



Landeshauptstadt München, Direktorium
Meindlstr. 14, 81373 München

**Vorsitzender
Günter Keller**

Privat:

Grüntenstr. 14e, 80686 München
Telefon: (089) 5793 8566
Telefax: (089) 570 4033
E-Mail: guenter.keller@t-online.de

Geschäftsstelle:

Meindlstr. 14, 81373 München
Telefon: 233 - 33882
Telefax: 233 - 33885
E-Mail: bag-sued.dir@muenchen.de

München, 30.04.2020

Antrag

Prüfung einer Verbesserung des Angebots auf der S-Bahn-Linie Pasing / Höllrieglskreuth zum 1/2-Stundentakt

Vorbemerkung:

Der Bezirksausschuss 7, Sendling-Westpark, setzt sich seit vielen Jahren für den Vollausbau der Sendlinger Spange ein. Bislang mit wenig Erfolg. Immer wieder wurden Planfeststellung und Bau verschoben. So ist es ein Lichtblick, wenn im Deutschlandtakt, Stand Juni 2020, die Sendlinger Spange vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Referat Z 32, die Sendlinger Spange aufgeführt ist, mit der Prognose eines Starts in 2025.

Dies dauert jedoch noch weitere 4 Jahre. Derzeit fährt pro Tag in sehr großen Abständen die eine oder andere S-Bahn (S 20) von Pasing über Sendling Westpark nach Höllrieglskreuth und umgekehrt.

Der BA 7, Sendling-Westpark fordert deshalb die Landeshauptstadt auf, nachdrücklich an die Bayerische Eisenbahngesellschaft heranzutreten, die heute schon vorhandenen Möglichkeiten eines Betriebs der Sendlinger Spange voll auszuschöpfen und zu prüfen, ob ein ganztägiger Betrieb im 1/2-Stunden-Takt auf dieser S-Bahn-Linie möglich ist.

Unabhängig davon sind Planfeststellung und Vollausbau der Sendlinger Spange zügig voranzutreiben, damit der im Deutschlandtakt avisierte Start in 2025 tatsächlich erfolgen kann.

Begründung:

Der seit Jahren geforderte wichtige Vollausbau der Sendlinger Spange ist für den Münchner ÖPNV zwingend notwendig. Nicht nur für die Beförderung von Personen im Nahverkehr direkt von West nach Süd und umgekehrt, sondern auch als eine Störfalllinie zu den U-Bahnen U4 und U5, wenn die Stammstrecke gesperrt ist. Eine S-Bahnlinie, welche nur im Stundentakt verkehrt und nicht während des ganzen Tages ist für eine innerstädtische Verbindungen einer Großstadt völlig unzureichend.

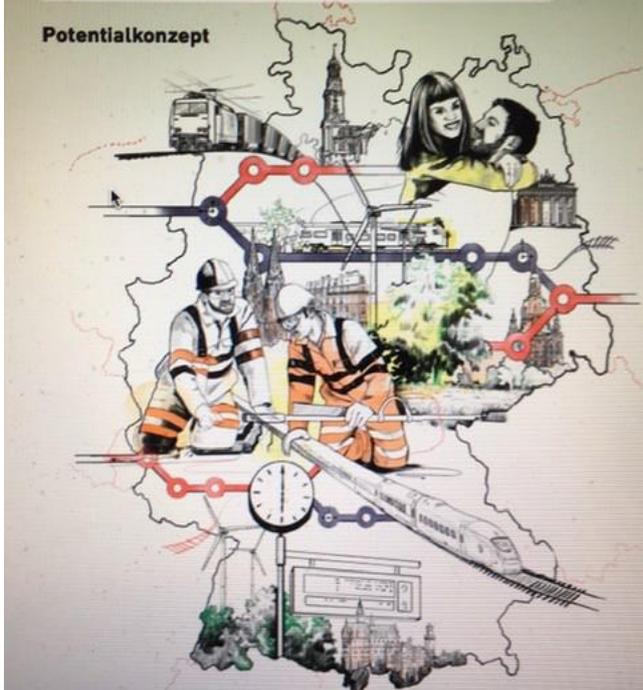
Günter Keller

Vorsitzender des Bezirksausschusses 7

Initiative: Alfred Nagel, CSU-Fraktion im BA7
Anlage: Auszug Deutschlandtakt

Deutschlandtakt: die erste große Etappe bis Mitte der 2020er-Jahre

Potentialkonzept



Welche Angebotsverbesserungen sollen erreicht werden?	Welche Infrastruktur wird benötigt?	Wann wird der Deutschlandtakt voraussichtlich spürbar?
Taktverdichtung der Nahverkehrsverbindung Bad Urach–Herrenberg auf einen 30-Minuten-Takt und einen 15-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit zwischen Tübingen und Entringen	Elektrifizierung Bad Urach–Metzingen und Tübingen–Herrenberg, Blockverdichtungen und neue Haltepunkte Metzingen–Tübingen*	Ab Fahrplanjahr 2023
Taktverdichtung der Nahverkehrsverbindung zwischen Limburg und Wetzlar/Gießen auf einen 60-Minuten-Takt	Fertigstellung ESTW Obere Lahn	Ab Fahrplanjahr 2024
Taktverdichtung der Nahverkehrsverbindung zwischen Bremen und Bremerhaven auf einen 30-Minuten-Takt	Spurplan- und LST-Maßnahmen in Bremen Hbf und Bremerhaven–Lehe sowie zusätzliche Bahnsteigkante Bremerhaven–Lehe	Ab Fahrplanjahr 2024
Taktverdichtung der Nahverkehrsverbindung Werneuchen–Berlin auf einen 30-Minuten-Takt	Schaffung einer Kreuzungsmöglichkeit in Blumberg (bei Berlin)	Ab Fahrplanjahr 2025
Taktverdichtung der Nahverkehrsverbindung Müncheberg (Mark)–Berlin auf einen 30-Minuten-Takt	Zusätzliche Bahnsteigkante in Müncheberg (Mark)	Ab Fahrplanjahr 2025
Angebotsausbau der S-Bahn-Verbindungen über die Sendlinger Spange	Knoten München (Sendlinger Spange): Ausbau Haltepunkt Heimeranplatz West zum Kreuzungsbahnhof, neue Weichenverbindung in Laim	Ab Fahrplanjahr 2025