

Pressemitteilung der FDP-Ortsverbände und -Mandatsträger im Isartal zur geplanten Umstellung der S7

Die Ortsverbände und Mandatsträger der FDP in den Isartalgemeinden haben mit Erstaunen zur Kenntnis genommen, dass sich die Mobilitätswende für die Isartalgemeinden auf den Rückbau von Mobilitätsangeboten beschränkt.

Am 25. April 2024 erfuhren die Isartalgemeinden, dass die S7 ab Inkrafttreten des Winterfahrplans im Dezember 2024 oberirdisch am Hauptbahnhof München enden wird. Hierdurch wird der Weg aus der Stadt und in die Stadt München für eine große Zahl von Menschen erheblich erschwert. Das betrifft besonders Berufspendler, aber auch ältere Menschen und Menschen mit reduzierter Mobilität.

Es ist völlig richtig, dass die Zustände bei der S-Bahn München seit Jahren nicht mehr akzeptabel sind. Das liegt aus unserer Sicht in erster Linie an den mangelnden Investitionen der DB Netz AG in das Schienennetz. Soweit ein Ausbau der eingleisigen Strecken zu zweigleisigen Strecken nicht möglich ist, ist zumindest die Digitalisierung der eingleisigen Strecken überfällig. In den Isartalgemeinden waren wegen dieser Untätigkeit schon Menschenopfer zu beklagen. Wir erinnern an die Frontalkollision zweier S-Bahnen bei Ebenhausen-Schäftlarn am 14. Februar 2022, bei der ein 24-jähriger Mann ums Leben kam und 18 weitere Passagiere schwer verletzt wurden. Tatsächlich soll zunächst wohl nur die Signaltechnik auf der Stammstrecke digitalisiert werden. Und das erst bis 2030. Das ist nicht ehrgeizig genug. **Wir fordern**, dass zeitgleich oder schneller auch die eingleisigen Strecken digitalisiert werden.

Der Preis für die Untätigkeit ist nun die Reduzierung des S-Bahnangebots im Isartal, wohlgermerkt bei steigenden Preisen im Verbund. Die Verkürzung der Linie S7 ist mehr als nur eine Einbuße an Komfort. Die nunmehr geplanten Umsteigemöglichkeiten sind in der Praxis nicht funktionell.

- An der Haltestelle Heimeranplatz, an der der Umstieg zu und von den U-Bahn-Linien 4 und 5 stattfinden soll, wurden die Rolltreppen zur S-Bahn im Jahr 2018 abgebaut, der barrierefreie Umstieg ist seitdem nur mehr mit einem 10-minütigen Umweg über den südöstlichen Ausgang an der Trappentreustraße möglich.
- An der Donnersbergerbrücke werden die gesamten Passagiere stadteinwärts von der nächsten S-Bahn am Gleis gegenüber aufgenommen werden müssen. Wer zu den Hauptverkehrszeiten unterwegs ist und weiß wie überfüllt die S-Bahnen dann sind, muss erkennen, dass das entweder gar nicht möglich ist oder enger wird, als in einer Sardinienbüchse. Für den Verkehr der S7 stadtauswärts werden sich über 20 Minuten alle Passagiere auf dem schmalen und nicht abgesicherten Bahnsteig sammeln, während auf dem Gleis gegenüber gleichzeitig ein- und ausgestiegen werden muss.
- Der Umstieg in S-Bahnen Richtung Westen, beispielsweise in die S1 zum Flughafen, wird nicht mehr über die Hackerbrücke, sondern nur noch über die Donnersbergerbrücke mit

einem Bahnsteigwechsel möglich sein. Das ist barrierefrei nur möglich, wenn die Aufzüge an der Donnersbergerbrücke auch wirklich funktionieren.

- Der Umstieg in die S-Bahn stadtauswärts wird regelmäßig und insbesondere in den Abendstunden dadurch erschwert, dass die nur noch im 10 Minutentakt fahrenden U-Bahnen planmäßig genau so an den Umsteigebahnhöfen ankommen, dass die S-Bahn knapp verpasst wird. Der Umsteigesprint ist eine Isartaler Sportart, die möglicherweise bald olympisch wird.
- Im Winter wird der Zustieg in die S7 stadtauswärts nur noch an ungeschützten Bahnhöfen (Starnberger Flügelbahnhof, Donnersberger Brücke, Heimeranplatz und Harras) möglich sein. Insbesondere an Heimeranplatz und Harras geht im Winter regelmäßig ein kalter Wind, der längere Wartezeiten für ältere Menschen zur Gesundheitsgefahr macht.
- Gleis 36 am Hauptbahnhof ist schlecht beleuchtet und bietet insbesondere am Abend nicht die erforderliche Sicherheit.

Die Vorteile, die sich aus der Umstellung ergeben, erschließen sich hingegen nicht. Die Belastung der Stammstrecke wird nicht reduziert, da die neu geschaffene S5, die den ehemaligen Ostarm der S7 bedienen soll, ja nach wie vor durch die Stammstrecke fahren wird. Die Entkoppelung der problematischen eingleisigen Außenarme S7 West und S7 Ost hätte man auch erreicht, wenn man diese Arme mit zweigleisigen Strecken kombiniert hätte, beispielsweise die S8 im Westen und die S3 im Osten. **Wir fordern**, dass diese Alternative geprüft werden sollen.

Sollte das nicht realisierbar sein, **fordern wir**, dass bis zur Umsetzung des Winterfahrplans konkrete Maßnahmen ergriffen werden, um die jeweiligen Umsteigesituationen zu verbessern. Insbesondere:

- müssen die Fahrzeiten der U-Bahn so angepasst werden, dass man nicht planmäßig die S-Bahn an Heimeranplatz und Harras um eine halbe Minute verpasst;
- müssen die wettergeschützten Wartemöglichkeiten an der Donnersbergerbrücke, am Heimeranplatz und am Harras ausgebaut werden;
- muss in den Hauptverkehrszeiten ein Passagiermanagement an der Donnersbergerbrücke eingeführt werden;
- müssen die Sicherheit und Beleuchtung an Gleis 36 im Hauptbahnhof verbessert werden; und
- müssen am Heimeranplatz-Ausgang Nordwest zur U-Bahn wieder Rolltreppen installiert werden.

Die Stadt- und Gemeinderäte der FDP in den Isartalgemeinden werden beantragen, dass sich die Städte und Gemeinden für die Erreichung dieser Ziele einsetzen.

FDP Pullach: Dr. Alexander Betz, Dr. Michael Reich

FDP Baierbrunn: Ravindra Nath

FDP Schäftlarn: Lia Schneider-Stöckl

FDP Wolfratshausen: Dr. Patrick Lechner

Kontakt:

Dr. Michael Reich

M: 0176 8418121

guilloureich@googlemail.com