



**Landesverband Bayern e.V.**

Hessestraße 4  
90443 Nürnberg

Tel. (09 11) 47 17 43  
Fax (09 11) 47 64 73  
landesbuero@vcd-bayern.de  
www.vcd-bayern.de  
Geschäftszeiten: Mo-Do 13-16 Uhr  
Haltestelle Rothenburger Straße,  
U-Bahn 2, 21 und 3  
Haltestelle Plärrer, Tram 4 und 6, Busse  
34 und 36, U-Bahn 1, 11, 2, 21 und 3

Unser Spendenkonto:  
Konto 100 601 780  
Sparda-Bank Nürnberg eG  
Blz 760 905 00

VCD Bayern e.V. \* Hessestraße 4 \* 90443 Nürnberg

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur,  
Verkehr und Technologie  
Abteilung Verkehr  
80525 München  
per E-Mail [bvwp@stmwivt.bayern.de](mailto:bvwp@stmwivt.bayern.de)

Nürnberg, den 18. Januar 2013

### **Stellungnahme Anmeldung Projekte Schiene und Wasserwege für Fortschreibung Bundesverkehrswegeplan**

Wenn nach der oder durch die Öffentlichkeitsbeteiligung neue Projekte aufgenommen werden, sollte eine weitere Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen.

Der deutliche Überhang aus dem bestehenden BVWP zeigt, dass der umweltfreundliche Verkehrsträger „Schiene“ vom Bund mit zu niedrigen Finanzmitteln versorgt und die "Straße" bevorzugt wird. Auch die über 300 vom Land Bayern neu angemeldeten Straßenprojekte gegenüber fünf neuen Schienenprojekten belegen, dass es mehr als notwendig ist, den Worten nach einer Aufwertung des Verkehrsträgers „Schiene“ bei der Verteilung der Investitionsmittel Taten folgen zu lassen. Hierzu können wir ein entsprechendes Engagement des Landes Bayern nicht erkennen.

Im Folgenden differenzieren wir unsere Stellungnahme nach den fortgeschriebenen und den neu angemeldeten Projekten.

Freundliche Grüße

Gerd Weibelzahl

## Stellungnahme zu den fortgeschriebenen Projekten Schiene

Projekt	Stellungnahme VCD Bayern
ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)	Das Projekt ist im Bau. Es ist Aufgabe des Landes, dass die betroffenen Regionen nach Fertigstellung der NBS nicht schlechter gestellt werden. Die Infrastruktur für den Abzweig nach Coburg ist so herzustellen, dass eine zweigleisige Einfahrt aus dem Süden nach Coburg hergestellt werden kann. Des Weiteren ist zu prüfen, ob die derzeit ein-gleisige Strecke Coburg Pbf – Dörfles-Esbach – Abzweig NBS zweigleisig ausgebaut werden kann.
ABS/NBS Hanau – Nantenbach (Schwarzkopftunnel)	Dieser Einzelbaustein wird begrüßt. Das varianten neutrale Gesamtprojekt heißt offiziell „ABS/NBS Hanau – Würzburg / – Fulda – Erfurt. Um sowohl zwischen Würzburg und Frankfurt/M als auch im hessischen Kinzigtalkorridor Fulda – Frankfurt/M Kapazitäts- und Fahrzeitgewinne zu erzielen, ist zwischen Hanau und Nantenbach ein Bündel von Einzelmaßnahmen umzusetzen. Die Schwarzkopf-umfahrung ist hierbei nur ein Baustein. Durch ABS- und kurze NBS-Abschnitte ist die sog. „Mottgers-Spange“ hinfällig und als variantenpräjudizierende Projektbezeichnung unbedingt aus dem BVWP 2015 zu streichen. Konkrete Vorschläge zur Herstellung einer ICE-Kantenzzeit von 30 Minuten zwischen Würzburg Hbf und Aschaffenburg Hbf sollten als neue Maßnahme angemeldet werden (s.u.).
ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (württembergische Südbahn)	Dieses Projekt tangiert Bayern nur am Rande.
ABS München – Mühldorf – Freilassing Grenze	Dieses sehr wichtige Projekt ist vom Ausbau des S-Bahn-Netzes München planerisch zu trennen. Seine Umsetzung ist unabhängig vom Bau des S-Bahn-Tunnels zu forcieren. Primäre Aufgabe ist die Elektrifizierung für Güterverkehr. Ein viergleisiger Ausbau zwischen München und Markt Schwaben ist notwendig, um S-Bahn-Verkehr und Regional- bzw. Güterverkehr auf stark belasteter Strecke zu entmischen. Dies verbessert die Pünktlichkeit im bestehenden S-Bahn-Tunnel, da Verspätungen aus den Außenästen der Verkehr auf der Bündelungstrecke weniger belasten.
ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach / – Grenze D/CZ (– Prag)	Bitte dieses Projekt korrekt darstellen. Es handelt sich um die ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ, da der Abschnitt nach Reichenbach (Elektrifizierung) fertig gestellt wird. Dieses Projekt ist wichtiger als der Ausbau über Furth im Wald, da Elektrifizierungsgrenze in Hof inakzeptabel ist.

<b>Projekt</b>	<b>Stellungnahme VCD Bayern</b>
ABS München – Rosenheim – Kiefersfelden Grenze D/A	Zustimmung, da dies eine wichtige Zubringerstrecke zum Brennerbasistunnel darstellt. Für den Güterverkehr ist eine leistungsfähige Nordumgehung von München erforderlich. Somit ist es notwendig, dass der Abschnitt Daglfing - Johanneskirchen viergleisig ausgebaut wird.
ABS Frankfurt - Nürnberg – Passau – Grenze D/A	Es wird nicht klar, welche Maßnahmen damit verbunden sind. Der VCD Bayern fordert auf der Ost-West-Verbindung Frankfurt – Nürnberg - Passau eine stündliche Fernverkehrsverbindung und eine Steigerung der Kapazitäten für die Nutzung der Strecke im Güterverkehr. Dies sollte die Grundlage der Planungen sein.
ABS München – Lindau – Grenze D/A	Die Maßnahme wird begrüßt. Für den Güter- und Personenverkehr ist zur Anbindung von Nürnberg und Augsburg an die neue internationale Strecke eine Elektrifizierung der Strecke Augsburg – Buchloe notwendig. Dies ist als neue Maßnahme aufzunehmen.
Ausbau Knoten	Das wird von uns begrüßt. Allerdings wäre es sinnvoll, die Maßnahmen einzeln aufzuführen.

### **Stellungnahme zu den neuen Projekten Schiene**

<b>Projekt</b>	<b>Stellungnahme VCD Bayern</b>
2-gleisiger Ausbau Buchloe – Türkheim	Zustimmung
3-gleisiger Ausbau Augsburg – Gessertshausen	Dies ist eine relativ aufwendige Maßnahme an einer Bestandsstrecke, auf der ein Engpass nicht erkennbar ist. Die Maßnahme wird sinnvoll im Zuge der möglichen Reaktivierung der Staudenbahn nach Markt Wald / Türkheim. Es sollte eine ITF-gerechte Fahrtzeit von Augsburg nach Ulm von 30 Minuten angestrebt werden.

<b>Projekt</b>	<b>Stellungnahme VCD Bayern</b>
Beschleunigung und Elektrifizierung München – Regensburg – Furth i. Wald Grenze D/CZ	Die Beschleunigung der Strecke zwischen München und Regensburg und zur Landesgrenze ist wichtig. Die Elektrifizierung zwischen Regensburg und Furth im Wald (bzw. Pilsen) ist nachrangig zur Elektrifizierung zwischen Nürnberg und Marktredwitz, da dies bereits eine Maßnahme des laufenden BVWP ist. Dagegen bringt die Führung der Züge von München nach Regensburg bzw. Prag über den Flughafen München Fahrzeitverluste und ist nicht sinnvoll. Besser ist eine Anbindung Ostbayerns an den Flughafen über die Neufahrner Kurve und die Walpertskirchner Spange, so dass ein Verkehr von Regensburg über Landshut, Freising, dem Flughafen und Mühldorf nach Salzburg möglich wird. Bei dieser Variante gibt es durch die Flughafenanbindung keine Fahrzeitverlängerung für durchfahrende Fahrgäste.
Ausbau (insbes. Elektrifizierung) Regensburg – Marktredwitz	Wir stimmen dieser wichtigen Güterzugumfahrung im Nord-Süd-Korridor zu. In diesem Zuge sind Elektrifizierungen von Hochstadt-Marktzeuln nach Kirchenlaibach und von Hartmannshof nach Schwandorf notwendig, um weitere Elektrifizierungslücken zu schließen.
Beschleunigung und Elektrifizierung München – Regensburg – Furth i. Wald Grenze D/CZ	Wir stimmen der Beschleunigung nach Regensburg und Elektrifizierung zu. Die Führung über den Flughafen macht alle Beschleunigungserfolge zunichte und ist abzulehnen.
2-Gleisigkeit Landshut – Plattling	Diesem Projekt können wir nur teilweise zustimmen. Wichtiger als der durchgängige zweigleisige Ausbau ist der Kapazitätsausbau über die Wiedereinrichtung von Zugkreuzungen z.B in Otzing. Der VCD unterstützt die von der BEG vorgeschlagenen Ausbau- und Beschleunigungsmaßnahmen. Zur besseren Anbindung der Bevölkerung sollte die Reaktivierung von Halten geprüft werden.

### **Vorschläge für neue Projekte Schiene und Begründung der Maßnahme**

<b>Projekt</b>	<b>Begründung VCD Bayern</b>
Abschnittsweise zweigleisiger Ausbau Werntalbahn Gemünden – Schweinfurt	Entlastung des überlasteten Korridors im Güterverkehr Gemünden – Würzburg – Fürth Option: Reaktivierung der Bahnstrecke im Personenverkehr

Projekt	Begründung VCD Bayern
<p>Umfahrung Lohr, Linienverbesserungen im Abschnitt Laufach - Goldbach und in Kahl sowie Dreigleisigkeit in den Abschnitten Heigenbrücken – Goldbach und Dettingen - Großkrotzenburg</p>	<p>Maßnahmenbündel ermöglicht Kantenzzeit im Fernverkehr zwischen Würzburg und Aschaffenburg von 30 Minuten sowie wirksame Entmischung in kritischen Abschnitten. Im Zusammenwirken mit den nötigen Knotenausbauten in Aschaffenburg und Hanau sowie Aus- und Neubauabschnitten zwischen Hanau und Fulda wird damit die sog. „Mottgers-Spange“ = Nordspessarttrasse überflüssig und so die Einbindung von Aschaffenburg ins ICE-Netz gesichert.</p>
<p>Elektrifizierung und abschnittsweise Zweigleisigkeit zwischen Miltenberg und Aschaffenburg sowie Aschaffenburg Hafen und Aschaffenburg Süd</p>	<p>Einbeziehung der Achse Miltenberg – Aschaffenburg in ein leistungsfähiges Regionalverkehrssystem zwischen bayerischem Untermain und dem Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main. Einbindung des Bayernhafens Aschaffenburg ins elektrifizierte Netz.</p>
<p>Bahnlückenschluss Oberfranken – Südthüringen zwischen Coburg und Hildburghausen sowie Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Landesgrenze und Coburg</p>	<p>bindet Südthüringen an den ICE-Halt Coburg an sehr positives Ergebnis einer Machbarkeitsstudie Das Land Thüringen meldet das Projekt beim BVWP an. Die Elektrifizierung ermöglicht die Umleitung von Güterzügen von der Überlastungsstrecke Bebra – Fulda – Würzburg – Nürnberg.</p>
<p>Elektrifizierung Hochstadt-Marktzeuln – Kirchenlaibach</p>	<p>Lückenschluss zur künftig elektrifizierten Güterumfahrungsstrecke Hof – Regensburg Führung von Güterzügen am Bahnknoten Nürnberg vorbei möglich, evtl. über Einbeziehung der Bahnstrecke Eisenach – Lichtenfels</p>
<p>Elektrifizierung Hartmannshof – Schwandorf</p>	<p>Zubringer des Ballungsraumes Nürnberg an die Güterumfahrungsstrecke Hof – Regensburg. Entlastung der Strecke Nürnberg – Regensburg</p>
<p>Elektrifizierung Landshut – Mühldorf – Rosenheim</p>	<p>Weiterführung der neuen Nord-Süd-Güterstrecke Seehäfen – neue Bundesländer – Hof – Regensburg – Landshut in Richtung Brennerbasistunnel, Umfahrung des Knotens München im Güterverkehr</p>
<p>Elektrifizierung Augsburg – Buchloe - Oberstdorf</p>	<p>Nach Elektrifizierung München – Zürich klafft eine Elektrifizierungslücke zwischen Augsburg und Buchloe. Weiterführung der Elektrifizierung nach Oberstdorf sinnvoll, weil damit der hohen Strecken-belegung und dem Gebot umweltfreundlicher Traktion in der Tourismusregion Allgäu Rechnung getragen wird. Fernzug-Anbindung für Allgäu kann verbessert werden.</p>

<b>Projekt</b>	<b>Begründung VCD Bayern</b>
Viergleisiger Ausbau München – Freising	Entmischung des S-Bahn-Verkehrs und des Regional- bzw. Güterverkehrs auf stark belasteter Strecke Verbesserung der Pünktlichkeit im bestehenden S-Bahn-Tunnel, da Verspätungen aus den Außenästen den Verkehr auf der Bündelungsstrecke weniger belasten
Viergleisiger Ausbau Eichenau – Buchenau und zweigleisige Reaktivierung Eichenau – Gröbenzell (sog. „Gröbenzeller Spange“)	Entmischung des S-Bahn-Verkehrs und des Regional- bzw. Güterverkehrs auf stark belasteter Strecke Verbesserung der Pünktlichkeit im bestehenden S-Bahn-Tunnel, da Verspätungen aus den Außenästen der Verkehr auf der Bündelungsstrecke weniger belasten Die Reaktivierung Buchenau – Gröbenzell vermeidet den viergleisigen Ausbau Eichenau – München-Pasing und ist die kostengünstigere Lösung.
Zweigleisiger Ausbau Tutzing – Garmisch-Partenkirchen	Verdichtung des Fahrplanangebots auf einen Halbstundentakt mehr Trassen für Anbindung von Garmisch-Partenkirchen an den Fernverkehr
Zweigleisiger Ausbau Türkheim – Memmingen – Hergatz	Erhöhung der Kapazität auf der künftigen Zubringerstrecke zum Gotthardtunnel

### **Stellungnahme zu den Projekten Wasserwege**

<b>Projekt</b>	<b>Stellungnahme VCD Bayern</b>
Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing – Vilshofen	Der Ausbau der Donau ist volkswirtschaftlich unsinnig, da das prognostizierte Verkehrspotenzial der Binnenschifffahrt von der Bahn aufgefangen werden kann. Die für den Donauausbau geplanten Investitionsmittel erreichen im Schienenverkehr weit mehr Effizienz, zumal sie dort für eine Ertüchtigung mehrerer paralleler Strecken ausreichen. Gütertransport mit der Bahn ist zudem klimaverträglicher als mit dem Binnenschiff.
Vertiefung des Mains zwischen Aschaffenburg und der Landesgrenze Bayern/Hessen	Die Maßnahme wird akzeptiert.