



Das Mühlrad

Beiträge zur Geschichte
des Landes an Isen, Rott und Inn

Band 63
Jahrgang 2021



VOM ORIENT-EXPRESS ZUM DEUTSCHLANDTAKT

Vor 150 Jahren wurde am 1. Juni 1871 die Bahnstrecke München–Mühldorf–Simbach–Braunau–Ried im Innkreis–Neumarkt–Kallham als Teil der kürzesten Verbindung zwischen München und Wien eröffnet. Von 1883 bis 1897 verkehrte hier sogar der legendäre Orient-Express. Umfassende Ausbauplanungen lassen hoffen, dass die Strecke schon bald wieder an ihre glanzvolle Vergangenheit anknüpfen kann. Im folgenden Beitrag sollen die aktuellen Planungen für diese und weitere Bahnstrecken im Liniennetz Mühldorf näher dargestellt und ein Ausblick in die Zukunft gegeben werden.



Streckennetz der Südostbayernbahn. Auf den matt dargestellten Abschnitten fahren Züge der Südostbayernbahn, für die Infrastruktur (Gleise, Weichen, Signale etc.) ist aber nicht die Südostbayernbahn, sondern DB Netz zuständig.

DEUTSCHLANDTAKT

Der Schlüssel zum Eisenbahnverkehr der Zukunft ist der Deutschlandtakt. Mit ihm soll die Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Personenverkehr bis zum Jahr 2030 erreicht werden – ein sehr ambitioniertes Ziel. Beim Deutschlandtakt handelt es sich um einen integralen Taktfahrplan, bei dem sämtliche Verbindungen an den Knotenbahnhöfen wie Mühldorf mit kurzen Umsteigezeiten aufeinander abgestimmt sind. Der Deutschlandtakt führt zu einem Paradigmenwechsel. Geradezu revolutionär ist, dass der Deutschlandtakt die Beziehung von Fahrplan und Infrastruktur umkehrt. Bisher war es üblich, zunächst für teures Geld die Schieneninfrastruktur auszubauen und erst hinterher einen Fahrplan für die ausgebaute Strecke zu entwerfen. Oberstes Ziel war es, so schnell wie möglich zu fahren, auch wenn die hierdurch gewonnene Zeit durch nicht passende Anschlüsse und überlange Umsteigezeiten am nächsten Knotenbahnhof für viele Fahrgäste wieder verloren gegangen ist. Beim Deutschlandtakt gilt nicht mehr die Devise »so schnell wie möglich«, sondern »so schnell wie nötig«, um den nächsten Umsteigeknoten zur passenden Zeit zu erreichen. Aus dem Zielfahrplan leitet sich ab, welche Strecken hierfür in welcher Weise um- bzw. ausgebaut werden müssen. Zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Beitrags im August 2021 lag der dritte Entwurf zum Zielfahrplan für den Deutschlandtakt vor, aus dem sich gegenüber dem heutigen Zugangebot im Linienstern München zahlreiche Verbesserungen ergeben. Besonders hervorzuheben sind dabei:

Die zweistündliche Fernverkehrslinie München–Wien über Salzburg mit Zughalten in Mühldorf allerdings nur in Tagesrandlagen; die zweistündliche Fernverkehrslinie München–Wien über Simbach mit ganztägigem Systemhalt (d. h. Halt sämtlicher Züge) in Mühldorf; der stündliche Flughafenexpress Regensburg–Landhut–Freising–Flughafen–Erding–Mühldorf mit zweistündlicher Verlängerung nach Salzburg (zusätzlich zur stündlichen Regionalbahn nach Salzburg); der zweistündliche Regionalexpress Mühldorf–München Hbf ohne Halt zwischen Mühldorf und München Ost (zusätzlich zur stündlich verkehrenden Regionalbahn); die stündliche grenzüberschreitende Regionalbahn Mühldorf–Simbach–Braunau–Ried im Innkreis–Neumarkt–Kallham ohne Umstieg in Simbach; die stündliche Regionalbahn Mühldorf–Trostberg–Traunstein (statt derzeitigem 2-Stunden-Takt).

DIVERSE STRECKENAUSBAUTEN

Um diese Verbesserungen für den Personenverkehr umsetzen zu können und Kapazitätserweiterungen für den Güterverkehr zu ermöglichen, sind diverse Streckenausbauten vorgesehen.



Güterverkehr ins südostbayerische Chemiedreieck (zwischen Mühldorf und Tüßling).

Im Folgenden werden ohne Anspruch auf Vollständigkeit wichtige Projekte vorgestellt. Ein wesentlicher Baustein ist das Projekt Ausbaustrecke »ABS 38«. Der Projektumfang wurde in den letzten Jahren Schritt für Schritt ausgeweitet und umfasst nunmehr insbesondere folgende Komponenten: das Kernelement bildet der durchgehende zweigleisige Ausbau plus Elektrifizierung von Markt Schwaben über Mühldorf bis Freilassing. Die Geschwindigkeit zwischen Markt Schwaben und Ampfing soll auf bis zu 200 km/h erhöht werden, im übrigen auf 160 km/h. Zudem soll die Strecke von Tüßling nach Burghausen elektrifiziert werden. Der Piracher Berg soll abgeflacht werden, um den schweren Güterverkehr zu erleichtern; außerdem

die Tüßlinger Verbindungskurve errichtet werden, um Güterzüge direkt von der Burghauser Strecke auf die Salzburger Strecke überleiten zu können, anstatt diese in entgegengesetzter Richtung bis in den Bahnhof Mühldorf zu führen, nur um sie hier zu wenden. Auch ist der Bau der Walpertskirchener Spange vorgesehen, einer eingleisigen Verbindungsbahn zwischen Thann-Matzbach und Erding als Anschluss zum Erdinger Ringschluss Richtung Flughafen. Eine neue Weichenverbindung soll entstehen, um aus dem Containerbahnhof München-Riem ohne Umweg über den Rangierbahnhof München Ost direkt Richtung Mühldorf ausfahren zu können; und eine Daglfinger und Truderinger Verbindungskurve, um Güterzüge aus Mühldorf bzw. aus dem Containerbahnhof München-Riem direkt Richtung Münchner Nordring bzw. zum Brennerzulauf Richtung Rosenheim leiten zu können.

Die ABS 38 befindet sich im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Der Abschnitt Ampfing–Mühldorf–Tüßling ist abgesehen von der Elektrifizierung im Wesentlichen bereits fertiggestellt. Im Informationszentrum am Mühldorfer Bahnhof kann man sich davon überzeugen, dass die weiteren Planungen auf Hochtouren laufen, für erste Abschnitte sind bereits die Genehmigungsverfahren eingeleitet.



Mai 2016: Eröffnungszug zweites Gleis Mühldorf–Tüßling.



Bahnhof Markt Schwaben: Im Abschnitt Markt Schwaben–München-Riem müssen sich die Züge der Südostbayernbahn und die zahlreichen Güterzüge die Gleise mit der Münchner S-Bahn teilen.

Allerdings würde das gesamte Projekt ABS 38 ein Torso bleiben, wenn der leider nicht im Bundesverkehrswegeplan enthaltene viergleisige Ausbau zwischen München-Riem und Markt Schwaben nicht noch hinzukommt. Schon heute sind gerade zwischen München-Riem und Markt Schwaben alle Möglichkeiten ausgeschöpft, um den Schienenverkehr auf den beiden bestehenden Gleisen zu verdichten. Wer wie der Autor täglich auf der Strecke unterwegs ist, weiß nur zu gut, dass mindestens die Hälfte aller Zugverspätungen gerade in diesem Abschnitt entsteht, weil durch die dichte Belegung mit Regional- und Güterzügen sowie S-Bahnen die Betriebssituation äußerst labil ist. Hier besteht also bereits jetzt ein ausgeprägter Engpass, der sich nach Fertigstellung der ABS 38 mit zusätzlichen Fernverkehrs- und Güterzügen weiter verschärfen wird. Um hier voranzukommen, haben Freistaat Bayern und DB im August 2021 einen entsprechenden Planungsauftrag auf den Weg gebracht. Für die ersten Planungsschritte finanziert der Freistaat Bayern die Kosten in Höhe von rund 250.000 Euro. Neben einem Ausbau parallel zur bestehenden Strecke soll auch eine Verschwenkung der S-Bahn zur Münchner Messe untersucht werden.

ABS REGENSBURG–LANDSHUT–MÜHLDDORF

Von der Öffentlichkeit bislang kaum wahrgenommen läuft neben der ABS 38 eine weitere Ausbaustrecke auf Mühldorf zu. Dabei handelt es sich um die Ausbaustrecke Regensburg–Landshut–Mühldorf als Verlängerung des für den Güterverkehr essenziellen sogenannten Ostkorridors. Dieser Ostkorridor stellt neben der Rheinschiene und der Achse Hannover–Würzburg die dritte große Nord-Süd-Eisenbahnverbindung Deutschlands dar und führt von Rostock über Magdeburg, Halle/Leipzig und Hof nach Regensburg. Die ABS Regensburg–Landshut–Mühldorf soll im Abschnitt Landshut–Mühldorf zwar auch künftig eingleisig bleiben, aber zumindest elektrifiziert werden. Auch diese Ausbaustrecke befindet sich im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans, die konkreten Planungen sind angelaufen.

Der derzeitige Projektzuschnitt dieser Ausbaustrecke lässt allerdings erhebliche Wünsche offen. Die Züge der Südostbayernbahn werden richtigerweise auch in Zukunft auf den Taktknoten Mühldorf ausgerichtet sein. Dies bedeutet aber, dass die Wartezeit beim Umsteigen aus dem Rottal Richtung Landshut und zurück in Neumarkt-St. Veit jeweils rund 35 Minuten beträgt. Auf dieses Problem gibt leider auch der 3. Entwurf für den Zielfahrplan des Deutschlandtaktes keine Antwort. Es kann nur durch die Einführung zusätzlicher Züge auf der Strecke Mühldorf–Landshut gelöst werden. Fahrgastinitiativen wie Pro Bahn e.V. und der Kundenbeirat der Südostbayernbahn fordern daher, die Planungen an der Ausbaustrecke nicht nur am Güterverkehr auszurichten, sondern auch die Bedürfnisse des Personenverkehrs zu berücksichtigen und dafür das Projekt um einen zweigleisigen Begegnungsabschnitt in etwa zwischen Kilometer 29 und 35 (zwischen Geisenhausen und Landshut Süd) zu ergänzen.

NORD-SÜD-UMFAHRUNG VON MÜHLDDORF?

Zur optimalen Verknüpfung der ABS Regensburg–Mühldorf mit der ABS 38 bietet sich eine Nord-Süd-Umfahrung von Mühldorf an, die es ermöglichen würde, Güterzüge ohne Fahrtrichtungswechsel im Bahnhof Mühldorf direkt von der Landshuter auf die Salzburger Strecke zu leiten. Hierfür werden verschiedene Varianten diskutiert, konkrete Planungen existieren aber noch nicht.

STRECKE MÜHLDDORF–SIMBACH AM INN

Die Strecke Mühldorf–Simbach ist nicht Bestandteil der ABS 38. Nachdem der Fahrdraht im Zuge der ABS 38 Mühldorf erreichen wird und in Österreich die Elektrifizierung der Innkreisbahn von Neumarkt-Kallham

bis Braunau/Simbach gesichert ist, gilt es, auch noch die Lücke zwischen Mühldorf und Simbach zu schließen, denn die durchgehende Elektrifizierung ist unabdingbare Voraussetzung für die Einrichtung der im Deutschlandtakt vorgesehenen Fernverkehrsverbindung München–Wien über Mühldorf und Simbach. Inzwischen konnte die volkswirtschaftliche Betrachtung (Nutzen-Kosten-Analyse) mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen werden, so dass auch dieser Streckenabschnitt in den vordringlichen Bedarf aufgerückt ist und die Planungen gestartet werden können. Zusätzlich zur Elektrifizierung soll der Haltepunkt Julbach zu einem Begegnungsbahnhof ausgebaut werden, um die Streckenkapazität zu erhöhen.

Neben der neuen Fernverkehrsverbindung sieht der Zielfahrplan für den Deutschlandtakt auch eine stündliche grenzüberschreitende Regionalbahn Mühldorf–Simbach–Braunau–Ried im Innkreis–Neumarkt-Kallham vor, so dass in Zukunft das beschwerliche, in der Regel mit einem Bahnsteigwechsel verbundene Umsteigen in Simbach am Inn entfallen wird. Für diese wichtige Verbesserung sind keine besonderen Ausbaumaßnahmen notwendig, sie kann in der Startphase auch mit Dieselzügen gefahren werden. Fahrgastinitiativen wie Pro Bahn e.V. und der Kundenbeirat der Südostbayernbahn fordern daher die möglichst rasche Einführung.



Bahnhof Simbach am Inn: Der Umsteigezwang bei grenzüberschreitenden Fahrten zwischen den Zügen der Südostbayernbahn und der Österreichischen Bundesbahnen soll bald der Vergangenheit angehören.



Die Züge der Traun-Alz-Bahn nutzen zwischen Mühldorf und Garching an der Alz die Trasse der ABS 38. Hinter Garching sind weitere Ausbau- und Beschleunigungsmaßnahmen notwendig.

TRAUN-ALZ-BAHN

Neben diesen großen Ausbauprojekten erfordert die Umsetzung des Deutschlandtaktes auch diverse kleinere Maßnahmen. Beispiel hierfür ist die Traun-Alz-Bahn. Mit der derzeitigen Infrastruktur kann auf der Achse Mühldorf–Trostdorf–Traunstein der vorgesehene Stundentakt nicht realisiert werden, denn es bestehen zahlreiche Geschwindigkeitseinbrüche. Damit sich die Züge stündlich zur Systemkreuzung in Trostdorf begegnen und die Taktknoten in Mühldorf und Traunstein erreicht werden können, muss die Strecke insbesondere durch die Auflagerung bzw. technische Sicherung von Bahnübergängen beschleunigt werden.

Als Langzeitperspektive gibt es darüber hinaus erste Überlegungen, die Stadt Traunreut statt mit der bisherigen vom Bahnhof Hörpolding abzweigenden Stichstrecke mittels einer neu zu errichtenden Verbindungskurve in vollem Umfang in die Strecke einzubinden.

ROTTALBAHN

Auch auf der Rottalbahn wird im Abschnitt Pocking–Passau eine Beschleunigung angestrebt. Dies soll insbesondere durch die Verlegung von Zugkreuzungen in einen neu zu errichtenden Begegnungsbahnhof Pfeningbach erreicht werden. Ferner ist die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik geplant als Voraussetzung für die Einführung zusätzlicher Züge wie z.B. einer Frühverbindung aus dem Rottal nach Mühldorf mit Anschluss nach München.

»FILZENEXPRESS«

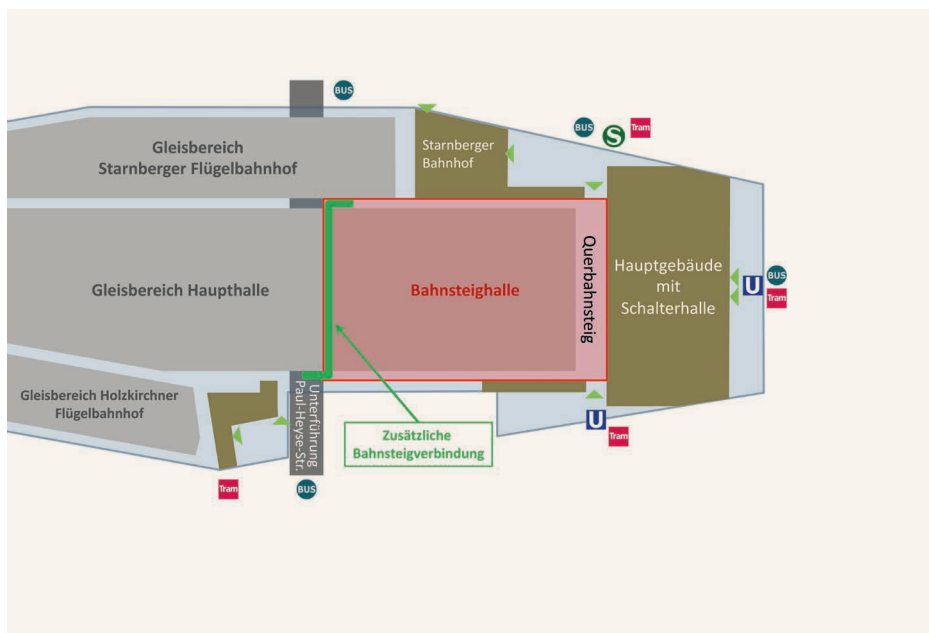
Auch wenn sie nicht unmittelbar von Mühldorf ausgeht, soll die Bahnstrecke von Wasserburg Bahnhof nach Ebersberg (sog. »Filzenexpress«) und ihr Wandel vom Stilllegungskandidaten zum Teil der »Bayerischen Elektromobilitätsstrategie Schiene zur Reduzierung des Dieserverkehrs« nicht unerwähnt bleiben. Die Elektrifizierung befindet sich derzeit in der Planfeststellung. In drei Jahren sollen die Bauarbeiten starten und spätestens im Jahr 2026 der Strom eingeschaltet werden. Zusammen mit weiteren Ausbaumaßnahmen wie der Erhöhung der Bahnsteige wird damit die Voraussetzung für die auch im Zielfahrplan für den Deutschlandtakt vorgesehene Verlängerung der Münchner S-Bahn bis Wasserburg Bahnhof geschaffen. Die Station Wasserburg Bahnhof liegt allerdings außerhalb von Wasserburg in der Gemeinde Reitmehring. Leider ist die Verlängerung der Strecke hinunter in die Wasserburger Altstadt seit einem Dammrutsch im Jahr 1987 unterbrochen. Eine Reaktivierung der im Eigentum der Stadt Wasserburg stehenden Altstadtbahn könnte die Attraktivität des »Filzenexpress« weiter steigern. Nach dem Willen der Verantwortlichen soll diese allerdings unterbleiben.

Die Wasserburger Altstadtbahn ist seit 1987 durch einen Dammrutsch unterbrochen.



HAUPTBAHNHOF MÜNCHEN

Der Fokus des Deutschlandtaktes auf die Fahrzeiten entlang der gesamten Reisekette – inklusive Umsteigezeiten – anstatt auf die reine Fahrzeit einzelner Züge lenkt auch den Blick auf die Umsteigesituation an den großen Bahnhöfen. Nachdem in München Hauptbahnhof eine Direktverbindung zwischen den Bahnsteigen fehlt, muss dort stets der zeitaufwendige Umweg über den Querbahnsteig genommen werden. Zum Beispiel bei Fahrten von Mühldorf Richtung Oberland, Werdenfels, Allgäu oder Schweiz beträgt der Fußweg vom Holzkirchner Flügelbahnhof, an dem die Mühldorfer Züge ankommen, zum Starnberger Flügelbahnhof durch die Bahnhofshalle bis zu 15 Minuten. Im Rahmen des Deutschlandtakts ist deshalb der Bau einer schon lange geplanten zusätzlichen Bahnsteigquerung am westlichen Ende der Haupthalle besonders wichtig, um die Umsteigezeiten drastisch zu reduzieren. Hierdurch können teilweise frühere Anschlusszüge erreicht und so die Gesamtreisezeit um bis zu eine Stunde reduziert werden. Diese vergleichsweise kleine Maßnahme hat damit einen wesentlich größeren Effekt als manch spektakuläres Großprojekt.



München Hbf – Lage der zusätzlichen Bahnsteigquerung.

INNENSTADTTUNNEL SALZBURG

Im Europäischen Jahr der Schiene soll nicht versäumt werden, abschließend noch einen »Blick über den Zaun« zu werfen. In Salzburg soll Schritt für Schritt ein Innentadtunnel vom Hauptbahnhof bis Salzburg Süd errichtet werden. Mit dem unterirdischen Bahnhof der Salzburger Lokalbahn wurde hierfür bereits der erste Schritt gesetzt. Im Jahr 2023 erfolgt der Baubeginn für die unterirdische Verlängerung bis Salzburg-Mirabellplatz, die 2025 in Betrieb gehen soll. Beim Einsatz mehrsystemfähiger Fahrzeuge, die sowohl mit dem bei der Salzburger Lokalbahn in ihrem Innentadtunnel eingesetzten Gleichstrom als auch mit dem bei der Deutschen Bahn und den Österreichischen Bundesbahnen eingesetzten Wechselstrom fahren können, besteht die Chance, ein umfassendes S-Bahn-Netz zu errichten und alle auf Salzburg zulaufenden Strecken in den Innentadtunnel einfädeln zu können. Hieraus ergeben sich auch für die Mühldorfer Strecke und die Stadt Mühldorf interessante und vielversprechende Perspektiven.



Salzburg: Innentadtunnel.

FAZIT UND AUSBLICK

Im Bereich des Liniensterns Mühldorf stehen zahlreiche Ausbauprojekte an, die in ihrer Gesamtheit die Attraktivität des Verkehrsmittels Eisenbahn wesentlich steigern und damit nicht nur einen wichtigen Beitrag zu einer für den Umwelt- und Klimaschutz unabdingbaren Verkehrswende leisten, sondern auch dafür sorgen werden, dass Mühldorf auch in Zukunft eine wichtige Eisenbahnstadt bleiben wird.

Verwendete Literatur

Siegfried Buße, Eisenbahn in Oberbayern, München 1978.

Bahnland Bayern News, hrsg. durch Bayer. Eisenbahngesellschaft mbH, Ausgabe 01/2021.

Bayer. Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Pressemitteilung 106/2021.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Zielfahrplan Deutschlandtakt,

Dritter Gutachterentwurf, Juni 2020.

SMA und Partner AG, Infraliste Bewertung Deutschlandtakt, Zürich 2021.

Bildnachweis

Bild 1: Südostbayernbahn

Bild 2: Südostbayernbahn

Bild 3: Südostbayernbahn

Bild 4: Karl Bürger

Bild 5: Karl Bürger

Bild 6: Südostbayernbahn

Bild 7: Pro Bahn e.V.

Bild 8: Pro Bahn e.V.

Bild 9: Verein »Die rote Elektrische«
