



Thema: Vor- und Nachteile der Erweiterung des MVV-Netzes durch den U-Bahnanschluss Pasings

Verfasser/in: Katharina Gutstein

Leistungskurs: Erdkunde

Kursleiter/in: Frau Seidel

Abgabetermin: 23. Dezember 2010

Note: **in Worten:**

Punkte: **in Worten:**
(einfache Wertung)

.....
(Unterschrift des Kursleiters/der Kursleiterin)

Inhaltsverzeichnis:

1. Die Geschichte der U5 und der aktuelle Ist-Zustand	3
2. Planungen für den Weiterbau der U5 nach Pasing	3
3. Diskussion über die Erweiterung des MVV-Netzes	5
3.1. Nachteile	5
3.1.1. Konkurrenz mit anderen aktuellen und ehemaligen Verkehrsprojekten für den Münchner Westen bzw. für gesamt München	5
3.1.2. Fragliche Finanzierbarkeit mit der verbundenen Förderabhängigkeit	7
3.1.3. Erschwernisse durch die bestehende Infrastruktur in Pasing	9
3.2. Vorteile	11
3.2.1. Mögliche Erschließung weiterer Gebiete durch die U5 über Pasing hinaus	11
3.2.2. Schnellere Realisierung als andere in Planung befindliche Verkehrsprojekte	12
3.2.3. Positive wirtschaftliche Auswirkungen	13
3.2.4. Steigerung der gesamten öffentlichen Münchner Verkehrsnetzattraktivität	16
4. Auswertung/ Ergebnisse einer Umfrage	19
5. Anhang	21
6. Literaturverzeichnis und Bildverzeichnis	35

1. Die Geschichte der U5 und der aktuelle Ist-Zustand

Der Bau der Trasse für die U5 begann 1977 und stellt mit der U4 die 3. Stammstrecke im Münchner U-Bahnnetz dar. Im März 1984 wurde der erste Teilbereich eröffnet, der zwischen Westendstraße und Karlsplatz Stachus verläuft. 1986 wurde es dann bis zum Odeonsplatz zum ersten Mal erweitert, bis es im Oktober 1988 den momentanen Ist-Zustand erreichte. So verläuft die derzeitige U-Bahnlinie der U5 über 18 U- Bahnhöfe, die sich entlang einer Strecke von 15,4 Kilometern befinden. Sie startet im Westen von München, am Laimer Platz, und führt durch die Innenstadt zu ihrer Endstation Neuperlach-Süd, im Südosten von München. Die genaue U-Bahn-Führung der U5 und die Verknüpfungspunkte mit der S-Bahn und weiteren U-Bahnen können in der Anlage 1 eingesehen werden. Auffällig ist, dass sie parallel versetzt zu der S-Bahn-Stammstrecke verläuft, aber ihre Endpunkte nicht mit der S-Bahn verknüpft sind. Zum größten Teil rollt die U5 im Tunnel, nur die letzten 300 Meter vor dem Endbahnhof Neuperlach-Süd sind oberirdisch. Während des ganzen täglichen Betriebs verkehren „so genannte Langzüge mit sechs Wagen“.¹

Seit Jahren plant man zusätzliche Erweiterungen der 3. Stammstrecke nach Osten² sowie in den Westen mit dem Ziel, das U-Bahn- und S-Bahn-Netz zu verbinden.³ Im Osten geht es um die Verlängerung der U4 nach Engelschalking und im Westen um die U5-Bahnanbindung nach Pasing.⁴ Die folgende Arbeit konzentriert sich jedoch nur auf die Verlängerung der U5 im Münchner Westen. Der Zeitraum der Untersuchungen der Arbeit beginnt 2002 und endet im September 2010. Zunächst beginnt die Arbeit mit der Vorstellung einiger Planungsvarianten für den Weiterbau der U5, danach folgt der Hauptteil mit der Erörterung der Vor- und Nachteile der Erweiterung des MVV-Netzes durch den U-Bahnanschluss Pasings. Die Arbeit wird schließlich durch eine selbsterstellte Umfrage bezüglich der U5-Erweiterung abgerundet.

2. Planungen für den Weiterbau der U5 nach Pasing

Das Ziel, das U-Bahn- und S-Bahn-Netz im Westen zu verbinden, besteht schon lange und somit gibt es auch etliche Planungsvarianten für den Weiterbau der U5 nach Pasing. Grundsätzlich geht es um eine 3,6 Kilometer lange Weiterführung der U5 über die Willibald-

¹ Unbekannt: „Stammstrecke 3 (U- Bahn München)“, Internetseite: „http://de.wikipedia.org/wiki/Stammstrecke_3_%28U-Bahn_M%C3%BCnchen%29“, aufgerufen am 31.10.2010

² Vgl. Unbekannt: „Stammstrecke 3 (U- Bahn München)“

³ Vgl. Landeshauptstadt München, Baureferat: „Laimer Platz bis Pasing (U4/5-West)“, Internetseite: „http://www.muenchen.de/Rathaus/bau/serviceleistungen/u_bahn_netz/pasing/128963/index.html“ von Oktober 2007, aufgerufen am 10.09.2010

⁴ Vgl. Unbekannt: „Stammstrecke 3 (U- Bahn München)“

straße, Am Knie bis nach Pasing.⁵ Seit dem 07.12.1989 und 13.03.1991 ist der Weiterbau der U5 nach Westen Teil der Integrierten ÖPNV⁶-Planung für München und infolgedessen wesentlicher Bestandteil des 3. Mittelfristprogramms für den U-Bahn-Bau.⁷ Seine fortbestehende Gültigkeit zeigt sich in der Aufnahme in den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München am 1.10.2003⁸ und in der Aufnahme in den Verkehrs-entwicklungsplan als geplante Netzergänzung, beschlossen am 15.03.2006 in der Vollversammlung des Stadtrates.⁹ (Anlage 2) Seitdem gab oder gibt es mehrere Varianten, die in Betracht gezogen wurden oder werden. Die unten aufgeführten Varianten sind nur eine Auswahl von mehreren.

1) Die Amtsvariante

Situierung der neuen U5 Endstation Pasing „nördlich des Pasinger Bahnhofs und südlich der S-Bahn-Gleise unter der heutigen Nordumfahrung.“¹⁰

2) Die optimale Übergang U-S-Bahn Variante

Positionierung des U-Bahnhaltes Pasing direkt unter den S-Bahngleisen.¹¹

3) Bimodale Variante/Zweissystem-S-U-Bahn (VCD¹²)/Die Mischbetriebsvariante

Betriebliche Verknüpfung des U-Bahn- und S-Bahn-Netzes im Westen und im Osten. (U-Bahn auf S-Bahn Gleisen oder S-Bahn auf U-Bahn-Gleisen.)¹³ Westen: Einfädung in die S-Bahntrasse östlich der Pasinger S-Bahnsteige 4/5 und 6/7. Die Zweissystem-S-U-Bahn würde auf den Gleisen der S-Bahn bis Maisach, bis Buchenau/Grafrath, bis Gilching/Weßling, bis Gauting/Starnberg fahren und auch die Strecke der U-Bahn bedienen. Ein Bau von neuen Fahrzeugmodellen wäre notwendig!¹⁴ (Anlage 3).

4) Die Alternativ-/Südvariante (aktuell)

Unterirdische südliche Lage des U-Bahnhofes Pasing unter dem Bahnhofsvorplatz und unter der Fuß- und Radwegeverbindung (in Zukunft: unter Promenade an den Pasinger Arcaden) und hauptsächlich bergmännischer Bau des Tunnels bis Am Knie.¹⁵ (Anlage 4)

⁵ Vgl. Landeshauptstadt München, Baureferat: „Laimer Platz bis Pasing (U4/5-West)“

⁶ Abkürzung für öffentlicher Personennahverkehr

⁷ Vgl. Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2009 (SB)

⁸ Vgl. Landeshauptstadt München: *Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München*, München, Juli 2005

⁹ Vgl. Landeshauptstadt München: *Verkehrsentwicklungsplan*, München, März 2006

¹⁰ Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2009 (SB)

¹¹ Vgl. Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2009 (SB)

¹² Abkürzung für Verkehrsclub Deutschland

¹³ Vgl. Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband München: „Die Zwei-System-S-U-Bahn“, Internetseite: „<http://www.vcd-m.org/archiv/2002/zweissystembahn.pdf>“, von 2002, aufgerufen am 10.09.2010

¹⁴ Vgl. Heinbert Janze: „Alternative zur zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke“, Internetseite: „<http://www.tunnelaktion.de/Bessere%20Loesungen/Mischbetrieb/JanzeKonzept.pdf>“ vom 09.09.2006, aufgerufen am 10.09.10

¹⁵ Vgl. Merkur, Nicole König: „Stadt plant wieder an der Pasinger U-Bahn“, Internetseite: „<http://www.merkur-online.de/lokales/muenchen-west/stadt-plant-wieder-pasinger-u-bahn-750952.html>“ vom 06.05.2010, aufgerufen am 10.09.10

5) Die oberirdische Variante/ Nordvariante (aktuell)

Oberirdische Einschleifung der U-Bahn vom Knie zum Pasinger Bahnhof zum Bahnsteig an Gleis 0 und 1. „Richtung Laim würde die Bahn oberirdisch auf einer Brücke über die Offenbachstraße geführt und dann mit einer Neigung von 40 Promille in den Untergrund abtauchen. Unter drei Privatgrundstücken nimmt sie Fahrt auf bis zum geplanten Bahnhof „Am Knie“, danach ginge es weiter Richtung Willibaldplatz.“¹⁶ Von Pasing aus würde der Zug auf den Gleisen der S-Bahn bis Gauting fahren. Diese Variante stellt eine „wichtige Vorstufe“¹⁷ für einen U-S-Bahn-Verbund dar.

3. Diskussion über die Erweiterung des MVV-Netzes durch den U-Bahnanschluss Pasings

3.1. Nachteile

3.1.1. Konkurrenz mit anderen aktuellen und ehemaligen Verkehrsprojekten für den Münchner Westen bzw. für gesamt München

Pasing ist der viertgrößte Bahnhof Bayerns, der „allein auf den vier West-S-Bahnästen werktäglich von über 150.000 Fahrgästen passiert wird“¹⁸ und somit einen zusätzlichen Schnellbahnanschluss brauchen könnte. Damals, 2003, hatte die Erschließung des neuen Fußballstadions in Fröttmaning Vorrang und hat somit die U-Bahn Pläne auf Eis gelegt.¹⁹ Heute fürchtet man, dass die Anbindung der U-Bahn von Großhadern zur Uni nach Martinsried eine mögliche Gefahr für das U5-Verlängerungs-Projekt darstellt, da nicht genug Geld für alle Projekte vorhanden ist.²⁰ Für Pasing selbst gibt es seitdem, neben der Planung für den Weiterbau der U5 nach Pasing bzw. Freiham (CSU), Planungen und Untersuchung für einen Weiterbau der Tramlinie 19 zum Pasinger Bahnhof, verbunden mit einer eventuellen Weiterführung bis Freiham²¹ (SPD), mit der, in den Augen der Grünen, der Bau der U-Bahn

¹⁶ Merkur, Nicole König: „Stadt plant wieder an der Pasinger U-Bahn“

¹⁷ CSU: „Endlich geht es weiter mit der U5-West nach Pasing“, Internetseite:

„http://www.csu.de/verband/1120000000/aktuelles/csu_stadtratsfraktion/1234357542000.htm“ vom 11.02.2009, aufgerufen am 10.09.2010

¹⁸ Antrag Dr. Kronawitter „U-Bahn nach Pasing“ vom 17.07.08 als Anlage im Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2009

¹⁹ Vgl. Merkur: „U5 nach Pasing vor dem Aus“, Internetseite: „<http://www.merkur-online.de/lokales/nachrichten/nach-pasing-352686.html>“ vom 02.07.2008, aufgerufen am 10.09.2010

²⁰ Vgl. SamstagsBlatt, BB: „Neuer Anlauf“, Internetseite: „http://www.wochenanzeiger-muenchen.de/redaktion/lokalredaktion-muenchen/aktuelle-nachrichten/U5-+Verl%C3%A4ngerung-+Laim_8320.html“ vom 12.02.2009, aufgerufen am 10.09.2010

²¹ Vgl. Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 08.06.2005

dann hinfällig sei.²² Nach Meinung des Planungsreferats ist aber die Tram nicht schuld, dass die U-Bahn nicht gebaut wird, denn sie stehen in keiner Größenordnung zueinander.²³ Ein weitaus größerer Konkurrent ist der beschlossene Bau der 2. S-Bahn Stammstrecke, die einen weiteren Ausbau einer U-Bahnstrecke überflüssig machen könnte und mit ihrer Berücksichtigung, eine neue standardisierte Bewertung²⁴ („Standi“) für die U5-Erweiterung fordert. Sollte dies geschehen, so soll auch untersucht werden, inwiefern die beschlossene Tram-Anbindung an den Pasinger Bahnhof den Nutzen-Kosten-Faktor der U-Bahnanbindung beeinträchtigt. (Kanibalisierungseffekt²⁵)²⁶ Da die 2. S-Bahn-Stammstrecke enorme Auswirkungen auf die „Wirtschaftlichkeitsberechnung“ für den Ausbau der U5 und die S-Bahn allgemein oberste Priorität in den Augen des Freistaates hat, können nur beide Systeme zusammen existieren, wenn „Kosten und Nutzen in einem vertretbaren Verhältnis stehen.“²⁷ (Bündnis 90/Die Grünen) Dass es zu einer Verlagerung und Abnahme bei einigen U-Bahn Linien kommen wird, aufgrund der 2. S-Bahn-Stammstrecke, wurde im „Basisszenario 2015“ im Verkehrsentwicklungsplan 2006 vorgespielt.²⁸ Nach Meinung der SPD sei also mit einer 2. S-Bahn-Stammstrecke keine U-Bahn mehr nötig²⁹, denn das Projekt würde sich wirtschaftlich nicht mehr rentieren und folglich hätte der Bund auch keinen Grund mehr, einen Zuschuss zu leisten.³⁰ Insgesamt kann sich die U-Bahn schwer gegenüber der S-Bahn durchsetzen, da die S-Bahn, ein Stadt-Umland-Verkehrsmittel, circa 50.000 Fahrgäste neu ins ÖPNV-Netz bringt, da sie viel vom MIV³¹ profitiert und die U-Bahn doch deutlich weniger generiert.³² Auch bei der Mischbetriebsvariante wurde sehr schnell aufgezeigt, dass sie nicht mit der S-Bahn-Stammstrecke konkurrieren kann, da sich die Fahrzeit für einige Fahrgäste verlängern würde, auf Grund des engeren Haltestellenabstands zwischen Pasing und Hauptbahnhof gegenüber der S-Bahn, die schneller ihr Ziel erreicht. Zweitens verfügt die U-Bahn über eine niedrigere

²² Vgl. Werbe-Spiegel: „Pasing: „Auf die Bürger hört keiner mehr““, Internetseite: „http://www.wochenanzeiger-muenchen.de/redaktion/lokalredaktion-muenchen/archivwsp/Pasing+Auf+die+B%C3%BCrger+h%C3%B6rt+keiner+mehr%9C_4787.html“ vom 01.08.2006, aufgerufen am 10.09.2010

²³ Vgl. Interview Robert Adam am 14.07.2010 (Planungsreferat München) Siehe Anlage Nr. 5.

²⁴ Nachweis der Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Faktor von mind. 1) und gesetzliche Voraussetzung, dass ein Projekt vom Bund gefördert wird

²⁵ Verdrängungseffekt zwischen Produkten auf dem gleichen Markt

²⁶ Vgl. Antrag Dr. Kronawitter „U-Bahn nach Pasing“

²⁷ Antrag Nr. 2953 der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Rosa Liste vom 20.06.2001 als Anlage im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.02.2004

²⁸ Vgl. Landeshauptstadt München: *Verkehrsentwicklungsplan*, München, März 2006

²⁹ Vgl. Merkur, Eberhard Geiger: „U-Bahn nach Pasing bleibt auf der Strecke“, Internetseite:

„<http://www.merkur-online.de/lokales/nachrichten/ubahn-nach-pasing-bleibt-strecke-215400.html>“ vom 27.04.2006, aufgerufen am 12.09.2010

³⁰ Vgl. M. Völklein, *Paläste im Grünen – für die Arbeiter der Bahn*, in: *Süddeutsche Zeitung* vom 10. August 2010, S. R9

³¹ Abkürzung für Motorisierter Individualverkehr

³² Vgl. Interview Robert Adam am 14.07.2010 (Planungsreferat München) Siehe Anlage Nr.5.

Streckenkapazität im Gegensatz zur 2. S-Bahn-Stammstrecke. Denn betrachtet man den Bereich zwischen Hauptbahnhof – Odeonsplatz, stellt man fest, dass die „U-Bahn im Berufsverkehr gut ausgelastet ist und bereits im 2 ¼ Minuten-Takt verkehrt.“³³ (Stand 2006) Hier noch eine oder weitere S-Bahn-Linien einzuführen, würde diesen Bereich überlasten. Darüber hinaus kommen zusätzlich einige technische Probleme dazu, die ich in 3.1.3 näher erläutern werde. Somit hat sich der Stadtrat gegen die weitere Untersuchung/Planung eines Mischbetriebs entschlossen.³⁴ Seit 2009 mit der dazukommenden neuen oberirdischen Variante sind sich nach langer Zeit alle Parteien einig, die Planungen zur Vollendung der U-Bahn nach Pasing wieder aufzunehmen.³⁵ Die schon immer existierende fragliche Finanzierbarkeit mit der verbundenen Förderabhängigkeit ist auch in den Jahren nicht gelöst worden.

3.1.2. Fragliche Finanzierbarkeit mit der verbundenen Förderabhängigkeit

Damals „Mit (dem) Beschluss vom 27.11.2002 hat(te) der Stadtrat Haushaltsumschichtungen im Bereich „Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs“ zu Gunsten der Verkehrserschließung beim Stadion Fröttmaning beschlossen.“³⁶ So kam es trotz positiver standardisierter Bewertungen der Amtsvariante (mit Berücksichtigung der Umsetzung der 2.S-Bahn-Stammstrecke nach der U-Bahn-Verlängerung), die mit dem Straßenbauprojekt „Nordumgehung Pasing“ (NUP) verbunden war, zu mehreren Änderungen im Mehrjahresinvestitionsprogramm. So dass schließlich der Baubeginn mit den vorbereitenden Maßnahmen 2003 und die Hauptarbeiten ab 2004 sich auf die Jahre 2008 und 2009 verschoben³⁷, da aus Gesprächen mit dem Bund klar hervorgegangen sei, dass die Stadt München die U-Bahn vollständig vorfinanzieren müsste, und das wäre „bei der derzeitigen Haushaltslage wirklich nicht drin“³⁸ gewesen. Seltsam ist, dass die Stadt nicht mehr als 50 Mill. von den anfallenden 250 Mill. Euro für die U-Bahn Verlängerung zu tragen gehabt hätte, was aufgeteilt auf eine Bauzeit von 4-5 Jahren, 10-12,5 Mill. pro Jahr gewesen wären und somit weniger als die ca. 20 Mill., die

³³ Zwischennachricht vom Planungsreferat zu dem 4.29 Antrag Nr. 02-08 / B01225 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 15 Trudering-Riem vom 18.05.2006, Internetseite: „<http://www.tunnelaktion.de/Bessere%20Loesungen/Mischbetrieb/LH%200607%20zu%20BA15%200605%20Misch.htm>“ vom 11.07.2006, aufgerufen am 10.09.2010

³⁴ Vgl. Zwischennachricht vom Planungsreferat zu dem 4.29 Antrag Nr. 02-08 / B01225

³⁵ Vgl. CSU: „Endlich geht es weiter mit der U5-West nach Pasing“

³⁶ Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2004 (Vorblatt) im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.02.2004

³⁷ Vgl. Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2004 (VB)

³⁸ Werbe-Spiegel: „NUP-Planung jetzt „optimiert““, Internetseite: „http://www.wochenanzeiger-muenchen.de/redaktion/lokalredaktion-muenchen/archivwsp/NUP-Planung+jetzt+optimiert%9C_6.html“ vom 14.09.2004, aufgerufen am 09.09.2010

sie im Jahre 2005 für die Realisierung der Tramverlängerung investieren wollte.³⁹ Doch damals, 2003, beschloss die SPD-Stadtratsfraktion einstimmig, dass die Verlängerung von Laim nach Pasing gegenwärtig nicht finanzierbar sei, obwohl Oberbürgermeister Christian Ude den Weiterbau der U5 Jahre davor immer wieder zugesagt hatte. Die Nordumgehungsstrasse dagegen hatte Priorität⁴⁰, aufgrund einer geschlossenen Rahmenvereinbarung im Jahre 1997 zwischen der Landeshauptstadt München und der Deutschen Bahn, die besagte, dass das Teilgebiet Pasing bis 2004 für 50 % der Grundfläche überplant sein soll. Diese „bauliche Ausnutzung des vertraglich vorgesehenen Baurechts“⁴¹ ist jedoch nur durch eine baldige Umsetzung der Nordumgehung möglich und so trennte man sich von dieser Variante, da mit dem Straßenbauprojekt erst begonnen werden konnte, „wenn die Herstellung der U-Bahn-Bauwerkswände/-decken in dem betroffenen Linienabschnitt abgeschlossen ist (sei). Dieser untrennbare technische Zusammenhang macht es erforderlich, die U-Bahnarbeiten mit einem Vorlauf von mindestens 2 Jahren vor der Straßenbaumaßnahme zu beginnen.“⁴² Infolgedessen war die Amtsvariante 2004 letztendlich gestorben und man fand eine Alternativvariante mit einer südlicheren unterirdischen Lage, weg von der NUP. Zu diesem Zeitpunkt kam auch langsam die Idee wieder ins Gespräch, eine oberirdische U-Bahn ab Knie zu führen mit einer eventuellen Betriebsverknüpfung zur S-Bahn, die geringe Kosten mit sich bringen würde als eine unterirdische Variante.⁴³ Nach Planung des „Verkehrsclub Deutschland“ für die Zweisystem-S-U-Bahn kostet die Verlängerung nach Pasing ca. 25 Mio. Euro.⁴⁴ Doch mit Aufgabe der Amtsvariante fällt die Streckengenehmigung vom 11.08.1992 von der Regierung von Oberbayern weg (bedingt auch durch die Ablaufzeit) und die damalige positive standardisierte Bewertung 2000 steht in Frage, hauptsächlich aufgrund der dazukommenden Idee der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Darüber hinaus wurde das „Standi“-Verfahren 2006 erneuert und somit an den aktuellen Stand der Technik angepasst, was z.B. die aktuellen Brandschutzstandards angeht. Die Auswirkungen dieser Erneuerungen auf das Projekt sind noch unbekannt. Mittlerweile wurden auch die Mittel für vorarbeitende Maßnahmen und für den Bau der U5-Anbindung nach Pasing auf die Jahre 2010 und 2012 gesetzt.⁴⁵ Man muss sich nun auf eine neue Trassenführung festlegen, da es nicht erlaubt ist, mehrere Varianten für eine neue

³⁹ Vgl. Werbe-Spiegel: „Pasing: Kurs auf Contra“, Internetseite: „http://www.wochenanzeiger-muenchen.de/redaktion/lokalredaktion-muenchen/archivwsp/Pasing+Kurs+auf+Contra_2671.html“ vom 23.11.2005, aufgerufen am 10.09.2010

⁴⁰ Vgl. Merkur, H. Piontek: „SPD kippt die U5 nach Pasing“, Internetseite: „<http://www.merkur-online.de/lokales/nachrichten/kippt-nach-pasing-132387.html>“ vom 03.04.03, aufgerufen am 10.09.2010

⁴¹ Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2004 (Vorblatt)

⁴² Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2004 (Vorblatt)

⁴³ Vgl. Antrag Nr. 2953 der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Rosa Liste vom 20.06.2001

⁴⁴ Vgl. Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband München: „Die Zwei-System-S-U-Bahn“

⁴⁵ Vgl. Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2009 (SB)

Genehmigung der Regierung von Oberbayern zu beantragen. Nach der Einigung für eine Variante rechnet man mit einem halben Jahr Bearbeitungszeit für das Genehmigungsverfahren. Die benötigte Zeit für eine neue „Standi“ und für die Verhandlungen mit der S-Bahn über die oberirdische Einführung der U-Bahn kann nicht gesagt werden und somit ist der Realisierungszeitpunkt immer noch fraglich und stark abhängig von der Finanzierbarkeit und der Förderung.⁴⁶

3.1.3. Erschwernisse durch die bestehende Infrastruktur in Pasing

Abgesehen von den finanziellen Problemen gibt es auch einige Erschwernisse durch die bestehende Infrastruktur in Pasing, denn durch den jetzigen Bau der NUP ist die U5-Führung beschränkt, da es nicht wirtschaftlich wäre, wenn man für den U-Bahn-Bau die neu gebaute Straße komplett wieder aufreißen müsste. Deswegen ist die Amtsvariante nicht mehr relevant und aktuell möglich.⁴⁷ Bei der Alternativ-/Südvariante dagegen ist ein „längeres, teilweise unter dem denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude liegendes unterirdischen Zugangsbauwerk zu den bestehenden Bahnsteigen des Bahnhofes Pasing der Deutschen Bahn AG erforderlich.“⁴⁸, die schon immer ein „zäher Verhandlungspartner“⁴⁹ war. Auch liege die Trasse auf einer Kleingartenkolonie, die wahrscheinlich einige Klagen der Besitzer mit sich bringen würde.⁵⁰ Bei der Positionierung des U-Bahnhofes Pasing direkt unterhalb der beiden S-Bahnsteige in bergmännischer Bauweise kommt dagegen die Bautechnik an ihre Grenzen, da unter Berücksichtigung der damals verfügbaren Baugrundaufschlüsse und Grundwasserbeobachtungen geotechnische Bauhilfsmaßnahmen notwendig wären, die nicht umsetzbar sind. Bei einer offenen Bauweise hingegen würde es eine zeitweilige Stilllegung dieser Bahnsteige während der Rohbauzeit der U-Bahn-Anlagen geben, die in betrieblicher Hinsicht wahrscheinlich nicht möglich ist und negative wirtschaftliche Auswirkungen für die Deutsche Bahn AG mit sich bringen würde. Daher wurde vom Baureferat empfohlen, diese Variante nicht mehr weiter in Betracht zu ziehen.⁵¹ Für die Verwirklichung der oberirdischen Variante müsste jedoch das „unentbehrliche“ Gleis 1 (für die S-Bahn-Linie S20) und das geplante Gleis 0 von der Deutschen Bahn AG freigegeben werden. Ob dies möglich ist, wird momentan in Verhandlungen geklärt, was sich als schwierig gestaltet, da sie erst eine genaue Aussage treffen will, wenn klar ist, wie es mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke weiter geht. Diese Variante

⁴⁶ Vgl. Merkur, Nicole König: „Stadt plant wieder an der Pasinger U-Bahn“

⁴⁷ Vgl. Interview Robert Adam am 14.07.2010 (Planungsreferat München) Siehe Anlage Nr.5.

⁴⁸ Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2004 (Vorblatt)

⁴⁹ Andreas Flessa, *Rot-Grün bremst U-Bahn-Euphorie*, in: Süddeutsche Zeitung vom 1. Februar 2010, S. 52

⁵⁰ Vgl. Andreas Flessa., *Rot-Grün bremst U-Bahn-Euphorie*, in: Süddeutsche Zeitung vom 1. Februar 2010, S. 52

⁵¹ Vgl. Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2009 (SB)

ist also nur unter Abhängigkeit von der Deutschen Bahn AG möglich. Zusätzlich müssten hier zwei Abwasserkanäle unter der dann bereits bestehenden NUP umgelegt werden, was sehr kapitalintensiv wäre.⁵² Auch bei der betrieblichen Verknüpfung von U-Bahn und S-Bahn gibt es einige Probleme. Einmal die unterschiedliche Zuglänge, die zum größten Teil durch die verschiedenen Bahnsteiglängen bedingt ist, die man nachträglich auch nicht verändern kann, da bei den Tunnelbahnhöfen die Bahnsteiglänge durch die baulichen Anlagen fest gelegt ist⁵³, d.h. es wäre wirtschaftlich nicht sinnvoll, da auf die Bahnsteiglänge des U-Bahn-Tunnels von 120 m nur ein S-Bahn-Kurzzug geeignet wäre, was einer Kapazität von 60 % eines U-Bahn-Wagens entspricht. Umgekehrt würde ein U-Bahn-Wagen auf der Bahnsteiglänge von 210 m einer S-Bahn nur 56 % der Kapazität eines S-Bahn-Langzuges erfüllen. Zusätzlich bringen die unterschiedlichen Zugbreiten, Lichträume, Stromversorgungen, Einstiegshöhen und Höchstgeschwindigkeiten Probleme mit sich, so dass ein Mischbetrieb mit den jetzigen U-S-Bahnfahrzeugen nicht möglich wäre bzw. nur mit großen finanziellen Mitteln, da man wahrscheinlich dafür geeignete Fahrzeuge neu entwickeln und beschaffen müsste. Dazu wäre noch ein Gleisbau am Pasinger Bahnhof erforderlich und möglicherweise auch ein zusätzlicher Betriebshof und Anpassungsmaßnahmen an allen zutreffenden Bahnhöfen und ggf. im U-Bahn-Tunnel. Diese Faktoren zeigen, dass die U-Bahn und die S-Bahn nicht so einfach kompatibel sind. In Bezug auf den Zweisystembetrieb hat die MVG auch schon mehrfach betont, dass „eine Einführung von S-Bahnzügen in die Münchner U-Bahntunnel keine Alternative zu einem zweiten Stammstreckentunnel für die S-Bahn sein kann. Im Gegenteil zeigt sich, dass sich die Münchner U-Bahn vor allem in ihren innerstädtischen Abschnitten ihren von der baulichen Infrastruktur vorgegebenen Kapazitätsgrenzen nähert.“⁵⁴ Denn die damaligen hervorgebrachten Konzepte eines Zweisystemfahrzeuges von der MVG, waren nur mit dem Ziel verbunden, die existierenden Bahnhöfe und Strecken der U-Bahn zu entlasten, indem die Fahrgäste von der U-Bahn auf existierende Deutsche Bahn-Linien oder besser gesagt auf eine neu zu errichtende U-Bahntrasse um-disponiert werden.⁵⁵

⁵² Vgl. Merkur, Nicole König: „Stadt plant wieder an der Pasinger U-Bahn“

⁵³ Vgl. Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband München: „Die Zwei-System-S-U-Bahn“

⁵⁴ Zwischennachricht vom Planungsreferat zu dem 4.38 Antrag Nr. 02-08 / B 01695 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering-Riem vom 14.12.2006, Internetseite: „<http://www.tunnelaktion.de/Bessere%20Loesungen/Mischbetrieb/LH%20MVG%200701%20zu%20Lasst%20Fakten.htm>“ vom 31.01.2007, aufgerufen am 10.09.2010

⁵⁵ Vgl. Zwischennachricht vom Planungsreferat zu dem 4.38 Antrag Nr. 02-08 / B 01695

3.2. Vorteile

3.2.1. Mögliche Erschließung weiterer Gebiete durch die U5 über Pasing hinaus

Der Auflistung der Nachteile folgt nun eine Auflistung der Vorteile der Erweiterung des MVV-Netzes durch den U-Bahnanschluss Pasings. Der erste Vorteil ergibt sich durch den möglichen Anschluss weiterer Gebiete mit der U5 über Pasing hinaus. Vor langer Zeit ist Blumenau, eine Siedlung in Hadern, als zusätzliche Haltestelle, beim Bau der U5 nach Pasing, von einigen Stadtbezirken gewünscht worden: Einmal im Jahre 2000, in Form eines Antrages vom 20. Stadtbezirk Hadern, das zweite Mal im Jahre 2003 in einem Antrag des 8. Stadtbezirkes Schwanthalerhöhe.⁵⁶ Die Antwort jedoch blieb immer dieselbe: ein Anschluss an die Blumenau, die vom Bevölkerungsschwund gezeichnet ist⁵⁷, durch die U-Bahn nach Pasing ist aus finanziellen Gründen nicht möglich⁵⁸ und wirtschaftlich nicht zielführend. Zusätzlich zeigte sich in Gutachten kein zielführendes Ergebnis, denn die Blumenau-Variante lieferte einen Wert unter 1 bei der damals 2000 gemachten „Standi“, zur Freude der CSU-Fraktion, die dies vorhergesagt hatte.⁵⁹ Ein weiteres anvisiertes Gebiet ist und war Freiham, das in den letzten Jahren in der baulichen Erschließung (vor allem in Bezug auf Einkaufs- und Büroflächen) und an Population stark zugenommen und somit ein gesteigertes Verkehrsaufkommen hat und eine U-Bahn-Verbindung gut vertragen könnte, um einen möglichen „Dauerstau auf der Landsberger Straße und der Lindauer Autobahn zu verhindern“⁶⁰ und „im Sinne einer Menschen – und Umwelt- gerechten Stadt soweit wie möglich vom ÖPNV aufgefangen werden.“⁶¹ Nach Meinung der SPD (Stand 2004) reichten der bisherige S1-S-Bahnanschluss und die überlegte Weiterführung der Trambahn 19 von Pasing nach Freiham jedoch nicht aus, denn nur mit der U5-Verlängerung nach Freiham wäre schließlich eine Hin- und Rückfahrt (Freiham – Innenstadt, Innenstadt – Freiham) ohne Umsteigen gewährleistet.⁶² 2008 favorisierte die SPD jedoch wieder die Tram, da die Fahrgastmengen nicht so hoch angestiegen sind, wie man damals vermutet hatte, und sich somit eine U-Bahn nicht mehr füllen und daher nicht mehr rentieren würde, im Gegensatz zur Tram,⁶³

⁵⁶ Vgl. Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2004 (VB)

⁵⁷ Vgl. Interview Robert Adam am 14.07.2010 (Planungsreferat München) Siehe Anlage Nr. 5.

⁵⁸ Vgl. Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2004 (VB)

⁵⁹ Vgl. Antrag Nr. 2735 der Stadtratsmitglieder Schmatz, Wiedemann, Schosser, Pfundstein und Sabathil vom 02.04.2001 als Anlage im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.02.2004

⁶⁰ Antrag Nr. 1182 des Bezirksausschusses des 25. Stadtbezirkes Laim vom 06.05.2003 als Anlage im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.02.2004

⁶¹ Antrag Nr. 1182 des Bezirksausschusses des 25. Stadtbezirkes Laim vom 06.05.2003

⁶² Vgl. SPD Pasing: „Warum muss die U5 nach Pasing?“, Internetseite: „<http://www.spd-pasing.de/themen/u5pros.htm>“, aufgerufen am 12.09.2010

⁶³ Vgl. Merkur: „U5 nach Pasing vor dem Aus“

die auch nur ein Zehntel einer U-Bahn kostet.⁶⁴ Dies verärgerte die CSU⁶⁵ und die FDP, die eindeutige Unterstützer der U5 nach Freiham sind.⁶⁶ Doch insgesamt würde die U5-Verlängerung nach Freiham „dem Verkehrsknoten Pasing neue Verkehre zuführen und lässt daher positive Wechselwirkungen für sämtliche dort anbindenden Anschlussverkehre erwarten, insbesondere auch für Quell- und Zielverkehre entlang der U5-Achse.“⁶⁷ Somit wird auch auf Anregung der Bürgerversammlung Pasing (Stand 2008) die momentane geplante Endstation Pasing so durchdacht, dass eine Verlängerung nach Freiham möglich bleibt⁶⁸, ob es dazu kommen wird, kann erst „auf Basis entsprechender Verkehrsuntersuchungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München“⁶⁹ entschieden werden. Dies ist sehr zum Bedauern der CSU, da die U-Bahn jetzt noch mit geringeren Kosten gebaut werden könnte, als wenn die Bebauung des kompletten Gebietes schon stattgefunden hat. (Stand 2010)⁷⁰ Bei der oberirdischen Variante hingegen würde der U5-Zug auf den Gleisen der S-Bahn alle 20 Minuten bis Gauting fahren und bietet dadurch eine weitere Erschließung der Gebiete mit der U-Bahn und stellt zusätzlich noch eine wichtige Vorstufe für den kompletten Mischbetrieb dar.⁷¹ Mit der Übernahme der Mischvariante S-U-Bahn dagegen wäre eine deutlich weitere Erschließung möglich, denn die U-Bahn würde dann westlich von Pasing fahren „auf den S-Bahngleisen bis zu den vorgesehenen vorläufigen Endpunkten des 10-Minutentaktes: S4 Maisach, S8 Buchenau/Grafrath, S5 Gilching/Weßling, S6 Gauting/Starnberg.“⁷² Welche zusätzlichen, positiven Faktoren das Verlegen der U-Bahn auf die S-Bahngleise mit sich bringt, wird sich später noch in Punkt 3.2.4 zeigen.

3.2.2.Schnellere Realisierung als andere in Planung befindliche Verkehrsprojekte

Die U5- Erweiterung hat es von Anfang an schwer sich gegenüber den Plänen einer 2. S-Bahn-Stammstrecke durchzusetzen, obwohl der Anschluss nach Pasing zügiger gebaut werden könnte, vor allem im Hinblick auf die olympischen Spiele 2018.⁷³ Denn betrachtet man ihren

⁶⁴ Vgl. Interview Robert Adam am 14.07.2010 (Planungsreferat München) Siehe Anlage Nr. 5.

⁶⁵ Vgl. Merkur: „U5 nach Pasing vor dem Aus“,

⁶⁶ Vgl. Werbe-Spiegel Pasing, US: „U5 nach Pasing“, Internetseite: „http://www.wochenanzeiger-muenchen.de/redaktion/lokalredaktion-muenchen/politik/U5-Bezirksausschuss+21_4213.html“ vom 30.09.2008, aufgerufen am 10.09.2010

⁶⁷ *Verkehrliche Bedeutung der U5-West nach Pasing* vom Baureferat vom 05.2003 im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.02.2004

⁶⁸ Vgl. Andreas Flessa, *Alle Parteien drängen auf den Ausbau*, in Süddeutsche Zeitung vom 10.02.09

⁶⁹ Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2009 (SB)

⁷⁰ Vgl. Werbe-Spiegel Pasing, US: „CSU fordert Nachbesserungen“, Internetseite: „http://www.wochenanzeiger-muenchen.de/redaktion/lokalredaktion-muenchen/politik/Maria+Osterhuber-V%C3%B6lkl_20062.html“ vom 02.03.2010, aufgerufen am 10.09.2010

⁷¹ Vgl. CSU: „Endlich geht es weiter mit der U5-West nach Pasing“

⁷² Heinbert Janze: „Alternative zur zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke“

⁷³ Vgl. Andreas Flessa, *Rot-Grün bremst U-Bahn-Euphorie*, in: Süddeutsche Zeitung vom 1. Februar 2010, S.52

jetzigen Streckenverlauf, stellt man fest, dass die 2. Stammstrecke eigentlich schon existiert und momentan eben von der U-Bahnlinie 4 und 5 genutzt wird. Mit der Erweiterung nach Pasing wäre dann die komplette erste S-Bahn-Stammstrecke abgedeckt, denn sie fährt zum Teil südlich oder nördlich, mit nur wenigen 100 m Abstand, von Pasing über Laim, Hauptbahnhof, Stachus bis Ostbahnhof. Also warum nicht den bestehenden Tunnel nutzen und ausbauen, damit er die Funktion einer 2. S-Bahn-Stammstrecke erfüllen kann. Hiermit wäre eine schnelle Entlastung für das überlastete S-Bahnsystem geschaffen im Gegensatz zur 2. S-Bahn-Stammstrecke, die komplett neu gebaut werden müsste und viele Baustellen und somit Verkehrsbehinderungen mit sich bringen würde.⁷⁴ Hinzu kommt, dass der Bau einer 2. S-Bahnstammstrecke mit vielen „planerische(n) Unwägbarkeiten belastet ist“⁷⁵ und die Verlängerung nach Pasing hingegen „auf der Grundlage der bereits erarbeiteten ausgereiften Planungen in einem überschaubaren Zeitraum gesichert verwirklicht werden“⁷⁶ kann. (Baureferat, Mai 2003) Die zurzeit aktuelle Überlegung der oberirdischen Variante würde zusätzlich noch eine schnelle Abhilfe für die S-Bahn Richtung Gauting bedeuten.⁷⁷ Eine weitaus noch größere Unterstützung wäre die Mischvariante, die zusätzlich das gesamte S-Bahnsystem über Pasing hinaus in Richtung Westen entlasten könnte (Pasing-Maisach, Pasing-Buchenau, Pasing-Weßling und Pasing-Gauting), und der S-Bahn somit zum 10 Minutentakt verhelfen könnte, die nach Meinung des VCD auch schneller umgesetzt werden kann. Ein wichtiges Argument ihres Konzept ist, dies auch Verlängerungen für den Osten enthält, dass es Schritt für Schritt realisiert werden kann und dabei schon sehr viel schneller erste Kapazitätserweiterungen geschaffen werden können, im Vergleich zur 2. S-Bahn-Stammstrecke, die „seinen Verkehrswert erst bei vollständiger Realisierung bringt“.⁷⁸

3.2.3. Positive wirtschaftliche Auswirkungen

Die oben genannte Mischvariante, die zum 10-Minutentakt verhelfen könnte und in den Augen des VCD schneller realisiert werden kann, ist deren Meinung nach gleichzeitig auch noch billiger als die 2. S-Bahn-Stammstrecke, da man eine schon zum Teil gebaute Strecke verwendet und man quasi von der bereits bestehende Infrastruktur profitiert, die anhand von Plänen der prognostizierten Querschnittsbelastungen in der Integrierten ÖPNV-Planung der Landeshauptstadt München Kapazitätsreserven der Strecke der U4/5 zeigen, die genutzt

⁷⁴ Vgl. Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband München: „Die Zwei-System-S-U-Bahn“

⁷⁵ *Verkehrliche Bedeutung der U5-West nach Pasing* vom Baureferat vom 05.2003

⁷⁶ *Verkehrliche Bedeutung der U5-West nach Pasing* vom Baureferat vom 05.2003

⁷⁷ Vgl. Dr. Georg Kronawitter: „Zweissystem-U-S-Bahn-Fahrzeuge und ihre Vorteile für München“, Internetseite: „http://www.georg-kronawitter.de/1952/index_2system.html“ vom 23.01.2010, aufgerufen am 12.09.2010

⁷⁸ Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband München, 2002: „Die Zwei-System-S-U-Bahn“

werden können: Der westliche Teil der U4/5 weist täglich maximal nur 70 000 Fahrgäste auf, im Gegensatz zur S-Bahn-Stammstrecke, die auf fast 230 000 Fahrgäste pro Tag im Westen kommt und somit eine Entlastung braucht. Dass noch theoretisch mögliche Kapazitäten bei der U4/5 offen sind, zeigt der Vergleich mit der U3/6, die täglich in Teilstrecken auf fast 180 000 Fahrgäste kommt. Im Gesamten kann man also sagen, dass auf der ganzen Linie weitere Kapazitäten frei sind und genützt werden können (Stand 2004). Auch rechnet der VCD mit geringeren Betriebskosten als bei der 2. Stammstrecke, da bei Betrieb eines reinen S-Bahn-10-Minuten-Taktes komplette neue Zugumläufe eingeführt werden müssten und daher die Einführung der U-Bahn-Züge in Außen-Bereiche geringeren Betriebsaufwand liefern würden, da sie schon im Bereich der Innenstadt verkehren. Zusätzlich wäre der Nutzungsgrad der Züge besser ausgelastet, als bei den hinzukommenden S-Bahnzügen, die zur Einführung des 10-Minutentakts täglich nur ca. 5 Stunden in Betrieb wären und in der restlichen Zeit ungenützt blieben. Hinzu kommt noch, dass die Mischvariante mit nur wenigen Eingriffen in den laufenden Betrieb (S- und U-Bahn) gebaut werden kann, im Gegensatz zum Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Hier werden vor allem am Ostbahnhof, an der störanfälligsten Stelle des gesamten S-Bahn-Systems, Eingriffe in den laufenden Betrieb stattfinden, und infolgedessen zu einer zusätzlichen ungünstigen Betriebssituation beitragen. Dies zeigt, dass die Mischvariante im Bau und gleichzeitig im Betrieb wirtschaftlicher ist, als die 2. S-Bahn-Stammstrecke.⁷⁹ Da die U-Bahnstrecke von Laim nach Pasing sowieso geplant war zu bauen, auch in der teuren unterirdischen Variante, könnte man sich genauso für die Mischvariante entscheiden, da sich die relativ niedrigen Mehrkosten für die benötigten Zweisystem-U-Bahnzüge mit dem nicht mehr benötigten Geld für den teuren unterirdischen Bau kompensieren würden. Allgemein wird bei einem Bau der U5 nach Pasing, egal um welche Variante es sich handelt, Geld eingespart gegenüber der 2. S-Bahn-Stammstrecke, da die 2. Stammstrecke eben schon zum Teil besteht und von der U5 befahren wird. Auch gibt es kein lang andauerndes Baustellenchaos, bei dem Abgase, Lärm und eine starke Staubentwicklung große Probleme darstellen und somit die Geschäfte und Gewerbetreibenden in der Innenstadt und in Haidhausen schädigen.⁸⁰ Durch die U5-Anbindung nach Pasing wird die Einkaufsattraktivität in Pasing sowohl in Laim steigen, da es ein häufigeres Umsteigen in Pasing geben wird und endlich eine gute Verbindung von der Innenstadt zum Westbad geschaffen wäre, die somit mehr Kunden aus dem Münchner Zentrum anlocken kann.⁸¹ Zusätzlich kann das Verkehrsaufkommen bei den bereits existierenden U-Bahnhöfen entlang der U5 ersichtlich

⁷⁹ Vgl. Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband München: „Die Zwei-System-S-U-Bahn“

⁸⁰ Vgl. Heinbert Janze: „Alternative zur zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke“

⁸¹ Vgl. SPD Pasing: „Warum muss die U5 nach Pasing?“

erhöht werden, aufgrund der engen Verbindung der U5-Linie über das Zentrum Pasing mit dem Umland im Westen. Diese Veränderungen werden sich schließlich im Endeffekt in positiven Zahlen in der Wirtschaft ausdrücken.⁸² Insgesamt kann also gesagt werden, dass das Gesamtnetz des ÖV im Münchner Raum (U-Bahn, S-Bahn, Tram, Bus) nur dann seinen vollen Nutzwert entfalten kann, wenn eine Vielzahl von wechselseitigen Umsteigebeziehungen vorhanden ist, vor allem mit der U-Bahn, „das mit Abstand wichtigste und leistungsfähigste städtische Verkehrssystem innerhalb dieses Gesamtnetzes.“⁸³ Dies wäre am Pasinger Bahnhof umsetzbar und würde durch die steigende Attraktivität zu mehr Fahrgästen führen und somit die Wirtschaftlichkeit steigern, wie die erst in den letzten Jahren gebauten Verbindungen der U-Bahn mit der S-Bahn (Beispiel S1-U2 in Feldmoching) gezeigt haben.⁸⁴ Betrachtet man die von Anfang an geplante Amtsvariante, stellt man fest, dass es sehr wirtschaftlich gewesen wäre, da man beim Bau der NUP sehr viel eingespart hätte, da sie im Verbund mit der U-Bahn hätte gebaut werden müssen⁸⁵ und sich somit einige Synergieeffekte ergeben hätten und sich abgesehen „von den ganzen Übungsverfahren und auch Baustelleneinrichtungen(...), man natürlich etwas sparen (hätte) können.“⁸⁶ Auch der positive Nutzen-/Kostenfaktor von 1,25, aus der damals gemachten „Standi“ (ohne Berücksichtigung einer 2. S-Bahn-Stammstrecke) für die Gesamtlinie der U5 bis Pasing zeigt den großen volkswirtschaftlichen und verkehrlichen Nutzwert dieser Linie. Auch in Bezug der Betriebskosten ist ein nicht allzu hoher Betrag zu erwarten, da bei der relativ kleinen Strecke der U-Bahn-Erweiterung in der Hauptverkehrszeit nur zwei extra angeforderte U-Bahn-Züge mit Fahrpersonal, das einen hohen Faktor der Betriebskosten darstellt, benötigt werden. Um die Kosten noch weiter zu mindern, könnte man in naher Zukunft einen fahrerlosen Betrieb einführen, der das erste Mal bundesweit auf einem Außenast der U-Bahn in Nürnberg getestet werden soll. (Stand 2003)⁸⁷ „Dieses Einsparpotential ist als Systemvorteil von vornherein nur bei der U-Bahn mit ihrem bereits heute reibungslos funktionierenden rechnergesteuerten Fahrbetrieb gegeben. Andere Verkehrsmittel weisen diesen Systemvorteil nicht auf.“⁸⁸ Der neu zu bauende Außenast bis Pasing würde sich also nach Meinung des Baureferates gut als Versuchsstrecke des „Fahrerlosen Betriebes im U-Bahn-System von München eignen“.⁸⁹ Die U5 könnte somit zur Vorzeige-U-Bahn werden und wieder in die Geschichte eingehen, wie vor über 40 Jahren.

⁸² Vgl. *Verkehrliche Bedeutung der U5-West nach Pasing* vom Baureferat vom 05.2003

⁸³ *Verkehrliche Bedeutung der U5-West nach Pasing* vom Baureferat vom 05.2003

⁸⁴ Vgl. Antrag Dr. Kronawitter „U-Bahn nach Pasing“ vom 17.07.08

⁸⁵ Vgl. SPD Pasing: „Warum muss die U5 nach Pasing?“

⁸⁶ Interview Robert Adam am 14.07.2010 (Planungsreferat München) Siehe Anlage Nr.5.

⁸⁷ Vgl. *Verkehrliche Bedeutung der U5-West nach Pasing* vom Baureferat vom 05.2003

⁸⁸ *Verkehrliche Bedeutung der U5-West nach Pasing* vom Baureferat vom 05.2003

⁸⁹ Vgl. *Verkehrliche Bedeutung der U5-West nach Pasing* vom Baureferat vom 05.2003

3.2.4. Steigerung der gesamten öffentlichen Münchner Verkehrsnetzattraktivität

Denn vor über 40 Jahren wurde in München die U-Bahn und die S-Bahn eingeführt und in gleicher Zeit der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund mit einem durchdachten ÖV-Angebot mit gemeinsamem Fahrschein. Dies war ein enormer Schritt für den öffentlichen Verkehr, vor allem, da es so gut wie keine Vorbilder gab. So dauerte es nicht lange, bis das Münchner Nahverkehrs-System auf der ganzen Welt als Vorbild diente und eine Attraktion für viele Besucher war. Doch in den letzten Jahren kam es zu einer Veränderung. Andere Regionen fanden einfallsreiche Ideen zur Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs und ließen damit das Münchner Nahverkehrssystem in den Schatten rücken. Da es auch immer mehr mit negativen Schlagzeilen zu kämpfen hat, insbesondere zum Thema S-Bahn, aufgrund des veralteten Systems, welches nicht mehr weiter entwickelt und an die heutige Zeit angepasst wird. Deswegen ist es dringend an der Zeit, die Attraktivität des gesamten öffentlichen Münchner Verkehrs wieder zu steigern und an die heutige Zeit anzupassen. Diese Chance hätte München zu einem Teil durch den Bau der Erweiterung der U5 nach Pasing. Bei der Mischvariante könnte endlich der erforderliche 10-Minutentakt der S-Bahn-Strecken umgesetzt werden, indem sogenannte Zweisystem-S-U-Bahnen, als S-Bahn im Außenbereich und als U-Bahn im Innenbereich fungieren und somit der normalen S-Bahn zum 10 Minutentakt im Außenbereich verhelfen können: eine Abwechslung zwischen einem S-Bahnzug aus drei Einheiten und einem U-Bahnzug aus sechs Wagen auf einer Außenstrecke. („pro Stunde und Richtung Platz für 7200 Fahrgäste“⁹⁰, Stand 2002) Somit wäre eine Verbesserung von 60 % gegenüber dem momentanen Stand (2002) (20-Minutentakt) möglich, aber keine 100 %, wie bei einem reinen S-Bahn-10-Minutentakt. Doch die Strecke der Zweisystem-S-U-Bahn entlastet dafür den Marienplatz, indem er über den Odeonsplatz fährt, im Gegensatz zur 2. S-Bahn-Stammstrecke, die den überlasteten Umsteigepunkt weiter strapazieren würde. Zusätzlich wären die Umsteigewege bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke sehr lang oder überhaupt nicht eingeplant aufgrund der Schwierigkeit der Platzierung der zusätzlichen Bahnhöfe in der Innenstadt. Bei der Mischvariante hingegen bleiben die alten, kurzen Umsteigewege erhalten und es bietet sich endlich die Gelegenheit für München, ein gleichartiges Schnellbahnsystem, das im Betrieb aufeinander abgestimmt ist und eine einstimmige Betriebszuständigkeit hat, zu bekommen.⁹¹ Betrachtet man die Varianten ohne einen S-U-Zusammenschluss, geht man außer einer guten Verkehrsanbindung für Pasing und Laim und einer Verhinderung eines Verkehrskollapses des Pasinger Bahnhofs, der in

⁹⁰ Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband München: „Die Zwei-System-S-U-Bahn“

⁹¹ Vgl. Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband München: „Die Zwei-System-S-U-Bahn“

München, der zweitgrößte verwendete Bahnhof ist und täglich etwa von 75.000 Fahrgäste passiert wird (Stand 2003) und in Zukunft nach Meinung von der SPD noch mehr Zulauf bekommen wird, aufgrund der Zuzug und intensiven Bebauung in Pasing, Obermenzing (im Technocell-, Stückgut- und Weylgelände, an der Schäferwiese), Freiham,⁹² von einer Entlastung der überstrapazierten S-Bahn-Stammstrecke aus, vor allem der zentralen Umsteigeknoten Hauptbahnhof, Karlsplatz und Marienplatz. Denn die U-Bahn würde eine Alternative für die Fahrgäste darstellen, um Orte, außerhalb der Münchner S-Bahn-Stammstrecke zu erreichen (Perlach, Arabellapark) oder z. B. frühzeitig zum Oktoberfest umsteigen zu können und würde somit die gesamte öffentliche „Münchner Verkehrsnetz-attraktivität durch bessere Entflechtung der Fahrgastströme“⁹³ steigern. Außerdem wäre damit endlich eine unmittelbare Verbindung zwischen Pasing, dem „Westbahnhof“, und dem Ostbahnhof geschaffen, die auch deutlich geringer störanfällig ist, als die S-Bahn und somit eine (wetter-) unabhängige Alternative wäre⁹⁴, im Vergleich zur 2. S-Bahn-Stammstrecke, die mit den gleichen Problemen der 1. S-Bahn-Stammstrecke kämpfen wird und folglich die Notwendigkeit eines schnellen autonomen Alternativverkehrsmittel wie die U-Bahn aufzeigt. Abgesehen von dieser Notwendigkeit, ist ein Gewinn an Verkehrsnetzattraktivität festzustellen bei steigenden Verknüpfungswegen, da es den Fahrgästen mehr Flexibilität erlaubt.⁹⁵ In Pasing wäre dementsprechend das existierende Loch zwischen S- und U-Bahn-System im Verkehrsnetz des Münchner Westen gestopft und würde eine verkehrlich erstklassige Verbindung der U-Bahn mit zahlreichen S-Bahn-Linien, dem Regional- und Fernbahnverkehr sowie mit vielen Buslinien ermöglichen. Mit der Erweiterung nach Pasing bildet sich eine produktive Schnellbahnachse, mit der in Zukunft die gesamten Stadtteile, die zwischen dem Münchner Zentrum und Pasing liegen, erschlossen und miteinander auf schnellste Art und Weise verknüpft werden. Hierdurch entsteht eine hohe Verkehrsqualität, die „weder mit den heute bestehenden Verkehrsmitteln noch mit künftigen Ausbauprojekten, wie z. B. der 2. S-Bahn-Stammstrecke, auch nur annähernd gleichwertig erreicht werden,“⁹⁶ aufgrund der eindeutigen stärkeren Feinverteilung der U5-West, die eigene Quell- und Zielgebiete erfasst im Gegensatz zur 2. S-Bahn-Stammstrecke. Die Erweiterung der U5 nach Pasing stärkt damit in unikalier Art den Westen von München und gleichzeitig das gesamte öffentliche Verkehrsnetz.⁹⁷ Ein „zusätzlicher S-Bahn-Verkehr aus einer 2. Stammstrecke würde den Knotenpunkt Pasing

⁹² Vgl. SPD Pasing: „U5 nach Pasing“, Internetseite: „<http://www.spd-pasing.de/themen/u5stopp.htm>“ vom 02.04.2003, aufgerufen am 12.09.2010

⁹³ SPD Pasing: „Warum muss die U5 nach Pasing?“

⁹⁴ Vgl. SPD Pasing: „Warum muss die U5 nach Pasing?“

⁹⁵ Vgl. Antrag Nr. 1182 des Bezirksausschusses des 25. Stadtbezirkes Laim vom 06.05.2003

⁹⁶ *Verkehrliche Bedeutung der U5-West nach Pasing* vom Baureferat vom 05.2003

⁹⁷ Vgl. *Verkehrliche Bedeutung der U5-West nach Pasing* vom Baureferat vom 05.2003

weiter aufwerten und stellt damit kein Ausschlusskriterium, sondern ganz im Gegenteil ein zusätzliches Argument für die Anbindung der U-Bahn dar. Entsprechendes gilt für die Verlängerung der Trambahnlinie 19 vom Pasinger Marienplatz zum Bahnhofsvorplatz.⁹⁸ Auch die überlegte Erweiterung der Tram 19 nach Freiham würde Pasing aufwerten und neue Verkehre zuleiten und lässt dementsprechend positive Interaktion für alle sich dort befindenden Anschlussverkehre vermuten, speziell für Quell- und Zielverkehre entlang der U5-Linie.⁹⁹ Bei der oberirdischen Variante kommt noch hinzu, dass die Umsteigewege sehr kurz und somit mehr benutzerfreundlich wären und die Möglichkeit der Einführung von Zweisystem-S-U-Bahnen noch offen wäre.¹⁰⁰ Schon vor langer Zeit berücksichtigte der erste U-Bahnreferent der Landeshauptstadt München, Klaus Zimniok, 1985, die mögliche Verknüpfung von U- und S-Bahn beim Bau der U-Bahn: „Tunnel und Bahnhöfe lassen sich nicht mehr nachträglich zuschneiden, sie stehen in Beton hundert und mehr Jahre auch dann noch, wenn kommende Generationen in anderen Kategorien zu denken gelernt haben. Um einen Betriebsverbund mit einem einheitlichen größeren Wagen in der Zukunft zu ermöglichen und um technische Neuerungen wie etwa ein Fahren mit Oberleitung offenzuhalten, wurden auch bei der U-Bahn um 55 Zentimeter höhere Tunnel gebaut.“¹⁰¹ Dass die Variante trotz der technischen Unterschiede der U- und S-Bahn möglich ist, sieht man anhand von Beispielen anderer Städte wie z. B. Hamburg oder Athen. „Hamburg macht es vor, wie man durch technische Synergien und den betrieblichen Verbund zweier bislang getrennter Bahnsysteme Verkehrsaufgaben kundennah und kostengünstig löst.“¹⁰² Dieses Projekt ist so gelungen, dass 2 Jahre nach der Einführung der Zweisystem-S-U-Bahn S3 in HH am 8.12.2007, es eine Erweiterung des 10-Minuten-Taktes bis Buxtehude und einen 20-Minuten am laufenden Tag bis Stade gibt. Aber auch in Athen existiert seit 2004 ein Zweisystembetrieb auf der Athener Flughafen Metro M3, das ein weiteres Vorzeigemodell darstellt.¹⁰³ Dass die Anschaffung von neuen Fahrzeugen kapitalintensiv ist, möchte auch keiner bestreiten, aber da die MVG ohnehin bald neue U-Bahn-Züge anschaffen will, kann sie gleich die Zweisystem-S-U-Bahnzüge herstellen lassen, damit sie auf S-Bahn-Gleisen ab Pasing fahren können um das Leistungsproblem (10 Minutentakt) der 1. Stammstrecke im Münchner Westen zu lösen. Dieses Problem ist auch seit 2005 nur noch im Westen von München vorzufinden, da der Osten von München seit der letzten Verbesserung des S-Bahn-Systems nicht mehr mangelhaft

⁹⁸ *Verkehrliche Bedeutung der U5-West nach Pasing* vom Baureferat vom 05.2003

⁹⁹ Vgl. *Verkehrliche Bedeutung der U5-West nach Pasing* vom Baureferat vom 05.2003

¹⁰⁰ Vgl. Antrag Nr. 2953 der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – rosa Liste vom 20.06.2001

¹⁰¹ Klaus Zimniok, *Eine Stadt geht in den Untergrund*, München, 1980., S.95ff

¹⁰² Dr. Georg Kronawitter: „Zweisystem-U-S-Bahn-Fahrzeuge und ihre Vorteile für München“

¹⁰³ Vgl. Dr. Georg Kronawitter: „Zweisystem-U-S-Bahn-Fahrzeuge und ihre Vorteile für München“

ist. Hier kann der gewünschte 10-Minutentakt schon eingeführt werden, dementsprechend ist keine 2. S-Bahn-Stammstrecke im Osten mehr nötig, vielmehr sind weitere Erweiterungen der S-Bahnaußenäste nach Markt Schwaben, Ismaning und Höhenkirchen-Siegertsbrunn erforderlich. Folglich ist also nur noch der Westen unterversorgt, der durch geringen Investitionsaufwand aufgewertet werden könnte und zwar mit der oberirdischen Variante der U5 Erweiterung nach Pasing anstatt zusätzlich die bereits existierende S-Bahn-Stammstrecke zu strapazieren.¹⁰⁴

4. Auswertung/Ergebnisse einer Umfrage

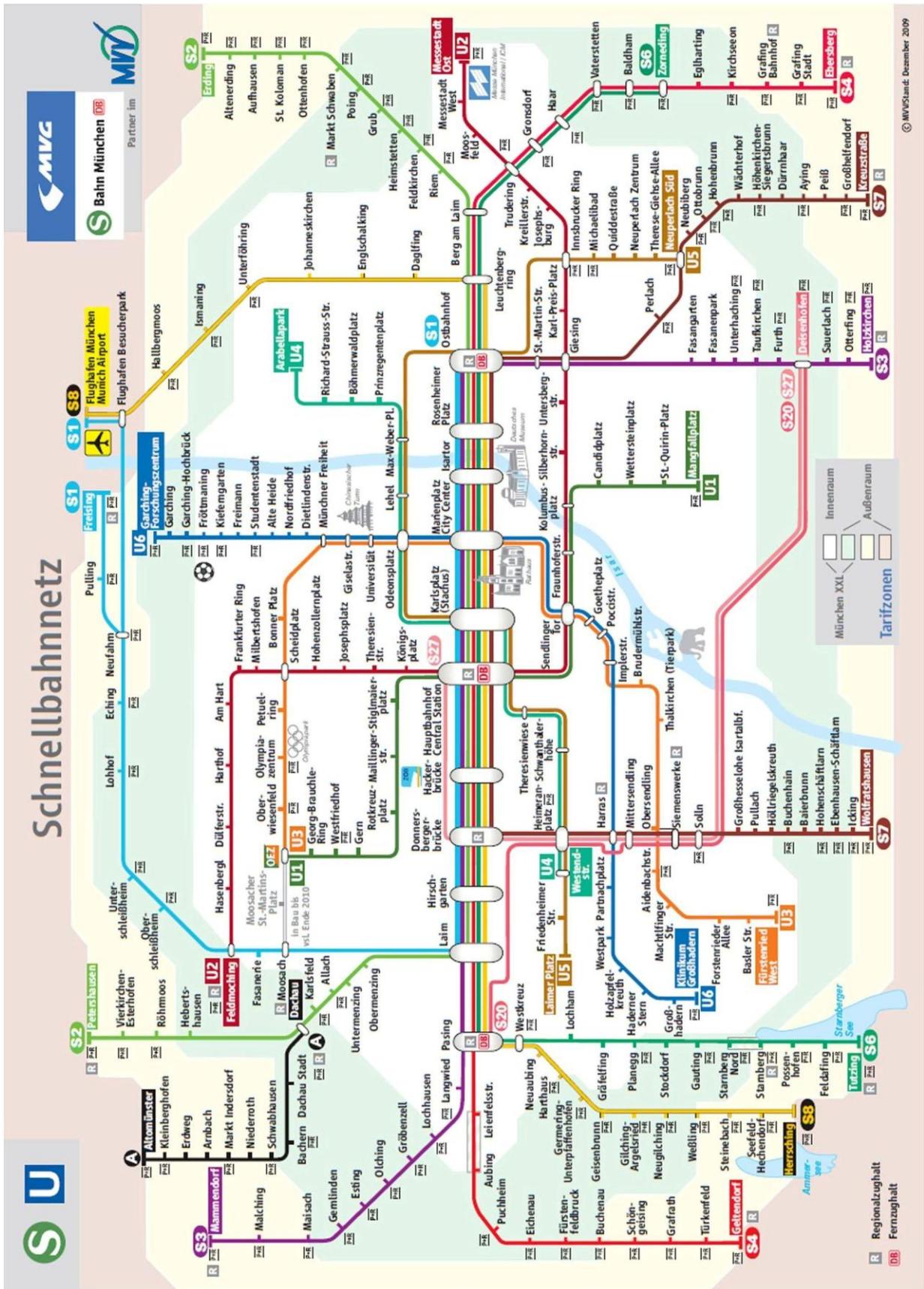
Die oben geschilderten Vorteile der U5 sprechen in meinen Augen für einen Bau der U5 nach Pasing, doch wie sieht, das eigentlich der Rest der Bevölkerung? Ist er für eine 2. S-Bahn Stammstrecke oder doch eher für den Bau der U5? Diese Frage und noch weitere werden nun im folgenden Punkt bearbeitet. Meine Umfrage (Anlage 6) startete am 24.09.10 und endete am 15.10.10. Insgesamt kam es zu einer Befragung von 95 Personen, von denen 51 über das Internet befragt worden sind und 44 über eine örtliche Befragung in Pasing. Es wurden aus jeder Altersgruppe (unter 18, 18 bis 30, 30 bis 60, 60 bis 70 und älter) ungefähr dieselbe Anzahl an Personen befragt. (Anlage 7). Die erste Frage zeigt den allgemeinen Nutzungsgrad der U-Bahn auf. Bei meinen Befragten ergibt sich ein hoher Nutzungsgrad, denn nur 8 Personen fahren nie mit der U-Bahn (hauptsächlich Studenten). Der Schwerpunkt mit 36 und 37 Personen liegt auf wöchentlich und monatlich, (gemischt durch alle Altersgruppen), doch täglich nutzen immerhin 14 Personen die U-Bahn. (grundsätzlich Schüler/Studenten und Berufstätige) (Anlage 8). Dies bedeutet, die U-Bahn gehört zu den gefragten Verkehrsmitteln und kann mit der S-Bahn durchaus konkurrieren. Die 2. Frage hingegen erfragt den Grund des Fahrens mit dem MVV. Bei dieser Frage waren Mehrfachnennungen möglich. Hier zeigt sich der Hauptgrund des Fahrens, der sich in meiner Umfrage als den Freizeitgrund (mit 74 Personen aus allen Altersgruppen, minimaler Schwerpunkt bei den Schüler/Studenten) herauskristallisierte. Danach folgt der Einkaufsgrund (mit 49 Personen, gleichstark in allen Altersgruppen vertreten) und knapp darunter der Beruf/Ausbildungsgrund (mit 42 Personen bei den Schülern/Studenten und den Berufstätigen). (Anlage 9) Die Frage nach dem/-n beliebtestem/-n Verkehrsmittel/-n liefert auch interessante Ergebnisse. Der höchste Wert mit 24 erreichte hier erstaunlicherweise die Ankreuzungsmöglichkeit: alle gleich gern (in allen Altersgruppen vertreten). Danach folgt die S- und U-Bahn zusammen (20 Personen, insbesondere Schüler/Studenten und Berufstätige), gefolgt von U-Bahn allein (15 Pers.,

¹⁰⁴ Vgl. Georg Kronawitter: „Die U5 nach Pasing macht den 2. S-bahn-Tunnel entbehrlich“ vom 01.2010

überwiegend Berufstätige) und S-Bahn allein (14 Pers., hauptsächlich Schüler/Studenten). Noch über 10 Personen kreuzten S-Bahn plus Tram an (besonders Schüler/Studenten und Rentner). Die Kombination U-Bahn plus Tram (hauptsächlich Studenten/Schüler) dagegen und Tram (ältere Personen, aufgrund der Fahrgeschwindigkeit der Tram und der damit verbundenen Aussichtsmöglichkeit) allein erreichten nur die Anzahl 6 und 5. (Anlage 10) Dass die U-Bahn bei den ersten 3 höchsten Werten dabei ist, verdeutlicht noch mehr die Akzeptanz der U-Bahn bei den Befragten. In der 4. Frage geht es nun nicht mehr um den Ist-Stand, sondern um den momentanen Plan der 2. S-Bahn-Stammstrecke und einer U5-Anbindung nach Pasing und welche von den beiden sie bevorzugen. Hierbei kam es zu einem eindeutigen Ergebnis und zwar wünschte sich die Mehrheit der Befragten (54 Pers., gemischt in allen Altersgruppen) die verlängerte U5 nach Pasing. Nur 12 Personen waren für die 2. S-Bahn-Stammstrecke allein (insbesondere Schüler/Studenten). Jedoch gab es 12 weitere Personen (Berufstätige und Studenten/Schüler), die gerne beides haben würden und sogar 10 Personen (Berufstätige und Studenten/Schüler), die mit der Lage zufrieden sind und wollen, dass es so bleibt, wie es ist. Der Rest der Befragten (7 weibliche Personen, überwiegend im Rentneralter) will, dass die Stadt lieber in etwas anders investiert wie z.B.: in soziale Projekte, in die Bildung (Schule, Kindergärten), in die Kultur, in die Jugend, in die Gesundheit oder in eine bessere Verbindung nach Allach. (10-Min.-Takt) (Anlage 11). Mit dieser Frage ist der Wunsch nach einer Anbindung der U5 nach Pasing klar hervorgetreten und zeigt, dass die 2. S-Bahn-Stammstrecke unter den Befragten nicht stark gefordert wird. Ob die U5 durch die Anbindung nach Pasing auch eher benützt wird und eine Wirtschaftlichkeit aufzeigt, wird durch die 5. Frage in Verbindung mit der 1. Frage geprüft. Dabei stellte sich heraus, dass 76 % der 95 Befragten eine Veränderung in ihrem Fahrverhalten aufzeigen bei einer Anbindung der U5 nach Pasing und somit die U5 eher nutzen würden. Es gibt insgesamt 15 zusätzliche Tagesfahrten, 36 zusätzliche Wochenfahrten und 21 zusätzliche Monatsfahrten. Davon sind 4 Neufahrer, die durch die Verlängerung der U5 gewonnen werden können. (Anlage 12) Dieses Ergebnis ist sehr positiv und zeigt deutlich die positive Nutzung der U5 mit der Erweiterung nach Pasing. Darüber hinaus bestärkt dieses Ergebnis die vorher beschriebenen Vorteile und liefert gleichzeitig selbst einen neuen Vorteil für die U5-Anbindung nach Pasing, nämlich den sozialen Vorteil, dass die Bürger in Mehrheit dafür sind. Für welches Projekt, man sich auch immer schließlich entscheiden wird, es wird eine Veränderung geben, das ist sicher und es wird auch immer Befürworter und Gegner geben.

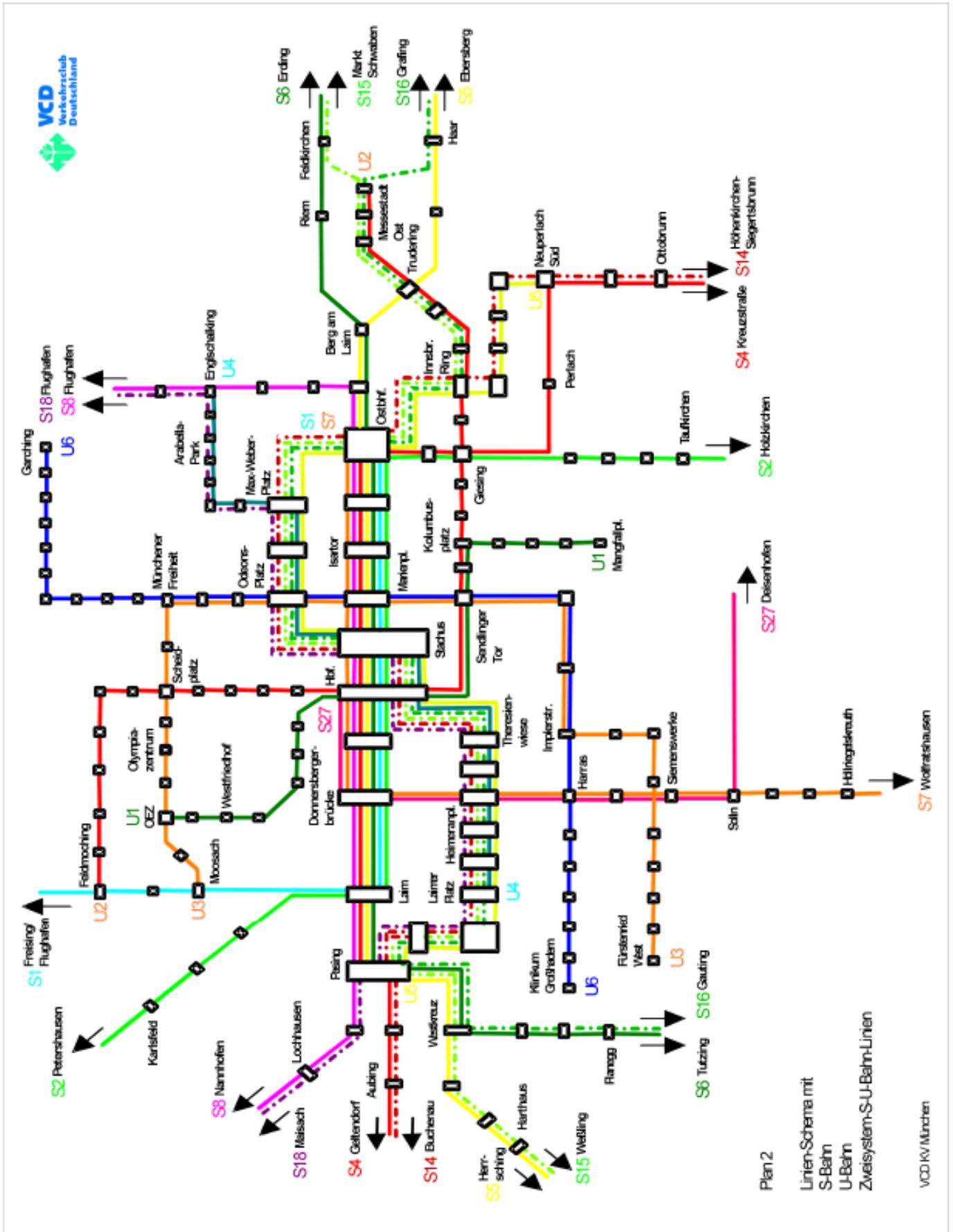
5. Anhang

Anlage 1: Schnellbahnnetz von München (Stand Dezember 2009), Internetseite: „http://www.mvv-muenchen.de/web4archiv/objects/download/5/schnellbahnnetz_2010.pdf“



Anlage 2: Landeshauptstadt München: *Verkehrsentwicklungsplan*, München, März 2006

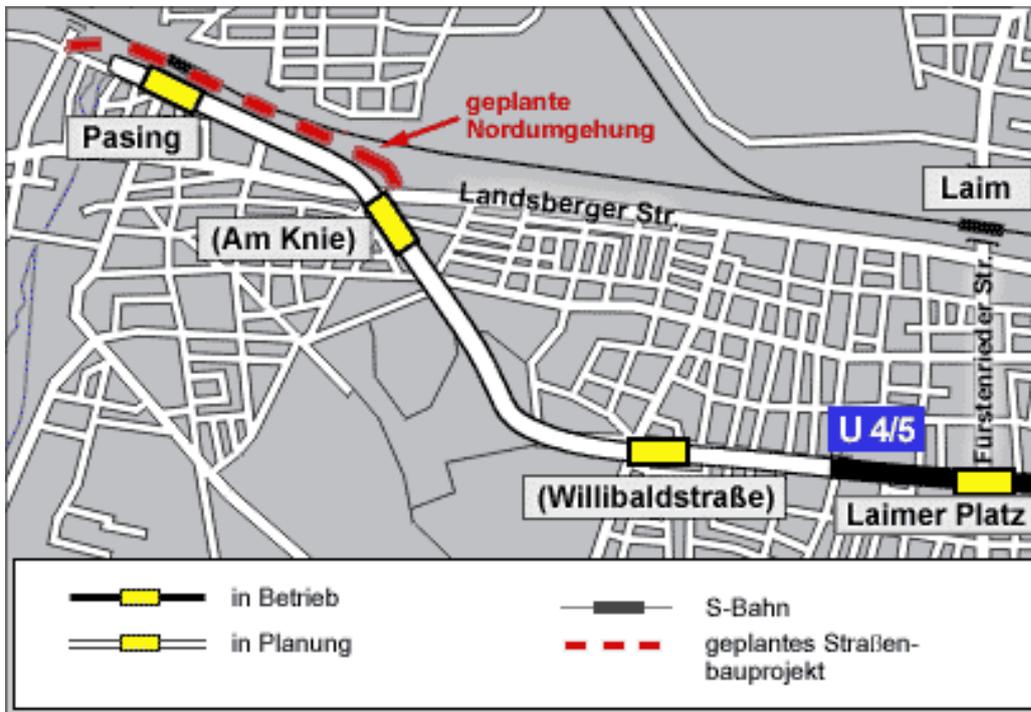
Anlage 3: Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband München: „Plan 2:Linien-Schema mit S-Bahn, U-Bahn und Zweisystem-S-U-Bahn-Linien“, Internetseite: „<http://www.vcd-m.org/archiv/2002/zweisystembahn.pdf>“, von 2002, aufgerufen am 10.09.2010



Plan 2

Linien-Schema mit
S-Bahn
U-Bahn
Zweisystem-S-U-Bahn-Linien

Anlage 4: Landeshauptstadt München, Baureferat: „Alternativ-/Südvariante“, Internetseite: „http://www.muenchen.de/Rathaus/bau/serviceleistungen/u_bahn_netz/pasing/128963/index.html“ von Oktober 2007, aufgerufen am 10.09.2010



Anlage 5: Interview mit Robert Adam (Planungsreferat München) am 14.07.10, 15:00- 16:00

Es handelt sich um ein Wortprotokoll.

A = Robert Adam

K= Katharina Gutstein

(...)

A:“ Also, das Planungsreferat macht die Grundlagenarbeit für die Verkehrskonzeptionen, also sozusagen, wo soll eine U-Bahn oder Straßenbahn hinkommen und wie sind die städtebaulichen Voraussetzungen dafür. Das hängt natürlich auch immer davon ab, dass entsprechende Dichten an Einwohner und Arbeitsplätze vorhanden sein müssen, dass sich so was lohnt und dieses, ab wann es sich lohnt, muss auch nachgewiesen werden. Wissen Sie, wahrscheinlich, die Stadt baut natürlich die U-Bahnen oder auch Straßenbahnen in eigener Regie, das Baureferat der Stadt macht sozusagen die Bauleitung, wie ein Architekt oder auch die Baudurchführung, bezahlen tut sie es aber naja nur zum kleinem Teil. Es wird gefördert durch Bund und Land, die da Voraussetzungen haben, Programme, das nennt sich Bewertungsverfahren, ein volkswirtschaftliches Bewertungsverfahren, was so ein Projekt durchlaufen muss, dass es ein Nachweis zu bringen hat, dass es positiv volkswirtschaftlich einen Nutzen hat. Das hat die U5 jetzt speziell hmm ja man kann sagen 2-mal gemacht. Das war 1mal schon im Jahr 1991, da ist sozusagen die Grundlage, hier für den Nahverkehrsplan, Sie kriegen den mal mit hier, geschaffen worden. Es ist so auf dieser Bewertungsbasis erstellt worden und ist in der Zwischenzeit auch fortgeschrieben worden und so eine Netzbetrachtung, wo man unter anderem auch

ganze Verlängerungen der U1 bis zum OEZ, Verlängerung der U3 bis zum Messegelände, U1 zum Mangfallplatz, U4 nach Engelschalking, und eben die U5 nach Pasing untersucht hatte und ein Ergebnis war dieses Paket sozusagen positiv vom Nutzen her, man hatte dann im Jahr 2000 sich dem angenähert, dass man noch mal eine standardisierte Bewertung gemacht hatte, das Baureferat Vorarbeiten gemacht hat, bautechnischer Art ,damals noch in der Lage am Bahnhofsvorplatz, das war sozusagen eine Führung am Knie, die dann am Bahnhofsvorplatz unterirdisch gelandet wäre. Das hatte ein Nutzenkosten-Faktor von 1,05, das heißt der Nutzen übersteigt es um 0,5 Prozent, reicht aber schon, um es fördern zu lassen. Das war damals der Streit in der Stadt, dass man sagte ja der Bund fördert es erst ab einem Wert von 1,1. Ab 1,05 fördert es nur das Land, das hat uns auch zugesagt, dass es auch den Bundesteil übernehmen würde, dennoch wurde vielleicht 70/80 % ,je nach Kassenlage, müsste dann aber immer noch praktisch die Restmittel 30 % so um den Dreh die Stadt finanzieren ,also natürlich bei einem Investitionsvolumen von ungefähr 200- 250 Millionen Euro, immer noch recht viel für eine Kommune, das man damals gesagt hatte: nein, wir können es derzeit nicht finanzieren. Seitdem ruht das Projekt zu unserem Bedauern, weil es ist ja auch unser Job speziell, wir als Planer, das weiter zu bringen und in der Zwischenzeit sind die Rahmenbedingungen nicht besser geworden. Es ist damals geplant gewesen, ich hol mal den Lageplan, die Nordumfahrung Pasing sozusagen zu nutzen als Deckel. Es sind die Ausführungsplanungen gewesen der Stadtwerke, Willibaldplatz, am Knie sozusagen unter der Nordumfahrung Pasing also unter dem Straßenbauwerk, es hätte eben so Synergieeffekte ergeben der Gestalt, dass man sozusagen der Deckel der U-Bahn gleichzeitig die Fahrbahn oder der Fahrbahngrund der Straße gewesen wäre. Also man hätte es im Verbund herstellen können und sich mal von den ganzen Übungsverfahren und auch Baustelleneinrichtungen oder so was, natürlich etwas sparen können. Also, es wurde entkoppelt, so dass die NUP (= Nordumfahrung Pasings) jetzt an der Trasse entstanden ist und die U-Bahn da nicht mehr also jetzt praktisch nicht mehr nachbaubar ist. Also man kann jetzt nicht, wann man will die NUP abreißen und die U-Bahn reintuen. Da es in den nächsten 20 - 30 Jahren nicht vorstellbar gewesen wäre. Da man das damals schon wusste, hatte man sich dann darauf geeinigt, dass man die U5 dann etwas südlicher hier, an der Promenade, etwas südlicher führt, und dann eben im Teil in offener Bauweise, das heißt, man gräbt praktisch einen Schacht, schließt ihn ab, legt die U-Bahn rein und wieder raus, ist das Günstigste, ist aber ungünstig für die Anwohner an der U-Bahn relativ lästig.“ (...) „Vom Planungsreferat waren die Vorarbeiten so gediehen, dass das Gebiet hier die Baugebiete waren, die eine entsprechende Verdichtung auch der Stadtstruktur zur Folge hatten, so dass eigentlich auch Potenzial da war, aber eben relativ knapp. Und was jetzt die Frage ist, wenn man das jetzt wieder rechnet, also das ist jetzt 10 Jahre her, die Rechnungen die man gemacht hatte, und der Fördergeber würde was Neues verlangen wollen. Also wie gesagt, die Trasse war hier und jetzt haben wir eine andere Trasse, rechnet sich des jetzt noch und nachdem das wahrscheinlich nicht mehr so günstig werden würde wie hier, was heißt günstig vergleichsweise, bei etwa gleichen Strukturdaten. Da war man sich nicht mehr so sicher, ob man das da

noch weiterverfolgen sollte. Zurzeit prüft das Baureferat aber eben eine Variante, dass man die U-Bahn oberirdisch einschleift in den S-Bahnbereich.“

K: „Ja genau, das sind doch die zwei Varianten?“

A: „Ja, es gibt sicher 2 Varianten, die Unterirdische, wobei die natürlich auch zur Folge hat, jetzt muss ich das Baureferat näher erläutern, weiß ich jetzt auch nur so aus zweiter Hand, oder was ich gehört hatte, dass man natürlich den Bahnhofvorplatzbereich, wo die U-Bahn dann zum liegen kommen würde, der dann auch neugestaltet ist, die Straßenbahn soll hingeführt werden. Und natürlich auch nicht alles bergmännisch, unterirdisch, machen kann und dann klappt man irgendwo den Asphalt ab und dann ist es da, sondern man müsste da auch sozusagen von der Oberfläche aus runtergehen. Das wäre, das ist natürlich jetzt auch eine Lösung die gerade für die Bewohner oder für das Umfeld vielleicht nicht das Ideale ist. Dass die halt auch sagen, jetzt habt ihr das alles fertig gestellt, jetzt kommt da noch ein Meter U-Bahn, dass ist jetzt eher schwierig. Deswegen prüfen sie jetzt die oberirdische Einführung in den S-Bahn Bereich, das zieht sich jetzt noch ein bisschen hin, sie müssen jetzt natürlich mit der Bahn verhandeln, denn man braucht ein Gleis von der Bahn. Des vielleicht nicht häufig frequentiert aber gut, ob da jetzt ein Zug drauf fährt oder zehn, deswegen ist das nicht leicht für die Bahn so ein Gleis her zugeben. Des sind jetzt die Verhandlungen, die jetzt laufen. Ja genau und zur Rahmenplanung vielleicht noch mal. Also wie ein Nahverkehrsplan vor gestaltet ist noch Mal, ein Nahverkehrsentwicklungsplan. Das ist, naja wie kann man sagen, eine Stufe weicher, das ist dann nicht mit dem Instrument gemessen worden, geht das schon in Richtung Förderfähigkeit, sondern gibt es jetzt aus einem Bündel von Maßnahmenvorschlägen WNF, so Varianten, die im Vergleich zur anderen Hut abschneiden also Bestfallvarianten, man weiß noch nicht, ob dies jetzt werden und es ist auch eine Zusammenschau, also jetzt auch mal vielleicht für wenn Sie jetzt die Facharbeit machen, für die Einleitung ‚für den Rahmen vielleicht ganz interessant. Ich weiß jetzt nicht ob sie jetzt mehr bautechnisch beleuchten wollen oder?“

K: „Also ich will eine Erörterung erstellen , was die genauen Vor- /Nachteile der Anbindung U5 nach Pasing sind und habe mir als Einleitungspunkt die Geschichte der U5 ‚der jetzige Zustand und die Vorstellung der 2 Variante überlegt und wollte dann mit meinen Für- / Gegenargumenten kommen und zum Schluss wollte ich noch eine Umfrage in Pasing machen, was die Münchner dazu meinen , ob sie diese Anbindung haben wollen oder nicht.“

A: „Ja, ich mein jeder will gerne eine U-Bahn haben, ist natürlich so, dass sie im Moment am Laimer Platz endet und naja so ein bisschen...“

K: „Für mich persönlich wäre sie ein Vorteil, ich wohne nämlich genau an der Grenze zwischen Laim/ Pasing aber es kann ja sein, dass manche sagen, sie brauchen keinen, ihnen reicht die S-Bahn und Tram nach Pasing.“

A: „Das ist das verkehrliche Argument, das letztes Jahr dazu gekommen ist, neben dem bautechnischen, ist die 2. S-Bahn Stammstrecke. Dass man sagt, man hat jetzt neben der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke, dann einer U5 nach Pasing, dann noch eine dritte hochleistungsfähige Verbindung

zwischen Pasing - Hauptbahnhof- Ostbahnhof. Das wären dann drei parallele Röhren in West-Ost Richtung und auch wenn München jetzt eine bedeutende große Stadt ist und ganz viele Leute hat, aber dass man das alles gut gefüllt kriegt, dass sich das trägt. Hmmm eher nicht. Da haben wir auch im Rahmen der Untersuchung zur 2. Stammstrecke schon rausgekriegt, dass die U-Bahn doch deutlich Fahrgäste verlieren würde. Also wenn man das sozusagen, kann man in Rahmen der Verkehrsuntersuchung machen, das hat der Freistaat auch zusammen mit uns gemacht, was passiert, wenn ich hier die bestehende Stammstrecke und die 2. S-Bahn-Stammstrecke und die U-Bahn und vergleiche das Ganze im Fall, nur U-Bahn und 1 Stammstrecke oder 2. , dann kann ich deutlich sehen, dass 25% Fahrgäste auf der U5 fehlen würden und das ist halt bei einem Projekt, was sich sehr knapp gerechnet hat, zur seiner Zeit. Da schwant einem dann schon, das wird sehr schwierig und dann setzt man so was vorsichtig um und was man natürlich auch in der praktischen Planung immer vermeiden sollte, ist natürlich ein Projekt zu rechnen, wo zum Schluss herauskommt, es lohnt sich nicht, dann ist das ein für alle mal, oder für die nächsten 20 Jahre erledigt. Das ist dann so eine Gradwanderung, was man dann so machen muss, es wäre jetzt sicher praktisch gewesen, die hätte man vor, wo man die U-Bahn da zum Laimer Platz gebaut hätte, durchgebaut bis nach Pasing, dann hätte man jetzt das Problem nicht. Das ist generell das Problem mit dem Abschnittsweisenbau, je weiter man sozusagen mit der U-Bahn rausgeht, desto geringer wird die Nutzungsdichte und desto schwieriger wird es durchzusetzen. Es gab natürlich immer Gründe, warum man es nicht bis an die Endpunkte gebaut hat, und dass man gesagt hat: ach, da ist ja noch nicht so viel oder da weiß man nicht, was passiert denn mit der S-Bahn, mit den Kreuzungsbauwerken, dann macht man es erstmal bis dahin, das sind Sachen gewesen, die man mal vor 30 Jahren entschieden hat, dass es gebaut wurde. Da redet sich natürlich heute leichter, was wäre wenn gewesen. Also insofern ist das jetzt noch, ja muss sagen zurückgestellt, bis die 2. Stammstrecke natürlich kommt, dann kann man sich noch mal überlegen, ob es sinnvoll ist die U-Bahn, städtischer Seite, zu sagen, ich verwende die hier um eine Feinverteilung zu machen. Ich komm mit der S-Bahn hier in Pasing an und verteil die Leute dann hier entlang der U5, wobei die natürlich auch irgendwann mal wieder auf den Hauptbahnhof trifft. Der Einzugsbereich ist auch dann eben begrenzt. Wenn ich des mit einer Nord -Süd gerichteten U-Bahn Strecke komponiere, ist das natürlich viel besser. Dann verteile ich das U3/U6 natürlich viel besser in der Stadt. Also das sind so ein bisschen die verkehrlichen Randbedingungen, die es da hat und es gibt Stadtratsaufträge zum Weiterlauf, ich hab Ihnen jetzt einen Stadratsbeschluss ausgedruckt, dass Sie das auch mal sehen, wie funktioniert so etwas zwischen Stadtverwaltung und Stadt sozusagen, das ist auch so eine eigene Welt für sich, die man nicht so kennt. Da steht eben auch so drin , da gibt's Anträge eben von Stadratsfraktionen, die von der Verwaltung bearbeitet werden , dann gibt es Prüfungsaufträge an die Verwaltung, einerseits an uns, die Strukturdaten da zu überprüfen, das haben wir auch gemacht. Ist wesentlich schlechter geworden, wie wir das jetzt mal sehen und als Baureferat eben, die haben den schwereren Part erwischt sozusagen, die ganze Trassierung zu überprüfen und zu erneuern.“ (...) „Das ist jetzt vom letzten Jahr, das Baureferat drauf, das ist jetzt ein bisschen Textwüste, da waren jetzt auch keine Pläne dabei. (...) Das dann hier

wäre dann die Vorzugsvariante gewesen, die letztendlich den besten Verkehrswert hatte und eben bautechnisch beherrscht werden konnte. So, jetzt hab ich die ganze Zeit geredet, vielleicht haben Sie ja noch paar Fragen?“ (...)

K: „Das größte Gegenargument ist doch eigentlich nur die Geldfrage?“

A: „Da ist natürlich die Geldfrage und es ist natürlich die Frage, ob es überhaupt förderwürdig ist.“

K: „Und die 2 Stammstrecke ist jetzt sicher?“

A: „Ja, die ist jetzt beschlossen. Beschlossen vom Freistaat und auch von der Stadt, wobei die Stadt da nur, also sie ist ja nicht zuständig für die S-Bahn. Aber natürlich würde der Freistaat die 2 Stammstrecke nicht bauen, wenn die Stadt sagen würde, dass interessiert uns nicht, dass wollen wir hier nicht haben. Also die sind Beide dafür, mit großen Mehrheiten jeweils und die haben auch Baurechte, erwarten sie Ende des nächsten Jahres und es soll ja fertig werden bis zu den olympischen Winterspielen 2018, wobei es extrem eng ist, dieser Zeitplan. Aber es hängt auch dann dort an der Finanzierung, es kostet viel Geld und ja, die wird natürlich kommen. Dann wird man sehen, wie es mit der U-Bahn weitergehen wird.“

K: „Die Variante 1 ist sozusagen nicht mehr aktuell, und nur die andere Variante kann in Frage kommen, oder?“

A: „Ja gut des wird man sehen ob die es dann nicht mehr, im Moment ist es die Variante, die im Nahverkehrsplan drin ist, auch mit der Option in den Süden geschoben Tieflage, ob man die ersetzen kann durch eine unterirdische Einführung, des prüft man jetzt und des strebt man an, ob das funktionieren wird, da sind noch sehr viele Fragezeichen dran, des ist im Moment so. Man muss eben, hab ich schon mal gesagt, man muss schon sagen, dass für Pasing, wenn die 2. Stammstrecke kommt, beschleunigt sich natürlich, das in die Stadt schon mit der S-Bahn und ich hab auch mehr S-Bahnen zur Verfügung, und da jetzt noch zu sagen, da bau ich jetzt noch eine U-Bahn für den gleichen Weg, Hm... Ja klar man hätte gerne alles, aber man muss dann abwägen, was dann wichtiger ist, letztendlich die S-Bahn, Stadt-Umland-Verkehrsmittel, bringt ungefähr 50000 Fahrgäste neu ins ÖtV-Netz, weil viele auch einfach das Auto stehen lassen, und die U-Bahn generiert doch deutlich weniger. Also im lokalen Aufkommen.“

K: „Steht die Tram eigentlich in Konkurrenz zur U-Bahn? Da man doch auch überlegt diese auszubauen?“

A: „Ja, Konkurrenz jetzt in dem Fall nicht, dass es das Kraut fett machen würde, ja klar wenn ich zwischen am Knie nach Pasing fahr, hätte ich jetzt die U-Bahn und die Tram, wenn ich sie durchbaue, aber die Belastung nach zwischen Marienplatz- Pasing und Pasing, Ich kenn sie jetzt nicht genau, aber das ist jetzt nicht in der Größenordnung die, das sind ja auch ordinäres Fahrtaufkommen, es sind ja nicht alles Leute, die mit der U-Bahn fahren, es sind ja Leute, die mit dem Auto gefahren sind oder gar nicht gefahren sind, diese neu benutzen, also ist eigentlich auch schon eine Sache der Tram, die noch eine feinere Verteilung macht als die U-Bahn. Also das ist jetzt keine Größenordnung, dass man sagt, die Tram ist jetzt Schuld, dass die U-Bahn nicht kommt. Ne, da würde man die jetzt eher überschätzen, da

ist des jetzt zu wenig da um eine Schleife zu machen, ich mein jenseits von irgendwelchen Untersuchungen, die man anstellt. Mein jetzt mal als reiner Verkehrsplaner, sagt man natürlich schon die paar Meter, die haben schon gefehlt irgendwo vom Bahnhof zur Straßenbahn. Das ist jetzt eigentlich weder Konkurrenz zur U-Bahn noch zur S-Bahn Stadtplanung.“ (...)

K: „Wie sieht’s aus mit der Weiterführung nach Freiham und Blumenau aus?“

A: „Also ein Plan gab’s in dem Sinn nicht, es gibt eine Vorstellung der Stadtrats CSU, sie jetzt weiter nach Freiham zu führen. Bautechnisch offen gehalten werden die U-Bahn Verlängerungen immer, klar gibt’s ne Wand irgendwo hinten, aber es ist so, dass man dann, ob es jetzt Neuperlach ist oder OEZ, man kann es wieder weiterbauen, in 50 Jahren. In Freiham ist es halt so, des ist schon relativ weit draußen, bis da mal die dichtere Bebauung anfängt zumindest oder in Aubing Ost, da haben die Stadtwerke Untersuchungen gemacht die Straßenbahnverlängerung darzustellen, die 19 drüber hinaus und des war so dass es grade so für die Tram reichen könnte. Eine Tram kostet das zehntel einer U-Bahn und gut da fahren zwar mehr mit aber dann war schon klar das steht in keinem Verhältnis. Wir haben schon Mühe die U-Bahn nach Pasing zu bringen, es ist also keine Sache die dem hilft. Wenn es jetzt absehbar wäre dass das große Potential wir verlängern die U-Bahn nach dahinten, dann können wir dieses Tal da durchschreiten zwischen Laim. Die Weiterführung nach Blumenau war nie für die U5 gedacht, in den 80er Jahren hatte man die U4 dort hingedacht. Die kämpfen schon seit vielen Jahren gegen den Bevölkerungsschwund. Und des hat man schon vor 20 Jahren fallen gelassen. Tram Gondrellplatz nach Blumenau verlängern kann, auch gelassen.“

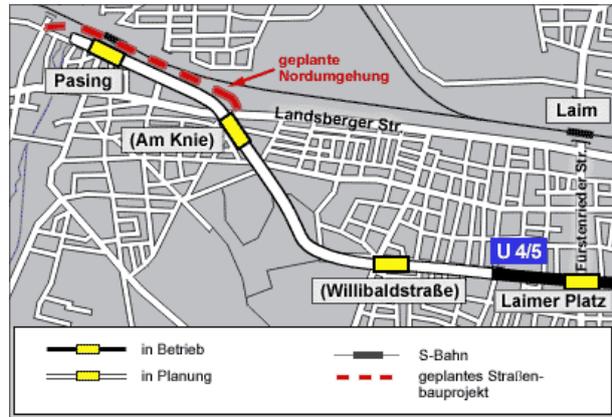
(...)

Anlage 6: Umfrage**Die U5 nach Pasing: Ist sie der Wunsch der Bürgerinnen und Bürger?**

Wie Sie vielleicht schon mal gehört haben, plant die Stadt schon lange einen Ausbau der U-Bahn Linie U5 (über die Willibaldstraße, Am Knie) nach Pasing.

Im Auftrag meiner Facharbeit in Erdkunde, erstelle ich diese Umfrage.
Das Ziel dieser Untersuchung ist, den Bedarf und die Akzeptanz einer möglichen U-Bahn-Verlängerung nach Pasing herauszufinden.

Ihre Meinung dazu ist sehr wichtig – darf ich Ihnen dazu kurz ein paar Fragen stellen?

**1. Wie oft fahren Sie mit der U-Bahn?**

- Nie wöchentlich monatlich täglich

2. Warum fahren Sie mit dem MVV? (Mehrfachnennungen möglich)

- Beruf/ Ausbildung Freizeit Einkauf

3. Welches der drei öffentlichen Verkehrsmittel benutzen Sie lieber?

- S-Bahn U-Bahn Straßenbahn S-Bahn + U-Bahn
 U-Bahn + Straßenbahn S-Bahn + Tram alle gleich gern

4. Was bevorzugen Sie? Eine 2. S-Bahn Stammstrecke (Pasing - Hauptbahnhof - Ostbahnhof) oder eine U5-Anbindung an Pasing (über die Willibaldstraße, Am Knie)?

2. Stammstrecke verlängerte U5 nach Pasing
 Es soll so bleiben, wie es ist Beides
 Lieber anders investieren: _____

5. Würden Sie die U5 eher benutzen, wenn es die Anbindung nach Pasing gäbe und wenn ja, wie häufig?

- täglich wöchentlich monatlich Nein

Jetzt noch paar (anonymisierte) Fragen zu Ihrer Person:

6. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie?

- unter 18 18 – 30 30 - 40
 40 – 50 50 – 60 60- 70 70 und älter

7. Welches Geschlecht haben Sie?

- männlich weiblich

8. Sind Sie berufstätig?

- Ja Student/-in+ Schüler/-in
 Rentner/-in Nein

9. Wohnen Sie in Pasing/Laim?

- Ja Nein

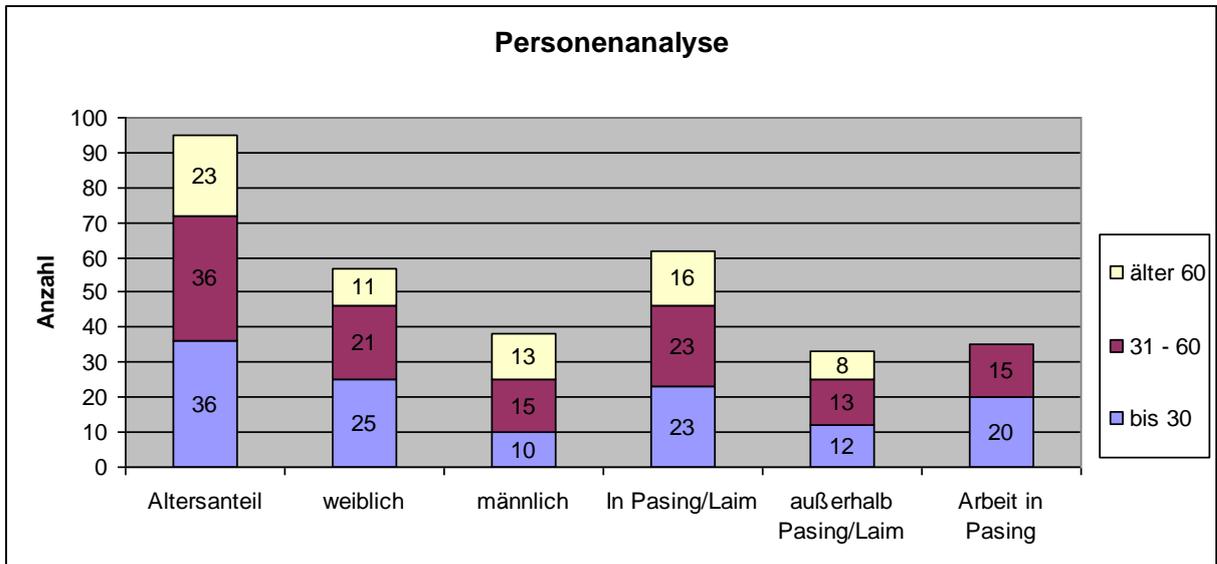
10. Arbeiten (Schule, Ausbildung, Arbeit) Sie in Pasing?

- Ja Nein

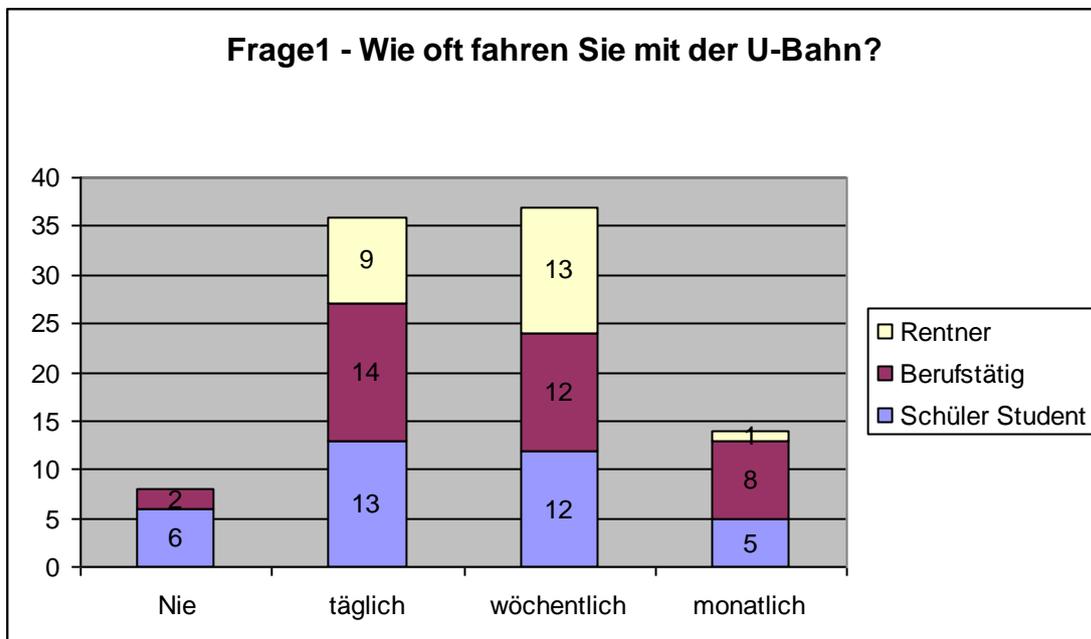
Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben, dieses Projekt zu unterstützen!

Katharina Gutstein

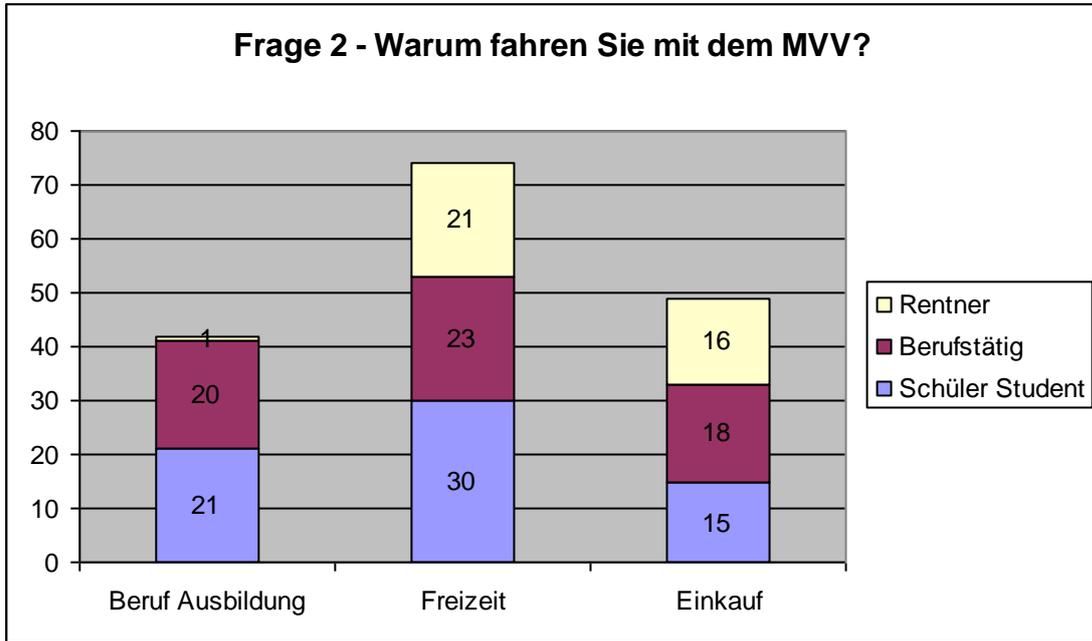
Anlage 7:



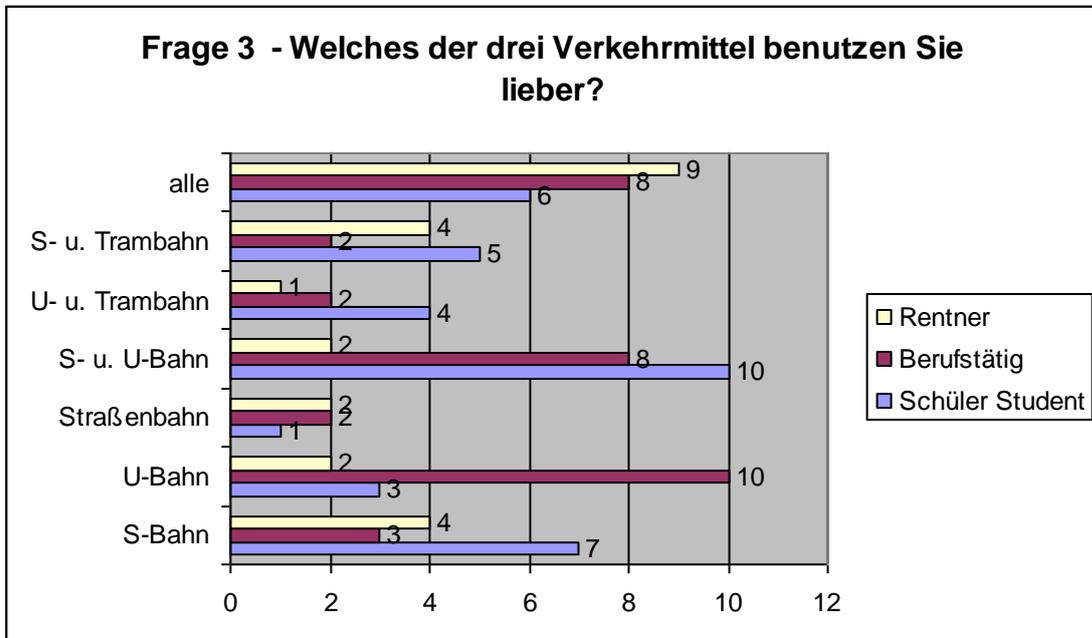
Anlage 8:



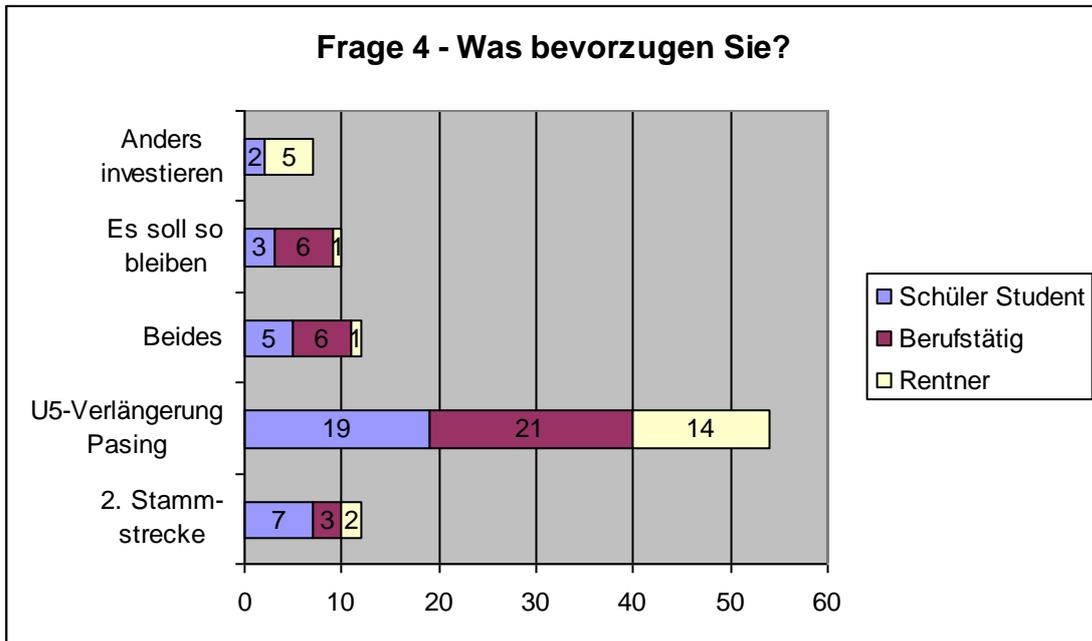
Anlage 9:



Anlage 10:



Anlage 11:



Anlage 12:

Korrelation der Einzelbefragung Frage 1 (U-Bahnnutzung jetzt) zu Frage 5 (U-Bahnnutzung nach Ausbau)

Frage 1: Wie oft fahren Sie mit der U-Bahn		Wert	Frage 5: Würden Sie die U5 eher benutzen, wenn es die Anbindung nach Pasing gäbe und wenn ja, wie häufig				Summenprüfung
			Nein	täglich	Wöchentlich	monatlich	
Nie	8	4	1	0	3	8	
täglich	14	2	7	3	2	14	
wöchentlich	36	4	5	26	1	36	
monatlich	37	13	2	7	15	37	
Summe	95	23	15	36	21	95	

6. Literaturverzeichnis und Bildverzeichnis

Bücher:

Klaus Zimniok, *Eine Stadt geht in den Untergrund*, München, 1980.

Zeitung:

Andreas Flessa, *Alle Parteien drängen auf den Ausbau*, in *Süddeutsche Zeitung* vom 10.02.09

Andreas Flessa, *Rot-Grün bremst U-Bahn-Euphorie*, in: *Süddeutsche Zeitung* vom 1.02.2010, S. 52

M. Völklein, *Paläste im Grünen – für die Arbeiter der Bahn*, in: *Süddeutsche Zeitung* vom 10.08.2010, S. R9

Internetseiten:

CSU: „Endlich geht es weiter mit der U5-West nach Pasing“, Internetseite: „http://www.csu.de/verband/1120000000/aktuelles/csu_stadtratsfraktion/1234357542000.htm“ vom 11.02.2009, aufgerufen am 10.09.2010

Dr. Georg Kronawitter: „Zweissystem-U-S-Bahn-Fahrzeuge und ihre Vorteile für München“, Internetseite: „http://www.georg-kronawitter.de/1952/index_2system.html“ vom 23.01.2010, aufgerufen am 12.09.2010

Georg Kronawitter: „Die U5 nach Pasing macht den 2.S-bahn-Tunnel entbehrlich“, Internetseite: „http://www.tunnelaktion.de/Bessere%20Loesungen/Mischbetrieb/standpunkte_2010_01-teil.pdf“ vom 01.2010, aufgerufen am 10.09.2010

Heinbert Janze: „Alternative zur zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke“, Internetseite: „<http://www.tunnelaktion.de/Bessere%20Loesungen/Mischbetrieb/JanzeKonzept.pdf>“ vom 09.09.2006, aufgerufen am 10.09.10

Landeshauptstadt München, Baureferat: „Laimer Platz bis Pasing (U4/5-West)“, Internetseite: „http://www.muenchen.de/Rathaus/bau/serviceleistungen/u_bahn_netz/pasing/128963/index.html“ von Oktober 2007, aufgerufen am 10.09.2010

Merkur, Eberhard Geiger: „U-Bahn nach Pasing bleibt auf der Strecke“, Internetseite: „<http://www.merkur-online.de/lokales/nachrichten/ubahn-nach-pasing-bleibt-strecke-215400.html>“ vom 27.04.2006, aufgerufen am 12.09.2010

Merkur, H. Piontek: „SPD kippt die U5 nach Pasing“, Internetseite: „<http://www.merkur-online.de/lokales/nachrichten/kippt-nach-pasing-132387.html>“ vom 03.04.03, aufgerufen am 10.09.2010

Merkur, Nicole König: „Stadt plant wieder an der Pasinger U-Bahn“, Internetseite: „<http://www.merkur-online.de/lokales/muenchen-west/stadt-plant-wieder-pasinger-u-bahn-750952.html>“ vom 06.05.2010, aufgerufen am 10.09.10

Merkur: „U5 nach Pasing vor dem Aus“, Internetseite: „<http://www.merkur-online.de/lokales/nachrichten/nach-pasing-352686.html>“ vom 02.07.2008, aufgerufen am 10.09.2010

SamstagsBlatt, BB: „Neuer Anlauf“, Internetseite: „http://www.wochenanzeiger-muenchen.de/redaktion/lokalredaktion-muenchen/aktuelle-nachrichten/U5-+Verl%C3%A4ngerung-+Laim_8320.html“ vom 12.02.2009, aufgerufen am 10.09.2010

SPD Pasing: „U5 nach Pasing“, Internetseite: „<http://www.spd-pasing.de/themen/u5stopp.htm>“ vom 02.04.2003, aufgerufen am 12.09.2010

SPD Pasing: „Warum muss die U5 nach Pasing?“, Internetseite: „<http://www.spd-pasing.de/themen/u5pros.htm>“, aufgerufen am 12.09.2010

Unbekannt: „Stammstrecke 3 (U- Bahn München)“, Internetseite: „http://de.wikipedia.org/wiki/Stammstrecke_3_%28U-Bahn_M%C3%BCnchen%29“, aufgerufen am 31.10.2010

Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband München: „Die Zwei-System-S-U-Bahn“, Internetseite: „<http://www.vcd-m.org/archiv/2002/zweisystembahn.pdf>“, von 2002, aufgerufen am 10.09.2010

Werbe-Spiegel Pasing, US: „U5 nach Pasing“, Internetseite: „http://www.wochenanzeiger-muenchen.de/redaktion/lokalredaktion-muenchen/politik/U5-Bezirksausschuss+21_4213.html“ vom 30.09.2008, aufgerufen am 10.09.2010

Werbe-Spiegel Pasing, US: „CSU fordert Nachbesserungen“, Internetseite: „http://www.wochenanzeiger-muenchen.de/redaktion/lokalredaktion-muenchen/politik/Maria+Osterhuber-V%C3%B6kl_20062.html“ vom 02.03.2010, aufgerufen am 10.09.2010

Werbe-Spiegel: „NUP-Planung jetzt „optimiert““, Internetseite: „http://www.wochenanzeiger-muenchen.de/redaktion/lokalredaktion-muenchen/archivwsp/NUP-Planung+jetzt+optimiert%9C_6.html“ vom 14.09.2004, aufgerufen am 09.09.2010

Werbe-Spiegel: „Pasing: Kurs auf Contra“, Internetseite: „http://www.wochenanzeiger-muenchen.de/redaktion/lokalredaktion-muenchen/archivwsp/Pasing+Kurs+auf+Contra_2671.html“ vom 23.11.2005, aufgerufen am 10.09.2010

Werbe-Spiegel: „Pasing: „Auf die Bürger hört keiner mehr“, Internetseite: „http://www.wochenanzeiger-muenchen.de/redaktion/lokalredaktion-muenchen/archivwsp/Pasing+Auf+die+B%C3%BCrger+h%C3%B6rt+keiner+mehr%9C_4787.html“ vom 01.08.2006, aufgerufen am 10.09.2010

Zwischennachricht vom Planungsreferat zu dem 4.29 Antrag Nr. 02-08 / B01225 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 15 Trudering-Riem vom 18.05.2006, Internetseite: „<http://www.tunnelaktion.de/Bessere%20Loesungen/Mischbetrieb/LH%200607%20zu%20BA15%20605%20Misch.htm>“ vom 11.07.2006, aufgerufen am 10.09.2010

Zwischennachricht vom Planungsreferat zu dem 4.38 Antrag Nr. 02-08 / B 01695 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering-Riem vom 14.12.2006, Internetseite: „<http://www.tunnelaktion.de/Bessere%20Loesungen/Mischbetrieb/LH%20MVG%200701%20zu%20Lass%20Fakten.htm>“ vom 31.01.2007, aufgerufen am 10.09.2010

Sonstiges:

Antrag Nr. 1182 des Bezirksausschusses des 25. Stadtbezirkes Laim vom 06.05.2003 als Anlage im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.02.2004

Antrag Nr. 2735 der Stadtratsmitglieder Schmatz, Wiedemann, Schosser, Pfundstein und Sabathil vom 02.04.2001 als Anlage im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.02.2004

Antrag Nr. 2953 der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Rosa Liste vom 20.06.2001 als Anlage im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.02.2004

Antrag Dr. Kronawitter „U-Bahn nach Pasing“ vom 17.07.08 als Anlage im Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2009

Antrag München SPD Stadtratsfraktion vom 02.07.2008 als Anlage im Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2009

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 08.06.2005

Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2004 (Vorblatt) im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.02.2004

Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2009 (SB)

Interview Robert Adam am 14.07.2010 (Planungsreferat München) Siehe Anlage Nr. 6

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München, Juli 2005

Verkehrliche Bedeutung der U5-West nach Pasing vom Baureferat vom 05.2003 im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.02.2004

Verkehrsentwicklungsplan, München, März 2006

Bilder:

Schnellbahnnetz von München (Stand Dezember 2009): http://www.mvv-muenchen.de/web4archiv/objects/download/5/schnellbahnnetz_2010.pdf

Landeshauptstadt München: *Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München*, München, Juli 2005

Landeshauptstadt München: *Verkehrsentwicklungsplan*, München, März 2006

Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband München: „Plan 2:Linien-Schema mit S-Bahn, U-Bahn und Zweisystem-S-U-Bahn-Linien“, Internetseite: „<http://www.vcd-m.org/archiv/2002/zweisystembahn.pdf>“, von 2002, aufgerufen am 10.09.2010

Landeshauptstadt München, Baureferat: „Alternativ-/Südvariante“, Internetseite: „http://www.muenchen.de/Rathaus/bau/serviceleistungen/u_bahn_netz/pasing/128963/index.html“ von Oktober 2007, aufgerufen am 10.09.2010

Erklärung

Ich erkläre hiermit, dass ich die Facharbeit ohne fremde Hilfe angefertigt und nur die im Literaturverzeichnis angeführten Quellen und Hilfsmittel benützt habe.

....., den.....

Ort

Datum

.....

Unterschrift des Schülers/ der Schülerin