

Aktuelle Informationen aus Oberbayern im Herbst 2008



*10 Jahre Bayerische Oberlandbahn – Kundenzufriedenheit und
Fahrgastzahlen belegen den Erfolg (Foto: Bayerische Oberlandbahn)*

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren,

beim Rückblick auf das vergangene Jahr haben wir festgestellt, wieviel sich schon wieder getan hat.

Anfang des Jahres wurden vielerorts die Bahnhöfe verkauft – nicht immer zur Freude der Kommunen, und oft auch dann an Dritte, wenn die Kommune am Erwerb interessiert war. Derzeit sollen die Verkehrsunternehmen der DB teilweise verkauft werden. Dafür, dass der Einfluß des Staates auf das Schienennetz möglichst ungeschmälert erhalten bleibt, hat PRO BAHN lange gekämpft und zumindest einen Teilerfolg erzielt.

Ein anderes Thema ist beendet: Der Transrapid wird nicht gebaut, eine seit acht Jahren lähmende Diskussion ist zu Ende. Allein die Planung hat über 50 Millionen Euro gekostet – damit hätte man viele Verbesserungen auf den Zweigstrecken in ganz Bayern erreichen können. Der Transrapid ist an den Problemen gescheitert, die bereits im Jahr 2000 absehbar waren.

Beim Ausbau der Strecken München – Garmisch und Tutzing – Kochel, der Flughafenanbindung, der S-Bahn nach Geretsried und an weiteren Stellen haben wir nicht nur die öffentliche Diskussion mitgeprägt, sondern auch hinter den Kulissen mit angeschoben.

Als Gefahr für die sinnvolle Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs sehen wir die Verengung der politischen Sichtweise auf wenige Großprojekte. Paradebeispiel hierfür ist nach dem Ende der Blockade durch den Transrapid die Planung des zweiten Münchner S-Bahn-Tunnels. Notwendige Ausbaumaßnahmen im Schienennetz – auch über die S-Bahn-Region hinaus – werden oft nicht begonnen, da über den Tunnel und seine Auswirkungen nicht entschieden ist. Andererseits sind aber beim Tunnel die Kosten explodiert, der Verlauf der Strecke östlich der Isar ist nicht klar. Mit einem ähnlichen Ende wie beim Transrapid ist zu rechnen.

PRO BAHN wird sich auch künftig für ein attraktives Netz in ganz Oberbayern stark machen, dies bringt den Fahrgästen erheblich mehr. Wir werden die Verantwortlichen weiterhin kritisch und ermutigend begleiten.

Wir bedanken uns bei allen Aktiven für ihre Mitarbeit und bei allen Mitgliedern für ihre Unterstützung.

Der Vorstand

Norbert Moy Andreas Frank Andreas Barth Renate Forkel

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

Alle Rechte vorbehalten.

Tätigkeitsbericht

Transrapid gestoppt

Am 27. März 2008 verkündete Bundesverkehrsminister Tiefensee, dass wegen der hohen Kosten der Transrapid in München nicht gebaut werden wird. In der Folge wurde auch der Planfeststellungsantrag zurückgezogen.

Durch die sich hinziehende Diskussion wurde die Verbesserung der Öffentlichen Verkehrsmittel im nördlichen Münchner Umland über 8 Jahre blockiert, während der Straßenbau ungestört weiterging. Mittlerweile wird im Rahmen von zwei Untersuchungen die kurz- und langfristige Verbesserung der Flughafenanbindung ergebnisoffen untersucht – auch unter Einbeziehung von Vorschlägen von PRO BAHN aus den Jahren 2000 bis 2002.

PRO BAHN hat sich im Mai 2008 als Sofortmaßnahme für die Einrichtung einer neuen S-Bahn-Linie zwischen dem Hauptbahnhof und dem Flughafen über die bestehenden Gleise der S1 ausgesprochen. Dies kann – politischer Wille vorausgesetzt – nach Beendigung der aktuellen Baumaßnahmen zwischen Laim und Moosach schon zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 umgesetzt werden.

Weitere Informationen dazu im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/flughafen/>.

Olympia-Bewerbung 2018 München und Garmisch-Partenkirchen

Am 13. März 2008 gab es eine Podiumsdiskussion zum Thema „Nächster Halt: Olympia? Anforderungen an ein intelligentes Verkehrskonzept.“ Auf dem Podium diskutierten Michael Beger, Bayerisches Verkehrsministerium, Horst Mentz, Planungsreferat der Stadt München, und Norbert Moy, PRO BAHN Oberbayern.

Während sich die Sportstätten in München mit wenig Aufwand den Anforderungen einer Olympiade anpassen lassen, stellt die verkehrliche Anbindung des Austragungsortes Garmisch-Partenkirchen nach heutigem Stand die Achillesferse der Bewerbung dar: Nicht nur die Eingleisigkeit der Strecke, auch die fehlende Abstellmöglichkeiten für Sonderzüge erlauben nur eine geringe Ausweitung der Transportkapazitäten.

Einig waren sich PRO BAHN und Verkehrsministerium, dass der Bahnausbau schon für einen zuverlässigen Alltagsbetrieb notwendig ist. Ziel ist die Verdichtung des Fahrplans auf einen Halbstundentakt, außerhalb von Veranstaltungen zumindest zwischen München und Murnau.

PRO BAHN im Klimabeirat Weilheim-Schongau

PRO BAHN wurde auf Vorschlag des früheren Landrats Braun in den acht-köpfigen Klimabeirat des Landkreises Weilheim-Schongau berufen. Der Klimabeirat berät den Landkreis in Fragen des Klimaschutzes. Dazu gehört auch der Ausbau der Öffentlichen Verkehrsmittel.

Seminar für Kommunalpolitiker

Am 19. September 2008 hat PRO BAHN gemeinsam mit dem Landratsamt Weilheim-Schongau ein Seminar für Kommunalpolitiker zu Bahnthemen veranstaltet.

Referenten aus allen Bahnbereichen, dem Ministerium und dem Aufgabenträger vermittelten den kommunalen Entscheidungsträgern ein Basiswissen zu allen Bahnthemen. Schwerpunkt ist dabei die Entwicklung der Bahnhofsgebäude und des Bahnhofsumfelds, sowie Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, und die entsprechenden Förderprogramme.

Derzeit stehen viele Gebäude zum Verkauf an und viele Gemeinden stehen vor der Frage, den Bahnhof zu übernehmen. Das Seminar gab den Politikern Anregung und Hilfestellung in diesen Fragen, und wurde von den Teilnehmern als sehr erfolgreich bewertet.

Verlängerung S7 Geretsried

Die Verlängerung der S7 nach Geretsried hat PRO BAHN auch dieses Jahr beschäftigt: Die (leider mittlerweile üblichen) Kostensteigerungen und die Forderungen nach einem S-Bahn-Tunnel in Wolfratshausen drohen die Verlängerung zu gefährden, da damit das Nutzen-Kosten-Verhältnisses unter 1 sinkt (also die Kosten höher als der Nutzen sind) und damit die Bundeszuschüsse wegfallen würden.

Insbesondere die geforderte Tieferlegung des Wolfratshausener Bahnhofs würde voraussichtlich mit 28 Millionen Euro zu Buche schlagen. PRO BAHN hat sich deshalb in einem Schreiben an Staatsministerin Emilia Müller gewandt und sich für die Beibehaltung des Bahnübergangs ausgesprochen. Nach Auffassung von PRO BAHN lassen sich die Schließzeiten durch verschiedene Maßnahmen deutlich kürzen.

In ihrer Antwort macht die Ministerin deutlich, dass es auch ihr Ziel sei, die Stadt Wolfratshausen von einer Lösung mit Beibehaltung des Bahnübergangs zu überzeugen. Unter anderem lässt das Ministerium eine Lösung mit versetzten Bahnsteigen prüfen, bei der die Züge erst nach Querung der Straße halten und so die Schranken nur kurz geschlossen sind.

Konferenz zur Kochelseebahn

Auf Initiative der Stadt Penzberg haben sich die Bürgermeister entlang der Bahnstrecke Tutzing-Kochel gemeinsam an die bayerische Verkehrsministerin Emilia Müller gewandt und Verbesserungen für die Bahnkunden, insbesondere auch einen barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe gefordert. Hierbei hat PRO BAHN im Vorfeld beratend mitgewirkt und den Kommunalpolitikern aufgezeigt, welche Konzepte auf der Kochelseebahn umgesetzt werden können, beispielsweise um das Umsteigen im Bahnhof Tutzing zu verbessern oder entbehrlich zu machen.

Auf einer Konferenz am 22. Juli 2008 mit Vertretern von Bahn und Freistaat und den lokalen Abgeordneten unter Mitwirkung von PRO BAHN wurde als erster Schritt eine Vereinbarung zwischen Freistaat und DB Station & Service zum Umbau des Bahnhofs Tutzing getroffen.

Wir haben auf dieser Konferenz wie schon des öfteren davor gewarnt, den Ausbau von Infrastruktur in ganz Oberbayern vom Fortgang und der Entscheidung über den zweiten S-Bahn-Tunnel in München abhängig zu machen.

Mehr Züge von Augsburg nach Ingolstadt

PRO BAHN hat öffentlich gefordert, dass der Verkehr der Paartalbahn zwischen Augsburg und Ingolstadt auch außerhalb der Hauptverkehrszeit verbessert wird. Die frühe Verkehrseinstellung am Abend und der 2-Stunden-Takt am Wochenende entsprechen nicht dem angemessenen Standard.

Wanderführer Endorf – Obing

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat Wandervorschläge entlang der Lokalbahn Endorf – Obing veröffentlicht. Dank der Lokalbahn können die Wanderungen bequem von einer Station zu einer anderen führen. Die Wandervorschläge sind gedruckt in den Zügen der Lokalbahn erhältlich, und im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/endorf-obing/wandern/>.

Informationsstände

Auch im vergangenen Jahr waren Informationsstände wieder Teil unseres Tagesgeschäfts. Die Liste unserer Infostände war auch dieses Jahr wieder sehr lang, unter anderem waren wir beim Umwelttag der Lindenstraße, bei „Da sein für München“, bei 100 Jahre Lokalbahn Endorf – Obing, beim Mobilitätstag Gauting, beim Bahntag in Mühldorf, beim Tag der offenen Tür im Reisewagenwerk Pasing, bei 10 Jahre Bayerischer Oberlandbahn und bei der Eröffnung der Ausstellung „Die moderne Tram in Europa“ dabei.

Ein Dankeschön gilt allen, die sich in ihrer Freizeit um Organisation und Durchführung gekümmert haben. Wir würden uns über neue Gesichter freuen – wer Interesse hat, kann sich gerne an die Geschäftsstelle wenden.

Fahrgastbeiräte

Mehrfach im Jahr nehmen Vertreter von PRO BAHN Oberbayern an den Kundenbeiräte des Münchner Verkehrsverbunds (MVV), der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) und der Südostbayernbahn (SOB) teil.

In diese Gremien bringen wir für alle Fahrgäste wichtige Punkte 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.

Fahrgastbeschwerden

Im Auftrag des Bundesverbandes bearbeiten ehrenamtliche von PRO BAHN Oberbayern den größten Teil der bundesweit relevanten Fahrgastbeschwerden.

Entscheidungen der Deutschen Bahn wie beispielsweise die Einstellung des Fahrkartenverkaufs in Regionalzügen, die Überführung von Schnupper-Bahn-Cards in Abonnements oder Schaltergebühren können unmittelbar an der steigenden Zahl an Beschwerden abgelesen werden.

Als Prävention haben wir daher Mitte September die Fahrgäste durch eine bundesweite Presseinformation auf die notwendige Kündigung der Fan-Bahn-Card 25 bis Ende September aufmerksam gemacht.

Geschäftsstelle

Ein wichtiger Bestandteil der Geschäftsstelle sind unser Archiv und die Bibliothek als nützliche Informationsquellen. Wir bedanken uns ganz ausdrücklich bei allen unseren Mitgliedern, Fördermitgliedern und Spendern, die durch ihre Unterstützung unsere Arbeit ermöglichen, und bei allen Aktiven, die sich in ihrer Freizeit für PRO BAHN einsetzen.

Kontakte zur Politik und Verkehrsbetrieben

Um die Interessen der Fahrgäste erfolgreich vertreten zu können, halten wir Kontakt zu Verantwortlichen in Politik, Verwaltung und Verkehrsbetrieben. So war beispielsweise PRO BAHN beim Bayerischen Nahverkehrstag mit einem Vortrag sowie in den einzelnen Arbeitskreisen präsent.

Max Maulwurf und die grassierende „Tunnelsucht“ in Oberbayern: Warum PRO BAHN von Tunnelprojekten so wenig angetan ist

Mit ihren Bau-Maskottchen hat die DB AG wenig Glück: Der erste Versuch mit einer „fleißigen“ Biene fand sein jähes Ende durch den früheren Ministerialrat Dieter Wellner: Er hatte die Lacher auf seiner Seite, als ihn das überreiche Plüschtier an den aus „Biene Maja“ bekannten faulen Willi erinnerte. Seitdem treibt nun „Max Maulwurf“ sein Unwesen auf allen Baustelleninfos der DB bundesweit.

Entsprechend seinem natürlichen Lebensraum unter Tage scheint er – ähnlich wie Ratten – nun eine Krankheit zu übertragen, die man als „Tunnelitis“, „Tunnelmanie“ oder „Tunnelsucht“ bezeichnen kann. Betroffen vom Krankheitsbild sind typischerweise Kommunalpolitiker, die nicht oder nur selten öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Erste Symptome sind das starke Empfinden, dass Bahnstrecken „zerschneiden“, wohingegen Straßen „verbinden“. Im Endstadium können die Patienten oft kaum noch klare Gedanken fassen, sind kaum auf sachliche Argumente ansprechbar und leiden vor allem in Finanzierungsfragen an starkem Realitätsverlust. Unter anderem äußern die Patienten auf Befragung die Meinung, dass in ganz Deutschland nur noch ein einziger Tunnel gebaut werden muss: vor ihrer Haustüre!

Was hier satirisch umschrieben ist, ist in der Tat ein ernsthaftes Problem für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs: Aus unterschiedlichen Gründen wird an immer mehr Bahnstrecken eine Verlegung von Strecke und Bahnhöfen in Tunnels gefordert. Schon zu Beginn des Bahnbaus hatten die Ingenieure versucht nach Möglichkeit auf Tunnelbauwerke zu verzichten oder diese möglichst zu verkürzen. Der Hauptgrund waren nicht nur der zeitliche Aufwand, sondern vor allem die erhebliche Verteuerung des Bahnbaus.

Diese Gründe gelten heute noch genauso wie vor 150 Jahren. Kunstvoll angelegte und der Landschaft angepasste Linienführungen waren die Folge, wie man an der ersten Gebirgsbahn, der Semmeringbahn noch heute erfahren kann. Heute sind auch Aspekte der Sicherheit im Tunnel zu berücksichtigen. Fakt ist, dass Tunnelbauwerke sowohl in der Investition wie auch im Unterhalt und Betrieb zu signifikanten Mehrkosten führen.

Angesichts der gedeckelten, knappen Finanzmittel für den Bau und Betrieb von Bahnen heißt das in Klartext übersetzt: Für jeden Bahntunnel werden andere Projekte gestrichen, die laufenden Betriebskosten müssen aus Fahrgeleinnahmen oder durch Streichen von Zügen ausgeglichen werden. Einen

Nutzen für den Bahnkunden lässt sich kaum aus Tunnelbauwerken ableiten. Ganz abgesehen davon, dass für den Fahrgast in vielen Fällen der Zugang verlängert und erschwert wird durch Treppen, Rampen und Aufzüge, die bei ebenerdiger Ausführung entfallen. Meist sind es städtebauliche Aspekte, die zur Tunnelplanung führen.

Ein harmloses Ende findet die Tunnelitis, wenn die betroffene Kommune über genug Eigenkapital verfügt, das man in der Erde vergraben kann. Ein Beispiel dafür ist die Gemeinde Unterföhring, die ihren S-Bahnhof dank stark sprudelnder Gewerbesteuer aus eigenen Mitteln tieferlegen konnte.

Einen tragischen Verlauf nimmt die Krankheit bei den „Armen“ wie zum Beispiel der Stadt Wolfratshausen. Im Zuge der Verlängerung der S-Bahn nach Geretsried muss direkt hinter dem Bahnhof Wolfratshausen die Sauerlacher Straße gequert werden. Eine Unterführung der Straße wird ebenso abgelehnt wie eine Beibehaltung des vorhandenen Bahnübergangs. Anstatt erst die Möglichkeiten auszuloten, die Schließzeiten der Schrankenanlage zu verkürzen (damit wäre die Schranke kürzer geschlossen als die benachbarte Ampel Rotlicht zeigt), werden Schreckensszenarien entworfen, parteiübergreifend Petitionen und Eingaben geschrieben und in populistischer Weise Ängste vor dem Schienenverkehr geschürt mit einem Ziel: Ein Bahnhof im Tunnel!

Da Wolfratshausen das notwendige Kleingeld (erste Schätzungen 25 Mio Euro) nicht aufbringen kann, soll das Projekt S-Bahn-Verlängerung die Zusatzkosten tragen. Da der öffentliche Verkehr und seine Kunden aber keinen Nutzen aus dem Bauwerk ziehen (eher das Gegenteil), fällt die Kosten-Nutzen-Bewertung für das Gesamtprojekt mit Tunnelbahnhof negativ aus, eine Bezuschussung durch den Bund ist nicht mehr möglich und die Verlängerung der Schiene nach Geretsried dürfte endgültig in den Schubladen verschwinden.

Wenn also der Bund als Sponsor ausfällt, könnte doch der Freistaat die Spenderhosen anziehen, so die Hoffnung vor Ort, und den Tunnel aus Regionalisierungsmitteln für die Schiene bezahlen. Doch die Nutznießer des Tunnelbahnhofs sind weder die Fahrgäste noch der Bahnbetreiber: Vielmehr soll den Autofahrern eine freie Fahrt ohne Stau durch Wolfratshausen ermöglicht werden. Aus Sicht von PRO BAHN gibt es deshalb nach dem Verursacherprinzip nur eine Finanzierungsmöglichkeit für den Tunnelbahnhof: Aus Straßenbaumitteln!

Dass sich der Freistaat nicht an dem Tunnel finanziell beteiligen möchte und auch den niveaugleichen Übergang bevorzugt, hat einen wichtigen Grund. Denn nicht nur in Wolfratshausen träumt man von Tunnels: Schon seit Jahren bemüht sich in Oberschleißheim eine Initiative, die Bahnstrecke in die

Tiefe zu legen. Auch anderorts taucht beim Wort „Bahnausbau“ reflexartig das Wort „Tunnel“ auf. Wird irgendwo der Freistaat mürbe und zahlt auch an nur einer Stelle, so wird dies als Präzedenzfall gewertet und bayernweit Begehrlichkeiten wecken.

Das größte Tunnelprojekt in Oberbayern ist jedoch der geplante zweite Stammstreckentunnel für die S-Bahn in München. Hier gilt das Gleiche: Die hohen Investitionskosten lassen das Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1 sinken. Nach Ansicht vieler Fachleute können auch diverse Umplanungen und Weglassungen das Projekt nicht mehr retten und ein Ende wie beim Transrapid ist vorprogrammiert. Bis dahin verstreicht wertvolle Zeit, die man für alternative Lösungen hätte nutzen können.

PRO BAHN rät daher: Finger weg vor Tunnelbauwerken, die nicht finanzierbar sind. Die Mittel für den öffentlichen Verkehr werden dringender an anderer Stelle benötigt für die Sanierung und flächendeckende Modernisierung des Schienennetzes in Bayern und dürfen nicht für städtebauliche Maßnahmen oder der Verflüssigung des Individualverkehrs zweckentfremdet werden.

Norbert Moy

Seminar für Kommunalpolitiker: Mehr politischer Druck notwendig

Die Infrastruktur gehört dem Bund, die Züge bestellt der Freistaat Bayern – welchen Einfluß haben die Kommunen auf den Schienenverkehr? Dieser Frage ging ein Seminar für Kommunalpolitiker nach, den PRO BAHN Oberbayern gemeinsam mit dem Landratsamt Weilheim-Schongau durchgeführt hat. Schwerpunkt der Veranstaltung waren das Thema Bahnhofsentwicklung und Infrastruktur der Schiene.

Rund 50 Bürgermeister, Stadt- und Gemeinderäte waren der Einladung gefolgt. Gerade angesichts der aktuellen Bahnverkäufe stehen viele Gemeinden vor der Frage, wie sie das Bahnhofsgebäude, aber auch das Umfeld vernünftig gestalten können. Auch beim Thema Sicherung oder Auffassung von Bahnübergängen haben die Kommunen – sofern sie der Straßenbaulastträger sind – ein gewichtiges Wort mitzureden und müssen einen finanziellen Anteil einbringen.

Im Themenblock Bahnhöfe stellte Günther Pichler von DB Station & Service das Bahnhofsentwicklungsprogramm der Deutschen Bahn (DB) vor. Mittelfristig wird die DB im Bereich Werdenfels nur die Bahnhofsgebäude in Weil-

heim und Garmisch im Besitz behalten. Alle anderen Gebäude sind oder werden an „Dritte“ veräußert.

Dennoch will auch die DB die Fahrgastorientierung der Bahnhöfe nach der Veräußerung erhalten und sucht dazu gemeinsam mit Kommunen und Investoren nach geeigneten Lösungsansätzen. Wie diese konkret aussehen können, zeigte Jura Kojetinski von der Agentur Bahnstadt, einem unabhängigen auf Bahnhöfe spezialisierten Planungsbüro, anhand verschiedener Beispiele aus ganz Deutschland. Selbst Bahnhöfe mit 100 Fahrgästen täglich haben eine Chance. Durch eine regionale Vernetzung der Bahnhöfe lassen sich zusätzlich Synergieeffekte nutzen, beispielsweise durch Kooperationen beim Fahr-scheinverkauf oder mit einem Fahrradverleih oder einer Supermarktkette. Jeder Bahnhof ist aber eine Herausforderung für die Projektplaner mit ganz eigenen Anforderungen.

Seine Erfahrung mit dem Erwerb der Bahnhofsgebäude konnte Huglfings Bürgermeister Bernhard Kamhuber zum Besten geben. In Huglfing ist man froh, die weitere Entwicklung des Bahnhofsgeländes selbst in der Hand zu haben. PRO BAHN trug eine kritische Betrachtung zu den Themen Park & Ride und Bike & Ride im Landkreis Weilheim-Schongau vor und konnte dabei auf selbst durchgeführte Befragungen zurückgreifen.

Beim Thema Infrastruktur kamen zunächst die Verkehrsunternehmen zu Wort und erläuterten ihre Anforderungen. Insbesondere Heino Seeger von der Bayerischen Regiobahn, die ab Dezember 2008 den Nahverkehr zwischen Schongau – Weilheim – Augsburg betreibt, nahm hier die Verkehrspolitik ins Gebet. Er verwies auf die Selbstverständlichkeit, mit der Autobahnen auf 3 und 4 Spuren ausgebaut werden, eine Selbstverständlichkeit, die er beim Ausbau der Schiene vermisst.

Auch Klaus Meyer von der Augsburg Localbahn, des einzigen Schienen-Güterverkehrsunternehmens in der Region, warnte vor einem weiteren Rückbau von Kreuzungs- und Anschlussgleisen. Hier ist es auch Aufgabe der Gemeinde, bei der Planung des Bahnhofsumfelds eine mögliche künftige Nutzung für den Güterverkehr zu berücksichtigen.

Dr. Frank Ludwig von DB Netz erläuterte die aktuell geplanten Ausbaumaßnahmen zur Beschleunigung der Strecke Tutzing–Garmisch und der Pfaffenwinkelbahn Weilheim–Schongau. Das 42-Millionen-Ausbauprogramm ist nun nach langem – wohl auch DB-internem – Ringen in „trockenen Tüchern“ und kann bis 2011 umgesetzt werden. Deutlich wurde aber dabei, wie knapp die finanziellen Ressourcen für den regionalen Bahnausbau sind. Denn auch ein zumindest abschnittweiser zweigleisiger Ausbau der Strecke bis 2018 hängt von der Verfügbarkeit der Bundesmittel ab.

Diese Problematik zeigten auch Jörg Allmendinger und Roland Heitzer vom bayerischen Wirtschaftsministerium auf, die die Finanzierungs- und Förderinstrumente für den Ausbau der Schieneninfrastruktur erklärten. Das Bundeschienenwegeausbaugesetz ist für Ausbaumaßnahmen mit einer Milliarde Euro pro Jahr ausgestattet. Allein aber die Neubaustrecke Nürnberg - Erfurt verschlingt etwa drei Viertel dieser Summe. Für Nahverkehrsprojekte in Bayern bleibt die lächerlich geringe Summe von 24 Millionen Euro pro Jahr übrig. Etwas besser ausgestattet ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, mit dem Kommunen sich den Ausbau von Park & Ride- und Bike & Ride-Plätzen oder Busbahnhöfen mit einem Anteil zwischen 60 und 70 Prozent fördern lassen können.

Kord Simons von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) stellte den Ausbau des Werdenfels-Takts aus Sicht des Aufgabenträgers dar. Nach der Umsetzung der ersten Stufe bis 2011 möchte die BEG in einer zweiten Stufe bis 2018 Doppelspurabschnitte auf der Garmischer Strecke bauen lassen.

Allerdings ist für diese 2. Baustufe noch keine Finanzierung in Sicht. Immerhin konnte er aber für den Umbau des Bahnhofs Tutzing zu einer modernen und barrierefreien Verkehrsstation ein abgestimmtes Konzept vorstellen, das unabhängig von dem geplanten zweiten Stammstreckentunnel der S-Bahn umgesetzt werden kann.

Ein Erfolg für PRO BAHN ist, dass viele Vorschläge mittlerweile Eingang in die Planungen bei DB Netz und der BEG gefunden haben. So zum Beispiel das Flügelungskonzept für die Kochelseebahn oder die Verlegung des Haltepunkts Peißenberg Nord (ein Vorschlag aus dem Jahr 1992!).

Die Diskussionen über den Rückbau von Gleisanlagen scheinen nun ebenfalls der Vergangenheit anzugehören. Von der DB in Auftrag gegebene Prognosen haben die Erkenntnis gebracht, dass das Verkehrswachstum in Oberbayern bis zum Jahr 2030 um bis zu 25 Prozent zulegen wird, während andere Regionen stagnieren.

Die Motivation zu Investitionen in der „Europäischen Metropolregion München“ ist daher gewachsen. Zum Problem könnte sich aber die chronische Unterfinanzierung der Eisenbahninfrastruktur entwickeln, die sich wie ein roter Faden durch viele Vorträge zog.

Ein Teilnehmer notierte sein Resümee auf den Rückmeldebogen: „Offensichtlich wg. Finanzierungen mehr politischer Druck notwendig“. Dem bleibt wenig hinzuzufügen – vielleicht nur, dass die Teilnehmer der Veranstaltung die Note „1.9“ gegeben haben.

Norbert Moy

Unterstützen Sie sich und uns

Die Arbeit in der Geschäftsstelle nimmt weiter zu. Anfragen müssen beantwortet, Pressemitteilungen verschickt, und vieles weitere im Hintergrund gemacht werden. Wir wollen den Aktiven, die ehrenamtlich viele Stunden ihrer Freizeit in der Geschäftsstelle verbringen, dort angemessene Arbeitsmittel zur Verfügung stellen.

Wir bitten Sie deshalb, im Rahmen Ihrer Möglichkeiten PRO BAHN Oberbayern durch eine Spende auf das 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 Durchschrift des Überweisungsträgers.

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.

PRO BAHN-Termine

Das Aktiventreffen in der Münchner Geschäftsstelle sowie die Stammtische und Treffen der Kreisgruppen bilden eine wichtige Grundlage der PRO BAHN-Arbeit. Dort geht es um den ganzen Bereich, den PRO BAHN in Oberbayern abdeckt oder abdecken möchte.

Alle Mitglieder und Interessenten sind herzlichst eingeladen.

Aktiventreffen	Geschäftsstelle, Agnes-Bernauer-Platz 8, München; 1. und 3. Mittwoch im Monat, 19 Uhr
Kreisgruppen	
SKG München	Geschäftsstelle, Agnes-Bernauer-Platz 8, München; 1. Freitag im Monat, 19 Uhr
Stammtisch M.	„Zwingereck“, Rumfordstr. 31, München, Nähe Isartor; letzter Mittwoch im Monat, 19.30 Uhr
SKG Rosenheim KG Weilheim	Bahnhofsgastst., Rosenheim; 2. Do im Monat, 19 Uhr „Holzwurm“, Münchner Str. 36, Weilheim; letzter Donnerstag im Monat, 19 Uhr
KG Eichstätt	Cafe „Paradeis“, Am Marktplatz 9, Eichstätt; 2. Freitag im Monat, 18.20 Uhr

Abweichungen sind bei Feiertagen oder wegen anderer Termine möglich. Änderungen und weitere Termine werden in der PRO BAHN-Post und unter http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm veröffentlicht.