

München Süd

Abgehängt am Außenast

Obgleich Ottobrunn eine der größten Gemeinden im Raum München ist, fährt die S-Bahn nur alle 20 Minuten. Das will eine örtliche Initiative jetzt ändern: Sie fordert den zweigleisigen Ausbau bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn

Von Daniela Bode

Ottobrunn - Ottobrunn ist mit mehr als 20000 Einwohnern eine der größten Gemeinden im Landkreis München. Mit drei großen Gewerbegebieten und Hochtechnologie-Unternehmen wie EADS ist die Gemeinde im Münchner Südosten zudem ein wichtiger Wirtschaftsstandort, an dem viele Menschen ihren Arbeitsplatz haben. Dennoch ist Ottobrunn, was die S-Bahn-Anbindung betrifft, im Vergleich zu umliegenden Gemeinden benachteiligt: Zwischen Giesing und der Endhaltestelle Kreuzstraße verläuft die S7 nur eingleisig. Doppelbahnsteige, an denen sich Züge begegnen können, gibt es nur im Stadtgebiet und an einigen Stationen wie Perlach, Neubiberg, Hohenbrunn und Höhenkirchen-Siegertsbrunn. Das hat zur Folge, dass nur ein 20-Minuten-Takt möglich ist.

Die Auswirkungen: lange Wartezeiten, Verspätungen, überfüllte Waggons. Viele Ottobrunner wünschen sich daher seit langem einen 10-Minuten-Takt. Nicht wenige Ottobrunner wie Kathrin Malinaric fahren daher zur U-Bahn-Station Neuperlach-Süd, um von dort die U5 in die Stadt zu nehmen, die alle zehn Minuten fährt, zu den Hauptverkehrszeiten sogar alle fünf Minuten. 'Ich arbeite in der Rudolf-Steiner-Schule in Schwabing. Mein Kind geht dort zur Schule und muss um 8 Uhr da sein. Wenn ich die S-Bahn verpasse, muss ich 20 Minuten warten', sagt die junge Mutter. Einen 10-Minuten-Takt würde sie sehr begrüßen.

'Ich würde viel davon halten, wenn die Linie zweigleisig ausgebaut würde und es einen 10-Minuten-Takt gäbe', sagt auch Rolf Liefeld aus Riemerling, der drei bis vier Mal die Woche mit der S-Bahn fährt. Platzprobleme in der S7 kennt er zwar weniger; die S-Bahn reicht nach seinen Erfahrungen für die Zahl der Fahrgäste 'gerade noch so aus'. Doch das mag einfach daran liegen, dass viele Ottobrunner wegen des schlechten Takts auf die S-Bahn verzichten und bei einer Verbesserung umsteigen würden. So nutzen viele die S3, die im nahen Taufkirchen hält, und zu den Hauptverkehrszeiten alle zehn Minuten fährt. Auch der Bus 210, der von Neuperlach-Süd nach Ottobrunn pendelt, fährt zu den Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt bis zu EADS.

Der Verein Natur und Umwelt Südost (Nuso) und die Agenda 21 Ottobrunn-Neubiberg haben das Thema S7-Ausbau jetzt aufgegriffen. Im laufenden Bürgermeisterwahlkampf melden sie sich mit der Forderung nach einer Taktverdichtung und einem zweigleisigen Ausbau zu Wort. 'Ziel ist zunächst, dass das Thema stärker bei den Kommunalpolitikern ankommt, um auch vertreten zu werden', sagt Nuso-Vorsitzender Rüdiger Berger.

Im Sommer hatten Nuso und Agenda erstmals bei einer Veranstaltung den S7-Ausbau thematisiert. Ingenieur Stefan Baumgartner, der mit Kollegen ein Alternativkonzept zur zweiten S-Bahn-Röhre erarbeitet hat, erläuterte dabei, wie ein Zehn-Minuten-Takt oder auch mehr Pünktlichkeit erreicht werden könnten. Diese Ideen haben Nuso und die Agenda aufgegriffen. Sie fordern einen zweigleisigen Ausbau zunächst bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn, fürchten zugleich aber, dass dafür keine Mittel zur Verfügung stehen, wenn die zweite Stammstrecke gebaut wird. 'Wenn sie kommt, kann man das Ganze vergessen', sagt Berger. Immerhin soll der zweite Tunnel mehr als zwei Milliarden Euro kosten. Für die S7 wäre dann wohl auf Jahre hinaus kein Geld übrig.

Dabei wäre der finanzielle Aufwand für den Ausbau der Außenäste nach Ansicht der Stammstreckengegner wesentlich geringer. Eine Kostenschätzung geht für einen zweigleisigen Ausbau der S7 bis zur Endstation Kreuzstraße von 100 bis 150 Millionen Euro aus. Laut Berger würden nur wenige Teile des Streckenausbaus Wohngebiete betreffen - auf beiden Seiten seien Vorgärten und Rad- und Fußwege. Im Großen und Ganzen sei die Fläche breit genug für ein zweites Gleis. Auch seien nur Brückenbauwerke nötig: eine Querung der A8 vor Perlach sowie der A99 vor Hohenbrunn und Verbreiterung der Unterführung am Karl-Valentin-Weg in Ottobrunn. Die Bahnhöfe sind bis auf Ottobrunn und Wächterhof bereits auf zwei Gleise ausgebaut. Neuperlach solle aus Kostengründen eingleisig bleiben.

Nuso und Agenda wollen nun andere Initiativen im Münchner Umland einbinden, um die Interessen zu bündeln und die Position zu stärken. Rainer Gränzer vom Arbeitskreis Ortsentwicklung und Verkehr der Agenda steht dazu etwa mit Vertretern der Aktionsbündnisses S-Bahn München und dem Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr in Kontakt. Auch die Bürger sollen stärker eingebunden werden: 'Ein Verein mit 70 Leuten kann nicht viel anschieben. Das Thema muss stärker bei der Bevölkerung und den Kommunalpolitikern ankommen', sagt Berger.

Erste Erfolge kann man vorweisen: SPD-Bürgermeisterkandidatin Ariane Wißmeier-Unverricht hat das Thema Taktverdichtung und Ausbau der S7 bereits in ihren Wahlkampf aufgenommen. CSU-Amtsinhaber Thomas Loderer hat sich inzwischen ebenfalls für einen Zehn-Minuten-Takt und, wenn nötig, einen zweigleisigen Ausbau ausgesprochen - aber unter der Bedingung, dass sich die Schließzeiten der Schranken an der Putzbrunner Straße und der Ottostraße nicht wesentlich verlängern. Das bayerische Verkehrsministerium, das den Ausbau anstoßen müsste, und die Deutsche Bahn machen den Ottobrunnern indes nicht viel Hoffnung. 'Das heutige Taktangebot auf der S7 entspricht der verkehrlichen Lage. Die S7 ist ausreichend dimensioniert', sagt eine Sprecherin des Verkehrsministeriums. Ein zweigleisiger Ausbau sei daher derzeit nicht vorgesehen und auch nicht begründbar. Und ein Bahnsprecher stellt klar: 'Ein Zehn-Minuten-Takt ist

ohne Ausbau der Strecke nicht möglich.' Ohnehin sei die Stammstrecke mit 30 Zügen pro Stunde, also alle zwei Minuten einem, voll.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Freitag, den 01. Februar 2013, Seite 7