

Donnerstag, 04. April 2024, Schongauer Nachrichten / Lokalteil

Unermüdlicher Kampf um die Fuchstalbahn

VON BORIS FORSTNER



Genau fünf Jahre ist es her, dass sich der Arbeitskreis Fuchstalbahn in der Umweltinitiative Pfaffenwinkel gegründet hat. Seitdem haben sich die Verantwortlichen unermüdlich für die Reaktivierung des Personenverkehrs auf dem 29 Kilometer langen Schienenstück zwischen Schon-

gau und Landsberg eingesetzt. Bald könnte der Einsatz Erfolg zeigen.

Schongau – Lustige Fotos kursieren derzeit unter Bahn-Liebhabern und den Unterstützern der Fuchstalbahn: Ein moderner Lint-Triebwagen der Bayerischen Regiobahn (BRB) am Krankenhaus Schongau, einer vor dem Bahnhof Unterdießen oder mit Denklingen im Hintergrund – die Bahn-Baustelle zwischen Peißenberg und Weilheim macht's möglich. Denn damit die Züge, die derzeit nur zwischen Schongau und Peißenberg hin und her pendeln können, ins BRB-Betriebswerk nach Augsburg können, müssen sie die Fuchstalbahn nehmen. „Da gibt es sogar einen festen Fahrplan“, sagt Arbeitskreis-Sprecher Harald Baumann, und Martin Kayser ergänzt: „Leider darf niemand mitfahren, obwohl die Leute danach fragen.“

Der Arbeitskreis Fuchstalbahn in der UIP hatte sich im Februar 2019 in höchster Not gegründet. Zum einen fehlte der Initiative Fuchstalbahn um den Vorsitzenden Tyll-Patrick Albrecht, die lange vor allem über Sonder-, Tourismus und Museumsfahrten das Ziel der Reaktivierung erreichen wollte, Mitstreiter und Motivation. Gleichzeitig geisterte – nicht zum ersten Mal – das Gerücht von einer endgültigen Stilllegung der Strecke durchs Land.

„Wir haben viele Gespräche mit Politikern geführt und waren oft im Landtag“, sagt Baumann. Das sei wichtig gewesen, so Kayser, der schon 1998 Mitglied der ersten Stunden bei der Initiative Fuchstalbahn war: „Denn politisch ist wenig gelaufen.“

Man suchte den Kontakt mit Bürgermeistern und Gemeinderäten entlang der Strecke, die zum Teil überzeugt werden mussten, weil sie oftmals gar nicht wussten, über was sie abstimmen sollten. „Es hieß: Können Sie uns das zusammenschreiben, damit wir mal Bescheid wissen?“, erinnert sich Baumann. Andreas Holzhey, ebenfalls langjähriger Reaktivierungs-Befürworter und Besitzer der Bahnhöfe in Schongau und Landsberg, habe ein Papier als Grundlage für die Diskussionen entworfen.

Es gab runde Tische, auch in den Kreistagen von Weilheim-Schongau und Landsberg leisteten die Mitglieder Überzeugungsarbeit. Und viele politische Unklarheiten wurden beseitigt: „Drei Jahre lang war beispielsweise unklar, ob für die Erstellung der Potenzialanalyse alle Anrainer-Gemeinden zustimmen müssen. Erst dann war klar: Ein Votum der Landkreise reicht“, sagt Baumann. Und dass Landkreis und Kommunen kein finanzielles Risiko haben

und jederzeit aussteigen könnten, „war der Durchbruch. Die Vorlage dafür haben wir nach einem Beispiel aus Schweinfurt im Internet gefunden.“

Die Potenzialanalyse ist der bisher größte Erfolg bei den Reaktivierungs-Bemühungen. Im Auftrag des Freistaats untersucht die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) derzeit, ob genügend Leute eine Bahn zwischen Schongau und Landsberg auch nutzen würden. Dazu sind kompliziert zu berechnende 1000 Reisendenkilometer pro Tag nötig. Auf Anfrage teilte die BEG mit, man sei in regelmäßigem Kontakt mit den Vertretern der beiden Landkreise. „Wir bitten um Verständnis, dass wir uns zu den Inhalten und dem Umfang der erhaltenen Daten vor Abschluss der Untersuchung nicht äußern möchten. Einen verbindlichen Termin zum Abschluss der Untersuchungen können wir derzeit noch nicht nennen.“

Der Optimismus beim Arbeitskreis ist trotzdem groß. Denn die Mitglieder sind gut vernetzt, treffen sich regelmäßig mit anderen Reaktivierungs-Initiativen und haben mit der Waldbahn in Niederbayern ein Beispiel, wo ein Probetrieb in den regulären Betrieb übergeht, obwohl das 1000er-Kriterium nicht erreicht wird. Dazu gibt es viele tatkräftige Unterstützer wie den Bund Naturschutz, den Pro Bahn-Vorsitzenden Norbert Moy aus Weilheim oder Schongaus Bürgermeister Falk Sluyterman, der politisch eine große Hilfe sei.

Ein großer Vorteil: Die Strecke ist nach dem Aus des Personenverkehrs 1984 dank des stets weitergeführten Güterverkehrs in gutem Zustand, es sollen nach Informationen des Arbeitskreises auch elektronische Stellwerke in Landsberg (2027) und Schongau (2029/30) gebaut werden. Bis dahin könnte es mit einer Reaktivierung klappen.

Beim Klimafrühling

in Schongau wird sich der Arbeitskreis Fuchstalbahn der Umweltinitiative Pfaffenwinkel am Samstag, 27. April, mit einer Aktion auf dem Marienplatz beteiligen.