

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

wir stehen heute vor einer Entscheidung, von der wir jetzt schon wissen, dass sie für die Zukunft dieser Stadt – in die eine oder andere Richtung - von großer Bedeutung sein wird.

Und deswegen lohnt sich ein Blick voraus. Vor welchen Herausforderungen wird eine Stadt wie Wasserburg in 20 oder 30 Jahren stehen? Dazu muss man kein Hellseher sein, es reicht, wenn man die sich bereits heute abzeichnenden Entwicklungen gedanklich entsprechend weiterführt und längst als Tatsachen anerkannte Zukunftsprognosen mit einbezieht.

In der Zukunft müssen wir von folgenden Voraussetzungen ausgehen:

- Dem demografischen Wandel resultierend aus niedrigen Geburtenzahlen und einer höheren Lebenserwartung, damit einhergehend die Stärkung der urbanen Zentren und ein Ausdünnen ländlicher Regionen mit schwacher Infrastruktur
- Die Energiewende wird konkret werden und große Anstrengungen erfordern.
- Der bereits zurückliegende Peak Oil führt zu drastisch steigenden Kraftstoffpreisen und damit zu einem grundlegend geänderten Fahrverhalten auch von Leuten, die daran heute noch im Traum nicht denken. Die Auswirkungen bei den Fahrgastzahlen sind im Ansatz bereits heute spürbar. Es gibt eine massive Rückorientierung auf Schienenverkehr in vielen Ländern wie z.B. Frankreich oder Dänemark. In Deutschland hat die Bahn ihre größten Zugewinne im Regionalverkehr, obwohl weiterhin überwiegend in prestigeträchtige Fernverkehrsprojekte investiert wird. Der richtig heftige Preisanstieg steht uns aber noch bevor.
- Der massive Flächenverbrauch insbesondere für Verkehrsprojekte & Einzelhandel auf Grüner Wiese kann so nicht weiterbetrieben werden. Der sparsamere Umgang mit Flächen wird besonders für eine flächenmäßig kleine Kommune wie Wasserburg immens wichtig

All das sind keine Schwarzmalereien, keine düsteren Prophezeiungen und auch keine Horrorszenarien, sondern schlichtweg absehbare Entwicklungen. Ein Horrorszenario wäre höchstens, diesen Entwicklungen tatenlos zuzusehen und danach von der Wucht der Konsequenzen überrascht zu sein.

Aus diesen absehbaren Entwicklungen ergeben sich folgende Herausforderungen:

- Generationengerechte Mobilität für alle
- Eine stärkere Urbanisierung durch Stärkung des Zentrums
- Städtebau der kurzen Wege durch Nachverdichtung und Mischnutzung
- Möglichst umfangreiche Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel
- Stärkung der Funktion als Mittelzentrum
- Verbesserung der Anbindung ans Oberzentrum Rosenheim und v.a. die Metropolregion München

Grundsätzlich stärkt ein gut ausgebauter ÖPNV die Innenstädte. Der MIV führt dagegen aufgrund des großen Platzbedarfs und Lärmentwicklung zu Umgehungsstraßen, Einzelhandel auf grüner Wiese und unattraktiven innerstädtischen Wohnlagen.

Die auch in Wasserburg oft beklagte Entwicklung, dass die Innenstadt einem immer größeren Konkurrenzdruck von großflächigem Einzelhandel in der Peripherie ausgesetzt ist, ist somit eine Folge der auf fixierten Verkehrspolitik und des systematischen Ausdünnens des ÖPNV-Angebots in der Vergangenheit.

Trotzdem versucht man in Wasserburg wohl auch weiterhin, die Altstadt möglichst autogerecht und autofahrerfreundlich zu gestalten und gleichzeitig den ÖPNV noch mehr an den Rand zu drängen. Anstatt, dass man froh wäre um jeden Einzelnen, der auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigt und ein solches Verhalten gezielt fördert, werden unbeirrt verkehrspolitische Vorstellungen des letzten Jahrhunderts weiterverfolgt und der Autoverkehr in allen Belangen bevorzugt.

Der Herr Bürgermeister wird ja in der Zeitung mit den Worten zitiert: „auf Fragen von morgen gibt es keine Antworten von gestern.“ Da kann man natürlich nur zustimmen. Allerdings wird wohl niemand ernsthaft glauben, dass wir mit einer weiteren und noch stärkeren Fixierung auf den motorisierten Individualverkehr mit all seinen negativen Folgen, die richtigen Antworten geben.

Mit dieser im negativsten Sinne „konservativen Politik“, dem Festhalten an Konzepten von vorgestern werden wir die Probleme von morgen und übermorgen erst recht nicht lösen. Wir werden aber durch die leider abzusehende Entscheidung gegen die Altstadtbahn und damit der endgültigen und unwiderrufliche Abkoppelung unseres Stadtzentrums vom Schienennahverkehr gleichzeitig unsere Stadt von den Entwicklungen unserer Region abhängen.

Die dynamischste Entwicklung nimmt unser Landkreis seit einigen Jahren im Mangfalltal, also der Achse Feldkirchen-Westerham, Bruckmühl, Bad Aibling, Kolbermoor bis Rosenheim. Hier wurden folgerichtig in den vergangenen Jahren einige neue Bahnhaltepunkte eröffnet, weitere sind in Planung. Diese wurden den Gemeinden nicht etwa von der Bahn aufs Auge gedrückt, im Gegenteil - sie wurden der Bahn von energischen und hartnäckigen Lokalpolitikern quasi aus den Rippen geleierte.

Keine dieser Boom-Gemeinden würde je auf die Idee kommen, einen Bahnhaltepunkt freiwillig aufzugeben, etwa mit der Begründung, man habe ja schließlich immer noch einen Bahnhof irgendwo weit außerhalb der Ortsmitte und dieser sei wohl mehr als ausreichend.

Ganz anders ist die Situation in Wasserburg – und das obwohl wir unseren Haltepunkt in der Ortsmitte noch nicht einmal dem trägen Riesen „Deutsche Bahn AG“ abschwatzen müssten, sondern die Entwicklung mehr oder weniger selbst in der Hand haben.

Die Sorglosigkeit, mit der ein Großteil der Stadträte heute im Begriff ist, die einzige alternative Zuwegung zur Altstadt abseits der Straße für immer aufzugeben, rührt wohl von einer gewissen Blendung aufgrund der derzeitigen, noch einigermaßen komfortablen wirtschaftliche Lage her. Vermutlich kann man sich angesichts stabiler wirtschaftlicher Verhältnisse, guter Gewerbesteuererinnahmen und niedriger Arbeitslosenzahlen die Stadt und ihr Umland schlichtweg nicht als das abgehängte Stiefkind des ansonsten prosperierenden Landkreises vorstellen.

Doch sollte man nicht vergessen, dass für die niedrigen Arbeitslosenzahlen nicht nur die wenigen großen Arbeitgeber ihren Beitrag leisten, sondern auch die vielen kleinen, wie z.B. die Einzelhändler und Dienstleister in der Altstadt. Diese Arbeitsplätze hängen aber künftig wesentlich an der Erreichbarkeit der Altstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht nur aus dem restlichen Stadtgebiet, sondern auch aus dem Umland.

Darüber hinaus tragen zu den niedrigen Arbeitslosenzahlen aber auch diejenigen Bürgerinnen und Bürger der Stadt und des Umlandes wesentlich bei, die bereit sind, für ihre Arbeit weite Anfahrtswege, vorwiegend nach München oder Rosenheim auf sich zu nehmen. Gerade die Pendler werden künftig noch mehr als heute auf attraktive ÖPNV-Anbindungen angewiesen sein. Attraktiv heißt in diesem Falle schnell, sicher und mit möglichst wenig Umsteigen. Schließlich birgt jedes Umsteigen zwischen zwei öffentlichen Verkehrsmitteln das permanente Risiko in sich, bei Verspätungen am Umsteigebahnhof zu stranden und längere Zeit auf die nächste Anschlussmöglichkeit zu warten.

Umsteigezeiten von 20 Minuten zwischen Bus und Bahn, wie sie nach derzeitigem Stand ab 2013 bei Fahrten von und nach München die Regel sein werden, mögen zwar von einem Großteil des Wasserburger Stadtrates schulterzuckend akzeptiert werden, schließlich ist man ja persönlich auch nicht betroffen und der eigene Arbeitsweg beträgt in der Regel nur wenige Minuten. Für die Berufspendler bedeuten sie aber eine unzumutbare Mehrbelastung. 20 Minuten sinnlose Warterei pro Fahrt sind immerhin 40 Minuten am Tag und somit über drei Stunden in der Woche. Und das für diejenigen, die für ihre 40 Stunden Arbeitswoche in vielen Fällen noch mal leicht 20 Stunden unterwegs sind, als gnädige Gabe der Stadt Wasserburg obendrauf. Effektiver kann man die Leute kaum noch aus den öffentlichen Verkehrsmitteln ins eigene Auto treiben.

Nebenbei werden diese 20 Minuten sinnloser Warterei auch der erste und damit entscheidende Eindruck sein, den Gäste, die aus Richtung München mit dem Zug anreisen, von der Stadt Wasserburg erhalten. Im günstigeren Fall sind wir dann nur als verschlafenes Provinznest abgestempelt – im ungünstigeren Fall wird anderen schönen Reisezielen mit besserer Anbindung der Vorzug gegeben.

Außerdem bedeutet jeder Umsteigezwang zwischen Bus und Bahn auch eine Beeinträchtigung der Barrierefreiheit. Nicht nur im Hinblick auf ältere Mitbürger oder Menschen mit Behinderung, auch für Eltern mit Kinderwagen, Reisende mit Gepäck oder das Mitführen von Fahrrädern sind die Busse nur unzureichend ausgelegt bis völlig ungeeignet.

Als kleines Trostpflaster für die drohende Stilllegung und um uns die gewünschte Entscheidung schmackhaft zu machen wird uns nun vage eine anderweitige verkehrliche Nutzung der Altstadtbahntrasse außerhalb des Meggle-Geländes in Aussicht gestellt. Bezeichnend ist allerdings wiederum, dass über diese Alternativnutzungen irgendwann später einmal entschieden werden soll. Der gesunde Menschenverstand würde es eigentlich gebieten, dass man sich über derlei Alternativen eingehend Gedanken macht, bevor man leichtfertig und ohne Not eine nach wie vor bestehende und damit rechtlich gesicherte Nutzung für alle Zeit aufgibt.

Allerdings ist es aus Sicht der überzeugten Bahngegner nachvollziehbar, dass man dieser Diskussion zum jetzigen Zeitpunkt aus dem Weg gehen will. Mit etwas Nachdenken kommt man nämlich sehr schnell zu dem Ergebnis, dass keine dieser in Aussicht gestellten Alternativnutzungen einen wirklichen Nutzen bringt.

Wie der Zug auch würde ein Elektrobus oder das von manchen ins Gespräch gebrachte Zwei-Wege-Fahrzeug auf der Strecke weiträumig an der Burgau vorbeifahren und den klassischen Stadtbusbetrieb keinesfalls überflüssig machen. Gleichzeitig würde aber der Umsteigezwang in Reitmehring und damit die schon beschriebenen Nachteile in der Anschlusssicherheit und der ungünstigen Umsteigezeiten sowie der mangelhaften Barrierefreiheit bestehen bleiben. Die Beförderungskapazitäten sowie die Stellflächen für Gepäck und sperrige Güter würden ebenfalls dem eines normalen Linienbusses entsprechen.

Diese Alternativnutzungen würden also die Nachteile beider Systeme in sich vereinen, gleichzeitig aber keinen einzigen Vorteil bieten. Trotzdem müsste aber ebenfalls der Hangrutsch auf der Trasse behoben und – im Gegensatz zu einer Reaktivierung der Bahn – der komplette Unterbau neu gemacht werden. Auch darf ausgeschlossen werden, dass hier der Betreiber des Innkraftwerks für den Bau der Strecke zwischen Kraftwerk und Tunnel aufkommt, wie es bei einer Reaktivierung der Bahnstrecke der Fall wäre. Die Investitionskosten wären also mit Sicherheit wesentlich höher als bei einer Reaktivierung der Bahn bei gleichzeitig geringerem Nutzen.

Wenn man nun schon die Bahn mit Hinweis auf einen berechneten minimalen volkswirtschaftlichen Nutzen stilllegen will, wie will man sich dann die E-Bus-Trasse oder das Zweigegefahrszeug volkswirtschaftlich schönrechnen?

Auch ein Fahrradweg auf der Trasse wird ins Gespräch gebracht. Dieser könnte möglicherweise etwas günstiger verwirklicht werden, weil die Ansprüche an die Traglast und den Unterbau andere wären. Trotzdem würde man sich bei den Investitionen auch hier im Millionenbereich bewegen. Und hier muss sich jeder fragen, ob wir denn an anderer Stelle solche Summen in einen einzigen Radweg stecken würden, der parallel zur bestehenden Radwegverbindung von Reitmehring in die Altstadt läuft, gleichzeitig aber wiederum weitab der Wohngebiete alte und nördliche Burgau vorbei. Ein solches Ansinnen würde ganz schnell als Hirngespinnst abgetan werden, wenn es nicht in diesem ganz speziellen Fall als Beruhigungsmittel für die Stilllegung der Bahntrasse dienen würde.

Deswegen ist heute schon völlig klar: was auch immer noch an Scheindiskussionen über alternative Nutzungen der Trasse zwischen Megglestraße und Altstadt geführt werden mag- realistisch ist keine einzige davon.

Einen erkennbaren Vorteil von einer Stilllegung der Altstadtbahn hätte also ausschließlich die Firma Meggle, die wie gewünscht ihren Betrieb erweitern und die nötigen Maßnahmen zur Zertifizierung ergreifen könnte. Seitens der Firma Meggle wurde ja wiederholt, zuletzt von Herrn van der Ploeg in der Pressewoche, betont, dass dies bei einem Verbleib der Altstadtbahn nicht möglich sei.

Auf der Informationsveranstaltung mit der Firma Infraplan wurde jedoch von den Planern auf wiederholte Nachfrage erklärt, dass eine integrative Lösung, welche den

Bahnbetrieb und die Belange der Firma Meggle vereint, niemals Teil des Planungsauftrages war. Dass dann im Ergebnis auch keine solche Lösung herauskommt, darf dann auch nicht verwundern. Zwar wurde in einer von mehreren Varianten eine Schrankenlösung aufgezeigt, die aber wesentliche Nachteile in sich birgt. Offensichtlich diente sie neben anderen Varianten auch dem üblichen Spiel: wenn du eine Wunschlösung hat, dann präsentiere deren drei, wovon zwei so schlecht sind, dass automatisch die Wunschlösung übrigbleibt.

Eine Lösung mit höhenfreien Bahnübergängen, die es erlaubt, die Bahntrasse komplett einzuzäunen und bei der fahrende Züge nicht zu einer Störung des innerbetrieblichen Verkehrs führen, wurde von den Planern nicht angedacht. Diese Variante wurde dann erst von uns eingebracht. Nach einigem Hin und Her wurde auch von den Mitarbeitern der Firma Infraplan bestätigt, dass diese Lösung technisch machbar ist und die Auflagen an die Betriebssicherheit im Sinne der Zertifizierung erfüllt werden.

Selbstverständlich ist dies nicht die Wunschlösung der Firma Meggle. Zum einen, weil man die Fläche der derzeitigen Bahntrasse nicht zur überbaubaren Grundstücksfläche dazuschlagen könnte. Zum anderen, weil sich die Investitionskosten dadurch erhöhen würden.

Zur Reduzierung der überbaubaren Grundstücke muss man noch mal an die Geschichte erinnern: die Bahn war vorher da. Die Firma Meggle war damals froh, eine Querungsmöglichkeit eingeräumt zu bekommen und sich so auf die andere Gleisseite erweitern zu können. Es gab und gibt weder einen moralischen noch einen rechtlichen Anspruch von Meggle auf dieses Trassengrundstück. Wenn die Trasse als Eisenbahnverkehrsfläche gewidmet bleibt, dann nimmt man niemandem etwas weg, was ihm in irgendeiner Form zustehen würde.

Auch bei der Informationsveranstaltung bei der Firma Meggle wurde erwähnt, dass der Flächenzugewinn durch das Einverleiben der Trasse bestenfalls nachrangigen Charakter besäße. Das wird auch deutlich, wenn man sieht, welche großen Flächen laut Planungskonzept auch im Endausbau noch als Reserveflächen vorgehalten werden.

Die zu erwartenden Mehrkosten hingegen muss man in Relation zu den geplanten Gesamtinvestitionen sehen. In dem Zusammenhang möchte ich an unsere eigene bevorstehende große Baumaßnahme erinnern: der Sanierung der Hauptschule. Hier wissen wir bis jetzt nur, dass uns diese mindestens 10 Millionen kosten wird, wir können aber auch nicht ausschließen, ob es nicht doch eher elf, zwölf oder noch mehr Millionen werden.

Bei der Informationsveranstaltung mit der Firma Infraplan wurde auf konkrete Nachfragen in vielen Fällen geantwortet, dass es sich bei der vorliegenden Planung nur um ein grobes Konzept handle. Deswegen ist nicht davon auszugehen, dass die Gesamt-Investitionskosten von angeblich 60 Millionen Euro hier bereits mit einer größeren Genauigkeit errechnet sind, als wir sie derzeit bei der Hauptschulsanierung haben.

Trotzdem kann man natürlich verstehen, dass die Firma Meggle nicht gerade begeistert wäre, wenn diese Investitionskosten nun durch zwei höhenfreie

Bahnübergänge nochmal um ganz grob geschätzt 1,5 Millionen Euro ansteigen würden. Dass aber die gesamte Maßnahme, also die Erweiterung sowie die Maßnahmen zur Zertifizierung, an dieser im Verhältnis bescheidenen Summe scheitern sollen und man Erweiterungsflächen, die noch mal so groß sind, wie die heute genutzte Fläche (nach Angaben von Herrn Dr. Roth, Fa. Meggle) weiter brach liegen lässt und statt dessen Maßnahmen weiterhin woanders durchführt, wo bereits der Ankauf der benötigten Grundstücksflächen teurer käme, als die Zusatzkosten für die höhenfreien Bahnübergänge in Wasserburg, wäre nicht nachvollziehbar und ist auch nicht wahrscheinlich.

Man kann natürlich durchaus Verständnis für die Firma Meggle haben, die jetzt auf Konfrontationskurs geht und mit mehr oder weniger subtilen Drohgebärden den Wasserburger Stadtrat zur Aufgabe der Altstadtbahn nötigen will, zumal sie damit ja offensichtlich auch Erfolg haben wird. Man muss dem aber auch entgegenhalten, dass die mangelnde Planungssicherheit, die dazu geführt hat, dass in der Vergangenheit angeblich Investitionen von rund 50-100 Mio. Euro nicht in Wasserburg getätigt wurden auch daran liegt, dass Meggle zu keinem Zeitpunkt an einer integrativen Lösung interessiert war und ist, so lange man die Möglichkeit einer Stilllegung im Blick hat. Diese Planungssicherheit hätte sich Meggle bei Bedarf jederzeit selbst verschaffen können, wenn man von sich aus ernsthaft eine Möglichkeit zur Coexistenz mit dem Bahnbetrieb gesucht hätte.

Angesichts der Tatsachen, dass die Belange der Firma Meggle und die Aufrechterhaltung der Bahntrasse bzw. deren möglichst zeitnahe Reaktivierung sehr wohl miteinander vereinbar sind und angesichts der zu erwartenden Spätfolgen einer Streckenstilllegung komme ich zu dem Schluss, dass wir als Stadträte, wenn wir unserer Verantwortung gerecht werden und vorausschauende Entscheidungen treffen wollen, hier und heute nicht einer vielleicht verbreiteten oder gefühlt vorherrschenden öffentlichen Meinung oder irgendwelchen Drohgebärden nachgeben sollten.