

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 07.Okt. 2019

Antrag

Verkehrswende:

Mit einer Machbarkeitsstudie werden Potentiale und Grenzen einer „Standseilbahn“ vom Wettersteinplatz über Hellabrunn zum S-Bahnhalt Siemenswerke dargestellt

Die Landeshauptstadt gibt eine Machbarkeitsstudie in Auftrag, mit der eine „Standseilbahn“ vom Wettersteinplatz über den Parkplatz am Tierpark Hellabrunn zum S-Bahnhof Siemenswerke untersucht wird.

Besonders Bezug genommen wird dabei auf

- Die topographischen Verhältnisse (Isarhochufer) und die Notwendigkeit einer zumindest teilweisen Führung in einem Tunnel
- die möglichen Entlastungen der Innenstadtstrecken von U1 und Tram 25,
- die Wirkung auf die Zuschauerströme bei Fußballspielen im Grünwalder Stadion
- die Besucherströme des Tierparks Hellabrunn und ein möglicher Verzicht auf das Parkhaus
- die Wirkung beim S-Bahnhalt Siemenswerke auf die Verknüpfung mit den südlichen S-Bahnen, der Bayerischen Oberlandbahn und den vom Meridian befahrenen Strecken.

Begründung:

Die Relation Wettersteinplatz - Hellabrunn – Siemenswerke ist nur indirekt durch den ÖPNV erschlossen. Die Isarbrücke ist für die MVV-Busse nicht befahrbar. Für den Tierpark Hellabrunn mit seinen jährlich 2,5 Mio. Besuchern wäre u.a. für die Besucher aus dem Süden eine Anbindung über S-Bahnhalt Siemenswerke und Standseilbahn eine enorme Entlastung vom Pkw-Verkehr.

Die Technologie der Standseilband ist in einigen Städten – wie Innsbruck, Biel (Schweiz) oder sogar Istanbul bereits im Einsatz und hoch akzeptiert. Eine Führung durch einen Tunnel wie auch oberirdisch ist möglich. Die per Seilzug bewegten Waggonen könnten etwa 400 Passagiere – ca. doppelt so viel, wie Trambahn – aufnehmen und haben eine Kapazität von 3200 Personen je Stunde und Richtung. Durch den Einsatz von je einem Waggon je Richtung - nur in der Mitte ist eine Ausweich-Weiche nötig, reicht auch bei unterirdischer Streckenführung ein Tunnel mit sehr viel geringerem Durchmesser als bei U- oder Trambahn. Bei etwa doppelter Kapazität wie der Trambahn entstehen nur geschätzte Kosten von einem Drittel im Vergleich zu U-Bahntunneln.

Ein solches Verkehrsmittel „zwischen Tram- und U-Bahn“ scheint gerade bei schwierigen topographischen Verhältnissen - wie Querung des Isarhochufers - durchaus nachdenkenswert.

Cetin Oraner (DIE LINKE), Brigitte Wolf (DIE LINKE)

Stadtratsgruppe DIE LINKE.

Rathaus, Marienplatz 8 • Stadtratsbüro: Zimmer 176 • 80331 München
DIE LINKE: Telefon: 089 / 233 – 2 52 35 • E-Mail: info@dielinke-muenchen-stadtrat.de