



Notiz über das Gespräch am 27. 7. 2020 im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Teilnehmer StMB (Referat 54):

Frau Ingrid Hardt
Herr Frank Kutzner
Herr Bernhard Kogler

Teilnehmer Initiative S7Ost-plus:

Frau Nortrud Semmler
Herr Dr. Wolf Beyer
Herr Jürgen Stanke

Das Gespräch fand in einer offenen Atmosphäre statt. Zustimmung fand unser Vorschlag, über dieses Gespräch eine Notiz zu erstellen, die dann als Basis für das auf den 4.8.2020 angesetzte Gespräch mit Frau Staatsministerin Schreyer und Herrn Landrat Göbel dienen soll. H. Kutzner hat die kurzfristige Kommentierung unseres Protokollentwurfs zugesagt.

Das Referat 55 war wegen Krankheit nicht vertreten, so dass auch die ausstehende Beantwortung unserer Frage zum "S7-Paradoxon" (wir sehen die Möglichkeit, statt in Höhenkirchen-Siegertsbrunn und Kreuzstraße Bahnen tagsüber abzustellen, mit diesen bestehende Fahrplanlücken zu schließen) ausfiel. Uns wurde eine schriftliche Stellungnahme zugesagt.

Mit dem Fahrplan 2021 sollen am Nachmittag drei Züge stadteinwärts nun auch in Großhelfendorf halten. Wir haben unseren Dank dafür ausgesprochen, dass dies bereits stattfindet und sogar offiziell im Fahrplan steht (was dem Ref. 54 nicht bekannt war). Diese Züge sind eine große Hilfe u. a. für die Kinder aus Großhelfendorf, die in Holzkirchen zur Schule gehen und nun in Kreuzstraße in die S7 umsteigen können. Wir haben angeregt, weitere Züge im 40/20-Minuten-Takt fahren zu lassen. Das Ref. 54 weist darauf hin, dass die zusätzlichen S-Bahn-Halte zulasten der Pünktlichkeit und der Betriebsqualität gehen und möchte auch keine Zusage machen, mit dann in 2021 diesbezüglich gesammelten Erfahrungen eine Einführung weiterer Halte ab 2022 zu prüfen. Zur Frage, ob aufgrund der Erfahrungen der zusätzlichen drei Stopps weitere Züge hinzukommen werden, kann derzeit keine Aussage getroffen werden. Für 2020 sind diese Erfahrungen betr. Pünktlichkeit nach Einschätzung der Initiative allerdings bereits sehr gut.

Die Diskussion um die VAST (verkehrliche Aufgabenstellung), Entwurf vom 20. 4. 2020, nahm einen breiten Raum ein. Unser Hauptanliegen war hier der Ausbau der Station Neuperlach-Süd (NPS). Diese Maßnahme war auch der Anlass für die Dringlichkeit dieses Gespräches, denn die MVG plant dort größere Umbauten und Erweiterungen, die zwingend bis 2026 abgeschlossen sein müssen.

Wir berichten, dass die MVG derzeit keine befriedigende Lösung für die Anordnung des zweiten S7-Gleises hat, sie sich aber verpflichtet sehen, dieses in ihre Planungen einzubinden. Zur Veranschaulichung der Situation legen wir eine eigene Skizze aus 2011 (s. Anlage: Skizze der Zielvorstellung für die Bahnsteigbelegung in NPS, aus dem Jahre 2011) vor: dieser Vorschlag nutzt die derzeit freie Bahnsteigkante für die S-Bahn - wie es offensichtlich auch die Planer bei der Erstellung von NPS beabsichtigt hatten. Dann gäbe es hier zwei Bahnsteige mit je einer U- und einer S-Bahn; ein Bahnsteig würde die Fahrtrichtung stadtauswärts bedienen, der andere die Gegenrichtung. Diese noch ungenutzte Bahnsteigkante wurde im Vorschlag der ZPP-Ingenieure an den Kreistag (im Februar 2020) für die U5 nach Taufkirchen/Ottobrunn verplant. Damit hätte NPS dann drei U-Bahn-Gleise und nur ein S-Bahn-Gleis.

Die VAST sieht vor, in einer vertiefenden Studie zu ermitteln, wo der Wechsel von rechts- auf Linksverkehr erfolgen soll. Unseres Erachtens bietet es sich an, am Kopf des westlichen Bahnsteigs in NPS (dort wird nach unserem Verständnis das zweite S7-Gleis verlaufen müssen) eine Überwerfung über die dort in den Tunnel abtauchende U5 anzuordnen, die auch gleich ein Gleis der S7 mit überspannt.

Die VAST geht davon aus, dass NPS eingleisig verbleiben kann. Die Planung sieht sechs Bahnen pro Stunde und Richtung vor: vier S-Bahnen im 15-Minuten-Takt und zwei Regional-S-Bahnen im 30-Minuten-Takt. Allerdings sei die Regional-S-Bahn noch nicht gesetzt. Hier steht die Bedarfsprüfung zum betrieblichen Nutzen noch aus; diese Untersuchung soll die BEG bis Anfang 2021 erstellen.

Wir verweisen auf die einstimmigen Beschlüsse der betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften (Anliegergemeinden und Kreistag, BA 16 und 17 sowie Stadtrat der LHM), in denen der 10-Minuten Takt stadtnah (bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn) gefordert wird. Damit würden in NPS alleine sechs S-Bahnen pro Stunde und Richtung verkehren - es gäbe aus Sicht der Initiative aus Sicherheitsgründen keine Möglichkeit mehr, dort eine Regional-S-Bahn fahren zu lassen. Daher sehen wir den zweigleisigen S-Bahnausbau in NPS als unabdingbar an. Wegen der baulichen Verknüpfung mit den Vorhaben der MVG besteht hier ein hoher Zeitdruck.

Herr Kutzner erklärt, dass für ihn die Beschlüsse von kommunalen Gremien nicht bindend sind und dass der Freistaat Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ist und somit auch die Finanzierung trägt. Die Kommunen sind hier in keiner Verpflichtung. Umfängliche Untersuchungen haben, so berichtet er, belegt, dass der ganztägige 15-Minuten-Takt und - bei Vorhandensein der Voraussetzungen - zusätzliche Express- oder Regional-S-Bahnen deutlich höhere Verlagerungen vom Individualverkehr hin zum Öffentlichen Verkehr bewirken. Der 20-Minuten-Takt mit möglicher Verdichtung zum 10-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit erzielt einen solchen Verlagerungseffekt nicht. Daher strebt der Freistaat nach Fertigstellung der zweiten Stammstrecke auf allen S-Bahnlinien den ganztägigen 15-Minuten-Takt und bei Vorhandensein der Voraussetzungen zusätzliche Express- oder Regional-S-Bahnen an. Unsere Bedenken, dass die Abschaffung des 10-Minuten-Taktes auf der S3-Ost wohl kein Politiker unterstützen wird, teilt er nicht. Er sieht als Verbesserung, dass da auf der S3 dann neben dem attraktiven, ganztägigen 15-Minuten-Takt auch Express-S-Bahnen angeboten werden sollen.

Wir weisen darauf hin, dass der Mitfall 6T für die S7 bisher Takt 20 vorsieht und Verstärkerzüge Takt 10 dann möglich sein sollen. Wir sehen großen Bedarf für eine Taktverbesserung bei der S7-Ost und die Anbindung an den Raum Rosenheim wegen der neuen Raumfahrtfakultät in Taufkirchen/Ottobrunn, da dieses Prestige-Objekt nicht mit schlechten Verkehrsverbindungen starten sollte. Hr. Kutzner betont, dass es das Ziel ist, das Verkehrsangebot auf der S7 zu verbessern. Der angestrebte ganztägige 15-Minuten-Takt statt dem 20-Minuten-Takt entspricht diesem Ziel. Darüber hinausgehende Verkehrsangebote werden hinsichtlich ihrer Begründbarkeit derzeit untersucht. Die Anbindung der Raumfahrtfakultät selbst obliegt dem Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger. Wir betonen, dass wir hier nicht nur über die U5 alleine sprechen, sondern vor allem über die Erreichbarkeit des Umsteigepunktes NPS mit der S-Bahn, und zwar aus Nrd- und Südrichtung.

Die VAST sieht vor, dass entsprechend der verkehrlichen Nachfrage für die Stationen südlich von Höhenkirchen-Siegertsbrunn eine Bahnsteiglänge von 140 m mit einer Verlängerungsoption auf 210 m zu planen ist. Zu unserem Argument, dass man durch "sofortigen" Ausbau auf 210 m Bahnsteiglänge aufwändige Koppelungen ersparen könnte und auch für die Regional-S-Bahn Bahnsteige mit mehr als 140 m Länge gebraucht würden, wurde von Ref. 54 auf die hierzu noch laufenden Untersuchungen verwiesen, deren Ergebnisse abzuwarten sind.

Die VAST umfasst auch den Ausbau der Station Kreuzstraße; wir haben dazu zwei Anmerkungen:

- verkehrlich würde es ausreichen, die Zweigleisigkeit nur bis ca km 27,0 (hier zweigt die Spange zur Mangfalltalbahn Richtung Rosenheim ab) zu realisieren, um so die sehr aufwändige Hangabfahrt zu vermeiden; das würde Kosten sparen
- und die Station Kreuzstraße nicht anzutasten, da hier Bestandsschutz besteht, der mit jedem Eingriff gefährdet wäre, was unüberschaubare Folgen nach sich ziehen könnte. Das würde ebenfalls Kosten sparen (dieser Ausbau könnte im Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau der Mangfalltalbahn dann später erfolgen).

Hr. Kutzner möchte aber jetzt eine Planung für die gesamte Strecke durchführen lassen. Auf Grund der so gewonnenen Planungskenntnisse könne dann danach hierüber entschieden werden.

Die VAST (derzeit im Entwurfsstadium) soll August/September 2020 fertig gestellt werden und dann an die DB übermittelt werden. Über weitere Termine kann H. Kutzner nichts aussagen, da das BStMB auf die Abläufe bei der DB keinen Einfluß hat. Hr. Kutzner wird uns jedoch den dort Zuständigen als Ansprechpartner benennen. Aber insgesamt könne wohl mit allein ca drei Jahren für die Projektplanung gerechnet werden, danach kommen der "Antrag auf Planfeststellung" und die Prüfung durch das EBA (ca ein weiteres Jahr). Der zeitliche Ablauf von Erörterung, Auslegung, Abarbeitung von Einsprüchen, eventueller Kla-

gen ist nicht kalkulierbar [Anmerkung: Die Jahresangaben bezogen sich auf ein anderes Projekt bei der S-Bahn München (S7-Verlängerung nach Geretsried) und lassen sich nicht 1:1 auf die S7 Ost übertragen].

Wir regen an, da der zweigleisige Ausbau nach unserem Erachten definitiv kommen wird, die Anliegergemeinden schon heute entsprechend zu informieren und sie darauf hinzuweisen, dass sie dies bei der Bauleitplanung berücksichtigen. Dies hält Hr Kutzner aber derzeit für nicht angebracht, da noch überhaupt keine Planungen vorliegen. Sobald erste Ergebnisse vorliegen, wird die DB als Maßnahmenträgerin für den Ausbau, wie auch beispielsweise bei der S7-Verlängerung nach Geretsried oder dem Ausbau der S4 West, in informelle Gespräche mit den Kommunen eintreten.

Die VAST gliedert das Vorhaben in Stufen, die aufeinander aufbauen. Ob aber der Ausbau dann in Stufen erfolgen wird, oder durchgängig, ist heute noch nicht festgelegt.

Zu den Einzelpositionen im VAST-Entwurf hatten wir zwei Änderungen vorgeschlagen:

- Zwischen den Bahnhöfen Hohenbrunn und Höhenkirchen-Siegertsbrunn gibt es nur drei höhengleiche BÜ, nicht vier, wie im Entwurf.
- Die Station Perlach ist bereits mit Bahnsteiglängen von 210 m und einer Bahnsteighöhe von 960 mm über SOK ausgebaut - diese Maßnahme und der geforderte Erledigungsvermerk sind obsolet.

Auch wenn dies nur kleine Punkte sind, wollten wir durch den Hinweis darauf vermeiden, dass die DB dies zur Sprache bringt. Das Referat 54 verwies darauf, dass die Anzahl der Bahnübergänge in der aktuellen Fassung der VAST bereits korrigiert wurde. Die nachrichtlichen Angaben zu einzelnen Stationen dienen allein zur Kenntnisnahme und haben keinerlei Einfluss auf die VAST.

Nortrud Semmler

Wolf Beyer

Jürgen Stanke

Auszug aus einer Überlegung 2011
über den Ausbau von Neuperlach-Süd

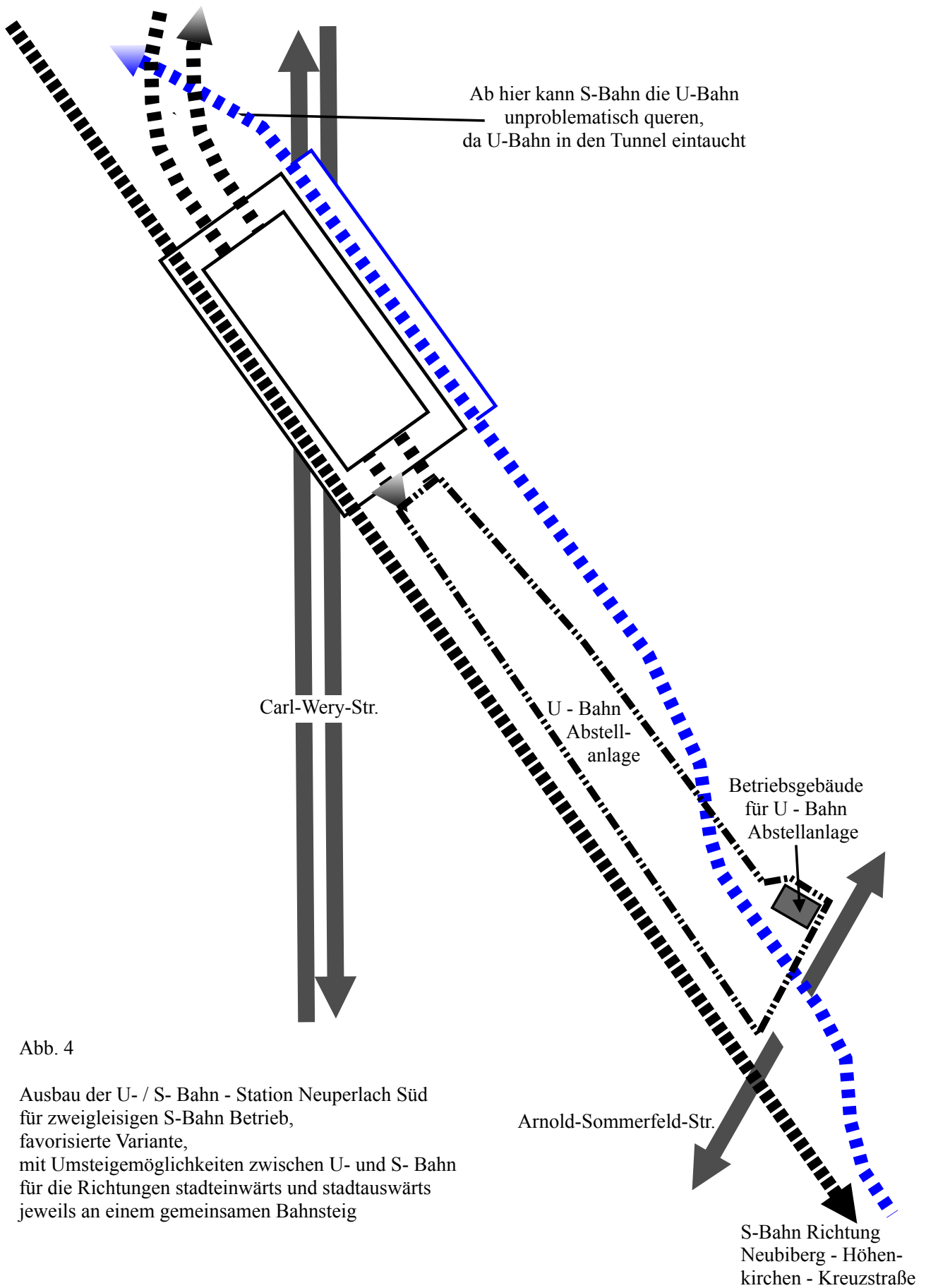


Abb. 4

Ausbau der U- / S- Bahn - Station Neuperlach Süd für zweigleisigen S-Bahn Betrieb, favorisierte Variante, mit Umsteigemöglichkeiten zwischen U- und S- Bahn für die Richtungen stadteinwärts und stadtauswärts jeweils an einem gemeinsamen Bahnsteig