

# PRO BAHN

## Bayern

Gemeinnütziger Fahrgastverband

---

PRO BAHN e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

BayStMWIVT  
Herrn Staatsminister  
Erwin Huber  
80 525 München

**PRO BAHN**  
**Landesverband Bayern e.V.**

Agnes-Bernauer-Platz 8  
80687 München  
Tel.: 089 / 53 00 31  
Fax: 089 / 53 75 66  
m.wiegner@bayern.pro-bahn.de  
www.pro-bahn.de/bayern

Datum: 3. September 2006  
Zeichen: wi/hp  
Thema: Zustand des bayerischen Zweigstreckennetzes

Sehr geehrter Herr Staatsminister,

das Zweigstreckennetz der Eisenbahnen in Bayern erbringt täglich wertvolle Dienste für Menschen auf dem Weg zur Arbeit und Ausbildung, zum Einkaufen sowie für die Freizeitgestaltung. Auch für die Auslastung der Hauptstrecken sind die Zweigstrecken als Zubringer eminent wichtig. Weiterhin entlasten sie die Ober- und Mittelzentren wesentlich vom Autoverkehr. Damit profitieren nicht nur die Fahrgäste, sondern ein Großteil der Bevölkerung von den Angeboten des SPNV.

Leider wird die Infrastruktur der Zweigstrecken nicht nur nach unserer Auffassung durch die Deutsche Bahn AG vernachlässigt. Wurden auch in den letzten Jahren verschiedene Teilabschnitte saniert, handelte es sich dabei in der Regel um reine Unterhaltsmaßnahmen ohne signifikanten Nutzen in Bezug auf eine Verkürzung der Reisezeit. Zwar gibt es Anstrengungen vorwiegend in den Bereichen der Südostbayernbahn und neuerdings auch der Westfrankenbahn, die Zahl der technisch nicht gesicherten Bahnübergänge zu reduzieren. Dies kann nicht hoch genug gewürdigt werden. Maßnahmen, die die Streckenkapazität und Reisegeschwindigkeit durch den Bau von Zweigleisabschnitten und Kreuzungsmöglichkeiten nachhaltig erhöht hätten, sind uns hingegen nicht bekannt. Im Gegenteil, zahlreiche Rückbauten von vermeintlich unnötigen Gleisen haben zu zusätzlichen Engpässen und zu einer Erhöhung der Störanfälligkeit geführt (z.B. Bindlach bei Bayreuth trotz planmäßiger Zugkreuzung im laufenden Fahrplan!).

Ein Vergleich der heutigen Reisezeiten mit denen von vor 30 Jahren für ausgewählte Zweigstrecken in Bayern (beigefügt) zeigt, dass

- auf etwa 15 Strecken die Reisegeschwindigkeit unter 40 km/h, auf über 30 Strecken unter 50 km/h liegt,
- und dass kaum eine Strecke ist in den letzten 30 Jahren nennenswert schneller geworden.

Für ein High-Tech-Land wie Bayern und die Bundesrepublik Deutschland kann ein solch beschaulicher Zustand nicht akzeptabel sein, insbesondere bei längeren Strecken. Es darf nicht sein, dass die zur Verfügung stehenden Investitionsmittel fast ausschließlich für wenige Großprojekte verwendet werden, während „die Fläche“ vernachlässigt wird. Wir möchten Sie deshalb bitten, mit Nachdruck auf die Deutsche Bahn AG einzuwirken, hier endlich eine merkliche Änderung ihrer Strategie im Sinne der Bevölkerung herbeizuführen. Durch angemessenen und effizienten Mitteleinsatz müssen auch im Regionalnetz zahlreiche Ausbaumaßnahmen möglich sein. Die positiven Erfahrungen mit Ausschreibungen beim Eisenbahnbetrieb sollten die Politik ermutigen, diesen Schritt auch beim Unterhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur zu gehen - Konkurrenz belebt bekanntlich das Geschäft. Wir erwarten auch, dass die Politik bei ihrer Entscheidung über den Börsengang der DB sicherstellt, dass das Anrecht der Bevölkerung außerhalb der Ballungsräume auf ein dichtes und modernes Zweigstreckennetz gewahrt wird. Dies umso mehr vor dem Hintergrund steigender Energiepreise, die eine wachsende Bedeutung der Eisenbahn als Transportmittel und Standortfaktor erwarten lassen.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unserer Argumentation beipflichten könnten und wirksame Maßnahmen einleiten würden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Matthias Wiegner  
(Vorsitzender)

cc. Vorsitzende der Fraktionen im bayerischen Landtag

## Reisezeitvergleich für bayerische Zweigstrecken

siehe auch: [www.pro-bahn.de/bayern/schleich.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/schleich.htm)

Strecke	Geschw. [km/h]	Zeit	Zeit	Länge [km]	Bemerkungen
	2006	2006	1978		
Kempten - Pfronten-Ried	32	0:51-1:01	0:55-1:03	31	1976: Eilzüge in 0:42
Fürth - Cadolzburg	33	0:23-0:25	0:23-0:26	13	sehr kurze Haltestellenabstände
Neukirchen - Simmelsdorf	34	0:17-0:18	0:17-0:20	10	
Traunstein - Ruhpolding	35	0:22	0:23-0:25	13	
Murnau - Oberammergau	36	0:36-0:40	0:38-0:44	23	
Hof - Bad Steben	36	0:43-0:46	0:45-0:53	27	
Münchberg - Helmbrechts	37	0:14-0:15	0:14-0:16	9	
Schaftlach - Tegernsee	37	0:19-0:20	0:22-0:24	12	2006: BOB (*1)
Wasserburg Bf. - Ebersberg	38	0:27-0:32	0:30-0:31	19	
Zwiesel - Grafenau	38	0:50	0:47-0:53	32	
Eichstätt Stadt - Eichstätt Bhf.	38	0:08	0:09	5	
Breitengüßbach - Ebern	39	0:27-0:28	0:28-0:33	18	1976: Streckenende in Maroldsweisach
Weilheim - Schongau	39	0:35-0:39	0:33-0:40	24	
Waging - Traunstein	39	0:20	0:20-0:25	13	
Freilassing - Berchtesgaden	39	0:46-0:50	0:58-1:04	33	1976: Eilzüge in ca. 0:53
Coburg - Rodach	39	0:27-0:28	0:29-0:36	18	
Traunstein - Garching	39	0:48-0:58	0:57-1:05	34	
Prien - Aschau	40	0:15	0:15-0:17	10	
Günzburg - Mindelheim	40	1:13-1:25	1:27	56	1976: nur ein durchgehender Zug (*2)
Cham - Waldmünchen	41	0:34	0:38-0:43	22	
Cham - Lam	41	0:57-0:59	1:06-1:16	40	1976: DB+Regentalbahn
Wicklesgreuth - Windsbach	42	0:15-0:17	0:17-0:19	12	
Marktobderdorf - Füssen	43	0:40-0:48	0:44-0:50	30	1976: Eilzüge in 0:38-0:43
Landsberg/L - Kaufering	43	0:07	0:06	5	2006: zusätzl. Halt in LL-Schule
Immenstadt - Oberstdorf	43	0:26-0:40	0:29-0:37	21	
Roth - Hilpoltstein	44	0:14-0:15	0:16-0:18	11	
Gemünden - Bad Kissingen	45	0:52-1:01	0:56-1:05	47	1976: Eilzug in 0:45
Neustadt a.d.A. - Steinach	45	0:43-0:45	0:40-0:51	30	
Pfarrkirchen - Passau	46	1:19-1:29	1:32-1:43	79	1976: Eilzüge in 1:23-1:29
Holzkirchen - Lenggries	47	0:34-0:39	0:40	30	2006: BOB
Zwiesel - Bodenmais	47	0:19	0:21	15	
Garmisch - Griesen	49	0:15-0:16	0:14-0:17	13	1976: zusätzl. Halt in Obergrainau
Holzkirchen - Bayrischzell	49	0:50-0:51	1:00-1:06	41	BOB, 1976: Eilzüge in 0:56-1:03
Mühldorf - Burghausen	50	0:34-0:42	0:44-0:52	32	SOB

Hinweise:

\*1: Auf der Relation Holzkirchen - Tegernsee reduziert sich die Fahrzeit um ca. 8 Minuten.

\*2: In der Regel mußten in Krumbach erhebliche Wartezeiten in Kauf genommen werden (z.T. fast zwei Stunden) oder Teilstrecken mit dem Bus zurückgelegt werden. Reisezeiten betragen ca. 1:35 bis über 2 Stunden.

Die Zeit ist in Std:Min angegeben und gibt die Zeitspanne üblicher Verbindungen (mit Halt an allen Stationen; z.T. als Bedarfshalt) an. Beide Richtungen wurden berücksichtigt.

(Alle Angaben ohne Gewähr).