

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

 Februar 2020



Tram und Bus in Moosach: Wie geht es weiter mit dem öffentlichen Nahverkehr in München? Im Bereich der Verkehrspolitik muss sich etwas ändern und die Kommunalpolitik könnte dabei ein entscheidender Hebel sein. Am 15. März ist Kommunalwahl in Bayern – was wollen die Parteien im Verkehrssektor für München erreichen? Mehr dazu auf Seite 4. Bild: E. Lauterbach

-
- Kurznachrichten – Seite 2
 - Die Problematik der Nutzen-Kosten-Untersuchung – Seite 3
 - Kommunalwahl München: Was wollen die Parteien? – Seite 4
 - Tramumbau am Deutschen Museum – Seite 7
 - Grenzüberschreitender Bahnverkehr: Karwendelbahn – Seite 8
 - Geld für die Straße, die Schiene geht leer aus – Seite 10

Kurznachrichten

Neue Nachtzug-Verbindung nach Brüssel

Mitte Januar starteten die ÖBB ihren neuen Nightjet, der zweimal pro Woche Wien und Innsbruck mit Brüssel und Lüttich verbindet und von der auch der süddeutsche Raum profitiert (<https://www.nightjet.com/de/reiseziele/belgien>). Abendliche Einstiegsmöglichkeiten Richtung Belgien und Rheinland bestehen in Passau, Rosenheim, Regensburg, München und Augsburg. Auf der Rückfahrt verbindet der Zug auch Aachen, Köln, Bonn-Beuel, Koblenz und Mainz mit Süddeutschland und Österreich. In gleicher Zeitlage fährt an weiteren Wochentagen ein Nightjet mit Start bzw. Ziel in Düsseldorf statt Brüssel. In einer Pressemitteilung (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=362) begrüßt der Fahrgastverband PRO BAHN, dass die ÖBB ihr Nachtzugangebot um diese Verbindung erweitern und fordert den Ausbau des Angebots auf weitere europäische Städte. Aber auch innerdeutsch gibt es noch Nachholbedarf. Dazu wünscht sich PRO BAHN auch ein finanzielles Engagement der Bundesregierung für ein dichteres Nachtzugnetz – ein Thema, das gerade im Hinblick auf die Vermeidung von Flugreisen aktuell ist.

Ministerium blockiert Ilztalbahn

Der Bayerische Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr hat mit Schreiben vom 20. Dezember 2019 festgestellt, dass es weiterhin keine Potenzialanalyse für die Wiederaufnahme des regulären Schienenpersonennahverkehrs auf der Ilztalbahn geben wird (<https://ilztalbahn.eu/2020/01/14/>). Die Haltung des Ministeriums ist besonders ärgerlich, weil seit November nicht nur die Stadt Passau und der Landkreis Freyung-Grafenau eine Potenzialanalyse positiv sehen, sondern auch der Landkreis Passau. Der Stillstand bei der Ilztalbahn ist eine Blamage für den Freistaat Bayern und Ministerpräsident Söder.

Neue Verkehrsministerin: Kerstin Schreyer

Nach nur 14 Monaten im Amt hat Bayerns Bau- und Verkehrsminister Hans Reichhart seinen Rücktritt bekannt gegeben, da er im Landkreis Günzburg als Landrat kandidiert. Nachfolgerin von Hans Reichhart im Ministerium für Wohnen, Bau und Verkehr soll Sozialministerin Kerstin Schreyer werden (<https://www.sueddeutsche.de/1.4759024>).

München – CSU und PRO BAHN fordern MVG-Abschleppdienst

In vielen Städten ist das illegale Zuparken von Trambahngleisen, Busspuren und Haltestellen ein großes Problem. Um besser und schneller dagegen vorgehen zu können, ist es der Berliner BVG erlaubt, selber Falschparker abzuschleppen und entsprechend hohe Rechnungen auszustellen. PRO BAHN hat ein entsprechendes Vorgehen mehrmals auch für München angeregt. Nun hat die CSU-Stadtratsfraktion das Thema in einer Anfrage aufgegriffen, was von PRO BAHN

in einer Pressemitteilung begrüßt wird (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20200103.html>).

Weilheimer Stadtbus kostenlos

Seit Anfang des Jahres ist (zunächst für 2 Jahre) die Benutzung des Weilheimer Stadtbusses kostenlos. Auch das Liniennetz wurde leicht angepasst (<https://www.kreisbote.de/-13376111.html>).

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

Der mehrgleisige Ausbau von Pasing in Richtung Fürstenfeldbruck

Die Problematik der Nutzen-Kosten-Untersuchung

Es ist unstrittig, dass die Strecke von München-Pasing in Richtung Buchloe ausgebaut werden muss. Derzeit besteht die Hoffnung, dass zumindest der kritischste Abschnitt, der sogenannte „Westkopf Pasing“ spätestens zur Inbetriebnahme der zweiten S-Bahn-Stammstrecke ausgebaut ist (siehe hierzu den Beitrag in der PRO BAHN Post vom Januar: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp202001.pdf>).

Sehr komplex gestaltet sich aber auch der geplante mehrgleisige Ausbau des anschließenden Streckenabschnitts von Pasing nach Fürstenfeldbruck. Eine Hauptursache für die Probleme ist, neben den immer schwierigen finanziellen Fragen, der vom Bund für eine Förderung mit Bundesmitteln geforderte Nachweis der volkswirtschaftlichen Sinnhaftigkeit, die sogenannte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU). Diese Verfahren wurden entwickelt, als man vor allem klassische Regionalzuglinien zu S-Bahnen und Straßenbahnen zu U-Bahnen ausbaute. Sie waren seinerzeit sehr sinnvoll, um eine wirtschaftliche Verwendung der staatlichen Mittel zu gewährleisten oder eine Priorisierung von Maßnahmen zu ermöglichen.

Heute ist die Situation aber gänzlich anders, insbesondere auch im Großraum München. Die seinerzeit volkswirtschaftlich positiv bewerteten Projekte sind realisiert. Die Nachfrage ist wesentlich stärker gestiegen als damals prognostiziert. Die Kapazitätsgrenzen sind erreicht, wenn nicht sogar überschritten. Ausbaunotwendigkeiten sind unstrittig, so zum Beispiel bei der S-Bahn-Stammstrecke, der U 3/6 oder auch bei der Strecke nach Buchloe. Diese Ausbauten erfordern aber erneut eine NKU, so die unveränderte Vorgabe der Geldgeber. Dabei ist ganz offensichtlich, dass das nicht gut gehen kann: Wenn die Fahrgäste wie Sardinen in der Dose befördert werden, ergibt das einen sehr großen Nutzen. Wenn die Züge zudem in dichten, nicht mehr verkürzbaren Abständen verkehren, sind die Kosten pro Fahrgast nicht mehr verringerbar. Wie soll da eine NKU, die einen Ausbauzustand mit dem Istzustand vergleicht, zu einem positiven Ergebnis kom-

men? Die 2. S-Bahn-Stammstrecke hat es trotzdem irgendwie geschafft. Bei der U9 hat man jetzt aber erstmals ganz offiziell kapituliert. Der Bund scheint endlich bereit, über seine Vorgaben nachzudenken.

Leidtragender der Forderungen nach NKU ist auch der geplante Ausbau der Strecke in Richtung Fürstenfeldbruck. Ein nur dreigleisiger Ausbau könnte ein positives Ergebnis wieder gerade so schaffen, sofern man so erhebliche Verkehrszuwächse unterstellt, dass auch die dreigleisige Strecke kapazitiv wieder genauso am Ende ist wie die heutige zweigleisige Strecke. Ein viergleisiger Ausbau mit Kapazitätsreserven für die Zukunft dürfte aber überhaupt keine Chance haben, positiv beurteilt zu werden.

Jetzt bleibt nur zu hoffen, dass die akuten Probleme mit der Berechnung des volkswirtschaftlichen Nutzens der U9 zu so nachhaltigen Lösungen führen, dass diese auf weitere Projekte in den Ballungsräumen übertragen werden können und so ein zukunftsfähiger Ausbau mit genügend Reserven für Nachfragezuwächse und eine pünktliche Betriebsabwicklung auch für die Strecke Richtung Fürstenfeldbruck legitimiert werden kann.

Andreas Schulz

Kommunalwahl München

Was wollen die Parteien?

Am 15. März ist Kommunalwahl in Bayern. Wichtig ist: Wählen gehen! Auch deshalb, weil es im Bereich der Verkehrspolitik etwas zu verändern gilt, und weil die Kommunalpolitik dafür ein entscheidender Hebel sein kann. Die Bürger werden im Wahlkampf mit vielen Informationen überflutet, und PRO BAHN möchte etwas dabei helfen, wichtige Punkte aus dem Verkehrsbereich nicht zu übersehen. Da wir das nicht für ganz Oberbayern tun können, geht es in diesem Artikel zunächst um die Region, in der die Verkehrsprobleme den stärksten Druck auf die Politik ausüben: München.

Wir haben uns die Wahlprogramme der Münchner Parteien und andere aktuelle Aussagen zur Verkehrspolitik angeschaut. Eine Liste mit Links zu ausgewerteten Texten sowie zu Programmen weiterer Parteien findet man unter <https://ogy.de/parteien>. Die Auswahl der hier behandelten Parteien ist teilweise subjektiv, aber auch von den verfügbaren Informationen abhängig. Bei den Themen versuchen wir nicht, möglichst viel abzudecken, sondern beschränken uns auf Projekte, bei denen sich in den nächsten Jahren etwas tun sollte, sowie Ideen, bei denen die Parteien unterschiedliche Akzente setzen. Das sich gerade in Bewegung befindende Thema Busspuren wurde ausgespart, so dass es hier nur um Schienenprojekte geht.

U5 West/Freiham

Die SPD ist (natürlich) für die Verlängerung der U5 bis Pasing. Bei der Anbindung von Freiham legt man sich nicht fest, sondern fordert eine „schienengebundene Erschließung“. Ebenso natürlich tut sich die CSU mit einer Festlegung einfacher und fordert die „Fertigstellung der U5 nach Pasing und Weiterführung über Freiham nach Germering“. Auch die ÖDP plädiert für eine U-Bahn nach Freiham und Germering, während Grüne und FDP nur die Verlängerung der U5 nach Pasing und Freiham erwähnen.

Tram-Nordtangente

Die SPD will „sicherstellen, dass schnellstmöglich ... mit dem Bau der Tram-Nordtangente (Englischer Garten) begonnen wird“. Die Grünen stellen fest, dass sie die Nordtangente bauen werden, und erwähnen als Linienführung „von Neuhausen über Schwabing nach Bogenhausen“. Die FDP ist ebenfalls für „eine Tram durch den Englischen Garten“, während die ÖDP für die Realisierung konkrete Bedingungen fordert: „baumschonend, nicht zu Lasten des Fahrradverkehrs und mit Akkubetrieb“. Die CSU erwähnt die Tram-Nordtangente nicht; in ihrem Mobilitätskonzept findet sich insgesamt nur ein Satz zur Trambahn: „Gleichzeitig müssen wir auch im Bereich der Straßenbahnen einzelne Ergänzungen im Netz durchführen.“

Verbindung U2/U6 im Norden

Zwischen den U-Bahnhöfen „Am Hart“ und „Kieferngarten“ ist eine neue Schienenverbindung geplant. Seit 2014 wurde dort – abschnittsweise zusammen mit einer verlängerten Linie 23 – eine Trambahn entlang der Heidemannstraße geplant. Die SPD/CSU-Rathauskoalition hat aber auf Drängen der CSU die weit gediehene Planung gekippt, und sieht stattdessen eine U-Bahn vor. Das bedeutet u.a., dass bis weit in die 2040er-Jahre hinein nur Busse entlang der eigentlich vorgesehenen Schienenachse verkehren können.

Die SPD schreibt nun in ihrem Programm, dass sie vor der U26 als Vorläufer eine Trambahn realisieren möchte. Die CSU sieht natürlich nur die U-Bahn-Planung vor. Das gilt ebenso für FDP und ÖDP. Die Grünen wollen dagegen, dass das ursprüngliche Konzept der Tramlinie 24 fortgeführt wird, und die neue Linie am BMW-Forschungszentrum vorbei zu einer S-Bahn-Station am Nordring verlängert wird, sowie am östlichen Ende bis nach Fröttmaning.

Weitergehende Projekte/Studien Tram

Für den Wiederaufbau einer Tramlinie vom Ostbahnhof nach Ramersdorf und weiter nach Neuperlach sprechen sich die SPD und die Grünen aus; die FDP möchte zunächst nur bis Ramersdorf planen. Die Grünen beschreiben konkret eine weitere Linie von Moosach über den Frankfurter Ring nach Johanneskirchen als Konkurrenz zum diskutierten Seilbahnprojekt. Auch die SPD möchte

zwischen Moosach und Kiefern Garten oder Johanneskirchen eine Trambahn planen lassen. Ebenso will die SPD Trambahnen nach Sendling und Engelschalking untersuchen lassen.

Ähnlich wie bei der U26 will die SPD prüfen lassen, ob als Vorlauf zur U9 eine „Tram-Nordsüd-Tangente“ möglich ist, die als Verlängerung der Linie 23 von der Münchner Freiheit zum Hauptbahnhof und weiter über den Goetheplatz auf die rechte Isarseite zur Trambahn 15/25 verkehren soll. Die Grünen schlagen eine „Tram-Süd-Tangente von der Aidenbachstraße zum Ostbahnhof“ vor. Die Grünen, die SPD und die ÖDP möchten die Tramlinie 17 über die Endhaltestelle Amalienburgstraße hinaus verlängern.

Die ÖDP plant eine Abzweigung zum S-Bahnhof Johanneskirchen, sowie Verlängerungen vom Gondrellplatz in die Blumenau, von Berg am Laim (Nord) nach Daglfing, und von der St.-Veit-Straße in die Gartenstadt Trudering. Linienverlängerungen nach Haar und vom Petuelring zur Dülferstraße sollen geprüft werden. Die FDP möchte die Tramlinie 18 ab der Schwannsee Straße nach Ottobrunn verlängern. Die SPD fordert allgemeiner, dass „Verlängerungen von bestehenden Trambahnlinien auch in die Nachbargemeinden“ geplant werden. Die Linke will den „Anschluss bestehender U- und Trambahnverbindungen an den Umlandverkehr“ in Form einer Stadt-Umland-Bahn realisieren.

Weitergehende Projekte/Studien U-Bahn

Die SPD will eine „Machbarkeitsstudie für eine U-Bahn-Ringlinie“ in Auftrag geben. Die CSU plädiert für mehrere U-Bahn-Tunnels: von Moosach in den Münchner Westen, von Neuperlach nach Ottobrunn und ggf. darüber hinaus, sowie nach Engelschalking. Auch die ÖDP stellt sich eine U5-Verlängerung nach Ottobrunn/Taufkirchen vor. Die U6 soll laut CSU über Martinsried hinaus nach Planegg geführt werden. FDP und ÖDP wollen ebenfalls die U3 ab Moosach verlängern und nennen als Ziel Untermenzing.

Die ÖDP und die FDP möchten die U6 bis nach Neufahrn zur S1 verlängern; die Grünen wollen die beiden Linien in Eching verknüpfen. Ebenso fordern ÖDP und FDP eine U1-Verlängerung im Norden zur Fasanerie (S1); die FDP zusätzlich im Südosten über das Klinikum Harlaching bis nach Solln. Die U2 soll laut FDP im Osten bis Feldkirchen (S2) fahren, laut ÖDP bis Heimstetten/Kirchheim. Die Linke möchte „den geplanten Nord-Süd-U-Bahn-Tunnel“, also die U9, verhindern, während die ÖDP sie – ohne den Nordast zur U6 – nördlich des Hauptbahnhofs an die U2 anbinden will.

S-Bahn/Bahnausbau (ohne Flughafen)

Neben der oben erwähnten U-Bahn-Ringlinie ist die SPD für den Ausbau des S-Bahn-Nord- und Südrings in der Stadt und möchten einen „S-Bahn-Ring rund um München“ planen lassen. Für Nord- und Südring sind auch Grüne, FDP und

ÖDP; die Linke schreibt von einem „S-Bahn-Ring“ und ist gegen die Tunnellösung für die zweite Stammstrecke. Die Grünen möchten den Nordring Richtung Pasing, Karlsfeld, Freising, Flughafen und Ostbahnhof anbinden. Die SPD hält an einer Tunnellösung für die Bahnstrecke von Zamdorf nach Johanneskirchen fest, während die ÖDP dort einen „kostengünstigen viergleisigen Ausbau“ möchte. Die FDP nennt als Kernforderung zum Güterverkehr, dass er um München herumgeleitet werden soll.

Die Grünen möchten, dass der künftige Regionalzughalt Poccistraße auch S-Bahn-tauglich wird, und fordern einen beschleunigten Bau. Die ÖDP möchte einen zusätzlichen Regionalbahnhof am Kolumbusplatz. Grüne, FDP und ÖDP setzen sich für einen Haltepunkt an der Menterschwaige ein; die Grünen auch für den Halt Berduxstraße. Abseits von Maßnahmen bei der Infrastruktur ist erwähnenswert, dass die Grünen explizit Verbesserungen beim Fahrplankontakt und dem Störfallmanagement der S-Bahn fordern, sowie den Einsatz längerer S-Bahn-Züge. Die SPD fordert „mindestens einen 10-Minuten-Takt auf den Außenästen“.

Fazit

Forderungen und Vorschläge der Wahlprogramme sind zum Teil ähnlich. Im Bereich Trambahn unterscheidet sich die CSU deutlich von anderen Parteien, und die Linke lehnt sehr konsequent größere Tunnelprojekte ab. Tauchen einzelne Punkte bei einer Partei nicht auf, muss das nicht heißen, dass sie dagegen ist – die Programme setzen allerdings bestimmte Prioritäten. Wie diese dann in reale Politik umgesetzt werden, ist auch angesichts der Notwendigkeit von Koalitionen wieder ein anderes Thema. Dieser Artikel kann nicht alles ansprechen. Außer selbst in die Programme zu schauen, kann und sollte man bei Infoständen und Veranstaltungen von Parteien konkret nachfragen, und die Aufmerksamkeit auf das Thema Öffentlicher Nahverkehr lenken.

Edmund Lauterbach

Tramumbau am Deutschen Museum

Nachdem der Münchner Stadtrat beschlossen hat, bei den anstehenden Brückensanierungen der Ludwigsbrücken den Verkehrsraum neu zu verteilen, liegen derzeit die Planfeststellungsunterlagen für den Umbau der Tramgleise aus. Erkennbar deutlich mehr Platz ist für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen, daher wird die Straße künftig eine Spur je Richtung umfassen. Auch für die Fahrgäste ergibt sich positives: Die Haltestellen vor dem Deutschen Museum werden endlich eine vernünftige Breite haben, und der Streckenabschnitt wird für 2,65 Meter breite Fahrzeuge hergerichtet sowie für bis zu 60 Meter lange Trams vorbereitet.

Die Unterlagen sind erst einmal nur für die Brücken selbst (inklusive der Hal-

testelle vor dem Deutschen Museum) ausgelegt, die angrenzenden Abschnitte Richtung Isartor sowie Richtung Gasteig folgen nach. Diese Teilung ist an sich sinnvoll, damit kann die verbesserte Gestaltung (hoffentlich) direkt mit der Brückensanierung umgesetzt werden.

Schade ist, dass auch an dieser exponierten Stelle auf einer (oder eher: der) Isarinsel vor dem Deutschen Museum nur ein Standard-Haltestellenhäuschen geplant ist. Wenige Orte bieten sich so an, passgenaue Architektur zum Deutschen Museum und zur Insel zu realisieren.

Ein großer Wermutstropfen: Die Tram soll von Dezember 2020 bis Mitte 2022 gesperrt werden, also für eineinhalb Jahre. Während für den Autoverkehr durchgehend die Verbindung nutzbar bleibt, wird die Tram ins Aus gestellt. Verkehrswende ginge anders, aber die Stadtpolitik wird dafür wohl noch ein paar Jahre mehr benötigen.

Es bleibt zu hoffen, dass die angrenzenden Abschnitte Richtung Isartor und Gasteig auch möglichst bald genehmigt werden, dann könnte die Baustelle von eineinhalb Jahren auf ein Jahr verkürzt werden – immer noch zu lang, aber trotzdem deutlich besser.

Andi Barth

Grenzüberschreitender Bahnverkehr am Beispiel der Karwendelbahn

Zur Einführung der Werdenfels-Taktes im Mai 1994 gab es zwischen München und Innsbruck über Garmisch-Partenkirchen auf der Karwendelbahn (159 Tarifkilometer) fast einen Stundentakt: die erste Verbindung verließ die bayerische Landeshauptstadt um etwa 6 Uhr und erreichte Innsbruck knapp drei Stunden später. Weitere Verbindungen gab es dann stündlich bis 18:00 Uhr, lediglich um 9:00 Uhr und 17:00 Uhr endeten die Züge schon in Mittenwald. Somit gab es 11 umsteigefreie Verbindungen. Für die Gegenrichtung galt analoges.

Im Jahr 2000 gab es die umsteigefreie Verbindung ab 10 Uhr nicht mehr – in Garmisch musste der Zug gewechselt werden (11 Minuten Übergangszeit). Noch ein paar Jahre später (2005), nachdem der Fahrplan komplett umgestellt worden war und die Züge München nicht mehr zur vollen, sondern zur halben Stunde verließen, gab es nur noch einen 2-Stunden-Takt: zwischen 6:30 Uhr und 18:30 Uhr gab es noch sieben Direktverbindungen. Auch im ersten Bayern-Kursbuch von 2009 war dieser Fahrplan mehr oder weniger unverändert veröffentlicht. Als besondere Bosheit konnte man hier noch die fünf(!) Verbindungen nachlesen, bei denen die Züge auf deutscher Seite in Mittenwald endeten, die österreichischen aber erst in Scharnitz begannen. Wäre Beamen a la Raumschiff Enter-

prise schon Realität gewesen, hätte man die „Anschlüsse“ erreichen können, aber dann hätte man sich auch gleich von München nach Innsbruck beamen können.

Im Fahrplan von 2014 – und auch im aktuellen Fahrplan 2020 – werden dann lediglich nur noch drei täglich verkehrende umsteigefreie Verbindungen München – Innsbruck angeboten: München ab um 8:32 Uhr, um 12:32 Uhr, und um 16:32 Uhr, sowie werktags auch um 4:53 Uhr. Zusätzlich gibt es Verbindungen, die in Garmisch ein Umsteigen erfordern. Dafür sind fahrplanmäßig 8 Minuten vorgesehen, die aber wegen der häufigen Verspätungen der Regionalbahnen aus München oft nicht ausreichen. Hinzu kommt, dass der Umstieg in Garmisch zeitaufwendig und seit dem massiven Rückbau in den 2000er Jahren unbequem ist: schmale Treppe runter, durch den Tunnel, Treppe wieder rauf. Für „unsportliche“ Fahrgäste oder Fahrgäste mit Gepäck durchaus eine Herausforderung. Solche Umsteige-Verbindungen gibt es für den 6:32 Uhr Zug (ab München, Umstieg in Garmisch von 7:54 Uhr bis 8:02 Uhr), den 10:32 Uhr, 14:32 Uhr und 18:32 Uhr-Zug. Spätere Reisen nach Innsbruck scheitern daran, dass die Reisekette zwischen Mittenwald und Scharnitz unterbrochen ist (siehe oben). Zusätzlich gibt es immerhin noch fünf Verbindungen, die ein Umsteigen in Seefeld (Tirol) erfordern, allerdings mit 20 Minuten Pause. Die ohnehin schon lange und seit 30 Jahren praktisch unveränderte Reisezeit von knapp 3 Stunden verlängert sich durch die Wartezeit somit nochmals. Pikant in dem Zusammenhang ist übrigens, dass die 11:32-Uhr Verbindung zwischen Mittenwald und Seefeld nur am Wochenende verkehrt, der „Anschlusszug“ nach Innsbruck aber nur an Werktagen angeboten wird.

Für Fahrgäste aus München gibt es die Alternative, über Kufstein nach Innsbruck zu fahren. Das kostet ungefähr genauso viel, ist aber eine Stunde schneller. Für Fahrgäste aus dem Raum Weilheim oder Garmisch sowie im internationalen Regionalverkehr gibt es zum obigen Fahrplan jedoch keine Alternative.

Seit Einführung des Werdenfels- bzw. Bayerntaktes hat sich das Angebot auf der Karwendelbahn also kontinuierlich verschlechtert. Zeit also, dass eine Trendumkehr erfolgt. Hoffnungen weckte deshalb eine Pressemitteilung des bayerischen Verkehrsministeriums von Mitte Januar 2020: „Gute Nachrichten“ hatte Verkehrsminister Reichhart „für die bayerischen und Tiroler Fahrgäste“ parat: Bayern und Tirol hätten sich erstmals auf eine gemeinsame Ausschreibung der Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr ab Dezember 2025 verständigt (<https://www.stmb.bayern.de/med/aktuell/archiv/2020/200114werdenfels/>). Damit verspricht man sich eine „deutliche Verbesserung“ auf der Strecke München–Mittenwald–Innsbruck. Ziel beider Länder sei es, ab Dezember 2025 ganztags mindestens alle zwei Stunden Verbindungen ohne Umstieg in Garmisch-Partenkirchen anzubieten.

Die Pressemitteilung ist auch in anderer Hinsicht interessant: es ist zu lesen, dass „geprüft“ werden solle, ob der Haltepunkt Kainzenbad in Garmisch-

Partenkirchen künftig regelmäßig bedient werden könne. PRO BAHN fordert eine Reaktivierung dieses 1984 stillgelegten Haltepunktes seit Jahren, also noch eine „gute Nachricht“. In der Tat klingt das alles sehr positiv, ist aber noch kein Grund zu überschwänglicher Freude: Wird in der gemeinsamen Ausschreibung das gefordert, was 30 Jahre früher schon einmal Standard war? Oder was ist unter „mindestens“ konkret zu verstehen? Und wie wird sichergestellt, dass der bestellte Fahrplan auch zuverlässig umgesetzt wird? Und schließlich wurde schon viel „geprüft“ und dann doch nicht umgesetzt.

Gerade in Bezug auf die notwendigen Ausbauten wird das bayerische Verkehrsministerium wenig konkret. Die Erfahrung zeigt, dass weder Bund noch Freistaat eine Ertüchtigung der Bahn-Infrastruktur forcieren; als Beispiel mögen die Äußerungen des ehemaligen Bundesverkehrsministers Dobrindt dienen, der zum Thema nicht nur nichts gesagt hat, sondern einen (abschnittswisen) zweigleisigen Ausbau sogar explizit für unnötig erklärt hat. Entsprechend wurden und werden mehrfach dreistellige Millionenbeträge in Straßentunnels (Garmisch, Farchant, Oberau, Eschenlohe) vergraben und die Straßen bei der Gelegenheit natürlich kräftig ausgebaut, während der Bedarf für die Schiene ignoriert oder gar negiert wird (siehe auch nachfolgender Artikel von Norbert Moy). Einerseits wird gebetsmühlenartig die Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 durch Einführung eines Deutschlandtaktes als Beitrag zum Klimaschutz und zur „Verkehrswende“ angekündigt, andererseits ist von Bemühungen zum Ausbau der Infrastruktur wenig zu sehen. Sogar das Gegenteil geschieht: nahe Murnau ist gerade eine Unterführung unter dem Gleis der Werdenfelsbahn im Bau, die einen zweigleisigen Ausbau deutlich erschwert und verteuert, wenn nicht gar unmöglich macht. Im österreichischen Teil der Bahn gibt es seit 2018 im Bahnhof Seefeld nur noch zwei Gleise, halb so viele wie vor etwa 30 Jahren. Dafür wurde auch im Nachbarland kräftig in Straßentunnel investiert, wie z.B. bei Scharnitz.

Es muss also umgehend damit begonnen werden, die Infrastruktur auszubauen, sonst sind die Ankündigungen für einen besseren und zuverlässigen Fahrplan und die Reaktivierung von Bahnhalten wertlos. Wenn man weiß, wie lange es dauert, in Deutschland ein paar Meter Schiene zu planen, zu genehmigen und zu bauen, darf nicht mehr gezögert werden.

Matthias Wiegner

Geld für die Straße, die Schiene geht leer aus

108,2 Millionen Euro soll der 3,8 Kilometer lange, vierspurige Ausbau der B2 bei Eschenlohe mit dem Auerbergtunnel bis Oberau nach aktuellem Stand kosten. Am 17. Januar hat Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer die Finanzierungszusage und Baufreigabe erteilt und CSU-Landesgruppenchef Alexander Dobrindt überbrachte die Nachricht triumphierend in die Region.

Bei PRO BAHN löst die großspurige Finanzierungszusage des Bundes für den Auerbergtunnel allerdings eher Kopfschütteln aus: Plötzlich steht hier ein dreistelliger Millionenbetrag zur Verfügung, während der Bund beim Ausbau Werdenfelsbahn immer vortäuscht, dass eine Finanzierung nicht möglich sei. Mehr noch: die Infrastruktur der Werdenfelsbahn verfällt zusehends, aktuell bremsen wieder mehrere Langsamfahrstellen, unter anderem bei Eschenlohe, die Züge aus und bescheren den Bahnkunden Verspätungen und verpasste Anschlüsse. Es ist eine bodenlose Unverschämtheit, was die Politik hier den Fahrgästen zumutet: Am Sonntag hält man Reden über die klimafreundliche Schiene, aber schon am Montag wird einzig der Straßenverkehr ausgebaut.

Deshalb hier noch einmal der Hinweis auf die aktuelle Online-Petition von PRO BAHN für den Ausbau der Werdenfelsbahn: Unter www.openpetition.de/werdenfelsbahn kann man (nur noch noch bis Ende März!) seine Stimme für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung abgeben.

Norbert Moy

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

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth; Lektorat: Helmut Lerche, Matthias Wiegner. 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: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 15 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, nach einem Monat allgemein frei verfügbar.

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. 05.02. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Hotel Axelmannstein“, Salzburger Str. 2-6; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel: (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

Mi. 04.03. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Hotel Axelmannstein“, Salzburger Str. 2-6; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel: Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

• **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 i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, üblicherweise im Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>.

Sa. 01.02. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: R. Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), B. Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 05.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Regionalgruppe München.**

Do. 13.02. 18 Uhr; Rosenheim; „Flötzingler Bräustüberl“, Samerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mo. 17.02. Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Hollsaal, Zugang durch Tür „Aufgang Treppe“); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; D. Scherer: „Petition für eine zukunftssichere Bahninfrastruktur“; Info: erro1.yazgac@pro-bahn.de, 08251/53887 und https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“

Mi. 19.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 26.02. ab 19:30 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16; **Stammtisch**

Do. 27.02. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 04.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Regionalgruppe München.**

Sa. 07.03. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: siehe Termin am 01.02.

- Der PRO BAHN Treff in Augsburg findet im Februar bereits am vorletzten Montag des Monats statt.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

Überlassen Sie die Zukunft des Bahnverkehrs
nicht der Autolobby!

Deshalb: <https://www.pro-bahn.de/beitritt>
