



Karl Bär

Mitglied des Deutschen Bundestages

Jamila Schäfer

Mitglied des Deutschen Bundestages

Karl Bär, MdB, Platz der Republik 1, 11011 Berlin

Bundesminister Dr. Volker Wissing
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Sehr geehrter Herr Bundesminister Wissing,

am vergangenen Sonntag hat sich die Gemeinde Holzkirchen in einem Bürgerentscheid gegen zwei Umgehungsstraßen ausgesprochen. Auch in anderen Städten und Gemeinden im bayerischen Oberland gab es im Jahr 2022 mehrere Voten gegen Straßenbauprojekte des Bundes: In Weilheim sprachen sich die Einwohner in einer Bürgerbefragung ebenfalls gegen eine Umfahrung aus; in Wielenbach und Waakirchen der Gemeinderat.

Die Entscheidungen gegen den Neubau von Straßen kommen aus einer wirtschaftsstarke, wachsenden und touristisch geprägten Region. Verkehrsprobleme wie Staus und überfüllte Züge erschweren den Alltag unserer Bürger*innen und sind ein Dauerbrenner in der Politik vor Ort. Den Bau von noch mehr Straßen als Lösung lehnt die Bevölkerung aber inzwischen eindeutig ab. Für die Kommunalpolitik und uns in der Bundespolitik bedeutet das einen eindeutigen Auftrag, andere Lösungen zu suchen.

Ein wichtiger Baustein und das Rückgrat einer umweltfreundlicheren Mobilität ist dabei die Bahn. Doch die Schieneninfrastruktur in der Region wurde seit Jahrzehnten vernachlässigt und ist in einem schlechten Zustand. Da der größte Teil der Schieneninfrastruktur der DB Netz und damit dem Bund gehört, ist es Aufgabe der Bundespolitik, dafür zu sorgen, dass sie funktioniert. Dafür müssen wir das Rad nicht neu erfinden. Die Elektrifizierung der Bahnstrecken im Oberland ist seit den 1920er Jahren im Gespräch. Zusammen mit einem modernen, digitalen Zugsicherungssystem und ein paar Ausweichgleisen (die in den vergangenen Jahrzehnten rückgebaut wurden) würde sie die Bahn schneller, sicherer und zuverlässiger machen.

Die Bahnstrecken von Holzkirchen in Richtung Süden nach Bayrischzell, Lenggries und Tegernsee sind eingleisig und nicht elektrifiziert. Von einer Digitalisierung fehlt jede Spur: Teilweise muss das Personal aus dem Triebzug mit einer Signalpistole auf einen Sensor schießen oder per Telefon bei der nächsten Dienststelle Bescheid sagen, damit der Zug aus dem Bahnhof abfahren darf. Auch nach Garmisch-Partenkirchen sind die Strecken sanierungsbedürftig und ein teilweiser zweigleisiger Ausbau schon seit 30 Jahren gefordert. Die eingleisige Strecke wickelt nicht nur lokalen Pendel- und Ausflugsverkehr ab, sondern verbindet München mit Innsbruck und weiter nach Italien. Geretsried, die größte bayerische Stadt ohne Bahnhof, wartet seit den 1970er Jahren auf

den versprochenen S-Bahn-Anschluss. Die Bahn im bayerischen Oberland ist fehleranfällig, unzuverlässig und langsam. Und trotzdem sind die Züge voll.

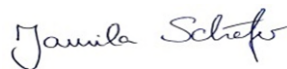
Die umstrittenen Straßenprojekte wurden von den CSU-Verkehrsministern der Vorgängerregierungen in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen, um der Region vermeintlich etwas Gutes zu tun. Sie sollen nicht gebaut werden, wenn die Menschen vor Ort das nicht wollen. Das hatte zum Beispiel im Holzkirchner Fall das zuständige staatliche Bauamt in Rosenheim vor der Abstimmung versprochen.

Als Fortschrittskoalition haben wir uns vorgenommen, „erheblich mehr in die Schiene als in die Straße“ zu investieren. Dafür haben wir eine große Unterstützung in der Bevölkerung. Wir bitten Sie daher als Verkehrsminister: Die Gelder und Planungskapazitäten, die durch die Entscheidungen gegen neue Straßen frei werden, dürfen nicht für andere Straßenbauprojekte in anderen Gemeinden genutzt werden. Lassen Sie uns die Mittel stattdessen in die Schieneninfrastruktur vor Ort investieren!

Mit freundlichen Grüßen



Karl Bär



Jamila Schäfer