

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, den 15.01.2016

Zukunftsfähiger Regionalzughalt Poccistraße mit S-Bahn-Halt – Ein zentraler Baustein für den Ausbau des Bahnknotens München

Antrag

1. Der Oberbürgermeister setzt sich beim Freistaat entschieden dafür ein, dass der zukünftige Regionalzughalt Poccistraße mit einem optionalen S-Bahn-Halt Poccistraße geplant wird.
2. Der Oberbürgermeister setzt sich entschieden dafür ein, dass der Regionalzughalt und S-Bahn-Halt so geplant wird, dass möglichst kurze, komfortable, leistungsfähige und barrierefreie Umsteigewege zur U-Bahn und ebensolche Verknüpfungen zum Umfeld d.h. zur Lindwurm-, Impler- und ggf. Ruppertstraße entstehen.
3. Der Oberbürgermeister setzt sich beim Freistaat entschieden dafür ein, dass der Regionalzughalt Poccistraße aufwärtskompatibel hin zu einem S-Bahn-Halt gebaut wird, d.h. dass der S-Bahn-Halt ohne großen zusätzlichen Aufwand und insbesondere ohne verlorenen Aufwand ergänzt werden kann.
4. Unter diesen Voraussetzungen beteiligt sich die LH München an den Planungskosten für einen Regionalzughalt Poccistraße mit S-Bahn-Halt.

Begründung

Der Ausbau des Bahnknotens München ist dringend erforderlich um die Mobilität im Öffentlichen Verkehr in der Region München sicherzustellen und damit die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger auch weiterhin zu gewährleisten. Leider gibt es stattdessen seit vielen Jahren Stillstand, bedingt durch einen Tieftunnel (zweiter Stammstreckentunnel), der in der geplanten Form wenig sinnvoll und vermutlich nicht finanzierbar ist.

Ein maßgeblicher Baustein für den Bahnknoten München ist ein Regionalzughalt Poccistraße. Er bewirkt, dass die aus Rosenheim und Mühldorf kommenden Bahn-Fahrgäste dort direkt zur U3/U6 umsteigen können, d.h. ohne zusätzliches Umsteigen am Ostbahnhof in die S-Bahn zum Marienplatz oder in die U5 zum Odeonsplatz, mit einer entsprechenden Zeitersparnis und einen entsprechenden Komfortgewinn.

Der Regionalzughalt Poccistraße ist eine der von den GRÜNEN in der Vollversammlung

vom 24.03.2010 beantragten und vom Stadtrat einstimmig beschlossene Sofortmaßnahmen, die unter hoher Priorität angegangen werden müssten. Ein gewisser Zeitdruck ergibt sich aus der Tatsache, dass die Eisenbahnbrücke über die Lindwurmstraße sanierungsbedürftig ist und deswegen entsprechender Handlungsbedarf besteht.

Nachdem der Freistaat diesen Regionalzughalt Poccistraße jahrelang mit dem Argument abgelehnt hat, dass ein solcher Regionalzughalt die Standardisierte Bewertung, d.h. den Nutzen-Kosten-Faktor des Tieftunnels, gefährden würde (siehe Beschlussvorlage vom 24.11.2010), ist es ein Fortschritt, dass der Freistaat seit 2013 den Regionalzughalt nun als sinnvoll erachtet. Wenig Verständnis erntete jedoch die Mitteilung von Herrn Bechtold am 14.10.2014 bei der Sitzung des Regionalen Planungsverbandes in Neubiberg, dass man sich ab 2020 über die Finanzierung Gedanken machen wolle. Nun tritt der Freistaat in das nächste Fettnäpfchen und will keinen S-Bahn-Halt vorsehen und den Regionalzughalt nicht entsprechend aufwärtskompatibel planen. Dabei räumen selbst viele Anhänger des Tieftunnels ein, dass aufgrund des Wachstums der Region und zur Entlastung der innerstädtischen Umsteigeknoten mittelfristig ein S-Bahn-Südring sinnvoll ist.

In einem Gutachten von Vieregg-Rössler zum S-Bahn-Südring wurde bereits dargestellt wie ein Regional- und S-Bahnhalte Poccistraße aussehen könnte (siehe Abbildung, Vieregg-Rössler hat weiter Varianten entwickelt). Wegen der unterschiedlichen Bahnsteighöhen wären eigene Bahnsteigkanten für Regionalzüge und eigene Bahnsteigkanten für S-Bahnen erforderlich, sowie Durchfahrtsgleise für Schnell- und Güterzüge. Auch wenn man nicht sofort S-Bahnsteige bauen möchte, ist es in jedem Fall machbar und sinnvoll einen Regionalzughalt mit S-Bahn-Halt zu planen und aufwärtskompatibel zu bauen. Alles Andere wäre ein Schildbürgerstreich.

Zudem ist zu prüfen, wie möglichst kurze, komfortable, leistungsfähige und barrierefreie Umsteigewege zur U-Bahn hergestellt und bestmögliche Anbindungen in das Umfeld geschaffen werden können ohne zu früh die Kostenschere im Kopf zu haben. Die Wege müssen auch die Situation bewältigen können, dass zwei Regionalzüge gleichzeitig halten. Im Gegensatz zu den bisherigen Planungen des Freistaats liegen die Bahnsteige bei den Planungen von Vieregg-Rössler etwa mittig über der Lindwurmstraße, so dass sich tatsächlich kurze Umsteigewege zur U-Bahn ergeben würden.

Nachdem der Stadtrat der LH München schon einmal mehrheitlich beschlossen hat, aus dem Flughafendarlehen einem freiwilligen Beitrag von 113 Mio. € für einen 2. Stammstreckentunnel zu leisten, sollte die LH München bei einem wesentlich sinnvollerem und bezahlbaren Projekt ihre „Zuschauer-Position“ verlassen und einen finanziellen Beitrag zu den Planungskosten leisten, auch um auf diese Weise Druck für eine sinnvolle Lösung auszuüben. Es ist völlig unverständlich, dass die LH München bisher für ihren beabsichtigten finanziellen Beitrag nicht in ihrem Interesse aktiv wird.

Wir bitten, wie in der Geschäftsordnung des Stadtrates vorgesehen, um eine fristgemäße Bearbeitung unseres Antrages

Fraktion Die Grünen – rosa liste

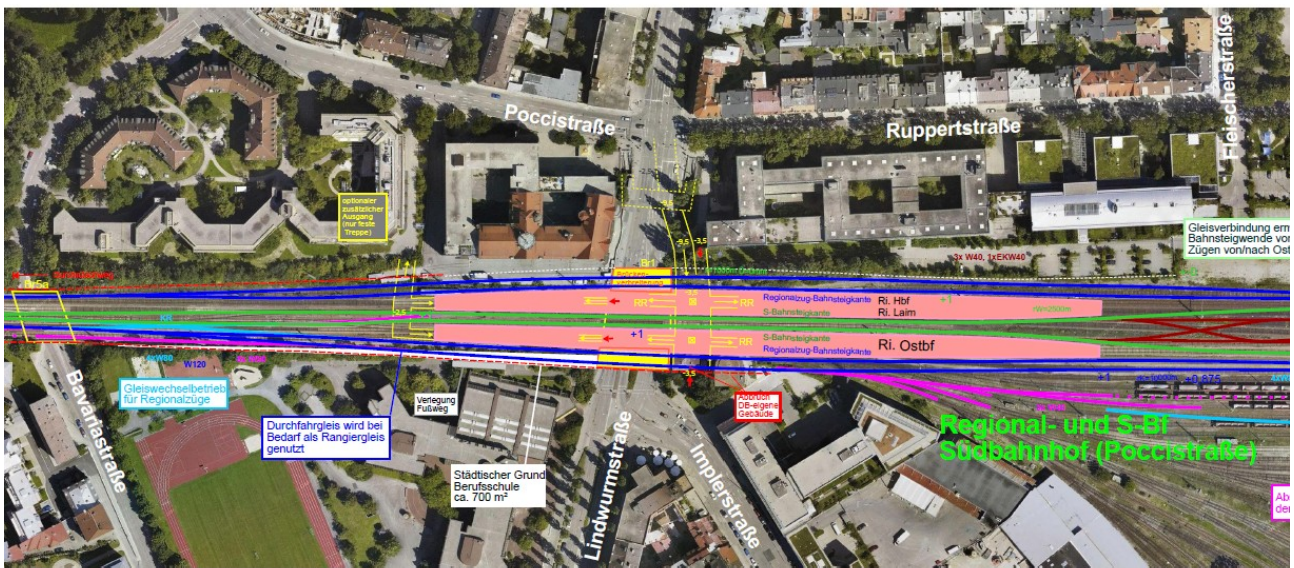
Initiative:

Paul Bickelbacher

Herbert Danner

Anna Hanusch


Abbildung



Ausbau des Eisenbahn-Südrings für Fern-, Regional- und S-Bahn
Lageplan im Maßstab 1:2.000

München, den 30.07.2008, *M. Viereg*
07.01.2009, 02.03.2009

Kartengrundlage: Google Maps



**VIereg
RÖSSLER
GmbH**

Alle Urheber- und Nutzungsrechte an der Planung der Ausbaustrecke Laim - Heimeranplatz - Ostbahnhof verbleiben bei den Autoren, insbesondere die Rechte zur planerischen und baulichen **Erwertung**. Andernfalls bedarf es der schriftlichen Zustimmung der Autoren.

Auszug Abbildung Büro Viereg-Rössler