

VERSION 3 VOM 25.08.2013

## Zu 1.:

Zur Gründungsversammlung am 17. April 2013 haben Agenda21-Gruppen aus Aying und Ottobern/Neubiberg die Agenda21-Gruppen der Anliegergemeinden entlang der S7Ost, den Verein Natur und Umwelt Südost, die Bürgerinitiative aus Haidhausen und Mitglieder des Bezirksausschusses BA 16 (Perlach-Ramersdorf) eingeladen. Neubiberg bot sich als zentral gelegener Ort für dieses Treffen an.

Die Initiative ist überörtlich, d.h. sie ist keine Neubiberger Initiative. Denn um einen nennenswerten Einfluss auszuüben ist das koordinierte Zusammenwirken der Betroffenen erforderlich.

Da die Mitglieder verschiedenen Gemeinden angehören, haben sie auch unterschiedliche Schwerpunkte hinsichtlich der Prioritäten für die einzelnen Punkte der Charta. Die Initiative sieht aber die Gesamtheit der Forderungen als unteilbar.

## Zu 2.:

Die Charta der Initiative S7Ost-plus wurde am 6. Mai 2013 in der vorliegenden Form von den Gründungsmitgliedern verabschiedet. Die Gründungsmitglieder sind: der Arbeitskreis Verkehr der Agenda21 Aying, der Arbeitskreis Ortsentwicklung und Verkehr der Agenda21 aus Ottobern/Neubiberg, der gemeinnützige Verein Natur und Umwelt Südost und Herr Dr. Sillem (Mitglied in der BI Haidhausen).

Unterstützer der Initiative sind mittlerweile (Stand: August 2013) auch die „Zukunftswerkstatt“ von Höhenkirchen-Siegertsbrunn (unter Mitwirkung von Bürgermeisterin Ursula Mayer). Sie haben ihre Zustimmung zu den in der Charta formulierten Zielen erklärt - wenn auch teils mit anderen Prioritäten (s. auch oben, zu Punkt 1).

## Zu 3.:

Die Unpünktlichkeit und Unzuverlässigkeit der S-Bahn stören wohl am meisten. Was nützen gut funktionierende Angebote bei U-Bahn, Tram und Bus, wenn man den Anschluss nicht erreicht? In Neuperlach-Süd, stadteinwärts, ist die Umsteigezeit auf eine pünktliche S7 ausgelegt. Aber wenn man in Neubiberg auf den Gegenzug wartet, wird es eng. Oft zu eng.

Woher kommen die Verspätungen? Laut Aussagen der Bahn (2010) entstehen nur etwa 10 % bis 12 % der Verspätungen im Tunnel, also auf der Stammstrecke, der Rest auf den Außenstrecken oder bei den Stellwerken Pasing bzw. Ostbahnhof.

Die Lösung des Problems: s. Punkte 9, 11 und 13.

## Zu 4.:

Am Bahnhof Ottobern gibt es eine elektronische Anzeigetafel, ebenso in Neuperlach-Süd. Aber die Anzeige ist unzuverlässig. Manchmal wird für beide Fahrtrichtungen eine identische Zeit angegeben - und das bei einer eingleisigen Station!

## Zu 5.:

Auch der Landkreis München (s. SZ vom 13.3.2013, Seite R7) bemüht sich um ein besseres Tarifsystem. Im Innenbereich des MVV-Netzes kann man derzeit z.B. für 2 Streifen quer durch München fahren, etwa 3 Stunden lang (mit Unterbrechung, ohne Rückfahrt). Aber: innerhalb des Ortes Aying gibt es 4 S-Bahn-Stationen, die Tarifgrenze geht mitten durch die Gemeinde. Von einem Ortsteil zum anderen, z. B. von Großhelfendorf nach Dürnhaar (7 Min. Fahrzeit) kostet das dann vier Streifen. Auch von Hohenbrunn nach Neuperlach-Süd (8 Min. Fahrzeit) sind vier Streifen zu entwerfen.

## Zu 6.:

Mit Beschluss vom 6.5.2013 (Kreisausschuss) fordert der Landkreis München den Freistaat Bayern auf, „zeitnah auf dem östlichen Ast der S7 zwischen den S-Bahnhöfen München-Ostbahnhof und Höhenkirchen-Siegertsbrunn in der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag einen 10-Minuten-Takt vorzusehen“.

Fahrpläne der verschiedenen Verkehrsmittel sollten aufeinander abgestimmt sein! Soweit der Plan. Aber was ist heute die Praxis? Hier das Beispiel Ottobern/Neuperlach-Süd:

Der Bus 210 fährt teils im 10-, teils im 20-Minuten-Takt, die U5 teils im 5- oder im 10-Min.-Takt. Die S7 nur im 20-Min.-Takt. Die übrigen Busse im Bereich Ottobrunn fahren im 20- oder im 40-Minuten-Takt (manche noch seltener). Da ist die individuelle Fahrten-Planung nur noch mit gründlichem Fahrplanstudium möglich, niemand kann ein System erkennen oder gar sich einprägen.

Im Bereich von Höhenkirchen-Siegertsbrunn bis Aying mit einem alternierenden 20/40-Minuten-Takt, bzw. einem 60-Minuten-Takt von Aying bis Kreuzstraße, ist das Angebot völlig unattraktiv!

Die Kosten für den S-Bahn-Betrieb belaufen sich zur Zeit auf 5,80 € pro gefahrenen Kilometer, ab Dezember 2017 voraussichtlich nur noch auf 4,00 €. D. h. die Kosten sind nicht extrem hoch.

Sollte es z.B. im südlichen Bereich der S7-Strecke zu nennenswertem Einwohnerzuwachs kommen, so ist der 10-Min.-Takt entsprechend auf diese Gebiete auszudehnen. Vorrangig wird dieser Takt aber nur im stadtnahen Bereich gefordert.

#### Zu 7.:

Es gibt die Situation, dass eine S7 eine Station auf der Strecke „überspringt“. So fahren in Dürrenhaar und PeiB einige Züge ohne Halt durch. Der Grund: es wurde bei der Bestellung der Leistung nicht richtig kalkuliert! Die DB wird nur für eine feste Zahl von Halten bezahlt und sieht sich nicht verpflichtet, im Rahmen der bestehenden Verträge weitere Halte durchzuführen.

#### Zu 8.:

Eine wind- und wetterfeste Bahnsteigüberdachung sowie die Möglichkeit, den Bahnsteig problemlos mit Kinderwagen, Gehhilfe oder Rollstuhl erreichen zu können, sollten Standard sein. In Perlach wird dies demnächst verwirklicht - nach einer großen Unterschriftensammlung und dem Engagement von Vertretern der großen Parteien (s. hierzu: SZ vom 6.3.2013, Seite R1).

#### Zu 9.:

Für die Attraktivität eines Verkehrsmittels ist auch das Angebot an Sitzplätzen entscheidend. Die S7Ost ist in den Hauptverkehrszeiten total überfüllt.

Das An- bzw. Abkoppeln von Zugteilen kostet Zeit und Geld. Eine Änderung der Zuglängen erfordert zusätzliche Wartezeiten. Wenn man darauf verzichtet, kann das dafür benötigte Personal eingespart werden, Abstellanlagen (wie in Höhenkirchen) werden nicht mehr benötigt. Und man steigert die Attraktivität des Angebotes.

Es ist heutzutage wirtschaftlicher (Betriebskosten), einen Langzug bis Kreuzstraße zu führen, auch wenn die Auslastung dies zu manchen Tageszeiten bzw. in den Außenbereichen nicht erfordert. Dieses Paradoxon lässt sich leicht verstehen, wenn man bedenkt, dass hier die zusätzlichen betrieblichen Grenzkosten (Energieverbrauch, Abnutzung) kleiner sind als die andernfalls erforderlichen zusätzlichen Personalkosten für den Rangierer in Höhenkirchen-Siegertsbrunn (dieser führt die Zuglängenänderungen durch und hinterstellt die jeweils nicht mehr benötigten Einheiten der Langzüge im Abstellbereich).

Durch einen Verzicht auf Zuglängenänderungen steigt zudem die Betriebsstabilität, weil Störungsquellen beim Aufkuppeln entfallen. Und im Verspätungsfall muss der korrigierende Betrieb dann nicht mehr die teils komplizierten Verknüpfung verschiedener Umläufe einzelner Zugteile beachten.

Ein Langzug-Einsatz (3 Einheiten, 202m lang) auf der gesamten Strecke der S7Ost ist also sinnvoll und wird gefordert. Allerdings erfordert das dann auch Bahnsteige von 210 m Länge.

Diese sind jedoch weitgehend schon vorhanden. Lediglich 6 von 17 Bahnsteigkanten (35%) der S7Ost betragen noch 140m (für Vollzug, 2 Einheiten) und müssten verlängert werden. Dies sollte spätestens im Zuge eines zweigleisigen Ausbaus erfolgen. Die Kosten hierfür sind in dem unter Punkt 14 genannten Wert enthalten.

Außer baulichen Maßnahmen ist auch das erforderliche rollende Material zu betrachten. Je nach exaktem Fahrplankonzept erfordert die Verlängerung eines Langzugbetriebs von Höhenkirchen-Siegertsbrunn bis Kreuzstraße zusätzlich nur 1 Einheit (evtl. maximal 2 Einheiten) des im MVV üblichen „ET423“. Dieser Typ wird zwar nicht mehr gebaut, ist aber noch in ausreichenden Stückzahlen in Köln, Stuttgart oder Frankfurt/Main vorhanden und könnte dort gegen Neufahrzeuge eingetauscht werden.

Schließlich sind auch noch betriebliche und verkehrliche Aspekte zu beachten. Heute ist die S7 im Westen an den Ast nach Wolfratshausen angebunden, ebenfalls eingleisig. Dort wären für Langzüge

hohe Investitionen erforderlich. Es ist daher sehr wünschenswert, den S-Bahn-Ast Ost (München - Kreuzstraße) mit einer anderen Linie zu verknüpfen. Hier bietet sich die heutige S1 (Ostbahnhof/Freising) an, wie es schon früher war. Dadurch würde nicht nur die Betriebsstabilität erhöht, sondern ebenso die Konkurrenzfähigkeit zum Straßenverkehr verbessert (Durchmesser- statt Gurkenlinie).

#### Zu 10.:

Die S7 sollte auch als Zubringer zu den Bahnen Richtung Rosenheim und Holzkirchen fungieren, mit Umsteigen in Kreuzstraße. Dafür müssen aber die entsprechenden Fahrpläne koordiniert (und eingehalten!) werden. Auch damit erhöht sich der Platzbedarf in den Zügen der S7 (weiteres Argument für Zweigleisigkeit, Langzüge und konstanten Takt).)

#### Zu 11.:

Es ist ein Ärgernis, dass die Schranken so lange geschlossen sind. Hierfür gibt es mehrere Ursachen. An Stationen mit Begegnungsverkehr ist vorgesehen, dass die Bahnen aus beiden Richtungen gleichzeitig eintreffen. Dann können mit einer Schließung beide Züge durchfahren. Aber man erlebt sehr häufig, dass eine S7 vielleicht sogar pünktlich ankommt, dann aber auf den Gegenzug warten muss. Während dieser Wartezeit bleibt die Schranke geschlossen.

Auch wenn (gegenüber einem heutigen 20-Min.-Takt) bei einem 10-Min.-Takt die Zahl der Züge verdoppelt wird, bedeutet das bei den „großen“ Gemeinden mit Doppelbahnsteig nicht die Verdoppelung der Schrankensperrzeiten. Denn es entfällt das Warten auf den Gegenzug!

An einigen Stationen mit Begegnungsverkehr stellt man fest, dass die einfahrende Bahn schon sehr früh langsamer wird, obwohl sie an anderen Stationen zügiger einfährt und erst spät bremst. Der Grund liegt in der Sicherheitstechnik. Sollte ein Zug nicht rechtzeitig zum Stehen kommen, so ist das zwar für die Fahrgäste irritierend – aber normalerweise gefahrlos. Wenn aber nach der Station mit Begegnungsverkehr die beiden Stationsgleise wieder in eine eingleisige Strecke übergehen, könnte dies gefährlich werden, wenn ein Gegenzug kommt. Der Halt muss also so erfolgen, dass der betroffene Zug nicht auf das Gegengleis rutscht - auch unter außergewöhnlichen Umständen. Liegt aber die Weiche so nahe an der Ausfahrt aus der Station, dass nicht genügend Durchrutschweg für eine Einfahrt mit normalem Tempo gegeben ist, so muss die Bahn an dieser Station mit gedrosseltem Tempo einfahren.

Ein weiterer Grund liegt darin, dass die DB die Strecke Giesing-Kreuzstraße auch für einen eventuellen Güterverkehr bereithält. Genau genommen wird das sehr selten oder auch nie benötigt, aber im „Notfall“ könnte da schon mal Bedarf entstehen. Ein Güterzug hält natürlich nicht an den Bahnhöfen der S-Bahn. Also verlässt er die Station früher, als dies ein Zug nach einem Halt tun würde. Deswegen schließt die Schranke nach der Station sicherheitshalber so, als ob ein Zug an der davor liegenden Station glatt durchfahren dürfte.

Wir meinen, dass nicht der Sonderfall die Regel definieren darf. Wenn im Ausnahmefall ein Güterzug die Strecke der S7 nutzen sollte, dann muss er sich dem S-Bahn-Betrieb anpassen! Oder das Signal-/Sicherheitssystem muss so gestaltet werden., dass es beide Fälle optimal abdeckt.

Generell sollte man sich aber fragen: was hat Priorität? Sollte man dem Straßenverkehr (mit häufig nur einer Person pro Fahrzeug) stets jeden Zeitgewinn ermöglichen? Oder wäre es innerhalb des bebauten Gebietes nicht sogar wünschenswert, den PKW-Verkehr zu reduzieren und einen attraktiven Schienenverkehr zu fördern?

#### Zu 12.:

Die heutige Planung sieht - als „unverbindliche“ Zukunftsvision ohne festen Termin - vor, dass nach der Fertigstellung des Paralleltunnels zur Stammstrecke für die S7-Ost folgendes eintritt:

- zwischen Ostbahnhof und Hauptbahnhof nur ein Halt am Marienhof (hinter dem Rathaus)
- alle übrigen Stationen der heutigen Stammstrecke nur mit Umsteigen erreichbar
- kein Richtungswechsel am Ostbahnhof, das spart ca. 2 Minuten
- 15-Minuten-Takt (das betrifft alle Anschlüsse an den sonstigen 10- oder 20-Min Takt, diese sind dann variabel).

Der Grund für den 15-Minuten-Takt: ohne einen zweigleisigen Ausbau ist ein zuverlässiger 10-Minuten-Takt nicht machbar. Dieser Ausbau ist die Voraussetzung für die Lösung der Probleme. Aber

dieser Ausbau wird in den heutigen Plänen nicht vorgesehen; die finanziellen Mittel reichen wohl nicht für den Tunnel und die Außenäste.

#### Zu 13.:

Die Ausbauplanung 1973 sah eine Zweigleis-Strecke bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn vor. Dementsprechend wurden mit dem Bau der BAB 99 (Ostring) und der B 471 auch die Brücken in ausreichender Breite erstellt. Die für das zweite Gleis erforderlichen Grundstücke sind bereits weitestgehend im Besitz der DB.

Die Verdichtung des Siedlungsgebietes hat zu einer stark erhöhten Verkehrsbelastung geführt. In mehreren Gemeinden wurden deshalb neue Strassen und Ortsumgehungen gebaut oder es wird darüber diskutiert. Will man aber die Pendler umweltverträglich befördern, bietet sich vorrangig die Schiene an. Um die Bahn gegenüber der Straße attraktiv zu machen, ist ein Ausbau des Schienennetzes dringend geboten. (Kosten: s. Punkt 14).

Durch den nachträglichen Bau eines zweiten Gleises - eine Voraussetzung für einen besseren Takt, Betriebsstabilität und Pünktlichkeit - würde der Bahnlärm nicht zunehmen, sondern er würde sogar drastisch reduziert. Denn die Erneuerung der Gleisanlagen ist rechtlich nicht nur einfach eine Verbesserung des Bestandes. Mit der Zweigleisigkeit und dem erhöhten Verkehrsaufkommen ist dies einem Neubau gleichzusetzen. Das hat für die Anlieger gewaltige Vorteile.

Denn die heutigen Maßstäbe, Methoden und Materialien für den Unterbau und für die Schwellen-/Gleisanlagen unterscheiden sich beträchtlich von denen früherer Jahre. So ist z.B. das "Privileg" der Bahn weggefallen, das ihr größere Schallemissionen gestattet hat als dem Straßenverkehr: die Bahn muss (bei Neubauten) leiser werden, als sie es heute ist. Dazu bietet sich auf den meisten Abschnitten der S7Ost an, die Gleise nicht mehr knapp einen Meter über dem umgebenden Terrain zu führen.

Denn das hat bisher zur Folge, dass der Lärm des Fahrwerks ungehindert abstrahlen kann. Legt man die Gleise jedoch auf gleiche Höhe oder sogar etwas tiefer als die Umgebung, so entsteht automatisch eine abschottende Wirkung. Dieser Effekt kann noch durch begleitende Streifen aus sogenannten Gabionen gesteigert werden (Drahtkörbe mit Gestein, Betonkern und Absorbermatte). Anders als die optisch verheerenden Lärmschutzwände können Gabionen niedrig sein, da sie nah am Gleis angebracht werden, um den von den Rädern ausgehenden Schall direkt dort zu schlucken.

Eine komplette Tieferlegung der Bahnanlagen wäre wesentlich teurer. In Bezug auf die Lärmemissionen rechtfertigt der Gewinn wohl kaum den höheren Aufwand. Die eventuell gewünschte Niveau-Trennung von Bahn und Straße (Wegfall von höhengleichen Übergängen) spielt bei der Entscheidung für die Tieferlegung die entscheidende Rolle. Aber auch hier stellt sich die Frage nach den Kosten und ihrer Verteilung. Eine pauschale Antwort ist nicht möglich: es handelt sich zwar um einen Gleisneubau, aber zusätzlich ist zu betrachten, wie hoch das Verkehrsaufkommen ist und wer der Träger der Straßenbaulast ist (Gemeinde, Landkreis, Freistaat oder Bund).

Eine Verdoppelung der Zugbewegungen bringt also nicht eine Verdoppelung des Lärms, sondern sogar eine Verringerung. Denn jeder Zug ist nun leiser als bisher üblich. Zwar fahren die Züge öfter - aber eben leiser. Und nur, wenn sich die Bahnen der beiden Richtungen begegnen, überlagern sich die - nun im Einzelnen geringeren - Emissionen. Das ist dann aber keine Verdoppelung des Schallpegels, denn jeder weiß: Ein Duett ist nicht doppelt so laut wie ein einzelner Solist.

#### Zu 14.:

Die Initiative S7Ost-plus will nicht egoistisch handeln und die finanziellen Mittel nicht überproportional abschöpfen. Für die Realisierung unserer Forderungen werden geschätzte 100 bis 150 Mio. Euro benötigt. Das enthält alle Investitionsmaßnahmen, die für ein zweites S-Bahngleis von Abzweig Frankenwaldstraße (Verzweigung S3/S7 südlich von Giesing) bis Bahnhof Kreuzstraße erforderlich sind, einschließlich der Bahnsteigverlängerungen und der hierfür gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutzmaßnahmen.

Kosten für den zweiten Tunnel sind derzeit nicht genau zu ermitteln (oder sogar: nicht einmal zu schätzen), denn die Pläne sind noch zu vage. So ist z.B. derzeit unklar, wie die Fahrgastströme beim Umsteigen am Hauptbahnhof geführt werden sollen. Die MVG befürchtet Sicherheitsprobleme, da die bestehenden Treppen usw. nicht für die zusätzliche Belastung ausreichen könnten. Fragen zum Kata-

stropfenfall und Brandschutz haben schon beim Transrapid die (Wunsch-)Kalkulation über den Haufen geworfen.

#### Zu 15.:

Momentan haben wir zur BI Haidhausen ein partnerschaftliches Verhältnis, das wir ausbauen werden. Wir freuen uns auch, dass der Naturschutz zunehmend die Synergie zwischen seinen und unseren Zielen erkennt.

Wir sehen die Notwendigkeit auch einer verbesserten Flughafenanbindung (S-Bahn und Fernbahn) und einer Stammstreckenentlastung (diese ist für die S-Bahnen aus dem Westen erforderlich). Bei einem Zugabstand von 2 Minuten „passen“ 30 Bahnen pro Richtung durch den bereits existierenden Tunnel. Bei einem 10-Min.-Takt wären das 6 Bahnen pro Linie. Mit 5 Linien aus dem Osten würde das genau für diese 30 Züge ausreichen. Aber aus dem Westen kommen 7 Linien. Das passt nicht mehr.

Wir befürchten, dass die Kosten eines zweiten Tunnels auf lange Zeit die Mittel binden, die für andere Vorhaben gebraucht würden.

Da es auch andere Lösungen als einen zweiten Tunnel gibt, unterstützen wir nur diese Alternativen. Für eine gesteigerte Leistungsfähigkeit des bestehenden Tunnels wurden auch schon Zugfolgen von 90 Sekunden diskutiert. Dies setzt aber eine wesentliche Verbesserung der Leit- und Sicherungstechnik voraus.

#### Zu 16.:

Genauso, wie wir entlang der S7 ortsübergreifend organisiert sind und wirken, sehen wir auch im gesamten MVV-Einzugsgebiet (und darüber hinaus) die einzige Möglichkeit, Ergebnisse zu erzielen, in Absprache, Abstimmung und Gemeinsamkeit. Das Streben nach Individuallösungen (Sankt Florian) bringt keine nachhaltige Verbesserung.

Aktuell und auf absehbare Zeit werden aber nur sehr kostengünstige Maßnahmen wie „Neufahrner Kurve“, „Ausbau Dachau - Altomünster“, Umbau Bahnhof Tutzing, barrierefreier Ausbau einzelner Stationen, Modernisierung der Tunnelstationen erwogen.

Wir wollen, dass die S7Ost als dringliche Maßnahme in die Planung aufgenommen wird.

#### Zu 17.:

Die Gründungsmitglieder sind der „inner circle“ (Vorstand) der Initiative S7Ost-plus. Hier werden die Strategien geplant und die einzelnen Schritte vorbereitet.

Unterstützer, die nach dem 13.5.2013 beitreten, sind in die Entscheidungen eingebunden (das ist besonders dann der Fall, wenn deren regionaler oder thematischer Zuständigkeitsbereich tangiert wird) und haben das Recht, im Namen der Initiative S7Ost-plus aufzutreten und zu sprechen (sofern sie die Regeln der Charta beachten).

#### Zu 18.:

Die Initiative S7Ost-plus sieht sich nicht in Opposition zu den Kommunalpolitikern. Es ist ein weit verbreiteter Irrtum, dass eine Gemeindeverwaltung für die Verbesserungen des S-Bahn-Angebotes zuständig sei. Nur in gegenseitiger Unterstützung und mit gemeinsamem Vorgehen kann erreicht werden, dass die Landespolitiker bei der DB eine Verbesserung des S-Bahn-Angebotes erreichen. Deshalb suchen wir den Kontakt zu den kommunalen Gremien und mit ihnen das Gespräch mit den Landespolitikern!