

Auszug aus Leserbrief zu „Nadelöhr Ostbahnhof“, SZ vom 17. 12. 2015

10-Minuten-Takt für die S7 lässt sich doch realisieren!

(.....)

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 usw für einzelne endende/beginnende Regionalbahnen von/nach Wasserburg würde dann im Gleisbereich 11-14 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, Oberste Baubehörde im Innenministerium und Bayerische Eisenbahngesellschaft keine Aussage über die möglichen Nebeneffekte eines 15-Minuten-Taktes für die S7. Was soll z.B. mit der S3 passieren, die in den Hauptverkehrszeiten derzeit im 10-Minuten-Takt verkehrt? Wird hier das Angebot reduziert? Und wie werden es die S7-Nutzer aufnehmen, wenn sie nicht mehr harmonisch in den 10- bzw 20-Minuten-Takt des übrigen MVV integriert sind, sondern mit jeder Bahn andere Umsteigintervalle beachten müssen?

Wenn DB Netz sagt, dass am Ostbahnhof ein 10-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 4 Minuten Abstand jeder zweiten S3 (im 10er-Takt) in Richtung Giesing folgt. Warum sollte das nicht nach jeder S3 möglich sein: also sechsmal stündlich ?

Im Abschnitt Rosenheimer Platz – Ostbahnhof (dort: Fahrtrichtungswechsel) – St.-Martin-Str. beträgt heute die kleinste planmäßige Zugfolgezeit zwischen S3 nach Holzkirchen und S7 nach Kreuzstraße bzw. S7 von Kreuzstraße und S3 von Holzkirchen 4 Minuten; die Zeit für den Fahrtrichtungswechsel beträgt laut Aussage der Bayerischen Staatsregierung aus dem Jahr 2015 nur 2,2 Minuten, was sich auch aus der Betriebspraxis ergibt.

Anders als DB Netz AG behauptet, wäre ein 10-Minuten-Takt bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn für die S7 problemlos möglich! Das hat auch nichts mit einer zweiten Stammstrecke zu tun. Betrieblich gibt es hier keinen Zusammenhang - finanziell schon eher, da die zweite Stammstrecke alle Gelder schlucken wird. Bereits heute endet die S1 aus Freising genau um 10 Minuten versetzt zur S7 am Ostbahnhof auf Gleis 4 (das ist das Gleis nach St.-Martin-Str. – Giesing, das auch S3 und S7 nutzen). Nach der S1 folgt die immer (!) auf Gleis 5 abfahrende S4 Richtung Ebersberg; folglich kann die S1 sehr wohl ohne störende Begleiterscheinungen einen Fahrtrichtungswechsel auf Gleis 4 einlegen und nach Giesing weiterfahren (stadteinwärts analog zeitsymmetrisch), denn, s. oben, zur S3 ist ausreichender Abstand gegeben. Mit der Weiterfahrt der S1 wäre der „10-Minuten-Takt bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn“ also problemlos möglich. Und zwar ohne eine Verknüpfung mit der Thematik zweite Stammstrecke und ohne den bestehenden Tunnel weiter zu belasten!

Um einen stabilen Betrieb zu ermöglichen, wäre allerdings ein zweites Gleis von Giesing

Richtung Aying notwendig. Bereits in den Plänen der Bahn von 1973 ist dieses zweite Gleis enthalten! Denn ein Nadelöhr ist nicht nur der Ostbahnhof, sondern auch diese anachronistische Strecke: die einzige, die im gesamten Stadtgebiet noch eingleisig geführt wird.

Nortrud Semmler
Dammweg 3
85653 Aying