

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



06.09.2021

Gemeinsame Machbarkeitsstudie zur innovativen Stadtumlandbahn 2.0

Die Landeshauptstadt München und ihre zuständigen Referate werden erneut aufgefordert, in einem gemeinsamen Projekt, insb. folgende Punkte gutachterlich und unter Einbindung aller relevanten Akteure, wie z.B. Freistaat, Landkreise und MVV, zu prüfen und den jeweiligen Gremien vorzustellen:

1. Vergleichende Darstellung und Grundlagen einer Stadtumlandbahn mit innovativen Transportmitteln, insb. in Bezug auf Leistungsfähigkeit, (technischen) Trassenvoraussetzungen, Investitions- und Betriebskosten sowie rechtlicher Realisierungsverfahren.
2. Mögliche Strecken mit Haltstellen und den jeweiligen Passagierpotentialen in einer für das jeweils geeignete Transportmittel relevanten (fahr-)zeitlichen Gliederung.

Zudem wird das Mobilitätsreferat aufgefordert, den Antrag der CSU-Fraktion „Verkehrsprobleme im Münchner Nordwesten stadtübergreifend lösen – gemeinsame Machbarkeitsstudie zu innovativen Transportmitteln“ vom 26.02.2019, welcher seit über zwei Jahren trotz großzügiger Verlängerung der Bearbeitungsfrist bis zum 31.12.2020 nicht innerhalb von 30 Monaten bearbeitet werden konnte, mit in diese gemeinsame Machbarkeitsstudie einzubringen.

Begründung

Die Netze von S-Bahn, U-Bahn und Tram führen weitgehend sternförmig in das Münchner Zentrum. Für Tangentialverbindungen sind daher im Schienenpersonennahverkehr Umwege über das Zentrum nötig oder die Nutzung von anderen Verkehrsträgern, wie Bussen. Die sternförmige Ausrichtung des Münchner Netzes auf das Zentrum benötigt dringend eine Ergänzung durch Tangenten. Eine Ringlinie, die große Teile des Verkehrs aus dem Zentrum heraushält, würde das bestehende Netz entlasten und viele Probleme lindern. Gleichzeitig sollte untersucht werden, welche Radialverbindungen in Kombination mit einem Ring ausgebaut werden können, um ein attraktives Angebot für Pendler zu schaffen und auch zusätzlichen Wohnungsbau im Umland besser anzubinden.

Für eine Stadtumlandbahn wurden bereits verschiedene Konzepte für tangentielle Verbindungen im Schienenpersonenverkehr der Landeshauptstadt München vorgestellt, die den Betrieb einer Ringlinie ermöglichen. Denkbar wäre die Einbindung innovativer Transportmittel wie Seilbahnen, Magnetschwebbahnen oder die Ottobahn aber auch die Prüfung von selbstfahrenden Bussen.

Für eine schienengebundene Ringbahn könnten die vorhandenen Trassen des Münchner Nordrings und des Münchner Südrings genutzt werden, aber auch Trassen weiter im Umland. Eine Ringlinie im Schienenverkehr könnte schnellere und leistungsfähigere Tangentialverbindungen schaffen. Innovative aufgeständerte Verkehrsmittel könnten entlang bestehender Schienen- oder Straßentrassen laufen und ökologisch sensible Areale überwinden.

Des Weiteren müssen dringendst für das prognostizierte Bevölkerungswachstum der Stadt München ausreichende Kapazitäten im öffentlichen Nahverkehr geschaffen werden, wobei durch eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Schienenverkehr auch der Feinstaubproblematik in München begegnet werden könnte. Das Ausweichen vom PKW auf den öffentlichen Nahverkehr ist bei weitem noch nicht problemlos möglich, da dieser gegenwärtig bereits an der Belastungsgrenze operiert. Trotz Realisierung der zweiten Stammstrecke ist damit eine Notwendigkeit für eine Ringbahn unstrittig. Eine Ringbahn würde wichtige Kernverbindungen um ein Vielfaches beschleunigen. Zudem könnte durch verbesserte Verbindungen in Richtung Freising, Landshut und Augsburg der Siedlungsdruck auf die Stadt München reduziert und Pendlern Zeitvorteile eingeräumt werden.

An allen Stationen der Ringbahn sind Umsteigemöglichkeiten zum heutigen Schienenpersonenverkehr vorzusehen. Bei einem 10-Minuten-Takt im S-Bahn-Verkehr hätte die Ringbahn eine Transportkapazität ähnlich wie der Mittlere Ring und würde maßgeblich zu dessen Entlastung beitragen. Trotz der angespannten Haushaltslage ist eine Ringbahn für ein zukunftsfähiges Nahverkehrsnetz unumgänglich. Bereits im Jahr 2008 wurde es versäumt, mit dem Transrapid eine effiziente Flughafenverbindung zu schaffen. Heimische Technologie fährt nun erfolgreich im Ausland, während Reisende vor Ort selbst 13 Jahre nach der Projektabsage immer noch im öffentlichen Nahverkehr mit Wartezeiten von teilweise über einer Stunde mit der S-Bahn-Verbindung ins Zentrum benötigen. Alternativverbindungen sind kaum vorhanden und für den Großteil der Reisenden unökonomisch. Ein solches Konzept für den öffentlichen Nahverkehr war schon vor einem Jahrzehnt für eine Metropole wie München nicht zeitgemäß. Die Landeshauptstadt steht nun davor, den gleichen Fehler erneut zu begehen. Daher ist der Stadtrat zuvor zu befassen!

Manuel Pretzl (Initiative)

Fraktionsvorsitzender

Hans Hammer

Stadtrat

Sebastian Schall

Stadtrat

Andreas Babor

Stadtrat