



## Antrag

der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazolo, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Dr. Hans Jürgen Fahn, Günther Felbinger, Thorsten Glauber, Eva Gottstein, Joachim Hanisch, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Peter Meyer, Alexander Muthmann, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**

**Ertüchtigung des S-Bahn-Netzes München VI: Ertüchtigung des S 7 Ost – Projekts „S7 Ost plus“ – jetzt in Angriff nehmen!**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich für die Umsetzung folgender Maßnahmen einzusetzen:

**1. Der zweigleisige Ausbau der S7-Ost (von Giesing bis zur Kreuzstraße) wird umgehend in die S-Bahn-Ausbauplanung der Staatsregierung aufgenommen:**

Ein verbesserter Service auf der Strecke S7-Ost (Giesing bis Kreuzstraße) ist dringend notwendig und soll in das S-Bahn-Ausbauprogramm der Staatsregierung aufgenommen und die notwendigen Planungen dazu umgehend begonnen werden, mit dem Ziel, zumindest stadtnah (bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn) durchgehend einen 10-Minutentakt und mindestens bis Kreuzstraße einen 20-Minutentakt zu ermöglichen.

**2. Die schienengebundenen ÖPNV-Angebote in das bayerische Oberland werden verbessert:**

Die Station Kreuzstraße ist laut Bayerischer Eisenbahngesellschaft ein wichtiger Verbindungspunkt des öffentlichen Nahverkehrs zwischen S-Bahn und den Bahnstrecken im bayerischen Oberland. Für bessere Verbindungen soll hier auch eine Verdichtung im S-Bahn-Fahrplan bis zur Kreuzstraße sorgen.

### Begründung:

Die Attraktivität der Region München ist ungebrochen. Mit zusätzlichem Gewerbe, weiteren Sozial- und Kultureinrichtungen sowie mit einer stark wachsenden Bevölkerungszahl in München und Umgebung ist zu rechnen. Mit diesen Zuwächsen und damit auch mit einem deutlich höheren Mobilitätsbedarf muss deshalb auch bei der Ertüchtigung und dem Ausbau des ÖPNV dringend jetzt schon geplant werden. Um die jetzt schon vorhandenen und garantiert weiter zunehmenden Verkehrsprobleme zu lösen, ist ein zügiger, weiterer Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs in München und im Umland dringend geboten, insbesondere im Bereich des S-Bahn-Netzes.

Die Debatte um die Realisierung eines zweiten S-Bahn Stammstreckentunnels darf dabei nicht weiterhin die dringend nötige Verbesserung des Angebots auf den S-Bahn-Außenästen und die dafür notwendigen Ausbaumaßnahmen be- oder gar verhindern. Deshalb müssen Verbesserungen an den Außenästen, welche unabhängig notwendig vom Fortschritt anderer Planungen im städtischen Bereich des Münchner S-Bahn-Netzes sind, umgehend in Angriff genommen werden.

#### Zu 1:

„S7 Ost plus“: Ausbau der S7 im östlichen Bereich: Höhere Zuverlässigkeit und Taktverdichtung der S7-Ost sind dringende Wünsche aller Bürger entlang dieser Strecke. Um die Betriebsstabilität sicherzustellen, ist ein zweigleisiger Ausbau der Strecke notwendig. Genau aus diesem Grund war schon 1973 der zweigleisige Ausbau zwischen Giesing und Höhenkirchen-Siegertsbrunn im S-Bahn-Ausbauplan enthalten. Ein zweites Gleis im Bereich Giesing bis südlich von Großhelfendorf, Gemeinde Aying, würde außer höherer Pünktlichkeit auch die Möglichkeit eines stadtnahen 10-Minutentakts und des 20-Minutentakts bis zur Kreuzstraße liefern. Der 10-Minutentakt wurde bereits in einem einstimmigen Beschluss des Kreisausschusses des Landkreises München vom 6. Mai 2013 gefordert. Dort heißt es:

*„3.2 Der Landkreis München fordert den Freistaat Bayern auf, zeitnah auf dem östlichen Ast der S7 zwischen den S-Bahnhöfen „München, Ostbahnhof“ und „Höhenkirchen-Siegertsbrunn“ in der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag einen 10-Minuten-Takt vorzusehen.“*

Die Strecke Giesing bis Kreuzstraße ist bezüglich Bevölkerungszahl entlang der Strecke vergleichbar mit der Strecke der S3 (Giesing bis Holzkirchen), wo im stadtnahen Bereich schon heute ein 10-Minuten-

Takt geboten wird. Es ist den Bürgern entlang der S7-Ost nicht zu erklären, warum sie schlechter gestellt sein sollten als die Bewohner entlang der S3. So ist z.B. Ottobrunn eine der drei am dichtesten besiedelten Gemeinden in Deutschland, und zwar vor Berlin und Hamburg.

Die vorgeschlagene Taktverdichtung ist unabhängig von Engpässen auf der Stammstrecke realisierbar: z.B. durch eine Weiterführung der S1 bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn. Die S1 endet heute am Ostbahnhof. Zusammen mit der S7-Ost würde das stadtnah einen 10-Minuten-Takt ergeben.

Für die Sicherstellung eines stabilen Betriebs wäre dafür aber der zweigleisige Ausbau der S7-Ost nötig.

Ein Ausbau der S7-Ost könnte Individualverkehr von der stark befahrenen Staatsstraße 2078 auf den

ÖPNV verlagern und die derzeitige Anzahl von – je nach Abschnitt – zwischen 10.000 und 20.000 Pkw-Bewegungen reduzieren.

**Zu 2:**

Bessere ÖPNV-Verbindungen ins Oberland: Eine Verdichtung im stadtfernen Bereich auf einen 20-Minuten-Takt zwischen Höhenkirchen-Siegertsbrunn und Kreuzstraße würde den Verkehrsknotenpunkt Kreuzstraße stark aufwerten. Pendler aus den südlichen Landkreisen könnten dann deutlich besser mit Verkehrsmitteln des ÖPNV zu ihren Arbeitsplätzen in München Stadt und Land kommen. Damit könnte auch eine wirksame Entlastung beim Individualverkehr auf den Straßen im Münchner Südosten erreicht werden. Das nützt Mensch, Natur und der Volkswirtschaft, der durch die andauernden Staus jährlich ein enormer Schaden zugefügt wird.