

PRO BAHN e.V., Oderdinger Str. 19B, 82362 Weilheim

Kreisgruppe Weilheim-Schongau
Oderdinger Str. 19B
82362 Weilheim
Internet:
<http://www.pro-bahn.de/weilheim>

An die
Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Geschäftsführung
Boschetsrieder Str. 69
81379 München

Sprecher Norbert Moy

27.11.2016

Sehr geehrter Herr Dr. Niggel, sehr geehrter Herr Prechtel,

mit dem Zug ohne Umsteigen von Schongau, Peiting oder Peißenberg nach München zu fahren, ist nicht nur ein Wunsch eines großen Teils der Fahrgäste der Pfaffenwinkelbahn. Viele potentielle Bahnkunden werden heute durch das Umsteigen und die damit verbundenen Umstände wie das Risiko eines Anschlussverlusts vom Bahnfahren abgehalten. Der Grund für das Brechen der Verkehrsströme in Weilheim wird bislang mit dem Fehlen der elektrischen Fahrleitung zwischen Weilheim und Schongau begründet. Aktuelle Fahrzeugentwicklungen von Hybridzügen, die dank Batteriespeicher auch auf nicht elektrifizierten Strecken fahren können, bieten nun aber die Chance, das Bahnfahren auf der Pfaffenwinkelbahn auch ohne teuren Ausbau der Infrastruktur (Elektrifizierung) grundlegend zu verbessern.

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt der Bayerischen Eisenbahngesellschaft vor, im Rahmen der anstehenden Ausschreibungen ein Pilotprojekt mit Hybridzügen auf der Verbindung München – Weilheim – Schongau einzurichten. Der Zuschnitt der Ausschreibungsnetze könnte an die verkehrlichen Bedürfnisse angepasst werden.

Die Bahnstrecke Weilheim – Schongau wird zurzeit von der Bayerischen Regiobahn im Rahmen des Dieselnetzes „Augsburg 2“ mit Dieseltriebwagen des Typs LINT41 betrieben. Die Entscheidung, diese Strecke zusammen mit der Ammerseebahn Weilheim – Augsburg und der Paartalbahn Augsburg – Ingolstadt zu vergeben, erfolgte damals ausschließlich aus dem betrieblichen Blickwinkel, die von Augsburg ausgehenden Dieselstrecken sinnvoll zusammen zu fassen. Dadurch entstand die Situation, dass derzeit von Kochel und Reutte in Tirol umsteigefreie Verbindungen nach München bestehen, von der wichtigsten Nebenstrecke des Werdenfels-Netzes jedoch nach wie vor in Weilheim umgestiegen werden muss. Dies entspricht nicht den Verkehrsströmen, die von Schongau aus fast ausschließlich Richtung München weisen. Verkehrlich hätte die Strecke somit mit dem elektrisch betriebenen Werdenfels-Netz ausgeschrieben werden müssen.

Der Vertrag für das Dieselnetz „Augsburg 2“ läuft Ende 2019 aus. Die Strecken werden ab 2021 zusammen mit dem Elektronetz Augsburg als „Augsburger Netze“ neu vergeben. Für die Zwischenzeit wird für das Angebot auf der Strecke ein Übergangsvertrag verhandelt, für den sich offensichtlich der bisherige Betreiber Bayerische Regiobahn, aber auch die DB Regio AG mit gebrauchten Triebwagen von Typ „Siemens Desiro“ angeboten haben.

PRO BAHN regt an, die Strecke mit Auslaufen des Vertrages Ende 2019 aus dem Dieselnetz „Augsburg 2“ heraus zu lösen und separat zu vergeben. Mit technisch zu den im Werdenfels-Netz eingesetzten Triebwagen des Typ „Talent 2“ kompatiblen Hybrid-Triebwagen des Typs „Talent 3“ könnte ein Flügelzugkonzept zur Pfaffenwinkelbahn aufgebaut werden. Zum einen besteht die Möglichkeit, den

bisher in Weilheim endenden Flügelzug des Halbstunden-Taktes anstatt der bisherigen Wendezeit nach Peißenberg zu verlängern. Zum anderen könnte ein Zugteil des Haupttakt-Zuges nach Garmisch-Partenkirchen ab Weilheim nach Schongau geflügelt werden. Beides wäre ohne zusätzliche Fahrzeuge und Personal möglich. Südlich vom Weilheim werden auf Grund des geringeren Fahrgastaufkommens grundsätzlich weniger Kapazitäten benötigt als im Nordteil. Schon jetzt werden bei vielen Zügen in Weilheim Fahrzeuge abgetrennt und abgestellt.

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, hat auf der diesjährigen Fachmesse „Innotrans“ in Berlin dem Bahntechnikhersteller Bombardier gegenüber seine Absicht erklärt, den Einsatz der Hybrid-Variante des zukünftigen Nahverkehrstriebwagens „Talent 3“ im Rahmen einer Innovationsförderung auf teilweise nicht elektrifizierten Strecken zu unterstützen. Laut Aussage der Fa. Bombardier gegenüber PRO BAHN ist dieses Fahrzeug bestens geeignet für die Pfaffenwinkelbahn. Ein gemeinsamer Betrieb mit den Zügen des Typs Talent 2, die seit 2013 auf der Werdenfelsbahn eingesetzt werden, ist möglich.

Durch diese Maßnahme würde – wie oben bereits erwähnt – für das Mittelzentrum Schongau / Peiting / Altstadt eine stündliche umsteigefreie Direktverbindung nach München geschaffen. Für Peißenberg entstände durch einen Halbstundentakt eine enorme Aufwertung, die durch einen Haltepunkt an der Forster Straße noch weiter gesteigert werden könnte. Für die Stadt Weilheim würde diese Maßnahme eine Entlastung des Park&Ride-Verkehrs bedeuten, da kein Qualitätsbruch in Richtung Peißenberg mehr bestünde. Zudem würde der geplante Haltepunkt Weilheim Süd, über seine Bedeutung innerhalb der Pfaffenwinkelbahn für Schüler und mehrere hundert Arbeitnehmer des Gewerbegebietes Trifthof hinaus, enorme Verkehrsströme aus den Wohngebieten südlich der Pollinger Straße und dem Neubaugebiet an der Pöltner Kirche in Richtung München bündeln und Pendlerverkehr zum Bahnhof Weilheim reduzieren.

Wir würden uns freuen, wenn der Freistaat als Aufgabenträger des SPNV die Chancen innovativer Fahrzeugtechnik aufgreifen würde. Die Pfaffenwinkelbahn drängt sich hier als Anwendungsfall förmlich auf. Auch wäre es schade, die Gelegenheit, ein solches Pilotprojekt nach Bayern zu bekommen, nicht zu nutzen.

Um die Diskussion um die längst überfällige Aufwertung der Pfaffenwinkelbahn anzustoßen und eine breite öffentliche Unterstützung zu erreichen, erlauben wir uns, die Anliegergemeinden sowie die Medien über diesen Vorschlag zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen

Norbert Moy

Werner Bommersbach

Verteiler:

BEG, BGM Schongau, Peiting, Hohenpeißenberg, Peißenberg, Weilheim, LR Jochner-Weiß, Medien