



Antrag an den BA 21 Pasing-Obermenzing für die Sitzung am 05. April 2011

Abschätzung der Kosten für eine schienengebundene ÖPNV-Anbindung direkt aus dem Zentrum des Neubaugebietes Paul-Gerhardt-Allee zum Pasinger Bahnhof

Antrag:

Die Stadt München wird gebeten, die Möglichkeiten einer direkten schienengebundenen ÖPNV-Anbindung des Neubaugebietes Paul-Gerhardt-Allee mit dem Pasinger Bahnhof zu untersuchen und hierbei die Kosten für die günstigste Verbindung abzuschätzen. Hierbei wäre auch eine ev. zukünftige Verlängerung nach Obermenzing abzuschätzen. Diese schienengebundene Anbindung soll auch als Forderung/Thema an die Wettbewerbsteilnehmer weitergegeben werden.

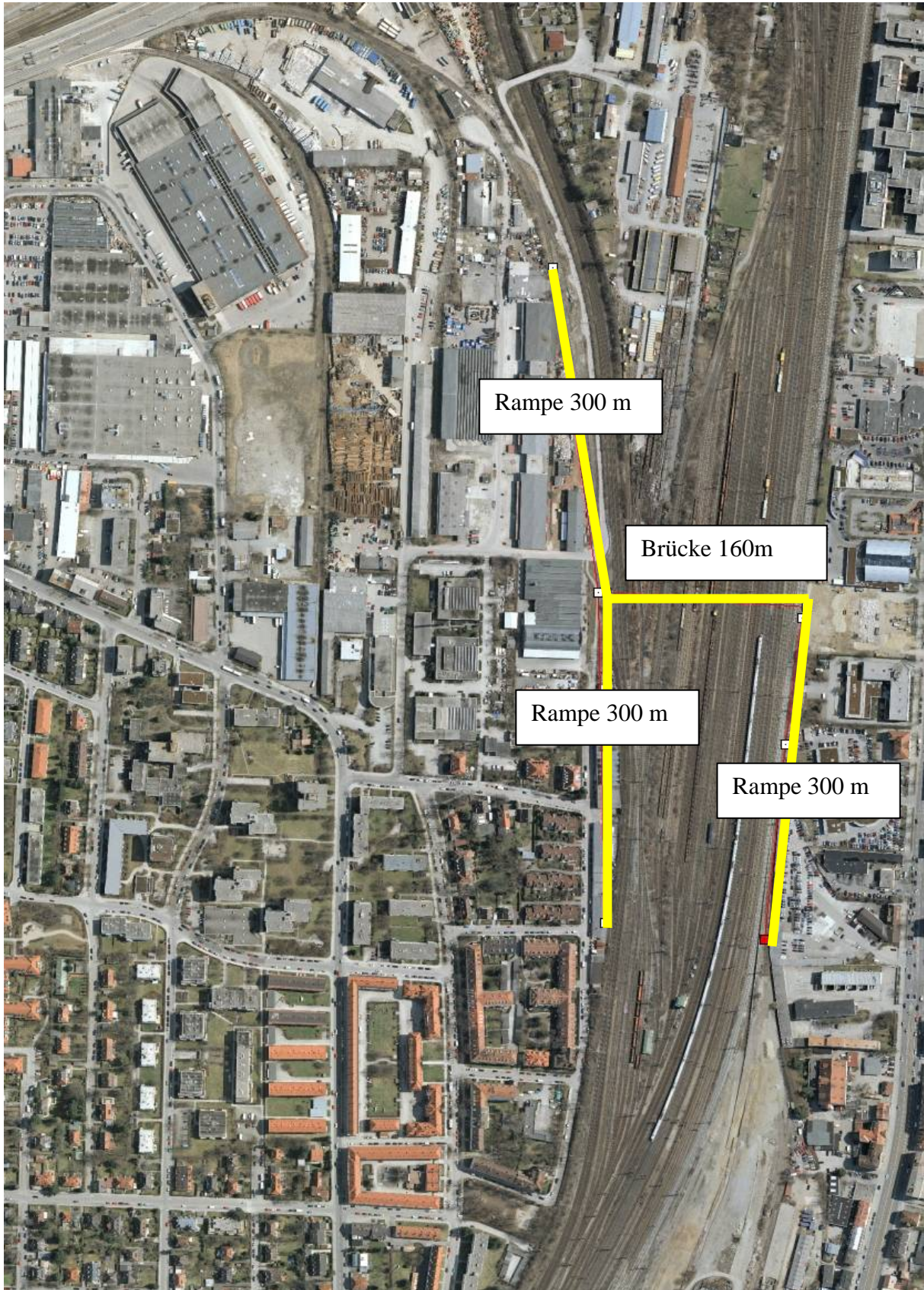
Begründung:

Die geplante Anbindung des Neubaugebietes Paul-Gerhardt-Allee an den Pasinger Bahnhof ist momentan per Bus oder per Fahrrad oder auch bei Inkaufnahme von Parkplatzgebühren auch per KFZ möglich. Eine schienengebundene ÖPNV-Anbindung ist nicht vorgesehen, der Anschluss der Berduxstraße per S-Bahnhaltestelle wurde abgelehnt und weitere ÖPNV-Anbindungsmöglichkeiten sollen anscheinend auch nicht untersucht werden. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass die in früheren Zeiten noch vorgesehene Anbindung per Tunnel wegen zu hoher Baukosten nicht durchgeführt werden kann. Somit wird sich der Verkehr in der Nusselstraße bei ca. 5.500 neu hinzukommenden Einwohner und Arbeitsplätze ohne Tunnelbau laut vorliegender Verkehrsuntersuchung (Planfall 1a) nur um ca. 1000 -1500 Kfz/Tag reduzieren. Die Nusselstraße und auch die Paul-Gerhardt-Allee führen durch reine bzw. allgemeine Wohngebiete. Für diese Gebiete mit einer stellenweise sehr nahen Wohnbebauung direkt an der Straße ist eine zukünftige Belastung von ca. 12000 Kfz/Tag, wie es auch für den westlichen Teil der Nusselstraße abgeschätzt wurde, nicht akzeptierbar.

Aus diesen Gründen ist daher auch zu untersuchen, ob nicht doch eine schienengebundene Anbindung dieses Neubaugebietes vom Pasinger Bahnhof mit einer ev. Verlängerung nach Obermenzing möglich wäre und wie hoch die Kosten für die kostengünstigste Anbindung anzusetzen wären.

Beispielsweise könnte über die Trambahngleise der Tram 19 die zukünftige Tram aus Freiam vom Pasinger Bahnhof aus in dieses Neubaugebiet weitergeführt werden. Bei einer Höhe von 7,50 m über dem Erdboden könnten mittels eines Überführungsbauwerkes die Eisenbahngleise ca. 300 m (Rampenlänge bei 2,5% Steigung, ist gleich maximale Steigung für schienengebundene Fahrzeuge ohne Sondermaßnahmen) östlich der Josef-Felder-Straße mit einer Spannweite von ca. 160 m überquert werden. Im einfachsten Falle (Tram) genügt eine eingleisige Ausführung des Überbrückungsbauwerkes mit gleichzeitiger Rad- und Fußwegführung ins Neubaugebiet. Da das Neubaugebiet zumindest im südlichen Bereich in der Nacht eine Lärmbelastung von 2-9 dB über dem zulässigen Pegel ohne Schutzmaßnahmen haben wird, wäre auch nördlich der Bahn ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 7,50 m (11 m laut früher vorgelegten Berechnung beim Pasinger Bahnhof) sinnvoll. Dieser Wall könnte gleichfalls als nördlich der Eisenbahn gelegene Rampe für die Tram und wegen seines moderaten Anstiegs auch durch die Radfahrer mit benutzt werden.

Überlegungsbeispiel einer schienengebundene Anbindung zum Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee



Zum Kostenrahmen wird hingewiesen, dass eine 2,7 Kilometer lange Tramstrecke mit einer Brücke von ca. 160 m Länge in Jena zum Anschluss Gewerbegebiet Göschwitz, Fertigstellung im Jahr 2009, ca.18 Mill. € gekostet hat, wobei von diesem Betrag zu 60 Prozent vom Bund und zu 15 Prozent vom Land Thüringen getragen. Auf die Jenaer Nahverkehrsgesellschaft entfallen noch 25 Prozent der Kosten. Im gleichen Gebiet hat in Jena eine Straßenbrücke mit einer Länge von 210 m und einer Höhe von 6,2 m und einer Breite von 12,25 m ca. 3,4 Mill € Netto gekostet.