



**Sozialdemokratische  
Fraktion  
im Bezirksausschuss 21  
Pasing-Obermenzing**



Antrag zur BA-Sitzung des Bezirksausschusses 21 (Pasing-Obermenzing)  
für die Sitzung am 04.06. 2013

Machbarkeitsstudie für eine eingleisig betriebene U-Bahn-Endhaltestelle  
im Bahnhof Pasing

Antrag:

1. Die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt München wird gebeten, das Schreiben der Bahn AG, in dem sie die Freigabe des Gleises 1 im Bahnhof Pasing anbietet, auch dem BA 21 vorzulegen.
2. Weiterhin wird die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt München gebeten, aufgrund dieses Schreibens so schnell wie möglich eine Machbarkeitsstudie zu erstellen, in der geprüft wird, unter welchen Bedingungen ein oberirdischer eingleisiger Betrieb einer U-Bahnendhaltestelle im Bahnhof Pasing möglich und auch sinnvoll wäre, wobei hierbei auch festzustellen wäre,
  - a) mit welchem kürzesten Takt gefahren werden könnte,
  - b) wie hoch die laufenden Kosten für diesen Endhaltepunkt wären,
  - c) ob der S-Bahnbetrieb S20 zukünftig aufrechterhalten wird,
  - d) und unter welchen Bedingungen eine Mitbenutzung des Gleises 2 beispielsweise bei S-Bahnausfällen möglich wäre.

Begründung:

Erst im Jahr 2012 teilte die Bahn AG der Stadt München zum wiederholten Male mit, dass sie auf kein Gleis im Bahnhof Pasing verzichten könnte. Laut des Münchner Merkurs vom 14.05.13 bot die Bahn AG nun die Freigabe des sogenannten noch nicht errichteten Gleises 1 (früher Gleis 0) im Pasinger Bahnhof an. Damit wäre es möglich, die U-Bahn von Laim nach Pasing ab der Haltestelle „Am Knie“ oberirdisch weiterzuführen und eingleisig in den Bahnhof Pasing auf das Gleis 1 einzuführen. Da die Verlängerung der U-Bahn von Laim zum Pasinger Bahnhof schon allein wegen des dann vorhandenen Netzabschlusses sinnvoll wäre und deswegen schon zu Beginn der Planung für die U5/U4 vorgesehen war, sollte diese Möglichkeit sofort auf ihre technische Machbarkeit entsprechend des Antrages Punkt 2 untersucht werden.

Dass es prinzipiell möglich ist und auch sinnvoll sein kann, eine U-Bahnendhaltestelle eingleisig zu betreiben, zeigt der Betrieb der Linie 5 an der U-Bahnendhaltestelle „Rathaus“ der KVB (Kölner-Verkehrsbetriebe). Die Taktfrequenz beträgt dort 10 Minuten und könnte auf 4-5 Minuten verkürzt werden. Immer wieder wurde behauptet, dass die jährlichen zusätzlichen Defizite einer U-Bahnerweiterung bis zum Pasinger Bahnhof völlig ungeklärt und sehr hoch seien. Daher sollte auch eine Abschätzung der laufenden Kosten für diese U-Bahnendhaltestelle im Bahnhof Pasing in der Machbarkeitsstudie mit enthalten sein.

Es ist noch nicht geklärt, ob die S20 über das Jahr 2014 hinaus vom Pasinger Bahnhof auf dem Gleis 2 Richtung Deisenhofen fahren wird. Zur Zeit fährt die S20 auf Gleis 2 im Zeitraum zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr nur einmal pro Stunde, außer zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr. Da ansonsten auf dem Gleis 2 zusätzlich zur S20 nur noch 4 Züge halten (S4 um 7:22 aus Buchenau, RB um 7:39 aus Kochel, S4 um 7:50 aus Geltendorf und ein RE um 7:56 aus Memmingen), dürfte sich dieses Gleis gerade aufgrund der geringen Nutzung auch für einen gemischten Fahrbetrieb (Zweissysteminfrastruktur mit Doppelung der Strecke) mit U-Bahn- und S-Bahn- und normalen Zügen, insbesondere bei S-Bahnausfällen auf der Stammstrecke, anbieten. Aus diesen Gründen und hinsichtlich eines evt. zukünftigen zweigleisigen Ausbaus der U-Bahnendhaltestelle Bahnhof Pasing ist ein Ausbau des Gleises 2 für einen gemischten Betrieb zu untersuchen. Hierbei sollte auf die Ergebnisse der Untersuchungen zur Realisierung einer Münchner Stadtbahn (Stadt-Umland-Bahn) sowie auf die Diplomarbeit „Integration von U- und S-Bahn-Systemen“ (am Beispiel Region München) von Bernhard Maier, Fachgebiet Verkehrswesen der Universität Kaiserslautern (Grüne Reihe, Band 57, 2003) zurückgegriffen werden.