

22. Mai 2019, 22:11 Zugverkehr

Bündnis für den Bahnausbau

Politiker aus dem Landkreis München und dem Mangfalltal setzen sich bei einer Podiumsdiskussion für ein zweites Gleis auf der Strecke nach Aying ein. Eine Petition soll den Druck auf die Staatsregierung erhöhen.

Von Iris Hülberth

"Große luftige Wagen mit breiten Aussichtsfenstern und ein gemütliches Lokalbahntempo" - so wurde die Fahrt des ersten Zuges auf der Strecke vom Münchner Ostbahnhof nach Aying beschrieben. Das war 1904. 115 Jahre später haben viele Bahnreisenden auf dieser Strecke häufig das Gefühl: Es hat sich nicht viel geändert. Nur sind die meisten nicht mehr entspannt als Ausflügler unterwegs, sondern müssen pünktlich an ihrem Arbeitsplatz sein.

Grund für schleichende Züge, schlechte Taktung, verspätete S-Bahnen und ewige Wartezeiten an den Stationen ist vor allem die Eingleisigkeit der Strecke. Denn obwohl bereits mit dem Bau der S-Bahn 1973 ein zweites Gleis vorgesehen war, wurde es bis heute nicht gebaut. Seit Jahren kämpfen Kommunalpolitiker und die Bürgerinitiative "S7 Ost plus" für den Ausbau. Bei einer Podiumsdiskussion mit Politikern in Aying haben am Dienstagabend hat ein Großteil der mehr als 100 Besucher eine Resolution unterzeichnet, um bei der Staatsregierung etwas zu bewegen.

Darin fordern sie mit dem Fahrplan für 2020 einen durchgehenden 20-Minuten-Takt bis Aying und einen 20- beziehungsweise 40-Minuten-Takt bis Kreuzstraße mit Halt an allen Stationen. Das hatte die ehemalige Verkehrsministerin Ilse Aigner (CSU) bereits zugesagt, soll aber verschoben werden. Zudem wollen die Unterzeichner, dass noch in diesem Kalenderjahr eine Machbarkeitsstudie für den zweigleisigen Ausbau der Strecke in Auftrag gegeben wird. Auch die von Aigner in Aussicht gestellte Verbindungsschleife zur Mangfalltalbahn Richtung Bad Aibling zählt zu den Forderungen. Umgehend sollte der Auftrag für die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen für eine solche Umfahrung der Station Kreuzstraße erteilt werden, heißt es in der Resolution.

Sowohl Landrat Christoph Göbel (CSU) als auch seine Stellvertreterin Annette Ganssmüller-Maluhe (SPD) und der Oberschleißheimer Grünen-Landtagsabgeordnete Markus Büchler waren sich in der Diskussion einig, dass mehr Druck aufgebaut werden müsse, am besten gemeinsam mit den Nachbarlandkreisen, um in der Verbesserung der Verbindung in den Südosten voranzukommen. "Die Mobilität findet ihr einziges Rückgrat in dieser eingeleisigen Strecke", sagte der Landrat, es gebe so viele Arbeits- und Ausbildungsplätze und Einwohner entlang der Strecke, zudem kämen die Pendler bis von der österreichischen Grenze in den Landkreis.



Wollen zusammen Druck machen: Richard Richter, Christoph Göbel, Johann Eichler, Thomas Krantke, Annette Ganssmüller-Maluhe und Markus Büchler (von links).
(Foto: Claus Schunk)

"Wir brauchen eine deutliche Leistungssteigerung", sagte Göbel. Die Kommunalpolitiker sind einer Meinung, das betonte auch Ganssmüller-Maluhe, die aber fast schon verzweifelt anmerkte: "Wir kriegen nichts umgesetzt." Die Schuld sieht sie in der Bahn und in der Bürokratie. Büchler forderte daher eine

"grundlegende" Veränderung, vor allem mehr Geld. In Deutschland würden pro Jahr und Einwohner 68 Euro in die Schiene investiert, in Österreich 200 und in der Schweiz 300.

Dass auf der S7-Strecke oft nichts funktioniert, ist für Verkehrsplaner Thomas Kantke nur logisch. Eingleisige Strecken hätten eine Kapazität von 70 bis 75 Zügen, zweigleisige von 300. Bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn würden derzeit 110 bis 120 Züge fahren. Ein Naturgesetz könne man nicht durch Beschlüsse ändern. "Wie füllt man in einen Masskrug zwei Liter Bier ein?", fragte Kantke. Die Taktverdichtung könne man jedoch ohne Ausbau hinbekommen. Das Problem seien die Verträge mit der Bahn.

Politischen Schub, findet Kantke, könnten die Raumfahrt-Pläne der Staatsregierung mit dem Ausbau der Fakultäten in Ottobrunn geben. Eine Idee, die Göbel gerne aufgriff. "Mit Zielen wie Bavaria One lassen sich staatliche Gelder besser akquirieren", sagte der Landrat. Chancen, mit einer zweigleisigen Mangfalltalbahn voranzukommen und das Projekt in den Bundesverkehrswegeplan zu bringen, sieht er, weil die Strecke "systemrelevant" sei. Das bedeutet: Ist die Verbindung nach München über Grafing gesperrt, fahren die Züge durch das Mangfalltal.

Dort aber sind die Bürgermeister etwas zurückhaltender mit einer solchen Forderung. Zwar unterstützen sie prinzipiell das Ansinnen der S7-Bürgerinitiative, um die Bewohner zwischen Westerham und Kolbermoor ohne Auto schneller nach München zu bringen. Der Bruckmühler Bürgermeister Richard Richter (CSU/Parteilose Wähler) plädiert für bessere Fahrpreisgestaltung und ein gemeinsames Tarifsystem. Doch er sagte auch: "Die Diskussion um die zweigleisige Mangfalltalbahn kommt zu einem ungünstigen Zeitpunkt." Die Anwohner könnten befürchten, dass man ihnen so einen Brennerzulauf aufdrücken würde.

URL: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/landkreismuenchen/s-bahn-ausbau-aying-petition-s7-1.4458789>

Copyright: Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

Quelle: SZ vom 23.05.2019

Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über Süddeutsche Zeitung Content. Bitte senden Sie Ihre Nutzungsanfrage an syndication@sueddeutsche.de.