



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 14.02.2014

Verbesserungen auf der S-Bahn Linie S7 nach Kreuzstraße

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wurden Halte von S-Bahnen in Pei gestrichen.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Aus welchen Gründen halten seit Fahrplanwechsel im Dezember 2013 weniger S-Bahnen in Pei?
2. Wann werden die gestrichenen Halte in Pei wieder eingeführt?
3. Warum bestellt die BEG zwischen Höhenkirchen-Siegertsbrunn und Kreuzstraße keinen ganztägigen 20-/40-Minutentakt?
4. Welche Mehrkosten würde eine solche Bestellung verursachen?
5. Wie beurteilt die BEG nach Kenntnis der Staatsregierung den Vorschlag, zur Verbesserung der Betriebsqualität einen beschränkten Fußgängerüberweg zu den Bahnsteigen in Kreuzstraße zu realisieren, damit mit 60 km/h in Kreuzstraße eingefahren werden kann?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 14.04.2014

1. Aus welchen Gründen halten seit Fahrplanwechsel im Dezember 2013 weniger S-Bahnen in Pei?

Bei den beiden Fahrten der S 7 ab Kreuzstraße 06:45 Uhr und 07:45 Uhr muss seit dem 15. Dezember 2013 der Halt in Pei entfallen, um weiterhin den viel genutzten Anschluss in Kreuzstraße von der Mangfalltalbahn zur S 7 aufrechterhalten zu können. Mit dem neuen Fahrplan haben sich die Fahrzeiten der Mangfalltalbahn Rosenheim – Holzkirchen zum Teil um einige Minuten verschoben, da sie an die neuen Züge Rosenheim – Holzkirchen – München angepasst werden mussten. So verschob sich die Ankunft des Zuges aus Rosenheim in Kreuzstraße von 06:39 auf 06:41 Uhr, da

dieser in Bruckmühl die Zugbegegnung mit dem aus München kommenden Zug abwarten muss. Dieser wiederum kann wegen der dichten Belegung der Strecke München – Holzkirchen nicht früher fahren. Dadurch muss die Abfahrt der S-Bahn von 06:44 auf 06:45 Uhr verlegt werden mit der Konsequenz des Haltausfalls in Pei. Die Änderung der Fahrzeiten ist also durch die neuen Durchbindungen von Rosenheim über Holzkirchen nach München bedingt.

Die Station Pei gehört im Netz der Münchner S-Bahn zu den am schwächsten genutzten Stationen. Die nun entfallenden Halte werden von sehr wenigen Fahrgästen, je Tag von deutlich weniger als 10 Personen, genutzt. Alternative Fahrmöglichkeiten bestehen jeweils mit S-Bahnen 20 Minuten vorher, bei dem entfallenden Halt um 06:49 Uhr auch 20 Minuten nachher. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) hat zusammen mit der S-Bahn München sorgfältig geprüft, dass die betroffenen beiden Züge nicht bzw. nur in ganz geringem Umfang von Schülern genutzt werden. Schüler nutzen hauptsächlich die S-Bahnen um 07:09 Uhr und 07:29 Uhr. Die Abwägung fiel also eindeutig zugunsten der in Kreuzstraße umsteigenden Fahrgäste aus.

2. Wann werden die gestrichenen Halte in Pei wieder eingeführt?

Die BEG prüft derzeit gemeinsam mit DB Regio als Betreiber der S-Bahn München und Veolia als Betreiber des Meridian, unter welchen Prämissen zumindest die teilweise Wiedereinführung weiterer Zughalte in Pei möglich ist, ohne damit die für zahlreiche Fahrgäste wichtigen Anschlüsse in Kreuzstraße von der Mangfalltalbahn auf die S 7 aufzugeben.

3. Warum bestellt die BEG zwischen Höhenkirchen-Siegertsbrunn und Kreuzstraße keinen ganztägigen 20-/40-Minutentakt?

Zwischen Höhenkirchen-Siegertsbrunn und Aying ist der 20-/40-Minuten-Takt bereits heute ganztägig realisiert. Im Berufsverkehr gibt es auf diesem Abschnitt jeweils in Last-richtung sogar einen 20-Minuten-Takt. Zwischen Aying und Kreuzstraße wird ganztägig ein Stundentakt mit einzelnen Verstrkerleistungen im Berufsverkehr bestellt. Der Bestellung eines durchgehenden 20-/40-Minuten-Taktes bis Kreuzstraße stehen folgende Gründe entgegen:

- Die sehr geringe Besiedlungsdichte im Bereich der Stationen Pei, Grohelfendorf und Kreuzstraße und das daher nur geringe zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen erlaubt die Bestellung weiterer S-Bahn-Fahrten wegen der knappen Regionalisierungsmittel nicht.
- Der Zugbetrieb auf der langen eingleisigen Strecke von Giesing bis Kreuzstraße würde bei dichter Zugfolge instabiler werden, d. h. das Versptungsrisiko würde erheblich zunehmen.
- Keine der derzeit bestellten Fahrten zwischen Aying und Kreuzstraße ist bezogen auf die verfügbaren Sitzplätze auch nur annähernd ausgelastet.
- Die Fahrplanzeiten zwischen Höhenkirchen-Siegertsbrunn und Kreuzstraße sind auf die Zeiten der Anschluss-

züge in Kreuzstraße ausgelegt. Verschiebungen in den Taktlagen würden zu extrem langen Übergangszeiten auf die Mangfalltalbahn in Kreuzstraße führen.

4. Welche Mehrkosten würde eine solche Bestellung verursachen?

Die Mehrkosten für die Bestellung eines 20-/40-Minutentakts zwischen Aying und Kreuzstraße hängen von einer Vielzahl an Einflussfaktoren wie der benötigten Fahrzeuganzahl, der Umlaufplanung, dem Personalbedarf etc. ab und könnten daher erst nach Einholen eines Angebotes beziffert werden.

5. Wie beurteilt die BEG nach Kenntnis der Staatsregierung den Vorschlag, zur Verbesserung der Betriebsqualität einen beschränkten Fußgängerüberweg zu den Bahnsteigen in Kreuzstraße zu realisieren, damit mit 60 km/h in Kreuzstraße eingefahren werden kann?

Für Ausbaumaßnahmen an Bundesschienenwegen ist der Bund zuständig. Die infrage kommenden Finanzierungsinstrumente sind über Jahre hinaus vollständig ausgeschöpft.

Ungeachtet der Bundeszuständigkeit finanziert auch der Freistaat Bayern zwei Ausbaumaßnahmen, die der Pünktlichkeit der S7 Ost zugutekommen. Im Dezember 2013 wurde der Bahnübergang „Balanstraße“ zwischen Giesing und Perlach grundlegend erneuert. Ein seit vielen Jahren bestehender Geschwindigkeitseinbruch auf 40 km/h konnte so beseitigt werden, die S-Bahn kann jetzt wieder mit der regulären Geschwindigkeit von 80 km/h verkehren. Im Jahr 2017 ist eine Ertüchtigung des Bahnhofs Neubiberg vorgesehen. Die S-Bahnen werden anschließend gleichzeitig aus beiden Seiten in den Bahnhof einfahren können, die Einfahrgeschwindigkeit aus Richtung Kreuzstraße wird durch diese Maßnahme von 40 auf 80 km/h erhöht.

Der Vorschlag, zur Verbesserung der Betriebsqualität einen beschränkten Fußgängerüberweg in Kreuzstraße zu realisieren, wird derzeit noch von der DB Netz AG geprüft. Erste Untersuchungen zeigen jedoch, dass außer dem eigentlichen Bau der Schranke voraussichtlich umfangreiche Eingriffe in die Leit- und Sicherheitstechnik nötig wären. Daher müssen Nutzen und Kosten sehr sorgfältig gegeneinander abgewogen werden.