



München, 12.10.2019

Antrag

Die Sendlinger Spange wird endlich realisiert.

Der Bezirksausschuss Sendling-Westpark fordert, die Sendlinger Spange endlich abschließend zu planen, mit dem Eisenbahn Bundesamt das Planfeststellungsverfahren auf den Weg zu bringen und schließlich zeitnah mit dem Vollausbau des S-Bahn-Schienenstrangs von Pasing über Laim zum Heimeranplatz zu beginnen.

Begründung:

Die Sendlinger Spange ist eine wichtige S-Bahnstrecke in Richtung Heimeranplatz mit Anschluss in die Innenstadt. Dieser Schienenstrang ist auch ein Baustein im 13-Punkte-Programm des Freistaates Bayern zum S-Bahnnetz.

Bereits Anfang 2000 wurden erste Überlegungen zur Sendlinger Spange angestellt, wie die beigefügte Chronik dies darstellt.

2005 wurde zur S-Bahnertüchtigung dem BA mitgeteilt: *"Die Sendlinger Spange wird ohne Verzug realisiert, die Hürden im Flächennutzungsplan und im Bebauungsplan (Stellungnahme Planungsreferat) werden schnellstmöglich ausgeräumt."*

Passiert ist allerdings bis heute nichts! Dabei ist diese S-Bahnstrecke sowohl für die Bürgerinnen und Bürger wichtig, die direkt zu ihrem Arbeitsplatz fahren wollen, aber auch für die Fahrgäste, die am Heimeranplatz Anschluss an die U-Bahnlinien 4 und 5 finden.

Dabei wäre eine vollausgebaute Sendlinger Spange auch eine geeignete Störfallstrecke, wenn die Stammstrecke gesperrt ist. Das gilt sogar für die Zeit nach einer in der Zukunft liegenden Fertigstellung der 2. Stammstrecke, die in 41 m Tiefe und mit nur wenigen Haltestellen (Hauptbahnhof, Marienhof) nicht als Störfallstrecke für die gesamte Stammstrecke geeignet ist.

Alfred Nagel, Sprecher der CSU im BA 7, Sendling-Westpark

Die Sendlinger Spange im Spiegel des BA 7, Sendling-Westpark
Stand: 07. April 2017
Verfasser: Alfred Nagel

Sehr geehrter Kolleginnen und Kollegen,

aus aktuellem Anlass habe ich Einiges zur „Sendlinger Spange“ - also einer S-Bahn-Tangente für den gesamten Münchner Westen - aus meinen Aufzeichnungen und den Niederschriften des BA 7 Sendling-Westpark, dem Ratsinformationssystem RIS und Presseveröffentlichungen zusammengetragen.

- Da war zunächst die Sondersitzung des BA7 zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) am 24.07.2000. Ein Referent des Planungsreferats führte zum Thema öffentlicher Verkehr u.a. laut Niederschrift aus: "... Er gibt den Ausbau der U-Bahnlinie U5 nach Pasing bekannt und erklärt die "Sendlinger Spange" für die S-Bahnlinie S20. Diese könnte ab ca. 2004 die jetzige S27 ablösen und dann im 20-Min-Takt ganztägig verkehren.
- Auch in den Medien wurden Hoffnungen geweckt. So schrieb die SZ am 8.3.2001: *"Sendlinger Spange" heißt das Projekt, mit dem eine große Lücke im Münchner Schienennetz geschlossen wird. Am Heimeranplatz können die Fahrgäste in die U-Bahn umsteigen. "Auch unsere Kunden aus dem Westen haben im Störfall dann endlich Anschluss an die U-Bahn", freut sich Michael Wuth, der Chef der S-Bahn.*
- Auf der MVV-Regionalkonferenz am 17.Juli 2003 präsentierte die BEG ein mehrstufiges Ausbaukonzept für die Sendlinger Spange, das in der Stufe II bemerkenswerter Weise eine Überleitverbindung von Laim (tief) in die S-Bahnstammstrecke vorsah. Damit sollten S-Bahnen im Störfall bis zu dieser Überleitverbindung auf dem westlichen Ast der Stammstrecke bleiben können, anstatt schon in Pasing unter Kreuzung verschiedener Fahrstraßen auf das südliche Gleis ausweichen zu müssen – ein Gedanke der 2010 von Vieregg-Rössler wieder aufgegriffen und weiterentwickelt wurde (s. u.)
- Zum "Ausbau des Haltepunkts Heimeranplatz - Planfeststellungsverfahren sowie Plangenehmigung" fand am 06.04.2004 eine Sitzung des BA7 statt, in der der Ausbau des Bahnhofs vorgestellt wurde. Dieses Vorhaben stand im Zusammenhang mit dem "Vollausbau der Sendlinger Spange". Der BA7 befürwortete die beiden Planungen einstimmig und führte sogar noch an: *".. die Bürgerinnen und Bürger und die dort ansässigen Firmen und deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die den Josef-Rank-Weg als Zugang zum S-Bahnhaltepunkt nutzen, rechtzeitig über die Sperrung im Jahre 2005 zu informieren".* So eilig war damals das Vorhaben. Ein Ordner der seinerzeitigen Planungsunterlagen liegt bei der Bezirksausschussgeschäftsstelle West vor.
- Bei der Behandlung des Verkehrsentwicklungsplans (Stand 8/2004) am 12.10.2004 taucht das Thema "Sendlinger Spange" wieder auf und wird unter dem Titel "S-Bahn-Ertüchtigung 2005" erneut mit folgender Aussage im BA7, und ähnlich im BA19, behandelt: *"Die Sendlinger Spange wird ohne Verzug realisiert, die Hürden im Flächennutzungsplan und im Bebauungsplan (Stellungnahme Planungsreferat)*

werden schnellstmöglich ausgeräumt.“

- Beim Beschluss zum Bebauungsplan des neuen ADAC-Hochhauses wird auch die Sendlinger Spange wieder aufgeführt. Ziel des Einspruches/der Stellungnahme der DB Services Immobilien GmbH ist, die entsprechenden Flächen für den "Umbau Heimeranplatz West" beim Neubau freizuhalten, was auch geschehen ist.
- Informationen können z.B. dem Ratsinformationssystem (RIS) zum Bebauungsplanbeschluss (SV 02-08/V8998) entnommen werden.
- Danach verliert sich die Spur der Sendlinger Spange in der ab etwa 2005 verstärkt aufflammenden Diskussion zur 2. S-Bahn-Stammstrecke.
- In den Jahren 2009/2010 wird das Thema Bahnknoten München heftig und intensiv im Stadtrat diskutiert. Dabei spielt nicht nur die „Sendlinger Spange“ eine – wenn auch kleine – Rolle, sondern auch die Netzwirkung des seit 2002 faktisch gestoppten U-Bahnanschlusses von Pasing.
- Um hierfür den Weg zu einer mittlerweile vom BA21 Pasing-Obermenzing favorisierten oberirdischen Einfädelung der U-Bahn auf der Südseite freizumachen, greift der Münchner Stadtrat klar die Version einer Sendlinger Spange unter Berücksichtigung des "Dreiwege"-Vorschlags von Vieregg-Rössler für den Ostkopf des Bahnhofs Laim auf (Vollversammlung 24.11.2010). Damit würde die Sendlinger Spange erstmalig auch den wichtigen S-Bahnhof Laim bedienen.
- Aktuell und dringlich wird das Thema "Laimer Bahnhof, 2. Stammstrecke und Sendlinger Spange, wie passt das zusammen" in die BA-Sitzung am 09.10.2012 eingebracht. Anlass ist die Sitzungsvorlage (08-14 / V10392) zum Dringlichkeitsantrag der GRÜNEN, die am 10.10.2012 im Planungsausschuss behandelt werden soll. In der Beschlussvorlage des Planungsreferats wird festgestellt, dass die "von der Landeshauptstadt eingeforderte Realisierung der Sendlinger Spange keinen Halt in Laim vorsieht".(!) Das war für alle BA-Mitglieder neu und wohl der Tatsache geschuldet, dass im Rahmen des Projekts der 2. Stammstrecke zwar zwangsläufig ein Um-/Neubau des Laimer Bahnhofs geplant ist, in diesem Zusammenhang aber nicht ein Anschluss einer voll ausgebauten Sendlinger Spange. In der Planfeststellung zur 2. Stammstrecke ist offensichtlich im Bereich der Haltestelle Laim kein Anschluss der Sendlinger Spange vorgesehen. Dies ist sehr bedenklich, weil eine Sendlinger Spange ohne Halt in Laim eine Beschneidung und Fehlplanung einer voll ausgebauten Sendlinger Spange wäre.
- Der Sprecher der CSU-Fraktion im BA7, Sendling Westpark, fordert deshalb die Mitglieder des BA auf, kurzfristig an die Stadtratsfraktionen mit dem Ziel heranzutreten, im Rahmen der Planfeststellung einen Halt der Sendlinger Spange am Laimer Bahnhof zu fordern.
Weiterhin wird in der BA-Sitzung am 09.10.2012 beschlossen, den derzeitigen Stand zur Sendlinger Spange von den Experten (DB, Planungsreferat) darstellen zu lassen.
- In der vom 10.10.2012 auf den 17.10.2012 verschobenen Sitzung des Planungsausschusses hat der Stadtrat einstimmig in einem Änderungsantrag festgehalten, dass die sogenannte Sendlinger Spange unbedingt an den im Zuge der 2. Stammstrecke ohnehin umzubauenden S-Bahnhof Laim anzubinden ist, um die volle

verkehrliche Wirkung für das westliche S-Bahnsystem zu entfalten.

- In den Anfang 2017 neu veröffentlichten Plänen von Verkehrsminister Joachim Hermann zu ergänzenden Maßnahmen für den Bahnknoten München taucht die „Sendlinger Spange“ zumindest zeichnerisch wieder auf.

Recherchiert und zusammengestellt
von Alfred Nagel, Sprecher der CSU-Fraktion im BA7
München,

Anm.: Nicht aufgeführt sind eine Reihe von Beschlussanträgen des BA 7 mit der Forderung zum Bau der Sendlinger Spange.

Anlagen

- ! Präsentation der BEG auf der Regionalkonferenz am 17. Juli 2003
- ! Dreibege-Vorschlag von Vieregg-Rössler in den „Standpunkten 06/2010 des Münchner Forums e. V.“
- ! Präsentation der BEG auf der Regionalkonferenz am 17. Juli 2012