

PRO BAHN Oberbayern

Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN, Schwanthalerstr. 74, 80336 München

An die
Damen und Herren
der Presse

PRO BAHN
Regionalverband Oberbayern e.V.
Schwanthalerstr. 74
80336 München
Tel.: 089 / 53 00 31
Fax: 089 / 53 75 66
<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>

München, 5. Oktober 2001

Pressemitteilung

**PRO BAHN warnt eindringlich vor Gleisrückbau im Werdenfels:
Zugangebot ist im Vergleich zu anderen Strecken schwach – PRO BAHN fordert Halb-
stundentakt nach Garmisch-Partenkirchen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Fahrgastverband PRO BAHN setzt weiterhin auf Widerstand gegen die Rückbaupläne der Deutschen Bahn AG. Wie bekannt beabsichtigt die Deutsche Bahn die Entfernung zahlreicher Kreuzungsbahnhöfe entlang der eingleisigen Bahnstrecke München – Mittenwald. Grundlage der Bahn-Planung ist dabei das heutige Zugangebot, auf das die Infrastruktur dauerhaft zu rechtgeschnitten werden soll. Als „reine Mutmaßungen“ bezeichnet PRO BAHN die Aussagen der Deutschen Bahn, nach denen an eine Ausweitung des Zugangebots nicht zu erwarten sei. PRO BAHN hat die auf München zulaufenden Hauptbahnen und deren Zugangebot verglichen. Das Ergebnis: Die Strecke München – Mittenwald ist das Schlusslicht, was die Zahl der Züge betrifft. So wird das Mittelzentrum Weilheim nur von 23 Zugpaaren angefahren. Vergleichbare Städte im Münchner Umland werden weit besser bedient: Pfaffenhofen kann beispielsweise 29, Moosburg 38, Buchloe und Rosenheim sogar 42 Zugpaare Richtung München vorweisen. Selbst Dorfen, an der ebenfalls eingleisigen und völlig überlasteten Strecke nach Mühldorf gelegen, hat mit 24 Zugpaaren ein geringfügig besseres Angebot.

„Nicht die Verkehrsnachfrage, sondern die betrieblichen Möglichkeiten der Gleisanlagen bestimmen bei der Bahn das Angebot“, kritisiert Norbert Moy, Vorsitzender von PRO BAHN Oberbayern, die Pläne der Deutschen Bahn. Orte an eingleisigen Bahnstrecken sind eindeutig die Verlierer. PRO BAHN fordert deshalb die notwendige Infrastruktur, um den Fahrplan der Strecke nach Garmisch-Partenkirchen auf einen Halbstunden-Takt zu verdichten. Vorbild könnte hier Oberstdorf sein, dessen touristische Bedeutung mit Garmisch-Partenkirchen vergleichbar ist. Zwar liegt auch Oberstdorf an einer eingleisigen Zweigstrecke, wird aber von 32 Zugpaaren erreicht, Garmisch dagegen nur von 21 Zugpaaren. Die Bahnstrecke Immenstadt – Oberstdorf weist alle vier Kilometer eine Kreuzungsmöglichkeit auf, für Murnau – Garmisch – Mittenwald sollen jetzt der Abstand der Kreuzungsbahnhöfe auf elf Kilometer ausgedehnt werden. „Die Pläne der DBAG zerstören die Zukunft des Schienenverkehrs im Werdenfels und werden die Region langfristig schwächen“, so Norbert Moy von PRO BAHN. Eine ausreichende Streckeninfrastruktur ist Voraussetzung für eine Verbesserung des Bahnangebots.

Auch der bereits vollzogene Rückbau des Garmischer Bahnhofs ist nach Ansicht von PRO BAHN extrem fahrgastfeindlich: Bahnsteiggleiches Umsteigen zur Ausserfernbahn ist nicht mehr möglich, die Reisenden müssen jetzt Treppen steigen. Abgestellte Waggons auf dem selben Gleis, auf dem auch die Ausserfernbahn abfährt, sorgen für Chaos und Verwirrung bei den Fahrgästen.

Verantwortlich und für Rückfragen der Redaktion:

PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Andreas Barth, stellv. Vorsitzender,
<aba@muenchen.pro-bahn.de>