

100 Jahre Eisenbahnstrecke Pasing – Herrsching



Beitrag zur Geschichte des Bahnhofes München-Pasing

Text im Auftrag des Bezirksausschusses 21 Pasing-Obermenzing

Verfasser: Armin Franzke Thalkirchner Straße 150 81371 München

Gestaltung: Richard Roth

München, 10. Februar 2003

Bahnhof München - Pasing

Als am 25. August 1839 die private München-Augsburger Bahn den ersten Streckenabschnitt ihrer Linie von München bis Lochhausen in Betrieb nahm, war in dem rund sieben Kilometer vor der Stadtgrenze Münchens gelegene Dorf Pasing mit seinen nicht ganz 500 Einwohnern kein Halt vorgesehen. Ein Jahr später, zeitgleich mit der Eröffnung des letzten Teilabschnittes von Maisach nach Augsburg entstand dann am 4. Oktober 1904 auch in Pasing ein Haltepunkt. Für die Abfertigung der Reisenden wurden zwei einfachste Holzhäuschen gebaut, wie sie auch auf den anderen Unterwegsstationen zur Ausführung kamen.

Am 1. Juni 1846 ging die München-Augsburger Bahn durch Kauf in Staatseigentum über. Da die Verbindung von München nach Augsburg im künftigen bayerischen Eisenbahnsystem eine Hauptbindeglied darstellte, wollte man diese Funktion keiner Privatbahn überlassen. Noch im Juni 1846 erging der Auftrag zur Planung von fünf neuen Stationsgebäuden, u. a. für Pasing, als Ersatz der inzwischen schon heruntergekommenen Holzschuppen. Das Gebäude wurde am 29. November 1848 in Betrieb genommen. Als Architekt wird Friedrich Bürklein mit ziemlicher Sicherheit vermutet. Friedrich Bürklein (1813 - 1872) hatte in seiner Schaffenszeit noch viele bayerische Bahnhofsgebäude entworfen, so u. a. in Augsburg, Nürnberg, Würzburg, München Centralbahnhof und Haidhausen (heute München Ostbahnhof).



Das Hauptgebäude aus Backstein wurde zweigeschossig mit weit vorkragendem Satteldach ausgeführt, an das sich symmetrisch Flügel anschlossen, die wiederum mit zwei ebenerdigen Pavillons abschlossen. Der Bereich zwischen den Pavillons wurde überdacht, wobei die Flügel die Rückwand des offenen Wartebereichs bildeten. Im Erdgeschoss waren der Wartesaal, das Gepäcklokal, die Expedition sowie ein „Salon für die Allerhöchsten Herrschaften“ untergebracht.

Im ersten und zweiten Stock des Hauptgebäudes befanden sich Dienstwohnungen.

Ebenfalls im Jahr 1854 entstand an der Würm ein Pumpenhaus mit Aufenthaltsräumen an der heutigen Kaflerstraße 16. Da das Münchner Leitungswasser wegen des hohen Kalkgehaltes für Dampflokomotiven ungeeignet war, wurde für das Bahnbetriebswerk München Hbf Wasser aus der Würm über eine Rohrleitung bis zur Einstellung des Dampfbetriebes im Jahr 1965 dorthin gepumpt. Das Pumpenhaus war mit Pumpenwärtern bis zur Umstellung auf Diesel- bzw. Elektropumpen rund um die Uhr besetzt.

Für den Bau der Bahnlinie München - Starnberg sowie den Betrieb der Dampfschiffahrt auf dem Starnberger See hatte der Baurat Ulrich von Himbzel nach zwölfjährigem Bemühen 1849 eine Konzession erhalten. Die Bahn mit ihrer Weiterführung nach Penzberg und Weilheim wurde als sogenannte Pachtbahn finanziert und erbaut, nachdem es zur vorgesehenen Bildung einer Aktiengesellschaft nicht kam.

Exkurs: Das bayerische Pachtbahnsystem

Die schlechte Ertragslage der bisher in Betrieb genommenen bayerischen Staatsbahnen führte bei den Landtagsverhandlungen 1850 dazu, dass keine Neigung bestand, weitere Mittel für die Fortführung des staatlichen Eisenbahnbaues in Bayern zu bewilligen. Um einer drohenden Einstellung des Eisenbahnbaues zu entgehen, beschafften private Organisationen das erforderliche Kapital. Es wurden zwischen den Interessenten (einer Stadt oder einem Privaten) und der Regierung Betriebsverträge abgeschlossen, wonach der Staat nach Vollendung des Baues unter Stellung des Fuhrparkes die Bahn in Betrieb nahm und dem Streckeneigentümer zur Verzinsung und Tilgung der Anlageschuld eine fünfprozentige Rente in Form eines festen jährlichen Pachtschillings garantierte. Die Bahn selbst fiel nach vollendeter Tilgung unentgeltlich dem Staat zu. Auf diese Weise kamen in Bayern von 1853 bis 1863 acht Pachtbahnen mit einer Länge von 304 Kilometern und Baukosten von 34.028.000 Mark zur Ausführung.

Erst mit Inbetriebnahme der Starnberger Linie am 21. Mai 1854 bekam Pasing die Funktion eines Bahnhofes. Es wurden Weichenverbindungen für die Streckenverzweigung eingebaut und die Bahnanlage auf vier Gleise erweitert. Der Zugverkehr war aus heutiger Betrachtung dennoch bescheiden - täglich verkehrten nach Augsburg und Starnberg insgesamt 24 Züge.

Beim Bau der Bahnanlagen 1838 erreichte die Gemeinde Pasing dass ihr insgesamt acht Überfahrten (Bahnübergänge) zugestanden wurden, um den landwirtschaftlichen Betrieb nicht zu behindern. Dies sollte sich jedoch bald als Nachteil herausstellen. Der weitere Ausbau der Gleisanlagen im Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau der Augsburger Strecke sowie die Zunahme des Zug- und Rangierbetriebes machte eine Beseitigung der noch verbliebenen vier Überfahrten notwendig. Zwei Überwege kreuzten die Bahn 200 und 350 Meter östlich vom Empfangsgebäude, einer direkt am Bahnhof und ein weiterer 550 westlich davon. 1871 wurde die Pippinger Unterführung im Westteil des Bahnhofes gebaut. 1894 entstanden im Zuge der Mendelssohnstraße 400 Meter östlich des Empfangsgebäudes eine weitere Unterführung mit einem 54,8 m langen, 10 m weiten und 4 m hohen Bauwerk. 1895 errichtete August Exter unmittelbar südlich des Bahnhofsgebäudes auf eigene Kosten einen eisernen Steg zu der nördlich des Bahnhofs seit 1892 im Entstehen befindlichen Villenkolonie. Dieser eiserne Steg wurde um 1903 im Zusammenhang mit dem Bau einer Fußwegunterführung direkt neben dem EG wieder abgebaut.

Der Bau der Pippinger Unterführung war aber auch Beginn eines groß angelegten Bahnhofsumbaues, der sich anlässlich des Neubaus der Strecke von München nach Buchloe als notwendig zeigte - Inbetriebnahme der Linie am 1. Mai 1873. Ab 1872 begann man mit der Erweiterung des Bahnhofes auf sechs Bahnsteiggleise. Auf der dorfabgewandten nördlichen Bahnhofseite entstanden dabei die Ortsgüteranlagen aus Ladehalle, Laderampe, Lade- und Gütergleise. Die Zufahrt erfolgte über die Pippinger Unterführung. Ab dem 31. Dezember 1875 ermöglichte die Eröffnung der Verbindungsstrecke Pasing - Südbahnhof die Entlastung des Hauptbahnhofes vom Güterverkehr, der hier schon teilweise abgeleitet werden konnte.

Durch diese Erweiterungen war auch bald abzusehen, dass das bestehende Betriebshauptgebäude das erwartete Verkehrsaufkommen nicht mehr bewältigen konnte. Die Abfertigungs-, Wart- und Diensträume waren zu klein und in der Zahl vollkommen ungenügend. Weiterhin fehlte es an Dienstwohnungen für das Bahnhofspersonal. Die angedachte Erweiterung des alten Gebäudes wurde zugunsten eines Neubaus fallengelassen.

Das neue Bahnhofsgebäude war wieder ein symmetrischer Bau, dessen Spiegelachse sich im Durchgang vom Bahnhofsvorplatz über die Vorhalle zu den Bahnsteigen befand. Das Gebäude entstand als Ziegelbau, dessen ästhetische Wirkung vor allem auf dem Kontrast des hellen Steins der Fenstereinfassungen mit dem roten Ziegelgrund beruhte. Der zweistöckige Kernbau umfasste sieben Fensterachsen und schloss mit den zwei eingeschossigen Flankenbauten mit je drei Fenstern zum Hauptgebäude zusammen. Räumlich getrennt wurden auf jeder Seite ein Pavillon angefügt, die ihre Funktion als Königssalon beziehungsweise als Wohnung des Stationsdieners hatten. Die beiden Pavillons wurden durch eine Ziegelmauer mit dem Hauptgebäude verbunden. Der Bereich zwischen den Pavillons wurde überdacht und diente als Wartehalle. Ab 1888 wurde die nun selbständige Postexpedition im westlichen Pavillon angesiedelt.

Zwischen 1891 und 1894 wurde der Königssalon aufgegeben. Die beiden Pavillons wurden nach Süden um zwei Drittel verlängert und nun als Diensträume bzw. Postabfertigung (bis 1908) genutzt. Die Reisenden betraten den Bahnhof über einen dreifachen Arkadendurchgang, der das Erdgeschoss des Empfangsgebäudes auf der Ortseite öffnete. Die Vorhalle war mit hellen Ziegeln verkleidet. Die Bedeutung des Pasinger Bahnhofs wird auch dadurch verdeutlicht, dass die Post- und Bahnexpedition I. Klasse am 16. Oktober 1876 in eine Post- und Bahnverwaltung höhergestuft wurde.

Bahnhof Pasing - Ein Vorreiter für moderne Stellwerkstechnik

Im vorigen Jahrhundert wurden die Weichen eines Bahnhofes für die Einstellung einer Fahrstraßen wurde von Weichenwärtern (bayerische Bezeichnung: Wechselwärter) durchgeführt. Die Bildung einer Fahrstraße erforderte einen nicht unerheblichen Zeitaufwand, der sich aus der Abstimmung der einzelnen Wechselwärter untereinander ergab. Für einen Bahnhof in der Größenordnung von Pasing mit dem umfangreichen Zug- und Rangierverkehr war hierdurch die Leistungsfähigkeit ganz wesentlich eingeschränkt. Weiterhin war durch das Mitwirken vieler Mitarbeiter das Risiko einer Fehlbedienung sehr groß. Die bayerische Staatsbahnverwaltung hatte diesen Mangel erkannt und durch den Bau von Stellwerken sollten die Bahnhöfe leistungsfähiger und sicherer werden. Gleichzeitig konnte aber auch Personal eingespart werden. Nachdem diese sogenannte Zentralisierung der Weichen und Signale in den bayerischen Bahnhöfen und Stationen mit Gesetz vom 4. März 1884 in größerem Umfang genehmigt worden war, wurde in Pasing eine von drei Musteranlagen verschiedenen Zentralisierungssysteme errichtet. Es kam dabei die Anlage des „Centralisierungsetablisement Schnabel und Henning aus Bruchsal“ zur Anwendung. Weiterhin gelangten in diesem Zusammenhang verschiedene neue Weichenkonstruktionsdetails zur probeweisen Einführung. Die Gleisumbauten im Zusammenhang mit der Zentralisierung wurden im Jahr 1885 vollendet. Auch wurde in diesem Jahr das zweite Streckengleis

nach Planegg in Betrieb genommen. In Pasing wurde die Montage der Stellwerksanlagen nach dem System Henning durch die Lokomotivfabrik Krauß & Co. 1886 begonnen, jedoch durch die zeitgleiche Herstellung der Perrontunnelanlage (Bahnsteigunterführung) aufgehalten, so dass sie vor Eintritt des Winters nicht mehr fertig gestellt werden konnte. 1887 erfolgte dann die Inbetriebsetzung.

Das Befehlstellwerk wurde auf dem Bahnsteig Gleise 4/5 errichtet und der Bedienraum auf Eisenstützen - ähnlich dem Stellwerk in Konstanz - aufgeständert. In späteren Jahren wurde der Bedienraum untermauert.

Schon zehn Jahre später erforderte die Verkehrsentwicklung eine neuerliche Erweiterung der Gleis- und Stellwerksanlagen. Die seit 1895 in Betrieb befindliche Vorortdoppelbahn vom Zentralbahnhof wurde 1900 bis Planegg erweitert und mit elektrischem Streckenblock ausgerüstet. Die übrigen vom Zentralbahnhof auf Pasing zulaufenden Strecken hatten diesen bereits ein Jahr früher erhalten. Weiterhin war eine Lokalbahn nach Herrsching beschlossen, so dass man im März 1900 begann, die Signalanlagen durch den Bau von drei Stellwerken zu erweitern:

-Wehenturm II bei km 7,069 links der Bahn (Höhe 7.25 m, 61.2 qm Grundfläche, unterkellert)

-Wehenturm III bei km 7,322 rechts der Bahn (Höhe 5.35 m, 34.44 qm Grundfläche, nicht unterkellert)

-Wehenturm IV bei km 7,708 links der Bahn (Höhe 7.10 m, 90.0 qm Grundfläche, unterkellert)

Die neue Stellwerksanlage ging am 12. Juni 1901 in Betrieb. Das Stellwerk auf dem Bahnsteig Gleise 4/5 wurde Befehlstellwerk. Die Lokalbahn nach Herrsching nahm am 1. Juli 1903 den Verkehr auf. 1902 und 1904 wurde auch der elektrische Streckenblock nach Fürstenfeldbruck und Maisach fertiggestellt.

Der wachsende Mangel an Kleinwohnungen für die Bahnbeschäftigten führte zur Gründung der Eisenbahn-Baugenossenschaft im Jahr 1908. An der Ecke Graf-, Josef Retzer-, Georg-Habel- und Wörnzhofstraße wurden 1909 acht große Wohnhäuser errichtet. Es folgten 1912 fünf Wohnhäuser und 1929/30 weitere drei Wohngebäude.

Bahnsteil Pasing Güterbahnhof (Gbf)

Der Güterbahnhof mit seinen heute 13 Haupt- und 8 Nebengleisen mit einer Länge von rund 8 Kilometern geht in seiner Anlage auf den 1900/1 erforderlichen Bau von Leerwagenhinterstellungsgleisen für den Rangierbahnhof München-Laim zurück. Dieser „Vorbahnhof München-Laim“ wurde zwischen Pasing und Laim angelegt. Die Einfahrt aus Westen sicherte das Stellwerk 1, welches vermutlich auch um 1901 in Betrieb ging. Das heutige Siemens-Drucktastenstellwerk „Pgf“ der Bauart DrS ging am 20. März 1955 in Betrieb und ersetzte das mechanische Stellwerk 1 des Bahnhofes Pasing (km 6,792). Die Züge aus dem Westen konnten von nun an als Zugfahrt durchgeführt werden, der bisherige Betriebshalt in Pasing Personenbahnhof (Pbf) entfiel. Gleichzeitig wurde der „Vorbahnhof München Laim“ in „München Pasing Gbf“ umbenannt. Zusätzlich ist ein Rangierstellwerk R 1 (Bauart DrS) im Ostkopf des Güterbahnhofes am Ablaufberg vorhanden, das aber schon seit Jahren nicht mehr benutzt wird. Pasing war Knotenpunktbahnhof. Im Güterbahnhof wurden die Übergabezüge für die um-

liegenden Streckenbereiche gebildet. Während der Wochenendruhe im Güterverkehr ist der Gbf heute zu bestimmten Zeiten ausgeschaltet. Zum 28. Mai 1995 verlor der Knotenpunktbahnhof Mü-Pasing seine Aufgaben. Die Satelliten Maisach und Nannhofen wurden von nun an vom Rbf München Nord bedient, die übrigen Satelliten bis Puchheim, Herrsching, Peißenberg, Penzberg und Mittenwald sowie der Bf Mü-Pasing selbst wurden dem Knotenpunktbereich München Süd zugeordnet. Die Gleisanlagen des Gbf werden seitdem zur Abstellung von Güterwagen und vermehrt für die Abstellung von Reisezugarnituren und neuerdings ICE- sowie ICT-Triebzüge genutzt.

Vor 1937 waren ein Gleislager und nach dem 2. Weltkrieg die Brückenmeisterei nördlich an den Gbf angesiedelt worden. Am 10. Juni 1960 wurden das Gleislager Mü-Pasing und das Weichenlager Neuaubing in Neuaubing zusammengelegt. Das freiwerdende Gelände in Pasing wurde als Industriegebiet ausgewiesen und die Industriebetriebe über die vorhandenen Gleisanschlüsse bedient.

Elektrifizierung

Anfang der zwanziger Jahre wurden die seit 1908 angestellten Überlegungen und Konzepte zur Elektrifizierung des bayerischen Eisenbahnnetzes wieder aufgegriffen. Die sogenannte Garmischer Liniengruppe mit den Strecken von München nach Garmisch, Kochel und Peißenberg sollte kurzfristig elektrifiziert werden, um die notwendigen Erfahrungen für einen weiteren Netzausbau zu erhalten. Wegen des starken Ausflugsverkehr in das Ammerseegebiet wurde auch die Strecke Pasing - Herrsching ebenfalls für den elektrischen Betrieb ausgebaut. Der elektrische Zugbetrieb von München Hbf nach Garmisch über Pasing wurde am 23. Februar 1925 aufgenommen. Die Vorortbahn vom Hauptbahnhof nach Gauting folgte am 16. März und die Strecke nach Herrsching am 1. August des selben Jahres. Weiterhin gingen ans elektrische Netz die Verbindung Pasing - München Süd am 21. Dezember 1925 sowie Pasing - Laim Rbf am 1. Februar 1926. Ab Oktober 1927 war die Strecke Richtung Augsburg bis Nannhofen auf elektrischen Betrieb umgestellt, die Weiterführung bis Augsburg folgte am 15. Mai 1931. Mit Ausnahme der Strecke nach Buchloe (- Lindau) waren nun alle, Pasing berührenden Strecken, elektrifiziert.

Eine Voraussetzung für den elektrischen Bahnbetrieb im Raum München war der Bau des Unterwerkes Pasing, für das mehrere große Gebäude zwischen der Abzweigung der Bahnlinien nach Buchloe und Herrsching in den Jahren 1923 - 1925 gebaut wurde. Im Krieg wurde das Unterwerk Pasing durch Fliegerangriffe schwer beschädigt, ein Treffer in der Schaltwarte verursachte dabei 35 Tote. Für den S-Bahn-Betrieb und den damit verbundenen höheren Anforderungen wurde das Unterwerk entsprechend ausgebaut und erweitert.

Pasing ist nach wie vor einer der wichtigsten Stützpunkte für den elektrischen Zugbetrieb im süddeutschen Netz. Eine von drei bundesweit vorhandenen Schaltbefehlstellen für die Verteilung der Energie im 110-Kilovolt-Bahnstromleitungsnetz ist hier angesiedelt. Sie regelt die Kraftwerksleistungen, die Umformer in den Unterwerken und die Zusammenschaltung der 110-kV-Leitungen.

Ebenfalls ist hier die Schaltleitstelle für die Betriebsführung auf der 15-KV-Ebene angesiedelt.

Für die Instandhaltung der Oberleitung war beim Unterwerk Pasing eine sogenannte Fahrleitungskolonne (Flk) eingerichtet, die einige Jahre später zur Fahrleitungsmeisterei (Flm) aufgewertet wurde. Nach wie vor sind hier Turmtriebwagen stationiert und ein Ersatzteillager mit Werkstatt vorhanden.

Industriegleis zur Papierfabrik Nicolaus

1922 wurde zur Papierfabrik Heinrich Nicolaus in der Planegger Straße ein 2,8 Kilometer langes Industriegleis erbaut. Das Gleis zweigte in der Höhe Landsberger Straße/Am Knie vom Stammgleis Pasing - Laim ab, verlief zuerst in südlicher Richtung, um dann an der Blumenauer Straße nach Westen abzuschwenken. Auch das Pasinger Gaswerk in der Planegger Straße (1930 stillgelegt) sowie die Pasinger Leisten- und Rahmen-Fabrik in der Landsberger Straße 439 erhielten einen Anschluss. Etwa seit 1965 ist das Industriegleis zurückgebaut.

Umgestaltung der Münchner Bahnanlagen ab 1938

München zählte neben Berlin, Hamburg, Nürnberg und Linz zu den fünf sogenannten „Führerstädten“. Für diese Städte waren durch die Nationalsozialisten umfangreiche städteplanerische und architektonische Erweiterungen mit grundlegenden Eingriffen in die gewachsenen Strukturen vorgesehen. Für das Eisenbahnnetz in München bedeuteten diese Planungen ab Mitte der dreißiger Jahre eine völlige Neugestaltung. Ausgangspunkt bildete der vorgesehene Neubau eines Durchgangsbahnhofes westlich des bestehenden Hauptbahnhofes in Laim. In Pasing und beim Ostbahnhof waren Abstellanlagen für die Reisezüge vorgesehen.

In Pasing waren in der Folge sämtliche Gleisanlagen umzugestalten. Hierzu sollte neben den laufenden Betrieb der neue Bahnhof nördlich der bestehenden Anlagen aufgebaut werden. Die neue Bahnsteiganlage war mit sechs Fernbahnsteigen konzipiert. Auch war ein neues Empfangsgebäude geplant. Alle Fernzüge sollten künftig in Pasing halten. Auch in diesem Zusammenhang stand die Eingemeindung der Stadt Pasing (Stadterhebung 1905) nach München zum 1. April 1938. Am 1. Oktober 1938 wurde der Bahnstationsname Pasing in München-Pasing umbenannt.

Die Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofes hatte die Fertigstellung der beiden Abstellbahnhöfe in Pasing und München Ost und der verbindenden Strecken einschließlich der Bahnhöfe Pasing und München Ost zur Voraussetzung. Die Freimachung der Großbaustelle des neuen Hauptbahnhofes machte eine frühzeitige Fertigstellung von Ersatzanlagen erforderlich. Für Pasing bedeutete dies zuallererst die Güterverkehrsanlagen an einen neuen Standort zu verlegen, um das vorgesehene Baufeld freimachen zu können. 1938 begannen die Arbeiten durch Abbruch des Telegrafenzugamtes an der Landsberger Straße für die neue Ortsgüteranlage. Die Eisenbahnunterführung der Mendelssohnstraße wurde aufgelassen und westlich davon 1939-41 die heutige Offenbachstraße als Unterführung angelegt. Der Ortsgüterbahnhof mit neun Gleisen und einer Ladehalle ging 1939 in Betrieb. Das an die Ladehalle anschließende Abfertigungsgebäude ragte an der Ostseite der neuen tief liegenden Offenbachstraße steil auf. In seiner Architektur entsprach es den vorgesehenen nationalsozialistischen Neubauten in diesem Bereich.

Ab Januar 1939 konnten dann im Bereich des Personenbahnhofes die Arbeiten umfangreich in Angriff genommen werden, wie

Baufeldfreimachung und Planungsarbeiten

Bau eines Post- und Gepäcktunnels

Neubau einer neuen, breiteren Pippinger Unterführungen westlich der bestehenden Brücke

Bis zur Einstellung der Bauarbeiten 1942 waren die großzügig geplanten Anlagen des Abstellbahnhofes München West entlang der Augsburger Strecke am weitesten vorangeschritten und teilweise in Betrieb. Es entstanden zwei Gleisharfen mit 6 bzw. 11 Gleisen, die 345 Meter lange und neunzig Meter breite Wagenhalle sowie das Gebäude eines Heizkraftwerkes zur Energieversorgung. Die durchgehende Halle entstand als Stahlskelettkonstruktion, die Wände wurden mit rotem Ziegelmauerwerk ausgefacht. Weit heruntergezogene Fenster sowie Oberlichter sorgen für ein helles Inneres der Halle. Der Abstellbahnhof Mü-Pasing West wurde am 22. April 1941 durch eine neue zweigleisige Strecke von der Abzw. Mü-Pasing West in km 8,40 der Strecke München - Buchloe nach Mü-Pasing West Bww angebunden.

Der Bahnhofsumbau 1950 bis 1959

Der Neubau des Münchner Hbf entsprechend den Planungen der Reichsbahnzeit wurde nach dem II. Weltkrieg nicht mehr weiterverfolgt. Daraus ergab sich allerdings die Notwendigkeit einer Steigerung der Leistungsfähigkeit. In diesem Zusammenhang waren auch die Pasinger Bahnanlagen zu verbessern. Dem Personenbahnhof Pasing sollte dabei als wesentliche Aufgabe die Funktion als Einfädelungs- und Verteilerstelle für die aus Westen einmündenden Strecken zukommen. Der Zugverkehr war auf die zwei zum Hauptbahnhof führenden Doppelbahnen sowie auf die Vorortbahn so zu verteilen, dass die Fernzüge in die Haupthalle München Hbf und die Bezirks- und Vorortzüge in den Starnberger Flügelbahnhof geleitet wurden. Weiterhin erfolgte eine Lenkung der Güterzüge auf die zweigleisige Güterbahn nach Mü-Laim Rbf und auf die eingleisige Umgebungsbahn nach München Süd bzw. Mü-Mittersending.

In Anlehnung an die Pläne von 1938 entschied man sich schon 1948 für einen völligen Neubau des Personenbahnhofs mit den entsprechend notwendigen Anpassung im sich anschließenden Güterbahnhof. Die Kosten für den Umbau wurden auf rund vierzig Millionen Mark kalkuliert, zuzüglich der bereits bis 1942 verbauten elf Millionen Reichsmark. Das bereits 1938-40 auf der Nordseite freige machte Gelände wurde durch die Aufschüttung von einer halben Million Kubikmeter Schutt aus dem zerbombten München auf einer Breite von 80 bis 90 Meter um zwei Meter angehoben. 1950 begann man mit den tiefbautechnischen Arbeiten, wie Verbreiterung der Würmbrücke und Würmkanalbrücke sowie der nördlichen Verlängerung des Bahnsteigtunnels. Für die Abwicklung der Umbauarbeiten wurde im Juni 1952 ein Eisenbahn-Neubauamt München-Pasing eingerichtet, das bis 1959 Bestand hatte.

Der weitere Ausbau des Abstellbahnhofes München West sowie seine Anbindung waren wesentliche Bausteine zur Entlastung des Münchner Hauptbahnhofes, dessen Abstellgleise vollkommen überlastete und nicht erweiterungsfähig waren. Am 17. Mai 1953 wurde die zweigleisige, elektrifizierte Abstellbahn von der Abzweigstelle Kanal zum Abstellbahnhof Pasing (bisher als Abstellbahnhof München West bezeichnet) eröffnet. Diese Abstellbahn entlastete die zwei Doppelbahnen zwischen München Hbf und Pasing indem durch die in Pasing abzustellenden Leerreisezüge bis zur Abzweigstelle Kanal die Strecken nach Landshut und Ingolstadt mitbenutzen konnten. Weiterhin wurde die Abstellbahn kreuzungsfrei in den Abstellbahnhof Pasing durch ein Kreuzungsbauwerk zur Unterfahung der Strecke Pasing - Augsburg eingeführt.

Die mechanischen Stellwerksanlagen in Pasing wurden durch zwei Siemens-Spurplanstellwerke DrS ersetzt. Am 20. März 1955 gingen das Stellwerk Pgf im Güterbahnhof für 952.000 DM und am 1. September 1955 das Stellwerk Pf im Personenbahnhof für 3,2 Mio DM in Betrieb. An das Stellwerk Pf sind 120 Weichen und 83 Signale angeschlossen, mit denen sich gegenüber den vorher möglichen 51 Fahrwegen nun insgesamt 409 Zug- und Rangierstraßen bilden ließen. Die Dr-Technik erlaubte eine Verkürzung der Sperrzeiten für eine Zugdurchfahrt von bisher 3 bis 4 Minuten auf 2:36 Minuten und damit einer wesentlich verbesserten Leistungsfähigkeit. Seit 1964 wird zusätzlich das SpDrS60-Stellwerk der Abzweigstelle Landsberger Straße in Laim durch das Stellwerk Pf ferngesteuert. Die Gleise München - Buchloe und Buchloe - München sind am 8. bzw. 15. Mai 1956 an den neuen Bf Mü-Pasing angeschossen worden. Seitdem wurden auch die zwischen München Hbf und Mü-Pasing auf der „Starnberger Fernbahn“ und der Vorortbahn verkehrenden Personenzüge nach und von Richtung Geltendorf im neuen Bf Mü-Pasing abgefertigt.

Der neue Personenbahnhof lag rund 100 Meter nördlich des bisherigen Gleisanlage und besaß neun Bahnsteiggleise und fünf weitere Durchfahringleise (zwei Gleise Abstellbahn, zwei Gleise Güterverkehr und ein Durchfahringleis). Die Bahnsteigunterführung erhielt auch einen nördlichen Zugang zur August-Exter-Straße, wo zusätzlich eine kleine Schalterhalle mit Gepäckabfertigung eingerichtet wurde. Für die Post- und Gepäckkarren wurde 1956 der 1939 begonnene eigene Tunnel fertiggestellt, wobei die Bahnsteige über Aufzüge erreicht wurden. Die Bahnsteigdächer aus mittig aufgeständerten stählernen Flügeln, Betonplattenabdeckung und an der Dachkante schräg angebrachte Regenschürzen stellten das Muster der künftigen Bahnsteigarchitektur der DB zur damaligen Zeit dar.

Anschließend wurden die alten Gleise abgebaut. Die angedachte Umwandlung der frei gewordenen Flächen in eine Grünanlage kam nicht zustande. Der größte Teil des Geländes wird seitdem als Parkplatz genutzt und ist nicht besonders gepflegt. Der östliche Teil wurde mit einigen Gleisen von der Bahnmeisterei Pasing übernommen. Das Bahnhofsgebäude steht seitdem etwas im Abseits, hat jedoch seine Funktion beibehalten und ist durch einen geschlossenen, verglasten Verbindungsbau an die Bahnsteigunterführung angebunden.

S – Bahn - Ausbau

1966 begannen in München die Bauarbeiten für die Herstellung eines S-Bahn-Netzes. Von Pasing bis Ostbahnhof sollte die sogenannte Stammstrecke verlaufen, über die sämtliche ehemaligen Vorortstrecken künftig als S-Bahn-Linien gebündelt durchgeführt wurden. Zwischen Pasing und München Hbf wurde die ehemalige Vorortbahn in die Stammstrecke integriert und entsprechend ausgebaut. Die kreuzungsfreie Einbindung der westlichen Vorortstrecken von Tutzing, Herrsching, Geltendorf und Maisach sowie die Anbindung des Abstellbahnhofes in die Stammstrecke ab Pasing erforderte den Bau dreier Kreuzungsbauwerke im westlichen Bahnhofsteil, die als Stahlbrücken ausgeführt wurden. Weiterhin war damit die nicht unerhebliche Umgestaltung des Spurplans verbunden. Die Strecke nach Geltendorf wurde ab dem 5. September 1968 elektrisch betrieben. Von den bisher vier Bahnsteigen, die bisher im Linienbetrieb angefahren waren, wurden die Bahnsteige 3 (Gleise 4/5) und 4 (Gleise 6/7) für die S-Bahn genutzt und der Richtungsbetrieb eingeführt. Die südlich und nördlich gelegenen Bahnsteige 2 (Gleise 2/3) und 5 (Gleise 7/8) sind seitdem an die sogenannte Garmischer Fernbahn sowie die Augsburg-Lindauer Doppelbahn angebunden. Der Außenbahnsteig 1 wird für den Übereckverkehr der Berufszüge zu den Siemenswerken aus Richtung Herrsching und Geltendorf genutzt. Seit dem 10. Juni 2001 verkehrt die neue S-Bahn-Linie S 27 im Stundentakt nach Deisenhofen als sogenannte Sendlinger Spange von Gleis 1. Die bisher vorhandenen Überleitverbindungen zwischen den einzelnen Strecken im Ostkopf des Bahnhofes wurden zurückgebaut, da eine Querung der S-Bahn-Stammstrecke wegen ihrer dichten Belegung nicht mehr möglich war.

Im Abstellbahnhof Pasing und im Werkteil Pasing West des Bww München entstanden die vier Gleise 25 bis 28 mit je 420 m Nutzlänge für 24 Triebzüge ET 420 und Reinigungsbühnen für 12 Triebzüge. In der Halle rüstete man sechs Stände für ET 420 aus.

Der Abstellbahnhof Pasing wird heute mit „Betriebsbahnhof als Bahnhofsteil von Mü-Pasing bezeichnet. Die Anlage umfasst 12 Gleise in der Einfahrgruppe, die dem anschließenden Reise&Touristik-Werk (ex. Bww) vorgelagert ist. Die Ausfahrgruppe umfasst schließlich 22 Gleise. Hier regeln drei Stellwerke Paf (E43 ergänzt um SpDrS60, Baujahr 1972), Rm und Rw (Bauform E43) den Betriebsablauf. Es werden Reisezüge, Schadwagenzüge und S-Bahn-Triebzüge abgestellt, rangierdienstlich behandelt oder dem sich anschließenden Reise&Touristik-Werk München zur Reinigung bzw. Instandsetzung zugeführt und wieder abgeholt.

München - Pasing wird IC - Systemhaltebahnhof

Erst seit 1979 halten auch in Mü-Pasing Züge des Fernverkehrs. Mit der Einführung der stündlich verkehrenden IC-Züge wurde Mü-Pasing in der Tagesrandlage von diesen Zügen bedient. Ab 1987 erhielten nach und nach weitere IC einem Stopp. InterRegio-Züge hielten seit ihrer Einführung grundsätzlich in Pasing. Mit Einführung des ICE-Verkehrs München - Würzburg - Hamburg im Sommer 1992 erhielt diese Linie neben der bereits 1991 stündlich hier haltenden IC-Linie München - Stuttgart

Ruhrgebiet ebenfalls einen Systemhalt. Die Fernverkehrshalte bedeuteten für viele aus dem Westen von München kommende Reisende nicht unerhebliche Reisezeitverkürzungen durch den entfallenden Umweg über München Hbf. Die Einführung der Flughafen-S-Bahn-Linie S 8 ab Mai 1992 ließ die Bedeutung von Pasing als Umsteigebahnhof mit kurzen Wegen noch größer werden. Im Zuge der Umwandlung der Deutschen Bundesbahn in die Deutsche Bahn AG wurden zum 1. Oktober 1994 die bisher in der Bahnhofsleitung zusammengefassten Aufgaben auf die einzelnen Geschäftsbereiche Fernverkehr (Fahrkartenausgabe), GB Ladungsverkehr (Güterabfertigung), GB Personenbahnhöfe (Aufsicht und Service-Betriebe) und GB Netz (Gleisanlagen und Betriebsführung) umgeklappt. Das Bahnhofsgebäude ist heute Sitz des Bahnhofsmanagements München-Pasing der DB Station&ServiceAG.

Güterverkehr in München - Pasing

Die Neukonzeption der Güterverkehrsbedienung in der Region führte zur Bildung eines Knotenbereiches München-Pasing. Die Bedienung der Bahnhöfe auf den Streckenabschnitten bis Nannhofen / Grafrath / Herrsching und Gauting im Güterverkehr erfolgte ab München-Pasing mit Übergabezügen. Der Knotenpunktbahnhof (Kbf) Mü-Pasing vergrößerte sich in den folgenden Jahren und hatte 1987 schon einen Bedienungsbereich von 94 km Streckenlänge, wobei 17 Satelliten mit insgesamt 54 Ladestellen zu betreuen waren. Der örtliche Bereich umfasste 67 Ladestellen, die im gesamten Bahnhof verstreut lagen.

In der Sammlung und Verteilung war der Kbf an die Rbf Mü-Laim und München Ost angebunden. Er hatte Übergabezüge für 7 Relationen zu bilden und aufzulösen. Zum Einsatz kamen 10 Rangierabteilungen, von denen 9 mit Tfz 360 und eine mit Köf arbeitete. Arbeitstäglich waren 308 Wagen in Güterzüge und 319 in Reisezüge einzustellen. Dabei wurden 102 endende, 100 beginnende sowie 32 Reisezüge mit Wagentausch zu behandeln. An Güterzügen waren 24 endende, 22 beginnende und 3 mit Wagentausch zu behandeln.

Die Auflassung des Knotenpunktbereiches Weilheim führte am 31. Mai 1992 zur Integration in den Knotenpunktbereich Mü-Pasing. Doch im zunehmenden Konzentrationsprozess des Güterverkehrs der Deutschen Bahn verlor am 28. Mai 1995 München-Pasing seine Aufgaben als Knotenpunktbahnhof, der Knotenpunktbereich wird aufgeteilt. Die Satelliten Maisach und Nannhofen werden vom Rbf München Nord aus bedient. Die übrigen Satelliten (Strecken bis Puchheim, Herrsching, Peißenberg, Penzberg und Mittenwald) einschließlich München-Pasing werden dem Knotenpunktbereich München Süd zugeordnet. Damit verlor auch die Güterabfertigung an der Offenbachstraße ihre Funktion. In den folgenden Jahren wurden diese Gleisanlagen für Bauzüge genutzt und inzwischen stillgelegt.

Tabelle: Verkehrsaufkommen Bf Pasing

Jahr	verkaufte	Stückgut (t)		Wagenladungen (t)	
	Fahrkarten	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1874	64 842				
1876				2 922	7 376
1880				4 891	9 662
1887				5 281	25 721
1900	684 871	2 845	2 414	19 375	60 400
1906	666 130	3 910	2 782	20 864	63 269
1913	471 903	7 807	4 982	26 406	81 130
1905	408 731	6 075	3 470	39 436	77 868
1919	594 514	7 535	5 190	32 706	100 072
1927	597 086	7 440	4 948	28 861	140 168
1963	746 593	5 956	2 692	32 641	157 536
1993		71	103	136 645	507 385

Pläne für das Bahnhofsumfeld

Viele Gedanken und Konzepte wurden bisher über eine sinnvolle Nutzung der 1956 entstandenen Freiflächen zwischen Empfangsgebäude und dem neuen Personenbahnhof gemacht. Die seit 1969 angedachte Überbauung des Pasinger Bahnhofes unter Abbruch des bestehenden Empfangsgebäudes wurde wieder verworfen.

Seit rund 15 Jahren wird nun der Bau einer oberirdischen Umgehungs- und Entlastungsstraße diskutiert, die über die ehemalige Gleisfläche geführt werden soll. Diese Nutzung scheint wohl in den nächsten Jahren gute Aussicht auf Realisierung zu haben. In einem darunter liegenden Tunnel soll die U-Bahn-Linie 5 enden. Die auf dem alten Bahnmeistereigelände befindlichen technischen Büros des Streckenmanagements werden bald geräumt und in ein neues Verwaltungsgebäude beim Unterwerk verlegt.

1994 wurde nach langem Hin und Her für rund 4,5 Mio. Mark die Fassade des Pasinger Bahnhofes in seinem historischen Aussehen mustergültig saniert. In der anschließenden Zeit folgten dann die Neugestaltung und Modernisierung der Verkaufsflächen der Servicebetriebe.

Tabelle: Tägliche Zugzahlen Mü-Pasing 1983

520 S-Bahnen 130 haltende Reisezüge 260 durchfahrende Reisezüge 180 Güterzüge und Lokfahrten = 1090 Zugfahrten

Tabelle: Streckeneröffnungen im Bereich Pasing

01.09.1839	München - Lochhausen (27.10. bis Olching und 07.12. bis Maisach, 04.10.1840 bis Augsburg)
21.05.1854	München- Planegg
01.05.1873	Pasing - Kaufering
31.12.1875	Pasing - Südbahnhof (stillgelegt 01.05.1893)
01.05.1893	Pasing - Laim Rangierbahnhof
01.05.1895	Pasing - Laim Personenbahnhof (Vorortbahn)
01.05.1900	Pasing - Planegg (Vorortbahn)
01.07.1903	Pasing - Herrsching
24.04.1905	Abzweigstelle Pasing West- Mü-Pasing West Bahnbetriebswagenwerk (Bww)
17.05.1953	Abzweigstelle Kanal-Abzweigstelle Pasing West
01.01.1959	Abzweigstelle Pasing West - Pasing
01.01.1959	Abzweigstelle Pasing West- Pasing Abstellbahnhof
01.11.1970	Pasing - Abzweigstelle Landsberger Straße
28.05.1972	Pasing - Lochhausen (S-Bahn-Gleise)

Tabelle: Inbetriebnahme der zweiten Streckengleise

1855/56	München Centralbahnhof - Pasing
1861/62	Pasing - Augsburg
28.09.1892	München Centralbahnhof - Pasing (Garmischer Fernbahn)
1885	Pasing - Planegg (Garmischer Fernbahn)
1894	Pasing - Laim Rangierbahnhof
01.05.1895	Pasing - Laim Personenbahnhof mit Streckeneröffnung
01.05.1899	Pasing - Fürstenfeldbruck
01.05.1900	Pasing - Planegg mit Streckeneröffnung 23.07.1913 Pasing - Freiam
17.05.1953	Abzweigstelle Kanal -Abzweigstelle Pasing West mit Streckeneröffnung

Tabelle: Streckenelektrifizierung im Bereich Pasing

23.02.1925	München Hbf-Garmisch-Partenkirchen
16.03.1925	München Hbf- Pasing - Gauting (Vorortbahn)
01.08.1925	Pasing - Herrsching
21.12.1925	Pasing - Stellwerk VI - München-Laim (Richtung München Süd)
01.02.1925	Pasing - Laim Rangierbahnhof
02.10.1925	München Hbf-Maisach
17.05.1953	Abzweigstelle Kanal -Abzweigstelle Pasing West
01.01.1959	Abzweigstelle Pasing West - Pasing Abstellbahnhof
28.09.1968	Abzweigstelle Pasing West- Pasing
28.09.1969	Pasing - Geltendorf
01.11.1968	Pasing-Abzweigstelle Landsberger Straße 28.05.1972 Pasing - Lochhausen (S-Bahn-Gleise)

Tabelle: Daten zur Dienststellenorganisation

01.10.1910	Die Pachtbahn München - Starnberg - Penzberg/Peißenberg fällt an die Staatsbahn.
27.10.1949	Die Hochbaumeisterei Mü-Pasing wird in die Rangklasse Ib höhergestuft.
01.04.1956	Das Unterwerk Mü-Pasing wird in die Rangklasse IA eingestuft.
01.10.1958	Der Bf Mü-Pasing wird in die Rangklasse 1a eingestuft.
09.09.1958	In Strecke München Hbf- Mü-Pasing (Vorortbahn) wurde die Bk Pasing Ost durch Selbstblocksignale ersetzt.
01.10.1964	Der Bf Mü-Pasing wird von der Rangklasse 3 in die Rangklasse 2 eingestuft.
01.01.1964	Die Hochbaumeisterei Mü-Pasing werden von Rangklasse 4 nach Rangklasse 3 höhergestuft.
01.07.1967	Höherstufung der Bahnmeisterei Mü-Pasing 2 von Rangklasse 2 nach Rangklasse 1:
01.02.1968	Die starkstromtechnischen Dienststellen „Fahrleitungsmeisterei München" und „Unterwerk München-Pasing" werden zu einer Dienststelle vereinigt.
01.09.1968	Höherstufung der Bahnmeisterei Mü-Pasing 1 von Rangklasse 3 nach Rangklasse 2.
01.07.1971	Einstufung des Bf München-Pasing in Rangklasse 1.
01.01.1979	Einrichtung der (Groß-) Bahnmeistereien München Hbf, München West, München-Laim. Die Bahnmeistereien Mü-Pasing 1 und 2 werden zum 01.05.1979 aufgelöst.
01.12.1981	Trennung des Verkehrsdienstes und Betriebsdienstes in München-Pasing durch Einrichtung der Dienststelle Güterabfertigung München-Pasing.
01.07.1981	Die Güterabfertigung München-Pasing wird in die Rangklasse 2 eingestuft.
01.10.1982	Umbenennung der Fahrleitungsmeisterei Mü-Pasing in Betriebswerk München 3.

- 01.01.1992 Auflösung der Hauptdienststelle Güterabfertigung Mü-Pasing. Die Aufgaben übernimmt die Hauptdienststelle Bf Mü-Pasing.
- 01.10.1994 Im Zuge der Umwandlung der Deutschen Bundesbahn in die Deutsche Bahn AG werden die bisher in der Bahnhofsleitung zusammengefassten Aufgaben auf die einzelnen Geschäftsbereiche Fernverkehr (Fahrkartenausgabe), GB Ladungsverkehr (Güterabfertigung), GB Personenbahnhöfe (Aufsicht und Service-Betriebe) und GB Netz (Gleisanlagen und Betriebsführung) umgeklappt.

Quellenhinweise:

1. Korhammer K.; Franzke A.; Rudolph E.: Drehscheibe des Südens-Eisenbahnknoten München. Hestra Verlag Darmstadt 1991
 2. Franzke A.; Bahnhof München-Pasing. GeraNova 2002 im Rahmen des Sammelwerkes „Das große Archiv der deutschen Bahnhöfe“
 3. Ein Jahrhundert wird mobil! Von Pasing nach Augsburg, Memmingen, Starnberg und Memmingen; Herausgeber: Pasinger Fabrik 1994
 4. Pospischil R.; Rudolph E.: S-Bahn München. Alba Publikation Düsseldorf 1997
 5. Classens W.: Der Umbau der Münchener Bahnanlagen in Planung und Ausführung der Jahre 1938-1945
 6. Statistische Jahrbücher der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen verschiedener Berichtsjahre
 7. Bauer R. Und Bauer G.; Pasing Stadt vor der Stadt - Die Entwicklung von 1800 bis 1938. Hugendubel 1984
- Megele M.: Baugeschichtlicher Atlas der Landeshauptstadt München Westliche Vororte der Stadt, Stand 1956. Selbstverlag des Verfassers 1956