

Antragsteller
Reinhard Bernsdorf

Fraktionsmitglieder:
Brigitta Bacak
Reinhard Bernsdorf
Thomas Hampel, Fraktionssprecher
Sebastian Kratzer
Marianne Langer, stellv. Fraktionssprecherin
Tamara Randlshofer

18. November 2015

S4 Ausbau u. a. durch Gröbenzeller Spange

Antrag:

Die Landeshauptstadt München wird aufgefordert im Benehmen mit dem Bau- und Stadtplanungsreferat bei der Bahn zu erreichen, die Alternativlösung Gröbenzeller Spange zum S4 Ausbau zu erarbeiten und uns darüber zu informieren.

Begründung:

Die Gröbenzeller Spange würde es ermöglichen, den Fern-, Regional- und Güterverkehr von den S4-Bahn-Trasse ab westlich Eichenau auf bzw. über die Fernbahntrassen Augsburg-München abzuleiten; ein zusätzlicher Fernbahnsteig in Pasing an den Augsburger Ferngleisen ist durch die Bayerische Staatsregierung bereits vorgesehen. Die S4 wäre zwischen München und westlich Eichenau vom restlichen Bahnverkehr unabhängig, da bei dem geplanten dreigleisigen Ausbau im Verspätungsfall andere Züge diese in einer Richtung auch die S-Bahngleise benutzen müssten. Ein weiterer Ausbau westlich von Eichenau ist davon unabhängig.

Es wurde bis 1949 zwischen Eichenau (S4) und Gröbenzell (S3) weitestgehend am Rand der Olchinger Flur Eisenbahnverkehr abgewickelt und erst nach 1950 die Schienen davon entfernt. Diese wiederherzustellende Strecke ist weniger als 4 km lang und man kann sich dafür den Ausbau auf 3 oder 4 Gleisen auf eine Länge von etwa 11 km (Eichenau – Pasing) ersparen. Deshalb sehen wir die Gröbenzeller Spange als kostengünstigere Lösung als den 3 oder 4 gleisigen Ausbau zwischen Eichenau und Pasing.

Im Münchner Westen und im Landkreis Fürstenfeldbruck ist diese ehemalige Verbindung (Gröbenzeller Spange) schon seit mehreren Jahren im Gespräch und bis auf zwei landwirtschaftliche Grundstücke ist die Trasse immer noch im Eigentum der Bahn.

1. Die wenigen Güterzüge der Relation München-Buchloe könnten dann direkt zum Rangierbahnhof nach München-Allach (Nordring) fahren ohne über München-Pasing fahren zu müssen. Laut „Lärmaktionsplan“ des Eisenbahnbundesamtes vom Oktober 2015 wird die Lärmsanierung an

Bestandsstrecken in Gröbenzell noch 2015 fertiggestellt; neue Gleise erhalten immer Lärmschutz gemäß neuester Richtlinien.

2. Die baulichen Engpässe durch einen viergleisigen oder geplanten dreigleisigen Ausbau würden in Puchheim, Aubinger Lohe, Aubing und Leienfelsstraße, dann keine Probleme mehr mit sich bringen, da dann dort nur noch die S4 verkehrt. Dieses Anliegen des BA22 wurde bisher komplett ignoriert.
3. Die Schrankensperrzeiten an den Bahnübergängen (Waldschranke, Germeringer Weg und Hellensteinstraße) wären stark verkürzt und strukturierter, da dann dort nur noch die S-Bahn fährt ohne den zusätzlichen weiteren Zügen.
4. Zusätzlich ließen sich die sehr hohen Kosten eines großen Überführungsbauwerks vor Pasing (Westkopf) dadurch einsparen um so das Kreuzen der S-Bahnen mit den Regional-, Güter- und Fernzüge zu vermeiden.
5. Die Fern- und Regionalzüge würden in Pasing am Bahnhof dann dort eintreffen, wo schon diese aus der Richtung Augsburg ankommen.
6. Diese Alternative spart erhebliche Mittel in etwa mehrstelliger Millionenhöhe ein, ist völlig unabhängig vom 2. Stammstreckentunnel und ermöglicht einen 10-Minuten-takt der S-Bahn wodurch der Wunsch nach Expressbahnen entfällt.
7. Die notwendigen beiden Überführungsbauwerke zum kreuzungsfreien Einfädeln westlich Eichenau und westlich Gröbenzell könnten so ähnlich gestaltet werden wie das zwischen Maisach und Gernlinden in der Estinger Straße in Höhe der Straßenüberführung (St.2345), wo eine halbe Höhenlage (+0,5) mit einer halben Tiefenlage (-0,5) platzsparend und landschaftsschonend realisiert wurde.
8. Der ehemals angemeldete viergleisige Ausbau der S 4 im Bundesverkehrswege-plan wurde durch die Bayerische Regierung nicht mehr weiter verfolgt und soll dafür wieder angemeldet werden; der aktuell geplante dreigleisige Ausbau wäre jedoch nicht(!) aufwärtskompatibel zu einem viergleisigen Ausbau, zumal Wendefahrten von Verstärker-S-Bahnen oder im Störfall stets das mittige Expressgleis queren müssten.
9. Die S-Bahnstationen Aubing und Puchheim könnten umgehend mit einem barrierefreien Zugang ausgerüstet werden, worüber die Stationen Leienfelsstraße und Eichenau bereits verfügen; lediglich die Anhebung der Bahnsteigkanten von 760 auf 960 mm über Schienenoberkante für einen barrierefreien Einstieg kann erst mit dem Streckenausbau (z. B. dem Bau der Gröbenzeller Spange) erfolgen, weil erst dadurch die Regional- und Fernzüge entfallen.

Reinhard Bernsdorf