

## **Podiumsdiskussion am 21. 5. 19 in Aying**

Das Interesse war groß! Denn der Einladung (s. Extratext) unserer Initiative, sich über den Ausbau von S7 Ost und Mangfalltalbahn zu informieren und zu diskutieren, welche Schritte zu unternehmen sind, damit die Staatsregierung ihre Zusagen (s. Text Einladung) endlich einlöst, sind 120 Interessierte gefolgt: so viele, dass im großen Saal des Ayinger Bürgerhauses die Stühle nicht ausreichten und Leute stehen bzw. auf den Fensterbänken sitzen mussten. Die Gäste kamen vor allem aus den Ayingen Ortsteilen aber auch aus Ottobrunn, Höhenkirchen-Siegertsbrunn, Valley, Feldkirchen-Westerham, Bruckmühl, Bad-Aibling und sogar aus München. Der Einladung gefolgt waren auch Ursula Mayer, Erste Bürgermeisterin Höhenkirchen Siegertsbrunn, Andreas Hallmannsecker, Erster Bürgermeister Valley und Hans Schaberl, Erster Bürgermeister Feldkirchen-Westerham.

Es ging außer um den dringend notwendigen und bereits 1973 geplanten Ausbau der S7 auch um den zweigleisigen und zugesagten Ausbau der Mangfalltalbahn Holzkirchen/Rosenheim bzw. die neu zu bauende Umfahrung Kreuzstraße für einen Regionalexpress.

Die Erfahrungsberichte der Pendler aus dem Publikum waren ebenso eindeutig wie die Stellungnahmen auf dem Podium: man ist unzufrieden, frustriert und genervt, dass den Zusagen keine Taten folgen und dass Unpünktlichkeit und Ausfälle von Bahnen eher die Regel und nicht die Ausnahme sind. Einige Gäste schilderten, dass sie deswegen wieder auf das Auto umgestiegen seien. Auch der Aspekt Lärmschutz wurde angesprochen. Von den Experten auf dem Podium wurde einstimmig zugesichert, dass Lärmschutz, z. B. durch Glaswände, wenn nötig ein Thema sei. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass sich beim Ausbau der S3 vor etwa zehn Jahren gezeigt hat, dass es selbst bei dieser Trasse, die durch Wohngebiete führt, keine Beschwerden wegen Lärm gegeben hat. Denn, anders als beim ICE, bei dem es Windgeräusche gibt, entsteht bei der langsamer fahrenden S-Bahn der Lärm ausschließlich am Fahrweg, also zwischen Schiene und Rad. Und da gelten heute andere Lärmschutzregeln als noch vor 115 Jahren als die Gleise der S7 gelegt wurden. Moderne Gleisbauten sind lärmgedämpft, d. h. mit einem zweiten Gleis wird es auf jeden Fall leiser werden als bisher.

Aspekt Schiene/Straße: uns, den Initiatoren der Podiumsveranstaltung, liegt ein besserer Öffentlicher Nahverkehr vor allem deshalb am Herzen, weil es auch um Klimaschutz und damit um die Lebensqualität der zukünftigen Generationen geht. Autofahrern muss eine umweltverträgliche Alternative geboten werden. Auch die Anwohner z. B. der Staatsstraße 2078, die von Rosenheim nach München führt, haben ein Recht auf weniger Abgase, weniger Lärm, weniger Feinstaub, weniger Reifenabrieb (Mikroplastik). Wer sich den Park- und Ride-Parkplatz in Aying anschaut, wird feststellen, dass etwa 80 % der dort geparkten Fahrzeuge ein Rosenheimer Kennzeichen haben. Das wird so lange so bleiben wie es keine Alternative auf der Schiene gibt!

Für Landrat Christoph Göbel ist genau deshalb der Ausbau von S7 und Mangfalltalbahn so dringend. Denn entlang der Strecken gibt es lt. Göbel nicht nur viele Einwohner sondern auch Arbeits- und Ausbildungspläne. Außerdem kommen über diesen Weg Pendler von der österreichischen Grenze in den Landkreis. Der Landrat sieht Chancen, den zweigleisigen Ausbau der Mangfalltalbahn in den Bundesverkehrswegeplan zu bringen, da diese Strecke systemrelevant ist. Denn wenn die Verbindung über Grafing gesperrt ist, fahren die Personenzüge von Rosenheim nach München zusätzlich zum Meridian durch das bisher noch eingleisige Mangfalltal.

Für den Bruckmühler Bürgermeister Richard Richter kommt die berechtigte Forderung nach einem zweigleisigen Ausbau der Mangfalltalbahn zu einem ungünstigen Zeitpunkt. Er meint, die Anwohner der für Personenzüge ausgebauten Strecke könnten möglicherweise befürchten, dass die Situation ähnlich wie am Brennerzulauf würde, wo es allerdings primär um den Güterverkehr geht. Aber auch er betont die Notwendigkeit, dass die Pendler, die zwischen Westerham und Kolbermoor leben, schneller und besser mit den Öffentlichen nach München kommen müssen. Außerdem will er eine bessere Fahrpreisgestaltung und vor allem endlich ein gemeinsames Tarifsystem.

Annette Ganssmüller-Maluche, stellvertretende Landrätin des Landkreises München, machte ihrem Ärger gegenüber der Deutschen Bahn Luft: „Wir kriegen nichts umgesetzt“.

Der Landtagsabgeordnete Markus Büchler forderte vor allem mehr Geld. Werden doch in Deutschland pro Jahr und Einwohner nur lächerliche 68 € in die Schiene investiert, in Österreich 200 und in der Schweiz sogar 360.

Einig waren sich die Politiker, dass mehr Druck aufgebaut werden müsse, am besten gemeinsam mit den Nachbarlandkreisen, um endlich vernünftige Verbindungen auch im Südosten zu bekommen.

Dass auf der S7 so oft nichts funktioniert, ist für Verkehrsplaner Thomas Kantke logisch: eingleisige Strecken haben nur eine Kapazität von 70 bis 75 Zügen, zweigleisige von 300. Trotzdem wäre auch bereits jetzt eine Taktverdichtung südlich von Höhenkirchen-Siegertsbrunn möglich.

Ayings Erster Bürgermeister Johann Eichler, der die Podiumsdiskussion moderierte, will möglichst schnell, und zwar mit der vorhandenen Infrastruktur, Verbesserungen erreichen: den ganztägigen 20-Minutentakt bis Aying und einen alternierenden 20/40-Minuten-Takt bis Kreuzstraße. Immerhin hatte Landtagspräsidentin Ilse Aigner in ihrer vorherigen Funktion als Verkehrsministerin bereits für den Fahrplanwechsel 2019 den 20-Minuten-Takt versprochen. Als weiteres Nahziel sieht Eichler die Verlängerung der S7 nach Holzkirchen mit einem vernünftigen durchgehenden Takt. Dazu will er umgehend ein Betriebskonzept entwickeln lassen.

Einig war man sich, dass mit dem Vorhaben „Bavaria One“ für Ottobrunn die Verbesserung des schienengebundenen ÖPNV im Südosten an Bedeutung und Dringlichkeit gewinnen könnte.

Selbst wenn es, wie angedacht, eine Verlängerung der U-Bahnlinie 5 bis Ottobrunn/Taufkirchen geben sollte (die Realisierung wird sich über Jahrzehnte hinziehen, keiner der heutigen Protagonisten wäre dann noch im

Amt), hätte eine nicht ausgebaute Strecke der S7Ost zur Folge, dass die Anbindung dieses Gebietes an den Raum Rosenheim wie auch an das gesamte Oberland noch auf dem Stand von vor 115 (!) Jahren wäre. Zu dieser Zeit wurde diese Strecke nämlich eröffnet. In den neuen Plänen des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr ist die Umfahrung Kreuzstraße als zu untersuchende Maßnahme U 03 enthalten.

Im Rahmen der Podiumsdiskussion wurde eine von der Initiative S7Ostplus vorbereitete Resolution verabschiedet (s. Extratext). Die Liste mit den Unterschriften soll, gemeinsam mit den Kommunalpolitikern der Anrainergemeinden, Ministerpräsident Söder übergeben werden. Ein entsprechender Brief, verbunden mit der Bitte um einen Gesprächstermin, wurde gleich am 23. Mai abgeschickt. Wegen der Dringlichkeit und in Anbetracht der anstehenden Sommerferien haben wir um einen Termin möglichst noch vor August 2019 gebeten.

Die Presse ist darüber informiert und wird berichten.

Nortrud Semmler

Süddeutsche Zeitung 23. 5. 19

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

Münchner Merkur 23. 5. 19

<https://www.merkur.de/lokales/muenchen-lk/aying-ort28266/s7-ausbau-raumfahrtprogramm-bavaria-one-soll-s-bahn-retten-anwohner-widerstand-aus-angst-vor-laerm-12310553.html>