

Aktuelle Informationen aus Oberbayern im Herbst 2007



PRO BAHN vor Ort: Infostände zur 35-Jahr-Feier der Münchner S-Bahn, zum Ruethenfest, zu 150 Jahre Maximiliansbahn, zu Velocity – dort und bei anderen Gelegenheiten war PRO BAHN vor Ort.

(Fotos: Edmund Lauterbach, Matthias Wiegner (3x))

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren,

ein ereignisreiches Jahr liegt hinter uns. Zeit für uns, ein wenig zurück zu blicken. Dieses Heft soll auch Ihnen ermöglichen, diesen Blick mitzutun.

Die geplante Verscherbelung der Deutschen Bahn und die Folgen daraus haben uns weiterhin stark beschäftigt. PRO BAHN hat sich eindeutig dafür ausgesprochen, daß die Eisenbahn-Infrastruktur im Eigentum der Allgemeinheit (und damit von uns allen) bleiben muß. Wir sehen bereits jetzt vielfach die Probleme, die aufgrund des mangelhaften Einflusses der Politik auf die Infrastruktur entstehen. Diese Probleme müssen gelöst werden, das Netz muß auch faktisch vom Staat kontrolliert werden. Dies soll nicht eine einheitliche Betriebsführung verhindern, die gerade auf Zweigstrecken mit nur einem Verkehrsunternehmen sinnvoll sein kann – aber diese Möglichkeit muß auch allen Verkehrsunternehmen offen stehen.

Schwerpunkt waren natürlich oberbayerische Themen: Beim Ausbau der Strecke München – Garmisch, dem S-Bahn-Ausbau und der Flughafenanbindung haben wir die öffentliche Diskussion mitgeprägt. PRO BAHN kümmert sich aber auch um die weniger prestigeträchtigen Fahrgastthemen: Sei es das mangelhafte Fahrplanangebot an „kleinen“ Bahnhöfen oder die vernachlässigten Zweigstrecken in der Region.

Als Gefahr sehen wir den derzeit starken Tunnelblick der Politik auf zwei Projekte: Transrapid und zweiter S-Bahn-Tunnel. PRO BAHN wird weiterhin auch für die Fahrgäste kämpfen, denen dieser verengte Fokus keine Vorteile bringt. PRO BAHN steht dafür, dass ein attraktives Netz für Bahn und Bus in ganz Oberbayern ausgebaut wird.

Weiter „Dran bleiben“ muss daher die Devise lauten und die für den öffentlichen Verkehr Verantwortlichen weiter kritisch, aber auch ermutigend begleiten. Der Vorstand von PRO BAHN Oberbayern möchte sich daher auch bei allen Aktiven für ihre Mitarbeit und bei allen Mitgliedern für ihre Unterstützung ganz herzlich bedanken.

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand

gez. Norbert Moy
gez. Andreas Frank

gez. Renate Forkel
gez. Andreas Barth

Tätigkeitsbericht

Auch im vergangenen Jahr hat PRO BAHN sich für die Interessen der Fahrgäste eingesetzt, Verbesserungen gefordert und die Öffentlichkeit über Verbesserungen oder auch Fehlentwicklungen informiert. Vieles ist auch hinter den Kulissen passiert. An einigen Beispielen stellen wir unsere Arbeit vor.

20 Jahre Dammrutsch in Wasserburg

Den zwanzigsten Jahrestag des Dammrutsches zwischen Wasserburg Bahnhof und Wasserburg Stadt nahm PRO BAHN zum Anlass, einen zügigen Wiederaufbau der Wasserburger Stadtstrecke anzumahnen. Zahlreiche Vertreter der Lokalpolitik und der Presse sowie viele Bürger nahmen an der Kundgebung am zerstörten Bahndamm teil. Die Stadt Wasserburg hat vor einiger Zeit die Infrastruktur übernommen mit dem Ziel, die illegale Stilllegung durch die damalige Bundesbahn rückgängig zu machen. Allerdings verweigert der Freistaat Bayern bislang die Zusage, hier genauso wie auf den anderen Nahverkehrsstrecken auch Züge fahren zu lassen.

Fahrradmitnahme im und um den MVV

Als Service für die Radler hat der Fahrgastverband PRO BAHN die wichtigsten Tipps und Hinweise zur Fahrradmitnahme zusammengefaßt. Diese Zusammenfassung wurde während mehrerer Informationsständen verteilt, unter anderem auch bei einem Infomarkt zu Fahrrad und Verkehrspolitik, und fand regen Zuspruch.

Unter <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/Fahrradmitnahme.pdf> ist die Zusammenfassung kostenlos im Internet erhältlich.

Ruethenfestshuttle

Dieses Jahr fand in Landsberg wieder das „Ruethenfest“ statt. Die Initiative Fuchstalbahn organisierte erneut Zubringerzüge zwischen Schongau und Landsberg. PRO BAHN beteiligte sich mit personeller Unterstützung und einem Informationsstand am Bahnhof Schongau.

Umwandlung der Bahnhöfe in Bayern - Vom Hinterhof zur Attraktion in den Gemeinden

Unter diesem Motto hatte der „Wirtschaftsbeirat Bayern“ zu einer Veranstaltung in den Bürgerbahnhof Landsberg am Lech eingeladen. Auf dem Podium waren die Unternehmer Thomas Walter und Erwin Fritz, Ministerialrat Michael Beger vom Bayerischen Wirtschaftsministerium, Günther Pichler von

der DB Station & Service AG sowie Norbert Moy von PRO BAHN. Die DB will sich in den nächsten Jahren von einem Großteil ihrer Bahnhofsgebäude trennen, da sie nicht mehr als „betriebsnotwendig“ erachtet werden. Private Unternehmer wie Thomas Walter (Idealmobil AG, Bahnhof Landsberg) und Erwin Fritz (Tektogrund GmbH, Bahnhof Bad Tölz) sehen hier aber Chancen, die Gebäude weiterhin mit bahnaffinen Dienstleistungen wirtschaftlich zu nutzen und als Bahnhof für die Fahrgäste und Bürger zu erhalten. PRO BAHN machte bei der Veranstaltung deutlich, wie wichtig auch künftig Dienstleistungen am Bahnhof wie die Beratung beim Fahrscheinkauf für den Fahrgast sind und mahnte an, bei der Auswahl der Käufer von Bahnhöfen die Interessen der Bahnkunden zu berücksichtigen. Der Tourismusort Oberammergau ist hier ein Negativbeispiel: Hier finden nach dem Verkauf der Flächen an einen Investor Touristen und Ausflügler nur noch einen Automaten am Bahnsteig vor – eine „Attraktion“ sieht anders aus.

S-Bahn Verlängerung S7 nach Geretsried

Heftige Diskussionen um die Verlängerung der S7 nach Geretsried werden in letzter Zeit in Wolfratshausen geführt: Eine Initiative will verhindern, daß statt des Bahnübergangs am südlichen Bahnhofsende eine Straßenunterführung errichtet wird und fordert stattdessen eine Tieferlegung der Bahntrasse und damit auch des kompletten Bahnhofs.

Im Januar 2007 wandte sich PRO BAHN mit einem offenen Brief an den Wolfratshausener Stadtrat: Da die Tieferlegung des gesamten Bahnhofs das Projekt mit erheblichen Zusatzkosten belasten würde, gefährdet nach den Maßgaben der Standardisierten Bewertung diese Forderung die Zuschussfähigkeit - außer die Stadt Wolfratshausen trägt die Mehrkosten aus eigener Tasche. PRO BAHN betonte die hohe Bedeutung der Verlängerung für die Region und auch die Stadt Wolfratshausen, stellte die Nachteile von Tunnelbahnhöfen für die Benutzer dar und warnte davor, durch Nachgeben gegenüber populistischen Forderungen das Gesamtprojekt zu gefährden.

Die Diskussion ist noch nicht abgeschlossen. Es werden jetzt aber endlich auch Kompromisslösungen diskutiert. Die pragmatische Lösung, den bestehenden Bahnübergang beizubehalten und zu optimieren, findet dabei aber auch (noch?) keine Zustimmung.

Informationsstände

Im vergangenen Jahr war PRO BAHN bei vielen Anlässen mit Informationsständen präsent: Sei es bei Feiern wie 150 Jahre Maximiliansbahn (München - Holzkirchen - Rosenheim), 35 Jahren S-Bahn München oder bei eher „po-

litischeren“ Anlässen wie im Rahmen der Konferenz VeloCity.

Ein Dankeschön gilt den Mitgliedern, die sich in ihrer Freizeit um Organisation und Durchführung gekümmert haben. Wer in Zukunft auch mal mitmachen möchte, kann sich gerne an die Geschäftsstelle wenden.

Europäischer Fahrgastverband und Kundenbeiräte

Im März fand in Ismaning die diesjährige Konferenz des Europäischen Fahrgastverbandes EPF statt. PRO BAHN Oberbayern war dort durch zwei Teilnehmer vertreten. Unterlagen zur Tagung findet man im Internet unter Berichte auf <http://www.epf.eu/de/news.html>. Der Regionalverband Oberbayern stellte wie jedes Jahre mehrere Teilnehmer der Bundesdelegiertenkonferenz von PRO BAHN. Die Konferenz fand an einem März-Wochenende in Hamburg statt.

Mehrfach im Jahr tagen die Kundenbeiräte des Münchner Verkehrsverbunds, der Bayerischen Oberlandbahn und der Südostbayernbahn. In diesen Gremien stellt PRO BAHN Oberbayern jeweils einen Vertreter. Dort bringen wir für alle Fahrgäste relevante Themen ein, beispielsweise zur Verbesserung von Fahrplänen, Umsteigebeziehungen und Infrastruktur. Auch wenn die Entscheidungen der Fahrgastbeiräte letztlich nur empfehlenden Charakter haben, so signalisieren sie den Verantwortlichen doch die Bedürfnisse der Fahrgäste.

Aktiventreffen und Stammtische der Kreisgruppen

Eine der Grundlagen der PRO-BAHN-Arbeit in Oberbayern bildet das Aktiventreffen in der Münchner Geschäftsstelle. Bei den Diskussionen auf diesem Treffen geht es um Vergangenes und Zukünftiges, Erfolge und Mißerfolge, Visionen und Tagesarbeit, Lob und Kritik – mit anderen Worten um den ganzen Bereich, den PRO BAHN in Oberbayern abdeckt oder abdecken möchte. Zur Beteiligung am Aktiventreffen oder auch nur um einmal hineinzuhören sind alle Mitglieder und Interessenten herzlichst eingeladen. Das Treffen findet gewöhnlich am ersten und dritten Mittwoch eines jeden Monats statt.

Themen vor Ort werden natürlich auch in den oberbayerischen Kreisgruppen diskutiert. Zudem gibt es in München sowie in Eichstätt, Rosenheim und Weilheim regelmäßige PRO-BAHN-Stammtische. Diese erlauben den Meinungsaustausch rund um Bus und Bahn in lockerer Atmosphäre. Auch hier sind außer Mitgliedern alle Interessierten gerne willkommen.

Die genauen Termine stehen in der aktuellen PRO BAHN Post und im Internet unter http://www.pro-bahn.de/bayern/intro_termin.htm.

Die neue Wissenschaft: Fahrscheinkauf

Wenn man von der Deutschen Bahn AG (DB) zu einer anderen Bahngesellschaft umsteigt, merkt man dies am Aussehen der Züge und häufig am Service in und um den Zug, aber nur selten beim Bahntarif. Meist erhält man auch heute eine durchgehende Fahrkarte am Automaten oder Schalter, und muss sich nicht darum kümmern, dass man Züge zweier verschiedener Unternehmen benutzt.

Mit der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) gibt es jetzt ein Beispiel, bei dem es für den Fahrgast in vielen Fällen komplizierter werden kann. Nach Informationen von PRO BAHN hatte sich die DB schon länger geweigert, bei der Anerkennung des DB-Tarifs in den Zügen der BOB ihre Ausgleichszahlungen an die gestiegenen Fahrgastzahlen anzupassen. Da es ähnliche Probleme auch beim zwischen München und Holzkirchen von der BOB anerkannten Verbundtarif gibt, entspricht die Erlössituation bei weitem nicht den Fahrgastzahlen auf diesem Streckenabschnitt.

Nach einer Tarifumstellung zum 1.8.2006 wird der DB-Tarif in den Zügen der BOB zwischen München und Holzkirchen nicht mehr anerkannt. Der Fahrpreis setzt sich nun bei Fahrten, die über den Verkehrsverbund und das BOB-Netz hinausgehen, immer aus einem BOB- und einem DB-Anteil zusammen. Da sich die Tarife unterscheiden, führt dies dazu, dass die Fahrscheinkosten davon abhängen, an welcher Station man von der DB in die BOB umsteigt. Und da der betroffene Streckenabschnitt sowohl von der BOB als auch von S-Bahnen der DB bedient wird, gibt es mehrere Umsteigemöglichkeiten und viele verschiedene Preise.

Erschwerend kommt hinzu, dass die DB nicht in der Lage ist einen durchgehenden Fahrschein zwischen zwei von ihr bedienten Stationen zu verkaufen, wenn auf einem Zwischenabschnitt ein anderes Bahnunternehmen mit eigenem Tarif benutzt wird. Südlich von München bekommen dies nun auch die Fahrgäste aus dem Mangfalltal zu spüren. Fahrgäste beispielsweise ab Bruckmühl nach Augsburg müssen beim Umsteigen in Holzkirchen oder München einen zweiten Fahrschein erwerben, wenn sie mit der BOB fahren möchten.

Ein weiteres Problem entsteht beim Fahrscheinkauf an DB-Nahverkehrsautomaten, da man dort nur für den einfachen Fall des Umsteigens in Holzkirchen korrekte Fahrscheine erhält. So werden dort auch Fahrscheine verkauft, die die kostenlose Mitnahmen eigener Kinder (bis 14 Jahre) einschließen. Dies ist aber eine DB-Regelung, die bei der BOB nicht gilt. Ausbaden muss dies alles im Zweifelsfall der Fahrgast, wenn ihm im BOB-Zug gesagt wird, dass der bei der DB erworbene Fahrschein ungültig ist.

Unverständlich ist, wie eine solche Situation entstehen kann, obwohl DB und andere Bahnen unter dem Dach des Tarifverbands der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (TBNE) zusammenarbeiten. In der Juni-Ausgabe der DB-Zeitung „Regio Aktuell“ wird der Geschäftsführer der TBNE, Bernd Rössner, mit folgendem Satz zitiert: „Ein attraktiver und damit eben durchgehender Tarif bietet die Chance, neue Kunden zu gewinnen.“ Die TBNE muss sich fragen lassen, warum beim Übergang ins BOB-Netz genau das Gegenteil passiert ist, und die Tarife komplizierter wurden. Es wird Zeit, dass die von dieser Organisation und damit auch von DB und BOB vertretene Tariftheorie in eine dementsprechend kundenfreundliche Praxis umgesetzt wird!

Bei der Lösung der Probleme sieht PRO BAHN auch den Freistaat Bayern als Besteller des Schienennahverkehrs in der Verantwortung. In einem regulierten Markt wie dem Schienennahverkehr Tarife von einer Kontrolle durch den Auftraggeber auszunehmen, wird auf Dauer nicht gutgehen. Ohne eine solche Kontrolle verschieben sich bei Tariffragen die Lasten immer mehr in Richtung Fahrgäste. Eine Beibehaltung der jetzigen Situation kann aus Sicht der Fahrgäste nur als Scheitern beurteilt werden. Ebenso ist es aber als Scheitern zu beurteilen, wenn der bayerische Verkehrsminister zulässt, dass ein von ihm beauftragtes Unternehmen mittels einer unfairen Erlösaufteilung so benachteiligt wird, dass es in wirtschaftliche Schwierigkeiten kommt.

Die ausführliche Problemdarstellung von PRO BAHN und eine Liste von Beispielen ist unter <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/tarif-m-holz/> im Internet verfügbar.

Edmund Lauterbach

Schrobenhausen - Petershausen - München oder die Halbwertszeit von Fahrplänen

Die Taschenfahrpläne 2006/2007 wurden zum ersten Mal an alle Haushalte verteilt, weil wir von einer längerfristigen Stabilisierung der Fahrpläne nach den mehrjährigen Bauarbeiten zwischen Petershausen und München ausgingen. Allerdings wurde uns zufällig noch vor dem Fahrplanwechsel bekannt, dass die Regionalbus Augsburg GmbH (RBA) ihre Fahrpläne auf der Linie Schrobenhausen - Gerolsbach - Petershausen nochmals geändert hatte.

Wie die Jahre zuvor hatten wir nach Bekanntwerden der neuen Bahnfahrpläne einen Fahrplanentwurf an die RBA gerichtet. Mit den schnellen Ver-

bindungen des München-Nürnberg-Express (MNE) – übrigens die einzige Verbindung, die nach den Bauarbeiten eine kürzere Fahrzeit als zuvor bietet – wäre eine Verbindung München - Schrobenhausen mit einer Fahrzeit unter einer Stunde und im Nachmittagsverkehr zudem im Stundentakt möglich geworden.

Jedoch hatten die Beschwerden einiger Fahrgäste, die bestimmte S-Bahn-Verbindungen anstatt der RE-Züge zur Erfüllung ihrer ganz persönlichen Fahrplanwünsche realisiert haben wollten, dazu geführt, dass die RBA die Fahrten kurzfristig verschoben hatte. Dadurch ergaben sich aber zum Teil erheblich längere Fahrzeiten für die Mehrzahl der Fahrgäste.

In zahlreichen Telefonaten mit den Verantwortlichen bei der RBA konnten wir leider kein Umdenken erreichen: Selbst Wartezeiten in Petershausen, die teilweise fast so lang wie die Fahrzeit nach München sind, beeindruckten die RBA keineswegs. Uns blieb also nur noch in Pressemitteilungen der Lokalzeitungen und Gemeindeblätter darauf hinzuweisen, dass unsere soeben verteilten Fahrpläne falsch sind.

Im folgenden fühlten sich immer mehr Fahrgäste ermutigt, ihre ganz persönlichen Fahrplanwünsche als Forderung an die RBA zu richten. Dort merkte man aber, dass bei der Vielzahl der abfahrenden und ankommenden Züge und S-Bahnen in Petershausen nicht jeder Wunsch zu erfüllen ist. So beschloss man keine weiteren Änderungen mehr vorzunehmen.

Dafür hatte man nun bei der DB Regio entdeckt, dass man ein hervorragendes Angebot mit viel zu geringer Kapazität auf die Reise geschickt hatte. Also wurde beim Zug, der 17.05 Uhr München verlässt, der Halt in Petershausen gestrichen.

Da damit eine weitere Verschlechterung der Umsteigesituation in Petershausen Richtung Schrobenhausen eintrat, versuchten wir bei der RBA eine Änderung des Fahrplans zu erreichen. Doch dort war man nicht mehr bereit, die Situation zu verbessern.

Uns von PRO BAHN blieb mal wieder die Aufgabe, die Fahrgäste auf die Verschlechterung in der örtlichen Presse hinzuweisen.

Die Streichung weiterer MNE-Halte wurden bereits beantragt, aber bisher von der BEG nicht genehmigt. Seitens der Deutschen Bahn wird dabei auf die S-Bahn verwiesen. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Fahrzeiten sind nach wie vor die MNE z. T. stark überfüllt.

Für die Verbindung Schrobenhausen - Petershausen - München ist ein erhebliches Fahrgastpotential vorhanden. Die derzeitige Fahrplansituation lockt

aber kaum einen Pendler aus dem Auto: Der P+R-Parkplatz der Gemeinde Petershausen (jährliche Unterhaltskosten: 150.000,- Euro) ist so stark überfüllt, dass jetzt die Einführung von Parkgebühren erwogen wird.

Wir werden in den nächsten Wochen nochmals versuchen, mit der RBA ins Gespräch zu kommen. Dabei soll geklärt werden, wie die zukünftige Zusammenarbeit gestaltet werden kann: Es ist nicht akzeptabel, dass seitens der Kreisgruppe und Unterstützer Arbeitszeit und Geld aufgebracht werden und seitens der RBA durch unkoordinierte Fahrplanänderungen der Erfolg torpediert wird.

Manfred Binzer, Robert Huber

Ausbau Werdenfels-Takt - Bahnkonferenz in Weilheim

Die Ski-Weltmeisterschaft 2011 in Garmisch war im vergangenen Jahr Anlass für PRO BAHN, wieder den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke München – Mittenwald anzumahnen. Ein zweiseitiges PRO BAHN-Positionspapier wurde erstellt und an den bayerischen Verkehrsminister Huber und alle regionalen Entscheidungsträger versandt.

Die Antwort aus dem Ministerium enttäuschte aber PRO BAHN: der Doppelspurausbau fand keine Erwähnung, versprochen wurden dafür verschiedene Maßnahmen zur Beschleunigung der Strecke mit einem Finanzumfang von 42 Mio Euro, die aber nicht ausreichen werden, um die Kapazität der Strecke nachhaltig zu erhöhen. Der zweigleisige Ausbau war offenbar zurückgestellt worden, nachdem für den Gesamtausbau zwischen Tutzing und Murnau eine Finanzbedarf von 250 Mio ermittelt wurde.

Angesichts anderer anstehender Großprojekte erschien den Verantwortlichen im Ministerium die Umsetzung aussichtslos. Um den Forderungen der Region nach Ausbau des Werdenfels-Takts mehr Nachdruck zu verleihen, wurde unter Federführung des Landkreises Weilheim-Schongau und der Landtagsabgeordneten Renate Dodell (CSU), die sich schon seit langer Zeit für den Ausbau einsetzt, Staatsminister Erwin Huber zu einer Bahnkonferenz mit allen regionalen Entscheidungsträgern eingeladen.

PRO BAHN beteiligte sich an der inhaltlichen Vorbereitung der Konferenz und hatte Gelegenheit, mit zwei Redebeiträgen den Konferenzteilnehmern die Situation der Fahrgäste darzustellen und mögliche Ausbauschritte hin zu

einer leistungsfähigen Bahnverbindung aufzuzeigen.

Ein weiterer Schwerpunkt der Konferenz war die Beschleunigung der Pfaffenwinkelbahn Weilheim - Schongau.

In der Folge kam wieder Bewegung in den Ausbau des Werdenfels-Takts: Schon im Vorfeld der Bahnkonferenz haben im Bayerischen Landtag sowohl SPD und CSU Dringlichkeitsanträge zum Ausbau des Schienenwegs nach Garmisch eingebracht.

Ein Doppelspurausbau bis zum Jahr 2011 wird allerdings nicht realisiert werden können. Das oben erwähnte 42-Mio-Paket enthält verschiedenen Maßnahmen zur Erhöhung der zulässigen Streckengeschwindigkeit bis 140 km/h wie Gleisbogenüberhöhungen, schlanken Weichen, Änderungen an der Signaltechnik und der Fahrleitung.

Damit sollen folgende Effekte erzielt werden:

- Fahrzeitverkürzung beim stündlichen Grundtakt von 1 h 24 Min auf unter 1 h 20 Min.
- Einsatz von „Sprinterzügen“ mit einer Fahrzeit von 70 Minuten
- Huglfing und Uffing werden durchgehend stündlich bedient
- Die Betriebsqualität soll stabilisiert werden.
- Es gibt wieder eine stündliche Durchbindung nach Innsbruck

Minister Huber stellte der Region eine Ausweitung der bestellten Zugleistungen in Aussicht, sobald die Infrastruktur den Halbstundentakt ermöglicht. Zwischen 2004 und 2011 wird insgesamt knapp 100 Mio Euro in das Werdenfels-Netz gesteckt.

Darin enthalten sind aber auch zum großen Teil Instandhaltungsmaßnahmen (Oberbausanierung) oder auch die Kosten für das Elektronische Stellwerk Garmisch, das letztlich eine Rationalisierungs- und weniger eine Ausbaumaßnahme darstellt.

Dennoch besteht bei den politischen Entscheidungsträgern in den Landkreisen und bei PRO BAHN Einigkeit darüber, dass dieses 42-Mio-Paket nur der Anfang eines nachhaltigen Ausbaus sein kann, der unbedingt auch doppelspurige Abschnitte umfasst.

Der Vorschlag von PRO BAHN, erst ein Betriebskonzept für den Werdenfels-Takt zu erarbeiten und im zweiten Schritt daraus Maßnahmen an der Infrastruktur abzuleiten, wurde nun von Seiten des Ministeriums aufgegriffen. Der

Ausbau soll in Etappen erfolgen, das betriebliche Zielkonzept gibt dabei die Prioritäten vor. Ausdrücklich lobte der Minister PRO BAHN für diese „realistische“ Vorgehensweise, die einen effektiven und kostenbewussten Umgang mit den Investitionsmitteln ermöglicht – wir als PRO BAHN würden dieses Vorgehen allerdings als Standard durch alle Verfahrensbeteiligten bei allen Investitionsprojekten sehen.

Minister Huber sagt zu, das zweite Gleis zwischen Tutzing und Murnau in die Verkehrswegeplanung aufzunehmen, d.h. in die nächste Tranche der Bundesmittel nach Bundesschienenwegeausbaugesetz §8.2 ab 2008.

Ein erster kurzfristiger Erfolg der Bahnkonferenz ging in der Presse fast unter: Den von PRO BAHN seit Jahren gewünschten „19-Uhr-Zug“ von München nach Murnau bestellt der Freistaat Bayern schon ab Dezember 2007.

Norbert Moy

Helpen Sie sich und uns – Spenden und Mitglieder

Die täglichen Arbeiten von PRO BAHN, beispielsweise die Beantwortung von Fahrgastanfragen, Verschicken von Pressemitteilungen und viele weitere Arbeiten sind stets mit Kosten verbunden. Zudem hat der Umzug der Geschäftsstelle im vergangenen Jahr trotz der tatkräftigen Hilfe von Mitgliedern beim Umzug und wichtiger Sachspenden zur Ausstattung der neuen Räume immer noch ein Loch in der Kasse von PRO BAHN Oberbayern hinterlassen. Außerdem sind weitere Ausgaben erforderlich, wie z.B. für eine zeitgemäße EDV-Ausstattung der Geschäftsstelle, um für die ehrenamtliche Arbeit vernünftige Arbeitsbedingungen zu schaffen und aufrechtzuerhalten.

Wir bitten Sie deshalb, im Rahmen Ihrer Möglichkeiten die Arbeit von PRO BAHN Oberbayern durch eine Spende auf unser Konto 37 20 730 bei der Sparda-Bank München (BLZ 700 905 00) zu unterstützen.

Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerlich abzugsfähig. Ab einer Spende von 50 Euro erhalten Sie eine Spendenquittung, ansonsten gilt die Unterschrift des Überweisungsträgers.

Und: Sprechen Sie auch Freunde und Bekannte an, die an einer Mitgliedschaft interessiert sein könnten. Diese können im Internet weitere Informationen über <http://www.pro-bahn.de/beitritt/> anfordern oder gleich beitreten.

Transrapid und stockender Ausbau der Eisenbahnstrecken

Derzeit konzentriert sich die bayerische Verkehrspolitik im wesentlichen auf ein Projekt: Den Neubau einer Verbindung zwischen dem Münchner Hauptbahnhof und dem Flughafen. Verkehrspolitisch nicht notwendig, und mit enormen Kosten verbunden. Die Kosten werden von offizieller Seite derzeit auf knapp zwei Milliarden Euro geschätzt – abgeleitet aus einer Machbarkeitsstudie von 2002. Inzwischen sind die Baupreise deutlich angezogen und der Vergleich mit der politisch ebenfalls sehr protegierten Neubaustrecke nach Nürnberg läßt deutliche Preissteigerungen erwarten (Prognose bei Entscheidung 1,6 Milliarden, Baukosten 3,6 Milliarden). Für den Transrapid wurden bereits etliche Millionen Regionalisierungsmittel ausgegeben und Bayern hat sich bereit erklärt, 475 Millionen Euro Baukosten zu zahlen – Geld, das woanders dringend nötig wäre.

Gleichzeitig ist kaum mehr Geld vorhanden, um dringende Ausbaumaßnahmen im oberbayerischen Schienennetz vorzunehmen. Beispielsweise wird es kaum mehr möglich sein, zur Ski-WM in Garmisch die Strecke angemessen auszubauen. Der Ausbau der Strecke zum Chemiedreieck Burghausen schleppt sich seit Jahrzehnten dahin, obwohl Bürger und Wirtschaft unter der vollkommen Überlastung stöhnen. Weitere ähnliche Beispiele gibt es in Oberbayern genug.

Auch im direkten Ballungsraum München sieht es ähnlich bitter aus: Als einziges Projekt wird derzeit der umstrittene zweite Tunnel für die S-Bahn vorangetrieben - ein Ausbau der Zubringerstrecken erfolgt dagegen nicht. Der designierte Ministerpräsident Beckstein hat bereits deutlich gemacht, daß aufgrund dieser beiden Großprojekte in den nächsten 10 bis 15 Jahren keine größeren Maßnahmen in der Region München vom Freistaat bezahlt werden.

Mit diesem Zustand können wir als PRO BAHN nicht zufrieden sein: Das Münchner S-Bahn-Netz muß dringend ausgebaut werden, damit das prognostizierte Verkehrswachstum nicht ausschließlich auf der Straße stattfindet. Die Eisenbahn muß auch außerhalb des MVV-Bereichs ausgebaut werden - dort herrscht ein stetig wachsender Investitionsstau. Hier ist Mut erforderlich: Zu sagen, daß der Transrapid nicht Teil der Lösung ist. Und nach dieser Erkenntnis zu handeln und den bereits herausgeworfenen 50 Millionen Euro nicht noch gutes Geld hinterherzuwerfen.

Andreas Barth