

ANTRAG (verteilt in BA-Sitzung am 12.01.10)
an den BA 21 zur Sitzung am 12. Januar 2010 als Ersatz für den CSU-Antrag: "Vorrang für U-Bahn nach Pasing"

Antragstitel:

Ergänzung zum Beschluss des Bauausschusses des Stadtrates der Stadt München vom 10.02.2009 „Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Laim nach Pasing“

Ergänzungsantrag:

Ergänzend zum Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2009 „Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Laim nach Pasing“ Nr. 08-14 / V 00843 wird gemäß Punkt 2 des Antrags Referentin

[Das Baureferat wird beauftragt, für eine zusätzliche Variante mit einer oberirdischen Einschleifung der U 5 vom Knie zum Pasinger Bahnhof (Gleis 0 und 1) eine alternative Vorplanung zu erstellen.]

noch zusätzlich gebeten, folgende Überlegungen mit zu berücksichtigen und zu untersuchen:

Bei der oberirdischen Einschleifung der U 5 vom Knie zum Pasinger Bahnhof (Gleis 0 und 1) ist auch ein gemischter Betrieb [Zweissysteminfrastruktur] zwischen Eisenbahn und U-Bahn auf den Gleisen Null und Eins mit zu überlegen und entsprechende Realisierungen aufzuzeigen. Weiterhin ist entsprechend mit der DB Bahn AG zu verhandeln, ob eine Zweissysteminfrastruktur seitens der DB Bahn AG zur Anbindung der U-Bahn auf die Gleise „Null“ und „Eins“ akzeptieren werden könnte. Bezüglich der möglichen Realisierung wird besonders Wert darauf gelegt, dass Lösungsmöglichkeiten zur Ergänzungen des Gleichstromabnehmersystems und des Signalsystems wie auch zur Anpassungen der Bahnsteigkanten an die unterschiedlichen Zughöhen und Fahrzeugbreiten aufgezeigt werden.

Begründung:

Für eine direkte Anbindung der U-Bahn an den Pasinger Bahnhof gibt es verschiedene Lösungsmöglichkeiten:

1. Die DB-Bahn AG gibt das Gleis „Eins“ frei und zusätzlich wird seitens der U-Bahn das Gleis „Null“ sowie das Gleis „Eins“ entsprechend den U-Bahn-Bedingungen errichtet bzw. umgebaut.
2. Die DB-Bahn AG gibt nur das optional von ihr benötigte Gleis „Null“ frei. Dann könnte die U-Bahn nur auf diesem Gleis „Null“ abgefertigt werden, bei einem Betrieb mit minimal 10 Minuten Abstand, wäre dies gut durchführbar.
3. Die DB-Bahn AG benötigt sowohl das Gleis „Eins“ als auch das optionale Gleis „Null“. Unter diesen Bedingungen wäre immer noch ein gemischter Betrieb zwischen U-Bahn und den Zügen der DB-Bahn AG möglich. Für einen gemischten Betrieb gäbe es wiederum zwei Möglichkeiten:
 - 3a. Aufbau einer Zweissysteminfrastruktur zur Ergänzung des Bereichs um die Schienen und den Bahnsteigen für den gemischten Betrieb zwischen U-Bahn und Eisenbahn/S-Bahn.
 - 3b. Umrüstung der U-Bahnfahrzeuge auf einen Zweissystembetrieb, d.h. die U-Bahnfahrzeuge können sowohl mit dem für die U-Bahn üblichen Stromschienen-Gleichstromabnehmer als auch mit dem für die S-Bahnfahrzeugen üblichen Wechselstrom-Oberleitungsstromabnehmer fahren (wie beispielsweise beim S-Bahn-Zweissystembetrieb von Hamburg nach Stade). Dies ist aber laut Beschluss des Stadtrates, siehe hierzu den oben angeführten Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2009 nicht erwünscht.

Bei den insgesamt kurzen Entfernungen im Bereich des Pasinger Bahnhofs, indem auf den gleichen Gleisen bei einem Mischbetrieb sowohl die U-Bahn als auch die S-Bahn/Eisenbahn fahren müssten, bietet sich der Aufbau einer Zweissysteminfrastruktur für diesen kurzen Bahnabschnitt einfach an. Er ist technisch machbar, bei den geringen Längen dieser Maßnahme

auch wirtschaftlich und somit sinnvoll. Zur Zeit halten laut Fahrplan der DB-Bahn AG auf dem Gleis „Eins“ täglich zwei Zügen aus Buchloe und die stündlich verkehrende S20. Daher wäre ein gemischter Betrieb zwischen U-Bahn und S-Bahn auf den Gleisen „Null und Eins“ auch gemäß Fahrplan problemlos machbar. Bei einem Zeitabstand von 10 min pro U-Bahn wäre noch die Abfertigung von ca. 3 Zügen der DB-Bahn AG innerhalb dieser 10 min durchaus möglich.

Die Möglichkeit U-Bahn und Eisenbahn auf den selben Gleisen an den Pasinger Bahnhof anzubinden, könnte die Verhandlungen mit der DB Bahn AG zur Realisierung der U-Bahnanbindung an den Pasinger Bahnhof wesentlich vereinfachen.

Bezüglich der Punkte 3a, 3b wird auch auf Diplomarbeit „Integration von U- und S-Bahn-Systemen, am Beispiel München“ von Bernhard Maier, verwiesen.

Sie ist veröffentlicht in:

Grüne Reihe Nr. 57, Fachgebiet Verkehrswesen Universität Kaiserslautern Paul-Ehrlich-Straße 14 D-67663 Kaiserslautern, Herausgeber: Hartmut H. Topp, Verfasser: Bernhard Maier, Gesamtherstellung: Abteilung Foto-Repro-Druck der Universität Kaiserslautern März 2003"

Im Internet zu finden unter:

<http://transport.arubi.uni-kl.de>; transport@uni-kl.de,

Richard Roth
Fraktionssprecher der SPD im BA 21