

# PRO BAHN *Post*

---

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern
 

---

November 2020



Wesentlich für die Erschließungsfunktion der Trambahn sind gute Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsmitteln. Dazu gehört neben Bus und U-Bahn auch die gute Erreichbarkeit von Schnellbahnstationen. Für die geplante Trambahn-Westtangente schlägt PRO BAHN deshalb eine Verlängerung der geplanten Strecke bis zum Bahnhof Siemenswerke vor. Bild: Norbert Moy

- 
- 7. November: Virtuelle Informationsveranstaltung – Seite 2
  - Kurznachrichten – Seite 2
  - Das neue Bundes-GVFG – Seite 3
  - Daumen drücken für die Wasserburger Altstadtbahn – Seite 5
  - Westtangente Plus: Mit der Tram ins Oberland – Seite 6
  - Planung des Brenner-Nordzulaufs – Seite 8
  - Verkehrswende, Klimakrise: Den Umbruch gestalten – Seite 10

*Samstag, 7. November 2020, 15 Uhr*

## **Virtuelle Informationsveranstaltung**

Da aufgrund der derzeitigen Corona-Situation eine formelle Mitgliederversammlung nicht möglich ist, findet statt dessen am Samstag, dem 7. November 2020 ab 15 Uhr eine Informationsveranstaltung in Form einer Videokonferenz statt, in der wir über die aktuellen Aktivitäten bei PRO BAHN Oberbayern informieren und auch die Gelegenheit zur Aussprache besteht.

Tagesordnung:

TOP 0: Eröffnung der Versammlung

TOP 1: Bericht des Vorstandes

TOP 2: Aussprache zum Vorstandsbericht

TOP 3: Verschiedenes

Um die Einwahldaten für die virtuelle Informationsveranstaltung zu erhalten, senden Sie bitte ein e-Mail an [versammlung2020@muenchen.pro-bahn.de](mailto:versammlung2020@muenchen.pro-bahn.de).

## **Kurznachrichten**

### **Schwerpunktthema: Tram für weite Entfernungen?**

Im Münchner Norden ist der Bau der Tram 50 von Johanneskirchen Richtung Moosach Teil des Koalitionsvertrags. Kann diese Tram auch für Weitstrecken-Fahrgäste interessant sein (beispielsweise von Johanneskirchen zur U-Bahn-Station Frankfurter Ring)? Muss dafür was getan werden, und wenn ja was? Oder braucht es dazu ein anderes Verkehrsmittel wie eine S-Bahn? Diese Fragen wollen wir beim (virtuellen) Treffen der Regionalgruppe München am Freitag, 4. Dezember ab 19 Uhr diskutieren. Anmeldung unter [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de).

### **PRO BAHN kritisiert EU-Novelle der Fahrgastrechte**

PRO BAHN kritisiert die Ergebnisse der EU-Verhandlungen zur Novelle der Fahrgastrechte in einer Pressemitteilung [https://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=386](https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=386). Bei keinem der diskutierten Themen sieht PRO BAHN wirkliche Fortschritte. Als wichtigen Punkt fordert PRO BAHN die Pflicht zum Angebot einer durchgehenden Fahrkarte für die gesamte Reise, auch wenn dabei verschiedene Bahnen genutzt werden, national wie international. Die neuen Ausnahmeregelungen zu „höherer Gewalt“ passen nicht in die heutige Zeit, und öffnen die Tür zu kundenfeindlichen Entscheidungen. Die Rolle der Fahrgäste als Vertragspartner der Verkehrsunternehmen wird substanziell geschwächt; ebenso geht der Ruf der Eisenbahn als verlässliches Transportmittel weiter nach unten.

## **PRO BAHN fordert: Bayerische NE-Bahnen fördern**

Etwa zehn Prozent der Bahngleise und Bahnhöfe in Bayern werden nicht durch die bundeseigene DB AG betrieben, sondern von anderen Bahnunternehmen. Für diese Bahninfrastruktur gibt es keine pauschalen Zahlungen wie an die DB. PRO BAHN fordert daher den Freistaat Bayern auf, diese sogenannten nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) besser zu fördern ([https://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_bayern.php?id=1034](https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1034)). Sie liefern gerade in ländlichen Räumen einen wichtigen Beitrag zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse. NE-Bahnen halten zudem Bahnstrecken wie Passau–Freyung (Illtalbahn) oder Bad Endorf–Obing am Leben, Infrastruktur die sonst verloren ginge. PRO BAHN verweist auch auf die positive Praxis in anderen Bundesländern, deren verkehrspolitische Haltung durchaus moderner als die bayerische wirkt.

## **Bahnprojekt Ulm–Augsburg**

Für den Aus- und Neubau der Bahnstrecke zwischen Ulm und Augsburg hat die DB sogenannte Trassierungsräume vorgestellt (<https://bit.ly/35QyFsf>). Das bedeutet, dass vier Trassenvarianten (eine mit Untervariante), die man auch auf einer interaktiven Karte anschauen kann (<https://mapmaker.statistik.de-hosting.de/5>), weiter untersucht werden sollen.

Weitere aktuelle Meldungen findet man auf den Webseiten von PRO BAHN unter <https://www.pro-bahn.de/aktuell/>. Meist wird dort auch auf weitergehende Informationen verwiesen.

## *Gleichwertige Lebensverhältnisse?*

## **Das neue Bundes-GVFG**

Im Zuge des Klimaschutzes hat der Bund das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) geändert und die Fördermöglichkeiten erheblich verbessert und erweitert (<https://www.gesetze-im-internet.de/gvfg>). So werden die Mittel für den SPNV, die über viele Jahre bei 330 Mio. Euro pro Jahr eingefroren waren, stufenweise bis 2025 auf 2 Mrd. Euro pro Jahr erhöht und danach dynamisiert. Gleichzeitig wird die Förderquote von bisher 60 Prozent der Investitionskosten auf 75 Prozent erhöht. Zusätzlich übernimmt der Bund 10 Prozentpunkte der Planungskosten. Für Reaktivierungen und Elektrifizierungen von Regionalstrecken gilt sogar ein Fördersatz von 90 Prozent. Dem Vernehmen nach hat das Bundesinnenministerium in seiner Funktion als Heimatministerium diesen höheren Satz durchgesetzt, um das Ziel der Bundesregierung, gleichwertige Lebensverhältnisse in der Fläche zu schaffen, konkret umsetzen zu können.

Es sei an dieser Stelle nicht verschwiegen, dass es auch zwei schwierige Problemfelder gibt:

- Zum einen ist dies der vom Bund unverändert für jedes Projekt geforderte Nachweis der volkswirtschaftlichen Sinnhaftigkeit, der bei anderen staatlichen Investitionen (und übrigens auch den Bundesmitteln nach LuFV § 8.7, siehe unten) nicht gefordert wird. Die aktuell hierbei anzuwendenden Verfahren sind völlig überholt und passen allenfalls bei klassischen S- und U-Bahn-Projekten. Bei Maßnahmen in der Fläche, wie Elektrifizierungen oder Reaktivierungen, ergeben sie regelmäßig negative Ergebnisse.
- Zum anderen steigen die Planungskosten aufgrund der in den letzten Jahren gewaltig gestiegenen Flut an Vorgaben und Richtlinien auf aktuell zum Teil 25 Prozent der Investkosten. Außerdem verlängern sich dadurch die Planungszeiten um Jahre.

Angeblich sind die beiden Probleme in Berlin erkannt. Lösungen sind aber noch nicht bekannt.

Jetzt liegt es an den Ländern, das neue Gesetz mit konkreten Maßnahmen auszufüllen. Vorbildlich ist hier Baden-Württemberg, das sich mit 57,5 Prozent an dem vom Bund nicht abgedeckten Teil der Bau- und Planungskosten beteiligt (<https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/land-treibt-ausbau-des-nahverkehrs-weiter-voran>). Beispielsweise bedeutet dies bei Reaktivierungen, dass der kommunale Raum nur noch etwa 15 Prozent der Investkosten übernehmen muss. Parallel wurde ein landesweites Zielkonzept für Elektrifizierungen aufgestellt. Alle Strecken mit regelmäßigem Personenverkehr sollen mittelfristig entweder eine klassische Oberleitung bekommen oder mit Batterie/Wasserstoff-Fahrzeugen bedient werden. Parallel hat das Land eine Untersuchung von 42 Strecken auf Reaktivierungswürdigkeit in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse noch im Herbst (voraussichtlich am 3.11.2020) der Presse vorgestellt und von denen mindestens 15 Projekte umgesetzt werden sollen. Auf dieser Basis entstehen zurzeit landesweit umfassende Ausbau-, Elektrifizierungs- und Reaktivierungskonzepte, wobei in Baden-Württemberg die mit Planungskapazitäten ausgestatteten Regionalverbände sehr hilfreich sind.

Wie sieht es in Bayern aus? Der Freistaat ist insoweit vorbildlich, als er für SPNV-Projekte die gesamte, vom Bund nicht abgedeckte Restfinanzierung sowohl der Invest- als auch der Planungskosten übernimmt. Allerdings fördert er im SPNV-Bereich bislang nur Projekte der S-Bahnen in München und Nürnberg. Das war bislang nachvollziehbar. Der bayerische Anteil der 330 Mio. Euro Bundesmittel pro Jahr liegt üblicherweise bei etwa 15 Prozent und damit nur bei etwa 50 Mio. Euro pro Jahr. Zuzüglich der Komplementärmittel des Freistaats sind das dann etwa 100 Mio. Euro pro Jahr, die für weitere, größere Sprünge nicht reichen.

Für SPNV-Projekte außerhalb der beiden S-Bahnen gibt es bisher in Bayern im Wesentlichen nur die Ausbaumittel des Bundes nach der Leistungs- und Finan-

zierungsvereinbarung zwischen Bund und der DB (LuFV, § 8.7), die bayernweit derzeit jährlich ca. 43 Mio. Euro umfassen und damit nur für kleinere Projekte geeignet sind. Da diese Mittel, im Gegensatz zum GVFG, nur für bundeseigene Infrastrukturen eingesetzt werden dürfen, stehen sie bei Reaktivierungen im allgemeinen nur für Anschluss-Maßnahmen an DB-Strecken zur Verfügung. Grundsätzlich dürfen auch Regionalisierungsmittel für Investitionen eingesetzt werden, was in Bayern in gewissem Umfang auch geschieht, aber dazu führt, dass weniger Züge bestellt werden können, und deshalb nicht empfohlen werden kann.

Damit stellt sich die Frage, inwieweit die neuen Bundesmittel nach GVFG künftig auch in Bayern für Ausbau-, Elektrifizierungs- und Reaktivierungsprojekte außerhalb der beiden S-Bahn-Netze verwendet werden können. Es geht immerhin um die beträchtliche Summe von etwa 400 Mio. Euro pro Jahr (15 Prozent der 2 Mrd. Euro zuzüglich der Komplementärfinanzierung), also etwa viermal so viel wie bisher. Damit könnten dann auch größere Projekte wie z.B. der Doppelspurausbau im Werdenfels oder die Reaktivierung der Werrabahn bei Coburg angegangen werden. Man hört in dieser Richtung gar nichts, so dass Gerüchte hochkommen, dass es auch künftig beim ausschließlichen Einsatz dieser Mittel für die beiden S-Bahnen bleiben soll. Schließlich würden allein die beiden Großprojekte in der Münchner Innenstadt (2. Stammstrecke und U9) diese Mittel über etwa 20 Jahre vollständig binden können. Da derartige Großprojekte in allen Ballungszentren unverzichtbar sind, erschließen andere Länder hierfür erfolgreich neue Finanzierungsquellen, zum Beispiel eine City-Maut, wie London oder Stockholm, oder den Nahverkehrsbeitrag, den Unternehmen in Frankreich zur Finanzierung von Ausbaumaßnahmen zahlen müssen, damit ihre Beschäftigten vernünftig zur Arbeit kommen. Da in Bayern derartige Finanzierungsquellen abgelehnt werden (siehe Beitrag von Edmund Lauterbach in der PRO BAHN Post Oktober 2020), muss befürchtet werden, dass sich die Gerüchte bestätigen und die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Bayern weiter warten muss.

Andreas Schulz

## **Daumen drücken für die Wasserburger Altstadtbahn**

Am 5. November 2020 wird das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in Leipzig in letzter Instanz über den Stilllegungsbescheid des bayerischen Verkehrsministeriums verhandeln, den PRO BAHN gemeinsam mit einem Konsortium aus Bahnunternehmen beklagt hat. Das BVerwG wird in erster Linie ein Urteil unter verwaltungsrechtlichen Aspekten fällen, eine fachliche Beurteilung über die Sinnhaftigkeit des Bahnbetriebs nach Wasserburg wird dort leider nicht stattfinden. So bleibt unsere Kritik an dem über 10 Jahren alten Gutachten weiter un-

berücksichtigt. Dieses Gutachten ist jedoch Ausgangspunkt und Grundlage für den Antrag auf Stilllegung und hat nur aufgrund massiver Fehler zur negativen Bewertung der Strecke geführt.

Wird der Stilllegungsbescheid des Freistaats bestätigt, kann die Stadt Wasserburg die Strecke von Bahnbetriebszwecken freistellen und die Grundflächen veräußern. Dieses Entwidmungsverfahren kann dann nicht mehr von uns beklagt werden.

Im September hat PRO BAHN deshalb in einem Schreiben an Bayerns Verkehrsministerin Kerstin Schreyer gebeten, die Position des Ministeriums zu überdenken und überkommene Argumente und überholte Gutachten einer kritischen Überprüfung zu unterziehen.

Wie auch immer das Gericht entscheidet: Eine Sternstunde bayerischer Verkehrspolitik dürfte die Stilllegung einer Eisenbahnlinie im Ballungsraum München in Zeiten des Klimawandels wohl nicht werden, zudem es sich um das bundesweit letzte Stilllegungsverfahren handelt und so für mediale Aufmerksamkeit gesorgt ist.

Über 30 Jahre lang haben zahlreiche Mitglieder von PRO BAHN sich für den Erhalt der Strecke Ebersberg–Wasserburg eingesetzt. Den Abschnitt Ebersberg–Reitmehring konnten wir gegen massive Widerstände vor dem bereits eingeleiteten Stilllegungsverfahren retten, die Altstadtbahn bislang leider nicht. PRO BAHN Oberbayern ist hier dem jahrzehntelangen ehrenamtlichen Engagement seiner Aktiven verpflichtet und wird auch die letzten vier Kilometer Strecke weder still noch kampfflos aufgeben.

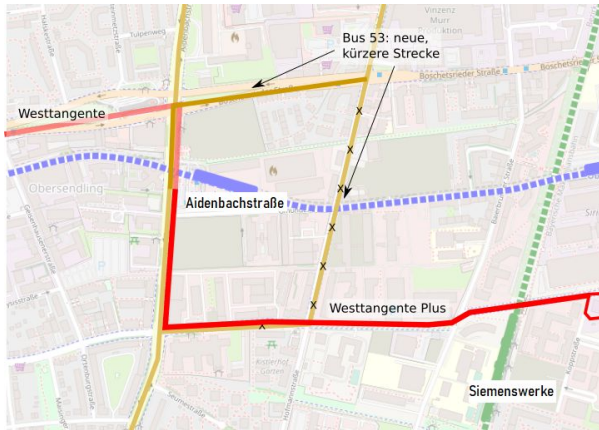
Norbert Moy

## **Westtangente Plus: Mit der Tram ins Oberland**

Die Tram-Westtangente soll vom Romanplatz über die Fürstenrieder Straße bis zur Station Aidenbachstraße führen. Knapp einen Kilometer weiter im Osten verläuft die Bahnstrecke Heimeranplatz–Solln mit dem Halt Siemenswerke, dieser wird jedoch nicht von der Tram erreicht. Der „beste“ Umsteigeweg zwischen Tram und Bahn wird daher oftmals ein Fußmarsch sein.

Nimmt man das Thema „Verkehrswende“ ernst, dann ist klar: Die Lücken zwischen den Öffentlichen Verkehrsmitteln gehören geschlossen. Denn eine wesentliche Voraussetzung für einen attraktiven Nahverkehr sind gute Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsmitteln. Dazu gehört auch die gute Erreichbarkeit von Schnellbahnstationen. Leider hat das Netz in München erhebliche Lücken. Beim heutigen sehr mangelhaften Angebot muss man schon äußerst überzeugt vom Umweltverbund sein, um aus dem Bereich der Westtangente Richtung süd-

liches Isartal / Oberland die öffentlichen Verkehrsmittel zu nehmen, und dazu quasi eine U-Bahn-Station zu Fuß zu gehen.



*Eine Verlängerung der Westtangente würde zusätzliche Umsteigemöglichkeiten in Richtung Oberland an der Station Siemenswerke ergeben. Kartengrundlage OpenStreetMap, Karte veröffentlicht unter ODbL 2.0*

Wir haben nun vorgeschlagen, die Westtangente zur „Westtangente Plus“ aufzuwerten und von der Aidenbachstraße über die Kistlerhofstraße hinaus bis zur Bahn-Station Siemenswerke zu verlängern. Damit wird die direkte Verbindung zwischen der Fürstenrieder Straße und den Bahnstrecken nach Wolfratshausen, ins Oberland sowie nach Rosenheim hergestellt. Der Metrobus 53 zwischen Harras und Aidenbachstraße kann damit ab der Haltestelle Ecke Hofmann-/Boschetsrieder Straße direkt zur Station Aidenbachstraße fahren, der wegfallende Bushalt wird künftig von der Tram bedient. Dies spart nicht nur Kosten, sondern erhöht auch die Attraktivität für die Fahrgäste, sprich: führt zu mehr Fahrgästen und der gewünschten Verkehrsverlagerung.

Wichtig ist dabei, die Bahnstrecke nicht nur irgendwo zu queren, sondern die Station zu erreichen, damit auch das Umsteigen klappt. Zudem wird durch diesen Vorschlag das laufende Genehmigungsverfahren nicht beeinträchtigt.

Sinnvoll könnte eine Wendemöglichkeit um das bestehende Heizwerk Koppstraße der Stadtwerke München geschaffen werden, andere Optionen sind aber auch möglich. Aufgrund der Platzsituation wäre am Heizwerk dabei nur die eigentliche Wendeschleife, die Haltestellen wären jeweils näher an der S-Bahn-Station. Aufgrund der Nähe zur Station Aidenbachstraße mit drei Gleisen kann hier auf ein zusätzliches Abstellgleis verzichtet werden.

Weitere Details zur vorgeschlagenen Strecke sind im Internet unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/tram/westtangente+/> veröffentlicht.

Andreas Barth

## Warum die Planung des Brenner-Nordzulaufs unbefriedigend verläuft

Bei der Planung des Brenner-Nordzulaufs wird der erste große Abschnitt in Bälde abgeschlossen sein. Die fünf von der DB vorgeschlagenen Grobtrassen werden derzeit von der Regierung von Oberbayern im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens auf ihre Verträglichkeit mit den Anforderungen der Raumordnung (Schutzgüter Mensch, Umwelt usw.) geprüft. Aus den Varianten, die diese Prüfung bestehen, wird die DB dann anhand eines Kriterienkatalogs die „beste“ auswählen. Dieser Katalog enthält eine Reihe detailliert formulierter Kriterien, die inhaltlich den Schutzgütern der Raumordnung entsprechen; er wurde zusammen mit den Teilnehmern der verschiedenen Dialogforen erarbeitet. Die Kriterien wurden von den Forumsmitgliedern hinsichtlich ihrer Bedeutung gewichtet und diese Gewichtung wird in den Auswahlprozess der DB mit eingehen. Die DB wird die Grobtrassen darüber hinaus auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit bewerten.

Der jetzt abgeschlossene Planungsschritt betrifft nur den Abschnitt Großkarolinenfeld–Kufstein. Der räumlich anschließende Streckenabschnitt bis München, der sich derzeit am Anfang der Dialogphase befindet, wird später in gleicher Weise behandelt werden. Aus bahnstrategischer Sicht müsste dieses Projekt ein wesentlich größeres Gebiet mit allen für den Brennerzulauf in Betracht kommenden Zulaufstrecken umfassen.

Die DB (oder das Bundesverkehrsministerium, für Außenstehende sind die Zuständigkeiten nicht ersichtlich) hat ihre Pläne im Verlauf ihrer öffentlichen Präsentationen verschiedentlich geändert, ohne dass dies ausreichend begründet oder kommuniziert wurde.

Wesentliche Fragestellungen sind offengeblieben:

- Derzeit baut die DB den Ostkorridor Halle–Hof–Regensburg aus. Von Regensburg aus hätten die Güterzüge den Weg über die noch auszubauende Strecke Landshut–Mühldorf–Rosenheim bzw. über Mühldorf–Freilassing (Verbindungskurve)–Rosenheim zum Brenner nehmen sollen. Diese noch 2011 vorgesehene Option mit der Umgehung des Verdichtungsraumes München durch den Güterverkehr ist in der Folge aus den Plänen verschwunden. Für die DB ist der Ostkorridor als Zulauf zum Brenner jetzt offenbar unwichtig. Auf der Strecke Regensburg–München werden zukünftig kaum weitere Güterzug-Tassen verfügbar sein, da der Abschnitt zwischen Freising und München bereits heute völlig ausgelastet ist. Die über den Ostkorridor ankommenden Züge können also nur den Laufweg in Richtung Passau oder über Landshut in Richtung Salzburg nehmen.
- Dass die der Planung zugrunde liegenden Zugzahlen in der Region Mün-



chen bewältigt werden können, kann angezweifelt werden. Von Norden her sollen die Güterzüge zum Brenner über Donauwörth bzw. Ingolstadt ankommen und das Stadtgebiet von München über den Nord- und den Ostring passieren. Für letzteren plant die DB schon seit Jahrzehnten einen viergleisigen Ausbau, den wiederum die Stadt München blockiert, da sie diese Strecke in einen Tunnel verlegt haben will. Wann dieser Engpass beseitigt sein wird, ist unbekannt.

- Im BVWP 2020 war für den Brenner-Nordzulauf ein drittes Gleispaar zwischen München und Grafing vorgesehen. Inzwischen geht die DB davon aus, dass die vorhandenen Fernbahngleise für den Güter-, Regional- und Fernverkehr in diesem Streckenabschnitt ausreichen werden. Ob dies – selbst mit ECTS-Signalisierung – mit der Planzahl von 345 Güterzügen/Tag (Trimod-Szenario 3 für 2050 [1]) zusammen mit etwa 150 Personenzügen (Deutschlandtakt aktuell) bewältigt werden kann, darf angezweifelt werden.
- Die DB hat auch den Ausbau der Strecke Rosenheim–Salzburg untersucht, offenbar im Zusammenhang mit dem zeitweilig geplanten Ostanschluss der Neubaustrecke über Freilassing. Dieser Ostanschluss ist in der aktuellen Planung nicht mehr enthalten. An einer Beschleunigung dieser Linie ist vor allem die ÖBB interessiert, da sie die Fahrzeiten ihrer Railjets nach Innsbruck verkürzen möchte. Außerdem will sie die Strecke verstärkt für Güterzüge nutzen. Zur Entlastung der Stadt Rosenheim müsste diese unbedingt an die Neubaustrecke angeschlossen werden (nur bei den Grobtrassen Blau und Violett [<https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html>] möglich, die östlich um Rosenheim herumführen). Eine Planung für eine solche Verknüpfung ist nicht in Sicht.
- Es bleibt unklar, wie die analog den Trimod-Szenarien ansteigenden Zugzahlen bis 2038 auf der Bestandsstrecke abgewickelt werden können. Als erstes wird der Streckenabschnitt Grafing–Rosenheim an seine Kapazitätsgrenze kommen. Wann er durch die fertiggestellte ABS 38 über Mühldorf entlastet sein wird, ist derzeit nicht absehbar.
- Auf dem Abschnitt Rosenheim - Kufstein werden nach dem Trimod-Szenario 4 im Jahr 2050 459 GZ/Tag verkehren. Ausgehend von 86 Güterzügen im Jahr 2015 ergibt sich eine durchschnittliche Zunahme von 4% pro Jahr und damit für 2038 eine Zahl von 257 Güterzügen. Zusammen mit rund 160 Personenzügen (Deutschlandtakt) werden es mehr als 400 Zugfahrten/Tag sein, die auch von diesem Abschnitt der Bestandsstrecke kaum bewältigt werden können.
- Die DB müsste auf einer Zeitskala die vorgesehenen Eröffnungsdaten der Ausbaustrecke über Mühldorf, der Truderinger Kurve und des Münchner

Ostrings in Relation zu den entsprechend der Trimod-Studie fortwährend wachsenden Zugzahlen auf der Bestandstrasse darstellen.

Ein sinngerechtes Raumordnungsverfahren hätte das gesamte Gebiet zwischen Donau und Landesgrenze umfassen müssen. Damit wäre der Zuständigkeitsbereich der Regierung von Oberbayern überschritten worden. Dafür hätte die Bayerische Staatsregierung eingebunden werden müssen; eine Beteiligung der Bevölkerung wäre realistisch nur im Rahmen der nachfolgenden lokalen Planfeststellungsverfahren möglich geworden. In dieses erweiterte Raumordnungsverfahren hätten alle realistisch machbaren Planungsvarianten einbezogen werden müssen. Bei Projekten, die so viele Akteure betreffen, wäre es sinnvoll, das Raumordnungsverfahren rechtlich bindend und vor Gericht klagbar zu gestalten, um dann im Planfeststellungsverfahren darauf aufsetzen zu können. Damit würde der Ablauf in Planung und Bau rechtssicherer und dadurch gestrafft; darüber hinaus würde er von der Bevölkerung auch als gerechter wahrgenommen.

Der Widerstand in der Region Rosenheim gegen alle fünf Trassenvorschläge wäre geringer ausgefallen, wenn anstatt der Trimod-Szenarien eine einigermaßen valide Prognose für den zukünftigen Bahnverkehr über den Brenner vorläge. Diese soll von der Brenner Corridor Plattform erstellt werden; bisher ist noch kein Zeitpunkt dafür festgelegt. Grundlage für eine solche Prognose wäre, dass sich die Bundesregierung hinsichtlich ihrer zukünftigen Güterverkehrspolitik eindeutig positionieren würde. Es ist allgemeine Erkenntnis, dass eine nennenswerte Verlagerung von Gütern auf die Schiene nur stattfinden wird, wenn durch gesetzliche Vorgaben Einschränkungen beim Straßengüterverkehr (Umwelt, Maut, Fahrverbote) erreicht werden. Die CO<sub>2</sub>-Steuer allein wird hier nicht zu einer nennenswerten Verlagerung führen. Eine wirksame Neuregelung des LKW-Verkehrs ist allerdings nicht in Sicht. Die Politik beschränkt sich lediglich auf Anreizmaßnahmen zur Verbilligung des Schienengüterverkehrs.

[1] Vom Bundesverkehrsministerium bei TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH beauftragte Studie zu Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr.

Günther Polz

## **Verkehrswende, Klimakrise: Den Umbruch sinnvoll gestalten**

Klimakrise und „Fridays for Future“ waren vor einem Jahr das beherrschende Thema, als das Motto für die 38. Horber Schienen-Tage 2020 vorgestellt wurde. Dann überschlugen sich die Ereignisse, die Corona-Krise drängte alles in den Hintergrund. Im Frühling waren die offenen Grenzen in Europa plötzlich dicht. Der Personen- und Warenverkehr, mit ihm die Lieferketten, brachen zusammen. Für die unabdingbaren Warenströme wurden Grenzen zaghaft wieder geöffnet.

Quasi über Nacht wurden viele Abläufe auf digitale Medien umgestellt. Auch die Horber Schienen-Tage werden virtuell stattfinden, ohne die für viele Teilnehmende wichtigen informellen Treffen in den Pausen und am Abend. Deshalb sehen sie mehr Zeit als sonst üblich für Diskussionen im Plenum vor. Natürlich wird Corona und die Folgen ein Thema sein, aber nicht das bestimmende. Über den aktuell dringenden Fragen sollen die langfristig wichtigen nicht vergessen werden. Verkehrswende und Klimakrise werden uns noch beschäftigen, wenn die Coronakrise wieder dem Alltag gewichen ist.

Auf dem Tagungsprogramm steht beispielsweise die Finanzierung der Infrastruktur bei NE-Bahnen. Hierzu und zum Stellenwert touristischer Verkehre auf der Schiene wird Prof. Dr. Thomas Schempf, Geschäftsführer der Ilztalbahn, sprechen. Zur Klimawende wagen wir einen Blick über den Zaun, besser gesagt in die Luft. Dr. Valentin Batteiger vom Bauhaus Luftfahrt (Taufkirchen) wird neue Ansätze vorstellen wie CO<sub>2</sub>-neutrale Treibstoffe direkt aus dem Sonnenlicht ohne den Umweg über die Elektrizität erzeugt werden können.

Das Programm wird momentan mit den Referenten noch zeitlich abgestimmt. Der Rahmen steht schon fest: Voraussichtlich neun Sitzungen von Mittwoch, 18. November 17:00 Uhr bis Samstag, 21. November 14:30 Uhr.

Natürlich kann niemand in drei Tagen alle Probleme lösen, deren Behandlung teils seit Jahren aufgeschoben wird. Aber bekanntlich höhlt steter Tropfen den Stein. In den letzten Jahren haben die Horber Schienen-Tage wesentliche Impulse für die Verkehrspolitik geliefert. Zur Kontinuität der Diskussion wird auch 2020 ein Tagungsband beitragen, damit Argumente und Fakten nachgelesen und zitiert werden können.

Das genaue Programm wird im Internet unter <https://horber.schiene-tage.de/38/> veröffentlicht. Dort erfahren Sie auch, wie Sie sich zur Tagung anmelden können. Beteiligen Sie sich und tragen Sie zur Diskussion bei.

Rudolf Barth

---

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth; Lektorat: Helmut Lerche.

Elektronisch ist die Redaktion über [pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de) erreichbar, die Abonnentenverwaltung über [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de).

PRO BAHN Post im Internet: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 15 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04 (Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). Internetversion für Mitglieder und Abonnenten der Papierversion kostenlos, nach einem Monat allgemein frei verfügbar.

Alle Rechte vorbehalten. Beiträge, die mit vollem Namen gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

## Termine anderer Veranstalter

Mi. 04.11. 18:30 Uhr; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land u. Rupertiwinkel**; Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/>.

Mi. 18.11. 17 Uhr bis Sa. 21.11. 14:30 Uhr; **38. Horber Schienen-Tage** (Virtuelle Tagung); Weitere Informationen und Anmeldung: <https://horber.schienen-tage.de/38/> und S. 10.

## PRO BAHN-Termine

Mi. 04.11. 19 Uhr; Videokonferenz; **Aktiventreffen**; Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

Fr. 06.11. 19 Uhr; Videokonferenz; **Regionalgruppe München**; Info und Einwahldaten: [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de)

Sa. 07.11. 15 Uhr; Videokonferenz; **Mitgliederinformation für Oberbayern**; Weitere Informationen in der schriftlichen Einladung an alle oberbayerischen Mitglieder, S. 2 und [https://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_zeigen.php?app=obb](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb).

Mi. 18.11. 19 Uhr; Videokonferenz; **Aktiventreffen**; Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

Mi. 02.12. 19 Uhr; Videokonferenz; **Aktiventreffen**; Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

Fr. 04.12. 19 Uhr; Videokonferenz; **Regionalgruppe München**, Schwerpunktthema „Tram für weite Entfernungen?"; Info und Einwahldaten: [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de)

• **Der Stammtisch in München entfällt im November voraussichtlich.**

**Alle PRO BAHN-Treffen finden derzeit als Videokonferenz statt (auch Telefoneinwahl möglich) . Neue Teilnehmer sind jederzeit willkommen. Bitte informieren Sie sich unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>.**

## Mitmachen bei PRO BAHN

Mitmachen bei PRO BAHN ist immer möglich. Dazu können Sie Kontakt mit der entsprechenden Regionalgruppe oder dem Bezirksverband aufnehmen:

- Bezirksverband Oberbayern: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)
- Regionalgruppe Inn-Salzach: [wilama@t-online.de](mailto:wilama@t-online.de)
- Regionalgruppe München: [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de)
- Regionalgruppe Oberland: [n.moy@bayern.pro-bahn.de](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de)