

Antrag an den BA 16 und Beschlussempfehlung des Unterausschuss Mobilität und Umwelt vom 18.11.2014

Verbesserung des Betriebes auf der Strecke der S 7 Ost; Bürgerschreiben vom 13.08.2014 (TOP 3.4.8 vom 10.09.2014) hierzu:

Bürgerschreiben vom 22.09.2014

Die Initiative S7Ost-plus will durch den zweigleisigen Ausbau der S 7 den 10 Minuten-Takt forcieren und die Zuverlässigkeit des Betriebes steigern.

Beschlussempfehlung:

Der Unterausschuss empfiehlt dem Bezirksausschuss zusätzlich zum Umbau des höhengleichen Übergangs der Balanstraße auch die höhengleichen Bahnübergänge an der Unterhachinger Straße und Fasangartenstraße bzw. deren Zusammenlegung und den zeitgleichen bzw. -nahen barrierefreien Ausbau des S-Bahnhofs Perlach fordern.

Gemeinsamer Antrag BA 16 und BA 17

Der BA 16 und BA 17 fordern die Landeshauptstadt München auf, sich beim Freistaat Bayern nachdrücklich dafür einzusetzen, dass die S7-Ost zwischen Giesing und Kreuzstraße nicht nur barrierefrei ausgebaut wird, sondern zugleich zweigleisig erweitert wird. **Zugunsten einer zeitgleichen verbesserten Schrankenführung im Bereich der Balanstraße zugunsten des Individualverkehrs** und den zeitgleichen bzw. -nahen barrierefreien Ausbau des S-Bahnhofs Perlach **soll zeitgleich mit dem zweigleisigen Streckenausbau die Einstufung der Strecke von einer "Mischstrecke" in eine "reine S-Bahnstrecke" erfolgen, da nach Einholung von einschlägigen Informationen eine Streckennutzung für den Güterverkehr durch die Bahn im Zeitraum der letzten 10-Jahre praktisch keine Relevanz hatte.**

Sollte der Streckenumwidmung seitens der Bahn nicht entsprochen werden, soll ersatzweise der Bahnübergang Balanstraße und der Unterhachinger Straße und Fasangartenstraße bzw. deren Zusammenlegung durch eine Straßenunterführung ersetzt werden.

Sobald die S-Bahnlinie 7 zwischen Giesing und Kreuzstraße zweigleisig ausgebaut ist, ist der ganztägige 10-Minuten-Takt zwischen Giesing und Höhenkirchen-Siegertsbrunn sowie der ganztägige 20-Minuten-Takt zwischen Höhenkirchen-Siegertsbrunn und Kreuzstraße einzurichten.

Begründung:

Bereits 1973 plante die damalige Deutsche Bundesbahn in einem ersten Schritt die S-Bahn zwischen Giesing und Höhenkirchen-Siegertsbrunn vollständig zweigleisig auszubauen. Seinerzeitige Begründung der Deutschen Bundesbahn war, dass ein ganztägiger 20-Minuten-Takt betriebsstabil nur mit einem zweigleisigen Ausbau gefahren werden kann. 1973 fuhr die S-Bahn ganztägig lediglich im 40-Minuten-Takt. Inzwischen wird zwar im 20-Minuten-Takt gefahren, aber aufgrund des fehlenden zweiten Gleises sind Zugausfälle und Verspätungen an der Tagesordnung. Da die bestehende Infrastruktur zu 100% ausgelastet ist, können auf der S7 - anders als auf der S3 - bereits eintretende Verspätungen nicht mehr aufgeholt werden, es sei denn, es erfolgt ein dispositiver Eingriff durch Zugausfälle. Im Vergleich zu 1973 befördert die S-Bahn heute mehr als doppelt so viele Fahrgäste. Weitere Fahrgastzuwächse sind zu erwarten. Im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik sollte erreicht werden, dass möglichst viele Pendler und Freizeitfahrer vom Auto auf die S-Bahn umsteigen. Durch eine schlechte Betriebsqualität werden diese Ziele konterkariert. "Auch mögliche und nötige Entlastungseffekte für den stark verkehrsbelasteten der Stadtbezirke 16 und 17 durch stärkere Nutzung des ÖPNV sind ohne die beantragten Maßnahmen angesichts des weiter steigenden Pendleraufkommens aus dem südöstlichen Raum kaum zu erzielen." Mittlerweile wurden auf dem Münchner Stadtgebiet sämtliche S-Bahnlinien zweigleisig ausgebaut, so dass es ein Anachronismus ist, dass die S7-Ost weiterhin eingleisig betrieben wird und Betriebsstörungen auf der überlasteten Infrastruktur an der Tagesordnung sind. Wäre die S7-Ost zweigleisig, so könnte bereits heute durch eine Verlängerung der S1, die derzeit am Ostbahnhof endet und 10 Minuten zeitversetzt zur S7 fährt, ohne einen zweiten S-Bahn-Tunnel der 10-Minuten-Takt bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn eingeführt werden.