



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Bezirk Mitte (MOR-GB2.11)
MOR-GB2.11

Bezirksausschuss des 2. Stadtbezirks
Ludwigvorstadt-Isarvorstadt
Herrn Benoît Blaser
Herrn Paul Bickelbacher
Geschäftsstelle Mitte
Tal 13
80331 München

80313 München
Telefon: 089 233-
Telefax: 089 233-989
Dienstgebäude:
Implerstr. 9
Zimmer
Sachbearbeitung:

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen
22.11 C 4.4

Unser Zeichen

Datum
31.01.2023

**Optimierung des Regionazughalts Poccistraße
BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 04306 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 -
Ludwigvorstadt-Isarvorstadt vom 26.07.2022
Ihre Rückfragen im Schreiben vom 28.11.2022**

Sehr geehrter Herr Blaser,
sehr geehrter Herr Bickelbacher,
sehr geehrte Damen und Herren,

das Mobilitätsreferat hat bezüglich Ihrer Rückfragen aus der Sitzung vom 22.11.2022 erneut Abstimmungen mit der DB Netz AG durchgeführt und kann Ihnen zu den einzelnen Punkten folgende Rückmeldung geben:

Zu Punkt 1:

Ob es sich bei den angesprochenen Abstellgleisen um Dauerabstellungen handelt, konnte nicht final geklärt werden. Grundsätzlich herrscht bei Abstellgleisen ein Mangel im Raum München. Außerdem ist eine Verschiebung der Gleise in Richtung Süden gewissen Zwangspunkten unterworfen. Die derzeit existierenden Eisenbahnüberführungen (EÜ) bieten nur den aktuell vorhandenen Platz. Somit ließe sich kein Mehrwert in der Zugangssituation aus der Lindwurmstraße zum neuen Regionalzughalt erzielen, weshalb auch eine Verschiebung der Gleise nach Süden keinen zusätzlichen Nutzen bietet. Von daher beschränkt sich der Auftrag der DB AG auf die geplante Lösung.

Zu Punkt 2.1:

Der Neubau der EÜ Lindwurmstraße stellt hier einen Zwangspunkt dar. Die in Richtung KVR verschobenen Gleise 1 und 2 müssen über die neue EÜ geführt werden.

U-Bahn: Linien U3,U6
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 62
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 132
Haltestelle Senserstraße

Die Weiche zwischen Gleis 1 und 2 kann nicht weiter westlich verschoben werden, da ansonsten eine Führung des Schienenverkehrs über das neue Bauwerk EÜ Lindwurmstraße nicht mehr gewährleistet werden kann. Für den Bahnsteigzugang gibt es nun mehrere Randbedingungen: Zum einen die Lage des Bahnsteigs, zum anderen die Lage des Zugangs auf den Bahnsteig. Das westliche Bahnsteigende ergibt sich aus der Signalstellung für den Bahnsteighalt (Züge Fahrtrichtung Hbf). Dieses Signal steht so, dass eine Signalsicht eines haltenden Zuges am Bahnsteig noch möglich ist und so östlich der Weiche zwischen Gleis 1 und 2, dass der Gleisabstand zwischen Gleis 1 und 2 ausreichend ist. Damit ist das am weitesten westlich liegende Bahnsteigende definiert.

Der Zugang selbst liegt schon bei der von der DB vorgeschlagenen Lösung nicht optimal, da er sich schon sehr weit westlich befindet (Kopflastigkeit). Eine weitere Verschiebung Richtung Westen würde für den westlichen Treppenaufgang zu reduzierten Durchgangsbreiten im Treppenbereich auf dem Bahnsteig führen.

Zu Punkt 2.4:

Für eine mobilitätsgerechte Lösung wäre der Bahnsteig um 20 cm zu erhöhen, was grundsätzlich bautechnisch machbar wäre.

Die weitere Prüfung erfolgt im Rahmen eines Antrags des BA6 „Regionalzughalt Poccistraße auch für S-Bahnen ermöglichen!“ Der BA2 erhält einen Abdruck des Antwortschreibens.

Zu Punkt „durchgängiger Fuß- und Radweg entlang der Nordseite der Bahngleise“:

Der Stadtrat wurde im Bauausschuss am 02.07.2019 mit dem Beschluss „Bauprogramm Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15344) befasst. Mit Änderungsantrag der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste wurde der Standort Braunauer Eisenbahnbrücke in das zweite Maßnahmenpaket aufgenommen. Die Landeshauptstadt München befindet sich in Abstimmung mit der DB Netz AG zur Nutzung der Braunauer Eisenbahnbrücke als Fuß- und Radweg. Das Baureferat ist für die Bearbeitung, Koordination und Priorisierung von Projekten im Rahmen des Bauprogramms das zuständige Referat.

Im Auftrag des Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr wird eine umfassende Machbarkeitsstudie zu zahlreichen Ausbaumaßnahmen im Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) durchgeführt. Dazu gehört auch der Ausbau des DB-Südrings für den SPNV. Ergebnisse liegen nach Kenntnisstand der LHM noch nicht vor.

Im Hinblick auf die Planungen des Viehhofareals soll eine Wegebeziehung für den Fuß- und Radverkehr entlang der Bahntrasse vorgesehen werden. Konkretisierte Planungen liegen noch nicht vor. Das Mobilitätsreferat wird die Belange einer überörtlichen Radverkehrsverbindung einbringen und in den kommenden Planungen bestmöglich berücksichtigen.

Des Weiteren werden Planungen zur Errichtung des Regionalzughalts Poccistraße abgestimmt. Der Regionalzughalt Poccistraße wird von der Deutschen Bahn im Auftrag des Freistaats Bayern geplant und soll aller Voraussicht nach 2029 in Betrieb genommen werden. In Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06453 "Regionalzughalt Poccistraße" wurde dargelegt, dass in Anbetracht der resultierenden Flächenkonkurrenzen die im Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr 2002 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 96-02 / V 03082) enthaltene jedoch seitdem

nicht weiter geplante Radwegverbindung nördlich der Bahngleise im Bereich zwischen Tumblinger- und Lindwurmstraße bei den Planungen nicht offen gehalten werden konnte. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde demnach mit Beschluss vom 18.01.2017 beauftragt, zu prüfen, ob und wie eine Fuß- und Radwegebeziehung nördlich der Bahngleise weiterhin möglich sein kann.

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1791 legt einen zwischen Tumblinger- und Lindwurmstraße parallel der Bahntrasse verlaufenden Fuß- und Radweg fest. Nach Aussage der Deutschen Bahn schließt das Vorhaben Regionalzughalt Poccistraße die Planung einer Fuß- und Radwegeverbindung grundsätzlich nicht aus. Laut Deutscher Bahn wären angrenzend an die Flächen der Deutschen Bahn Potenziale für einen bahnbegleitenden Fuß- und Radweg gegeben. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Sanierung der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße hat die Landeshauptstadt München den Einwand vorgebracht, dass der im angrenzenden Bebauungsplan Nr. 1791 festgesetzte Rad- und Fußweg umsetzbar bleiben muss. Seine Fortsetzung soll dieser Rad- und Fußweg nach Norden und Süden grundsätzlich auf Niveau der Bahngleise finden.

Weiterführende Planungen und Untersuchungen zu Radverkehrsinfrastrukturen für die Anschlussbereiche des Regionalzughalts Poccistraße bei den Eisenbahnüberführungen Lindwurmstraße und Tumblingerstraße mit entsprechender Fortführung einer bahnbegleitenden Radverkehrsverbindung Richtung Theresienhöhe und Richtung Braunauer Eisenbahnbrücke liegen derzeit noch nicht vor. Die planerischen Abhängigkeiten und die zur Verfügung stehenden personellen Kapazitäten im zuständigen Fachbereich mit einer Vielzahl an anderen prioritären Aufgaben haben keine vorrangige Bearbeitung zugelassen

Das Mobilitätsreferat ist bemüht, unter den gegebenen Rahmenbedingungen die Gestaltungsspielräume für die Einrichtung einer bahnbegleitenden Radverkehrsverbindung zwischen Westpark und Untergiesing offenzuhalten und möglichst große Freiheitsgrade für die weiterführende Planung einer attraktiven Radwegebeziehung zu bewahren.

Der Stadtrat und die örtlich zuständigen Bezirksausschüsse werden über die weiteren Entwicklungen zu o.g. Planungen und Projekten über Beschlussvorlagen bzw. Verlängerungsschreiben zu gegebener Zeit informiert.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Christine Weis-Hiller
Geschäftsbereichsleiterin Verkehrs- und Bezirksmanagement