

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Januar 2017



Elektrische Triebwagen der Werdenfelsbahn und Dieseltriebwagen der Pfaffenwinkelbahn im Bahnhof Weilheim – im Januar 2015 noch mit den alten Bahnsteigen. Während heute die Fahrgäste der Pfaffenwinkelbahn bei der Fahrt nach und von München umsteigen müssen, würden Hybridfahrzeuge eine umsteigefreie Verbindung von Schongau nach München ermöglichen. (Bild: Norbert Moy)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Wasserburger Altstadtbahn – erste Runde vor Gericht – Seite 3
- Realsatire in Hallbergmoos – Seite 4
- München–Lindau: Elektrifizierung nochmals im Verzug? – Seite 5
- Mit Hybrid-Triebwagen ohne Umsteigen nach München – Seite 6
- Bahnsteig in Weilheim: Enttäuschung nach Umbau – Seite 8
- Schientunnel unter dem Englischen Garten? – Seite 9

Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern ein gutes Neues Jahr!

Kurznachrichten

BPP-Abo: Letzte Erinnerung für Leser der Papierversion

Wie jedes Jahr wird auch diesmal die Januarausgabe der PRO BAHN Post noch einmal an alle Leser der Papierversion geschickt, die diese in 2016 abonniert hatten. Damit sollen die Leser, die die Papierversion weiter beziehen möchten, aber noch bezahlt haben, ein letztes Mal erinnert werden. Andernfalls erlischt das Abo automatisch. Falls Sie also 2017 die Papierversion, bzw. als Nichtmitglied Ihr Papier- und elektronisches Abo weiter beziehen möchten und noch nicht bezahlt haben sollten, so überweisen Sie bitte 14,40 Euro auf unser Konto bei der Sparda-Bank München (IBAN DE83 70090500 0003720730, BIC GENO-DEF1S04; Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). Bitte geben Sie unbedingt Ihre Adresse an, wenn Sie kein Mitglied sind.

PRO BAHN Bayern sieht ÖV in Bayern durch 2. S-Bahn-Tunnel gefährdet

In einer Pressemitteilung sorgt sich PRO BAHN Bayern um die Finanzierung des Öffentlichen Nahverkehrs in Bayern (http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=874). Der geplante zweite S-Bahn-Tunnel für München schöpft nämlich gleich zwei Fördertöpfe auf eine Weise aus, dass das Geld woanders fehlen muss. Eine Milliarde Euro kommt aus den sogenannten Regionalisierungsmitteln – das Geld soll eigentlich für Bestellungen von Verkehrsleistungen benutzt werden (z.B. auch für die Reaktivierung von Bahnlinien im Regelverkehr). Noch schlimmer trifft es die Mittel gemäß GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) – hier blockiert der zweite S-Bahn-Tunnel Zahlungen für andere bayerische Projekte (überwiegend Infrastruktur für kommunale und S-Bahn-Verkehre) für die nächsten 20 Jahre. PRO BAHN kann nicht erkennen, dass die zweite Stammstrecke die Probleme der Pendlerverkehre nach München löst – weder im S-Bahn- noch im Regionalverkehr. PRO BAHN sieht die Gefahr, dass der einseitige Mitteleinsatz den notwendigen Bau eigener S-Bahn-Gleise und den Ausbau immer noch eingleisiger Regionalstrecken verhindert.

Abendliches Alkoholverbote in München und Nürnberg

Ab Januar gilt rund um die Hauptbahnhöfe von Nürnberg und München ein nächtliches Alkoholverbot. Das haben die Stadträte der beiden Städte am 14. Dezember beschlossen. Ob sich die DB bzw. die Bundespolizei für Flächen in ihrer Zuständigkeit den städtischen Regelungen anschließen, ist unklar.

„Bahngipfel“ in München

Am 21. Dezember hat die bayerische Staatsregierung der DB die Finanzierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München rechtswirksam zugesichert. Der bayerische Verkehrsminister Herrmann (CSU) kündigte außerdem an, gemeinsam mit der DB ein Gesamtkonzept für den Bahnknoten München unter Einschluss des S-Bahn-Nordrings und der Sendlinger Spange zu erarbeiten, damit bei Betriebsstörungen wenigstens ein paar Züge über den Südring fahren könnten (<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/nahverkehr-grosse-loesung-fuer-die-muenchner-s-bahn-1.3304908>). Laut SZ beteuert Herrmann, dass andere SPNV-Projekte nicht wegen der zweiten Stammstrecke vernachlässigt würden. PRO BAHN wird die künftige Entwicklung genau beobachten und die Politik bei Bedarf an dieses Versprechen erinnern.

Stadtratsbeschluss zur Trambahn-Westtangente

Der Münchner Stadtrat hat am 14.12. dem Bau der Trambahn-Westtangente zugestimmt (<http://www.merkur.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/tram-westtangente-ist-beschlossen-trotz-streit-im-stadtrat-7119367.html>). Die Beschlussvorlage enthält diverse Nachbesserungen gegenüber der ursprünglichen Planung, mit denen den Bedenken der CSU entgegengekommen wird. Schaut man sich die Tabelle auf Seite 25 der Beschlussvorlage (<https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4309605.pdf>) an, so wirkt es, als sei die Trambahn eine Maßnahme zur Beschleunigung des Autoverkehrs. Trotz des positiven Stadtratsbeschlusses wird es noch etliche Jahre dauern, bis auf der Fürstenrieder Straße Trambahnen fahren werden.

Weitere aktuelle Meldungen gibt es unter <http://www.pro-bahn.de/aktuell/>.

Wasserburger Altstadtbahn – erste Runde vor Gericht

Am 1. Dezember fand vor dem Verwaltungsgericht München die erste Verhandlung zur Wasserburger Stadtbahn statt. Angekündigt war im Vorfeld, dass das Gericht nicht zur Sache selbst sprechen wollte, sondern nur die Zulässigkeit der Klage unseres Bieterkonsortiums „Wasserburger Altstadtbahn GbR“ gegen den Stilllegungsbescheid des Freistaats Bayern klären wollte. Der Freistaat war als beklagte Partei durch zwei Juristinnen der Regierung von Oberbayern und des Innenministeriums vertreten, zusätzlich war die Stadt Wasserburg beigegeben, die ebenfalls zwei Anwälte mitgebracht hat. Die Klägerin Wasserburger Altstadtbahn GbR war mit Professor Urs Kramer zahlenmäßig in der Minderheit, dafür qualitativ weit kompetenter aufgestellt. Das veranlasste die Richterin zur Nebenbemerkung, dass zum Themenkomplex AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) kaum ein Kommentar zu finden sei, der nicht von Professor Kramer stamme.

Die formalen Fragen zur Zusammensetzung und dem Gesellschaftervertrag der GbR, mit denen die Beklagtenseite unsere Klagebefugnis anzweifelte, erwiesen sich letztlich als irrelevant und wurden geklärt. Letztlich kaprizierten sich die Anwälte des Freistaats auf eine ganz andere Argumentation, welche letztendlich doch inhaltliche Themen betraf. Anhand eines Urteils des VGH Hessen aus dem Jahr 2000 will man feststellen, dass für die Wasserburger Altstadtbahn GbR kein Rechtsschutz und somit keine Klagebefugnis bestehe. Dabei wird vorausgesetzt, dass das Konsortium nie ein ernsthaftes Interesse an der Übernahme der Strecke hatte und auch kein tragfähiges Finanzierungskonzept vorgelegt hat. Diese Behauptung kann natürlich erst im Rahmen einer inhaltlichen Aufarbeitung des Rechtsstreits widerlegt werden.

Auch wenn die Argumente der Beklagten auf den Prozessbeobachter eher schwach wirkten und bei Redaktionsschluss noch kein schriftliches Urteil vorlag, ergab eine telefonische Nachfrage, dass unsere Klage abgewiesen wird. Wir werden also die nächste Instanz bemühen müssen.

Norbert Moy

Autobahnen, S-Bahn-Tunnel und ein Wartehäuschen

Realsatire in Hallbergmoos

Rund 100 oberbayerische CSU-Politiker, drei Minister und DB-Chef Grube trafen sich am 12. Dezember in Hallbergmoos, direkt neben dem Münchner Flughafen, zu einer Verkehrskonferenz. Laut Vorabberichten ging es hauptsächlich um die Verkehrsprobleme im Ballungsraum München. Dr. Grube brachte sein neues Vorzeigestück ICE 4 allerdings nicht bis Hallbergmoos sondern nur bis München mit, um es Ministerpräsident Seehofer und der lokalen Presse schmackhaft zu machen.

Auf der Facebook-Seite der CSU Oberbayern und in den Medien war anschließend zu sehen, wie DB-Manager in Hallbergmoos dabei helfen, CSU-Dankesplakate für die zweite Stammstrecke in die Kameras zu halten. Von Ergebnissen der Konferenz wurde – vielleicht mangels Masse – leider weniger berichtet. Am Abend gab es im Videotext des Bayerischen Fernsehens eine kurze Zusammenfassung: die Verkehrsprobleme im Raum München sind im Prinzip schon gelöst, da man ja fleißig Autobahnen ausbaut und jetzt auch noch einen zweiten S-Bahn-Tunnel graben will.

Doch halt – ganz so schlimm war es am Ende doch nicht. Es kam sogar eine ganz konkrete Verbesserung heraus: DB-Chef Grube höchstpersönlich versprach dem Hallbergmooser Bürgermeister, dass an der dortigen S-Bahn-Station ein neues Wartehäuschen errichtet wird. Dazu muss jetzt natürlich zunächst noch eine Finanzierungsvereinbarung ausgehandelt werden, es muss geklärt werden, wer

die Vorplanung und die Ausführungsplanung bezahlt, wer die Projektsteuerung übernimmt, und das Eisenbahnbundesamt hat auch ein Wort mitzureden.

Bei irgendeiner CSU-Verkehrskonferenz im nächsten Jahrzehnt – kurz vor Eröffnung des 2. S-Bahn-Tunnels in München – kann dann der übernächste DB-Chef Vollzug melden. Nicht ganz auszuschließen ist allerdings, dass man zwischendurch feststellt, dass der für das Wartehäuschen vorgesehene Platz ganz dringend für den Ausbau der Bundesstraße 301 zur Autobahn gebraucht wird. Das wäre dann zwar bedauerlich, aber für die CSU-Verkehrsprobleme wohl die bessere Lösung.

Edmund Lauterbach

Bahnstrecke München–Lindau

Elektrifizierung schon wieder im Verzug?

Nach den ursprünglichen Plänen war der Baubeginn für die Elektrifizierung der Bahnstrecke Lindau–München im Jahr 2010, und die Inbetriebnahme hätte 2015 erfolgen sollen. Bekanntlich ist es nicht so gekommen, zwischenzeitlich wurde Jahr 2020 für die Inbetriebnahme angestrebt. Die Historie der zahlreichen Verzögerungen ist in der PRO BAHN Post vom Juni 2013 nachzulesen (<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp201306.pdf>).

Immerhin hat man es inzwischen geschafft, dass die Bahnstrecke München–Lindau im Bundesverkehrswegeplan vollständig im Bezugsfall ist, d.h. es ist keine erneute Nutzen-Kosten-Analyse mehr erforderlich. Außerdem hat der Bund im Haushaltsplan 158 Millionen Euro für den Streckenausbau reserviert (Seite 1965 in <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/092/1809200.pdf>).

Was jedoch erstaunt ist, dass Planung und Baubeginn erneut im Verzug sind: Nach dem im Juni 2016 vorgelegten Verkehrsinvestitionsbericht (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/088/1808800.pdf>) hätten die Bauarbeiten im Abschnitt Landesgrenze–Aichstetten 2015 beginnen sollen, im Abschnitt Memmingen–Landesgrenze 2016, im Abschnitt Kisslegg–Wangen ebenfalls 2016. Schaut man auf die Projektseite der Deutschen Bahn zum Streckenausbau (<http://www.abs48.com/Projektstatus>), dann wird deutlich, dass der Planungsprozess erheblich im Rückstand ist: So ist beispielsweise für den Abschnitt Kisslegg–Wangen, in dem in 2016 der Baubeginn sein sollte, noch nicht einmal ein Erörterungstermin festgelegt! Zudem liegt zu keinem einzigen der Planfeststellungsabschnitte ein Planfeststellungsbeschluss vor.

Es ist zu befürchten, dass der Termin einer Fertigstellung bis Dezember 2020 nicht einzuhalten ist. Offensichtlich arbeiten die Planer der Deutschen Plan viel zu langsam, und auch das Eisenbahnbundesamt macht nicht schnell genug vor-

wärts. Eine kleine Nebenbemerkung: Die Mitfinanzierung des Streckenausbaus Lindau–München durch die Schweiz ist an die folgenden zwei Bedingungen geknüpft: Baubeginn 2015 (das hat man wohl durch die vorgezogenen Arbeiten an einigen Bahnübergängen zumindest pro forma erreicht), Inbetriebnahme 2020.

Gemäß dem Abkommen von Lugano haben sich Deutschland und die Schweiz dazu verpflichtet, die Fahrzeit zwischen München und Zürich auf 3 Stunden und 15 Minuten zu reduzieren. Diese Zielfahrzeit steht zwar immer noch im Verkehrsinvestitionsbericht, aber auf der Homepage der Deutschen Bahn wird eine Fahrzeit von 3 Stunden und 30 Minuten erwähnt. Erstaunlich ist, dass in der Studie zum Taktfahrplan im Fernverkehr nun plötzlich eine Fahrzeit von 3 Stunden und 40 Minuten angegeben wird, also wieder 10 Minuten länger (siehe Netzgrafik, Zielfahrplan 2030, http://www.bvwp-projekte.de/schiene/img/Netzgrafiken_Zielfahrplan_BVWP2030.pdf).

In einer schriftlichen Anfrage habe ich deshalb die Bundestagsabgeordneten entlang der Bahnstrecke Lindau–München und die Mitglieder des Verkehrsausschusses darum gebeten, diese Unstimmigkeiten aufzuklären. Auf die Antworten darf man gespannt sein.

Ralf Wiedenmann

Mit Hybrid-Triebwagen ohne Umsteigen von Schongau nach München

Das Bahnfahren zwischen Schongau und München könnte bald viel attraktiver werden: In einem Schreiben an die bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), die im Auftrag des Freistaats den Nahverkehr auf der Schiene bestellt und gestaltet, schlägt PRO BAHN vor, die Pfaffenwinkelbahn zur Pilotstrecke für innovative Hybrid-Triebwagen zu machen. Aktuelle Fahrzeugentwicklungen von Elektrozügen, die dank Batteriespeicher auch auf nicht elektrifizierten Strecken fahren können, bieten heute die Chance, das Bahnfahren auf der Pfaffenwinkelbahn auch ohne teuren Ausbau der Infrastruktur (Elektrifizierung) grundlegend zu verbessern.

Mit dem Zug ohne Umsteigen von Schongau, Peiting oder Peißenberg nach München zu fahren, ist nicht nur ein Wunsch eines großen Teils der Fahrgäste der Pfaffenwinkelbahn. Viele potentielle Bahnkunden werden heute durch das Umsteigen und die damit verbundenen Umstände wie das Risiko eines Anschlussverlusts vom Bahnfahren abgehalten. Der Grund für das Brechen der Verkehrsströme in Weilheim wird bislang mit dem Fehlen der elektrischen Fahrleitung zwischen Weilheim und Schongau begründet.

Die auf der Fachmesse Innotrans vorgestellten Triebwagen des Typs „Talent 3“

sind mit den Fahrzeugen auf der Werdenfelsbahn kompatibel. Wie schon auf den Strecken nach Kochel oder Reutte könnte dann auch in Weilheim ein Zugteil aus München abgekuppelt werden und Richtung Schongau weiterfahren. Im Rahmen einer Innovationsförderung wird das Bundesverkehrsministerium den Pileinsatz finanziell fördern.

Die Bahnstrecke Weilheim–Schongau wird zurzeit von der Bayerischen Regio-bahn im Rahmen des Dieselnetzes „Augsburg 2“ mit Dieseltriebwagen des Typs LINT41 betrieben. Die Entscheidung, diese Strecke zusammen mit der Ammerseebahn Weilheim–Augsburg und der Paartalbahn Augsburg–Ingolstadt zu vergeben, erfolgte damals ausschließlich aus dem betrieblichen Blickwinkel, die von Augsburg ausgehenden Dieselstrecken sinnvoll zusammen zu fassen. Dadurch entstand die Situation, dass derzeit von Kochel und Reutte in Tirol umsteigefreie Verbindungen nach München bestehen, von der wichtigsten Nebenstrecke des Werdenfels-Netzes jedoch nach wie vor in Weilheim umgestiegen werden muss. Dies entspricht nicht den Verkehrsströmen, die von Schongau aus fast ausschließlich Richtung München weisen. Verkehrlich hätte die Strecke somit mit dem elektrisch betriebenen Werdenfels-Netz ausgeschrieben werden müssen.

Der Vertrag für das Dieselnetz „Augsburg 2“ läuft Ende 2019 aus. Die Strecken werden ab 2021 zusammen mit dem Elektronetz Augsburg als „Augsburger Netze“ neu vergeben. Für die Zwischenzeit wird für das Angebot auf der Strecke ein Übergangsvertrag verhandelt, für den sich offensichtlich der bisherige Betreiber Bayerische RegioBahn, aber auch die DB Regio AG mit gebrauchten Triebwagen von Typ „Siemens Desiro“ beworben haben.

PRO BAHN regt an, die Strecke mit Auslaufen des Vertrages Ende 2019 aus dem Dieselnetz „Augsburg 2“ heraus zu lösen und separat zu vergeben. Mit technisch zu den im Werdenfels-Netz eingesetzten Triebwagen des Typ „Talent 2“ kompatiblen Hybrid-Triebwagen des Typs „Talent 3“ könnte ein Flügelzugkonzept zur Pfaffenwinkelbahn aufgebaut werden. Zum einen besteht die Möglichkeit, den bisher in Weilheim endenden Flügelzug des Halbstunden-Taktes anstatt der bisherigen Wendezeit nach Peißenberg zu verlängern. Zum anderen könnte ein Zugteil des Haupttakt-Zuges nach Garmisch-Partenkirchen ab Weilheim nach Schongau geflügelt werden. Beides wäre ohne zusätzliche Fahrzeuge und zusätzliches Personal möglich. Südlich vom Weilheim werden auf Grund des geringeren Fahrgastaufkommens grundsätzlich weniger Kapazitäten benötigt als im Nordteil. Schon jetzt werden bei vielen Zügen in Weilheim Fahrzeuge abgetrennt und abgestellt.

Norbert Moy

Nähere Informationen zum Fahrzeug, das Schreiben von PRO BAHN an die BEG und eine Pressemitteilung von PRO BAHN finden Sie unter http://www.pro-bahn.de/weilheim/presse_show_weilheim.php?id=872.

Neuer Bahnsteig in Weilheim: wieder Sparlösung

Enttäuschung nach Umbau

In der PRO BAHN Post vom letzten September hatten wir bereits über den 11,5 Millionen Euro teuren Umbau des Weilheimer Bahnhofs zu einer barrierefreien Verkehrsstation berichtet. Inzwischen ist der nächste Bauabschnitt weitgehend fertig gestellt: bis Ende November wurden die Bahnsteige 4 und 5 erneuert, lediglich der Einbau des Lifts steht noch aus. Leider bleibt das Ergebnis wieder hinter den Erwartungen – vielleicht sollte man eher „Hoffnungen“ schreiben – zurück.

Der Bahnsteig hat eine Höhe von 55 Zentimeter, passt also nur für die Triebwagen der Bayerischen Regiobahn (BRB). So wird zwar derzeit ein bahnsteiggleicher, d.h. fahrgastfreundlicher Umstieg zwischen Zügen der Deutschen Bahn (DB) und der BRB angeboten, aber man muss eine Stufe in den DB-Triebwagen hinaufsteigen, um in das Fahrzeug zu gelangen. Das ist zwar immer noch deutlich besser als vor dem Umbau, als die Bahnsteighöhe noch 21 Zentimeter betragen hatte, aber keine Ideallösung.

Ansonsten war anscheinend wieder Geiz ein wesentliches Merkmal der Planungen. Die Bahnsteigkante zu Gleis 5 ist gerade so lang (ca. 140 Meter), dass zwei Triebwagen der Baureihe ET 442 („Hamster“) halten können. Für längere Züge ist der Bahnsteig also unbenutzbar. Das mag im Regelfall genügen, schränkt aber bei Betriebsstörungen die Flexibilität des Bahnhofs ein. Und wenn in der nächsten Ausschreibungsperiode andere Fahrzeuge zum Einsatz kommen oder aufgrund von gestiegenen Fahrgastzahlen längere Züge bestellt werden müssen, muss der Bahnhof gleich wieder umgebaut werden. Die Bahnsteigkante zu Gleis 4 ist nur unwesentlich länger (ca. 150 m). Unerwartet ist, dass die Bahnsteigkanten etwas versetzt sind: Bahnsteig 4 ist etwas nach Norden, Bahnsteig 5 nach Süden verschoben. Dadurch ist der Aufenthaltsbereich an beiden Enden schmaler und es mussten Geländer angebracht werden, um Fahrgäste vor dem Sturz vom Bahnsteig zu schützen. Hoffen wir, dass dieses Konstrukt ein Indiz für besonders weitreichende Planung ist: wahrscheinlich wird dann die zu erwartende Erweiterung vereinfacht und es konnten jetzt ein paar Euro gespart werden. Die alten Bahnsteige waren übrigens 220 Meter lang.

Die Bahnsteigüberdachung ist genauso kurz wie bei Bahnsteig 3/4, die Zahl der Sitzgelegenheiten noch geringer. Besonders ärgerlich ist die Position der Zugzielanzeiger. Sie werden durch die Vitrinen für die Aushangfahrpläne verdeckt, so dass sie von der Treppe aus nicht gesehen werden können.

Es bleibt also spannend, mit was uns DB Station & Service im Rahmen des Umbaus des Hausbahnsteigs überraschen wird.

Matthias Wiegner

Söders Vorstoß weitergedacht

Schientunnel unter dem Englischen Garten?

In der letzten Zeit hat Herr Söder mehrmals gemeint, sich zum Thema „Tram statt Busse im Englischen Garten“ äußern zu müssen, und beteuert, niemals werde es eine Trambahn durch den Englischen Garten geben.

Betrachten wir das einmal näher: Eine so abseitige Behauptung wie die, Rillenschienen, womöglich noch eingebettet in Rasenpflastersteine, durchschnitten eine Landschaft stärker als eine Asphaltstraße, befahren von brummenden und herb duftenden Bussen, so etwas wird ein erwachsener Mensch kaum aufrecht erhalten und noch weniger begründen können, ohne sich vollendet lächerlich zu machen. Vorausgesetzt, jemand, der das anhören muss, hat ausreichende Ortskenntnis. Es geht hier ja nicht um einen Neubau, wie viele zu glauben scheinen, sondern um eine umweltfreundliche Verbesserung vorhandenen Bestandes. Niemand will eine zusätzliche Schneise durch Münchens Schaugarten. Sondern eine Aufwertung der Gegebenheiten, eine Ertüchtigung und Verschönerung. Trambahnschienen sieht man fast nicht. Radfahrer könnten stürzen? Für sie ist allemal ein paralleler, breiter gemeinsamer Weg mit den Kutschen vorhanden, schon heute ohne Busse.

Und das immerhin schlüssige Hauptargument, die Oberleitung sei häßlich, ist längst entkräftet; die MVG will Akkuwagen einsetzen. Jedenfalls stört den Denkmalschutz eine elektrische Bahn ganz sicher nicht mehr als ein Bus. Oder ist etwa gegenwärtiges Busdesign historisch verträglicher als das Erscheinungsbild einer Tram?

Was also bleibt zu schließen? Schienenfeindlichkeit ist ideologisch, damit vernunftlos. Denn es geht den Befürwortern nicht um Schönheit oder Romantik der Tram oder um das Fahrvergnügen eines Rummelplatzes, also um die Belustigung sentimentaler Bahnfans, sondern um den schnöden Verkehrsnutzen.

Und leise drängt sich auch der Schluss auf, jene Aktivisten, die so etwas wie eine ICE-Neubaustrecke durch das Gelände zu fürchten scheinen, könnten wahrscheinlich noch nie selbst im Englischen Garten gewesen sein. Sie wissen also offenbar gar nicht, wie das eine aussieht, das andere aussehen würde. Und welche Straße da längst liegt und das Bild beschädigt. Sondern sie tuten in ein populistisches Horn. Sachkenntnis trübt nur die Klarheit der Entscheidungen.

Herr Söder möchte die vorhandene Straße von zwölf auf sechs Meter zurückbauen. Na, wunderbar! Das ist genau die Breite, die eine Trambahn für zwei Richtungen braucht, denn sie ist bekanntlich besonders spurtreu. Der erste Schritt wäre bereits getan, damit um so mehr ein Anlass, auf die Schiene umzustellen und die Stadtteile beiderseits des Englischen Gartens endlich vernünftigt und leistungsfähig zu verbinden.

Allein der Umstand, daß hier volle drei Buslinien nötig sind, zeigt, wie dringend der Bedarf für einen tauglichen ÖV auf dieser Strecke wäre. Was auch bedeuten würde, daß die Tram mit ihrem größeren Fassungsvermögen den Park weniger beeinträchtigt, denn sie kann mit mehr Wirkung seltener verkehren. Bis herunter zu einem Zehn-Minuten-Takt bei den künftig vorgesehenen großen Gefäß-Einheiten in Doppeltraktion wäre das auch für Fahrgäste zumutbar.

Die bestehende öffentliche Querverbindung durch den Englischen Garten insgesamt einzustellen kommt schon überhaupt nicht in Frage; sie ist unverzichtbar. Nein; wer die schon jetzt gegebene Zerschneidung des Parks rückgängig machen wollte, müsste wie am Isarring einen Tunnel fordern, den dann wahrscheinlich allemal für eine Bahn, egal ob U-Bahn oder Tram. Oben könnte alles abgebaut werden, was nur immer mit Gummi oder Stahl befahrbar wäre, das Gelände würde mit Wald zuwachsen, und die Denkmalschützer hätten ihren Frieden.

Will das jemand ernsthaft? Herr Söder und alle weiteren Straßenbahngegner, wenn Sie glaubwürdig bleiben wollten, müssten Sie genau das fordern. Und allen erklären, wer zu den vielen schon angedachten Großprojekten auch so etwas noch finanzieren soll. Vielleicht sollten Sie auch einmal einen Spaziergang auf der Achse von Schwabing zur Isar machen und sich die schon jetzt so hässlichen Verhältnisse selbst ansehen, was Sie ja anscheinend bisher nicht getan haben.

Nein, diese Busstraße ist schon immer ein Ärgernis. Sie ist anerkannt notwendig, darum stillschweigend geduldet, aber ganz und gar nicht schön. Durch eine Trambahn würde sie wenigstens etwas entschärft. Die Umstellung von Bus auf Tram würde die bestehende Achse entlasten, weil weniger Fahrzeugbewegungen nötig wären, es würde leiser werden und die Luft sauberer, ein begrüntes Pflaster wäre bei nur sechs Metern Breite weniger störend anzusehen, von der Seite kaum zu erkennen. Wer immer sich trotzdem gegen eine Gleisverbindung einsetzt, muss daher andere als sachliche Gründe vortragen. Denn die gibt es nicht.

Warum eigentlich hat sich noch nie jemand für eine Abschaffung der vorhandenen Straße eingesetzt? Dann erst dürfte derjenige sich über eine künftige Tram aufregen!

Einzig die Anbindung des Tucherparks bringt dann einen Umsteigezwang. Ein kleiner Nachteil im Vergleich zum erheblichem zusätzlichen Nutzen. So, wie Herr Söder es will, bleibt also die hässliche Busstraße durch den Englischen Garten, wenn auch künftig vielleicht enger, als dauerhaftes Denkmal für verkehrspolitische Unvernunft erhalten. Damit also doch wieder schützenswert?

Michael Werner

Damit Ihre Interessen als Fahrgast vertreten werden:

Jetzt Mitglied werden bei PRO BAHN!

<http://www.pro-bahn.de/beitritt>

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth. Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnentenverwaltung über pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de.

PRO BAHN Post im Internet: <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 14,40 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04 (Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). Internetversion für Mitglieder und Abonnenten der Papierversion kostenlos, allgemein frei verfügbar nach einem Monat.

Alle Rechte vorbehalten. Beiträge, die mit vollem Namen gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite.

Mi. 04.01. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land, (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: M. Behringer (08654/50804, mr.behringer@t-online.de) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>.

Fr. 06.01., Tegernsee (10:15 und 15:15 Uhr), Gmund, Schaftlach, Holzkirchen (11:30 und 16:50 Uhr); **Dampfzugfahrten** (Fahrkarten ohne Anmeldung im Zug erhältlich); Info: <http://www.localbahnverein.de/> unter „Termine“ und Tel. 089/4481288.

Mo. 16.01. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“: Uwe Stuckenbrock, Stadtplanungsamt Stuttgart, Ehem. Leiter der Projektgruppe Stuttgart 21: „Stuttgart 21: Ein ganzheitliches Vorhaben zwischen Standort- und Verkehrsentwicklung?“ Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft u. Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München; Info: L.Gilliard@tum.de, <http://www.re.ar.tum.de/index.php?id=46>

Mi. 01.02. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 04.01.

• **Informationen zur Vortragsreihe der IG Münchner Schienenverkehrsfreunde** siehe <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“.

PRO BAHN-Termine

PRO BAHN Geschäftsstelle: Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München. Telefon 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66. Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz oder je 10 Minuten Fußweg: S-Bahn Laim, U5 Laimer Platz.

Allgemeine Treffen: Aktiventreffen am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr im „Zwinger-eck“, Rumfordstr. 35, 80331 München (S-Bahn Isartor, Tram 16/18 Reichenbachplatz).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

Mi. 04.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Sa. 07.01. Sa. 14.01., Sa. 21.01. und Sa. 28.01., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, Marienplatz 2: **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Fr. 13.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 18.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 19.01. (Achtung, geänderter Termin) 19 Uhr; Rosenheim; „Mail-Keller“, Schmetter-erstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 25.01. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Zwinger-eck“; **Stammtisch**

Do. 26.01. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881 /638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo. 30.01. 19:30 Uhr; Donauwörth, Gasthaus Goldener Hirsch, Reichsstraße 44 (vom Bf. ca. 10 Minuten); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; MdB Ulrich Lange, Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages und Verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Fraktion: „Schienenpersonenverkehr rund um Donauwörth“; Info: w.karg@bayern.pro-bahn.de, errol.yazgac@pro-bahn.de, 08251/53887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“

Mi. 01.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 03.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- Wegen des Feiertages findet das Treffen der Stadt- und Kreisgruppe München eine Woche früher als üblich statt.
- Der Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim findet im Januar ausnahmsweise eine Woche später als üblich statt.
- Bitte beachten Sie, dass der „PRO BAHN-Treff Schwaben“ im Januar ausnahmsweise in Donauwörth stattfindet.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.