



20-Minuten-Takt für die S7 bis Kreuzstraße

Ein 20-Minuten-Takt bis Kreuzstraße entspräche dem Standard im Münchner S-Bahn-Netz. Voraussetzung dafür ist aber ein zweites Gleis. Ein 20/40-Minutentakt bis Kreuzstraße ist sogar ohne Streckenausbau und kurzfristig, d. h. schon in ein oder zwei Jahren, möglich.

Das ist das Ergebnis einer Veranstaltung, zu welcher der Arbeitskreis Verkehr der Agenda21Aying am 13. März ins Bürgerhaus eingeladen hat. Referenten waren die beiden unabhängigen Planer Dipl.-Ing. Stefan Baumgartner und Dipl.-Kfm. Thomas Kantke, die für das gesamte Münchner S-Bahnnetz ein fachlich fundiertes Konzept ausgearbeitet haben. Aktueller Anlass für die (trotz des Fußballspiels) sehr gut besuchte Veranstaltung war, dass zum Ende dieses Jahres im Bahnbereich große Veränderungen anstehen. So wird die Mangfalltalbahn ab Dezember von Veolia betrieben und zwischen Holzkirchen und Rosenheim soll der Halbstundentakt zeitlich ausgedehnt werden. Da ist es naheliegend, dass künftig auch die S7 in Kreuzstraße bessere Anschlüsse bietet.

Hintergrund

Die S7 ist zur Zeit auf beiden Außenästen (im Osten nach Kreuzstraße und im Westen nach Wolfratshausen) eingleisig. Ein Begegnungsverkehr ist deswegen nur an Bahnhöfen möglich, die über zwei Gleise verfügen. Hier muss der Gegenzug abgewartet werden. D. h., es geht wertvolle Zeit verloren. Kommt es zu Verspätungen, die auf dem einen der Äste oder – sehr viel seltener - im Stammstreckenbereich entstanden sind, schaukeln sich diese hoch und lassen sich oft stundenlang nicht abbauen. Die Folge sind Unpünktlichkeit und für die Bahnhöfe zwischen Höhenkirchen-Siegertsbrunn und Kreuzstraße oft der Totalausfall eines Zuges. Was im Extremfall, z. B. für Peiß und Großhelfendorf, eine Wartezeit von einer Stunde bedeutet!

Das Planerteam kommt zu dem Schluss, dass eine attraktive Verbesserung, d. h. 20-Minuten-Takt bis Kreuzstraße und im stadtnahen Bereich 10-Minuten-Takt, nur durch einen zweigleisigen Ausbau der Strecke zu erreichen ist. Bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn wird der dafür notwendige Platz seit 1973 (s. unten) vorgehalten. Aber auch bei der restlichen Strecke Richtung Kreuzstraße ist dies machbar. Voraussetzung sind insgesamt etwa sechs Meter Raum: entweder neben dem existierenden Gleis oder aufgeteilt auf die beiden Seiten des jetzigen Gleiskörpers. Nachdem Baumgartner und Kantke die ganze Strecke zu Fuß abgegangen sind, sind sie überzeugt, dass ein zweites Gleis für die S7Ost fast überall vergleichsweise kostengünstig möglich ist. Ausnahmen

sind der Bahnsteig Neuperlach Süd (Hochlage) und der Einfahrtsbereich Kreuzstraße (Hanglage). Berechnungen des Planerteams zeigen, dass selbst bei einem 10-Minuten-Takt bis Höhenkirchen ein kurzer eingleisiger Abschnitt in Neuperlach-Süd akzeptabel ist. Da beim Bau eines zweiten Gleises u. a. auch der Unterbau gemäß neuester Technik erneuert werden muss, werden sich die Schienenverkehrsgeräusche reduzieren. Maßnahmen an Fahrzeugen und Gleisen können für weitere Geräuschreduktion sorgen.

Befürchtungen, dass sich durch einen besseren Takt die Schrankenschließzeiten automatisch verlängern, weist das Planerteam zurück. Ein Beispiel: beim Bahnübergang über die Staatsstraße 2078 südlich von Aying beträgt die Schließzeit zur Zeit meist vier Minuten. So schließen die Schranken, bevor der Zug aus Richtung München in Aying einführt. Sie bleiben dann geschlossen bis auch der Zug aus Richtung Kreuzstraße im Ayinger Bahnhof eingetroffen ist. Sie bleiben weiter geschlossen bis die S-Bahn Richtung Kreuzstraße den Bahnübergang passiert hat: das sind oft vier Minuten. Wäre die Strecke zweigleisig ausgebaut, könnten sich die S-Bahnen auf dem Bahnübergang Staatsstraße begegnen. D. h. die Schrankenschließzeit kann drastisch reduziert werden. Durch entsprechend veränderte Leit- und Sicherungstechnik können auch an anderen Übergängen die Schließzeiten der Schranken kürzer gehalten werden.

Das Konzept von Baumgartner und Kantke unterscheidet sich in wesentlichen Punkten von den offiziellen Planungen von Bahn und Politik. Letztere würden, zumindest für die Außenäste der S-Bahnen, also für die Region, dazu führen, dass in den nächsten Jahrzehnten alles so bleibt wie es ist: schlechter Takt, schlechter Tarif, Unpünktlichkeit. Denn für den Ausbau der S-Bahn in der Fläche würden die Gelder fehlen, sollte der seit 2001 von Freistaat und Bahn geplante zweite S-Bahn-Tunnel tatsächlich gebaut werden. Dieser soll in 40 Metern Tiefe etwa parallel zur gegenwärtigen Stammstrecke verlaufen und diese entlasten, indem pro Stunde drei (!) zusätzliche Züge fahren können. Kosten des Großprojektes: mindestens 2,5 Mrd. Euro, wovon bis jetzt allerdings nur ein Teil finanziert ist. Und anders als oft behauptet, ist die Finanzierung nicht einmal vollständig gesichert.

Die mit etwa 600 Mio. Euro sehr viel preiswertere Variante „S-Bahn-Südring“ schied 2001 nach einer vergleichenden Untersuchung aus. Der „Südring“ würde über die bestehenden Gleise vom Ost- über den Südbahnhof (Schlachthofviertel) nach Laim führen, und zwar mit Übergang zu allen U-Bahnlinien, die bereits 1995 von der DB, dem MVV und der Landeshauptstadt befürwortet wurden. Anders als der Tieftunnel würde ein Ausbau des Südrings das zentrierte S-Bahnnetz um einen südlich der Innenstadt gelegenen Bypass bereichern.

Einen zweigleisigen Ausbau Giesing-Kreuzstraße veranschlagt das Planerteam auf 150 Millionen Euro. Diese Summe entspricht sowohl den üblichen Kostenschätzungen bei vergleichbaren Projekten wie auch der Bundesverkehrswegeplanung.

Mobilität ist Grundrecht

Durch ein zweites Gleis würde sich die Beförderungszeit von Kreuzstraße bis Hauptbahnhof München - allein schon durch das Wegfallen der Wartezeiten auf den Gegenzug - um ein Zehntel verringern: also um fünf Minuten! Würden die Langsamfahrstrecken – z. B. bei Aying und bei der Einfahrt in Kreuzstraße – durch eine clevere Ausbauplanung wegfallen, könnte weitere Zeit eingespart werden.

Durch einen zweigleisigen Ausbau der S7 würden außerdem die Anschlüsse nach Rosenheim und Holzkirchen und damit ins gesamte Oberland optimiert. Letzteres ist vor allem für ältere Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde, die kein Auto haben und die Arzt- oder andere Termine in Holzkirchen, Westerham, Bruckmühl, Bad Aibling oder Rosenheim wahrnehmen wollen, wichtig.

Es ist eine Binsenweisheit, dass ein zusätzliches Angebot die Nachfrage anregt, was weitere Nachfrage zur Folge hat. Trotzdem orientieren sich DB und Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), die im Auftrag des Bayerischen Wirtschaftsministeriums die Verkehrsleistungen im Regionalverkehr organisiert, finanziert und kontrolliert, bei ihrer Angebotsplanung ausschließlich an der aktuellen Nachfrage, sprich Fahrgastzählungen. Die Folge: Strecken, die wenig genutzt werden, werden ausgedünnt. In der Schweiz sieht man dies schon seit langem anders: da wird bei schlecht frequentierten Strecken der Takt verbessert. Mit dem Ergebnis, dass es mehr Nutzer gibt.

ÖPNV als Vorsorge

Es wird geschätzt, dass bei uns 2023 mehr als doppelt so viele Fahrgäste wie jetzt den Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) nutzen werden. Doch dafür muss die Infrastruktur geplant und gebaut werden: und zwar bereits jetzt und nicht erst in zehn Jahren! Ein verbessertes Angebot im ÖPNV, dazu gehören auch Zubringerdienste zur S-Bahn wie beispielsweise das Anrufsammeltaxi (AST) oder ein Bürgerbus, ist also nicht nur wünschenswert sondern auch notwendig. Angesichts des demografischen Wandels, d. h. einer Gesellschaft, die immer älter wird, werden mehr Bürger unserer Gemeinde in absehbarer Zeit nicht mehr Auto fahren können oder wollen. Trotzdem haben diese Menschen einen Anspruch auf Mobilität. Ein dichter S-Bahn-Takt würde eine echte Verbesserung der Lebensqualität in der Gemeinde bringen! Erwiesen ist auch, dass bei gutem ÖPNV der motorisierte Individualverkehr abnimmt. Das würde die Probleme lösen, die auf jeder Bürgerversammlung das Thema Nr. 1 sind: zu viele Autos, überhöhte Geschwindigkeit, Lärm, Abgase, Unfälle. Ein weiterer Punkt, der oft übersehen wird: in zehn Jahren wird der Sprit wahrscheinlich 3,50 € pro Liter kosten. D. h., dass viele Menschen sich die Fahrt im Auto wohl nicht mehr leisten können.

Es tut sich was

Um das kurzfristige Ziel, ganztägiger 20/40-Minuten-Takt bis Kreuzstraße mit Halt an allen Bahnhöfen, also auch Dürrnhaar und Peiß, zu erreichen, wurden gleich nach dem Vortragsabend von Bürgermeister Eichler und von der Verkehrs-Agenda diverse Aktivitäten in die Wege geleitet. Auf Initiative von Herrn Eichler haben sich die Bürgermeister der Gemeinden Valley, Feldkirchen-Westerham und Bruckmühl angeschlossen, da sie an einer besseren Verbindung zur Mangfalltalbahn interessiert sind. An die Verantwortlichen bei BEG und DB Netz wurden Briefe geschrieben, worin es u. a. um weitere Zugbestellungen mit zusätzlichen Tageskilometern, um den Verzicht auf das Kürzen oder Verlängern von Zügen in Höhenkirchen-Siegertsbrunn (dadurch Zeitgewinn und bessere Betriebsstabilität), um die Überprüfung der Langsamfahrstrecken (Zeitgewinn) und um den Verzicht auf die Leerfahrten zwischen Höhenkirchen-Siegertsbrunn und Aying bzw. Kreuzstraße ging.

Diese vielen Leerfahrten, bei denen Züge ohne Fahrgäste und ohne anzuhalten durch die Bahnhöfe rasen, gibt es laut Bahn, um Kosten einzusparen. Genau besehen sind Leerfahrten aber ein Anachronismus, u. a. weil 70 % der Kosten im Eisenbahnverkehr ohnehin Fixkosten sind. Auch die Trassengebühren für die Züge müssen – ob leer oder besetzt – bezahlt werden. Hielten die Züge an allen Bahnhöfen im Gemeindegebiet, würden zusätzlich nur Stationsgebühren fällig: zur Zeit 5,80 € pro km. Diese Summe ist im sogenannten Verkehrsdurchführungsvertrag geregelt. Dieser Vertrag zwischen BEG und DB Regio Südbayern gilt aber nur noch gut vier Jahre: bis zum 10. Dezember 2017.

Ab Dezember 2017 wird nämlich der Monopolpreis der DB durch einen Wettbewerbspreis abgelöst. Und der wird voraussichtlich 30 % niedriger sein, also nur noch bei etwa vier Euro pro Zugkilometer liegen. Außerdem will die BEG die jährliche Leistung im Münchner S-Bahn-Netz ausweiten: von zur Zeit 20,1 Millionen auf 26,4 Millionen Zugkilometer. Zusätzlich ist eine Steigerung der täglichen Einzelfahrten der S-Bahn von momentan 840.000 km auf mehr als 1,2 Millionen vorgesehen. Diese Leistungssteigerungen werden die Fixkosten weiter senken!

Für die absurden Leerfahrten wird es dann noch weniger Begründung geben als jetzt! Denn ab Dezember 2017 wird eine zusätzliche Hin- und Rückfahrt, z. B. auf der 6,8 km langen Strecke zwischen Höhenkirchen-Siegertsbrunn und Aying, die DB voraussichtlich nicht einmal mehr 55 € kosten.

Als Folge des Ayinger Vortrages wurde am 17. April 2013 in Neubiberg die parteipolitisch neutrale, ortsübergreifende Initiative „S7Ost-plus“ gegründet. Federführend waren die Agenda21-Gruppen Neubiberg/Ottobrunn und Aying. Weiter mit dabei sind der gemeinnützige Verein Natur und Umwelt Südost und engagierte Bürger, die entlang der S7Ost leben.

Die Initiative hat das Ziel, den Service auf der S-Bahn-Strecke von München-Ostbahnhof bis Kreuzstraße zu verbessern. Dazu gehören:

- die Erhöhung der Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit/Fahrplanteue (Sicherstellung von Anschlussverbindungen zu Bussen und anderen Bahnen),
- eine bessere Fahrgastinformation entlang der S7-Strecke,
- Maßnahmen, um die Attraktivität der S7 zu steigern, z. B. durch eine entsprechende Tarifgestaltung,
- die Verringerung des Taktabstandes (10-Minuten-Takt vorrangig bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn, bei Bedarf langfristig bis Aying; 20-Minuten Takt im gesamten verbleibenden Bereich bis Kreuzstraße),
- Halt aller Züge an allen Bahnhöfen der S7Ost,
- die Schaffung von Barrierefreiheit und ausreichendem Wetterschutz an sämtlichen Stationen,
- die Erhöhung des Platzangebotes durch den vermehrten Einsatz längerer Züge, dementsprechend Ausbau der Bahnsteiglängen,
- die Fahrplan-Koordinierung/Verbesserung der Anschlussmöglichkeiten der S7 in Kreuzstraße zu anderen Bahnen Richtung Holzkirchen und Rosenheim,
- Optimierung der Gleisanlagen und der Leit- und Sicherungstechnik für reinen S-Bahnverkehr, um die Einfahrtsgeschwindigkeiten zu erhöhen und die Schrankenschließzeiten zu minimieren.

Unterstützt wird die Arbeit der Initiative vom Planerteam Baumgartner und Kantke. Die Forderungen zur Verbesserung auf der S7Ost sind eingebettet in den Plan A des Aktionsbündnisses S-Bahn München (siehe link am Ende des Artikels), der inhaltlich auf die Ausarbeitungen von Baumgartner und Kantke zurückgeht.

Erfolg nur bei Engagement

Bereits 1973, also vor 40 (!) Jahren, war ein zweigleisiger Ausbau der Strecke bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn Bestandteil der offiziellen Planung. Die eingleisige Strecke, die heute in etwa noch so ist wie damals, wurde als reine Übergangslösung gesehen. War doch den Verantwortlichen bei der Bahn klar, dass auf einer weitgehend eingleisigen Strecke keine Betriebsstabilität und damit auch keine Pünktlichkeit zu gewährleisten ist. Seit 40 Jahren leben die Nutzer der S7Ost also mit einem Provisorium! Und das, obwohl lt. MVV-Broschüre „Verkehrsaufkommen S-Bahn“ seither das Fahrgastaufkommen südlich von Höhenkirchen-Siegertsbrunn um etwa 50 % gestiegen ist.

Es ist also höchste Zeit, die Verantwortlichen an ihr vier Jahrzehnte altes Versprechen zu erinnern und – aktuell und als Daseinsvorsorge – den 20-Minuten-Takt zu fordern: und zwar bis Kreuzstraße.

Ob auch die Gemeinde Aying den S-Bahn-Takt bekommt, der im Gesamtnetz längst Standard ist, nämlich 20 Minuten, hängt nun auch davon ab, ob und wie sich Kommunalvertreter und Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde hinter die Sache stellen. D. h., ob und wie sie sich aktiv engagieren!

Mehr Informationen:

- Agenda21Aying Arbeitskreis Verkehr: www.agenda21aying.de/verkehr
- Sprecher: Andreas Wolf, Tel. 08095/871847
- S7Ost-plus: www.S7ostplus.de
- Informationen zum Arbeitskreis Baumgartner/Kantke/Schwarz (u. a. S-Bahn-Gesamtkonzept): www.stadtkreation.de/suedring (siehe auch „Animation“)
- Informationen zum PLAN A, Verbesserung des S-Bahn-Angebotes auf den Außenstrecken im gesamten S-Bahn-Netz: www.plan-a-muenchen.de

Nortrud Semmler