BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN im Bezirksausschuss 21 Pasing - Obermenzing

Antrag an den BA 21 zur Sitzung am 14.04.2026

Pasinger Kurve weiterverfolgen und in die DB-Projektliste zum Ausbau des Bahnknotens München aufnehmen

Antrag:

1. Die LH München wird aufgefordert die Pasinger Kurve weiterzuverfolgen und beim Freistaat Bayern sowie der Deutschen Bahn eine Aufnahme des Projekts in die DB-Projektliste zum Ausbau des Bahnknotens München zu erwirken (siehe https://www.bahnausbau-muenchen.de/interaktive-karte.html).
2. Die Pasinger Kurve soll als Teil einer zukünftigen Ringbahn unter Einbeziehung des Bahnhofs Pasing konzipiert werden (Nordring von Pasing über BMW-FIZ und Johanneskirchen zum Ostbahnhof und Südring von Pasing über Heimeranplatz und Südbahnhof zum Ostbahnhof).
3. Die Pasinger Kurve soll nicht, wie in der von DB und Mobilitätsreferat negativ beschiedenen Variante, von Pasing zur S1 (Bahnstrecke München-Landshut) mit direkter Gleisverbindung zwischen S2 und S1 über den S-Bahnhalt Berduxstraße konzipiert werden. Statt dessen sollen folgende Varianten unabhängig vertieft untersucht werden:
    A. Pasinger Kurve mit Halt Berduxstraße nur zur S2 (Bahnstrecke München-Dachau) sowie Weiterführung über Allach und den Rangierbahnhof zum Nordring
    B. Pasinger Kurve ohne Halt Berduxstraße direkt zur S1 (Bahnstrecke München-Landshut)
    C. Pasinger Kurve mit Halt Berduxstraße (als unterirdischer Turmbahnhof ohne Gleisverbindung zur S2) direkt zur S1 (Bahnstrecke München-Landshut) und
    D. Kombination der Var. A und C.
4. Der S-Bahnhalt Berduxstraße (S2) muss unabhängig von der Pasinger Kurve schnellstmöglich realisiert werden. Die Option einer Pasinger Kurve wird dabei weiterhin offen gehalten.
5. Die Pasinger Kurve gemäß Variante A kann als sog. Nebenbahn (180m Mindest-kurvenradius gemäß EBO für Neubauten) konzipiert werden (vgl. sog. Truderinger Kurve https://www.bahnausbau-muenchen.de/projekt.html?PID=29 und https://www.youtube.com/watch?v=3F6jnNvuZdw. Die Pasinger Kurve gemäß Varianten B und C kann als sog. Hauptbahn realisiert werden (300m Mindestkurvenradius gemäß EBO für Neubauten).
6. Es soll geprüft werden, ob die Pasinger Kurve auch eingleisig realisierbar ist (vgl. Truderinger Kurve). Hierbei soll geklärt werden, welche Taktdichten möglich sind, wenn der kurze eingleisige Teil einen eig. Blockabschnitt darstellt.
7. Der Bebauungsplan 2058a (Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee) https://info.muenchen.de/plan/bebauungsplan/p_8860_2058a.pdf darf der Pasinger Kurve nicht entgegenstehen (Linienführung bereits enthalten). Ggf. notwendige Änderungen der Geländemodellierung und ein ggf. notwendiges zusätzliches Gleis bei Variante B dürfen kein Hinderungsgrund sein. Der Lärmschutz muss in jedem Falle gewahrt bleiben (Führung im Tunnel).
8. Bei Variante A muss eine Überleitung vom S-Bahnhof Allach zum Rangierbahn-hof sichergestellt sein (Einbau notwendiger Weichen).
9. Der BA bittet das Mobilitätsreferat um Zuleitung der Stellungnahme der DB.

Begründung:
Bezüglich der Pasinger Kurve wurden bereits mehrere Stadtratsanträge gestellt, die einerseits allgemein formuliert waren https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/5534154, andererseits eine Realisierung im Zusammenhang mit dem Bau des S-Bahnhalts Berduxstraße forderten https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6234278.
In der Rathaus Umschau vom 11.12.2025, S. 13 teilt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nun mit, dass dem Punkt 2 des Stadtratsantrags vom 1.09.2020 (FDP/BP) leider nicht entsprochen werden kann („… Ein Anschluss des Bahnhofs Berduxstraße aus Richtung Pasing würde daher sehr enge Gleisradien erfordern, welche sich aufgrund der baulichen Situation nicht herstellen lassen. Zudem müssten nach Erreichen des Bahnhofes alle Schienen gequert werden, um die Trasse der S1/Richtung Nordring zu erreichen…“).
Hierbei wurde eine bauliche Verknüpfung der Pasinger Kurve, sowohl mit dem S-Bahnhalt Berduxstraße, als auch mit der Bahnstrecke in Richtung Landshut unterstellt. Eine derartige bauliche Verknüpfung erscheint aufgrund der örtlichen Situation in der Tat sehr komplex und aufwändig. 2019 wurde als Alternative auch eine Kurve nur zur S2 vorgeschlagen (https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/5797246, https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/5797240?dokument=v8585573). Deshalb soll sich die Untersuchung im Weiteren auf die beiden in Punkt 3 genannten eigenständigen Varianten konzentrieren.
Die Enge der Gleisradien ist kein Ausschlussgrund eine Verknüpfung der Pasinger Kurve mit der S2 herzustellen. Der für Neubauten empfohlene Mindestbogenradius kann eingehalten werden. Beim Bau der Truderinger Kurve (Projekt Bahnknoten München) beträgt der Bogenradius ca. 180m. Um den baulichen Aufwand gering zu halten (Verzicht auf Überwerfungsbauwerke) soll eine eingleisige Trassierung geprüft werden. Ggf. ist die Geländemodellierung im Park des Neubaugebietes geringfügig anzupassen, um eine unterirdische Gleisführung (Lärmschutz) sicherzustellen.
Die Pasinger Kurve muss als Teil einer Ringbahn (deren Aufgabe es auch ist die Innenstadt zu entlasten und neue Fahrgastpotenziale zu erschließen) mit dem westlichen Eckpfeiler Bahnhof Pasing verstanden werden. Die bisherigen Ringbahn-diskussionen sahen im Westen nur den Bahnhof Laim als Verknüpfungspunkt mit der Stammstrecke vor. Eine Verknüpfung mit dem Regionalverkehr fehlt in Laim. Durch die Führung der Ringbahn über die Pasinger Kurve nach Pasing kann die wichtige Verknüpfung mit dem Regionalverkehr hergestellt werden. Eine Ringbahn muss nicht zwangsläufig als Ring betrieben werden, da im Personenverkehr ausschließlich Wendezüge im Einsatz sind. Die Pasinger Kurve bietet darüber hinaus die Möglich-keit zur Führung von Tangentiallinien (z.B. zum Flughafen). Zusätzlich könnte sie auch der Güterverkehr nutzen (z.B. aus der Schweiz).

Gerald Zehetbauer (Fraktionssprecher) Romanus Scholz Andreas Bergmann