

Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus

München, den

20.12.2011

Nr. 08-14 / A 02999

Antrag

Regionalzughalt Mengerschwaige prüfen

Der Stadtrat möge beschließen:

1. Das Planungsreferat prüft zusammen mit dem Bayerischen Wirtschaftsministerium bzw. der für das Wirtschaftsministerium tätigen Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) das Potenzial eines Regionalzughalts Mengerschwaige unter den neuen aktuellen Voraussetzungen.
2. Bei lohnenswertem Potenzial wird der Freistaat gebeten, entsprechende Planungen aufzunehmen und diese mit der MVG abzustimmen. Ebenso wird die MVG gebeten, im Rahmen der Erneuerung der Trambahngleise die Haltestellen und ihre Wendeschleife entsprechend zu situieren.

Begründung:

Mit der Vergabe des Elektronetzes Rosenheim an die Veolia Verkehr, die u.a. die BOB betreibt, wird es auf der Strecke Deisenhofen – Solln – Harras – Hauptbahnhof eine Angebotsausweitung geben, weil die Züge von Rosenheim über die Mangfalltalbahn nach Holzkirchen zum Hauptbahnhof weiterfahren werden, zusätzlich zu den Zügen der BOB, die dort verkehren.

Das Fahrgastpotenzial in unmittelbarer Umgebung ist angesichts der wenig urbanen Bebauung zwar bescheiden, aber mit der Straßenbahnlinie 15/25 steht ein leistungs-fähiges Nahverkehrsmittel zur Verfügung, das sowohl das Zentrum von Grünwald als auch das Stadtteilzentrum Giesing direkt anbindet.

Da es im Münchner Süden südlich der Buslinie auf dem Mittleren Ring kein öffentliches Verkehrsmittel gibt, das die Isar quert, entfaltet ein Haltepunkt Mengerschwaige eine Erschließungswirkung für den gesamten Münchner Südosten.

Die Trambahn 15/25 ist sanierungsbedürftig. Es gibt daher ein Zeitfenster, in dem bei positiver Prüfung, Synergie-Effekte zum tragen kommen können.

Fraktion Die Grünen – rosa liste

**Initiative:
Paul Bickelbacher
Sabine Nallinger
Mitglieder des Stadtrates**

Bürgerversammlung des 18. Stadtbezirkes am 8.11.2002

Bitte Formblatt vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseltige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage/Anliegen

Nr. 08-14 / E 01561

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

| | | |
|----------------------------------|--------------------|------------------------------|
| Name: Schwegerl | Vorname: Christian | Staatsangehörigkeit: D |
| Straße, Nr.: Piltgersheimer Str. | PLZ, Ort: 81543 M | Telefon: (Angabe freiwillig) |

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja

nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja

nein

Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer Antragsdaten – auch im Internet – einverstanden?

ja

nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. Bau eines S-Bahnhofs „Großeseelohr Brücke“
2. Durchgehender 20 Minuten-Takt S20
3. Eisenhofen – Pasing

Text des Antrages / der Anfrage / des Anliegens:

Die Stadt München möge sich im Rahmen der integrierten ÖPNV-Planung mit den zuständigen Stellen (Land Bayern/Deutsche Bahn) für einen S-Bahnhof „Großeseelohr Brücke“ und einen durchgehenden 20 Minuten-Takt einsetzen

Begründung:

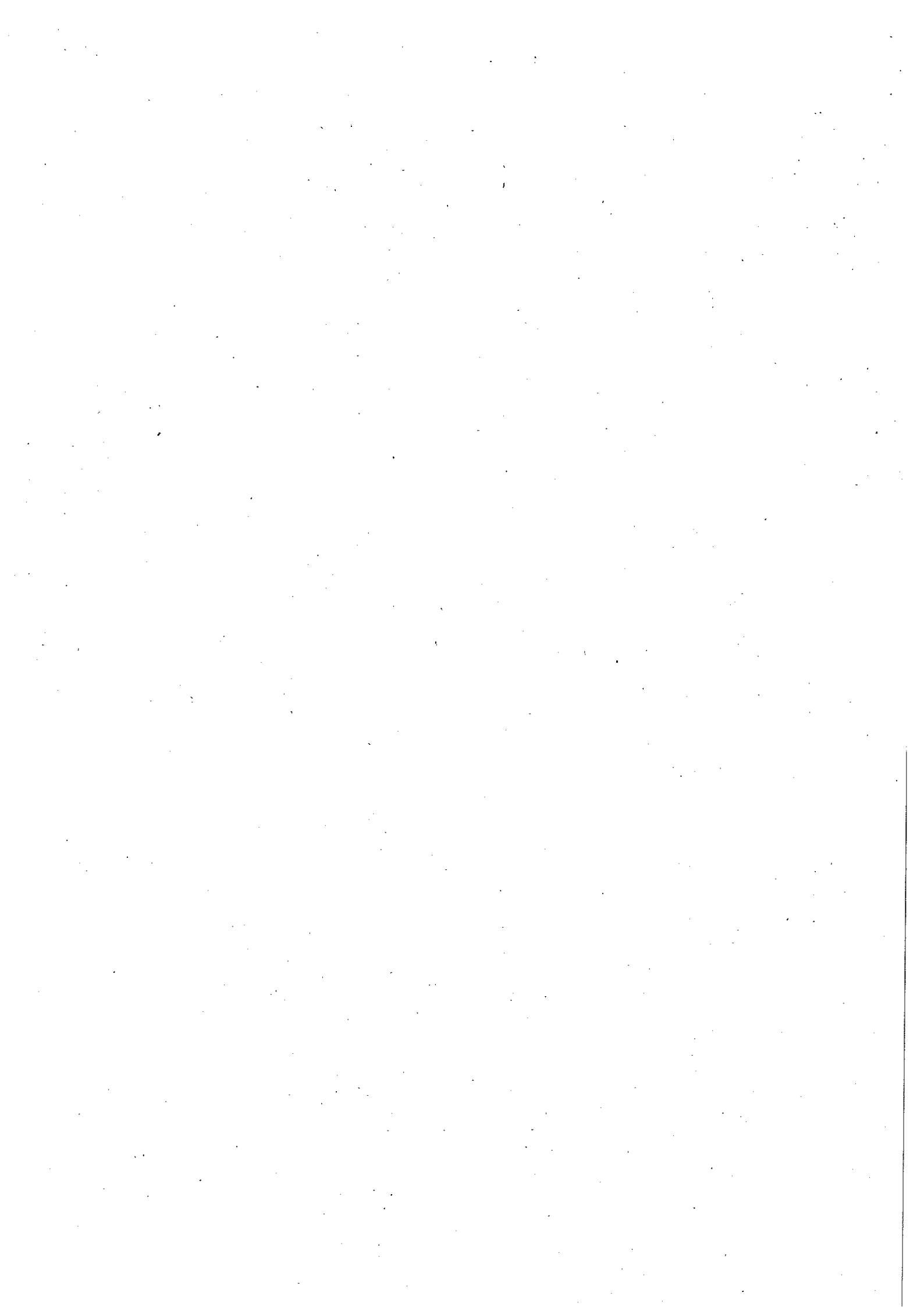
Der S-Bahnhof „Großeseelohr Brücke“ wäre eine ideale Verbindung vom Süden in den Westen der Stadt. Der Pasinger Bf ist ~~der zentrale~~ ein zentraler Umsteigebahnhof mit Nah- und Fernverkehrsleistungen die Goy-sandlinger Spange könnte gut das zentralistische

Nahverkehrs-Konzept gut ergänzen

Unterschrift

Raum für Vermerke des Direktoriums – Bitte nicht beschriften

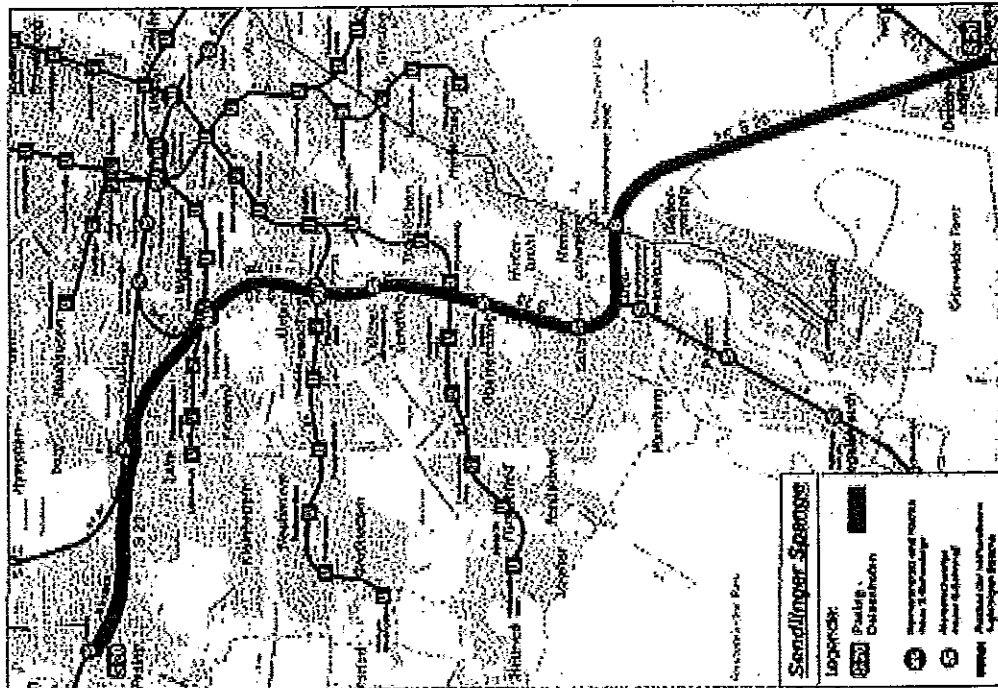
- ohne Gegenstimme angenommen
- mit Mehrheit angenommen
- ohne Gegenstimme abgelehnt
- mit Mehrheit abgelehnt





Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH

Ausblick Fahrplan 2005



Sendlinger Spange Ausbau in 3 Stufen

Maßnahmen

- Kleinräumige Infrastrukturoptimierungen zwischen Pasing und Deisenhofen

Ziel

- Erforderlich für Störfallkonzept zur Ableitung westlicher Linien zum Heimeranplatz und Harras (Verknüpfung zu U4/U5 bzw. U6)
- Verbesserung des direkten Angebotes zwischen Pasing, Heimeranplatz, Siemenswerke, Deisenhofen (S20)





Sendlinger Spange

Baustufe I

Maßnahme

- Bau eines Seitenbahnsteiges am Heimeranplatz

Ziel

- Ableitung einer westl. Linie im Störfall
- Halt der sog. Siemenszüge u. S20 am Heimeranplatz

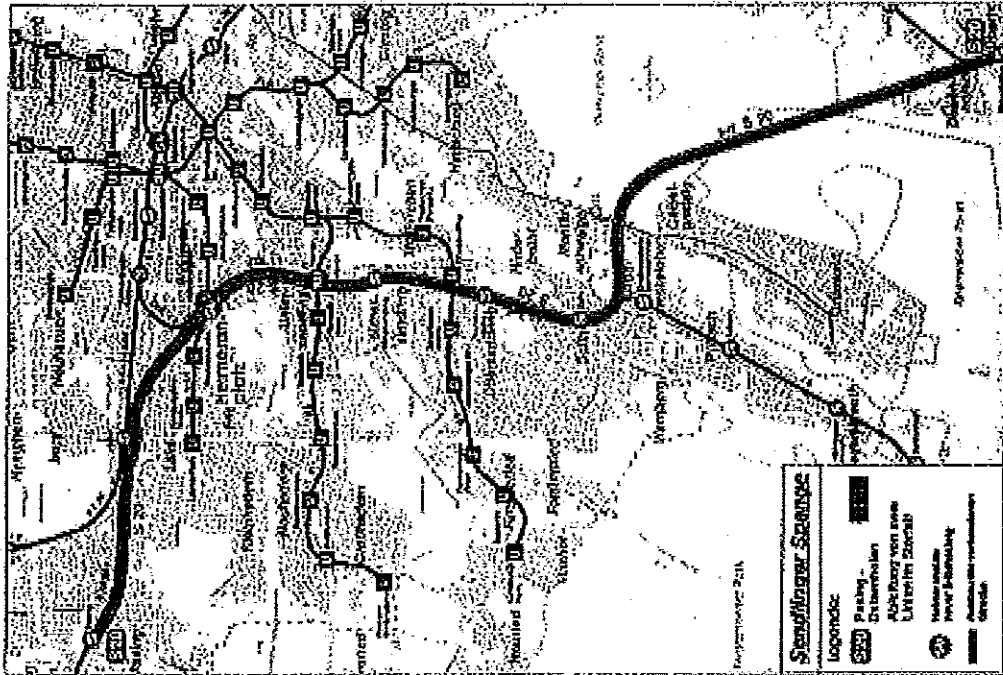
→ Inbetrieb seit 10. Juni 2002





Bayerische
Eisenbahngesellschaft mbH

Ausblick Fahrplan 2005



Sendlinger Spange Baustufe II (1. Bauabschnitt)

Maßnahme

- Erweiterung Seitenbahnsteig zum Mittelbahnsteig am Heimeranplatz
- Neubau Kreuzungsgleis am Heimeranplatz
- Überleitverbindung von Laim (tief) in S-Bahn-Stammstrecke

Ziel

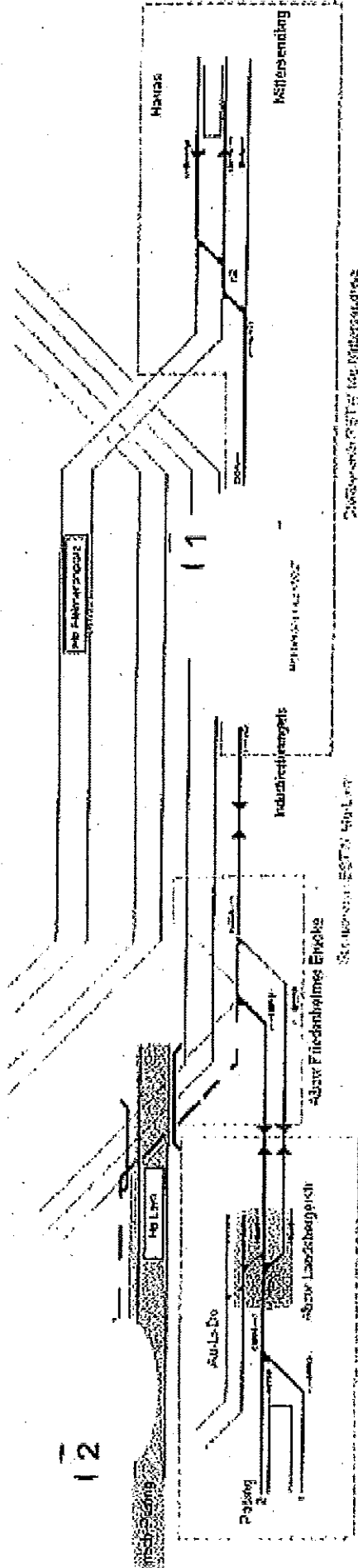
- Ableitung einer zweiten westl. S-Bahn-Linie im Störfall und Rückleitung nach Pasing

- Voraussetzung für Störfallkonzept nach Abschluss
266 Mio. € Ausbauprogramm
- Zeithorizont Ende 2004



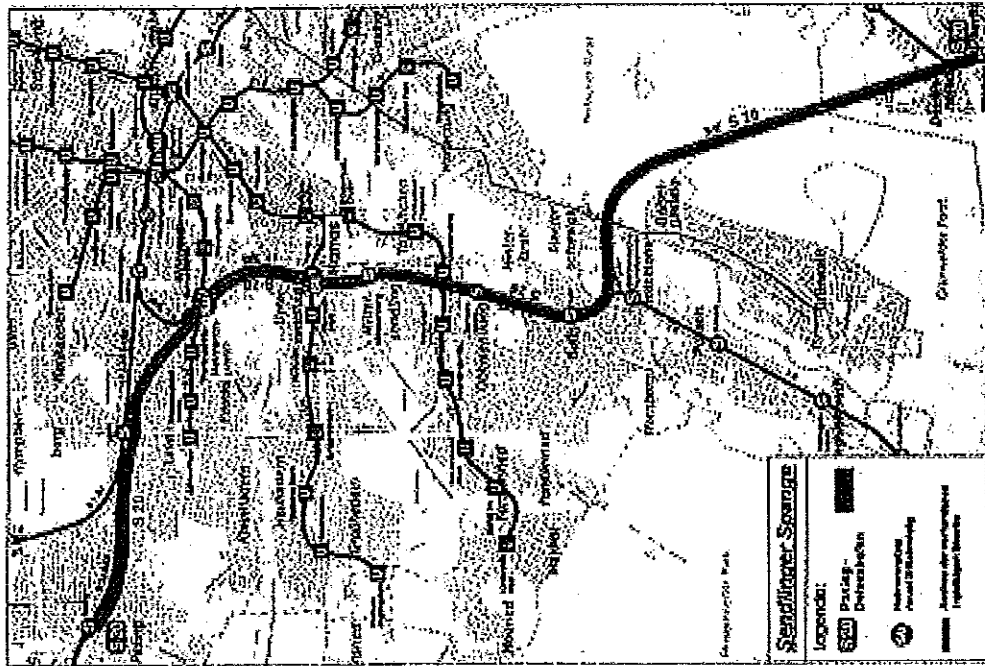


Sendlinger Spange Baustufe II (Gleisplan)



- 1) Mittelbahnsteig und Neubau Kreuzungsgleis am Heimeranplatz
- 2) Überleitverbindung Laim (tief) – S-Bahn-Stammstrecke





Sendlinger Spange Baustufe II (2. Bauabschnitt)

Maßnahme

- Neubau des Gleises 1 (ehemals Gleis 0) im Bf. Pasing
- Bau einer Weichenverbindung im Bereich Bf. Harras

Ziel

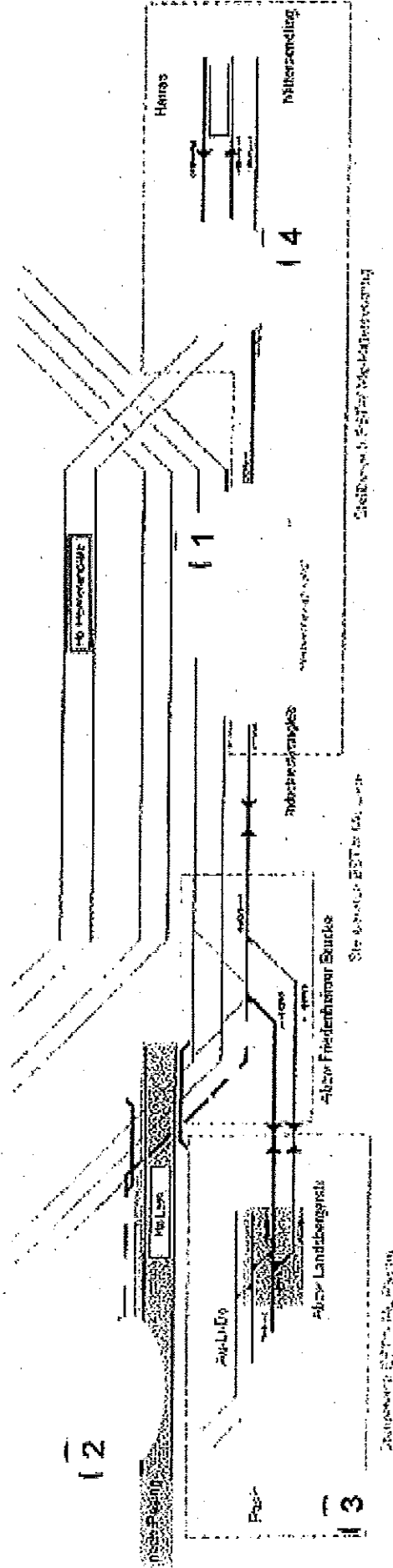
- höhere Flexibilität bei Störfallkonzept
- Bedienung Bf. Harras
- Taktverbesserung zwischen Pasing und Deisenhofen

→ Zeithorizont Ende 2006





Sendlinger Spange Baustufe II (Gleisplan)



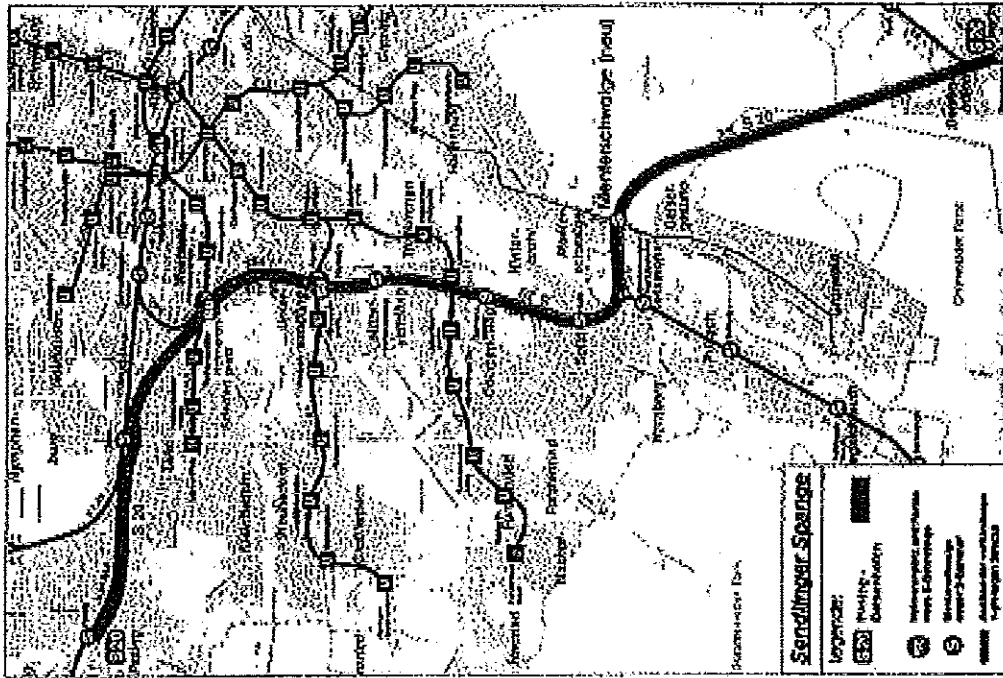
- 1) Mittelbahnsteig und Neubau Kreuzungsgleis am Heimeranplatz
- 2) Überleitverbindung Laim (tief) – S-Bahn-Stammstrecke
- 3) Neubau des Gleises 1 im Bf. Pasing
- 4) Bau einer Weichenverbindung im Bereich Bf. Harras





Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH

Ausblick Fahrplan 2005



Sendlinger Spange inkl. Station Meterschwäige Baustufe III

Maßnahme

- Bau der Station Meterschwäige

Ziel

- Angebotsverbesserung S20
- Verknüpfung S-Bahn – Tram 15/25 (verbesserte westliche Erschließung Grünwalds mit u.a. Krankenhaus Harlaching, Barvaria Filmstudios)

→ Zeithorizont 2007







Pressearchiv

| 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | | |
|--------|---------|-----------|---------|-----|------|
| Januar | Februar | März | April | Mai | Juni |
| Juli | August | September | Oktober | | |

Verkehrspolitik

02.08.2012

Bahn-Reaktivierung nach Feuchtwangen und Dinkelsbühl nimmt wichtige Hürde / Bayerns Verkehrsstaatssekretärin sieht Impuls für ländlichen Raum

Hessel: „Gute Chancen für BAYERN-TAKT nach Feuchtwangen und Dinkelsbühl“

MÜNCHEN / ANSBACH

Die Reaktivierung der sogenannten Hesselbergbahn vom mittelfränkischen Dombühl über Feuchtwangen nach Dinkelsbühl wird immer konkreter. Nachdem eine neue Studie ausreichend großes Nachfragepotenzial aufzeigt und sobald die bayernweit einheitlichen Reaktivierungskriterien vollständig erfüllt sind, ist das Bayerische Verkehrsministerium zur Bestellung eines stündlichen Regionalverkehrs bereit. „Ich sehe gute Chancen, dass Feuchtwangen, Schopfloch und Dinkelsbühl bald in den BAYERN-TAKT integriert werden können. Das wäre ein Quantensprung bei der Anbindung des ländlichen Raums im westlichen Mittelfranken und würde die Standortattraktivität ungemein erhöhen“, macht Bayerns Verkehrsstaatssekretärin Katja Hessel deutlich. Der Ansbacher Landrat Jürgen Ludwig ergänzt: „Der Landkreis unterstützt die Bahn-Reaktivierung, denn Sie verbessert die Erreichbarkeit unserer Region deutlich. Es wäre toll, wenn auch die touristischen Ziele entlang der Romantischen Straße bald wieder mit dem Zug erreichbar wären.“

Um die Reaktivierung der Strecke Dombühl – Feuchtwangen – Dinkelsbühl zu konkretisieren, ist heute auf Initiative der Staatssekretärin eine Arbeitsgruppe unter Federführung des Bayerischen Verkehrsministeriums gegründet worden. Ihr gehören neben dem Freistaat die Gebietskörperschaften entlang der Strecke, die betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG, DB Station&Service AG und BayernBahn sowie der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) und die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) an. Die Arbeitsgruppe wird erstmals nach der Sommerpause in Dinkelsbühl tagen. Hauptthemen werden das Fahrplanangebot, die Anpassung der Busverkehre, die ohne Landesmittel sicherzustellende Finanzierung des Infrastrukturausbaus und der weitere Zeitplan sein.

Gemeinsam mit den Landkreisen Ansbach, Weißenburg-Gunzenhausen und Donau-Ries hatte das Bayerische Verkehrsministerium im Jahr 2011 eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnlinien Nördlingen – Dinkelsbühl, Dinkelsbühl – Dombühl und Nördlingen – Gunzenhausen in Auftrag gegeben, die gemeinhin als Hesselbergbahn-Strecken bezeichnet werden.

Der VGN erstellte zeitgleich eine Potenzialprognose für den Fall einer Wiederinbetriebnahme der genannten Strecken. Ergebnis der Potenzialprognose ist, dass auf dem Abschnitt Dombühl – Feuchtwangen – Dinkelsbühl im Schnitt mehr als 1000 Fahrgäste pro Werktag zu erwarten sind. Ab diesem bayernweit einheitlichen Wert ist der Freistaat grundsätzlich zu einer Bestellung von Regionalzügen auf Reaktivierungsstrecken bereit. Die beiden anderen untersuchten Abschnitte Dinkelsbühl – Nördlingen und Nördlingen – Gunzenhausen verfehlen dieses Kriterium mit prognostizierten 500 bis 600 bzw. 850 Fahrgästen pro Werktag. Daher wird der Freistaat auf diesen Strecken auch künftig keinen Zugverkehr bestellen.

Bei der Infrastruktur für die Strecke Dombühl – Dinkelsbühl geht die Machbarkeitsstudie von notwendigen Investitionen in Höhe von knapp 7 Millionen € aus. Damit sollen eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit, der Bau barrierefreier Bahnsteige und Bahnübergangsanpassungen finanziert werden. Wie bei allen anderen Reaktivierungsprojekten muss die Finanzierung durch den Betreiber oder die Region sichergestellt werden,

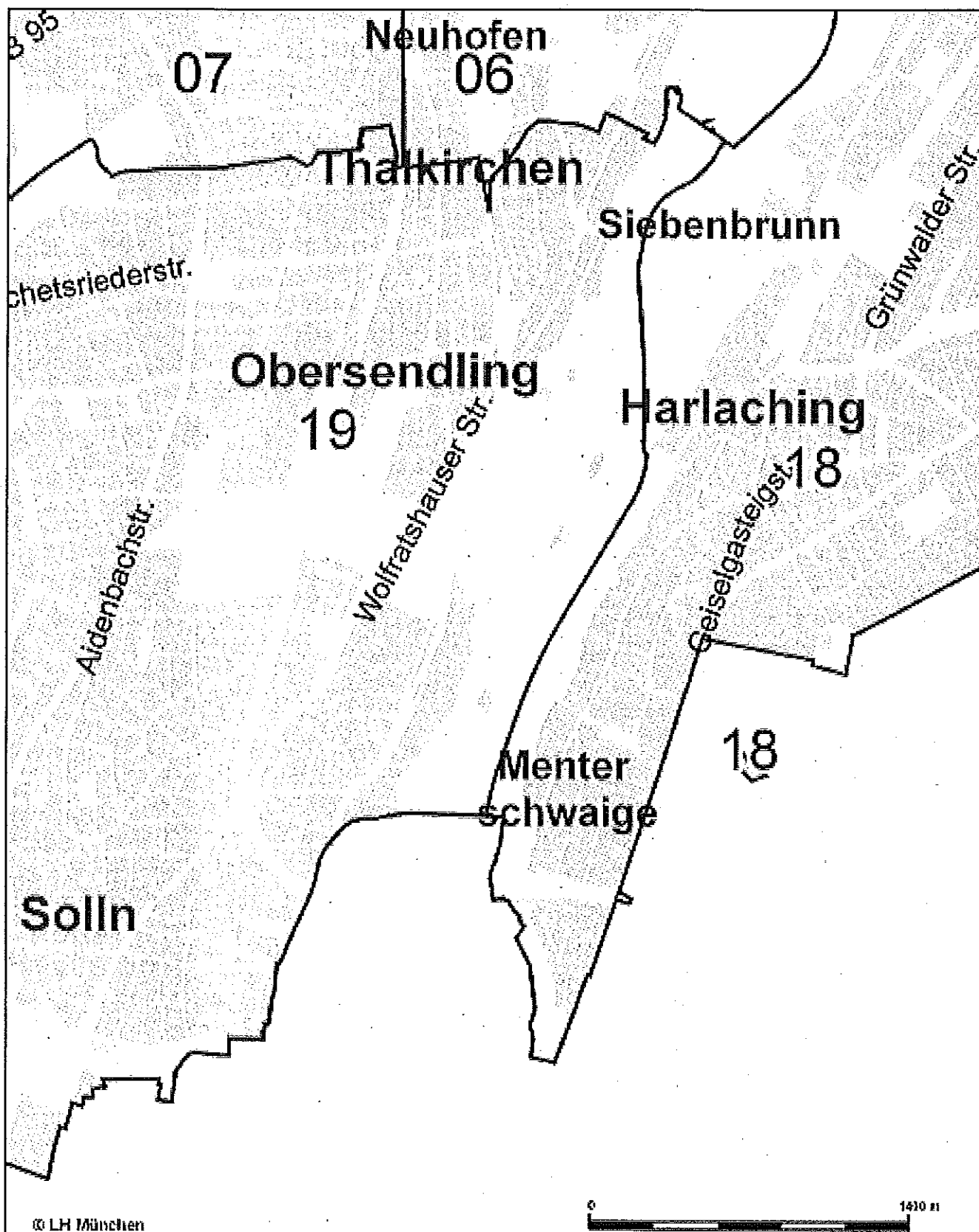
der Freistaat übernimmt als Aufgabenträger die Bestellung des Nahverkehrs. Der Freistaat ist aber bereit, wie üblich einen langfristigen Verkehrsdurchführungsvertrag abzuschließen und damit für den Infrastruktureigentümer über langfristig bestimmte, marktübliche Infrastrukturgebühren Investitionssicherheit zu geben.

Soweit Kosten für den Umbau des Abzweigbahnhofs Dombühl anfallen, der im Besitz der Deutschen Bahn AG ist, ist eine Finanzierung aus Bundesmitteln grundsätzlich möglich. Der Umbau des Bahnhofs Dombühl für eine Reaktivierung der Hesselbergbahn muss eng mit den ohnehin geplanten Baumaßnahmen für die S-Bahn-Verlängerung von Ansbach nach Dombühl abgestimmt werden.

Bezüglich des Fahrplans empfiehlt die Machbarkeitsstudie ein stündliches Angebot zwischen Dinkelsbühl und Dombühl mit günstigen Anschlüssen nach Ansbach und Nürnberg. In der Hauptverkehrszeit könnten umsteigefreie Verbindungen von Dinkelsbühl bis Ansbach eingerichtet werden. Hinsichtlich des Busangebotes hat der VGN ein Konzept erarbeitet, das günstige Anschlüsse zwischen Zug und Bus vermittelt.

In den letzten Jahren wurde das Bahnangebot in Westmittelfranken bereits erheblich verbessert. So wurde im Dezember 2010 der S-Bahn-Betrieb zwischen Nürnberg und Ansbach aufgenommen, der Ende 2012 auf neue Niederflurzüge umgestellt wird. Spätestens 2015 soll die S-Bahn alle zwei Stunden über den neuen Bahnhof Leutershausen-Wiedersbach bis Dombühl verlängert werden. Gemeinsam mit dem Regionalexpress Nürnberg – Stuttgart wird Dombühl auf diese Weise erstmals ein stündliches Zugangebot mit guten Busanschlüssen erhalten. Der Fahrplan der reaktivierten Hesselbergbahn nach Dinkelsbühl könnte dann optimal auf das stündliche Zugangebot Richtung Nürnberg ausgerichtet werden.

Die Strecke Dombühl – Feuchtwangen – Dinkelsbühl ist rund 24 km lang. Der Personenverkehr wurde am 1. Juni 1985 von der damaligen Deutschen Bundesbahn eingestellt. Anschließend wurde die Strecke an die BayernBahn verpachtet, einem privaten Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Nördlingen. Auf den Gleisen fahren weiterhin Nostalgiezüge und Güterzüge.



Datum: 21.1.2013
Bearbeiter: bearbeitet von

 Landeshauptstadt
München

Dokument erstellt
für Maßstab 1: 25000
Zur Maßnahme nur bedingt
geeignet



