



Perspektiven für Bahnausbau in Bayern

Mehr Verkehr ermöglichen – Kapazitätsengpässen entgegenwirken

Der Verkehrsclub Deutschland Landesverband Bayern e.V. (VCD) fordert zum Tag der Schiene den Bund und die Bayerische Staatsregierung dazu auf, das Schienenverkehrsnetz durch ein Konjunkturprogramm aus kleineren Maßnahmen zu stärken.

Bayern verbindet als flächenmäßig größtes Bundesland Deutschlands mit sehr heterogener Siedlungs-, Gewerbe wie Verkehrsinfrastruktur viele europäische Schienenverkehrskorridore. Insbesondere durch den Brennernordzulauf wird sich das Verkehrsgefüge spürbar verändern. Damit die Verkehrswende im Personen- und Güterverkehr in ganz Bayern gelingen kann, ist ein bayernweites Programm in der Fläche erforderlich. Nur so erreichen wir die Klimaschutzziele!

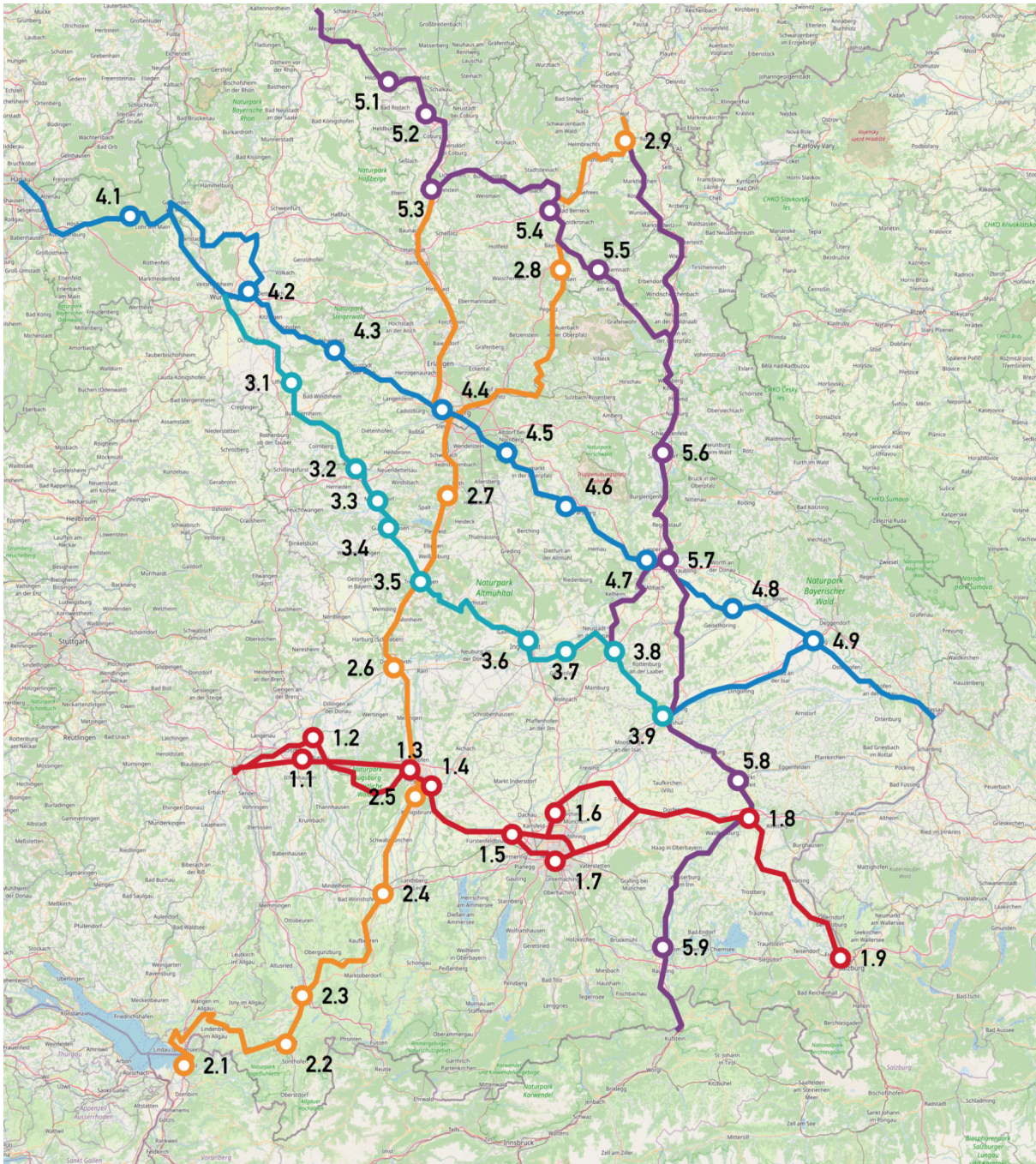
Durch planerische und bauliche Kleinstmaßnahmen im Bestandsnetz erwartet der VCD zudem einen Aufschwung für den Mittelstand während der Wirtschaftskrise. Bis dahin gilt es, bestehende kapazitive Engpässe durch kleinere Maßnahmen möglichst rasch auf den Weg zu bringen.

In diesem Zusammenhang hat der VCD Bayern sich auf fünf Korridore beschränkt:

- | | |
|---------------------------|---|
| 1. Europäische Magistrale | Ulm – Augsburg – München – Salzburg |
| 2. Schweiz – Sachsen | Bregenz – Augsburg – Nürnberg – Hof / Coburg |
| 3. BBT-Nordzulauf | Würzburg – Ansbach – München – Kufstein |
| 4. Main – Donau | Hanau – Würzburg – Nürnberg – Passau |
| 5. Ostkorridor | Hof / Coburg – Weiden – Regensburg – Kufstein |

Das Positionspapier ist unter dem folgenden Shortlink abrufbar: <http://vcd-bayern.de/KKmBahn>

Übersichtskarte



Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende, bearbeitet von Niklas Dehne, VCD Bayern

#1 Europäische Magistrale

Ulm – Augsburg – München – Salzburg

Die Europäische Magistrale verbindet Paris mit Bratislava / Budapest in Ost-West-Lage.

#1.1 Schnellfahrstrecke Ulm – Augsburg

Wir begrüßen die Untersuchung der Variante Orange für eine Schnellfahrstrecke von Ulm nach Augsburg, welche gemeinsam mit dem Bund Naturschutz und Pro Bahn eingebracht wurde. Diese Variante verbraucht weniger Strom und ist umweltverträglicher. Insgesamt sollten künftig alle Neubaustrecken nach dem Vorbild Ulm–Augsburg für Güterzüge ausgerichtet werden. Allerdings besteht im Regionalverkehr noch Handlungsbedarf. Wir fordern die Staatsregierung und die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) dazu auf, umgehend eine **neue Regionalexpress-Linie mit Fahrplankonzept** von Stuttgart über Augsburg und den Münchner Flughafen nach Salzburg zu bestellen, damit die ohnehin erforderlichen Überholbahnhöfe in den Landkreisen Augsburg und Günzburg von Anfang an für die Bedienung durch schnellen Regionalverkehr nach dem Vorbild Kinding und Allersberg ertüchtigt werden.

#1.2 Verbindungskurve Neuoffingen

Zur **Diversifizierung des Angebots im Nahverkehr** schlagen wir bei Neuoffingen eine Verbindungskurve vor, um den Ballungsraum Dillingen an die Schnellfahrstrecke Ulm–Augsburg anzubinden.



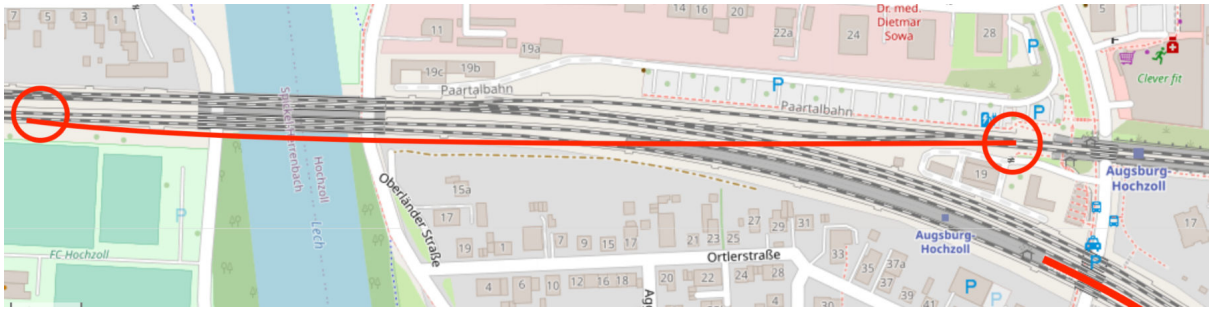
#1.3 Knoten Augsburg Hbf

Für den Knoten Augsburg Hbf schlagen wir folgende Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung vor:

- Verlängerung von Gleis 101 auf 200 Meter als Wendebahnsteig für Railjets der ÖBB.
- Ertüchtigung der Stumpfgleise 201–901 für wendende Nahverkehrslinien.
- Ermöglichung bahnsteiggleicher Umstiege für die ICE zwischen Nürnberg und Ulm.
- Errichtung eines weiteren Bahnsteigs für den Regionalverkehr.
- Untersuchung eines Güterzug-Ostrings zwischen Meitingen und Kissing mit S-Bahn.

#1.4 Zulauf Augsburg-Hochzoll

Wir fordern die Entflechtung des Fern- und Regionalverkehrs zwischen Augsburg und München. Derzeit behindern die Nahverkehrszüge der Relation Augsburg – Ingolstadt den weiter wachsenden Fernverkehr. Deshalb schlagen wir eine **Überwerfung** in die bestehenden Gleise im Rahmen einer **Doppelstockbrücke oder einer dritten Brücke** südlich der Bestandsgleise vor. Der Bahnsteig Augsburg-Hochzoll der Nahverkehrsgleise kann ggf. in Richtung Südwesten verschoben werden. Alternativ sollte ein **fünftes Gleis** für die Paartalbahn untersucht werden. Der Abschnitt Kissing–Mering sollte zudem auf sechs Gleise mit einem Überholbahnhof für Güterzüge ausgestattet werden, um im Zulauf auf Augsburg die Bahnen betrieblich sortieren zu können.



#1.5 Kissing – Olching – Pasing

Damit im Fernverkehr die Kantenzzeit von 30 Minuten mit Zwischenhalt in Pasing garantiert und im Regionalverkehr die Kantenzzeit von 45 Minuten eingehalten werden kann, schlagen wir die **Wiederherstellung** der ehemals zugelassenen **Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h** zwischen Pasing und Olching, sowie die Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den Gleisen des Regionalverkehrs im Abschnitt Olching – Kissing auf 190 km/h nach Vorbild des München-Nürnberg-Express vor.

#1.6 Olching – Mühldorf

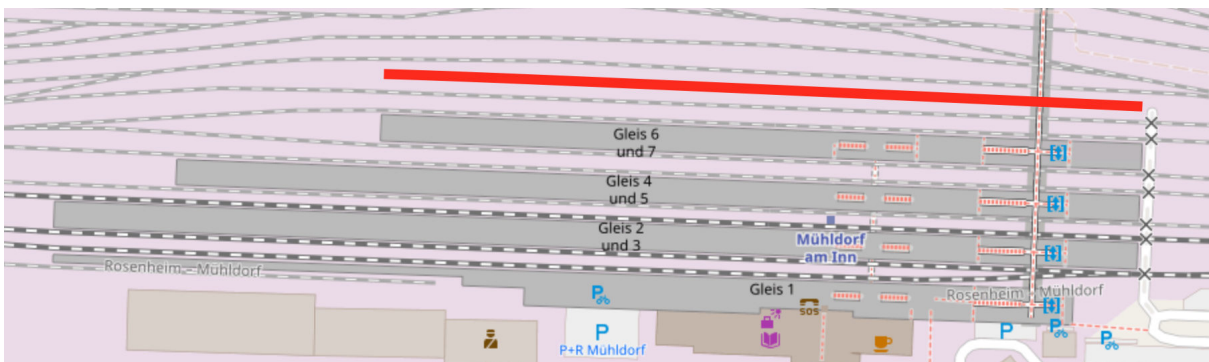
Um den Bahnknoten München durch Direktverbindungen zwischen Augsburg Hbf und Mühldorf über den Münchner Flughafen zu entflechten, schlagen wir eine **zweigleisige Verbindungsstrecke Nordring – Feldmoching** sowie **eine Aus- und Neubaustrecke im Abschnitt Feldmoching – Freising / Flughafen** vor, zumal die Bahnstrecke München – Landshut einschließlich der S-Bahn Linie 1 ohnehin bereits kapazitiv ausgelastet ist.

#1.7 Knoten München

Um der Überlastung des Bahnknotens München entgegenzuwirken, schlagen wir einen **viergleisigen Ausbau des Südrings** mit separierter S-Bahn-Infrastruktur und zusätzlichen Umsteigemöglichkeiten zur U-Bahn an Heimeranplatz und Poccistraße, sowie einen **Ausbau des Güterzug-Nordrings zwischen Daglfing und Johanneskirchen** für dichteren S-Bahn Verkehr vor.

#1.8 Knoten Mühldorf

Mühldorf sollte als Drehkreuz für Ostoberbayern mit einem **weiteren Bahnsteig (Gl. 8/9)** ausgestattet werden. Die Fläche ist hierfür bereits freigehalten.



#1.9 Knoten Salzburg

Zur Optimierung und Verflüssigung des Knotens Salzburg schlagen wir einen Ausbau des Streckenabschnittes Freilassing – Salzburg auf **vier Gleise** vor. In diesem Zusammenhang müssten die Haltepunkte Lieferung, Taxham, Aiglhof und Mülln/Altstadt auf Außenbahnsteige umgebaut werden. Diese Maßnahmen sind in grenzüberschreitender Kooperation in Einklang zu bringen.

#2 Schweiz – Sachsen

Bregenz – Augsburg – Nürnberg – Hof

Die Süd-Nord-Verbindung Bregenz – Augsburg – Nürnberg – Hof ermöglicht eine kreuzungsfreie Fahrstraße von Zürich in Richtung Berlin/Prag und schließt die Oberzentren Kempten i. Allgäu und Bayreuth an das elektrisch betriebene Netz an.

#2.1 Bregenz – Lindau-Aeschach

Die eingleisigen Abschnitte zwischen Bregenz und Lindau-Aeschach stellen für den grenzüberschreitenden Fern-, Regional, Nah- und Güterverkehr einen erheblichen Engpass dar. Daher fordern wir eine **zweigleisige Strecke** in Abstimmung mit der Republik Österreich.

#2.2 Hergatz – Kempten – Augsburg

Die Allgäubahn ist als zweigleisige Hauptbahn im Freistaat Bayern, bislang noch nicht an das elektrische Schienennetz angebunden. Dies führt zum kuriosen Szenario, dass der ICE Berlin – Bregenz im Sommerfahrplan südlich von Augsburg Hbf zunächst über die eingleisige Ammerseebahn verkehrt und dann in Geltendorf in Richtung Buchloe wendet. **Mittelfristig** fordern wir die **Elektrifizierung der gesamten Strecke** Hergatz / Oberstdorf – Kempten – Buchloe – Augsburg.

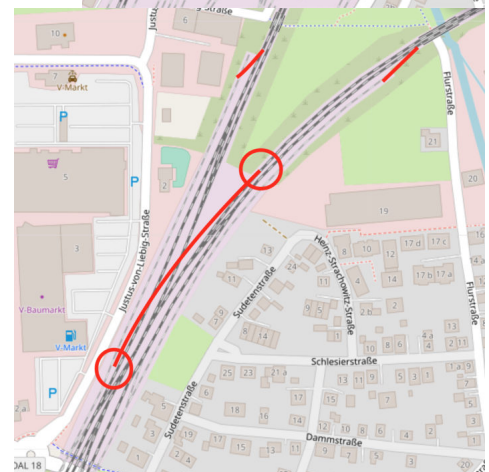


#2.3 Knoten Kempten

Kempten sollte als Drehkreuz für das Allgäu mit einem **weiteren Bahnsteig (Gl. 6/7)** ausgestattet werden.

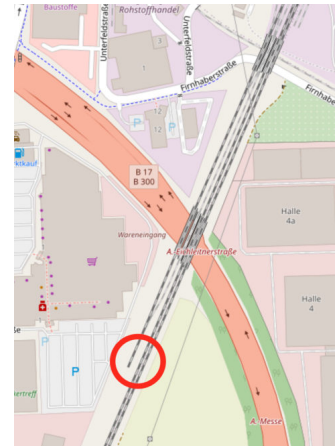
#2.4 Knoten Buchloe

In Buchloe bestehen mehrere Richtungsanschlüsse, in der sämtliche Verkehre zwischen Memmingen / Kaufbeuren und Augsburg / München verteilt werden. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit zum Wohle bahnsteiggleicher bzw. barrierefreier Umstiegsbeziehungen mit gleichzeitiger Ein-/Ausfahrt schlagen wir ein **Überwerfungsbauwerk** aus Richtung München sowie den Einbau weiterer **Weichen** aus Richtung München und Augsburg vor.



#2.5 Bundesstraße 17 / 300

Die Bahnstrecke Augsburg – Buchloe ist an der Brücke über die Bundesstraßen 17 / 300 viergleisig ausgebaut, jedoch enden zwei Gleise ohne Verknüpfung zur Bestandsstrecke. Dies führt zu einem betrieblichen Engpass, womit in Richtung Allgäu / Schweiz keine gleichzeitige Ein-/Ausfahrt von Nah- und Fernverkehr möglich ist. Durch Einsatz von Weichen und/oder Überwerfungen wäre dieser betriebliche Engpass beseitigt, um **durchgehend viergleisig** zwischen Augsburg Hbf und Augsburg-Messe verkehren zu können.



#2.6 Knoten Donauwörth

Donauwörth ist das Drehkreuz für Nordschwaben, jedoch im Zulauf in Richtung Augsburg und Ingolstadt auf zwei Gleise begrenzt. Wir schlagen daher die betriebliche Aufwertung des Knoten Donauwörth mittels **Lückenschlüsse** und **Überwerfungen** zugunsten der Donautalbahn vor.



#2.7 Treuchtlingen – Nürnberg

Im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Bahnhöfe Otting-Weilheim, Weißenburg und Georgensgmünd schlagen wir vor, diese **kapazitiv auf vier Gleise mit Außenbahnsteigen** zu erweitern, um das gestiegene Verkehrsaufkommen in Fern-, Regional- und Güterverkehr betrieblich flüssig abwickeln zu können.

#2.8 Nürnberg – Hof

Oberfranken ist noch stark geprägt von dieselbetriebenen Schienenverkehr. Wir fordern deshalb, die vollständige **Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale** weiterzuverfolgen, da eine elektrifizierte Schiene zu Erreichung der Klimaziele unerlässlich ist.

#2.9 Schnabelwaid – Stammbach

Bislang ist kein Fernverkehrsangebot in die Bezirkshauptstadt Bayreuth vorgesehen. Alle vier Bayreuther Streckenäste sind zudem lediglich eingleisig. Wir fordern daher einen **durchgehend zweigleisigen Ausbau** des Streckenästes Schnabelwaid – Stammbach.

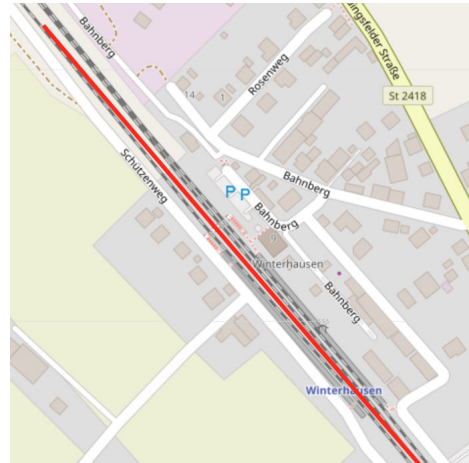
#3 BBT-Nordzulauf

Würzburg – Ansbach – München – Kufstein

Der Brennernordzulauf nimmt neben dem Ostkorridor auch Güterverkehr aus dem Knoten Würzburg auf, welcher quer durch Bayern geleitet wird. Der Bahnknoten München gerät mittlerweile an sein Kapazitätslimit.

#3.1 Würzburg – Ansbach

Um die Taktverdichtungen im Nahverkehr mit dem Ziel einer Mainfranken-S-Bahn und ein gesteigertes Angebot an Regional-, Fern- und Güterverkehr zu ermöglichen, schlagen wir vor, die Bahnhöfe Winterhausen, Uffenheim und Oberdachstetten im Rahmen ihres barrierefreien Ausbaus zu **viergleisigen Überholbahnhöfen** mit Außenbahnsteigen auszubauen.



#3.2 Knoten Ansbach

Zur Ermöglichung einer Kreuzungsfreien Fahrstraße Würzburg – Treuchtlingen und Stuttgart – Nürnberg, sowie bahnsteiggleicher bzw. barrierefreier Anschlussbeziehungen fordern wir am West- und Ostkopf im Bahnknoten Ansbach **Überwerfungsbauwerke**.

#3.3 Ansbach – Gunzenhausen

Zwischen Ansbach und Gunzenhausen schlagen wir vor, den Bahnhof **Triesdorf** auf vier Gleise mit Außenbahnsteigen auszubauen, damit eine Überholung von Güterzügen auch außerhalb der Bahnknoten ermöglicht wird.

#3.4 Knoten Gunzenhausen

Zur Ermöglichung einer kreuzungsfreien Fahrstraße Würzburg – Treuchtlingen schlagen wir ein **Überwerfungsbauwerk** für die Bahnstrecke Nördlingen – Pleinfeld südöstlich des Bahnhofs Gunzenhausen vor.

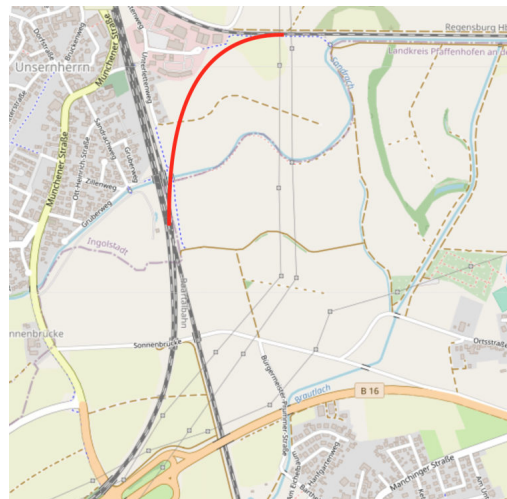


#3.5 Knoten Treuchtlingen

Analog zu Buchloe ist auch Treuchtlingen eine Verteilerstation, in der nahezu sämtliche Verkehre zwischen Würzburg / Nürnberg und Augsburg / Ingolstadt sortiert werden. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit zum Wohle bahnsteiggleicher bzw. barrierefreier Umstiegsbeziehungen mit gleichzeitiger Ein-/Ausfahrt schlagen wir den Einbau weiterer **Weichen** oder Überwerfungsbauten in Richtung Ingolstadt vor, damit Güterverkehr von Würzburg kreuzungsfrei in Richtung Ingolstadt verkehren kann

#3.6 Knoten Ingolstadt

Der dreigleisige Abschnitt zwischen Ingolstadt Nord und Ingolstadt Hbf bildet ein Nadelöhr im Betriebsablauf, insbesondere für Sprinterverkehre Berlin – München und die Güterverkehre Treuchtlingen – München. Daher halten wir einen viergleisigen Ausbau für erforderlich. Ist dieser baulich nicht möglich, ist eine **Umfahrung** Ingolstadt analog zur Umfahrung Rosenheim zu prüfen.

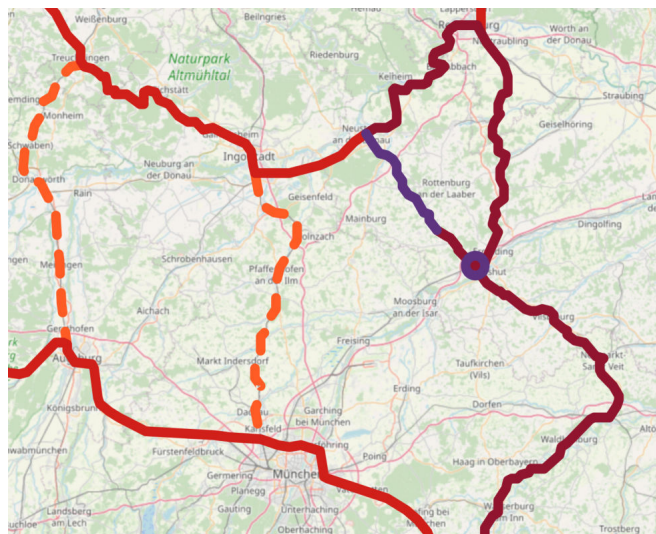


#3.7 Donautalbahn

Damit Güterverkehre auf der Donautalbahn zwischen Ulm und Regensburg nicht wenden müssen, fordern wir südlich von Ingolstadt eine **Verbindungskurve bei Unsernherrn** sowie einen kapazitiv zweigleisigen Ausbau Ingolstadt – Abensberg.

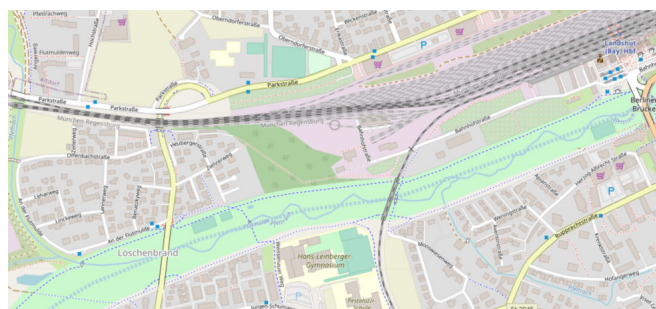
#3.8 Neustadt/Abensberg – Landshut

Der Bahnknoten München gerät an sein kapazitives Limit. In diesem Zusammenhang ist erforderlich, aufkommenden Güterverkehr zwischen Treuchtlingen und Rosenheim umzuleiten. Ein **güterzugtauglicher Lückenschluss** zwischen Neustadt / Abensberg in Nähe der B 299 ist eine entscheidende Verbindung, um den Güterverkehr von Norden im BBT-Nordzulauf verflüssigen zu können. Bereits ab Pfeffenhausen könnte die Trasse der stillgelegten Bahnstrecke Landshut – Rottenburg genutzt werden.



#3.9 Knoten Landshut

In **Landshut** ist die Fläche für eine **Verbindungskurve** von / nach Rosenheim bereits freigehalten. Diese sollte mindestens eingleisig errichtet werden, um Güterverkehr zwischen Treuchtlingen und Mühldorf dort verkehren lassen zu können.



#4 Main – Donau

Hanau – Würzburg – Nürnberg – Passau

Auf dem europäischen Korridor Main – Donau ist die Steigerung der betrieblichen Stabilität erforderlich, insbesondere im Knoten Fürth.

#4.1 Hanau – Lohr

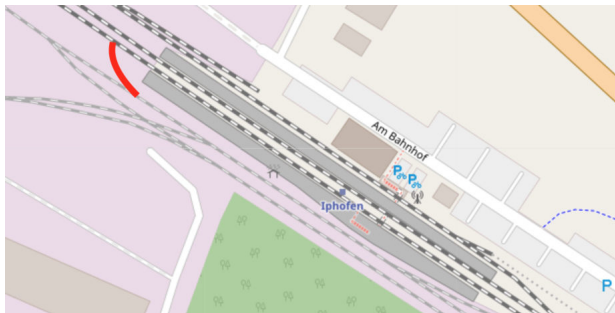
Im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Dettingen, Kleinostheim und Wiesthal schlagen wir vor, diese **kapazitiv auf vier Gleise mit Außenbahnsteigen** zu erweitern, um das gestiegene Verkehrsaufkommen in Fern-, Regional- und Güterverkehr betrieblich flüssig abwickeln zu können.

#4.2 Knoten Würzburg

Um auf Betriebsstörungen reagieren zu können, schlagen wir **Verbindungskurven** im Raum Würzburg bei **Waigolshausen** und **Rottendorf** vor, womit im Bedarfsfall Verkehr über die Werntalbahn umgeleitet werden kann. Daneben kann diese Bahnstrecke ohne Wende in die Mainfranken-S-Bahn integriert werden. Diese Maßnahmen sind als Ergänzung des Güterverkehrsknotens Würzburg zu verstehen und sollen diesem nicht schaden

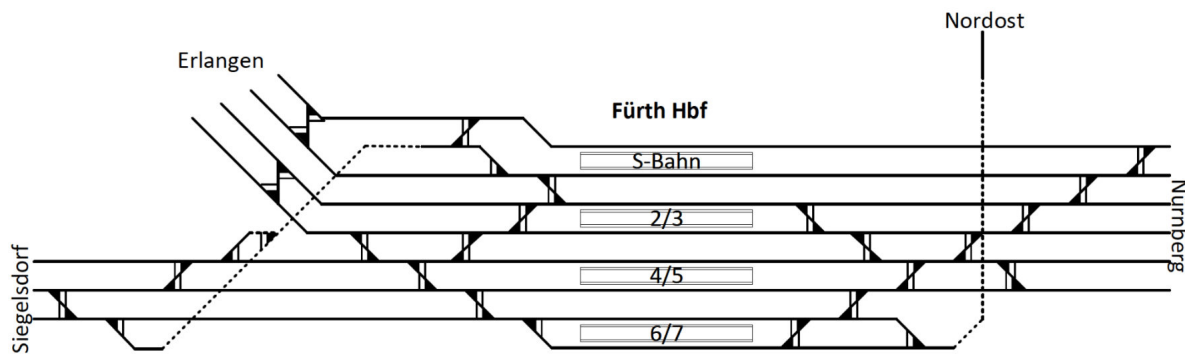
#4.3 Würzburg – Fürth

Aufgrund des gestiegenen Aufkommens an Fern- und Güterverkehr schlagen wir vor, die Bahnhöfe Iphofen, Markt Bibart und Emskirchen im Zuge des barrierefreien Ausbaus kapazitiv auf **vier Gleise mit Außenbahnsteigen** auszubauen, damit dort Güterzüge bei Bedarf überholt werden können.



#4.4 Knoten Fürth

Zur Steigerung der Kapazität im Zulauf Fürth Hbf – Nürnberg Hbf ist ein multifunktionales **Überwerfungsbauwerk** erforderlich, das sowohl die S-Bahn von Siegersdorf mit den vorhandenen Gleisen in Richtung Nürnberg verbindet, als auch die übrigen Verkehre von Nürnberg in Richtung Würzburg kreuzungsfrei sortiert. Hilfsweise könnte kapazitiv das Gleis 8 mit einem Außenbahnsteig versehen werden, falls eine Überwerfung kapazitiv keinen Platz finden sollte.



#4.5 Nürnberg – Neumarkt

Zwischen Nürnberg Hbf und Neumarkt in der Oberpfalz fordern wir eine **separierte Infrastruktur der S-Bahn**. Im Rahmen einer Abschlussarbeit an der Technischen Universität Dresden wurde bereits die betriebliche Machbarkeit eines viergleisigen Ausbaus festgestellt. Zudem schlagen wir die Ertüchtigung der **Weichen bei Feucht auf 200 km/h** vor im Zuge eines drohenden Wegfalls der Neigetchnik vor.

#4.6 Neumarkt – Regensburg

Im Zuge des barrierefreien Ausbaus schlagen wir vor, die Bahnhöfe Seubersdorf i.d.Opf. und Beratzhausen zu **viergleisigen Überholbahnhöfen** mit Außenbahnsteigen auszubauen.

#4.7 Knoten Regensburg

Im gesamten Knoten Regensburg Hbf fordern wir einen durchgehend **viergleisigen Ausbau zwischen Prüfening und Obertraubling**, um die gleichzeitige Ein-Ausfahrt von/nach Westen (Nürnberg / Ingolstadt) und Osten (Landshut / Plattling / Schwandorf) zu ermöglichen.

#4.8 Regensburg – Plattling

Mit drohendem Wegfall der Neigettechnik ist der Bedarf weiterer Überholbahnhöfe erforderlich. Der Bahnhof **Sünching** könnte im Rahmen des barrierefreien Ausbaus auf vier Gleise mit Außenbahnsteigen kapazitiv erweitert werden. Im Falle des Neubaus der Brücke über die Hartlaber fordern wir eine **Begradigung der Bahnstrecke**, um konstant bei mindestens 160 km/h eine stabile Höchstgeschwindigkeit im Fernverkehr anbieten zu können.

#4.9 Plattling – Landshut

Im Rahmen der bereits geplanten Verbindungskurve Plattling fordern wir eine **durchgängig zweigleisige Strecke** Plattling – Landshut, um mehr Bahnverkehr auf der Relation München – Plattling – Passau mittelfristig zu ermöglichen und bei betrieblichen Störungen zwischen Regensburg und Landshut via Plattling reagieren zu können.

#5 Ostkorridor

Coburg / Hof – Weiden – Regensburg – Kufstein

Die vorgeschlagene Ergänzungsstrasse zwischen dem Güterverkehrsknoten Bebra und dem BBT-Nordzulauf zum Ostkorridor wertet die durch den eisernen Vorhang infrastrukturell abgehängten Grenzregionen nachhaltig auf und dient zudem als Großumfahrung Nürnberg.

#5.1 Eisenach – Eisfeld

An der Werrabahn fordern wir die **Elektrifizierung** des Streckenastes Eisenach – Eisfeld, langfristig der gesamten Strecke via Sonneberg.

#5.2 Eisfeld – Coburg

Südlich von Eisfeld fordern wir die **Reaktivierung der Werrabahn einschließlich ihrer Elektrifizierung** bis Coburg sowie die Errichtung einer **Anbindung an die Schnellfahrstrecke Erfurt – Bamberg**, welche bereits in einer zweiten Planungsstufe mit berücksichtigt wurde.

#5.3 Knoten Coburg

Südlich des Bahnhofs Coburg fordern wir den Ausbau des eingleisigen Nadelöhrs auf **durchgehend zwei Gleise**. Im Zusammenhang der betrieblichen Ertüchtigung der Bahnknoten Coburg und Lichtenfels bietet sich zudem eine Verbindungskurve auf Höhe Bad Staffelstein an, nach Vorbild der Verbindungskurve nördlich von Bamberg.

#5.4 Lichtenfels – Weiden

Zwischen Lichtenfels und Weiden fordern wir die durchgängige **Elektrifizierung** der Bahnstrecke Lichtenfels – Bayreuth – Kirchenlaibach – Weiden, um Güterverkehr an der überlasteten Bahnstrecke Bamberg – Nürnberg vorbei in Richtung Ostkorridor / Brennernordzulauf umzuleiten.

#5.5 Kirchenlaibach

Um eine jeweils kreuzungsfreie Fahrstraße auf den Achsen Coburg – Weiden und Nürnberg – Marktredwitz zu ermöglichen, schlagen wir ein **Überwerfungsbauwerk** am Westkopf vor.



#5.6 Knoten Schwandorf

Um eine gleichzeitige Ein-/Ausfahrt von/nach Nürnberg und Weiden im Knoten Schwandorf zu gewährleisten, fordern wir den **dreigleisigen Ausbau zwischen Irrenlohe und Schwandorf**. Um eine durchgehende Fahrstraße Nürnberg – Furth i.W. zu ermöglichen, schlagen wir zudem eine Überwerfung zwischen Irrenlohe und Schwandorf vor. Ebenso schlagen wir eine **Verbindungskurve** südöstlich von Schwandorf vor, um eine Fahrstraße Regensburg – Pilsen zu ermöglichen.

#5.7 Regensburg Ost

Die östliche **Verbindungskurve** im Knoten Regensburg ist im Rahmen des viergleisigen Ausbaus bis Obertraubling **auf zwei Gleise** zu erweitern.

#5.8 Landshut – Rosenheim

Südlich von Landshut fordern wir bis Rosenheim einen **Ausbau auf zwei Gleise einschließlich Elektrifizierung** des gesamten Streckenabschnittes. Der Ostkorridor ist südlich von Landshut unvollständig, was dazu führt, dass sämtlicher Güterverkehr nach jetzigem Stand über München geleitet werden muss.

#5.9 Knoten Rosenheim

Im Rahmen der Ausbauten im Knoten Rosenheim ist erforderlich, dass die Bahnstrecke Mühldorf – Rosenheim eine **Verbindungskurve an die Umfahrung Rosenheim** erhält.