

München West

Nadelöhr Ostbahnhof Das System stößt in seiner Gesamtheit an seine Leistungsfähigkeitsgrenzen

Laut DB Netz AG lässt sich auf der S-Bahnlinie 7 der von zahlreichen Bürgern und Lokalpolitikern geforderte Zehn-Minuten-Takt zwischen Giesing und Höhenkirchen-Siegertsbrunn nicht realisieren

Von Hubert Grundner

Giesing/Neuperlach . Die Aussichten, dass sich auf dem jeweils östlichen Ast der S-Bahnlinien 3 und 7 in kurzer Zeit wesentliche Verbesserungen erzielen lassen, sind denkbar gering. Darauf lassen zumindest die Stellungnahmen schließen, die das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bei der Obersten Baubehörde (OBB) im Innenministerium, der DB Netz AG (DB) und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) jetzt eingeholt hat. Anlass dafür waren unter anderem Anträge der Bezirksausschüsse 16 (Ramersdorf-Perlach) sowie 17 (Obergiesing-Fasangarten).

Derzeit bereiten die Mitarbeiter des Planungsreferates einen Beschlussentwurf vor, der, so Behördensprecher Thorsten Vogel, den Stadträten voraussichtlich im Frühjahr 2016 zur Entscheidung vorgelegt wird. Nach bisherigem Stand der Dinge wird Stadtbaurätin Elisabeth Merk darin beantragen, den Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn zu bitten, die bei einer Taktverdichtung der S7 Ost auf einen 15-Minuten-Takt zweigleisig auszubauenden Streckenabschnitte zu identifizieren. Danach könnte man diese Flächen bei künftigen Bauprojekten im Umfeld der Gleisstrecke freihalten. Im nächsten Punkt des Beschlussentwurfs heißt es, das Planungsreferat setze sich beim Freistaat dafür ein, dass der S-Bahnhof Giesing als wichtige Umsteigestation zu städtischen Verkehrsmitteln . U-Bahn und Bus . im Nachfolgeprogramm zum sBayernpaket 2013-2018%berücksichtigt wird.

Im Bayernpaket hat der Freistaat 60 Millionen Euro für den barrierefreien Ausbau der Stationen bereitgestellt . unter anderem profitiert davon der S-Bahnhof Perlach. Zwar ist als Eigentümerin der Stationen die DB dafür verantwortlich; die Finanzierung erfolgt durch den Bund. sWir sind aber bereit, Landesmittel zuzuschießen, damit bei den Investitionen von Deutscher Bahn und Bund etwas vorangeht%hatte Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) 2014 bei der Verkehrskonferenz in Niederbayern erklärt, warum Bayern hier finanziell in Vorleistung geht.

Unabhängig davon, ob den Forderungen des Planungsreferates beziehungsweise des Stadtrates Erfolg beschieden sein wird, muss man feststellen: Sie unterscheiden sich bereits deutlich von den ursprünglichen Wünschen der Bezirksausschuss-Mitglieder. Hauptanliegen ihrer Anträge sind der zweigleisige Ausbau der Strecke Giesing-Kreuzstraße, ein Zehn-Minuten-Takt auf der S-Bahnlinie 7 zwischen München und Höhenkirchen-Siegertsbrunn sowie die Einführung eines ganztägigen 20-Minuten-Taktes zwischen München und Kreuzstraße. Außerdem soll mit dem zweigleisigen Ausbau die Betriebsqualität auf der Gesamtstrecke gesteigert werden.

Dazu hat laut Planungsreferat die OBB erklärt, dass sich aus der aktuellen Nachfrage auf der S7 kein Bedarf ableiten lasse, die Strecke auszubauen. Auf längere Sicht und bei entsprechender verkehrlicher Entwicklung bestehe jedoch die Perspektive, das Fahrtenangebot auf der S7 von einem 20-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt zu verdichten. Hierfür wäre laut OBB zumindest abschnittsweise die Strecke der S7 Ost zweigleisig auszubauen.

Es zeige sich aber, so stellt das Planungsreferat in dem Zusammenhang fest, dass das S-Bahnssystem in seiner Gesamtheit an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit stößt. **Daher sei für die zukunftsfähige Entwicklung der S-Bahn München die zweite Stammstrecke von zentraler Bedeutung.** Mit ihr werde sich die Qualität des Gesamtsystems verbessern.

Doch selbst wenn sie Realität würde: Der Stellungnahme der DB lasse sich entnehmen, dass bei den Fahrplankonzepten der Bayerischen Eisenbahngesellschaft für die Strecke Giesing-Kreuzstraße als Maximum nach Fertigstellung der zweiten Stammstrecke ein 15-Minuten-Takt bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn vorgesehen ist%Der lasse sich ohne zweigleisigen Ausbau realisieren. Zugleich aber wurde laut Planungsreferat von der DB Netz AG angemerkt, dass der geforderte Zehn-Minuten-Takt auch bei einem zweigleisigen Ausbau der Strecke nicht möglich sei, da der dafür erforderliche Fahrtrichtungswechsel von insgesamt zwölf S-Bahnen pro Stunde im Ostbahnhof . sechs S-Bahnen aus der Stammstrecke in Richtung Deisenhofen/Holzkirchen und sechs S-Bahnen aus der Stammstrecke in Richtung Höhenkirchen Siegertsbrunn . nicht umsetzbar sei.

Schneller geht's nicht: Laut DB ist auf der S7 Ost maximal ein 15-Minuten-Takt möglich.Foto: Claus Schunk

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Mittwoch, den 16. Dezember 2015, Seite 41