bahn ab 2030 auch noch die Eurocity-Züge nach Salzburg verkehren. Gegenseitige Behinderungen, wie zeitraubende Überholungen von S-Bahnzügen durch Regional- und Fernverkehrszüge bzw. das fahrzeitraubende Hinterherschleichen von Fern- und Regionalzügen hinter S-Bahnzügen sind damit vorprogrammiert.
3. Die Aussage Zellmers, der Bund überprüfe derzeit, ob die Streckenausbau Tüßling-Freilassing in vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufrückt, muss präzisiert werden. Derzeit ist zwar das gesamte Projekt Bahnausbau München-Mühldorf-Freilassing im vordringlichen Bedarf des [Bundesverkehrswegeplans 2030](#), allerdings sind für den Streckenabschnitt Tüßling-Freilassing keine zweigleisigen Begegnungsabschnitte vorgesehen. Solche zweigleisigen Abschnitte sind in der Liste «Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen können» eingestuft. Allerdings befindet man sich dabei erst in der Grundlagenermittlung.

Andere Projekte haben es geschafft, im Bundesverkehrswegeplan aus dem potentiellen Bedarf in den vordringlichen Bedarf herauf gestuft zu werden. Dies gelang der Gäubahn zwischen Stuttgart und Singen in Baden-Württemberg und dem Projekt «Grenze Deutschland/Niederlande – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen» in Nordrheinwestfalen.

Wie dringend in Punkt 2 angesprochene Streckenausbau München Ost- Markt Schwaben und der in Punkt 3 angesprochene Ausbau Tüßling-Freilassing ist, zeigt das vom Bundesverkehrsministerium veröffentlichte [«Zielkonzept Taktfahrplan Bayern 2030»](#), in welchem die Fertigstellung der Elektrifizierung vorausgesetzt wird. Auch nach der Elektrifizierung soll es nur zwei Regionalzüge (Regionalbahn oder Regionalexpress) pro Stunde von Mühldorf nach München geben (heute sind zwischen 5:00 und 7:00 drei Regionalzüge pro Stunde nach München unterwegs). Zwischen Mühldorf und Salzburg ist auch 2030 nur ein 2-Stundentakt vorgesehen. Von alle zwei Stunden verkehrenden Eurocity München-Wien wird die Region überhaupt nicht profitieren, denn dieser soll zwischen München Ost und Salzburg ohne Halt verkehren.

Fazit: Es wird Zeit, dass sich die Landtags- und Bundestagsabgeordneten auf die Hinterbeine stellen um den Bahnausbau zwischen München Ost und Markt Schwaben einerseits und Tüßling und Freilassing andererseits vor 2030 zu ermöglichen, denn ohne diese weiteren Ausbauschritte wird der Personenverkehr aus der Region vom Elektrifizierungsprojekt nur wenig oder sogar überhaupt nicht profitieren.

Zu den Autoren:

Michael Wengler wohnt in Mühldorf und erfährt als Pendler nach München die Unzulänglichkeiten einer eingleisigen Dieselnahverkehrsstrecke am eigenen Leib.

Ralf Wiedenmann ist im Grossraum München aufgewachsen und hat sich bereits als Gymnasiast für den öffentlichen Verkehr engagiert. Nach dem Studium der Volkswirtschaftslehre an der Universität München hat er ein Aufbaustudium an der Universität von Kent in England mit Schwerpunkt Regional- und Verkehrsökonomie absolviert und seine Masterarbeit zum Thema "Subventionen und deren Effekt auf öffentliche Nahverkehrssysteme in Grossbritannien und Deutschland" verfasst. 1992 hat er als Dr. der Volkswirtschaftslehre an der Universität Zürich promoviert. Seit 1988 lebt er in der Schweiz und engagiert sich in einem Fahrgastverband (Interessengemeinschaft Tösstallinie) für den öffentlichen Verkehr. Auch in der deutschen Presse äussert er sich häufig zu Belangen des öffentlichen Verkehrs.