

Sanierung des Bahnhofes Weilheim

1 Zustand

Der Bahnhof Weilheim i. Oberbay erfüllt in seinem jetzigen Zustand nicht mehr die Anforderungen an eine moderne Nahverkehrsstation. Die Wartemöglichkeiten sind absolut unzureichend. Die Bahnsteige besitzen lt. Angaben der DB eine Höhe von 34 cm. Dabei dürfte die tatsächliche Höhe sogar noch erheblich darunter liegen. Sie erfüllen damit nicht im Entferntesten die Vorgaben eines barrierefreien Zugangs für mobilitätseingeschränkte Personen. Selbst der Einsatz niederfluriger Fahrzeuge auf der Strecke München – Mittenwald ab 2013 wird daran nichts ändern, da deren Fußbodenhöhe immer noch 55 bis 76 cm beträgt. Ohne Stufen ist nur der ausschließlich von der DB Regio genutzte Bahnsteig des Gleises 1 zu erreichen. Der von der Bayerischen Regiobahn benutzte Bahnsteig an den Gleisen 4 und 5, sowie der für Kreuzungen von DB Regio genutzte Bahnsteig an den Gleisen 2 und 3 sind mangels Lift für diese Personengruppe überhaupt nicht erreichbar.

Die Bahnsteige sind insgesamt in ihrem Zustand abgewirtschaftet und in hohem Maße sanierungsbedürftig. In den letzten Jahren wurden an Instandhaltungsarbeiten lediglich Ausbesserungen an den Oberflächen vorgenommen. Dadurch wurden die Fahrgäste zum Teil monatelang durch große Pfützen und Löcher im Teerbelag belästigt.

Der Bahnhof Weilheim befindet sich damit in einem, der mit mehr als 6.000 Fahrgästen täglich wichtigsten Station des gesamten Raumes nicht mehr angemessenen Zustand und besitzt erheblichen Sanierungsbedarf.

2 Bahnsteige und Zugänge

Die DB AG, Geschäftsbereich „Netze Personenbahnhöfe“ hat vor kurzem die Erneuerung der Teerdecken und die Ausbesserung der Bahnsteigkanten am Bahnsteig des Gleises 1 und der Treppenaufgänge ausgeschrieben. Damit scheint jedoch der barrierefreie Ausbau der Bahnsteiganlagen in weite Ferne gerückt zu

sein: Denn substantielle Maßnahmen, wie eine Erhöhung der Bahnsteige oder eine behindertengerechte Ausstattung sind in der Ausschreibung nicht enthalten. Eine Sanierung der Treppenstufen wäre nicht notwendig, wenn in absehbarer Zeit nach 2011 eine vollkommene Erneuerung der Bahnsteigzugänge geplant wäre.



Bahnsteige in Weilheim: niedrig und abgewirtschaftet

Weiters wurde am Bahnhof Weilheim im Oktober 2009 ein Fahrgastinformationssystem installiert. Eine Forderung, die von PRO BAHN bereits vor 20 Jahren erhoben worden ist und jetzt endlich umgesetzt werden konnte.

Alle genannten Maßnahmen werden nicht von der DB finanziert, sondern sind Teil des Konjunkturprogramms der Bundesregierung. Die Deutsche Bahn Netze Personenbahnhöfe trägt somit bis heute lediglich den laufenden Unterhalt des Bahnhofes.

Dies würde darauf hindeuten, dass die Ausgaben für den Betrieb des Bahnhofes Weilheim sich gerade aus den Einnahmen decken ließen. Um dies zu überprüfen, lohnt sich ein Blick auf die Kosten-Leistungsrechnung des Bahnhofes Weilheim.

3 Einnahmen des Bahnhofes Weilheim

Die Deutsche Bahn Netze Personenbahnhöfe erhebt von alle Eisenbahnverkehrsunternehmen für jeden Halt eines Zuges ein sogenanntes Stationsentgelt. Dieses Entgelt wird auf Grundlage eine komplizierten Verfahrens pauschal für alle bayerischen Bahnhöfe ermittelt, die dazu in 6 Kategorien eingeteilt werden. Der Bahnhof Weilheim wurde der Kategorie 3 zugeteilt, für einen Halt wird somit ein Stationsentgelt in Höhe von 10,81 € fällig.

Die Deutsche Bahn Netze Personenbahnhöfe erhält somit aus den Stationsentgelten insgesamt Einnahmen in Höhe von ca. 400.000 € jährlich. Dabei werden ca. 185.000 € von der Schwesterfirma DB Regio für die 47 täglichen Züge der Mittenwaldbahn getragen, ca. 215.000 € entfallen auf die 54 täglichen Züge der Bayerischen Regiobahn der Ammersee- und Pfaffenwinkelbahn. Diese Entgelte werden jedoch nicht von den Unternehmen selbst getragen, sondern zu einem kleinen Teil aus den Fahrgeldeinnahmen der Fahrgäste und zum überwiegenden Teil aus den Bestellerentgelten gedeckt. Diese stammen von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und sind vollständig aus Steuermitteln finanziert.

4 Kosten des Bahnhofes Weilheim

Die durch den Betrieb des Bahnhofes Weilheim entstehenden Kosten lassen sich nur schwer schätzen. Diese dürften sich im wesentlichen aus den Kosten für Reinigung, Winterdienst, Beleuchtung und Versicherungsleistungen zusammensetzen. Abschreibungen für die baulichen Anlagen können auf Grund ihres Alters von über 70 Jahren nicht mehr anfallen. Tatsächliche Zahlen sind Betriebsinterna der Deutsche Bahn Netze Personenverkehr.

Als Berechnungsbasis könnten lediglich die von der Deutsche Bahn Netze Personenbahnhöfe verwendeten Stationsgebühren dienen. Diese suggerieren, dass eine genaue Berechnung der Kosten des Bahnhofes Weilheim und deren Aufteilung auf die Zughalte erfolgt.

Das jetzt gültige Stationspreissystem wurde als angebliche Vereinfachung eingeführt. Danach ermittelt die Deutsche Bahn Netze Personenbahnhöfe je Stationskategorie die Gesamtkosten für das ganze Bundesland Bayern und teilt diese auf Zahl der Zughalte an Bahnhöfen dieser Kategorie auf. Ein eigener Preis für den Bahnhof Weilheim, der dessen spezifische Kosten widerspiegelt, wird somit nicht festgesetzt.

In der Kategorie 3 sind außer Weilheim folgende Bahnhöfe enthalten: Ansbach, Bad Endorf, Bamberg, Bayreuth Hbf, Buchloe, Donauwörth, Erlangen, Forchheim (Oberfr.), Freilassing, Fürth (Bay) Hbf, Garmisch-Partenkirchen, Günzburg, Höhenkirchen-Siegertsbrunn, Immenstadt, Kaufbeuren, Kempten (Allgäu)

Hbf, Landshut (Bay) Hbf, Lichtenfels, Lindau Hbf, Maisach, Marktredwitz, Memmingen, Neumarkt (Oberpf), Plattling, Prien am Chiemsee, Schwandorf, Schweinfurt Hbf, Straubing, Traunstein und Tutzing.

Da die Zuordnung ausschließlich auf Basis von verkehrlichen Aspekten wie Zug- und Reisendenzahl erfolgt, ergibt sich ein Sammelsurium unterschiedlichster Bahnhöfe mit kaum zu vergleichender Ausstattung und Bedeutung. Die Spanne reicht vom vollständig modernisierten Bahnhof einer Hauptstadt eines Regierungsbezirkes bis zum Kleinbahnhof am Chiemsee.

Für die unterschiedlichen Bundesländer ergeben sich folgende Preise: Baden-Württemberg 6,43 €, Bayern 10,81 €, Brandenburg 21,30 €, Bremen 13,50 €, Hamburg 6,02 €, Hessen 5,64 €, Mecklenburg-Vorpommern 22,24 €, Niedersachsen 7,62 €, Nordrhein-Westfalen 5,97 €, Rheinland-Pfalz 9,59 €, Saarland 10,13 €, Sachsen 21,09 €, Sachsen-Anhalt 13,07 €, Schleswig-Holstein 9,48 €, Thüringen 15,52 €. Auch die Preisverteilung der einzelnen Bundesländer zeigt, dass auf Grundlage des zur Zeit geltenden Preissystems kein Rückschluss auf die tatsächlichen Kosten eines Bahnhofes gemacht werden kann.

5 Bahnhofsgebäude

Das eigentliche Bahnhofsgebäude ist vermietet und steht mit Ausnahme der Bahnhofshalle und dem Zugang zur Unterführung für Reisende nicht zur Verfügung. Mieter sind die Unternehmenstochter DB Vertrieb, die Bahnhofs-buchhandlung, eine Bäckerei, eine Privatperson, die Bundespolizei und (noch) die Bundeszollverwaltung. Es stellt mittlerweile eine rein privatwirtschaftliche Investition dar und ist für den Betrieb größtenteils ohne Belang.

Das Unternehmen DB Netze Personenbahnhöfe kündigte 2009 einen vollkommenen Neubau des Weilheimer Bahnhofes für über 7 Millionen Euro an. Dies sollte zusammen mit einem Immobilieninvestor erfolgen, da sich die DB außer Stande sah, dieses Investitionsvorhaben aus eigener Tasche zu finanzieren. Die Maßnahmen wurde für die Zeit nach dem Jahr 2011 angekündigt, da bis dahin alle Mittel in dieser Region für den Ausbau der Bahnhöfe im Landkreis Garmisch-Partenkirchen im Hinblick auf die Ski-Weltmeisterschaft 2011 benötigt würden.

Auf Grund der Zurückhaltung der Investoren durch die Immobilienkrise hat sich dieses Vorhaben offensichtlich zerschlagen. Ein Neubau des Bahnhofes brächte lediglich einen Vorteil für Eigentümer und Mieter. Für die Fahrgäste ergäben sich dadurch kaum merklich Vorteile.

6 Fazit

Der Deutsche Bahn Netze Personenbahnhöfe beschränkt sich zur Zeit lediglich auf die Unterhaltung der Bahnhofsanlagen. Sanierungen oder Neuinvestitionen bei den Bahnsteiganlagen, etwa ein barrierefreier Ausbau, werden nur unter der Bedingung öffentlicher Förderung, z.B. durch das GVFG, getätigt. Diese Förderprogramme sind jedoch meist völlig überbucht, bzw. laufen in wenigen Jahren aus (GVFG). Nur wenn der Bahnhof Weilheim von den Zuschußgebern bei Bund und Land mit hoher Priorität behandelt wird, wäre überhaupt eine Chance auf eine substantielle Verbesserung in absehbarer Zeit gegeben.

Das Verhältnis der Kosten zu den Einnahmen des Bahnhofs lässt sich auf Grund der intransparenten Gebühren nicht ermitteln, die Unternehmenspolitik der DBAG lässt aber den Rückschluß zu, dass auch der Bahnhof Weilheim einen Beitrag zu den Unternehmensgewinnen aus der DB-Infrastruktur leisten muss.

Es ist politischer Konsens, dass die Infrastruktur an Schienen und Bahnhöfen ein Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge darstellt. Der Bundestag hat daher beschlossen, diese Unternehmensteile dauerhaft in Bundesbesitz zu behalten und von einem möglichen Börsengang auszuschließen.

Angesichts dieser Gemeinwohlverpflichtung fordert der Fahrgastverband PRO BAHN, dass die tatsächlichen Kostenstrukturen offen gelegt werden und mögliche, am Bahnhof Weilheim erwirtschafteten Überschüsse für die Investition in barrierefreie Bahnsteiganlagen vor Ort reinvestiert werden. Sollten trotzdem öffentliche Fördermittel notwendig werden, bitten wir die zuständigen Entscheider im Freistaat, beim Bund und bei der DBAG, den Bahnhof Weilheim entsprechend seinem Fahrgastaufkommen zeitnah zu berücksichtigen. Zwischen den Beteiligten muss auch ein verbindlicher Terminplan für die Umsetzung vereinbart werden. Dies ist notwendig, um den Bahnhof auf den Stand zu bringen, den Bahnhöfe der selben Kategorie, wie z.B. Landshut oder Lichtenfels bereits erreicht haben, oder z.B. Murnau, Mittenwald, und Garmisch-Partenkirchen zur Zeit gebracht werden.

Werner Bommersbach
PRO BAHN Kreisgruppe Weilheim-Schongau
Oderdinger Str. 19b
82362 Weilheim

Oktober 2010