



Mering, den 27.03.2022

**Die SPD-Fraktion beantragt, im Marktgemeinderat wie folgt zu beschließen:**

### **DeutschlandTakt und Nahverkehr im Raum Mering**

1. Der Marktgemeinderat bewertet die bisherigen Reaktionen auf die Resolution der Marktgemeinde Mering wie folgt:

Die eingegangenen Stellungnahmen zeigen eine grundsätzliche Zustimmung zur wachsenden Bedeutung der Bedienung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) für die Marktgemeinde und ihre Bürger\*innen. Zweifellos ist mit der Resolution auch eine gestiegene Sensibilisierung für das Thema gelungen. Das zeigte und bewirkte auch die umfängliche und positive Medienberichterstattung.

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.

2. Der Marktgemeinderat hält es jedoch für notwendig, nachstehende Forderungen zu bekräftigen bzw. weitergehende Auskünfte einzuholen, und beauftragt daher den ersten Bürgermeister, hierzu entsprechende Schreiben an die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bzw. den Freistaat Bayern bzw. die DB AG und den Landkreis Aichach-Friedberg zu richten:

(1) Die bisher leider negative Haltung der BEG zur Forderung, den Halbstundentakt zwischen München und Mering/Kissing/Augsburg auch in den späteren Abendstunden (nach 21.00 Uhr) einzuführen, erfolgt unter Verweis auf die geplante Regional-S-Bahn S23X. Diese wird allerdings zwangsläufig (wegen der Unterwegsbedienung und der Führung über S-Bahngleise) eine deutlich längere Fahrzeit haben. Überdies kommt sie erst mit Fertigstellung der Stammstrecke, nach aktuellen Informationen also erst im nächsten Jahrzehnt. Bis dahin würde, bliebe die BEG bei ihrer Haltung, die Bedienung zwischen 21.00 und 0.00 Uhr also weiterhin nur im Stundentakt angeboten. Das ist sehr unbefriedigend, weil dann wohl noch rund 10 Jahre andauernd.

**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) Auch die von der BEG geplante Entlastung der RE-Züge zwischen Mering und München durch die geplante Regional-S-Bahn S23X und die Übernahme der Bedienung von Altheim, Haspelmoor und Mammendorf durch diese wird in Abhängigkeit von der Fertigstellung der 2. Stammstrecke erst in den 2030er Jahren erfolgen. 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 in den nächsten Jahren weiter zunehmen wird – zumal die erkennbar auf eine Mobilitätswende ausgerichtete Verkehrspolitik in München dazu beitragen wird, den ÖPNV-Anteil am Pendleraufkommen der Landeshauptstadt weiter zu erhöhen. Es stellt sich daher die Frage, ob und wie in diesem Jahrzehnt das Zug- bzw. Platzangebot zwischen Mering 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 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 wurden, die die erwartende Nachfrageentwicklung berücksichtigen sollen. Das Ministerium macht aber keine Angaben zur tatsächlichen Entwicklung der Platzkapazitäten in der Hauptverkehrszeit. Hier sollte daher wie folgt 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) Da die etwaige Beschaffung weiterer bzw. weiterer großer Züge einen Vorlauf von mehreren Jahren hätte, ist hierzu ferner folgende Frage wichtig:

**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) 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 müssen. 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), schließen wir uns der Forderung des Fahrgastverbands ProBahn an, dass die hierfür zum Einsatz kommenden Züge, anders als die bisherigen S-Bahnen mit deutlich kürzeren Reisewegen, mit Toiletten ausgestattet werden müssen.

**Die Marktgemeinde Mering fordert daher die BEG auf, bei der Fahrzeugkonzeption für die S23X Toiletten vorzusehen.**

- (5) Der Zielfahrplan des Deutschlandtakts weist, verkehrs- und klimapolitisch natürlich sinnvoll, einen erheblichen Zuwachs des Güterverkehrs aus. Dabei soll ein erheblicher Teil des großräumigen Güterverkehrs (Seehäfen-Südeuropa) über den Raum Augsburg-München verkehren; zwischen Augsburg und Olching sind im Zielfahrplan nunmehr 7 Güterzüge pro Stunde und Richtung ausgewiesen! Es ist somit absehbar, 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 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.

Für den Marktgemeinderat stellen sich somit folgende weitere Fragen, um deren Beantwortung Freistaat Bayern, BEG und DB AG gebeten werden sollten:

**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.

**Wir bitten, bei der DB AG nachzufragen, wann diese Ergebnisse vorliegen werden und wann mit einer Veröffentlichung zu rechnen ist.**

- (7) Bestandteil unserer Resolution war auch die Forderung, im Rahmen der geplanten Ausweitung des MVV auf den Landkreis Landsberg/Lech die Ausweitung des bisher nur zwischen Altheim und Mammendorf bestehenden tariflichen Überlappungsbereichs von MVV und AVV auf den Bereich Egling-Mering-Altheim anzustreben und so den zahlreichen München-Pendler\*innen aus Mering die Nutzung des MVV-Tarifs zu ermöglichen. Der MVV scheint dieser Idee positiv gegenüberzustehen und hat dem Vernehmen nach auch entsprechende Untersuchungen begonnen. 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.

**An den Landkreis sollte daher appelliert werden, zunächst zumindest einer solchen Überprüfung im Interesse der Meringer Pendler\*innen offen und unterstützend gegenüberzustehen sowie diesbezüglich auch den AVV zur Mitarbeit zu veranlassen.**

Im Namen der SPD Fraktion



Stefan Hummel