

# PRO BAHN Oberbayern

Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

An die  
Damen und Herren  
der Medien

**PRO BAHN**  
**Regionalverband Oberbayern e.V.**  
Agnes-Bernauer-Platz 8  
80687 München  
Tel.: 089 / 53 00 31  
Fax: 089 / 53 75 66  
oberbayern@pro-bahn.de  
<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>

München, 24. November 2010

## Medieninformation

### **Kein durchgehender zweigleisiger Ausbau München – Mühldorf – Salzburg, Züge aus Trostberg nicht mehr bis Mühldorf, keine eigenen S-Bahn-Gleise München – Markt Schwaben**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die im Auftrag der Bundesregierung erstellte „Bedarfsplanüberprüfung“ der Bahnausbauten in einem Umfang von etwa 800 Seiten sieht deutliche Abstriche für die Strecke München – Mühldorf – Salzburg vor. So soll die Strecke nicht durchgehend zweigleisig ertüchtigt werden, sondern zwischen Tüßling und Kirchweidach sowie zwischen Tittmoning–Wiesmühl und Freilassing eingleisig bleiben. Ebenso wurden die eigenen Gleise für die S-Bahn gestrichen, so dass sich Störungen zwischen S-Bahn, Regional- und Fernverkehr übertragen werden.

„Wenn dann der internationale Fernverkehr München – Wien über die Strecke rollt, gibt es neue Engpässe, die eine Quelle für künftige Störungen bieten. Damit sind die bisherigen Versprechungen gebrochen“ kritisiert Andreas Barth, Sprecher des Fahrgastverbandes PRO BAHN die Prioritätensetzung.

Durch den dadurch ausgelösten Engpass zwischen Tüßling und Garching sollen die Züge aus Trostberg nur bis Garching und nicht mehr bis Mühldorf fahren. „Dies bedeutet Richtung Mühldorf und München ein weiteres Mal umsteigen, und macht die Bahnstrecke unnötig unattraktiv“ so bewertet der PRO BAHN-Sprecher diese Änderung.

Durch den Verzicht auf eigene S-Bahn-Gleise zwischen München und Markt Schwaben werden auch künftig Verspätungen zwischen S-Bahn, Regionalverkehr und Fernverkehr übertragen werden. Zudem wird der versprochene 10-Minuten-Takt bzw. die Express-S-Bahnen nicht mehr möglich. „Ursache für den Verzicht auf die S-Bahn-Gleise ist, dass der Freistaat Bayern die ihm zustehenden Finanzmittel für Nahverkehr in den letzten Jahren bereits für den Transrapid bzw. den zweiten S-Bahn-Tunnel genutzt bzw. verplant hat, und jetzt ohne Geld da steht“ übersetzt Andreas Barth die etwas vorsichtigeren Formulierungen in der Studie. Damit hat die Verzögerungstaktik der letzten Jahre dazu geführt, dass jetzt auf absehbare Zeit jede Verbesserung über den 15-Minuten-Takt hinaus nicht mehr möglich ist. „Dies ist ein Armutszeugnis für die verantwortlichen Politiker“ kritisiert Andreas Barth.

Der PRO BAHN-Sprecher fordert Landes- und Bundesregierung auf, den Lippenbekenntnissen zum umweltfreundlichen Bahnverkehr auch Taten folgen zu lassen. „Während in der parallel veröffentlichten Studie zum Straßennetz einfach jede Maßnahmen übernommen wurde, bei der die Verkehrsprognose nicht gesunken ist, wurden im Schienenbereich Kosten und Nutzen auf Basis der hohen Kosten bei einem Bau durch die DB Netz und der mittlerweile gestiegenen Stahlpreise neu berechnet“ beschreibt der PRO BAHN-Sprecher die faktische Diskriminierung der umweltfreundlichen Eisenbahn.

Verantwortlich und für Rückfragen der Redaktion:

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