

Positionspapier zum zweigleisigen Ausbau/Teilausbau der S7-Ost sowie zu deren eventueller Tieferlegung im Bereich Neubiberg-Ottobrunn

A.) Zweigleisiger Ausbau/Teilausbau

- Bereits 1973 hatten die Planer der Deutschen Bundesbahn erkannt, dass der zweigleisige Ausbau notwendig ist, um einen stabilen 20-Minuten-Takt zu erreichen (damals wurde die S-Bahn auf diesem Abschnitt im 40-er Takt betrieben). Heute zeigt sich die Richtigkeit der Einschätzung von 1973.
- Damals ging es „nur“ um die Einführung des 20-Minuten-Taktes Giesing - Höhenkirchen-Siegersbrunn und die Einführung des durchgehenden 40-Minuten-Taktes Höhenkirchen-Siegersbrunn - Kreuzstraße. Sogar um dieses im Vergleich zu heute wesentlich geringere Fahrplanangebot betriebsstabil fahren zu können, wurde der zweigleisige Ausbau Giesing - Höhenkirchen-Siegersbrunn als dringend notwendig erachtet. Aber heute geht es um wesentlich mehr Zugfahrten als damals. Heute muss ein 10-Minuten-Takt zwischen Giesing und Höhenkirchen-Siegersbrunn und ein 20-Minuten-Takt zwischen Höhenkirchen-Siegersbrunn und Kreuzstraße gefahren werden, um die Verkehrsnachfrage zu befriedigen und um bessere Anschlüsse an die Mangfalltalbahn zu schaffen. Die S-Bahn München hätte den zweigleisigen Ausbau sehr gerne, aber sie ist für den Ausbau nicht zuständig.
- Sofern aus Kostengründen geplant sein sollte, dauerhaft nur einen Teilausbau vorzusehen, ist dies wenig sinnvoll. Das zeigt die heutige Situation: Die Begegnungsstellen (Stationen mit Zweigleisigkeit) sind so gelegt, dass bei idealer Einhaltung des Fahrplans im 20-er Takt genau hier die Richtungskreuzung stattfindet – was in der Praxis nicht immer funktioniert. Genau diesen Fehler würde man beibehalten, wenn man nur ein paar (in der Theorie strategisch zwar ideal gelegte) zusätzliche Intervalle mit Zweigleisigkeit einfügen würde. Außerdem wäre dies ein wirtschaftlich und betrieblich völlig indiskutables Projekt, denn mit dem ständigen Wechsel zwischen ein- und zweigleisigen Streckenteilen gäbe es eine Unzahl an Weichen und davor anzuordnenden Sicherheitsabständen. Es wäre daher auch nicht mit eklatanten Einsparungen gegenüber einem Vollausbau zu rechnen.
- Wir verstehen unter „gesamte Strecke“ den Bereich (ab der Abzweigung „Frankenwldstraße“ südlich Giesing von dem mit der S3 gemeinsam befahrenen Abschnitt) bis Endstation Kreuzstraße – mit zwei Ausnahmen. Dies sind der Stationsbereich Neuperlach-Süd (hier wäre ein sehr teures Brückenbauwerk erforderlich; man kann den Fahrplan aber so gestalten, dass hier auf das 2. Gleis verzichtet werden kann) und die Hangabfahrt Kreuzstraße (kurz vor der Endstation ist keine Begegnung zu erwarten).
- Der Ausbau dieser gesamten Strecke wird wahrscheinlich in Schritten / Bauabschnitten erfolgen. Dieser Teilausbau wäre sinnvoll. Als ersten Abschnitt sehen wir den Ausbau südlich Aying, um – gemäß den Vorgaben von Ministerpräsident Söder – den 20-Minuten-Takt bis Endstation zu ermöglichen.

B.) Tieferlegung

- Eine Tieferlegung kann als Trog oder Tunnel erfolgen. Während der Trog geringere Kosten verursacht, ist bei einem (teureren) Tunnel eine völlige Lärmabschirmung gegeben und die darüber liegende Fläche gestaltbar.
- Ob eine Tieferlegung gewollt und geplant wird, ist keine Frage der S-Bahn Betriebstechnik. Der S-Bahn ist es egal, wo sie geführt wird – sie hat immer Vorfahrt. Es ist eine Frage der Kommunalpolitik.

- Beim zweigleisigen Ausbau der S3 hatte man auf eine generelle Tieferlegung verzichtet. Es gab auch keine Anliegerproteste wegen befürchteter evtl. zunehmender (oder entstandener) Lärmbelastung. Dies lag wohl daran, dass eine Neubaustrecke nach heutigen Kriterien erstellt werden muss und damit weniger störend ist als die bestehende Strecke mit dem alten Unterbau.
- Der Bau der U-Bahn-Wartungs- und Abstellanlage in Neuperlach-Süd ist beschlossen. Die Einrichtung wird östlich der S-Bahn erstellt. Geplant ist ein Testgleis parallel (östlich) zur S-Bahn. Vorgesehen ist, die Rotkäppchen- und die Arnold-Sommerfeld-Str. östlich der S-Bahn zusammenzufassen und dann eine Unterführung unter dieser Gleisanlage zum Anschluss an die Carl-Wery-Str. zu erstellen. Da diese Baumaßnahmen bereits in wenigen Monaten beginnen sollen, ist nicht vorstellbar, dass an dieser Planung noch etwas verändert wird.
- Eine Tieferlegung der S-Bahn könnte also nur knapp vor der nördlichen Gemeindegrenze beginnen, aus Kostengründen so weit südlich wie möglich.
- Die Station Neubiberg ist erst vor wenigen Jahren ausgebaut worden, in Ottobrunn wurde eine Fußgängerunterführung (bereits zum Start des MVV 1972/1973) erstellt, die vollständig für die Zweigleisigkeit ausgebaut ist. Für die Maßnahme „Tieferlegung“ wären dies beiden Stationen abzubrechen.
- Wenn die S7 im „Bereich Neubiberg-Ottobrunn“ tiefer gelegt werden soll, so wird dies offenbar auch die Station Ottobrunn umfassen müssen. Damit erstreckt sich dieses Vorhaben zwangsläufig auch auf den südlich davon gelegenen Ortsteil Riemerling der Gemeinde Hohenbrunn. Mit der Gemeinde Hohenbrunn wäre zu klären, wo die Strecke wieder „auftaucht“ und wie die Kostenbeteiligung zu gestalten ist.
- Die Kosten allein für diese Tieferlegung dürften mit etwa 0,4 bis 0,5 Mrd € das 2- bis 3-fache der Gesamtkosten für den ebenerdigen zweigleisigen Ausbau bis Kreuzstraße betragen. Aus Ottobrunn ist eine Äußerung bekannt, dass sogar die Kosten im 2-stelligen Mio-€-Bereich für die Höhenfreimachung der Bahnübergänge nicht geschultert werden könnten. Da diese Maßnahme nicht bahntechnisch erforderlich ist, wird sich DB-Netz auch nicht an den Kosten beteiligen.
- Sicher würde das Betreiben eines Tieferlegungs-Programms den gesamten zweigleisigen Ausbau torpedieren und auf lange Zeit blockieren – allein die Diskussion würde Jahre dauern. Staatliche Zuschüsse zu den Investitionskosten sind nur zu erwarten, wenn sich ein positiver Kost-Nutzen-Faktor ergibt. Dieser ist jedoch nicht absehbar. Für die S-Bahn besteht kein betrieblicher Vorteil in einer solchen Maßnahme (s. oben).

C.) Fazit

- Ein Teilausbau wäre nicht sinnvoll, eine Tieferlegung liegt nicht im Interesse der S-Bahn. Die Mehrkosten (im 3-stelligen Mio-€-Bereich) wären von den Kommunen zu tragen.
- Allein die Diskussion über diese Frage würde die Inangriffnahme des zweigleisigen Ausbaus um weitere Jahre verzögern. Eine interkommunale Vereinbarung über die Gestaltung und die Kostenübernahme würde terminlich unkontrollierbar.
- Es ist daher davon abzuraten, die Tieferlegung zu fordern.