

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, den

04.06.2014

Zukunftsfähige Verkehrserschließung des Baugebietes an der Paul-Gerhard-Allee

Antrag

1. Der Oberbürgermeister verhandelt mit dem Freistaat als dem Aufgabenträger der S-Bahn dahingehend, dass die von Dachau kommende S2 an einem zu errichtendem S-Bahn-Halt Berduxstraße hält.

2. Der Oberbürgermeister verhandelt mit dem Freistaat als dem Aufgabenträger der S-Bahn über die Finanzierung und Errichtung einer S-Bahn-Station Berduxstraße. Falls der Freistaat die Finanzierung ablehnt, errichtet die LH München den S-Bahn-Halt infolge der Erschließungsaufgabe auf eigene Kosten und geht ggf. planerisch in Vorleistung.

3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung treibt die Prüfungen und Planungen für die zur besseren Erschließung des Baugebietes vorgesehenen Fuß- und Radverkehrsbrücken

- über die Offenbachstraße nördlich der Bahnlinie
- vom Baugebiet über die Bahn zum Knie
- vom Baugebiet über die Bahn zum Nymphenburger Vorfeld als Anbindung zu den dort gelegenen Grün- und Freiflächen und zur S-Bahn Laim voran.

Gleichzeitig mit dem Satzungsbeschluss wird das Baureferat mit der Planung und dem Bau der Stege beauftragt.

4. Der durch das Baugebiet verursachte Kfz-Verkehr wird möglichst stadtverträglich abgewickelt. Für die Bauphase wird ein LKW-Leitkonzept entwickelt. Die Option einer Straßenbrücke über die Gleisinsel und weiter nach Süden wird planerisch offengehalten. Darüber hinaus soll eine vom BA geforderte Machbarkeitsstudie, ob über diese Brücke u.a. auch der Baustellenverkehr abgewickelt werden könnte, erstellt werden.

5. Angesichts der unter den Punkten 1 bis 3 genannten Verbesserungen für den Fuß- und Rad- sowie den Öffentlichen Verkehr wird im Baugebiet Paul-Gerhard-Allee ein signifikanter Anteil an autofreiem Wohnen vorgesehen, der zusätzlich zur geringeren Belastung der umliegenden Sammelstraßen beiträgt.

Begründung:

Zu 1 und 2: Voraussetzung für den Bau einer S-Bahn-Station ist die Bereitschaft des Freistaates, diesen zusätzlichen Halt mit der S-Bahn zu bedienen. Hier handelt es sich lediglich um eine Linie, bei der die S-Bahn-Fahrgäste aus Richtung Dachau einen Fahrzeitverlust in Kauf nehmen müssen, während beim kürzlich in Betrieb genommenen Halt am Hirschgarten alle Linien aus dem Westen betroffen waren. Ein S-Bahn-Halt für die erwarteten 5.500 neuen Einwohner sowie die – grob geschätzten – ca. 2.000 Bestands- und zukünftigen ggf. weiteren 1.000 Einwohner infolge von Umstrukturierungen sowie zahlreicher dort Arbeitenden ist mehr als gerechtfertigt. Da die S-Bahn-Station nach Auskünften des Referates für Stadtplanung und Bauordnung nicht ursächlich aus dem Baugebiet abgeleitet werden kann, müssen der Freistaat oder die LH München für die Finanzierung aufkommen. Da die S-Bahn unmittelbar am Baugebiet vorbeiführt und es für Fahrgäste in Richtung Innenstadt nur eine begrenzte Bereitschaft geben dürfte, zuerst mit dem Bus oder mit dem Rad nach Pasing in die entgegengesetzte Richtung zu fahren, um dann in die S-Bahn in Richtung Innenstadt zu steigen, erhöht ein fußläufig erreichbarer

S-Bahn-Halt die Attraktivität des ÖV erheblich. Ein zusätzlicher S-Bahn-Halt kann entgegen anderslautender Äußerungen völlig unabhängig von einer zweiten Stammstrecke in Betrieb genommen werden.

Zu 3: Die vorgesehenen Fuß- und Radstege befreien das Baugebiet aus der etwas isolierten Lage. Die Zeit für die Planungen drängt insofern, weil die Erfahrungen mit dem Steg südlich des Arnulfparks zeigen, dass eventuell erforderliche Gleissperrungen drei Jahre vorher in den Fahrplan der Bahn eingepflegt werden müssen und damit für den Bau ein langer Vorlauf erforderlich ist. Damit die neuen Bewohner von Beginn an nachhaltig mobil sein können, sollten die Stege rechtzeitig fertiggestellt werden.

Zu 4: Mit einer städtebaulich integrierten verkehrsberuhigenden Straßengestaltung und möglichst weitgehend Tempo 30 können die Folgen zusätzlichen Kfz-Verkehrs minimiert werden. Da die Erschließung der Gleisinsel von Norden her weiterhin gewährleistet werden muss, ergibt sich automatisch die Option einer späteren Brücke nach Süden.

Zu 5: Wohnen ohne Auto bedarf attraktiver Alternativen. Diese sind bei Umsetzung der Punkte 1 bis 3 gegeben.

Fraktion Die Grünen - rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher

Sabine Nallinger

Herbert Danner

Anna Hanusch

Sabine Krieger

Mitglieder des Stastrates

