

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

August 2022



Wegen der vielen Schadstellen bei DB Netz ist der Landkreis Garmisch praktisch nicht mehr auf der Schiene erreichbar. Betriebseinschränkungen in dieser Größenordnung dürfte es zuletzt allenfalls am Ende des 2. Weltkriegs gegeben haben. Am 16. Juli wurden die Fahrgäste Richtung Garmisch bereits in Uffing auf den Schienenersatzverkehr verwiesen. Bild: Renate Forkel

-
- Kurznachrichten – *Seite 2*
 - Bahnkrise – *Seite 3*
 - Neues aus dem Münchner Stadtrat – *Seite 7*
 - Hier bitte geht's zum Bus! – *Seite 8*
 - Sind Verbundtarife noch zeitgemäß? – *Seite 9*
 - Zweiter Tunnel gefährdet Nahverkehr in ganz Bayern – *Seite 10*

Kurznachrichten

9-Euro-Ticket – wie weiter?

In einer Pressemitteilung fordert PRO BAHN erneut, bei einer Nachfolgeregelung zum 9-Euro-Ticket auch die Fahrgäste zu entlasten, die bisher das Ticket nicht sinnvoll nutzen können. Genannt werden hierbei Pendler, die auf Zeitkarten für Fernverkehrszüge angewiesen sind, oder auch die Nutzung der Bahn-card100 für den täglichen Arbeitsweg (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=455). Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen hatte angeregt, das jetzige 9-Euro-Ticket über den 31. August hinaus als Übergangsregelung um zwei Monate zu verlängern, um Zeit für die Entwicklung einer dauerhaften Lösung zu gewinnen (<https://kurzelinks.de/v08z>).

Bewertungsmethodik behindert Elektrifizierungsprojekte

Das Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr hält die Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale im Abschnitt Marktredwitz–Nürnberg nicht für wirtschaftlich. Das Projekt, das seit 1992 im Bundesverkehrswegeplan ist, hängt damit weiter in der Schwebe. PRO BAHN fordert in einer Pressemitteilung eine pauschale Bedarfsfeststellung für Elektrifizierungsprojekte analog zu den Kohleausstiegsgesetzen (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=454).

Neue Bahnhofsstrategie der DB

Der DB-Konzern hat angekündigt, keine Bahnhofsgebäude mehr zu verkaufen. Dies hatte in der Vergangenheit immer wieder zu unangebrachten Lösungen rund um die verkehrliche Nutzung der Bahnhöfe geführt. Stattdessen will man nun die Flächen gemeinsam mit den Städten und Gemeinden gestalten und weiterentwickeln. PRO BAHN begrüßt die neue Bahnhofsstrategie der DB (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=453).

Brennerzulauf Landkreis Ebersberg

Die Deutsche Bahn hat am 13. Juli die Trassenauswahl für den Abschnitt zwischen Grafing und Ostermünchen beendet. Als Ergebnis des angewandten Verfahrens wurde eine Trasse westlich der Bestandsstrecke vorgestellt (<https://kurzelinks.de/g3tg>). Die von Bürgern des Landkreises angeregte Trasse erreicht dagegen bei „Lärm und Erschütterung“ nur den letzten Platz der Bewertung. Trotz der von der DB vorgestellten Verfahrensparameter wird die DB von lokalen Politikern wegen der Entscheidung beschimpft. Die politisch provozierte Situation spricht für weitere Verzögerungen beim Brennerzulauf.

Schiennetz Bayern: BEG schlägt Alarm

Nachdem PRO BAHN seit Juni mehrfach auf die immer weiter zunehmenden Streckensperren und Langsamfahrstellen insbesondere in Südbayern aufmerk-

sam gemacht hat, hat sich nun auch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) mit einer dringlichen Pressemitteilung an die Öffentlichkeit gewandt. Die Pünktlichkeitsquote in Bayern sank im Juni auf 82,8 Prozent, wobei hierbei mangels Daten Zugausfälle wegen Streckensperrungen noch gar nicht dabei sind. Fahrbahnängel, wie schadhafte Betonschwellen, machen jetzt 11,7 Prozent der Verspätungsursachen aus, die Schieneninfrastruktur insgesamt ist mit 45,4 Prozent an den Ursachen beteiligt (<https://kurzelinks.de/ffdt>). Insgesamt zeichnet die BEG ein verheerendes Bild. Dass dringend massive Investitionen in die Schiene nötig sind, ist natürlich eine Binsenweisheit, die jedem deutschen Verkehrsminister bekannt sein dürfte. Es ist zwar nett, dass vermehrt über das Thema geredet wird; die Schaffung von Strukturen, um nicht nur zu investieren, sondern daraus auch einen Nutzwert für Schienennetz und Fahrgäste zu erzielen, zeichnet sich aber auch weiterhin allerhöchstens in Sonntagsreden ab.

Münchner Fußgängerzone und ÖPNV

Die Münchner Rathauskoalition plant eine weitere Ausdehnung der Fußgängerzone (Straßenzug Tal). In den letzten Jahren wurde der Öffentliche Nahverkehr an der Oberfläche weiter aus dem Stadtzentrum verdrängt, mit dem Ergebnis schlechterer Erschließung, fehlender Verknüpfungen und weiterer Fußwege. Entsprechend fordert PRO BAHN, dass Erweiterungen der Fußgängerzone nicht auf Kosten der Fahrgäste gehen – auch wenn sie nicht mehr ganz so gut zu Fuß sind (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20220701.html>).

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

Bahnkrise – schaffen Bahnvorstand und Politik den Ausweg?

Von der früheren bayerischen Verkehrsministerin Kerstin Schreyer ist mir ihre verkehrspolitische Kernthese im Gedächtnis geblieben: „Ziel ist Wahlfreiheit der Verkehrsmittel für alle Menschen in Bayern“. Gemeint war damit meist nur, dass es für Autofahrer keine Einschränkungen geben darf, selbst wenn das vernünftig wäre, verbunden mit der subtilen Unterstellung, andere verkehrspolitische Ansichten seien Teil einer Verbotskultur.

Ich stelle mir vor, wie die Ministerin heute ihre steile Freiheitsthese an einem vom Schienenverkehr abgehängten Bahnhof in Oberbayern den Bahnkunden verkündet, die gerade verzweifelt versuchen, eines der raren Schienenersatzverkehrs-Taxis zu ergattern, um doch noch irgendwie ihr Ziel zu erreichen. Die so belehrten Bürger könnten den Ministerinnen-Spruch wohl als blanken Zynismus auffassen und man müsste der Ministerin wohl empfehlen, das Bahngelände rasch zu verlassen, um nicht Opfer wütender Reaktionen zu werden.

Von der versprochenen Wahlfreiheit sind wir heute weiter entfernt denn je. Zwei Monate nach dem Unglück in Burgrain wird offenbar, in welchem schlechtem Zustand sich (nicht nur) das bayerische Bahnnetz befindet. Seit dem 3. Juni haben sich Langsamfahrstellen aufgrund von Oberbaumängeln und Streckensperrungen wie ein Flächenbrand in ganz Oberbayern und darüber hinaus verbreitet, mittlerweile sind auch wichtige Hauptstrecken wie München–Rosenheim oder München-Augsburg betroffen.

Der Bundesrechnungshof hatte schon 2018 in aller Deutlichkeit gewarnt, dass das Finanzierungssystem Fehlanreize für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen setzt, die Instandhaltung der Infrastruktur zu vernachlässigen. Klar ist, dass schon das Aktienrecht verlangt, dass Finanzmittel nur dort eingesetzt werden dürfen, wo der größte „return of invest“ zu erwarten ist. Im Klartext: die Regionalnetze gehen dann leer aus, das Konzept „Wir werfen der DB einen Sack Geld über den Zaun und die machen dann schon was draus“ ist tödlich für die regionalen Bahnlinien. Und immer mehr Missstände kommen ans Licht: DB-Netz-Mitarbeiter haben sich jüngst kritisch geäußert über die Zustände bei der Instandhaltung und über ihre Nöte, als Anlagenverantwortliche für einen sicheren und reibungslosen Betrieb zu sorgen.

Eigentlich ist klar, dass es jetzt – unabhängig von der Ermittlung des genauen Schadensmechanismus des Unfalls von Burgrain, der sich die Staatsanwaltschaft mittlerweile seit zwei Monaten widmet und die Wiederherstellung der Strecke über Gebühr verzögert – darum gehen muss, die Zukunft der regionalen Strecken und ihre nachhaltige Entwicklung zu sichern. Im Koalitionsvertrag hat die Ampelkoalition ja den Ansatz eingebracht, die bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen Netz und Bahnhöfe nach den Grundsätzen des Gemeinwohls zu organisieren – leider zu spät, um das aktuelle Bahnchaos zu verhindern. DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla hat rechtzeitig vor dem Unfall seinen Job aufgegeben, sein Nachfolger Berthold Huber tritt nun ein schweres Erbe an. Noch im Juni kündigt auch Bundesverkehrsminister Wissing einen Plan zur Generalsanierung der Infrastrukturunternehmen an und erklärt ihn zur Chefsache (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/eckpunkte-zur-zukunft-der-db-und-der-schiene.html>)

Bei der Durchsicht der Veröffentlichungen fällt aber auf, dass dort viel über Hochleistungskorridore und die großen Knoten gesprochen wird, auch über ein „kundenzentriertes Baustellenmanagement“. Kein Thema sind aber bei diesen Ankündigungen die regionalen Bahnstrecken abseits der großen Korridore. Man kann es jetzt schon ahnen: Wieder wird sich der Bund als nicht zuständig erklären und auf die Zuständigkeit der Länder für den SPNV verweisen. Das macht wenig Hoffnung und das „Schwarze-Peter-Spiel“ zwischen dem Eigentümer Bund und den Aufgabenträgern für den SPNV um die Finanzierung der regionalen Bahnen dürfte also unverändert fortgesetzt werden. Angesichts der

fünf Todesopfer und fast siebzig Verletzten von Burgrain wäre es mehr als angemessen gewesen, jetzt gerade das Thema der vernachlässigten Regionalnetze in den Blick zu nehmen und nicht mehr dem unwürdigen Ränkespiel zwischen Bundes- und Landespolitik zu überlassen.



Satirischer Blick auf den Zustand des Werdenfelsnetzes – die einzelnen Störungsmeldungen sind jedoch alle real.

Graphik: Julia Reich (Foto A. Bretting)

Nirgendwo in Deutschland ist dieses Versagen der deutschen Verkehrspolitik deutlicher zu erkennen als an der Unfallstelle im Loisachtal: Hier die marode, eingleisige Bahnstrecke im Eigentum des Bundes, daneben die Tunnelbaustellen für die parallel verlaufende Bundesstraße 2, von Bund und Freistaat massiv gefordert und gefördert. Angesichts dieser Ungleichbehandlung drängt sich aber auch die Lösung für einen Ausweg aus der Misere auf: In einem offenen Brief an Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing fordert PRO BAHN ein Sofortprogramm zum Wiederaufbau und zur Sanierung der Werdenfelsbahn. Angesichts knapper Haushaltsmittel schlägt PRO BAHN einen „Wiederaufbau-Fond“ vor, der aus Mitteln für den Straßenbau finanziert wird. Diese könnten freigesetzt werden durch einen sofortigen Stopp aller Ausbaumaßnahmen der parallel verlaufenden Bundesstraße 2. Insbesondere die Finanzmittel für den Auerbergtunnel, der nicht im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten war und für den 170 Millionen Euro veranschlagt werden, sollten nach der Vorstellung von PRO BAHN umgehend für die Sanierung und den abschnittsweise zweigleisigen Ausbau der Werdenfelsbahn umgewidmet werden.

Der offene Brief an Dr. Volker Wissing ist im Wortlaut unter dem Link https://www.pro-bahn.de/weilheim/pdf/BMDV_Werdenfelsnetz_2022_07_05.pdf zu finden.

Auf der Kundgebung des Aktionsbündnisses Werdenfelsbahn am 23. Juli in Weilheim waren sich die Redner einig: Nach dem Desaster im oberbayerischen Bahnnetz muss klar sein: Jetzt sind erst einmal die Fahrgäste dran: Bahnkunden wollen einfach nur wieder pünktlich und sicher mit dem Zug unterwegs sein, die Zeiten für Luxus-Highways in die Alpen sind angesichts von Klima- und Energiekrise längst abgelaufen. In eine ähnliche Richtung wie PRO BAHN geht auch Ludwig Hartmann, Fraktionsvorsitzender der Grünen im Landtag, mit seinem Vorschlag, ein Sondervermögen für die Sanierung der Bahnstrecken zu gründen.

Wichtig ist nun, den öffentlichen Druck auf Bund und Freistaat weiter zu erhöhen, endlich Zuständigkeit und Verantwortung für die regionalen Bahnstrecken zu übernehmen. Keinesfalls darf es passieren, dass man nach der Ermittlung der Unfallursache der Öffentlichkeit irgendeinen Schuldigen präsentiert und dem Gericht als Bauernopfer darbringt, während sich die Verantwortlichen aus den Vorstandsetagen und der Politik mal wieder einen „schlanken Fuß“ machen. Die Konsequenz aus Burgrain kann nur sein: Das regionale Bahnnetz wird wieder ordentlich instandgehalten und nach modernen Standards ausgebaut.

Norbert Moy

Das PRO BAHN Post-Archiv

https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm

Neues aus dem Münchner Stadtrat

Der Mobilitätsausschuss des Münchner Stadtrats Ende Juli war vollgepackt mit ÖV-Themen.

Der Trassierungsbeschluss für die Tram von der Cosimastraße nach Johanneskirchen wurde im Wesentlichen wie von der Verwaltung vorgeschlagen beschlossen. „Trassierungsbeschluss“ bedeutet, der Stadtrat legt die Aufteilung des Straßenraums fest. Zugleich ist dies auch der Auftrag, den Planfeststellungsantrag zu stellen, und – sollte sich keine größere Änderung ergeben – den Bau zu starten. Dazu kommen soll zusätzlich ein barrierefreier Zugang zur S-Bahn in Johanneskirchen, beispielsweise auch durch eine provisorische Brücke.

Beschlossen wurden auch die dringend nötigen Abstellanlagen. Den dringenden Bedarf haben alle Fraktionen bestätigt, und den Beschluss einstimmig getroffen – und das, obwohl im Vorfeld der Wirtschaftsreferent gegen Teile der Vorlage opponiert hat. Für die U-Bahn wird die bereits bekannte Abstellanlage in Neuperlach Süd weiterverfolgt. Für Tram und Bus waren mehrere Standorte in näherer Untersuchung, von denen sich drei als geeignet herausgestellt haben. Die Standorte in Fröttmaning (südlich der U-Bahn-Station) sowie in Langwied (westlich des Bahnbetriebswerks) sollen kurzfristig realisiert werden, der Standort in Allach (auf dem Gelände von Krauss-Maffei) soll gesichert werden. Am konkretesten ist das städtische Gelände in Fröttmaning: hier wird das Kommunalreferat die Fläche spätestens Ende Juni 2028 komplett geräumt zur Verfügung stellen.

Bereits weiter in der Umsetzung ist der zweite Tram-Betriebshof Ständlerstraße. Damit und mit den weiteren Optionen im Bereich der Neubaustrecken sollte das leidige Thema „zu wenig Wartungs- und Abstellflächen“, das seit Aufgabe des Trambetriebshofs Westendstraße zu erheblichen Problemen führt und demnächst auch den Busbereich mit dem Auszug aus dem südlich angrenzenden Betriebshof West noch schmerzlich treffen wird, in einigen Jahren hoffentlich endlich der Vergangenheit angehören. Beim Regionalzughalt Poccistraße wird der Stadtrat städtisches Geld zur Verfügung stellen, damit die Deutsche Bahn einen zweiten Bahnsteigzugang auf der Ostseite planen kann. Auch für den S-Bahn-Halt Berduxstraße wurde eine städtische Ko-Finanzierung beschlossen.

Die vorliegende Planung für die Tram-Nordtangente durch die Leopoldstraße wurde noch einmal zur Überplanung geschickt, mit der Maßgabe, frühzeitig Verbände und Bürger in die neue Planung einzubeziehen, gutes Umsteigen zur U-Bahn zu ermöglichen sowie der Tram eine eigene Trasse zu sichern. Der Stadtratsmehrheit war doch das Risiko zu groß, mit dem bisher geplanten Mischverkehr die Tram in den Stau zu schicken. Damit wird die von uns geäußerte Kritik (siehe letzte Ausgabe der PRO BAHN Post) aufgegriffen. „Die Leopoldstraße macht man nur einmal neu und dann muss es gut werden“ hat die SPD/Volt-Fraktionsvorsitzende Anne Hübner als Motto ausgegeben. Mobilitäts-

referent Georg Dunkel sprach von einem schwierigen Tag, und hat angekündigt, jetzt nach vorne zu blicken. Die Eröffnung der Strecke erfolgt damit nach ersten Einschätzungen von SWM/MVG 2027 oder spätestens 2028, anstelle wie bisher geplant im Dezember 2025. Dies ist trotz der Verzögerung eine gute Entscheidung für die Stadt und ihre Bürger.

Das ursprünglich auch für die Sitzung vorgesehene Thema „Leistungsprogramm“ (d.h. das MVG-Angebot) wurde auf den September vertagt. Bereits Ende April hat der Münchner Oberbürgermeister die in der Anhörung befindlichen Einsparungen einkassiert. Kurz nach der Sitzung hat die SPD angekündigt, dass im September Angebotsverbesserungen beschlossen werden sollen – finanziert durch die vom Stadtrat schon beschlossene Erhöhung der Parkgebühren.

Rein formal müssen alle Beschlüsse aus dem Mobilitätsausschuss noch von der Vollversammlung am 27. Juli bestätigt werden, dies erfolgt aber im Allgemeinen ohne Diskussionen.

Andreas Barth

Hier bitte geht's zum Bus!

In der letzten Dezember-Ausgabe der PRO BAHN Post erschien ein Artikel, der mit der Frage „Wo bitte geht's zum Bus?“ überschrieben war. Es ging um zusätzliche Beschilderungen, die es Fahrgästen an einer Station wie Unterschleißheim, mit mehreren Ausgängen und mehreren Bushaltestellen ermöglichen sollte, den richtigen Busanschluss nach Aussteigen aus der S-Bahn rechtzeitig zu finden. Insbesondere sollte vermieden werden, dass jemand auf dem Bahnsteig in die falsche Richtung losläuft, und dann im Norden steht, während im Süden der Bus wegfährt.

Nach der ersten Anfrage Anfang Oktober 2021 und etlichem Hin und Her mit der Deutschen Bahn, der Stadt Unterschleißheim und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft kann nun ein Erfolg gemeldet werden: Es wurden zusätzliche Schilder angebracht, die ihren Zweck erfüllen sollten.

Es wird natürlich immer noch Fahrgäste geben, die sich schwertun, die richtige Bushaltestelle zu finden. Es liegt in der Natur des Menschen, dass selbst gute Hilfen oft nicht wahrgenommen werden. Man sollte es den Fahrgästen aber auch nicht schwerer als nötig machen. Es gibt bestimmt einige weitere Stationen im S-Bahn-Netz, denen eine Ergänzung der Beschilderung guttäte. Dass die DB viel Wert darauflegt, den gut zu sehenden gegenüberliegenden Bahnsteig auszuschildern, und die Richtung zu den (nicht einsehbaren) Haltestellen etwas schlechter wekommt, kann man sicher unterschiedlich bewerten.



Neues Hinweisschild in Unterschleißheim seit Juni 2022. Der Fahrscheinautomat wurde 2021 auf Kosten der Stadt in eine etwas zentralere Lage versetzt, nachdem die DB ihn zunächst etwas randständig platziert hatte.

Allen Institutionen und Personen, die sich dem Thema angenommen haben, und am Ende für den Erfolg gesorgt haben, sei hiermit Dank gesagt. Etwas befremdlich wirkte die völlig ausbleibende Reaktion von Landratsamt und MVV. Das sind die beiden Institutionen, die für die Regionalbusse verantwortlich sind. Man sollte meinen, dass sie ein Interesse daran haben, keine Fahrgäste durch unzureichende Wegweisung zu verlieren. Die Ausweitung des Busverkehrs im letzten Dezember sorgt für ein gutes Angebot. Damit es auch stabil weitergeführt werden kann, würden weitere Steigerungen der Fahrgastzahlen ganz bestimmt helfen. Und ein kurzes Eingehen auf Vorschläge von Fahrgästen wäre auch außerhalb direkter Zuständigkeit ein wenig motivierend.

Edmund Lauterbach

Erfolge des 9-Euro-Tickets

Sind Verbundtarife noch zeitgemäß?

Verbünde gelten gemeinhin als spürbare Verbesserung des ÖPNV. Durchaus zurecht, muss man doch beim Umsteigen innerhalb von Verbänden weniger oft neue Tickets lösen, wodurch die Fahrt dann meist billiger wird. Die Verbünde sorgen dafür, dass die Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln besser werden. Die aktuellen Initiativen des Freistaates und vieler Regionen, die zahlreichen weißen Flecken auf der bayerischen Verbundlandkarte durch Neugründungen und Erweiterungen zu füllen, sind daher grundsätzlich zu begrüßen.

Jetzt haben Verbundtarife aber eine starke Konkurrenz durch das 9-Euro-Ticket bekommen. Über 30 Millionen verkaufte Exemplare im ersten Monat (ein-

schließlich der zum 9-Euro-Ticket aufgewerteten klassischen Monatstickets), entsprechend über 35 Prozent der Bevölkerung, etwa doppelt so viele wie der übliche Anteil der deutschen Öffi-Fahrer, sind ein Riesen-Erfolg. Zu vermuten ist, dass dazu nicht nur der günstige Preis, sondern auch die deutschlandweit einheitlichen, sensationell einfachen Konditionen maßgeblich beigetragen haben. Zurecht gibt es deshalb viele Initiativen, das Prinzip der 9-Euro-Tickets beizubehalten, auch wenn der Preis deutlich angehoben werden müsste.

Brauchen wir dann die sich an Komplexität zum Teil gegenseitig überbietenden Verbund- und Landestarife überhaupt noch? Wenn man es konsequent macht: Nein! Es ist dann im Wesentlichen nur noch eine Stelle in Deutschland nötig, die sich mit Tarifen beschäftigt. Und die gibt es schon: Die Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTV) in Frankfurt/Main.

Das muss aber nicht das Ende der Verkehrsverbünde bedeuten. Wie das Beispiel Baden-Württembergs zeigt, können regionale Stellen, die sich mit der Planung der Öffis beschäftigen, sehr effizient sein. In unserem Nachbarland sind es die mit Fachpersonal ausgestatteten Regionalverbände, die den Ausbau der Öffis voranbringen. Auch der sehr erfolgreiche kommunale, mit Fachkompetenz ausgestattete Verein „Regio S-Bahn Donau-Iller“ (<https://rsb-di.de/>), der weit nach Bayern hinein wirkt, zeigt, was durch kommunales Engagement erreicht werden kann: Die erste Regional-S-Bahn Bayerns oder das Ausbauprojekt Illertalbahn mit Doppelspurabschnitten, zahlreichen neuen Halten, Elektrifizierung usw., das als Bundes-GVFG-Projekt mit Komplementärfinanzierung durch den Freistaat jetzt in die Genehmigungsplanung geht.

Sollte deshalb in Bayern das viele Geld, das derzeit für die Konzeption neuer, komplizierter Verbund- und Landestarife eingeplant ist, nicht besser zum Aufbau kompetenter regionaler Planungsstellen, die den bayernweit dringenden Ausbau der Öffis mit Macht vorantreiben, verwendet werden?

Andreas Schulz

Zweiter S-Bahn-Tunnel gefährdet Nahverkehr in ganz Bayern

Die Kosten des zweiten S-Bahn-Tunnels explodieren. Von 3,8 auf bis zu 7,2 Milliarden Euro verdoppelt sich die Investitionssumme. Auch die Bauzeit verlängert sich um bis zu neun Jahre auf 2037. Der bayerische BER übertrifft damit alle düsteren Prognosen – PRO BAHN hatte bereits 2001 von einer Fertigstellung in 25 Jahren und vielen Kostensteigerungen gesprochen (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/stadtrat-2001.html>), während die Planer noch von 0,5 Milliarden Euro Baukosten bis 2016 ausgegangen sind.

Während der Tunnel immer teurer wird, scheint die bayerische Staatsregierung schon einen Plan zu haben, wie die Mehrkosten finanziert werden sollen. Bayerns Verkehrsminister Bernreiter lässt auf kaum einem Termin die Gelegenheit aus, darauf hinzuweisen, dass der bayerische Nahverkehr unterfinanziert ist und man mit Abbestellungen in der Region rechnen müsste. Was der Minister dabei – bewusst? – unerwähnt lässt: Seit Jahren zweigt Bayern aus den Regionalisierungsmitteln, die der Bund für die Bestellung des Nahverkehrs bereitstellt, einen dreistelligen Millionenbetrag zur Finanzierung der zweiten Stammstrecke ab.

Doch auch aus den Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes allein kann die zweite Stammstrecke nicht finanziert werden. Dies würde bedeuten, dass für andere wichtige Projekte über Jahre kein Geld verfügbar wäre. Die Stadt-Umland-Bahn Erlangen, die Verlängerung der Würzburger Straßenbahn zum Hubland oder die Regensburger Stadtbahn lägen damit erst mal bis in die 30er-Jahre auf Eis. Der Freistaat wird also nicht umhinkommen, hier eigene Mittel zu investieren, wenn er seinen Tunnel trotz der riesigen Kostensteigerungen unbedingt will. Nicht nur PRO BAHN hatte auf die vielen Kostenrisiken und auf deutlich günstigere Alternativen hingewiesen.

Auch in München gibt es dringende, kostengünstige Projekte. Der Regionalzughalt Poccistraße mit vier Gleisen ermöglicht direktes Umsteigen aus Rosenheim, Mühldorf und der Region Südostoberbayern in die Nord-Süd-U-Bahn U3/U6 und verkürzt somit für viele Fahrgäste die Reisezeiten. Eigene S-Bahn-Gleise beispielsweise auf der S1 Richtung Neufahrn, S2 Richtung Markt Schwaben und S4 Richtung Fürstenfeldbruck erlauben ein dichteres Angebot und einen zuverlässigeren Betrieb. Auch der Ausbau des Münchner Tramnetzes bringt hohen Nutzen für viele Fahrgäste. Wir haben nicht die Zeit noch mal mindestens fünfzehn Jahre zu warten, bis die angeblich all Heil bringende Stammstrecke fertig wird, sondern benötigen bald nutzbare Verbesserungen für die Fahrgäste.

Lukas Iffländer

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.

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 als PDF 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

Mi. 03.08. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi (Ecke Rupertustr./Lindenstr.); **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel** (mit BRB-Geschäftsführer A. Schuchmann); Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/>

So. 07.08., So. 14.08., Mo. 15.08., So. 21.08. und So. 28.08.; Obing (8:55, 10:55, 14:20, 16:20 Uhr) / Bad Endorf (9:55, 11:55, 15:20, 17:20 Uhr); **Fahrten mit Dieseltriebwagen beim LEO**; Info und Anmeldung: <https://chiemgauer-lokalbahn.com/fahrplaene-und-co/fahrplaene/>

PRO BAHN-Termine

Allgemeine Treffen: PRO BAHN Treff Oberbayern i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr; Videokonferenz und Präsenzoption in der Geschäftsstelle, München, Agnes-Bernauer-Platz 8. Stammtisch in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr, üblicherweise im Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz).

Mi. 03.08. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 05.08. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 17.08. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 31.08. ab 19:00 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16; **Stammtisch**.

Fr. 02.09. 19 Uhr; **PRO BAHN Treff Region München**, Videokonferenz; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 07.09. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

- Der PRO BAHN Treff Augsburg entfällt im August.

**Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN
durch Ihre Mitgliedschaft:**

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