

Neue Chancen für die Altstadtbahn!

Die Bahnstrecke von Reitmehring in die Wasserburger Altstadt hat eine bewegte Geschichte hinter sich. Nun steht – wenn hoffentlich alle rechtlichen und finanziellen Hürden genommen sind – das nächste Kapitel an: Die Übernahme durch ein Firmenkonsortium und ihre Instandsetzung.

Vorgeschichte und Stadtratsbeschluss vom Juli 2011

Anfang 2012 standen viele Bürger aus Wasserburg und Umgebung regelrecht unter Schock.: Nachdem die Strecke seit März 1987 technisch nicht mehr befahrbar war und das Gutachten die Reaktivierungskosten auf 11,1 Mio. € bezifferte, beschloss der Stadtrat im Juli 2011, die Altstadtbahn aufzugeben. Die Stadtverwaltung beantragte deshalb im Dezember 2011 bei der Regierung von Oberbayern, die Grundstücke der Altstadtbahn „von Bahnbetriebszwecken freizustellen“, also umgangssprachlich zu entwidmen. Dann wäre die Altstadtbahn keine Eisenbahn im rechtlichen Sinne mehr und unwiederbringlich verloren gewesen.

Das Gesetz stellt diesem ultimativen Schritt allerdings zwei recht hohe Hürden in den Weg: in §23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (abgekürzt AEG) heißt es: *„Die (...) Behörde stellt für Grundstücke, die Betriebsanlage einer Eisenbahn sind (...) auf Antrag (...) die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken fest, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist.“* Den beiden Tatbeständen „Kein Verkehrsbedürfnis“ und „Keine langfristig erwartete Nutzung als Eisenbahn“ liegen allerdings unbestimmte Rechtsbegriffe zugrunde, die der Auslegung bedürfen. Naturgemäß können sie auch verschieden ausgelegt werden. Die Mehrheit des Stadtrats war jedenfalls der Meinung, dass die beiden genannten Voraussetzungen für eine Freistellung der Altstadtbahn erfüllt wären. Die Regierung von Oberbayern als zuständige Planfeststellungsbehörde im Sinne des § 23 AEG jedoch nicht: Die Altstadtbahn wurde nicht entwidmet! Was war geschehen?

Rechtlicher Status der Strecke

Einige der schockierten Bürger wollten sich nämlich nicht mit der geplanten Zerstörung des Schienenweges abfinden. Sie fanden sich stattdessen unter dem Dach der Wasserburger Ortsgruppe des Fahrgastverbandes PRO BAHN zusammen mit dem Ziel, die Altstadtbahn zunächst zu erhalten und mittelfristig zu reaktivieren. Ein Blick in die Vergangenheit zeigte dabei eine erstaunliche Perspektive für die Zukunft auf: Die Stadt Wasserburg hat die Grundstücke der Altstadtbahn nämlich nicht nur so einfach gekauft, nein, sie ist auch Streckenbetreiber im Sinne des Eisenbahnrechts. Im März 2004 übertrug das Eisenbahnbundesamt die Betriebsgenehmigung der Altstadtbahn vom Bahnübergang der B304 in Reitmehring bis zum Altstadtbahnhof an die Stadt Wasserburg. Die Stadt ist damit also ein richtiges kleines Eisenbahninfrastrukturunternehmen (abgekürzt EIU). Und genau hier liegt der Knackpunkt: Die Stadt hat eine offizielle Betriebsgenehmigung nach § 6 AEG. Damit ist die Strecke rechtlich in Betrieb mit erheblichen Folgen: PRO BAHN bestellte über die Deutsche Museumseisenbahn Sonderzüge in die Altstadt. Mit den Trassenbestellungen lag nun ein Verkehrsbedürfnis vor und die Entwidmung war vorerst vom Tisch.

Da die Stadt Wasserburg aber im Dezember 2011 hilfsweise die Stilllegung beantragt hatte, leitete die Regierung von Oberbayern Anfang Juli 2012 den Antrag an das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (StMWIVT) weiter. Das StMWIVT ist Aufsichtsbehörde für die Nichtbundeseigenen Bahnen (NE-Bahnen) in Bayern und als solche u.a. für Betriebsgenehmigungen und Stilllegungsverfahren von NE-Bahnen zuständig. Das Ministerium übersandte mit Schreiben vom 16.07.2012 seine Rechtsauffassung zum aktuellen Status der Altstadtbahn. Darin finden sich die folgenden für die weitere Entwicklung der Strecke bedeutsamen Aussagen:

- Laut einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) hat der Betreiber einer Eisenbahninfrastruktur und Inhaber einer Genehmigung nach § 6 AEG (in unserem Fall die Stadt Wasserburg) **nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, eine Strecke zu betreiben und zu diesem Zwecke instand zu halten** (BVerwG-Urteil vom 25.10.2007). Die Pflicht, den Betrieb der Schieneninfrastruktur aufrechtzuerhalten, sei nicht auf die Fälle beschränkt, in denen auf der betreffenden Strecke noch Eisenbahnverkehr stattfindet.
- Vorliegend kann man nicht mit hinreichender Sicherheit annehmen, dass sich die Stilllegung der Altstadtstrecke Wasserburg erübrigt habe. (...) Es würde außerdem die Funktion der Bestimmungen des AEG aushöhlen, wenn durch einen bloßen Wechsel des Infrastrukturbetreibers das Stilllegungsverfahren überflüssig würde.
- Der Sinn des § 11 AEG liegt darin, dass eine Strecke nur dann dauerhaft *nicht mehr betrieben werden soll, wenn sich kein Unternehmen findet, dass sich zu einem weiteren Betrieb bereit erklärt. Wenn möglich soll die Infrastruktur im Interesse der Allgemeinheit erhalten werden.*
- Die Genehmigung der Stilllegung setzt voraus, dass der Weiterbetrieb der Strecke unzumutbar ist und dass Verhandlungen mit übernahmewilligen Unternehmen gescheitert sind (§ 11 Abs. 1 Satz 2 AEG).

Das heißt im Klartext: Die Strecke ist wohl nicht stillgelegt, und eigentlich wäre sie vom Betreiber, also der Stadt Wasserburg, betriebsfähig zu halten. Gleichwohl betonte das Ministerium als Aufsichtsbehörde aber auch das gemäß AEG hohe Schutzgut der Eisenbahninfrastruktur: die Zerstörung einer Bahnlinie ist das letzte Mittel, solange aber eine zukünftige Nutzung denkbar ist, sollen zumindest die Grundstücke der Infrastruktur für den Bahnbetrieb gewidmet bleiben.

Die Mehrheit des Wasserburger Stadtrates zeigte sich von diesem gesetzlich verankerten Schutzgut aber unbeeindruckt und beschloss im Juli 2012, die Strecke dann eben zuerst stilllegen und im nächsten Schritt entwiden zu lassen. Im Zuge der Stilllegung musste die Strecke aber zuerst zur Übernahme durch ein anderes Infrastrukturunternehmen ausgeschrieben werden. Und siehe da, zwei Bewerber haben ihr Interesse angemeldet. Hinter einem der Bewerber steht ein Konsortium aus den drei Eisenbahnunternehmen Bayernbahn (Nördlingen), Rhein-Sieg-Eisenbahn (Bonn) und Innrail (Nußdorf am Inn) sowie der Fahrgastverband PRO BAHN. Dieses Konsortium hat sich im März 2013 der Öffentlichkeit vorgestellt und im April eine Streckenbegehung durchgeführt. Dabei konnten sich Politiker, Lokalpolitiker, Streckengegner und –befürworter ein Bild vom Ist-Zustand der Strecke sowie von den zur Reaktivierung erforderlichen Arbeiten machen.

Der Ist-Zustand der Strecke

Auf den ersten Blick erscheint die 4,4 km lange Strecke nicht mehr wiederherstellbar. Bei näherem Hinsehen zeigt sich aber, dass die einzelnen Abschnitte ganz unterschiedlich „in Schuss“ sind:

- Die ersten 0,5 km sind in Betrieb
- Im Werksgelände der Fa. Meggle muss der bestehende Bahnübergang wieder instand gesetzt werden. Die Kosten hierfür trägt gemäß einer Vereinbarung aus dem Jahr 1999 die Fa. Meggle. Den unbefugten Zutritt zum Werksgelände verhindern dann z.B. Zäune längs der Eisenbahn, der bisherige Zaun quer zu den Schienen muss zurückgebaut werden.
- Der zurückgebaute Bahnübergang über die Megglestraße muss wieder errichtet werden.
- Die knapp einen Kilometer lange Gerade bis zum ehemaligen Gaberseer Schwimmbad ist in einem guten Zustand. Hier muss das Gleis lediglich von Bewuchs freigeschnitten und mittels Stopfmaschine durchgearbeitet werden, um es wieder befahrbar zu machen. Im Bereich der Schmidwiese stört ein Entwässerungsgraben die Statik des Gleisunterbaus. Hier ist zu prüfen, wer für diesen nicht ordnungsgemäßen Eingriff in die - rechtlich bestehende! - Bahnstrecke verantwortlich ist.
- Im darauf folgenden Abschnitt bis zum Dammrutsch muss zusätzlich noch der Schotter gesäubert und ergänzt sowie 260 Holzschwellen erneuert werden.
- Der abgerutschte Damm muss erneuert werden, wobei das Auffüllmaterial vorzugsweise über die Schiene angeliefert werden soll.
- Im Abschnitt vom Dammrutsch bis zum Innstauwerk ist eine umfassende Sanierung des Oberbaus erforderlich, wobei Schienen, Schwellen und Schotter aber weiter verwendet werden können.
- Vom Innstauwerk bis zum Tunnel sind die Gleise fein säuberlich mit Planen und Kies abgedeckt, wenngleich sie auf gut 200 m Länge als Folge des Jahrhunderthochwassers 2005 fehlen.
- Der Altstadtbahnhof kann auch nach der Errichtung des Busbahnhofs wieder errichtet werden. Bei der Planung des Busbahnhofs wurden ja bereits Gleis und Bahnsteig für die Altstadtbahn berücksichtigt.

Auch die Entwässerungsbauwerke und Stützmauern entlang der Strecke sind nach 26 Jahren ohne Wartung noch in einem recht guten Zustand.

Was bekommt Wasserburg für die Kosten der Wiederherstellung?

Nachdem doch einiges an der Strecke zu sanieren ist, stellt sich natürlich sofort die Frage: „Was kostet die Wiederherstellung der Altstadtbahn?“ Hier sind in der Vergangenheit immer wieder drei Zahlen aufgetaucht, die so scheinbar gar nicht zusammenpassen. Diese drei Zahlen entsprechen aber

drei verschiedenen Sanierungsoptionen und müssen dementsprechend differenziert betrachtet werden:

- **1,5 Mio. € für das Befahrbar-Machen der Strecke**

Diese Summe nennt das Konsortium als Obergrenze dafür, die Strecke zunächst einmal wieder durchgängig befahrbar zu machen. Der Dammrutsch alleine macht schon knapp die Hälfte dieser Summe aus. Bei dieser Variante wird das vorhandene Gleis, das überwiegend Stahlschwellen aufweist, weiter verwendet und in der Altstadt ein einfacher Bahnsteig errichtet. Die Bahnübergänge müssen in einen verkehrssicheren Zustand gebracht und in der Altstadt ein einfacher Bahnsteig errichtet werden. In der Summe nicht enthalten sind Leistungen, zu denen sich Dritte vertraglich verpflichtet haben. Das sind z.B. im Falle der zugeschütteten bzw. fehlenden Gleise am Inn der Kraftwerksverbund als Rechtsnachfolger von E.ON oder im Falle des Bahnübergangs in der Reitmehring Molkerei die Fa. Meggle.

Trotz der niedrigen Kosten steht am Ende der Sanierung wieder eine „richtige Eisenbahn“, bei der es keine Abstriche an der Sicherheit gibt. Woanders haben sich engagierte Bürger ihre Eisenbahn zu viel geringeren Kosten pro Kilometer zurückgeholt: So schlug die Wiederinstandsetzung der 47 km langen Ilztalbahn von Passau nach Freyung mit gerade einmal 900.000 € zu Buche. Auch dort waren große Hangrutsche an unzugänglichen Stellen zu beseitigen.

Mit dieser Option einer befahrbaren Strecke werden sich die Wasserburger wohl so lange begnügen müssen, bis es gelingt, wieder alle täglichen Filzenexpress-Züge in die Altstadt hinunter „aufs Gleis zu setzen“. Die Altstadtbahn würde zunächst nur von Sonderzügen genutzt werden. Genauso gut könnte sie aber auch von einzelnen regulären Zügen (München - Grafing – Ebersberg – Reitmehring) genutzt werden, die in einem Vorlaufbetrieb in die Altstadt hinein verlängert werden. Der Stadtbus als innerstädtische Erschließung bleibt davon unberührt. Die bloße Streckensanierung dient in erster Linie als Sicherungsmaßnahme, um eine unwiederbringliche Zerstörung der Strecke zu vermeiden.

Wem die Kosten von 1,5 Mio. € jetzt zu niedrig vorkommen, dem sei gesagt: Die Deutsche Bahn selbst schätzte im Jahr 2002, dass die Wiederherstellung (nach DB-Standard) für 1,2 Mio. € zu machen ist ...

- **3,5 Mio. € für die ÖPNV-Ertüchtigung der Strecke**

Mit 3,5 Mio. Euro dagegen könnte die Altstadtbahn nicht nur wiederhergestellt werden, sondern darüber hinaus auch noch für den ÖPNV ertüchtigt werden. Dazu braucht es barrierefreie Bahnsteige in Wasserburg Stadt und begleitende Maßnahmen an der Strecke selbst z.B. zum Schall- und Erschütterungsschutz. Hierbei muss man sich vor Augen halten, dass sich ja eigentlich nur um vier Kilometer Strecke handelt.

Zum Vergleich: Für Nichtbundeseigene Bahnen rechnet man mit Neubaukosten von 1 Mio. € pro Kilometer. Die Bayernbahn hat dies übrigens 2006 in Wilburgstetten vorgemacht: Dort hat sie eine 1,6 km lange Neubaustrecke in Betrieb genommen, wodurch der Zugverkehr an der Ostseite eines neuen Sägewerkgeländes vorbeigeführt wird. Es ist dies die erste Nebenbahn-Neubaustrecke nach dem Zweiten Weltkrieg in Bayern. Die Kosten in Höhe von

1,5 Mio € übernahm übrigens das Holzunternehmen, das diese neue Strecke für seine Gütertransporte nutzt und nunmehr sein Betriebsgelände erweitern kann...

Mit dieser Option wären dann durchgehende Züge aus der Altstadt bis nach Grafing Bahnhof bzw. München relativ leicht möglich: Die normalen Filzenexpress-Züge könnten von Reitmehring aus verlängert werden, weil sie zukünftig ohnehin eine knappe halbe Stunde in Reitmehring stehen zwischen ihrer Ankunft aus Grafing und ihrer Rückfahrt dorthin. Das heißt, für die Bedienung der Altstadtstrecke sind keine zusätzlichen Züge notwendig. Grundsätzlich denkbar ist es aber auch, einzelne Verstärkerzüge umsteigefrei von Wasserburg Stadt bis nach Rosenheim durchzubinden. Das gab es bis Anfang der Achtziger Jahre alles schon!

Der Stadtbus jedenfalls würde auch weiterhin die nicht an der Strecke liegenden Stadtteile bedienen. Allerdings muss dabei auf eine optimale Verknüpfung zwischen Bus und Bahn an beiden Bahnhöfen geachtet werden. Die Umsteigezeiten zwischen den beiden Verkehrsmitteln müssen möglichst kurz gehalten werden.

- **11 Mio. € für den kompletten Rück- und Neubau gemäß Gutachten**

Das von der Stadt Wasserburg beauftragte Gutachten ermittelte einen Kostenaufwand von 11 Mio. €. Das ist aber bei näherem Hinsehen kein Wunder: Es sollte dabei einfach für teures Geld alles entfernt werden: Bäume, Gleise und Schotter (der sogenannte Oberbau) sowie der gesamte Unterbau, also das „Fundament“ der Gleise. Danach würde alles zu Neubaukosten wieder errichtet. Auch alle Stützmauern und Durchlässe wären davon betroffen. Insofern ist es kein Wunder, dass sogar Neubaukosten für nichtbundeseigene Strecken deutlich überschritten werden. Diese Option kann und will sich aber niemand leisten, weder die Stadt als Eigentümer noch das Konsortium als potentieller Pächter...

Wie geht es jetzt weiter?

Nach all diesen komplizierten Sachverhalten drängt sich die Frage auf: „Und nun? Wie geht es weiter?“. Die Verhandlungen zur Übernahme der Strecke zwischen der Stadt Wasserburg und dem Konsortium laufen gerade. Die Stadt als bisheriges Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen hat es bisher versäumt, ihrer Betriebspflicht nachzukommen: Sie hat die Strecke, die ja rechtlich noch immer in Betrieb ist, nicht betriebsfähig erhalten. Dieser Zustand währt nun auch schon fast eine Dekade. Sie hat weiterhin keine allgemein gültigen Nutzungsbedingungen für die Strecke aufgestellt, obwohl sogar Trassenbestellungen in die Altstadt hinein vorliegen. All diese Versäumnisse sind Ordnungswidrigkeiten im Sinne des AEG..

Es wäre doch ein Schildbürgerstreich, ausgerechnet jetzt, da die von Reitmehring ausgehenden Bahnlinien nach Mühldorf, Rosenheim und München ausgebaut werden und massive Verbesserungen des Fahrplans anstehen, das letzte Stück des Filzenexpress in die Altstadt endgültig aufzugeben. Sollte sich die Stadt jedoch dazu entschließen, keinen eigenen finanziellen Beitrag zu leisten, wird das Konsortium die Strecke wohl trotzdem übernehmen, um die Strecke zu retten. Allerdings wird es dann wohl Jahre dauern, bis die Sanierung durchgeführt werden kann. Gegebenenfalls muss in diesem Fall juristisch geklärt werden, welche finanziellen Folgen die eisenbahnrechtlichen Versäumnisse des bisherigen Infrastrukturbetreibers, also der Stadt, haben.

Auch eine ruhende Beschwerde bei der Bundesnetzagentur über die bestellten, aber nicht gewährten Trassen für Sonderzüge käme auf die Stadt zu. Das will wirklich keiner.

Durch eine gütliche Einigung mit dem Konsortium könnte die Stadt auf elegante – und auch kostengünstige – Art ihren gesetzlichen Verpflichtungen nachkommen. Und sich ganz nebenbei eine umweltfreundliche Verkehrsachse für die Zukunft sichern, deren Bedeutung durch die zunehmende Energieknappheit wachsen wird.

Rainer Kurzmeier