

PRO BAHN e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

Agnes-Bernauer-Platz 8
D-80687 München
Tel.: (089) 530031
Internet: <http://www.pro-bahn.de>

An
Bundesminister für Digitales und Verkehr
Dr. Volker Wissing
poststelle@bmdv.bund.de

Vorsitzender Norbert Moy
Mobil: 0172 5695975
Email: n.moy@bayern.pro-bahn.de

Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr
Christian Bernreiter
poststelle@stmb.bayern.de

17.02.2025

Bahnstrecke Weilheim – Schongau, Einführung einer Mobilitätsgarantie für Bahnkunden

Sehr geehrter Herr Bundesminister,
sehr geehrter Herr Staatsminister,

die Situation der Bahnkunden auf der Bahnstrecke Weilheim – Schongau hat in den letzten Jahren einen Zustand erreicht, der mich als Vertreter des Fahrgastverbands PRO BAHN veranlasst, in dieser Angelegenheit mich direkt an Sie zu wenden. Schon seit Jahren mahnt PRO BAHN Verbesserungen an, zuletzt mit einem Brandbrief im November 2023. Die angesprochenen Vertreter der beteiligten Unternehmen, Aufgabenträger, Behörden und Kommunen nehmen die Probleme wohl wahr, sind auch bemüht, im Rahmen ihrer Zuständigkeit einzelne Probleme zu lösen, scheinen aber am Ende hilflos und in ihren Handlungsmöglichkeiten beschränkt zu sein. Deswegen sehen wir aktuell keine andere Möglichkeit, als jetzt an höherer Stelle vorstellig zu werden.

Ursache der meisten Probleme sind zunächst die ständig wiederkehrenden Schäden an der Infrastruktur, auch auf den Zulaufstrecken. Unsichere oder verpasste Anschlüsse, Kurzfristige Sperrungen, unzureichende Busnotverkehre haben viele treue Bahnkunden abgeschreckt, die Fahrgastzahlen gehen zurück. Ihr großes Potenzial – ca. 60000 Menschen leben im Einzugsbereich der Pfaffenwinkelbahn – kann die Bahn nicht heben, weil der Ausbauzustand der Strecke bei weitem nicht den technischen Möglichkeiten und den Anforderungen an eine moderne Regionalbahn entspricht. Verschiedene Investitionen in den letzten Jahren wie die Erneuerung von Bahnsteigen und Stellwerkstechnik bewirken angesichts der massiven Unzuverlässigkeit keine positiven Effekte.

Ein Blick auf die Ereignisse im vergangenen Jahr verdeutlicht das Drama:

- Der seit drei Jahren schadhafte, nur mit 20 km/h statt 80 km/h befahrbare Bahndamm zwischen Weilheim und Peißenberg bei Grasla verschlechtert sich im Frühjahr 2024 wieder: Kurzfristig wird eine Sperrung verhängt, die dann nach „Salamitaktik“ immer wieder auf insgesamt sieben Wochen verlängert wird. Der Oberbau wird aber nur

notdürftig wieder für 20 km/h befahrbar gemacht. Die Sanierung des Untergrunds wird erst für 2025 in Aussicht gestellt. Der Schienenersatzverkehr ist völlig unzureichend.

- Verlängerung der Fahrzeiten auf Veranlassung der BRB, um den Pönaleforderungen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) wegen der unvermeidbaren Verspätungen zu entgehen. Die ohnehin knappen Umsteigezeiten in Weilheim verkürzen sich dadurch weiter. Die Anschlusssituation zur Werdenfelsbahn wird damit noch unsicherer. Die Fahrzeit für 24 Kilometer beträgt jetzt 40 Minuten.
- Bis Ende August treten drei neue Schadstellen auf, die mit Langsamfahrstellen von 20 bzw. 30 km/h „repariert“ werden.
- Kurzfristig anberaumte Reparatur des vom Biber geschädigten Bahndamms bei Peiting mit mehrwöchiger Streckensperrung. Wegen kurzfristiger Verlängerung der Baustelle kann erst gar kein, dann ein provisorischer Busnotverkehr eingerichtet werden.
- Zum Jahreswechsel 2024/25 wieder zwei neue Langsamfahrstellen, eine davon zwischen Peiting und Schongau, kurzzeitig wieder Streckensperre und Busnotverkehr.

Im Dezember 2024 kündigt die DB InfraGo AG als Maßnahme für 2025 einen Schwellentausch zwischen Peißenberg und Peiting Ost an. Erst auf Nachfrage war zu erfahren, dass die hochprioritäre Sanierung des Bahndamms bei Grasla doch nicht wie angekündigt in 2025 erfolgen wird. Aufgrund der aktuellen Situation des Bundeshaushalts sei die Maßnahme nicht genehmigt worden, obwohl alle Planungsunterlagen bereits fertig erstellt seien.

Aus Sicht von PRO BAHN ist es dringend erforderlich, diese jahrelange Hängepartie zu beenden und die gesamte Strecke möglichst zeitnah und mit minimalen Sperrpausen grundlegend zu sanieren. Vorrangig muss aber jetzt das verlorene Vertrauen der Bahnkunden zurückgewonnen werden, indem den Kunden eine umfassende Mobilitätsgarantie gewährt wird.

Eine Mobilitätsgarantie kann nur darin bestehen, dass sowohl bei den zu erwartenden kurzfristigen Störungen wie auch bei geplanten Maßnahmen immer eine zuverlässige Beförderung zeitnah zur Verfügung steht.

Den wiederkehrenden kurzfristigen Sperrungen und den ständigen Anschlussversäumnissen in Weilheim kann nur begegnet werden, indem eine Einsatzreserve mit Bus oder Großraumtaxi in Weilheim und in Schongau verfügbar ist, die innerhalb weniger Minuten bereitgestellt werden kann. Eine Wartezeit von einer Stunde auf den nächsten Zug nach Schongau im Falle eines Anschlussversäumnisses ist angesichts der häufigen Vorkommnisse nicht mehr zumutbar.

Während baustellenbedingter Sperrungen muss für das Mittelzentrum Peiting-Schongau eine adäquate Anbindung an das Schienennetz hergestellt werden. Schongau ist auch über die kürzlich vollständig sanierte Bahnstrecke nach Landsberg (Fuchstalbahn) am Schienennetz angebunden. Diese Strecke wird jedoch nicht im Personenverkehr genutzt. Längst ist es den Bürgern nicht mehr vermittelbar, warum sich die Fahrgäste einem langwierigen Schienenersatzverkehr über Weilheim aussetzen müssen, das Gleis der Fuchstalbahn aber nur wenigen Güterzügen und der Überführung der BRB-Züge vorbehalten ist. Zusätzlich zum SEV Schongau – Weilheim sollte daher ein Zugverkehr von Peiting und Schongau über die Strecke Schongau – Landsberg nach Kaufering eingerichtet werden. Dort bestehen wieder Anschlüsse in alle Richtungen. Dazu sind Anpassungen notwendig: Am Gleis 4 in Schongau muss ein provisorischer Bahnsteig errichtet werden. Das könnte z.B. erfolgen, indem das Gleis 3 an seinem nördlichen Ende überbaut wird. Der Zugang erfolgt über den bestehenden Bahnsteig. Die Projektierung der Leittechnik im Bahnhof Peiting Ost muss ggf. so angepasst werden, dass dort

Züge wenden können. Eine zuverlässige Schienenverbindung wird von den Fahrgästen sehr viel stärker akzeptiert als die bekannten SEV.

Die Finanzierung der o.g. Maßnahmen kann aus den Strafzahlungen erfolgen, die die BEG in der Vergangenheit von der BRB für Verspätungen eingefordert hat, die hauptsächlich durch Infrastrukturmängel verursacht wurden. Damit kämen wenigstens die betroffenen Bahnkunden, auch in den Genuss dieser Pönalemittel.

Sehr geehrter Herr Bundesminister, sehr geehrter Herr Staatsminister, wir bitten Sie, unsere Forderung nach einer Mobilitätsgarantie für die Fahrgäste der Pfaffenwinkelbahn zu unterstützen bzw. umzusetzen, verbunden mit der Zielsetzung, dass Bund und Freistaat die Pfaffenwinkelbahn wieder zu einem Erfolgsmodell machen. Gerne stehen wir Ihnen für Fragen und Anregungen zur Verfügung und sehen Ihrer Antwort erwartungsvoll entgegen.

Mit freundlichen Grüßen



Norbert Moy, Vorsitzender

Verteiler:

Bürgermeister der Anliegergemeinden

Landrätin Andrea Jochner-Weiss

Örtliche Abgeordnete

Medien