

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

August 2020



Die Außerfernbahn – hier zwischen Untergrainau und Griesen – ist eine der 53 Strecken der DBAG, die noch nicht über einen technischen Kollisionsschutz verfügen. Nach einem Beinahe-Unfall fordert die Politik zwar wieder die Erhöhung der Sicherheitsstandards bei der Bahn, stellt die Finanzierung für eine Modernisierung des Zweigstreckennetzes aber nicht bereit. Apropos Erhöhung der Sicherheit: beim viel gefährlicheren Straßenverkehr werden alle Augen zuge-drückt. Bild: Matthias Wiegner

-
- Kurznachrichten – Seite 2
 - Deutschlandtakt für Oberbayern – Seite 3
 - Warum so zaghaft? S-Bahn nach Wasserburg – Seite 6
 - Behörden, Politik und der Beinahe-Unfall von Griesen – Seite 8
 - Raumordnungsverfahren Brennerzulauf – Seite 9

Kurznachrichten

Lokalbahn Endorf–Obing (LEO) fährt wieder

Seit dem 26. Juli finden an Sonn- und Feiertagen wieder Touristikfahrten auf der Chiemgauer Lokalbahn Endorf–Obing statt (<https://chiemgauer-lokalbahn.com/>, <https://www.facebook.com/chiemgauerleo/posts/3619378074758919>), zumindest während der bayerischen Sommerferien. Abfahrt in Obing ist jeweils um 8.55 Uhr, 10.55 Uhr, 14.20 Uhr und 16.20 Uhr, in Bad Endorf um 9.55 Uhr, 11.55 Uhr, 15.20 Uhr und 17.20 Uhr. Zwischenstationen sind Pittenhart, Aindorf, Amerang und Halfing.

München – Sommersperrungen U-Bahn und S-Bahn

Am 31. Juli abends beginnt die erste von vier Wochenendsperrungen der Münchner S-Bahn-Stammstrecke (<https://bit.ly/301oEqd>). Zu beachten ist der geänderte Verlauf der S3 via Harras/Solln (ohne Hauptbahnhof-Ostbahnhof). Außerdem wurde das Ende der Sperrung der Linie S3 und der Linie S7 auf den 6. September geändert (<https://bit.ly/3jLNK47>). Noch bis zum 18. September ist die U-Bahn-Strecke zwischen Münchner Freiheit und Universität komplett gesperrt.

Mehrwertsteuergutschrift für MVV-Abokunden

Im November sollen MVV-Kunden mit Abo eine Gutschrift in Höhe von 10 bis 20 Euro erhalten. Damit soll die Mehrwertsteuersenkung an Stammkunden weitergegeben werden. Es handelt sich also nicht um einen Ausgleich für ungenutzte Fahrmöglichkeiten während der Coronakrise. Die Verkehrsverbünde in Nordrhein-Westfalen und die Verkehrsverbünde und -unternehmen in Baden-Württemberg bieten dagegen ihren Abokunden beispielsweise in den Sommerferien die verbundweite, teilweise sogar die landesweite Nutzung der Verbundabos und Jahreskarten als Ausgleich für die Corona-Einschränkungen an.

Landesaustellung in Friedberg und Aichach

Die Bayerische Landesaustellung (<https://wittelsbacherland.de/bayerische-landesaustellung-2020>) findet in diesem Jahr in Friedberg und Aichach statt. Beide Städte liegen an der Paartalbahn und sind mit der Bayerischen Regiobahn (BRB) gut erreichbar. Entsprechend bewirbt die BRB die Veranstaltung und weist auf eine Eintrittsermäßigung bei Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln hin (<https://bit.ly/2BDu9SK>).

38. Horber Schienen-Tage

Wie andere Veranstaltungen auch werden die Horber Schienen-Tage vom 18.11. bis zum 21.11.2020 virtuell per Videokonferenz stattfinden. Das Thema „Verkehrswende, Klimakrise: den Umbruch sinnvoll gestalten“ wurde zwar bereits 2019 festgelegt, aber die Corona-Krise hat nun dafür gesorgt, dass das The-

ma „Umbruch“ in noch stärkerem Maß auch bei ÖPNV und Eisenbahn diskutiert wird. Es werden noch Vorträge gesucht, die zur Thematik passen (<https://horber.schienen-tage.de/38/vortrag.html>).

PRO BAHN Bayern bei Staatssekretär Klaus Holetscheck

Mitglieder des PRO BAHN-Landesvorstands trafen sich zu einem Gespräch mit dem Staatssekretär im Verkehrsministerium, Klaus Holetscheck. Unter anderem ging es um die Finanzierung der Infrastruktur von nicht-bundeseigenen Eisenbahnen und die Bestellung von touristischen Verkehren. Außerdem wurde ihm die Petition für einen besseren Bahnverkehr im Werdenfels übergeben – die Übergabe an Verkehrsminister Scheuer soll zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

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

Deutschlandtakt für Oberbayern

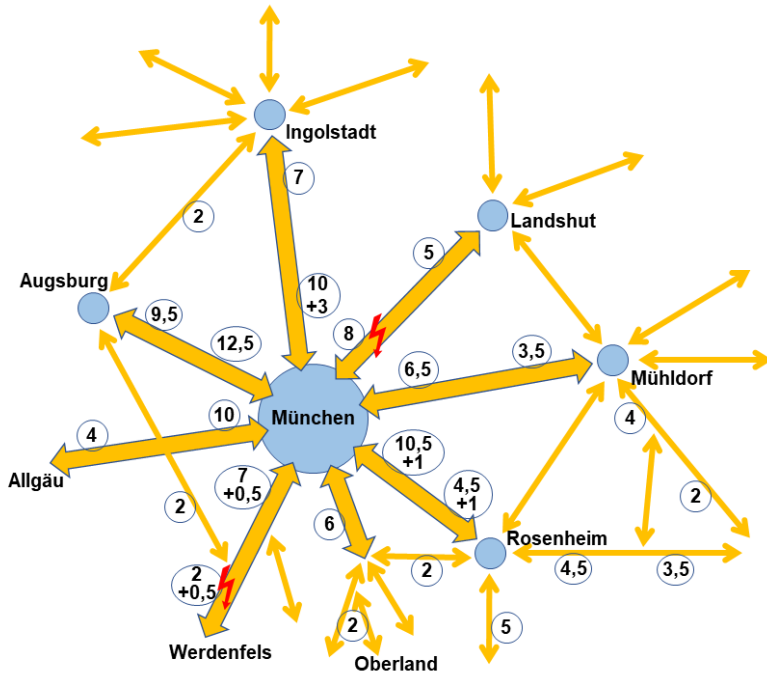
Ende Juni haben die Gutachter den dritten Entwurf für den „Zielfahrplan Deutschlandtakt“ vorgelegt [1]. Versuchen wir mal, ohne Anspruch auf Vollständigkeit einige Aspekte für Oberbayern zu beleuchten. Der Gutachterentwurf unterscheidet zwischen folgenden Verkehrsarten im Schienenpersonenverkehr: FV (Fernverkehr), FR (Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr), Express (beschleunigter Regionalverkehr), NV (Nahverkehrszug) und S-Bahn.

Im Osten viel Neues

Wenn man im Osten beginnt, so ist seit langem bekannt, dass die heutigen Railjet-Verkehre München–Wien in der Zukunft über eine ausgebaut und elektrifizierte Strecke via Mühldorf abgewickelt werden sollen. Dabei soll es beim 2-Stunden-Takt und dem Zusammenführen in Salzburg mit einer Korridorlinie aus Innsbruck bleiben. Neu im Vergleich zu den Entwürfen von 2018 und 2019 ist eine zweistündliche FV-Linie München - Mühldorf–Linz–Wien via Simbach, die im Gegensatz zur Linie via Salzburg auch in Mühldorf halten soll. Diese Verbindung entlastet die Salzburger Strecken, setzt aber eine Elektrifizierung nach Simbach voraus [2]. Zusätzlich ist eine stündliche NV-Linie Mühldorf–Simbach–Neumarkt–Kalham vorgesehen. Zwischen Mühldorf und Salzburg soll jede Stunde eine Express-Linie mit allen Zwischenhalten verkehren. Der stündlich von Regensburg via Landshut–Freising über den Flughafen nach Mühldorf verlängerte Flughafen-Express soll alle zwei Stunden nach Salzburg weiterfahren.

Auch die Strecke Rosenheim–Salzburg behält Fernverkehr: die von Karlsruhe oder Frankfurt kommende Linie wird zweistündlich von München nach Salzburg (–Graz/Villach) verlängert und hält in Rosenheim, Prien, Traunstein und Freilassing. Von den beiden im Zweistundentakt geplanten Linien Richtung Innsbruck und Brenner ist bei einer der Halt in Rosenheim vorgesehen, bei der anderen

nicht. Neu ist eine Express-Linie im Stundentakt, die in Rosenheim nach Kufstein und Traunstein geflügelt wird und die NV-Linie München–Kufstein ergänzt. Den Unterschied machen dabei die drei Halte zwischen Grafing und Rosenheim aus. Über die Mangfalltalbahn geht es zweimal pro Stunde mit stündlicher Durchbindung nach München. Ebenfalls zweimal pro Stunde soll nach Tegernsee und Lenggries gefahren werden, während Bayrischzell stündlich angebunden bleibt. Das Flügeln in Holzkirchen und Schaftlach ist weiterhin geplant.



Wichtige Schienenachsen in Oberbayern. Die Zahlen zeigen die Belegung mit Personenzügen auf ausgesuchten Streckenabschnitten pro Richtung und Stunde (+: nur HVZ). Die roten Blitze kennzeichnen mögliche Engpässe ohne Ausbaupläne. Hierbei muss die Zahl der vorhandenen Gleise und gegebenenfalls zusätzlicher Güterverkehr beachtet werden.

Im Osten sieht man auch Abweichungen zum „Startkonzept“ für die zweite S-Bahn-Stammstrecke des Freistaats [3] [4]. So ist, wie bereits bei der Bedarfsplanüberprüfung 2010, ein S-Bahn-Flügel nach Dorfen vorgesehen [5]. Ab Erding soll die S-Bahn halbstündlich zum Flughafen und weiter nach Freising fahren. Eine mal vom Freistaat vorgesehene zweite Flughafen-Express-Linie Landshut–Mühldorf mit mehr Zwischenhalten kommt dagegen nicht vor. Die Flughafen-S-Bahn via Ismaning soll nicht nur durch eine Express-S-Bahn ab Augsburg ergänzt werden, sondern auch durch eine weitere Linie ab Geltendorf.

Die jetzigen Alex-Züge sollen ab Ende 2023 nicht mehr in Schwandorf geflügelt werden, sondern stündlich fahren und wechselweise nach Hof und Prag weitergeführt werden [6][7]. Der Stundentakt ersetzt bis Regensburg die RE-Linie München–Regensburg–Nürnberg. Der zweistündlich Richtung Hof verkehrende Ast wird im Deutschlandtakt-Konzept bis Dresden durchgebunden. Eine Express-Linie München–Passau soll bis Plattling zu einem Halbstundentakt verdichtet werden, wobei in Landshut jeweils Richtung Regensburg geflügelt wird. Auf der bisher mit drei S-Bahnen und zwei Regionalzügen pro Stunde (plus Güterverkehr) gut belasteten Strecke München–Neufahrn, die im Gegensatz zu anderen hier genannten nicht ausgebaut werden soll, verkehren künftig stündlich vier S-Bahnen, eine Express-S-Bahn, zwei Express-Linien und die FR-Linie nach Dresden/Prag.

Im Westen wird's kompliziert

Via Ingolstadt über die Schnellfahrstrecke nach Nürnberg soll neben den klassischen FV-Linien und einem stündlichen München–Nürnberg-Express auch eine FR-Linie nach Frankfurt und weiter nach Westerland verkehren. Das ergibt insgesamt sechs Züge pro Stunde, wobei eine der nach Berlin verkehrenden Linien (wohl als stündlicher Sprinter) nicht in Ingolstadt hält. Ein Halbstundentakt auf der Paartalbahn endet wechselweise in Ingolstadt Nord und am Hauptbahnhof, eine NV-Linie aus München fährt bis Gaimersheim und eine Express-Linie aus Regensburg bis Eichstätt Stadt. Durchgehende Züge München–Ingolstadt–Treuchtlingen–Nürnberg sind nicht mehr vorgesehen, sondern erst ab Ingolstadt.

Im Gegensatz zum „Startkonzept“ für die zweite S-Bahn-Stammstrecke ist beim Deutschlandtakt eine Münchner Express-S-Bahn bis Augsburg vorgesehen (stündlich, bis Mammendorf halbstündlich). Ein Ast des heutigen Fugger-Express-Systems soll bis Nürnberg durchgebunden werden. Ebenfalls enthalten ist ein Halbstundentakt auf der Ammerseebahn und das geplante Express-S-Bahn-Konzept bis Buchloe. In Buchloe halten zudem der dann beschleunigte, zweistündliche FV-Zug nach Zürich, sowie stündlich und zweistündlich Express-Linien, die in einem komplizierten System aus sich überlagernden Linien und Flügeln in Immenstadt bis Lindau und Oberstdorf fahren. Füssen und Pfronten sind nicht direkt mit München verbunden, sondern mit Augsburg (bzw. Pfronten auch mit Ulm). Ob einzelne Züge trotz des Taktprinzips zwischen den Linien wechseln können, bleibt abzuwarten.

Die halbstündlich verkehrende Ammerseebahn endet im Pfaffenwinkel wechselweise in Schongau und Peißenberg. Die Werdenfelsbahn bekommt bis Mittenwald ein überlagerndes System aus einer Express- und einer NV-Linie, wobei die NV-Züge in Garmisch-Partenkirchen nach Innsbruck und Pfronten geflügelt werden. Zusätzlich sollen – nur in Lastrichtung – HVZ-Züge fahren. In Tutzing wird nicht mehr geflügelt, sondern nach Kochel verkehrt jede Stunde eine NV-Linie ab München (plus HVZ-Verstärker Tutzing–Kochel).

Fazit und Ausblick

Was der Zielfahrplan Deutschlandtakt beschreibt, ist kein Auftrag an Aufgabenträger und Bahnunternehmen einen bestimmten Fahrplan zu einem bestimmten Zeitpunkt umzusetzen. Insofern ist alles Gesagte mit Vorsicht zu genießen. Mit dem Zielfahrplan gibt sich der Bund selber den Auftrag, die Infrastruktur (mit Hilfe von DB Netz) so auszubauen, dass die geschilderten Linien und Takte möglich werden. So widersprechen sich auf eingleisigen Strecken wie nach Plattling oder Richtung Werdenfels die dichten Takte und der jetzige Ausbaustand. Wobei Landshut–Plattling im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) steht, die Werdenfelsbahn aber nicht [8][9][10].

Über den Münchner Abschnitt Daglfing–Johanneskirchen wird aktuell heftig gestritten, da hier zunehmender Güterverkehr und die vorgesehenen sieben S-Bahn-Fahrten pro Stunde mit der jetzigen Infrastruktur nicht durchführbar sind. Der Münchner Oberbürgermeister dringt massiv auf eine Tunnellösung und spricht von einer Realisierung „in mehr als 20 Jahren“ [11][12]. Andererseits ist auf dem Abschnitt zwischen Feldmoching und Neufahrn eine ähnlich starke Zugbelegung geplant (ebenso behindert durch mehrere störanfällige Bahnübergänge), ohne dass man in den letzten zehn Jahren eine umsetzbare Idee zum Ausbau entwickelt hätte [13][14].

Wann welche Versprechungen realisiert werden, ist nicht abzusehen - erfahrungsgemäß dauert es länger als man denkt, und viel länger, als uns anfangs versprochen wird. Den Deutschlandtakt und seinen Zielfahrplan kann man aber zumindest als Richtungsansage verstehen.

[1] – [14]: Eine Liste mit Quellen und Verweisen findet man in der Online-Version des Artikels unter <https://ogy.de/dtakt-obb#Q>.

Edmund Lauterbach

Warum so zaghaft?

S-Bahn nach Wasserburg

Eine sehr erfreuliche Maßnahme im Zusammenhang mit dem Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke ist die Einbeziehung von Wasserburg in das S-Bahn-Netz. Nach der Erweiterung des MVV bis Wasserburg vor einigen Jahren ist dies ein konsequenter Schritt.

Schaut man sich das Fahrplan-Konzept (aktuell veröffentlicht unter <https://www.deutschlandtakt.de/>) jedoch genauer an, fällt auf, dass man hier sehr zaghaft vorgeht. So ist lediglich vorgesehen, die Strecke zu elektrifizieren und die Bahnsteige zu verlängern. Die Fahrzeit vom Ostbahnhof nach Reitmehring erhöht sich sogar von heute 52 bis 55 Minuten auf dann 58 Minuten. Ein Zeitvor-

teil ergibt sich erst bei der Fahrt zum Marienhof. Es sind weiterhin nur stündliche Verkehre vorgesehen. Der Knoten Reitmehring wird mit noch längeren Umsteigezeiten als derzeit wenig optimal bedient.

Interessant ist ein Vergleich mit dem vor einigen Jahren vorgenommenen Ausbau der Linie nach Altomünster und der geplanten S-Bahn nach Geretsried. Wasserburg (ca 13 000 Einwohner) ist fast doppelt so groß wie Altomünster (7500 Einw.) und etwa halb so groß wie Geretsried (26 000 Einw.). Altomünster hat einen 30-Minuten-Takt im Berufsverkehr. Geretsried soll ganztägig mit drei S-Bahnen je Stunde und Richtung bedient werden. Die Fahrzeiten nach München liegen für Altomünster bei 61 und Geretsried bei 53 Minuten (jeweils bis Hbf.) und sind damit bis Reitmehring vergleichbar. Ein Problem für Wasserburg sind jedoch die sehr langen Fahrzeiten ins Zentrum, die derzeit bei 80 Minuten liegen.

Sowohl Richtung Altomünster als auch Richtung Geretsried sind jeweils längere Doppelspurabschnitte gebaut worden bzw. geplant. In Wolfratshausen wird ein schwieriger Bahnübergang aufwendig tiefer gelegt. Nach Geretsried wird zur Fahrzeitverkürzung gegenüber dem Bus sogar eine längere Strecke, die es früher nie gab, neu gebaut.

Überträgt man diese Standards auf Wasserburg, könnte das Konzept etwa wie folgt aussehen:

- Zur Fahrzeitverkürzung gegenüber dem Bus wird die Strecke bis Wasserburg Stadt verlängert.
- Im Bereich der Firma Meggle wird die Strecke tiefergelegt, was nach einer früheren Studie des Fraunhofer-Instituts in Prien kein technisches Problem ist und womit Beeinträchtigungen der innerbetrieblichen Logistik vermieden werden.
- Zur fußläufigen Anbindung des Schulzentrums werden ein neuer Halt in Wasserburg West und ein Fußgängersteg über den Inn errichtet (früherer Vorschlag von PRO BAHN).
- Die S-Bahn wird beschleunigt und so in den Knoten Reitmehring geführt, dass alle vier Rundumanschlüsse schlank funktionieren. Dazu müssen der Bahnhof Reitmehring umgebaut, die Höchstgeschwindigkeit der Strecke abschnittsweise erhöht und ein Doppelspurabschnitt bei Grafing Stadt gebaut werden. Weiter muss die Linie ab Ostbahnhof 15 Minuten später starten, was im 15-Minuten Raster der 2. Stammstrecke problemlos ist. Als „Abfallprodukt“ ergibt sich damit auch ein schlanker Anschluss in Grafing Bf. von Ebersberg nach Rosenheim, etwa 17 Minuten schneller als heute und gegenüber den bisherigen Planungen.
- Wird auch der bestehende Kreuzungsbahnhof Steinhöring Richtung Tulling zu einem Doppelspurabschnitt erweitert, ist ein 30-Minuten-Takt bis

Wasserburg Stadt möglich.

Ohne einer genauen technisch/betrieblichen Detailuntersuchung vorgreifen zu wollen, müsste sich so eine Fahrzeit vom Ostbahnhof bis Reitmehring von ca. 53 Minuten und bis Wasserburg Stadt von ca. 65 Minuten erreichen lassen, also etwa 15 Minuten kürzer als heute. Unterstellt ist dabei, dass die Express-S-Bahn zwischen Grafing Bf. und München Ost 6x hält, wie in den offiziellen Planungen vorgesehen. Bei Nonstop-Fahrt Grafing Bf. - München Ost, wie derzeit mit dem Meridian, ergäbe sich eine weitere Verkürzung um ca. 7 Minuten.

Zur Finanzierung dieses Projektes bietet sich das stufenweise bis 2025 von bisher 330 Mio. Euro/Jahr auf 2 Mrd. Euro/Jahr steigende Bundes-GVFG an, aus dem auch die Projekte Altomünster und Geretsried gefördert wurden bzw. werden. Die nötige Komplementärfinanzierung übernimmt in Bayern bei S-Bahnen der Freistaat, so dass auf den kommunalen Raum hier allenfalls Kosten bei der Umfeldgestaltung und der Busanpassung zukommen. Lediglich für die Tieferlegung im Bereich Meggle und voraussichtlich den neuen Innsteg müssten andere Finanzierungslösungen gefunden werden, wie es auch bei der Tieferlegung des Bahnübergangs in Wolfratshausen vorgesehen ist.

Eine schwierige Hürde ist erfahrungsgemäß die vom Bund geforderte volkswirtschaftliche Nutzen/Kosten-Untersuchung (NKU). Da sie völlig überholt ist, soll sie angeblich überarbeitet werden. Angesichts der extremen Fahrzeitverkürzungen dieses Projektes ist hier sogar mit der hergebrachten NKU ein positives Ergebnis nicht ausgeschlossen, da das Modell Fahrzeitverkürzungen sehr hoch bewertet.

Andreas Schulz

Behörden, Politik und der Beinahe-Unfall von Griesen

Die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) hat zu dem Beinahe-Zusammenstoß bei Griesen am 21. Januar 2020 nun einen vierseitigen Zwischenbericht herausgegeben. Er bestätigt als Ursache eine betriebliche Fehlhandlung eines der beiden Fahrdienstleiter. Die Zugfolge wird zwischen den Bahnhöfen Griesen und Ehrwald immer noch im althergebrachten Zugmeldeverfahren zwischen den Fahrdienstleitern geregelt. Einen Streckenblock, der technisch verhindert, dass in den Streckenabschnitt von beiden Bahnhöfen gleichzeitig Züge einfahren können, gibt es dort noch nicht. Wegen der Verspätung des Garmischer Zugs wollte ein Fahrdienstleiter die planmäßige Kreuzung der Züge von Ehrwald nach Griesen verlegen, dabei wurde aber laut BEU das Zugmeldeverfahren „nicht vorschriftenkonform“ durchgeführt. Nur die Aufmerksamkeit eines Lokführers verhinderte den Zusammenstoß der beiden Züge.

Bemerkenswert sind nun zwei Dinge:

Die BEU bestätigt zwar, dass das Betriebsverfahren dem Regelwerk der DBAG entspricht und einen Sicherheitslevel hat, der über die gesetzlichen Sicherheitsanforderungen der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) hinausgeht. Dennoch fordert die BEU eine weitergehende Sicherheitsbewertung dahingehend, dass solche Strecken – es gibt noch 53 im Bereich der DBAG – mit einem technischen Kollisionsschutz ausgestattet werden sollen.

Noch bemerkenswerter ist die Reaktion der bayerischen Verkehrsministerin Kerstin Schreyer, die – offenbar überrascht von den technischen Standards bei der Bahn – die Schuld bei der DB Netz sucht und dort auf Abhilfe drängen will. Ihre Reaktion ist sicher ehrlich, am Ende erinnert sie doch an den Taschendieb, der durch lautes Rufen „Haltet den Dieb!“ von seiner Täterschaft ablenken möchte. Denn der Zustand des Zweigstreckennetzes liegt nicht nur in der Verantwortung des Betreibers, sondern auch in der des Eigentümers. Doch die CSU-geführten Verkehrsministerien von Bund und Freistaat verweigern ja seit Jahren beharrlich die Modernisierung des Zweigstreckennetzes. Am Geld kann es nicht liegen, denn nur wenige Kilometer von Griesen entfernt wird ein Milliardenbetrag in Straßentunnels investiert, sogar für den nicht einmal im vordringlichen Bedarf befindlichen Auerbergstunnel hat man 100 Millionen Euro bereitgestellt.

Behörden und Politik betreiben hier eine merkwürdig divergierende Sicherheitskultur: Obwohl die Eisenbahn ein zig-fach höheres Sicherheitsniveau und geringe Unfallzahlen hat, verlangt man vom Bahnbetrieb immer noch höhere Auflagen – und verweigert gleichzeitig die Investitionen. Beim Straßenverkehr dagegen werden einfache aber wirksam lebensrettende Maßnahmen wie Tempolimits oder der Abbiegeassistent für Lkw teils aus ideologischen Gründen oder mit Hinweis auf unzumutbare Kosten für „mittelständische“ Lkw-Halter oder auf eine nicht absehbare europäische Lösung ausgebremst. Und erst vor Kurzem wurden vom Bundesverkehrsminister höhere Bußgelder für Raser ausgehebelt.

Keine Frage – auch PRO BAHN würde eine verbesserte Leittechnik auf der Auerfernbahn begrüßen. Doch der Umgang mit dem Fall zeigt einmal mehr: Die krass unterschiedlichen Sicherheitsanforderungen bei Straße und Schiene bevorzugen die Straße auf ganz subtile Weise und bremsen die Mobilitätswende hin zur Schiene weiter aus.

Norbert Moy

Raumordnungsverfahren Brennerzulauf

Im Rahmen des Ausbaus des deutschen Streckenanteils zum Brenner wurde das Raumordnungsverfahren durchgeführt. Fünf verschiedene Varianten sind für den Ausbau vorgeschlagen. Weitere Informationen zu den Strecken unter

<https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html>.

Auch PRO BAHN hat sich geäußert, um die Interessen der Fahrgäste zu betonen – der größte Teil der wahrnehmbaren Diskussion vor Ort dreht sich ja im wesentlichen darum, dass Verkehrsverlagerung auf die Schiene funktionieren soll, auch ohne dass die Strecken adäquat ausgebaut werden.

Betrachtet man die vorliegenden Pläne aus europäischer Perspektive, so fällt auf: während in Österreich konsequent die Strecke ausgebaut wird und auch in Italien auf einen viergleisigen Ausbau gesetzt wird, tendiert die bundesdeutsche Politik zu einer Verzweigung der Planungen. Betrachtet man Nutzen und Kosten aus der gemeinsamen Perspektive, so bedeutet ein Nicht-Ausbau in Deutschland eine Entwertung der schon getätigten Investitionen, zu denen sich übrigens die Länder gemeinsam verpflichtet haben. Die Verbesserungen des Bahnhofs Rosenheim haben auch für sich betrachtet einen Wert, ersetzen aber nicht den viergleisigen Ausbau der Strecke.

Die wichtigste Fernverkehrslinie im deutschen Inntal sind die innerösterreichischen Züge zwischen Innsbruck und Salzburg: Diese verkehren alle 30 Minuten, während im Schnitt nur jede Stunde ein Zug von München aus den Brenner erreicht (Zugzahlen entsprechend Deutschlandtakt in 2030). Gerade für diese wichtigste Linie ist aber die aktuelle Planung nur ein Torso: bereits auf halber Strecke müssen diese Züge auf die Bestandsstrecke wechseln, und dann mit langsamem Tempo durch das Stadtgebiet Rosenheim fahren, freilich ohne dort zu halten. Dabei wäre dem einfach abzuhelfen: Bei Stephanskirchen könnte eine Verknüpfung mit der Strecke nach Salzburg entstehen – angesichts der Reisezeitersparnis wird die Nutzen-Kosten-Rechnung klar positiv ausgehen. Da diese Züge aber nicht in Deutschland halten, mag dies in der bundesdeutschen Debatte emotional nicht relevant sein.

Dieser Fehler wirkt sich aber aus: der Zwangspunkt reduziert die Flexibilität der Strecken und damit auch die Kapazität, auch für den Güterverkehr. Mit anderen Worten: Unser Bild vom Inntal wird weiterhin vom PKW/LKW bestimmt werden.

Noch fataler für die Region ist, dass bei der Trassenvergabe grenzüberschreitende Verkehre Vorrang haben. Damit soll erreicht werden, dass eben das Versagen einzelner Länder beim Ausbau nicht die gemeinsamen Verkehre blockiert. Übersetzt bedeutet das aber: schaffen wir nicht die nötige Kapazität in Deutschland, so steht der Nahverkehr auf der Seite und der Güterverkehr hat Vorrang. Mit den gezielten Nadelstichen gegen jede Form des Ausbaus gefährdet die Region letztlich ihre eigene Bahnanbindung.

Für die oberbayerischen Interessen ist wichtig, die Schwächen und Stärken der Vorschläge zu bewerten, und nicht nur jede Planung pauschal vom Tisch zu wischen. Denn es besteht die Gefahr, dass dann eine nicht optimierte Planung realisiert wird.

Wichtig ist die oben beschriebene direkte Verbindung zwischen der neuen Strecke mit der Strecke Richtung Salzburg. Damit sind die vorgeschlagenen Varianten westlich Rosenheims untauglich.

Bei allen Varianten sind Verknüpfungsstellen zwischen Bestands- und Neubaus- strecke vorgesehen, dies ist auch sinnvoll und nötig. Doch für einige Varianten ist geplant, bestehende Zughalte aus den Ortschaften heraus zu verlegen. Damit wird der Fußweg zum Bahnhof um 10 Minuten (Flintsbach) oder 15 Minuten (Brannenburg) länger, sprich: Fußläufig ist die Bahn nicht mehr erreichbar. Sind aber erst einmal die Fahrgäste alle erfolgreich gezwungen worden, sich ein Auto zu kaufen, dann wird dieses auch genutzt und so weit wie möglich damit gefahren. Vorteile haben die Verlegungen der Halte für den Nahverkehr keine. Sondern es ist nur einfacher zu planen. Und zugleich Ausdruck einer überhol- ten verkehrspolitischen Haltung, die auch den Zielen zur Verkehrsverlagerung widerspricht. Dieser Teil der Planung ist daher raumordnungswidrig.

Die Verlegung des Bahnhofs Ostermünchen mag bei passender Detailplanung passen, denn auch heute ist der Bahnhof nicht unbedingt zentral gelegen. Es ist aber darauf zu achten, dass er auch künftig für mindestens so viele Leute wie heute direkt erreicht werden kann. Es gibt aber keinen Zwang, den Bahnsteig unbedingt an der Verknüpfungsstelle zu errichten.

Soweit die wichtigsten Punkte, die komplette Stellungnahme ist unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/20200724-rov-brenner.pdf> verfügbar.

Andreas Barth

Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN durch Ihre Mitgliedschaft

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

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 Abon- nentenverwaltung 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

- **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel:** Es finden wieder Monatstreffen statt, Termine und Anmeldung siehe <https://verkehrsforum-bgl.de/>
- **Touristikfahrten auf der Chiemgauer Lokalbahn Endorf-Obing an Sonn- und Feiertagen.** Weitere Informationen unter <https://chiemgauer-lokalbahn.com/> und Tel 0151-677 94 888.

PRO BAHN-Termine

- Mi. 05.08. 19 Uhr; Videokonferenz; **Aktiventreffen**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Fr. 07.08. 19 Uhr; Videokonferenz; **Regionalgruppe München: Schwerpunktthema S-Bahn München**; muenchen@pro-bahn.de
- Mi. 19.08. 19 Uhr; Videokonferenz; **Aktiventreffen**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Mi. 26.08. ab 19:30 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz); **Stammtisch**. Termin noch nicht endgültig gesichert, Bekanntgabe eine Woche vorher unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb (Anmeldung erforderlich).
- **Derzeit ist auch für den August ein Stammtisch in München geplant, für den jedoch eine Anmeldung erforderlich sein wird. Weitere Informationen gibt es etwa ab dem 20. August unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb.**

Alle PRO BAHN-Treffen in der Geschäftsstelle werden auch im August voraussichtlich durch Videokonferenzen ersetzt. Bitte informieren Sie sich unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>.

Mitmachen bei PRO BAHN ist immer möglich. Dazu können Sie Kontakt mit der entsprechenden Regionalgruppe oder dem Bezirksverband aufnehmen:

Bezirksverband Oberbayern: oberbayern@pro-bahn.de
Regionalgruppe Inn-Salzach: wilama@t-online.de
Regionalgruppe München: muenchen@pro-bahn.de
Regionalgruppe Oberland: n.moy@bayern.pro-bahn.de