



Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Blumenstr. 28 b, 80331 München

per E-Mail
über BA-Geschäftsstelle-Süd
Herrn Günter Keller
Vorsitzender des Bezirksausschusses 7
Sendling-Westpark
Meindlstraße 14
81373 München

PLAN-HAI-11-1

Blumenstr. 28 b
80331 München
Telefon:
Telefax:
Dienstgebäude:
Blumenstr. 31
Zimmer:
Sachbearbeitung:

plan.step-pfv@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

01.07.2021

Prüfung einer Verbesserung des Angebots auf der S-Bahn-Linie Pasing / Höllriegelskreuth
zum ½-Stundentakt
BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02250 des Bezirksausschusses 07 - Sendling-Westpark
vom 27.04.2021

Sehr geehrter Herr Keller,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 07 - Sendling-Westpark wurde dem Referat für
Stadtplanung und Bauordnung zur federführenden Bearbeitung zugeleitet.

Der Antrag fordert die Landeshauptstadt München auf, nachdrücklich an die Bayerische
Eisenbahngesellschaft heranzutreten, um die heute schon vorhandenen Möglichkeiten eines
Betriebs der Sendlinger Spange voll auszuschöpfen und zu prüfen, ob ein ganztägiger Betrieb
im ½-Stundentakt 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.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung teilt hierzu in Abstimmung mit dem Mobilitätsre-
ferat Folgendes mit:

Als Sendlinger Spange wird der geplante Ausbau der Gleisverbindung zwischen Pasing und
Südring bzw. der Strecke Richtung Solln bezeichnet.

Der Ausbau eines zweiten Bahnsteigs am Heimeranplatz West soll nach Angaben der
Deutschen Bahn noch vor Fertigstellung der 2. Stammstrecke realisiert werden. Ein
Vollausbau der Sendlinger Spange schließt neben der Weichenverbindung Heimeranplatz

West – Harras auch den Haltepunkt Menterschwaige mit ein.

Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsreferates ist der Haltepunkt Menterschwaige ein wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen dem S-Bahn- bzw. Regionalverkehr und der Tram 25 im Süden der Landeshauptstadt München. In diesem Bereich könnte auch die für den öffentlichen Verkehr fehlende Isarquerung zwischen den südlichen Stadtbezirken 18 Untergiesing – Harlaching und 19 Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln hergestellt werden.

Dieser Haltung hatte sich auch der Stadtrat im Rahmen der Beschlussfassung vom 25.07.2018 zur Vorlage „Ausbau Bahnknoten München“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11107) angeschlossen und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung aufgefordert, diese Haltung in Gesprächen mit dem zuständigen Freistaat Bayern einzubringen und die genannten Projekte aktiv einzufordern.

Diesem Auftrag ist die Verwaltung bereits mehrfach nachgekommen.

Inwieweit mit der heutigen Infrastruktur bereits ein 30-Minuten-Takt möglich wäre, kann vom Mobilitätsreferat nicht beurteilt werden.

Die Nachfrage bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) zu Ihrem Antrag hat ergeben, dass Fahrplangestaltung und Betriebsführung der S20 Höllriegelskreuth – München-Pasing aus mehreren Gründen erschwert sind. So ergäben sich auf der Strecke mehrere Zwangspunkte bei der Infrastruktur. Diese Zwangspunkte wären vor allem der Bahnhof Höllriegelskreuth, in dem die Fahrten der S20 am Bahnsteig wenden, und die Überleitung der Züge nördlich des Bahnhofs Mittersendling auf die eingleisige Sendlinger Spange, die gelegentlich auch von Fernverkehrszügen genutzt wird. Hierdurch bestünden starke Abhängigkeiten zur und Wechselwirkungen mit der S7 nach Wolfratshausen, im Abschnitt Mittersendling – Solln auch mit den Zügen der BRB (ehemals BOB und Meridian).

In diesem Korsett sei der im Antrag vorgeschlagene 30-Minuten-Takt, der zweifelsohne zu einer Stärkung dieser innerstädtischen Tangentialverbindung beitragen würde, nicht ohne Infrastrukturausbau umsetzbar. Ein ganztägiger Stundentakt der S20 wäre voraussichtlich ohne Infrastrukturausbau machbar, sofern der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG die Fahrbarkeit bestätigt. Da dies jedoch Personal- und Fahrzeugressourcen binden würde, bestünde hier ein erheblicher Bedarf an zusätzlichen Finanzmitteln für die Bestellung der zusätzlichen S-Bahn-Fahrten durch den Freistaat. Dies stehe noch unter Vorbehalt. Aus diesen Gründen sei die Finanzierung dieser Angebotsverbesserung noch nicht gesichert.

Den im Antrag unter Bezugnahme auf die Internetseite des Deutschland-Takts genannten Fertigstellungstermin der 1. Baustufe der Sendlinger Spange (Fahrplanjahr 2025) könne die BEG aus heutiger Sicht bestätigen. Wesentliches Ziel des Projekts sei es, mit der Weichenverbindung in Laim zunächst eine leistungsfähige Ableitungsmöglichkeit für S-Bahnen bei Baumaßnahmen und Störungen auf der Stammstrecke zu schaffen. Zudem eröffne der Ausbau des Bahnhofsteils Heimeranplatz West zu einem Mittelbahnsteig mit zwei Bahnsteigkanten die Möglichkeit von Zugbegegnungen. Diese sind Voraussetzung, um längerfristig den Takt der S20 verdichten zu können, was auch die zeitlich noch nicht fixierten Langfristplanungen des Freistaats vorsehen. In einer zweiten Baustufe der Sendlinger Spange sei überdies eine Weichenverbindung vorgesehen, die eine Bedienung des aufkommensstarken Umsteigeknotens Harras ermöglicht. Für die zweite Baustufe bestünde derzeit laut Aussage der BEG noch keine Finanzierungs- und damit Realisierungsperspektive.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 02250 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen
entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

4

.

—