

## Stellungnahme zum Schreiben von Staatsminister Huber vom 5.2.2007 an Pro Bahn Oberbayern

Die Antwort von Staatsminister Huber auf das Positionspapier zum Ausbau der Bahnlinie München – Mittenwald hat den Fahrgastverband Pro Bahn enttäuscht. Von dem im Jahr 2004 in Aussicht gestellten, zumindest abschnittsweise zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Tutzing und Murnau hat sich das Bayerische Wirtschaftsministerium augenscheinlich verabschiedet, diese eigentlich wichtigste Maßnahme wird in dem Antwortschreiben überhaupt nicht mehr erwähnt. Die Planungen umfassen offenbar nur Maßnahmen zur Beschleunigung der Strecke durch punktuelle Begradigungen und Gleisbogenüberhöhungen. Andere Vorhaben müssen der Bestandserhaltung zugeordnet werden (Erneuerung der Fahrleitung) oder werden im Zuge der Errichtung elektronischer Stellwerke (ESTW) schon jetzt umgesetzt, wie z.B. die Auflassung von Bahnübergängen. Wie die Streckenleistungsfähigkeit durch „Spurplananpassungen in einzelnen Bahnhöfen“ dennoch erhöht werden soll, wird nicht näher erläutert. Die jüngsten „Spurplananpassungen“ haben durch den Rückbau der Gleisanlagen in Wirklichkeit zu einer drastischen Minderung der Streckenleistungsfähigkeit geführt, insbesondere in Garmisch-Partenkirchen, Murnau und Mittenwald.

Aus dem zugrunde gelegten Betriebskonzept wird aber auch klar, warum keine nachhaltigen Ausbauten geplant sind: Planungsgrundlage ist nur der heutige Fahrplanumfang, also der Stundentakt mit einzelnen Taktverdichtern in der Hauptverkehrszeit. Nicht nur im Hinblick auf die Ski-WM, sondern auch für die zukünftige Entwicklung der Region ist das nach Einschätzung von Pro Bahn nicht ausreichend. Die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre legt nahe, den Grundtakt mittelfristig auf 30 Minuten zu verdichten. Das kann die heutige Infrastruktur nur mit Einschränkungen leisten.

Die für die Baumaßnahmen veranschlagte Summe von 42 Millionen Euro nimmt sich im Vergleich zu den Straßenbauprojekten wie Kramertunnel oder Umfahrung Farchant, die jeweils mit dreistelligen Millionenbeträgen ausgestattet werden, äußerst bescheiden aus. Dies gilt umso mehr, wenn man bedenkt, dass die Errichtung von ESTW in erster Linie nur eine Rationalisierungsmaßnahme der DB Netz AG zur Einsparung örtlichen Personals - jedoch mit geringem Kundennutzen - darstellt, die jetzt auch noch von der öffentlichen Hand massiv unterstützt werden soll.

Das Ergebnis überrascht aber nicht, wenn man bedenkt, dass der Freistaat kein unabhängiges Institut, sondern den Netzbetreiber selbst mit der Begutachtung beauftragt hat. Die gegenwärtige privatwirtschaftliche Verfassung der DB Netz AG lässt kein anderes Ziel zu, als mit einer - ganz bewusst überlasteten - Infrastruktur das Betriebsergebnis zu optimieren. Die volkswirtschaftlichen Belange der Region dürfen in den Planungen der Netz AG keine Rolle spielen, zusätzliche Investitionsmittel werden lieber in die Bestandssanierung als in den Ausbau gesteckt.

Pro Bahn Oberbayern e.V., Februar 2007, Norbert Moy