



Leserbrief zu:

„Der Weiterbau verzögert sich um einige Jahre“, 25. 8. 2015

Verzögerungen gehören zum Alltag der S-Bahn-Nutzer. Nicht nur bei den Abfahrzeiten - Verspätungen sind fast tägliche Routine. Aber schlimmer ist das Warten auf betriebliche und bauliche Verbesserungen; Maßnahmen, durch die Verspätungen vermieden werden könnten.

Der Artikel schildert überraschend offen, wie die schützende und stützende Hand von Politikern eine Baumaßnahme fördern kann. Wir gönnen den Geretsriedern natürlich den Bahnanschluss. Aber wir möchten die politisch zuständigen Gremien und die DB daran erinnern, dass die S7 nicht nur ein westliches Ende, derzeit Wolfratshausen, hat, sondern auch ein östliches: Kreuzstraße. Hier gibt es eine Verknüpfung zur Oberlandbahn („Meridian“); für viele Fahrgäste ist das also keine End-, sondern eine Umsteigestation. Trotzdem verkehrt hier die S7 ab 8:00 Uhr ganztägig nur im Stundentakt. Leider wohnt hier keiner der in dem Artikel genannten Herren. Was würden die nicht alles unternehmen angesichts der grotesken Tatsache, dass hier sogar im Berufsverkehr einige Bahnen an einigen Stationen ohne Halt durchfahren!

Der Artikel gibt im letzten Absatz einen Ausblick auf einen möglichen 10-Minuten-Takt für die S7. In einem Ausbauplan aus dem Jahre 1973 hatte die DB die notwendigen strukturellen Verbesserungen für einen stabilen Fahrplan (damals war ein 20-Minuten-Takt die Zukunftsvision) skizziert. Für die S7 war dort vorgesehen, den Bereich von Ostbahnhof bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn zweigleisig auszubauen. Aber noch heute ist dieser östliche Ast die einzige S-Bahn-Strecke, die im Stadtgebiet eingleisig geführt wird; die 1973 befürchteten Unpünktlichkeiten sind tatsächlich eingetreten. Dieser Ausbau würde dann auch im stadtnahen Bereich einen 10-Minuten-Takt ermöglichen und bis Kreuzstraße einen stabilen 20-Minuten-Takt.

Verwunderlich ist die Aussage in diesem Artikel, dass die Taktverbesserung nur mit einer zweiten Stammstrecke möglich sein soll. Denn der zweigleisige Ausbau auf der S7-Ost ist unabhängig davon machbar. Er ist aber absolute Voraussetzung für die Taktverbesserung. Und ein 10-Minuten-Takt bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn wäre dann sofort möglich, auch ohne zweiten Tunnel: wenn die S1, die derzeit nach dem Passieren der Stammstrecke am Ostbahnhof endet, bis dorthin weiter geführt würde. Beim heutigen Fahrplan verkehrt die S1 nämlich genau 10 Minuten versetzt zur S7.

Wir wollen den Geretsriedern die Hoffnung auf die „baldige“ Streckenverlängerung nicht nehmen. Aber der Illusion, dass sie mit dem zweiten Stammstreckentunnel den 10-Minuten-Takt bekommen, sollten sie sich nicht hingeben. Die offiziellen Pläne sehen das nicht vor. Es wird, im Gegenteil, eher so laufen: wenn dieser Tunnel gebaut würde, wäre alles verfügbare Geld weg. Es bliebe nichts für die notwendigen Verbesserungen auf den Außenästen, und ohne Verbesserungen bei der Infrastruktur ist an einen 10-Minuten-Takt bei der S7 nicht zu denken.

Wenn also die im Artikel genannten Politiker noch einen letzten Liebesdienst leisten würden, in dem sie sich mutig für den Südring einsetzen und den Tunnel beerdigen, dann danken ihnen das nicht nur die Geretsrieder, sondern alle MVV-Nutzer.

Jürgen Stanke, Ottobrunn
für die Initiative S7Ostplus