

## Zweiter Bahnhof statt Ausweichgleis – Vision von gestern, Chance von morgen?

**Im Artikel „CSU startet Online-Petition“ vom 15.01.2020 in der Ebersberger Zeitung wurde der Bau eines zweigleisigen Abschnitts zwischen Ebersberg und Grafing genannt. Als Alternative hierzu sollte die in den 1970er-Jahren verworfene Planung eines Bahnhofs Ebersberg Süd-West thematisiert und über die Wiederaufnahme des Vorhabens nachgedacht werden.**

„Etwa 300m südlich des Baugebiets soll in naher Zukunft eine S-Bahn-Haltestelle entstehen, um den Weg zum Bahnhof abzukürzen.“ Dieser Satz, der sich wie eine kühne Zukunftsvision anhört, stammt aus der Verkaufsbroschüre für das Baugebiet in der Karwendelstraße aus den 1970er-Jahren. Warum diese Ankündigung nie umgesetzt wurde, lässt sich heute kaum mehr nachvollziehen. Priorität hatte zur damaligen Zeit der Ausbau des Straßennetzes und Stärkung des motorisierten Individualverkehrs.

Über 40 Jahre später beschäftigen die Folgen der damaligen Entscheidungen Politiker weltweit. Angesichts der stetig voranschreitenden Erderwärmung, des hohen Flächenverbrauchs für fließenden und ruhenden Verkehr und der Belastungen für Anwohner vielbefahrener, überlasteter Straßen werden Alternativen zum PKW als dominierendem Verkehrsmittel wieder attraktiver. Außerdem werden sie von immer größeren Teilen der Bürgerinnen und Bürger eingefordert. Vor allem der öffentliche Nahverkehr ist eine der wenigen Möglichkeiten auch weite Strecken, für die Fahrrad und Fußweg keine Option darstellen, zu überwinden.

Eine Vision, welche hierzu mittelfristig einen Beitrag leisten kann, ist eine höhere Attraktivität der Bahnstrecke nach München und Wasserburg durch Anbindung des Stadtteils Süd-West mit einem eigenen Bahnhof. Dazu lohnt es sich, zunächst die Möglichkeiten zur Errichtungen eines Ausweichgleises näher zu betrachten:

eine Doppelspurinsel, bei der Züge auf einem längeren zweigleisigen Abschnitt aneinander vorbeifahren können, macht einen Ausbau der Bahnstrecke auf mehreren Kilometern erforderlich. Dies ist teuer und dauert in der Umsetzung wegen der notwendigen Planungen und des Grunderwerbs länger als der Bau eines kurzen, zweigleisigen Abschnitts, in dem ein Zug stehen bleibt und der entgegenkommende Zug auf dem zweiten Gleis am stehenden Zug vorbeifährt. Der Bau einer solchen kurzen Ausweichstelle, die es beispielsweise in Steinhöring gibt, ist somit leichter in naher Zukunft realisierbar. Sollte eine kurze Ausweichstelle mit Zughalt gebaut werden ist es naheliegend, an dieser Stelle einen Bahnhof zu errichten, um den ohnehin notwendigen Halt des Zuges zu nutzen.

Damit der Bahnhof angenommen wird, sollte er so nahe wie möglich am Ebersberger Stadtgebiet liegen. Hierfür bietet sich der südlich der Straße „Im Augrund“ gelegene Streckenabschnitt der Bahnstrecke Ebersberg – Grafing Bahnhof an. Der Bahnhof wäre an dieser Stelle vor allem für die Bewohner des Stadtteils Süd-West zu Fuß und mit dem Fahrrad gut erreichbar.

Der Zeitpunkt, die bereits Jahrzehnten alten Überlegungen zu einem Bahnhof Ebersberg Süd-West wiederaufzunehmen, bietet sich gerade jetzt an. Neben der sich rasant ändernden Sichtweise auf Mobilität, Verkehr und das Auto spielen zwei weitere Faktoren eine Rolle:

Zum einen wurde 2015 die Stationsoffensive Bayern zur Errichtung von 20 neuen Bahnhöfen begonnen, der Bau dieser Bahnhöfe soll bis 2023 abgeschlossen sein. Falls es eine Fortschreibung der Stationsoffensive geben sollte, könnte eine positive Prüfung der Machbarkeit die Grundlagen für die Aufnahme in die fortgeschriebene Stationsoffensive sein.

Zum anderen hat der Bund Mitte 2019 angekündigt, seine Ausgaben in den Ausbau der Bahninfrastruktur deutlich zu erhöhen. Bis 2030 sind Investitionen in Höhe von 86 Milliarden Euro in das Schienennetz der Deutschen Bahn geplant.

Die Vision eines zweiten Bahnhofs für Ebersberg wird nicht in naher Zukunft umgesetzt werden. Die Chancen, mittelfristig einen zweiten Bahnhof zu errichten und die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, sind momentan aber so hoch wie nie. Was manchem heute noch als Utopie erscheint, könnte in

einigen Jahren bereits mehrheitsfähig sein. Der von Philipp Goldner im Jahr 2007 vorgeschlagene Tunnel für eine Ortsumfahrung schien vor einigen Jahren noch unrealistisch, während eine Tunnelvariante als Ortsumfahrung heute die größte Akzeptanz findet.

Wir müssen jetzt die Weichen für die Zukunft stellen. Wir fragen uns heute, warum der ÖPNV vor 40 Jahren keine wichtigere Rolle gespielt hat und die Idee eines zweiten Bahnhofs nicht umgesetzt wurde. Unverzeihlich wäre es, wenn sich unsere Kinder und Enkel in 40 Jahren die gleiche Frage wieder stellen müssten.

Christoph Münch, Ebersberg