

# Schwachstelle lässt sich beseitigen

„Nadelöhr Ostbahnhof“ vom 17. Dezember:

Die Aussage der DB Netz, dass der Ostbahnhof ein Nadelöhr im MVV-Netz darstellt, ist richtig. Am Ostbahnhof stehen stadteinwärts seit 2004 drei S-Bahngleise zur Verfügung, aber stadtauswärts lediglich zwei; diese Fehlplanung des Umbaus 2004 kann aber mit der kostengünstigen Einbeziehung des Bahngleises 6 leicht behoben werden (neues Durchfahrtgleis aus Rosenheim würde dann das bisher wenig genutzte Gleis 7; das Wenden einzelner Regionalbahnen von und nach Wasserburg würde im Gleisbereich 11 bis 14 erfolgen). Dies würde die Schwachstelle in der Infrastruktur leicht beseitigen.

Nicht richtig ist die Aussage der DB, dass sich am Nadelöhr Ostbahnhof durch einen 15-Minuten-Takt grundlegend etwas ändern würde. Der Ostbahnhof bliebe ohne die zuvor genannten Änderungen eine Schwachstelle im Netz. Die Anpassung des Betriebs eines Verkehrsnetzes an das schwächste Glied kann aber keine zukunftsweisende Lösung sein. Leider machen die Zuständigen bei DB Netz, Oberster Baubehörde im Innenministerium und Bayerischer Eisenbahngesellschaft keine Aussage über die möglichen Nebeneffekte eines 15-Minuten-Taktes für die S7. Was soll zum Beispiel mit der S3 passieren, die in den Hauptverkehrszeiten derzeit im Zehn-Minuten-Takt verkehrt? Wird hier das Angebot reduziert? Und wie werden es die S7-Nutzer aufnehmen, wenn sie nicht mehr harmonisch in den Zehn- oder 20-Minuten-Takt des übrigen MVV integriert sind, sondern mit jeder Bahn andere Umsteigintervalle beachten müssen?

Wenn DB Netz sagt, dass am Ostbahnhof ein Zehn-Minuten-Takt für S3 und S7 nicht möglich sei, macht das keinen Sinn. Bereits der aktuelle Fahrplan zeigt, dass es geht. Dreimal pro Stunde funktioniert es heute problemlos, dass die S7 (im 20er-Takt) mit nur vier Minuten Abstand jeder zweiten S3 (im Zehner-Takt) in Richtung Giesing folgt. Warum sollte das nicht nach jeder S3 möglich sein: also sechsmal stündlich? Im Abschnitt Rosenheimer Platz St.-Martin-Straße beträgt heute die kleinste planmäßige Zugfolgezeit zwischen S3 nach Holzkirchen und S7 nach Kreuzstraße vier Minuten; die Zeit für den Fahrtrichtungswechsel am Ostbahnhof beträgt laut Aussage der Staatsregierung aus dem Jahr 2015 nur 2,2 Minuten.

Anders als die DB Netz AG behauptet, wäre ein Zehn-Minuten-Takt bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn für die S7 problemlos möglich: Bereits heute endet die S1 aus Freising genau um zehn Minuten versetzt zur S7 am Ostbahnhof auf Gleis 4 (das ist das Gleis, das auch S3 und S7 nutzen). Die S1 könnte ohne störende Begleiterscheinungen einen Fahrtrichtungswechsel auf Gleis 4 einlegen und nach Giesing weiterfahren (stadteinwärts analog zeitsymmetrisch), denn zur S3 ist ausreichender Abstand gegeben. Mit der Weiterfahrt der S1 wäre der „Zehn-Minuten-Takt bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn“ also problemlos möglich. Und zwar ohne eine Verknüpfung mit dem Thema zweite Stammstrecke und ohne den Tunnel weiter zu belasten.

Um einen stabilen Betrieb zu ermöglichen, wäre allerdings ein zweites Gleis von Giesing Richtung Aying notwendig. Es ist bereits in den Bahn-Plänen von 1973 enthalten. Denn ein Nadelöhr ist nicht nur der Ostbahnhof, sondern auch diese anachronistische Strecke: die einzige im Stadtgebiet München, die noch eingleisig geführt wird.

*Nortrud Semmler-Otranto, Aying*