

Martin Runge, 16.11.2010

Die Planungen von Bund und Freistaat belegen: 2. Röhre schadet der S-Bahn und dem Regionalverkehr

Kritiker der für München geplanten 2. S-Bahn-Röhre weisen seit langem darauf hin, dass die Realisierung dieses milliardenteuren Prestigeprojektes zahlreiche wichtige Verkehrsinvestitionen in Bayern, so auch in der Region München, verhindern würde. Diese missliche Tatsache wurde jetzt durch das aktuelle GVFG-Bundesprogramm und die aktuelle Überprüfung der Bedarfsplanprojekte des Schienenverkehrs belegt. Der 2. Röhre zum Opfer fallen sollen beispielsweise der jahrzehntelang versprochene Ausbau des Westarmes der S 4 und der viergleisige Ausbau zwischen Berg am Laim und Markt Schwaben, wichtiger Bestandteil der Strecke München – Mühldorf – Freilassing.

Das aktualisierte GVFG-Bundesprogramm und die Überprüfung der Bedarfsplan-Projekte für die Bundesschienenwege belegen, dass die 2. Münchner S-Bahn Röhre wichtige Verkehrsvorhaben in Bayern kannibalisieren würde

Die Realisierung zahlreicher dringend notwendiger Investitionsvorhaben des Schienenpersonenfern-, des Schienengüter- und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), aber auch des allgemeinen ÖPNV (U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse) in Bayern droht aufgrund unzureichender Finanzausstattung auf den St.-Nimmerleinstag geschoben zu werden. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist bekanntermaßen ausweglos unterfinanziert, allein für Schienenprojekte in der ersten Dringlichkeitsstufe fehlen mehrere Milliarden Euro. Ebenso krass wie bei den Bedarfsplanprojekten des Bundes ist das Missverhältnis zwischen Investitionsbedarf und zur Verfügung stehenden Finanzmitteln im SPNV und im allgemeinen ÖPNV. Aus dem GVFG-Bundesprogramm, das der Förderung von „ÖPNV-Schienenverkehrswegen in Verdichtungsräumen und den dazugehörigen Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Millionen Euro“ dient und das bekanntlich im Jahr 2019 ausläuft, stehen je Jahr ca. 330 Millionen Euro für Projekte in allen 16 Bundesländern zur Verfügung. Aus Bayern gibt es für die nächsten Jahre Anmeldungen für Projekte in Bayern, deren Gesamtkosten auf etwa fünf Milliarden Euro beziffert werden. Das Volumen der hierfür von Bayern gewünschten Finanzhilfen des Bundes liegt bei 2,4 Milliarden Euro. Von diesem Betrag ist bis 2009 erst ein sehr kleiner Teil zugewendet worden. Niemand kann erwarten, dass der Bund in den nächsten Jahren zwei Drittel seiner Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm, welche wie gesagt der Förderung von Projekten in allen Bundesländern dienen sollen, nach Bayern gibt.

Auch aus den komplementär einzusetzenden Landesmitteln (FAG-Mittel, Mittel aus dem GVFG-Landesprogramm und nicht konsumtiv eingesetzte und ggf. angesparte Regionalisierungsmittel) ist die Finanzierung aller als dringlich angesehenen SPNV-Projekte nicht ansatzweise darstellbar. In Konkurrenz um diese Landesmittel stehen zudem zahlreiche kleinere Vorhaben des SPNV wie etwa die Entschärfung von Engpässen (beispielsweise Fahrstraßenkreuzungen oder Eingleisbetriebe) oder der behindertengerechte Umbau von Stationen sowie des allgemeinen ÖPNV und partiell auch des Straßenbaus.

Die umstrittene 2. Münchner S-Bahn Röhre, Investitionskosten mindestens zwei Milliarden Euro, soll zum Teil aus Mitteln des GVFG-Bundesprogramms, zum anderen Teil aus Landesmit-

teln (FAG-Mittel, angesparte Regionalisierungsmittel, GVFG-Landesmittel) finanziert werden. Das vorletzte Woche vorgelegte GVFG-Bundesprogramm 2010 - 2014 und die vor wenigen Tagen veröffentlichte Überprüfung der Bedarfsplanprojekte für die Bundeschienenwege belegen nun, dass dringend erforderliche Schienenverkehrsprojekte in Bayern aufgrund des immensen Finanzbedarfes für die 2. S-Bahn Röhre notleidend werden, ja kannibalisiert zu werden drohen.

Ausbau der S 4 Westarm aus dem GVFG-Bundesprogramm gestrichen

Aus dem aktualisierten GVFG-Bundesprogramm gestrichen wurde der Ausbau der S 4 in Richtung Buchenau und auch der Ausbau zumindest nach Eichenau ist nicht enthalten. Die S 4 nach Buchenau und Geltendorf ist neben der S 1 die S-Bahn-Linie mit den meisten Fahrgästen vor Einbindung in die Stammstrecke. Es gibt hier bekanntlich keine eigenen S-Bahn-Gleise, d.h. im Mischverkehr behindern sich S-Bahnen, Regional-, Fern- und Güterzüge gegenseitig. Der Zwangspunkt am Westkopf Pasing stellt den größten Engpass im gesamten S-Bahn-Netz dar, mit der Folge jeder Menge von Verspätungen, die dann wiederum in die Stammstrecke getragen werden.

Seit Jahrzehnten wird der Ausbau angekündigt, im August 1991 wurden das erste Mal entsprechende Planungen in Auftrag gegeben. Über Jahre hinweg erklärten die Verantwortlichen von Staatsregierung und Bundesbahn, später dann DB AG, den Ausbau „zur einvernehmlich als prioritär eingestuften Maßnahme“. In mehreren Landtagsbeschlüssen wird die zügige Realisierung der Investitionsmaßnahmen gefordert. Noch 2003 und 2004 verkündeten Bahnchef Mehdorn und Bayerns Verkehrsminister Wiesheu die Fertigstellung des Ausbaus und die Einführung des 10-Minuten-Taktes für spätestens 2010. Und jetzt werden hierfür die Jahre 2025 oder 2030, wenn überhaupt, in Aussicht gestellt.

München – Mühldorf – Freilassing: viergleisiger Ausbau zwischen Berg am Laim und Markt Schwaben beerdigt

Anders als der Ausbau des Westarmes der S 4 ist der viergleisige Ausbau zwischen Berg am Laim und Markt Schwaben noch als Investitionsmaßnahme im GVFG-Bundesprogramm 2010 – 2014 enthalten. Blättert man allerdings in den erklärenden und kommentierenden Ausführungen zur Überprüfung der Bedarfsplanprojekte für die Bundeschienenwege, so muss man erkennen, dass die Seiten zum GVFG-Bundesprogramm an dieser Stelle das Papier nicht wert sind. In der Bedarfsplanüberprüfung heißt es, dass der viergleisige Ausbau eben nicht aus GVFG-Bundemitteln zu finanzieren sei, weil die hier „für den Freistaat Bayern verfügbaren Mittel bereits in anderen Vorhaben gebunden“ seien. Eine Aufteilung der Investitionskosten nach SPNV, SPFV und SGV sei somit nicht mehr möglich. Für die Standardisierte Bewertung müssten die Kosten des Gesamtvorhabens zu Grunde gelegt werden, eine räumliche Aufspaltung von Nutzen und Kosten sei nicht möglich. Ein NKV von 1 oder größer als 1 sei nur erzielbar bei Verzicht auf den viergleisigen Ausbau.

Fazit:

- 1) Der viergleisige Ausbau zwischen Berg am Laim und Markt Schwaben scheint gestorben. Dies zum Leidwesen der Pendler sowohl in den S-Bahnen als auch in den Regionalzügen. S-Bahnen, Regionalzüge und Güterzüge behindern sich weiterhin.** (hierhin passen dann wunderbar folgende Ausführungen: „Die verkehrlichen Nutzen des SPNV entstehen im Wesentlichen aus der Einführung einer Express-S-Bahn

aus der 2. S-Bahn-Stammstrecke via München Ost und Erding zum Flughafen München sowie einer Verdichtung und Beschleunigung des SPNV-Regionalverkehrs zwischen München und Mühldorf.“)

- 2) **Die aktuelle GVFG-Liste ist ein Muster ohne Wert.**
- 3) **Die Beispiele S 4 West und Ausbau Berg am Laim – Markt Schwaben belegen, dass und wie die 2. Röhre wichtige Schienenverkehrsprojekte in Bayern aushebelt.**
- 4) **Als Begründung für die Notwendigkeit der 2. S-Bahn-Röhre müssen Pläne zur Einführung dichter Takte auf den Außenästen der S-Bahn herhalten, die für diese dichteren Takte erforderlichen Investitionen werden jedoch durch Bau und Finanzierung der 2. Röhre unmöglich. Die Realisierung der 2. Röhre würde nicht nur die Einführung des 10-Minuten-Taktes auf weiteren Linien verhindern, sondern auch dafür sorgen, dass der 10-Minuten-Takt, dort wo er bereits geboten wird, wieder aufgegeben werden muss (Ausnahme sind die wenigen Stationen die in den Genuss eines 10-Minuten-Taktes zzgl. des Halts einer Express-S-Bahn im 30-Minuten-Takt kommen.).**

Betriebskonzept/Fahrplan für die S2-Erding nach der Röhrenplanung

Riem bis Markt Schwaben:

Alle S-Bahnen fahren in den Tieftunnel: nach Rosenheimer Platz (Gasteig), Isartor, Karlsplatz (Stachus), Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Donnersberger Brücke und Hirschgarten muss umgestiegen werden.

Tagsüber 15-Minuten-Takt statt 20-Minuten-Takt (4 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde). **Da an dieser Strecke keinerlei Ausbaumaßnahmen vorgesehen sind, wird der Fahrplan noch unzuverlässiger als heute. Im Spätverkehr Verschlechterung von 20- auf 30-Minuten-Takt (2 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde). Die Expressfahrten morgens ab Markt Schwaben entfallen.**

Ottenhofen bis Erding:

Alle S-Bahnen fahren in den Tieftunnel: nach Rosenheimer Platz (Gasteig), Isartor, Karlsplatz (Stachus), Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Donnersberger Brücke und Hirschgarten muss umgestiegen werden. Die Expressfahrten morgens ab Markt Schwaben entfallen. Zur Hauptverkehrszeit 15- statt 20-Minuten-Takt.

Aus dem Schlussbericht zur Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundeschienenwege, November 2010:

Im BVWP 2003 wurde der Vollausbau der ABS München – Mühldorf – Freilassing (Herstellung einer Viergleisigkeit zwischen München Ost und Markt Schwaben sowie einer durchgehenden Zweigleisigkeit zwischen Markt Schwaben und Freilassing) untersucht. Diese Bewertung erfolg-

te wie im BVWP in der Regel üblich aus der Sicht des SPFV und des SGV. Da die Herstellung der Viergleisigkeit zwischen München Ost und Markt Schwaben auch für eine Verbesserung der Bedienungsangebote der S-Bahn erforderlich ist, erfolgte für diesen Streckenabschnitt eine Kostenteilung zwischen dem Bereich SPNV einerseits und den Bereichen SPFV und SGV andererseits. Die auf die Bereiche SPFV und SGV entfallenden Investitionskosten für das Gesamtvorhaben wurden seinerzeit mit 619 Mio. € angegeben. Unter diesen Rahmenbedingungen wurde ein NKV von 1,7 ermittelt. Hierin sind ausschließlich Nutzen enthalten, die für die Bereiche SPFV und SGV ermittelt wurden. Inzwischen haben sich die Rahmenbedingungen für die Finanzierung von S-Bahn-Projekten geändert. Das GVFG-Bundesprogramm läuft bis Ende 2019 aus. Die bis dahin für den Freistaat Bayern verfügbaren Mittel sind bereits in anderen Vorhaben gebunden. Daher konnte den für die ABS München – Mühldorf – Freilassing durchgeführten Bewertungen keine Teilung der Investitionskosten nach den Bereichen GVFG und BSchwAG bzw. SPNV und SPFV/SGV mehr zugrunde gelegt werden.

Den im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung durchgeführten Bewertungen wurden daher grundsätzlich die Investitionskosten für das Gesamtvorhaben zugrunde gelegt. Zielsetzung hierbei war es, alle mit dem Vorhaben verbundenen Kosten und Nutzen unabhängig von der Frage nach den Finanzierungsquellen gesamthaft gegenüber zu stellen. Da die Erfassung der verkehrlichen Nutzen im Bereich SPNV mit den Grundlagendaten der Bedarfsplanüberprüfung aufgrund der räumlichen Gliederung nach Kreisen und kreisfreien Städten nicht möglich ist, wurden bei der Bewertung des Vollausbau (Planfall 5, vgl. Kapitel 8.1) nur die verkehrlichen Nutzen des SPFV und des SGV berücksichtigt. Aufgrund der nunmehr von der DB Netz AG ermittelten Investitionskosten in Höhe von 2.082 Mio. € ergab sich für den Vollausbau der ABS München – Mühldorf – Freilassing ein NKV von 0,6. Die Optimierung des Planfalles 5 erfolgte zunächst durch eine moderate Reduktion des Ausbauumfanges.

Die für den Planfall 5 prognostizierten Zugzahlen haben gezeigt, dass auf dem Abschnitt Tüßling – Freilassing die Herstellung einer vollständigen Zweigleisigkeit nicht erforderlich ist. Im optimierten Planfall 5a wurde daher von einer partiellen Zweigleisigkeit mit zusätzlichen Kreuzungsbahnhöfen ausgegangen. Hierdurch lassen sich die Investitionskosten von 2.082 Mio. € auf 1.781 Mio. € reduzieren. Da bei der Bewertung im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung der ABS München – Mühldorf – Freilassing auf der Kostenseite der gesamte Investitionsbedarf angelastet wurde, wurde im Planfall 5a auf der Nutzenseite der Bereich SPNV zusätzlich berücksichtigt. Die verkehrlichen Nutzen des SPNV entstehen im Wesentlichen aus der Einführung einer Express-S-Bahn aus der 2. S-Bahn-Stammstrecke via München Ost und Erding zum Flughafen München sowie einer Verdichtung und Beschleunigung des SPNV-Regionalverkehrs zwischen München und Mühldorf. Die Quantifizierung dieser Nutzen erfolgte auf der lokalen Datenbasis aus dem Flughafengutachten München.

Auch das für den Planfall 5a ermittelte NKV von 0,9 (vgl. Kapitel 8.2) ermöglicht noch keine Berücksichtigung im Zielnetz der Bedarfsplanüberprüfung. Da sämtliche von der ABS München – Mühldorf – Freilassing zu erwartenden Nutzen bei der Bewertung des Planfalles 5a bereits erfasst wurden, ist eine Optimierung nur durch die weitere Reduktion des Ausbauumfanges möglich. Im Planfall 5b wurde daher auf die zusätzlichen zwei Gleise zwischen München Riem West und Markt Schwaben verzichtet. Stattdessen ist die Herstellung einer vollständigen Zweigleisigkeit zwischen Markt Schwaben und Mühldorf erforderlich. Hierdurch wird der Investitionsbedarf für die ABS München – Mühldorf – Freilassing von 1.781 Mio. € im Planfall 5a auf 1.057 Mio. € im Planfall 5b reduziert. In Anbetracht der beschränkten Kapazitäten der zweigleisigen Strecke von München nach Markt Schwaben ist die im Planfall 5a unterstellte Express-S-Bahn von München via Erding zum Flughafen im Planfall 5b nicht mehr realisierbar. Unter diesen Ausgangsannahmen wurde für den Planfall 5b ein NKV von 1,2 ermittelt. Die ABS München – Mühldorf – Freilassing wurde daher mit dem im Planfall 5b optimierten Projektzuschnitt im Zielnetz berücksichtigt.

Hintergrund zur S 4 Westarm:

Die S 4 nach Buchenau und Geltendorf ist neben der S 1 die S-Bahn-Linie mit den meisten Fahrgästen vor Einbindung in die Stammstrecke. Es gibt hier bekanntlich keine eigenen S-Bahn-Gleise, d.h. im Mischverkehr behindern sich S-Bahnen, Regional-, Fern- und Güterzüge gegenseitig. Der Zwangspunkt am Westkopf Pasing stellt den größten Engpass im gesamten S-Bahn-Netz dar, mit der Folge jeder Menge von Verspätungen, die dann wiederum in die Stammstrecke getragen werden.

Seit Jahrzehnten wird der Ausbau angekündigt, im August 1991 wurden das erste Mal entsprechende Planungen in Auftrag gegeben. Über Jahre hinweg erklärten die Verantwortlichen von Staatsregierung und Bundesbahn, später dann DB AG, den Ausbau „zur einvernehmlich als prioritär eingestuften Maßnahme“. In mehreren Landtagsbeschlüssen wird die zügige Realisierung der Investitionsmaßnahmen gefordert. Noch 2003 und 2004 verkündeten Bahnchef Mehdorn und Bayerns Verkehrsminister Wiesheu die Fertigstellung des Ausbaus und die Einführung des 10-Minuten-Taktes für spätestens 2010.

2007 wurde das Projekt (Ausbau der S 4 bis Buchenau) zwar durch die Staatsregierung für das GVFG-Bundesprogramm angemeldet und dort auch aufgenommen (als Baubeginn wurde das Jahr 2011 gemeldet), doch auf Betreiben der Staatsregierung wurde es jetzt aus der aktuellen GVFG-Aufstellung (2010 – 2014) wieder herausgenommen. Hintergrund ist die Tatsache, dass der Finanzbedarf für die 2. Münchner S-Bahn-Röhre so groß ist, dass für zahlreiche wirklich wichtige SPNV-Projekte in Bayern kein Geld mehr da ist. Bereits Mitte November 2009 war auf einer Pressekonferenz zum Bahnknoten München im Bayerischen Wirtschaftsministerium der Ausbau der S 4 bis Buchenau für verzichtbar erklärt worden. In den Beschlüssen von Staatsregierung und Landtag vom März bzw. April dieses Jahres zum Bahnknoten München ist jetzt nur mehr vom Ausbau bis nach Eichenau die Rede, auch gibt es hier keinerlei zeitliche Festlegung. Aus dem Bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium wurde dann vage in Aussicht gestellt, dass mit den Maßnahmen zum Ausbau der S 4 nach Fertigstellung der 2. Münchner S-Bahn-Röhre begonnen werden könne. Im Klartext heißt das, Verbesserungen auf der S 4 wird es, wenn überhaupt erst im Jahr 2025 oder noch später geben.¹

¹ *noch detaillierter zur Historie:*

Aufgrund der hohen Fahrgastzahlen gehörte die S-Bahn Richtung Geltendorf zu den ersten drei S-Bahn-Linien, die im 20-Minuten-Takt bedient wurden (seit 1973, daneben waren dies die Linien nach Ebersberg und nach Herrsching). Im August 1991 erteilte die Bayerische Staatsregierung der damaligen Bundesbahn den Auftrag, Maßnahmen zur Einführung des 10-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit für die Strecken nach Dachau, Maisach, Buchenau, Weßling, Deisenhofen und Zorneding zu planen. Während die anderen genannten Strecken nach und nach mit entsprechenden Investitionsmaßnahmen beglückt wurden, wurde der Ausbau Pasing – Buchenau immer wieder verschoben.

Im größten S-Bahn-Ausbauprogramm der letzten Jahre/Jahrzehnte („S-Bahn-Bau und Finanzierungsvertrag über den Streckenausbau im Großraum München zur Einführung des 10-Minuten-Taktes der S-Bahn“, sog. 520-Millionen-DM-Programm) fand der Ausbau in Richtung Buchenau aus Kostengründen keinen Platz. Mitte 2003 versprachen Bayerns Wirtschafts- und Verkehrsminister Otto Wiesheu und Bahnchef Hartmut Mehdorn den Ausbau der Strecke nach Buchenau so voranzutreiben, dass bis zum Jahr 2009, spätestens aber bis 2010 der 10-Minuten-Takt möglich sei. Auch in der „Rahmenvereinbarung über das 10-Jahres-Entwicklungskonzept für den Schienenverkehr im Freistaat Bayern zwischen der DB AG und dem Freistaat Bayern“ aus dem September 2003 ist der Ausbau („S 4 West: Streckenausbau zur Einführung des 10-Minuten-Taktes“) als „einvernehmlich als prioritär eingestufte Maßnahme“ enthalten.

Gleichzeitig würde es mit der 2. Röhre und dem dann präferierten Betriebskonzept auf dem Westarm der S 4 in der Summe zu deutlichen Verschlechterungen kommen. Die Option des 10-Minuten-Taktes würde auf den St.-Nimmerleins-Tag verschoben werden, es könnte keinen reinen Taktfahrplan mehr geben, d.h. es wäre nur mehr ein Taktgestolpere möglich, der Fahrplan wäre noch unzuverlässiger einzuhalten als dies heute schon der Fall ist, zudem würden sämtliche Stationen beginnend mit Aubing und Puchheim im Spätverkehr nur mehr im 30-Minuten-Takt bedient werden. Dem gegenüber steht als Verbesserung die Einführung des 15-Minuten-Taktes (allerdings stolpernd) untertags.²

Dr. Martin Runge, MdL,
 wirtschafts-, verkehrs- und europapolitischer Sprecher der GRÜNEN im Bayerischen Landtag
 Telefon: 089-4126 2753, 08142/597 151
 Email: runge.martin@gmail.com, martin.runge@gruene-fraktion-bayern.de,
 Homepage: <http://www.martin-runge.info>

Allerdings mehrten sich anschließend die Hinweise darauf, dass dieser Zeitplan nicht zu halten sein wird, ja, dass die Verantwortlichen sich auch nicht darum bemühen, den Zeitplan halten zu können. So fand sich der Ausbau in Richtung Buchenau nicht auf der 2006 veröffentlichten Prioritätenliste für Schienenprojekte des damals neuen Bayerischen Verkehrsministers Erwin Huber (andere S-Bahn-Projekte nannte Huber hier sehr wohl). Ein Vertreter der DB Projektbau verkündete ebenfalls 2006, der Ausbau von Pasing nach Buchenau sei frühestens im Jahr 2015 fertig gestellt. Dann war von der DB AG zu erfahren, man rechne erst frühestens mit dem Jahr 2018 für die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Ausbaumaßnahmen. Bei der Vorstellung des o.g. Gutachtens wurde dann erklärt, die Strecke nach Buchenau künftig im 15-Minuten-Takt bedienen zu wollen, wofür eben auch keinerlei Investitionsmaßnahmen mehr nötig seien.

² *Zu den konkreten Auswirkungen der Zweiten Röhre und des entsprechenden Betriebskonzeptes auf das Zugangebot auf dem Westarm der S 4*

Aufgrund von Mischverkehren, Eingleisbetrieb und Kurzwenden am Bahnsteig zur Einsparung einer Zuginheit ist in den Betriebskonzepten 6T (das von den „Gutachtern“ präferierte und als einzig wahre dargestellte Konzept, heißt vom Nutzen-Kosten-Faktor als einzig realisierbar erklärte Konzept) und 6S auf mehreren Außenstrecken kein reiner Taktfahrplan vorgesehen. Dies gilt vor allem für den Westarm der S 4. (z.B. Geltendorf – Grafrath: 20/18/12 (HVZ), Grafrath – Buchenau: 18/12/18/12 (HVZ, gerade) und 13/17/18/12 (HVZ, ungerade), Buchenau – Pasing: 16/14/16/14). Weiteres Manko neben dem unsäglichem Stolpertakt wäre, dass sich grundsätzlich bei der Einführung des 15-Minuten-Taktes auf der 34 km langen Mischverkehrsstrecke der S 4-West von Pasing bis Geltendorf die Betriebsqualität gegenüber dem 20-Minuten-Takt noch einmal massiv verschlechtern würde, d.h. es käme zu noch mehr Engpässen und noch mehr Verspätungen, die sich dann wiederum in das gesamte S-Bahn-Netz übertragen würden.

(Ein Hauptargument für den 15-Minuten-Takt ist die Kompatibilität mit dem 30-Minuten-Takt des Regionalverkehrs. Deshalb wäre aufgrund fehlender eigener S-Bahngleise die Eisenbahnstrecke Richtung Geltendorf – Allgäu die Parodiestrecke für den 15-Minuten-Takt, doch der 20-Minuten-Takt ermöglicht eine um 5 Minuten größere Schere der Beförderungszeiten zwischen schnellen und langsamen Zügen, d.h. z.B. zwischen Regionalverkehr und S-Bahn. Der Unterschied der Beförderungszeiten von Regionalzug und S-Bahn beträgt auf der Strecke zwischen Pasing und Geltendorf mehr als 10 Minuten. Perspektivisch wird der Regionalzugverkehr weiter zunehmen. Die heute täglich vier verkehrenden EuroCity-Zugpaare München – Zürich sollen nach der Elektrifizierung der Strecke Geltendorf – Memmingen – Lindau auf einen Zwei-Stunden-Takt verdichtet werden. Zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2017 ist dann ein Stundentakt der EuroCity-Linie nach Zürich realistisch, schließlich wird dann die Fahrt nach Mailand über Zürich kürzer sein als heute über den Brenner.)