



Josef Schmid / Dr. Georg Kronawitter / Ursula Sabathil

MITGLIEDER DES STÄDTRATS DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN

Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus

München

ANTRAG Nr. 157
17.07.08

U-Bahn nach Pasing – unverzichtbar für ein nachhaltiges Schnellbahnsystem

Der Stadtrat möge beschließen:

- die U-Bahn-Anbindung des Bahnhofs Pasing stellt einen unverzichtbaren Baustein zur Sicherung der Betriebszuverlässigkeit des gesamten westlichen Schnellbahnsystems dar und bleibt ein vorrangiges Ziel der Nahverkehrsplanung des Stadtrates,
- die Verwaltung wird beauftragt, alle Schritte zu unternehmen, um den verkehrlichen Nutzen dieses Projektes bei sinkenden Kosten zu verbessern.
- In diesem Zusammenhang ist zur Optimierung des Fahrgastübergangs zwischen S- und U-Bahn in Pasing als weitere Variante eine Situierung des U-Bahnhofes Pasing direkt unterhalb der beiden S-Bahnsteige hinsichtlich technischer Machbarkeit, Kosten, verkehrlicher Nutzen und Fahrgastfreundlichkeit zu überprüfen,
- die Verwaltung wird zudem beauftragt, die Frage zu klären, ob und wie in einem späteren Schritt im erweiterten Umfeld des Bahnhofs Pasing die U-Bahngleise betrieblich mit dem S-Bahn-Netz verbunden werden könnten, um offen zu sein für einen Betrieb mit Zwei-System-Fahrzeugen, die im U-Bahn- wie im S-Bahn-Netz fahren können.

Sollte eine neue Durchführung einer Standardisierten Bewertung („Standi“) tatsächlich vorgenommen werden, dann möge der Stadtrat auch beschließen:

- Neben dem Einfluss der 2. S-Bahn-Stammstrecke ist auch der Einfluss der kürzlich mehrheitlich beschlossenen Trambahn-Verlängerung nach Pasing-Bahnhof rechnerisch zu ermitteln und gesondert darzustellen (Kanibalisierungseffekt).
- Zudem ist die zuverlässigkeitssteigernde Funktion dieser Zweit-Anbindung des Knoten Pasing in der „Standi“ mitzuberücksichtigen, was strukturell in der neuesten Fassung der Standi von 2006 erst modellmäßig ermöglicht wurde.

Begründung

Die U-Bahn-Anbindung des Bahnhofs Pasing kann nicht verkürzt als lokale Erschließung Pasing betrachtet werden, sondern muss in ihrer Bedeutung für das Schnellbahnnetz im **gesamten Münchner Westen** gesehen werden. Insofern greift der SPD-Antrag viel zu kurz und birgt daher die Gefahr, aus dieser eingeeengten Sicht zu falschen verkehrspolitischen Ergebnissen zu führen.

Der Münchner Verkehrsverbund MVV ist ja vor allem deswegen ein Erfolgsmodell, weil es Jahrzehnte über alle parteipolitischen Grenzen hinweg gute Praxis insbesondere von Stadt, Freistaat und Bund war, das S- wie das U-Bahnssystem tatkräftig auszubauen und dabei alle möglichen Synergieeffekte insbesondere zwischen den beiden Schnellbahn-Systemen zu heben. Dies führte zu einer hohen Akzeptanz bei den Fahrgästen.

Viel zu wenig ist in diesem Zusammenhang bekannt, dass gerade die in den letzten Jahren vorgenommenen peripheren Verknüpfungen der U-Bahn mit der S-Bahn (Beispiel S1-U2 in Feldmoching) eine ausgesprochene *win-win*-Situation schaffen:

- sie schaffen für Berufspendler neue Verbindungen durch einmaliges Umsteigen,
- die U-Bahn-Außenäste werden durch die zusätzlichen Fahrgastströme **wesentlich** wirtschaftlicher, auch die S-Bahnaußenäste „legen zu“, allerdings relativ gesehen weniger als die U-Bahn-Außenäste,
- die S-Bahnaußenäste werden gegen gravierende Störungen auf der Stammstrecke oder in zentralen Stellwerken praktisch „immunisiert“,
- die verkehrliche Bedeutung der S-Bahnstammstrecke wird verringert,
- die höchbelasteten zentralen Umsteigeknoten Hauptbahnhof, Karlsplatz und Marienplatz werden entlastet.

Vor diesem Hintergrund, der übrigens aus dem 1. Nahverkehrsbericht (Sitzungsvorlage 02-08 / V 09146, 29.11.2006), herleitbar ist, steht es verkehrspolitisch außer Frage, dass der viertgrößte Bahnhof Bayerns, München-Pasing, der allein auf den vier West-S-Bahnästen werktäglich von über 150.000 Fahrgästen passiert wird, einen zweiten Schnellbahnanchluss vertragen kann. Nur die U-Bahn garantiert letztlich eine maximale Steigerung der Zuverlässigkeit der Innenstadtanbindung von Pasing. Die zweite S-Bahnstrecke schafft nur Redundanz bis Laim, Betriebsstörungen durch Stromausfall oder Stellwerksfehler legen diese genauso still wie die erste Stammstrecke.

Die Stadt München profitiert in derart hohem Maße vom S-Bahn-System - dessen Betriebskostendefizit ja ausschließlich vom Freistaat Bayern getragen wird -, dass Stärkung der Netzwirkung des Schnellbahnsystems im bevölkerungsreichen Westen durch den U-Bahn-Lückenschluss politisch außer Frage stehen sollte. Der Stadtrat sollte nicht vergessen, dass ein gutes Drittel aller S-Bahn-Fahrten ausschließlich Münchner Binnenverkehr sind und somit reinen *innerstädtischen* Nahverkehr darstellen.

Eine positive **Standardisierte Bewertung** („Standi“) ist gesetzliche Voraussetzung, dass das Projekt auch vom **Bund** gefördert wird. Sollte es zu einer Neuberechnung der Standardisierten Bewertung – wie von der SPD gefordert - kommen, so ist es sicherlich für die städtischen Entscheidungsträger wichtig zu wissen, inwiefern die in **ausschließlicher Zuständigkeit** des Münchner Stadtrates beschlossene Tram-Anbindung des Bahnhofs Pasing den Nutzen-Kosten-Faktor der U-Bahn-Anbindung beeinträchtigt (Kannibalisierungseffekt).

Zudem wurde das „Standi“-Verfahren 2006 modifiziert, was in seinen Auswirkungen auf dieses Projekt noch unbekannt ist. Es könnte aber sein, dass der 2006 eingeführte fakultative Modellbaustein „Änderung der Betriebsqualität“ das U-Bahn-Verlängerungsprojekt deutlich

befördert, weil ja damit gerade die Bedienungssicherheit für die S-Bahn-Berufspendler aufgrund der Umsteigemöglichkeit in Pasing gehoben wird.

Im Sinne eines für Fahrgäste attraktiven Übergangs zwischen U- und S-Bahn gilt es die Wege so kurz wie möglich zu halten. Idealerweise liegt die U-Bahn-Station direkt unter den S-Bahn-Bahnsteigen. Bautechnisch ist das machbar. In diesem Fall werden viele Pendler, die ohnehin später auf die U5 umsteigen müssen, bereits in Pasing umsteigen, da der Umstieg am Hauptbahnhof oder am Stachus wesentlich längere Wege nach sich zieht und damit unattraktiver ist.

Daher sollte diese Situierungs-Variante der kurzen Wege in jeder Hinsicht untersucht und bei nachgewiesener Eignung planerisch weiter ausgearbeitet werden.

Letztlich ist in diesem Kontext einmal mehr daran zu erinnern, dass Väter der Münchner U-Bahn Mitte der 1960er Jahre **bewusst** ein System für die U-Bahn gewählt haben, das den betrieblichen Verbund mit der S-Bahn ermöglicht. Auch dieser Aspekt kann als Design-Parameter bei der Standi eine positive Rolle spielen.

Alles in allem ist die Frage „U-Bahn-Verlängerung nach Pasing“ ein höchst zentrales Münchner Anliegen.

Josef Schmid, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender

Dr. Georg Kronawitter
Stadtrat

Ursula Sabathil, Stadträtin
stv. Fraktionsvorsitzende