



DR. MAGDALENA MIEHLE
(SPRECHERIN)
HERMANN DIEHL
FRANK EßMANN
LOTHAR FRANTZ
MONIKA HERZOG
DR. GEORG KRONAWITTER

BERNHARD MATHIAS
MARIANNE MEGGLE
EVA MUHR
SEBASTIAN SCHALL
STEPHEN SIKDER
OTTO STEINBERGER
STEFAN ZIEGLER

im Bezirksausschuss Trudering-Riem

27.06.2019

Antrag an den BA 15

Beim Ausbau der Truderinger Spange eine spätere S-Bahnnutzung berücksichtigen (Nordring XXL)

Der BA15 fordert die LHM auf, bei der laufenden DB-Planung des zweigleisigen Ausbaus der Truderinger Spange eine Nutzbarkeit für S-Bahnen des Nordrings bei Bund, Freistaat und DB einzufordern.

Dabei ist tendenziell auch ein vierspuriger Ausbau dieser Verbindung mit getrennten Gleispaaren für Güter- und für SPNV-Verkehre zugrundezulegen, wie es die Stadt ja auch für den Nordring zwischen dem Rangierbahnhof und der S8-Trasse langfristig vorhat.

Unabhängig davon sollte die LHM bei den angekündigten Verhandlungen mit dem Bundesverkehrsministerium darauf drängen, dass die Trasse Rosenheim - Mühldorf – Landshut für den Durchgangsgüterverkehr ertüchtigt wird, und dass entsprechende Verkehre nicht mehr München durchqueren müssen.

Begründung

Bekanntlich ist ein S-Bahnbetrieb auf dem sogenannten Eisenbahnnordring in den letzten Jahren (wieder) verstärkt ins öffentliche Interesse gerückt, insbesondere, seit sich ein großer Automobilbauer dafür stark macht

Dieses S-Bahn-Projekt tauchte schon vor 30 Jahren in der Studie "Integrierte ÖPNV-Planung für die LHM" auf und band von Anfang an den S-Bahnhof Trudering mit ein (Grafik). Diese Projektidee wurde im BA15 bereits 1994 und nochmals aktuell 2016 antragsmäßig aufgegriffen.

In beiden Fällen hat das Planungsreferat diesen Ansatz inhaltlich unterstützt.

Wenn es zum zweigleisigen Ausbau der Truderinger Spange kommt - egal, ob in der Amts- oder in der Alternativversion -, wäre dies eine Voraussetzung für die Mitnutzung dieser ertüchtigten Verbindung durch Nordring-S-Bahnen.



Es ist vor diesem Hintergrund nur bedauerlich, dass sich die grundsätzlich positive Haltung der LHM zu einer S-Bahn-Mitnutzung der Truderinger Spange im Sinne eines Nordrings XXL noch nicht bis zum Projektleiter der ABS38 herumgesprochen hat, wie sich auf der Infoveranstaltung der DB Netze am 21. Mai 2019 gezeigt hat. Aber auch innerhalb des Planungsreferats scheint es diesbezüglich Kommunikationsdefizite zu geben.

Es ist aber nicht hinzunehmen, dass bei derartigen Schienenprojekten die ÖPNV-Mitnutzung weiter „außen vor bleibt“. Daher sollte das Planungsreferat alle Register ziehen, dass bei diesem Großprojekt im Münchner Osten eine S-Bahnmitnutzung „nicht unter die Räder kommt“.

Da ein Mischbetrieb von S-Bahnen und Güterzügen bekanntlich in der Regel suboptimal ist, wird bei der prognostizierten Belastung mit Güterverkehr eine vierspurige Verbindung notwendig sein, um eine gute S-Bahnbetriebsqualität zu gewährleisten. Es sei denn, es gelingt, den immensen Anteil des Durchgangsverkehrs von z. Bt. 61 Prozent deutlich zu reduzieren durch großräumige Umfahrung des Ballungsraums München.

Die LHM bleibt aufgerufen, diesen Wunsch bei der lfd. Planung einzubringen.

Quellen

Der BA15-Vorgang von 2016 findet sich im RIS unter

- www.ris-muenchen.de/RII/BA-RII/ba_antraege_dokumente.jsp?Id=4210876&selTyp=BA-Antrag (Antrag von 2016 mit Anlagen von 1994/1989)
- https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=4154194 (Stadtratsbeschluss)

Initiative: Otto Steinberger, Dr. Magdalena Miehle, Dr. Georg Kronawitter