



Mering, den 09.04.2022

Nahverkehr im Raum Mering: SPD hakt nach!

Auf Initiative der SPD-Fraktion hatte der Marktgemeinderat vor Kurzem eine umfangreiche Resolution zur Zukunft des Schienennahverkehrs im Raum Mering im Rahmen des künftigen Deutschlandtakts beschlossen. Inzwischen sind hierzu diverse Stellungnahmen eingegangen.

Nach Einschätzung der SPD Mering zeigen die Stellungnahmen zwar eine grundsätzliche Zustimmung zur wachsenden Bedeutung der Bedienung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) für die Marktgemeinde und ihre Bürger*innen. Positiv erscheint auch die grundsätzliche Zusicherung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) als Bestellerorganisation, die Grundbedienung im Halbstundentakt zwischen Mering und München auch dann beizubehalten, wenn nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke in München eine zusätzliche Regional-S-Bahn München – Mering – Augsburg (S23X) eingeführt wird.

Zufrieden ist die SPD aber noch nicht. Merings SPD-Chef und 2. Bürgermeister Stefan Hummel erklärt: „Im Interesse von mehreren Tausend Meringer Pendler*innen halten wir einige Nachfragen sowie Forderungen für wichtig. Konkret geht es uns insbesondere um folgende 6 Punkte:“

- (1) Die bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) lehnt bisher die Forderung ab, den Halbstundentakt zwischen München und Mering/Kissing/Augsburg auch in den späteren Abendstunden (nach 21.00) einzuführen. Sie verweist dabei auf die von ihr geplante Regional-S-Bahn S23X. Hummel: „Die S23X wird allerdings zwangsläufig - wegen der Unterwegsbedienung und der Führung über S-Bahngleise - eine deutlich längere Fahrzeit haben und daher für die Meringer Pendler*innen im Vergleich zum schnellen Regionalexpress eher unattraktiv sein. Überdies kommt sie ja erst mit Fertigstellung der Stammstrecke! Nach allem, was man derzeit liest, wird das wohl erst im nächsten Jahrzehnt der Fall sein. Bis dahin, also wohl noch über ein Jahrzehnt, würden die Züge zwischen München und Mering zwischen 21.00 und 0.00 also weiterhin nur im Stundentakt fahren.“ Das wollen wir, so Hummel, nicht akzeptieren. **Die BEG sollte daher aufgefordert werden, zumindest bis zur Einführung der Regional-S-Bahn eine Taktverdichtung auf 30-Min. in diesem Zeitraum zu bestellen.**
- (2) Die BEG hat zwar Recht: Die geplante Regional-S-Bahn S23X kann die RE-Züge zwischen Mering und München entlasten, weil sie dann die Bedienung von Althegenberg, Haspelmoor und Mammendorf übernimmt. Nur: Auch das passiert ja erst, abhängig von der 2. Stammstrecke, in den 2030er Jahren. Hummel: „Es ist aber davon auszugehen, dass das Pendleraufkommen zwischen Mering (samt seinem Einzugsbereich für München-Pendler*innen, z.B. auch aus dem Raum Königsbrunn) und München auch in den nächsten Jahren weiter zunehmen wird. Es stellt sich daher die Frage, ob und wie in diesem Jahrzehnt das Zug- bzw. Platzangebot zwischen Me-

ring und München weiter erhöht werden kann?“ Die vom künftigen Betreiber GoAhead im Auftrag der BEG bestellten Zugkompositionen sehen zwar einen gewissen (geringeren) Anteil an partiell doppelstöckigen Zügen vor. Solche sind aber, wie die SPD weiß, auch schon bisher seitens des bisherigen Betreibers DB Regio im Einsatz, so dass der tatsächliche Zuwachs an Plätzen in der Hauptverkehrszeit begrenzt sein wird. In seiner Antwort an den Petitionsausschuss schreibt das Ministerium zwar, dass bei der Bestellung der von GoAhead zu erbringenden Zugkapazitäten „Zuschläge“ vorgenommen worden seien, die die erwartende Nachfrageentwicklung berücksichtigen sollen. Das Ministerium macht aber keine Angaben zur tatsächlichen Entwicklung der Platzkapazitäten in der Hauptverkehrszeit. Hummel: „Das würden wir gerne präziser wissen. Deshalb soll nachgefragt werden: **Welche Kapazitäten werden gegenwärtig (Fahrplan 2022) in den Spitzenstunden in Lastrichtung, also morgens zwischen Mering und München sowie abends zwischen München und Mering angeboten und wie werden sich die entsprechenden Platzangebotszahlen im kommenden Fahrplanjahr mit den Fahrzeugen von GoAhead entwickeln?**“

- (3) Weil ja eine Erhöhung des Platzangebots in den Zügen fallweise nur mit zusätzlichen bzw. größeren Zügen möglich wäre und deren Beschaffung einen Vorlauf von mehreren Jahren hätte, will die SPD hierzu auch wissen: **Welche Entwicklung des Fahrgastaufkommens zwischen Mering und München hat die BEG hier tatsächlich berücksichtigt und welche Planungen hat die BEG ggf. für einen weiteren Fahrgastzuwachs zwischen Mering und München bis 2032?**
- (4) Die SPD befasst sich aber auch mit einem banalen, aber sicher besonders kundennahen Problem: S-Bahnen haben nämlich bisher keine Toiletten! Auch wenn die Regional-S-Bahn S23X aus den dargestellten Gründen erst im kommenden Jahrzehnt eingerichtet wird, so dürfte die Beschaffung der entsprechenden Züge mit dem notwendigen zeitlichen Vorlauf wohl in den nächsten Jahren eingeleitet werden. Angesichts der Fahrzeiten, die diese Linie auf ihrem geplanten Laufweg von Augsburg-Oberhausen über Mering, München-Marienplatz bis zum Flughafen erreichen wird (über 90 Minuten pro Richtung), schließt sich daher die Meringer SPD der Forderung des Fahrgastverbands ProBahn an, dass die hierfür zum Einsatz kommenden Züge, anders als die bisherigen S-Bahnen, mit Toiletten ausgestattet werden müssen. Stefan Hummel: „Eine Stunde und mehr im Zug, und dann keine Toilette – das ist einfach unzumutbar! Die Regional-S-Bahnen brauchen Toiletten und das muss jetzt in die Fahrzeugkonzeption einfließen, bevor es dafür zu spät ist!“
- (5) Die SPD will aber auch nochmals den Blick auf mögliche Konflikte auf den Schienen durch weiteren zunehmenden Güterverkehr lenken. Ihre Analyse der Planungen zum Deutschlandtakt zeigen nämlich, dass ein erheblicher Teil des großräumigen Güterverkehrs (Seehäfen-Südeuropa) über den Raum Augsburg-München verkehren soll; zwischen Augsburg und Olching sind im Zielfahrplan nunmehr 7 Güterzüge pro Stunde und Richtung ausgewiesen! Es ist somit nachvollziehbar, dass es zu zunehmenden Kapazitätskonflikten zwischen Güterverkehr, Fernverkehr und Nahverkehr zwischen Augsburg und München sowie im Augsburger Hauptbahnhof kommen wird. Dies haben wohl auch die Gutachter des Deutschlandtakts erkannt, denn sie schlagen, so hat die SPD herausgefunden, nunmehr den Bau zweier zusätzlicher Überholgleise für Güterzüge zwischen Malching und Maisach vor. Schon früher hat das Bundesverkehrsministerium darüber hinaus im Rahmen seines Ausbauprogramms für 740-Meter-Güterzüge zusätzliche Überholgleise östlich von Mering vorgesehen.

Hier soll, so auch SPD-Fraktionsschef Andreas Widmann, der Markt Mering nochmals genau nachfragen: „**Sollen beide genannten Projekte für Überholgleise zwischen Mering und Olching realisiert werden oder ersetzt der (jüngere) Vorschlag der Gutachter des Deutschlandtakts das Projekt östlich von Mering? Wie beurteilen Staatsregierung und BEG diese Planungen und Auswirkungen auf den SPNV im Raum Augsburg, insbesondere dessen Abwicklung im Augsburger**

Hauptbahnhof? Teilt die Staatsregierung unsere Auffassung, dass der erwartete und angestrebte Zuwachs im internationalen Güterverkehr eher über auszubauende Bypass-Routen als über die dichtest befahrenen Strecken im Raum Augsburg-München und den Augsburger Hauptbahnhof geführt werden sollte?“

- (6) In diesem Zusammenhang und für den Nahverkehr im gesamten AVV von großer Bedeutung ist auch die Frage der ausreichenden Kapazität des Augsburger Hbf. Hierzu läuft nach Auskunft des DB-Konzernbevollmächtigten für Bayern gegenwärtig eine sog. Kapazitätsuntersuchung, die im Frühjahr 2022 abgeschlossen sein sollte. Hummel und Widmann daher: **„Wir bitten, bei der DB AG nachzufragen, wann diese Ergebnisse vorliegen werden und wann mit einer Veröffentlichung zu rechnen ist.“**
- (7) Bestandteil der Resolution im Marktgemeinderat war auch die Forderung, im Rahmen der geplanten Ausweitung des MVV auf den Landkreis Landsberg/Lech die Ausdehnung des bisher nur zwischen Althegnenberg und Mammendorf bestehenden tariflichen Überlappungsbereichs von MVV und AVV auf den Bereich Egling-Mering-Althegnenberg anzustreben. Hummel zum Hintergrund: „Das soll den zahlreichen München-Pendlern aus Mering die Nutzung des MVV-Tarifs ermöglichen.“ Der MVV scheint dieser Idee positiv gegenüberzustehen und hat dem Vernehmen nach auch entsprechende Untersuchungen begonnen. Hummel: „Die Reaktionen von Landkreis und AVV erscheinen uns hingegen noch eher zurückhaltend. Offenbar werden dort negative finanzielle Folgen gesehen. Auch das Ministerium spricht nun von etwaigen Mindereinnahmen, die ausgeglichen werden müssten. Solche sind aber keineswegs naturgegeben, sondern abhängig von der konkreten Ausgestaltung einer solchen tariflichen Überlappung. Sie sind folglich auch erst dann zu beurteilen und ggf. zu verhandeln, wenn eine solche tarifliche Planung, eventuell auch in Varianten, erstellt worden ist. Das muss bei MVV und AVV veranlasst werden.“

Hummel und Widmann unisono: **„An den Landkreis sollte daher appelliert werden, zunächst zumindest einer solche Überprüfung im Interesse der Meringer Pendler*innen offen und unterstützend gegenüberzustehen sowie diesbezüglich auch den AVV zur Mitarbeit zu veranlassen.“**

Die SPD-Fraktion im Marktgemeinderat hat nun die genannten Forderungen und Nachfragen erneut als Antrag eingereicht. Fraktionsschef Widmann: „Wir hoffen und sind optimistisch, dass die Kolleginnen und Kollegen im Marktgemeinderat unsere Initiative im Interesse der Meringer Bahnpendler*innen erneut mittragen. Nur wenn wir hier gemeinsam am Ball bleiben und nicht lockerlassen, können wir etwas erreichen. Wir brauchen und wir wollen in Zukunft attraktiven Nahverkehr für unsere Gemeinde und ihre Bürger*innen – und zwar auch dann, wenn der überregionale Schienenverkehr, klimapolitisch natürlich sinnvoll, weiterwächst!“

SPD-Ortsverein Mering
Ortsvereinsvorstand und 2. Bürgermeister
Stefan Hummel
Sommerstraße 4
86415 Mering

0151/11683511
stefan.hummel@spd-mering.de