

**Von:** "Thomas Kantke"

**An:** [Redaktion@sz.de](mailto:Redaktion@sz.de)

**Betreff:** Artikel: Naderöhr Ostbahnhof vom Mittwoch, 16.12.2015, Seite R9  
Sehr geehrte Damen und Herren,

die Ausführungen der Deutschen Bahn Netz AG zur Entbehrlichkeit des zweigleisigen Ausbaus der S7-Ost sind fachlich falsch.

Bereits 1973, zu einem Zeitpunkt also, also sich die Eisenbahninfrastrukturplanungen noch an den eisenbahnbetrieblichen Notwendigkeiten orientierten und nicht wie heute politisch motiviert waren, hatte die damalige Deutsche Bundesbahn bereits festgestellt, dass ein zweigleisiger Ausbau zwischen München-Giesing und Höhenkirchen-Siegertsbrunn notwendig ist (siehe Attach), wenn man betriebsstabil einen ganztägigen 20-Minuten-Takt bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn fahren will. Zum damaligen Zeitpunkt wurde diese Strecke lediglich in der HVZ im 20-Minuten-Takt bedient, ansonsten alle 40 Minuten. Heute, wo die Strecke ganztägig alle 20 Minuten bedient wird und demzufolge Verspätungen und Betriebszusammenbrüche auf der S7-Ost an der Tagesordnung sind, meint man auf einen zweigleisigen Ausbau verzichten zu können, um alle Gelder für einen unnötigen zweiten S-Bahn-Tieftunnel, der lediglich politisch motiviert ist, zusammenkratzen zu müssen.

Anzumerken sei, dass das Fahrgastaufkommen zwischen Giesing und Ottobrunn genauso hoch ist wie zwischen Giesing und Taufkirchen, aber auf der S3 aufgrund des inzwischen erfolgten zweigleisigen Ausbaus in der HVZ bis Deisenhofen alle 10 Minuten gefahren wird, sodass man die Neubiberger und Ottobrunner gegenüber den Unterhachingern und Taufkirchnern trotz derselben Tarifzone offenbar als Fahrgäste zweiter Klasse betrachtet. Inzwischen ist die S7-Ost die einzige S-Bahn-Linie, die auf dem Münchner Stadtgebiet noch eingleisig betrieben wird.

Der Grund für die Destruktion liegt darin begründet, dass die Politik konsequent die Planungsgrundlagen missachtet und am Fehlplanungsprojekt S-Bahn-Tieftunnel in der Innenstadt festhält. Aufgrund des Planungsdreiecks, welches die Abhängigkeit zwischen dem Fahrplan, der Infrastruktur und den Fahrzeugen aufzeigt, ist es notwendig, vor Beginn der Baumaßnahme bereits zu wissen, welchen Fahrplan man fahren will. In Abhängigkeit des Zielfahrplans wird dann die dazu notwendige Infrastruktur errichtet, wobei man sich hierzu der Strategie "Organisation vor Elektronik vor Beton" bedient. Diese schlägt aus Effizienzgründen zuerst organisatorische Massnahmen vor (Zugabfertigung, Zuglängen, Zugdisposition, Wagenlaufplan) anschließend - falls notwendig - elektronische Lösungen (Leit- und Sicherungstechnik) und erst alles allerletztes Mittel - falls notwendig - Beton (Brücken und Tunnels).

Der Versuch, einen Tieftunnel zu bauen, ohne genau zu wissen, welchen Fahrplan man später fahren will, widerspricht eklatant den Grundsätzen der Eisenbahnfachliteratur.

Solange die Politik am Fehlplanungsprojekt zweiter S-Bahntieftunnel festhält, anstatt den wesentlich kostengünstigeren Teilausbau Südring zu realisieren und zugleich die Außenäste im notwendigen Maße zu ertüchtigen, wird sich an der Instabilität des gesamten S-Bahn-Systems nichts ändern, da 90% aller Störungen im Außenbereich durch Eingleisbetriebe und durch Mischverkehrsstrecken mit Regional-, Fern- und Güterzügen entstehen.

Aus heutiger Sicht gilt "Die Planungsfehler von heute sind die Betriebsstörungen von morgen." Es bleibt zu hoffen, dass das Fehlplanungsprojekt zweiter S-Bahn-Tieftunnel nicht realisiert wird und stattdessen das S-Bahn-System gemäß den Grundsätzen der Eisenbahnfachliteratur ausgebaut wird, damit die nächste Generation nicht gezwungen ist, nach der sinnlosen Versenkung von 4 Milliarden € in einen Tieftunnel ohne Nutzen diese Binsenweisheit in "Die Planungsfehler von gestern sind die Betriebsstörungen von heute." umzuformulieren.

Thomas Kantke