

# Der FilzenEXPRESS



**Fahrgastverband  
PRO BAHN**

**Sonderveröffentlichung zur Einführung des Stundentaktes auf der Strecke München - Wasserburg Bf mit dem Fahrplanwechsel Dezember 2014**

## **Einsteigen in ein neues Bahn-Zeitalter**

**Fahrplanwechsel 2014 bringt viele Änderungen - Vieles wird neu, nicht alles besser**

Mit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember ergeben sich bei den Zügen von und nach München sowie beim Wasserburger Stadtbus für die Fahrgäste zahlreiche Änderungen. Viele davon sind sehr zu begrüßen - einiges muss jedoch noch dringend verbessert werden. Die wichtigsten Punkte hier in der Übersicht:

### **Mehr Züge und ein verlängertes Angebot**

Die Fahrplanlücken außerhalb der Hauptverkehrszeiten hören der Vergangenheit an. So fahren künftig 90% mehr Züge auf der Strecke Wasserburg - Ebersberg als bisher. Auch spät am Abend gibt es zusätzliche Fahrten. Dies hat zur Folge, dass auch der Wasserburger Stadtbus öfter und länger verkehrt. Sogar der letzte aus München ankommende Zug erhält mit einem neuen Ruftaxiangebot noch eine Anbindung ins restliche Stadtgebiet.

### **Werktägliches Stundentakt**

Und sogar noch mehr: am Morgen fahren die Züge in Richtung München in Zukunft etwas häufiger. Und ab 10:10 Uhr gilt die Faustformel: immer um 10 Minuten nach der vollen Stunde fährt ein Zug Richtung Ebersberg / München, kurz nach Dreiviertel kommt einer an.

### **Mehr umsteigefreie Verbindungen**

Bequem und ohne Umsteigen von Reitmehring nach München-Ost - das geht ab Mitte Dezember jeden Werktag in sieben statt bisher drei Zügen, in der Gegenrichtung erhöht sich dieses Angebot von drei auf fünf Verbindungen.

### **Verschlechterungen für München-Pendler**

Am Feierabend zurück nach Wasserburg ging es in der Hauptverkehrszeit bisher ungefähr in Abständen von 40

Minuten. Ab Fahrplanwechsel gilt jedoch der starre Stundentakt. Für viele Pendler wird sich dadurch die Anzahl der brauchbaren Verbindungen reduzieren.

### **Lange Umsteigezeiten**

Knapp 20 Minuten Umsteigezeit erwarten künftig die Pendler, die in Reitmehring aus dem Münchner Zug aus- und in den Stadtbus einsteigen. Trotz Beschleunigungen auf der Strecke wird sich für diese Fahrgäste die gesamte Fahrtdauer deutlich erhöhen. Auch der Wasserburger Stadtrat hat erkannt, dass dies ein unhaltbarer Zustand ist und Abhilfe angekündigt. PRO BAHN bleibt für Sie am Ball. Mittelfristig wäre sicher am meisten gedient, wenn die Münchner Züge einfach in die Altstadt weiterfahren könnten.

### **Aus für Brandstätt**

Obwohl vorerst keine längeren Züge eingesetzt werden, wird der Haltepunkt Brandstätt unter Hinweis auf die fehlende Bahnsteiglänge eingestellt. Wir meinen, dass dieser Haltepunkt zumindest als Bedarfshalt für einzelne Züge erhaltenswert gewesen wäre.

### **Barrierefreiheit**

In Reitmehring wird der Bahnsteig am Gleis 1 demnächst noch nachgerüstet. Dann sind alle Haltepunkte entlang der Münchner Strecke durchgehend barrierefrei - die eingesetzten Züge sind es leider weiterhin nicht. Nach wie vor genau umgekehrt ist das Bild bei der Stadtbuslinie 9418: hier werden überwiegend nicht-barrierefreie Haltestellen größtenteils von modernen Niederflurbussen angefahren.

# Kommt Wasserburg wieder zum Zug?

Historische Lebensader von 1902

Die Wasserburger Altstadtbahn von Reitmehring hinunter in die Stadtmitte wurde am Heiligabend 1902 in Betrieb genommen.

Am 2. März 1987 wurde diese Lebensader durch einen Dammrutsch unterbrochen. Zwar war ihre Bedeutung im Zuge der Massenmotorisierung zurückgegangen, aber bis zu diesem Zeitpunkt fuhren Personen- und Güterzüge in die Stadt herunter.

## Der Todesstoß kam im Sommer 2011 — oder doch nicht?

Die Stadt Wasserburg war im Jahr 2004 Eigentümer und Betreiber der Altstadtbahn geworden, um sich eine Reaktivierung der Strecke offen zu halten. Das von der Stadt in Auftrag gegebene GEVAS-Gutachten kam zu dem Ergebnis, das die Altstadtstrecke nicht wirtschaftlich betrieben werden kann. Deshalb beschloss der Stadtrat am 28.07.2011, bei der zuständigen Eisenbahnaufsicht, das ist die Regierung von Oberbayern, die Entwidmung der Altstadtbahntrasse zu beantragen. Dann könnten diese Flächen überbaut werden, was das endgültige Ende der Altstadtbahn bedeutet hätte.

PRO BAHN hatte von Anfang an starke Zweifel an den Aussagen dieses Gutachtens (siehe auch den Artikel auf der nächsten Seite) und wurde aktiv.

Hier kommt nun das Bundesrecht ins Spiel: Nachdem einmal entwidmete Trassen nie mehr reaktiviert werden können, bestehen laut Gesetz für eine Entwidmung hohe Hürden: Sie ist nur möglich, wenn es kein momentanes und kein zukünftiges Verkehrsbedürfnis auf der Strecke mehr gibt.

## Ein Netzwerk zur Rettung der Altstadtbahn

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat nun genau bei diesem rechtlichen Hebel angesetzt: Er hat mit einigen

Eisenbahnunternehmen Zugtrassen auf der Altstadtbahn bestellt und so das bestehende Verkehrsbedürfnis nachgewiesen.

Das Gutachten der Stadt Wasserburg selbst zeigt mit ca. 700 täglichen Fahrgästen im Falle eines Netzknotens in Reitmehring auch ein langfristiges Verkehrsbedürfnis auf. Nach Ansicht von PRO BAHN steigt das Fahrgastpotential in Zukunft noch weiter an:

Der demographische Wandel, die steigenden Spritpreise, ein gesteigertes Umweltbewusstsein und Verbesserungen auf den von Reitmehring ausgehenden Strecken werden künftig dafür sorgen, dass die bereits heute schon steigenden Fahrgastzahlen der Busse und Bahnen noch wesentlich deutlicher zunehmen werden.

## Zukunft ungewiss?

Die Altstadtbahn hätte also große Bedeutung für Pendler und Touristen, wenn sie denn fahren würde. Nun hängt alles davon ab, wie die zuständige Aufsichtsbehörde entscheidet. Es ist durchaus möglich, dass die Trasse nicht entwidmet werden kann. Die Firma Meggle müsste sich dann auch zukünftig mit der Altstadtbahn arrangieren. Aber auch andernorts ist das Nebeneinander von Industrieanlagen beiderseits der Gleise und dem Betrieb einer Eisenbahn möglich, warum also nicht auch in Reitmehring?

## Und es tut sich was...

Die fehlende Betriebstüchtigkeit einer nicht stillgelegten Strecke ist gesetzeswidrig. Die Stadt hat einen Stilllegungsantrag gestellt, und die Strecke anderen Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen zur Übernahme angeboten. Zwei Unternehmen haben sich gemeldet, seit Oktober 2012 laufen die Verhandlungen mit den Bewerbern. Das Schicksal der Altstadtbahn ist also noch nicht besiegt.

# ÖPNV Preis 2012 für die Initiative „Rettet den Filzenexpress“

„Ohne das leidenschaftliche und unermüdliche Engagement von PRO BAHN würde es heute keine direkte Schienenverbindung zwischen Wasserburg und München mehr geben“, sagte der damalige Bayerische Wirtschaftsminister Martin Zeil bei der feierlichen Überreichung des Preises.

Bei ihren Bemühungen konnte PRO BAHN auch auf die Gemeinden und die Stadt Wasserburg zählen. Die Bürgermeister der Gemeinden an der Strecke, allen voran Michael Kölbl, setzten sich aktiv dafür ein, dass künftig Züge im Studentakt zwischen Wasserburg und Ebersberg fahren können.



# Von der City-Bahn zum Regionalexpress

Sinnvolle Verkehrskonzepte für die Region

Dem Fahrgastverband PRO BAHN waren die Bestrebungen der DB in den 80er Jahren ein Dorn im Auge. Fernstrecken wurden ausgebaut, lokale Bahnlinien wurden stillgelegt, weil sie kurzfristig nicht die gewünschte Rentabilität versprachen. Die Gründe dafür wurden kaum hinterfragt, die Einsparungen standen im Vordergrund und die Pendler blieben - im wahrsten Sinne des Wortes - auf der Strecke. Das war keine sinnvolle Verkehrspolitik für die Zukunft von Ballungsgebieten.

Auch die Bahnstrecke Wasserburg-Ebersberg war ein Stilllegungs-Kandidat. Im Großversuch wurde der Zugverkehr auf der Strecke ab 1984 stark ausgedünnt. Stattdessen wurden Busse eingesetzt, deren Fahrpreise gezielt niedrig gehalten wurden.

Als 1987 die Strecke in die Wasserburger Altstadt durch den Dammrutsch unterbrochen wurde, schien das das Aus für den „Filzenexpress“ zu sein. Doch der Widerstand wuchs, vor allem durch die Aktionen von PRO BAHN. Bewirtete Ausflugsfahrten ließen die Fahrgastzahlen steigen und das von engagierten PRO BAHN Mitgliedern aus Wasserburg und München erarbeitete City-Bahn-Konzept fand auch in der Politik großen Anklang.

## Engagement braucht einen langen Atem

Bereits 1989 gab es einen privaten Interessenten für die Strecke. Doch zur Übernahme durch die Tegernseebahn kam es damals leider nicht. Das City-Bahn-Konzept wurde als „Bayern-Takt“ dagegen in den letzten Jahren auf allen Strecken beinahe flächendeckend in ganz Bayern eingeführt. Bei den Fahrgästen des Filzenexpress war dagegen Geduld gefragt. Erst ab 1996 verbesserte sich das Verkehrsangebot zwischen Ebersberg und Wasserburg wieder ein wenig. Und mit dem Fahrplanwechsel am 14.12.2014 ist es endlich soweit.

Die Stadt Wasserburg übernahm sogar im Jahr 2004 die Infrastruktur der Altstadtstrecke, um die Möglichkeit einer späteren Reaktivierung zu sichern.

Dass die Stadt nun genau dieses Teilstück stilllegen will, ist für PRO BAHN nicht nachvollziehbar. „Wir sehen im Wasserburger Stadtbahnhof den sinnvollen Endpunkt der Strecke mit dem höchsten Fahrgastaufkommen. Deshalb kämpfen wir für diesen Lückenschluss und jeden Kilometer in die Altstadt weiter“ sagt der Vorsitzende von PRO BAHN Oberbayern, Norbert Moy auf dem Bayerischen Nahverkehrskongress.

## WIR HABEN STUNDENTAKT !!!

Vorerst zwar nur an Werktagen, aber da immerhin bis in die späten Abendstunden. Das heißt, nicht nur Pendler können sich freuen, sondern auch wir Provinzler, die gerne einmal einen Abend Großstadt-Kultur schnuppern möchten. Der letzte Zug fährt kurz vor Mitternacht vom Ostbahnhof zurück.

Und natürlich gilt das auch umgekehrt, auch Münchner können ihren Ausflug in die Region bis in den Abend ausdehnen und Kultur und Kulinarik genießen. Schließlich haben wir hier in der Provinz ja auch einiges zu bieten.

## Es gibt noch viel zu tun

Seit Jahrzehnten kämpft PRO BAHN für den Erhalt der Strecke und für ein sinnvolles Konzept.

Bevölkerung, Politiker und Wasserburger Firmen unterstützten die Bemühungen und Aktionen, die letztlich die Stilllegung der Strecke Wasserburg Bahnhof — Ebersberg verhinderten.

Wir freuen uns sehr, dass mit dem Stundentakt nun doch auch in Wasserburg das City-Bahn-Konzept zumindest ansatzweise zum Tragen kommt.

Aber das Konzept hieß nicht umsonst City-Bahn! Denn nur wenn die Bahn wirklich von Stadtzentrum zu Stadtzentrum fährt, also nicht in Reitmehring endet, wird sie zum attraktiven Verkehrsmittel der Zukunft werden.

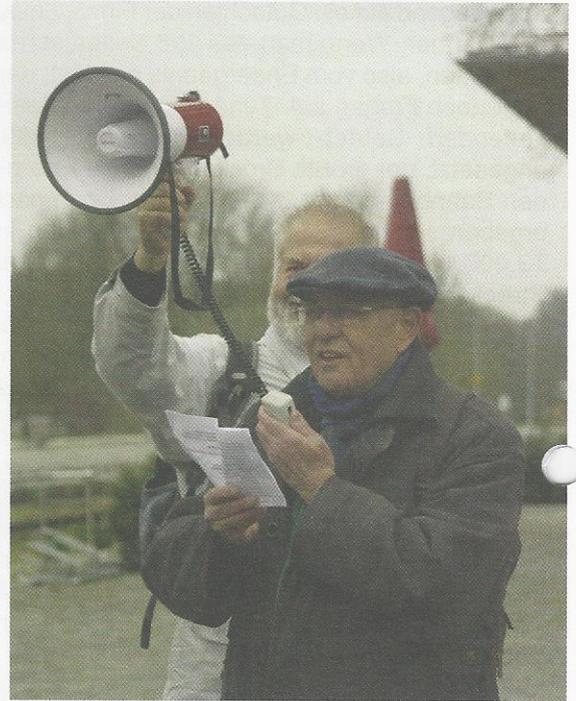


## Aktionen von PRO BAHN (Auswahl)

1987	Initiative zum Erhalt des Filzenexpresses
Juli 1988	„Filzenexpress-Tag“ mit Innfähre und Wanderung
Okt. 1989	PRO BAHN-Konzept „Von der Nebenbahn zur City-Bahn - der Filzenexpress“
Okt. 1989	2. „Filzenexpress-Tag“
1989 - 1992	30 bewirtete Ausflugsfahrten mit dem Filzenexpress mit 3.164 Fahrgästen
März 1997	10-jähriges Dammrutschjubiläum: große Eimerschüttaktion zur symbolischen Auffüllung des Dammrutsches
Sept. 2005	Filzenexpress-Jubiläum mit PRO BAHN-Infoständen
März 2007	Kundgebung zum 20. Jahrestag des Dammrutsches
Jan. 2012	Teilnahme bei „Jetzt red I“ in Wasserburg
Feb. 2012	PRO BAHN Podiumsdiskussion „Wasserburg - Hin und Weg“
März 2012	Trassenbegehung mit Walter Neumayer von Innrail
Juni 2012	PRO BAHN-Veranstaltung „Alte Trassen - neue Perspektiven“ mit Prof. Schempf von der Iltzalbahn
seit Sept. 2012	PRO BAHN beteiligt sich am Konsortium Wasserburger Altstadtbahn GbR, welches die Strecke übernehmen möchte
Okt. 2012	PRO BAHN-Veranstaltung „Was weg is, is weg“
Okt. 2012	Erhalt des Bayerischen Nahverkehrspreises aus dem bayerischen Nahverkehrskongress durch Staatsminister Zeil
Dez. 2012	Feier des Nahverkehrspreises mit politischer Beteiligung
März 2013	PRO BAHN-Veranstaltung „Bahn frei statt bahnhofrei! - So klappt die Reaktivierung der Altstadtstrecke“
März 2013	PRO BAHN-Veranstaltung „Das Schweizer Taktgefühl - Die SBB gestern - heute - morgen“
April 2013	Öffentliche Trassenbegehung mit dem Konsortium und der lokalen und regionalen Politik
Juli 2013	PRO BAHN-Veranstaltung für die Wasserburger Gastronomen und Geschäftsleute mit der Tourismus-Expertin Claudia Rahlf
Okt. 2013	PRO BAHN-Veranstaltung „Salzburg am Inn? Die Renaissance der Bahn im ländlichen Raum“ mit Gunter Mackinger, Salzburger Lokalbahn
Okt. 2013	Veranstaltung von PRO BAHN und PWG Steinhöring „Studentakt statt Stilllegung - Über die Zukunft des Bf Steinhöring und der Strecke Wasserburg - München“
Jan. 2014	Veranstaltung von PRO BAHN und lokaler Agenda-21-Gruppe Pfaffing „Anbinden statt Abhängen - läuft das verbesserte ÖPNV-Angebot an Pfaffing und Albaching vorbei?“
April 2014	PRO BAHN-Veranstaltung „Bahn und Bus aus einem Guss - Taugt das Erfolgsmodell Senden - Weissenhorn als Vorbild für Wasserburg?“
Juli 2014	PRO BAHN-Veranstaltung „So nimmt die Vision Fahrt auf - Daten und Fakten zur Altstadtbahn-Reaktivierung“ mit Vertretern des Konsortiums

## Fahrgastverband PRO BAHN

kämpft weiter für die Fahrgäste



### Unsere nächsten Ziele sind:

- Verbesserung der Anbindung des Stadtbusses an die Ankunft- und Abfahrzeiten der Züge in Reitmehring
- Wiederherstellung der Altstadtstrecke
- Umsteigefreie Verbindungen vom Stadtzentrum nach München und auch nach Rosenheim
- durchgehende Barrierefreiheit in den Bussen und Zügen sowie an den Haltestellen
- fester Studentakt auch an den Wochenenden
- Verdichtung des Taktes, d.h. mehr Züge in Stoßzeiten
- Bessere Bus- und Zuganbindung des Mittelzentrums Wasserburg an sein wirtschaftliches Umland
- Einführung des MVV-Tarifs

**BAHN & BUS AUS EINEM GUSS**  
TAUGT DAS ERFOLGSMODELL SENDEN - WEISSENHORN ALS VORBILD FÜR WASSERBURG?

**Bernhard Jüstel**  
Fachbereich Verkehrsplanung  
der Stadt Weissenhorn

Montag, 28. April 2014  
19:00 Uhr / Paulanerstuben

Fahrgastverband PRO BAHN

**SALZBURG AM INN?**  
EINE REGION GEWINNT DURCH DIE BAHN

**Dir. KR Gunter Mackinger**  
Direktor der Salzburger Lokalbahn

Montag, 7. Oktober 2013  
19:00 Uhr / Paulanerstuben

Fahrgastverband PRO BAHN

**STUDENTAKT STATT STILLLEGUNG**  
ÜBER DIE ZUKUNFT DES BAHNHOFES STEINHÖRING UND DER STRECKE WASSERBURG - MÜNCHEN

Mittwoch, 16. Oktober 2013 19:00 h  
Mehrzweckhalle im BZ Steinhöring

Fahrgastverband PRO BAHN

**WASSERBURG - HIN & WEG**  
DIE ZUKUNFT DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IM WASSERBURGER LAND

Mittwoch, 1. Februar 2012  
19:00 Uhr Gasthaus Paulaner

Fahrgastverband PRO BAHN

**DAS SCHWEIZER TAKTGEFÜHL**  
DIE SBB GESTERN - HEUTE - MORGEN

Freitag, 22. März 2013  
19:00 Uhr / Paulanerstuben

Fahrgastverband PRO BAHN

**SO NIMMT DIE VISION FAHRT**  
DATEN UND FAKTEN ZUR ALTSTADTBAHNSANNEHMUNG

Montag, 28. Juli 2014  
19:00 Uhr / Paulanerstuben

Fahrgastverband PRO BAHN

# Wert und Wirkung eines Gutachtens

Wie sich durch veränderte Blickwinkel total andere Ergebnisse zeigen

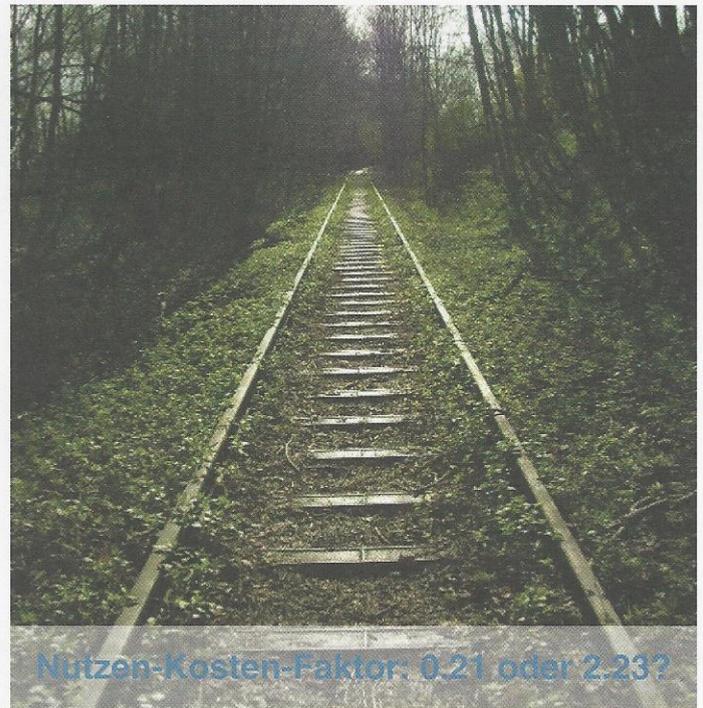
Der Wasserburger Stadtrat stützte sich bei seiner Grundsatzentscheidung gegen die Altstadtbahn überwiegend auf ein Gutachten der Firma Gevas, Humberg und Partner. Wenn man das 106 Seiten starke Werk mal von hinten, also vom Endergebnis her liest, dann kommen aber doch Fragen auf. Zunächst bei den Kosten. Für den laufenden Betrieb werden pro Jahr 389.000 Euro angesetzt, der größte Brocken sind die Energiekosten für den Bahnbetrieb mit 213.000 Euro. Doch nachgerechnet ergeben sich beim Stundentakt nur Kosten in Höhe von 73.000 Euro. Auch die laufenden Kosten für den Streckenunterhalt haben ein merkwürdiges Wachstum hinter sich. Hatte die DB Netz in der Ausschreibung im Jahr 2002 nur 20.000 Euro angesetzt, sind sie im Gutachten um den Faktor 7 auf 140.000 Euro angewachsen.

Realistisch und auskömmlich dürfte der von der Daadetalbahn bekannte Beispielwert von umgerechnet 68.000 Euro sein. Ähnliches gilt für die Wiederherstellungskosten: Die DB veranschlagte im Jahr 2002 für die Wiederbefahrbarkeit 1,1 Mio Euro, das Gutachten von 2010 sieht aber eine Luxussanierung für 9,3 Mio Euro vor - ein Wert auch weit über dem Durchschnitt vergleichbarer Wiederherstellungsprojekte.

Bei der Ermittlung des Nutzens könnte man sicher viel über die Fahrgastprognosen diskutieren. Um dieser Debatte zu entgehen, nehmen wir das pessimistische Szenario der Gutachter an: 400 Fahrgäste pro Tag im Ist-Zustand, dazu wird durch die Angebotsverbesserungen ein Mehrverkehr von maximal 75% erwartet. Der Nutzen liegt zum einen im Zeitgewinn der Fahrgäste sowie in der Einsparung von Pkw-Kilometern der Umsteiger auf die Schiene. Hier zeigt sich nun der schwerwiegendste Fehler des Gutachtens: Das Gutachten tut nun so, als würden die neuen Kunden die Eisenbahn nur auf den 4,4 km Altstadtbahn benutzen und zur Weiterfahrt ab Reitmehring wieder in das Auto einsteigen. Nimmt man die durchschnittliche Reiseweite der ÖV-Kunden im Münchner Umland an - laut Statistik 18 km - kommt man zu einem völlig anderen Ergebnis.

Korrigiert man diesen Fehler und nimmt man reale Kosten an, lässt sich anstelle des berechneten Wertes von 0,21 mühelos und plausibel ein positiver Nutzen-Kosten-Wert von 2.23 für die Wasserburger Stadtbahn ausrechnen.

Fakt ist, dass das Urteil des Gutachtens fatale Wirkungen über Wasserburg hinaus zeigt: Auch in der Landespolitik, der Verwaltung und der breiten Öffentlichkeit hat es die Meinung zur Stadtstrecke negativ geprägt. Ein politischer Flurschaden, der genauso wie der reale Dammrutsch erst



Nutzen-Kosten-Faktor: 0.21 oder 2.23?

einmal beseitigt werden muss, damit die Züge wieder nach Wasserburg Stadt fahren können.

## Eine bezahlbare Perspektive für die Zukunft

Nach dem Gutachten sollte die Wiederherstellbarkeit der Altstadtstrecke fast 10 Millionen Euro kosten. Kein Wunder, dass die Mehrheit der Stadtratsmitglieder daraufhin für die Stilllegung stimmte.

Die Wasserburger Altstadtbahn GbR ist einer der Bewerber für die Übernahme der Strecke. Die Bayern Bahn, die Rhein-Sieg-Eisenbahn, Innrail und der Fahrgastverband PRO BAHN haben sich zu einem Konsortium zusammengeschlossen und stehen mit der Stadt in Verhandlung. Ihr Konzept für eine Sanierung der Strecke beruht auf einer detaillierten Berechnung der Kosten aufgrund von eingeholten Angeboten und praktischen Erfahrungen. Die Kosten für die Wiederbefahrbarkeit, die Stufe I des Sanierungskonzeptes, liegt aufgrund dieser Berechnung deutlich unter 2 Millionen Euro.

Um die Strecke für den Öffentlichen Personennahverkehr so auszubauen, dass damit auch wirklich ein Stundentakt bis in die Altstadt möglich ist, würde maximal noch einmal die gleiche Summe anfallen.



## PRO ALTSTADT-BAHN:

### Verkehrsentlastung für die Zukunft

Wasserburg ist eine Halbinsel mit einer engen Zufahrtstraße auf einem schmalen Hals. Die Bahnstrecke zu erhalten, lässt auch künftigen Generationen Spielraum für Verkehrs-Entwicklung. Diese Möglichkeit dürfen wir nicht vergeben!

### Eine staufreie Zukunft mit Bus und Bahn

Verkehrsentwicklung braucht die Bahn — sie ist die staufreie Achse, die Busse sind die Zubringer. In der Zukunft könnten kleinere und flexiblere Busse das Stadtbild prägen.

### Die Altstadt ist das Zentrum von Wasserburg

Wir reden immer von Altstadtstrecke — dabei führt die Strecke in das Herz der Stadt! Genau da muss der Zug hin- und wegfahren können. Das wussten schon die Erbauer der Strecke und das ist heute nicht anders!

### Von City zu City

Menschen sind bequem und Umsteigen macht Mühe und absolut keinen Spaß. Einsteigen und ohne Umsteigen nach München fahren ist komfortabel und wird deutlich mehr Fahrgäste auf die Strecke bringen.

### Die wichtige Achse: Wasserburg- München

Die Landeshauptstadt ist das Ziel der meisten Pendler und dort können wir auch neue Fahrgäste gewinnen.

### Ein Ankommen wie aus dem Bilderbuch

Die Zugfahrt mit der Bahn auf die Silhouette von Wasserburg ist grandios. Sie bietet einen der schönsten Blicke auf die Altstadt und einen hochemotionalen Erlebnisfaktor, der nicht mit Geld aufzuwiegen ist.

### Ein hoher touristischer Mehrwert

Das Kapital von Wasserburg ist die historische Altstadt. Die Bahnverbindung in das Zentrum ist ein großer Zugewinn und lockt ohne zusätzlichen Autoverkehr neue Gäste an. Diese werden wir brauchen, damit Wasserburg auch in Zukunft die lebendige Vielfalt an Läden und Gastronomie erhalten kann.

### Mobil auch im Alter

Wir werden älter — und wollen trotzdem beweglich bleiben. Die Bahn transportiert auch Rollatoren und sie ist für Senioren ein bequemes Fortbewegungsmittel.

### Die Bahn transportiert Fahrräder

Fahrradtouristen sind wichtige und wünschenswerte Touristen für Wasserburgs historische Altstadt. Die Bahn direkt in die Stadt ist für die Planung einer Radreise oft entscheidend.

## Ein Stück Geschichte

1896	Bahnstrecke Rosenheim - Mühldorf eröffnet
Dez. 1902	Wasserburger Altstadtbahn eröffnet
Sept. 1905	Inbetriebnahme Wasserburg - Ebersberg
Juni 1984	Großversuch Busverkehr parallel zur Bahn - 13 Buspaare gegen 8 Zugpaare
März 1987	Dammrutsch - die Altstadtstrecke ist unterbrochen
Dez. 1988	Stilllegungsantrag des DB-Vorstandes
Sylvester 1988	Eine S-Bahn fährt eigenständig nach Wasserburg
ab 1989	Die Tegernseebahn bietet mehrmals an, als Betreiber des Filzenexpress aufzutreten
1989	Nur noch 3 Zugpaare täglich
Feb. 1994	Das Bundesministerium für Verkehr lehnt den Stilllegungsantrag der DB ab
1995	Die Verantwortung für den Nahverkehr geht vom Bund auf die Länder über
Juni 1996	Verkehrsangebot Ebersberg und Wasserburg mit dem Bayerntakt wesentlich verbessert
Juni 2001	Die Südostbayernbahn übernimmt den Filzenexpress
April 2004	Die Stadt Wasserburg übernimmt die Infrastruktur der Altstadtbahnstrecke, um die Möglichkeit einer späteren Reaktivierung zu sichern
April 2005	Der Stadtrat beschließt, ein Gutachten erstellen zu lassen
Mai 2009	Der Stadtrat gibt Gutachten endgültig in Auftrag
Okt. 2010	Vorstellung des GEVAS-Gutachtens im Stadtrat
Juli 2011	Der Stadtrat beschließt mit 18:7 Stimmen, die Entwidmung der Altstadtstrecke zu beantragen
Juli 2012	Schreiben des bayerischen Wirtschaftsministeriums über den Rechtsstatus der Altstadtstrecke
Juli 2012	Stadtrat beschließt mit 18:7 Stimmen, die Stilllegung der Strecke zu beantragen. Dazu muss sie vorher zur Übernahme ausgeschrieben werden.
Sept. 2012	MVV-Tarif für den Filzenexpress wird erstmals öffentlich diskutiert
seit Okt. 2012	Verhandlungen mit 2 Bewerbern zur Übernahme der Altstadtbahn
Dez. 2013	Erhöhung Geschwindigkeit des Filzenexpress auf 80 km/h
Sept. 2014	Fertigstellung des Kreuzungsbahnhofs Steinhöring
Dez. 2014	Fahrplanwechsel mit werktäglichem Studententakt
Dez. 2015	MVV-Tarif bis Reitmehring?

#### Impressum:

V.i.S.d.P.: Bernd Meerstein, Schmidzeile 25, 83512 Wasserburg  
 Texte: Claudia Rahlf, Rainer Kurzmeier, Norbert Moy, Christian Stadler  
 Fotos: Rainer Kurzmeier, Robert Kinzmaier, Christian Stadler, Norbert Moy, PRO BAHN Archiv  
[www.probahn-wasserburg.de](http://www.probahn-wasserburg.de)