

# Dießen–München ohne Umsteigen

Erste Gespräche zwischen dem Landkreis und dem MVV haben stattgefunden

Landkreis – Der Einstieg in den MVV (der KREISBOTE berichtet) ist auch nach der Struktur- und Verkehrskommissionssitzung im Januar noch nicht sicher. Aber der Nebel hat sich gelichtet: MVV-Geschäftsführer Dr. Bernd Rosenbusch zeigte mit seiner Anwesenheit Gesprächsbereitschaft. Im Verkehrsministerium gibt es das neue Referat 63, eigens geschaffen für Verkehrsverbundausweitungen in Bayern, mit dessen Mitgliedern der ÖPNV-Verantwortliche des Landratsamts Dietmar Winkler sprechen wird. Und Landrat Thomas Eichinger will auf politischer Ebene den MVV-Anschluss abklären. Denn „wer nicht ruft, kann nicht gehört werden“.

Seit 1972 habe sich im MVV-Netz nicht viel getan, beschreibt Winkler den aktuellen Stand. Nun soll ab dem 9. Juni dieses Jahres die inzwischen abgeschlossene Tarifreform des MVV wirksam werden. Deren Vorzüge laut MVV: „Viel einfacher und klarer strukturiert, mit günstigeren Preisen für die Mehrheit der Haushalte und mehr Bewegungsraum mit vielen Tickets.“ Die Tarife stehen. Ein guter Punkt also, um auch über eine Ausweitung des Verbunds auf den Landkreis zu reden. Zudem stellt das neue Referat 63 für die Ausweitung der Verkehrsverbände laut Winkler 30 Millionen Euro zur Verfügung. Inwiefern das für die fünf großen Verbände in Bayern reichen soll, ist allerdings fraglich.

Wird der Tarif des MVV auf den Landkreis ausgeweitet, entstehen den Betreibern auf Schiene und Straße Verluste. Denn die MVV-Tarife dürften günstiger ausfallen. Diese Durchtarif-

ierungsverluste genannten Defizite muss jemand zahlen. Bisher wäre das der Landkreis. In den 90ern berechnete man dafür rund eine Million Mark, inzwischen ist man bei sieben Millionen Euro. Dazu kommen noch die Kosten für die Ausweitung des Busnetzes. Denn im MVV sollte auch jeder Bahnhof und jedes Dorf gut erreichbar sein. Etwas, das nach Eichingers Ansicht im Moment „nur partiell möglich ist“.

In den Landkreisen, die be-

auch in München, eine Strukturverbesserung der Gebiete, in denen das Leben noch bezahlbar ist.“ Wie der Verlustausgleich seitens des Landkreises bei den Buslinien aussehen könnte, ist noch völlig offen. Bisher ist die Finanzierung gemischt, es gibt eigenwirtschaftlich fahrende Buslinien und auch durch den Landkreis bezuschusste.

Sollte die Eingliederung in den MVV kommen, dann frühestens in drei Jahren, ist Eichinger überzeugt. Durch die Gespräche hof-

sen schauen, wie weit der Freistaat bereit ist, einer dauerhafte Übernahme der Defizite durch die Durchtarifizierungsverluste zu übernehmen“, sagt Eichinger.

Wie genau die Aufnahme in den MVV aussehen könnte, dazu gibt es Ideen. „Der MVV könnte bis Buchloe gehen“, meint Winkler. Die Strecke wird gerade elektrifiziert. Bis Buchloe solle ja auch die geplante Express-S-Bahn von München aus reichen: ein Zug alle halbe Stunde, der weniger Stationen anfährt. Dieser Express-

nie München–Buchloe“ ab voraussichtlich Dezember 2021. Ab Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke (laut BEG voraussichtlich 2026) werde diese Linie in eine Regional-S-Bahn umgewandelt und in die Münchner Innenstadt einfahren. Auf die Frage, ob dieser Zugverkehr trotz Zweigleisigkeit zwischen Buche- nau und Buchloe machbar sei (schon jetzt müssen S-Bahnen öfters Züge vorbeilassen) antwortet Oeser: „Die Fahrbarkeit dieses Fahrplankonzeptes wurde von DB Netz erfolgreich geprüft, sodass der Verkehr wie geplant stattfinden sollte.“ Auch der MVV verfolgt dieses Konzept. Auf seiner Webseite ist zu lesen, dass künftig Züge aus der Region durch die Innenstadt sogar bis zum Flughafen fahren könnten.

Inwiefern andere Zugverbindungen in den MVV eingebunden werden, hängt auch von der Elektrifizierung der jeweiligen Strecke ab. Zum Beispiel bei der Ammerseebahn, die bisher noch mit Dieselloks fährt. „Wir versuchen natürlich diese Strecke mit einzubeziehen“, betont der Landrat. Bisher scheiterte der Traum, von Dießen bis München ohne Umsteigen im Zug sitzen zu können, an der Diesellok. Auch die Elektrifizierung von Kaufering–Landsberg spricht Winkler an. So könnten zum Beispiel ein Waggon aus Landsberg, einer aus Kaufering und einer vom Ammersee in Geltendorf gekoppelt werden und nach München weiterfahren. Generell sei ja auch der Landkreis Weilheim-Schongau am MVV interessiert.

Aber langsam. „All das ist noch nicht Inhalt der Beitrittsverhandlungen“, bremst Eichinger. Erstmal den Beitritt festzurren. Der Rest zeigt sich dann. sus



**Vielleicht in ferner Zukunft möglich: Innerhalb des MVVs in Dießen einsteigen und bis München sitzen bleiben. Dafür müsste aber unter anderem die Strecke elektrifiziert werden.** Foto: Roettig

reits im MVV Unterschlupf gefunden haben, kommt hingegen der Freistaat für die Durchtarifizierungsverluste auf der Schiene auf. Etwas, das Eichinger und Winkler gerne auch für den Landkreis Landsberg festzurren wollen. Eichingers Argument gegenüber dem Staat: „eine bessere Bedienung der Arbeitsplätze

fen Winkler und Landrat auf eine To-Do-Liste, die notwendige Schritte aufführt: Datenerfassungen, wer wann wie oft fährt, wie die bisherigen Busverkehre finanziert sind und wie sie in Zukunft engmaschiger gestaltet werden könnten. Und natürlich die Verhandlungen um die Kostenbeteiligung: „Wir müs-

könne nach Winklers Informationen bereits 2021 in einer geringeren Taktung starten. Erst bei Fertigstellung des zweiten Stammstreckentunnels werde der Halbstundentakt möglich – voraussichtlich 2029.

Pressesprecher der BEG Wolfgang Oeser spricht von einer „elektrischen Vorortverkehrsli-