

Herrn  
Oberbürgermeister  
Christian Ude  
Rathaus  
80331 München

Stadtrat Josef Schmid  
Stadtrat Dr. Georg  
Kronawitter

**ANTRAG**  
19.06.2012

### **Leistungsreserven und Potential der West-Ost-U-Bahn zwischen Pasing und Ostbahnhof objektiv ermitteln**

Der Stadtrat möge beschließen:

Dem Stadtrat wird dargestellt, welche Leistungsreserven eine vollausgebaute West-Ost-U-Bahnstrecke zwischen Pasing und Ostbahnhof unter Ausnutzung aller fahrzeugtechnischen Kapazitäten haben würde, insbesondere mit einem Zwei-Minuten-Takt auf dem gemeinsamen U4/5-Streckenabschnitt zwischen Pasing und Max-Weber-Platz und ausschließlichem Einsatz von U-Bahn-Langzügen.

Außerdem wird dargestellt, wie heute schon der seit 1987 bestehende Ostteil der Strecke zwischen Ostbahnhof und Hauptbahnhof bei gravierenden Störungen auf der S-Bahnstammstrecke eine Ersatzfunktion wahrnimmt, natürlich unter partieller Vollauslastung der Platzkapazität.

Es wird empfohlen, geeignete nichtstädtische Fachleute, z. B. universitäre Verkehrsinstitute als Gutachter zu beauftragen, um eine unternehmensunabhängige Sicht auf diese verkehrspolitische Option der Stadt München zu bekommen.

#### **Begründung:**

In einem viel beachteten, aber dennoch im Tenor ziemlich überraschenden Positionspapier /1/ hat die MVG im September 2011 - salopp formuliert – „kein gutes Haar“ an der U-Bahnverlängerung nach Pasing gelassen. Neben den bekannten spezifischen Kapazitätsproblemen insbesondere an der Station Theresienwiese während der Oktoberfestzeit wurden vor allem betriebswirtschaftliche Probleme eines Parallelbetriebs zwischen U- und S-Bahn zwischen Laim und Pasing heraufbeschworen, so dass diese Verlängerung schon ein zusätzliches Betriebskostendefizit im unteren Millionenbereich aufweisen werde. Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass dieses Positionspapier der MVG seinerzeit zwar örtlichen Medien übergeben wurde und eine hohe Aufmerksamkeit erzielte /2/, bis heute aber nicht auf den Internetseiten der MVG zu finden ist. Dieses Manko wurde jedoch

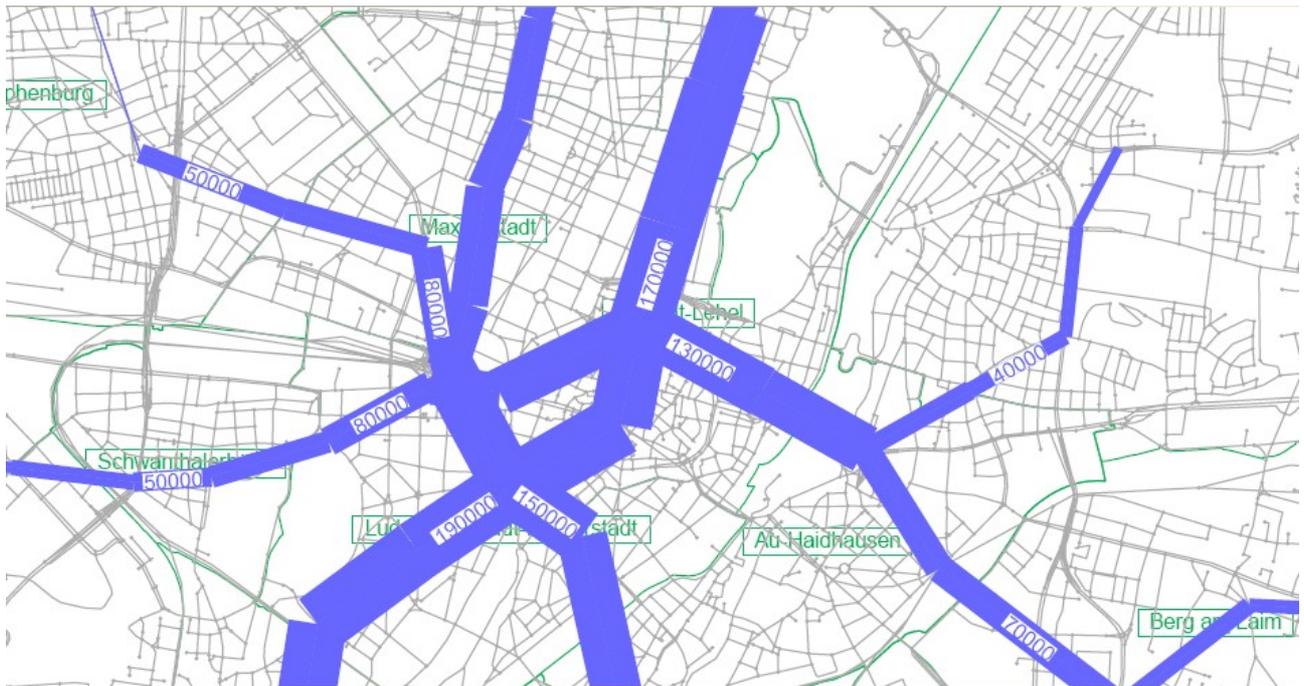
auf /1/ beseitigt, so dass die Öffentlichkeit nun hergestellt ist.

Da sich im Stadtrat wieder eine große Zustimmung für dieses U-Bahnprojekt abzeichnet und die Träger der Ratsmehrheit offenkundig mittlerweile erkannt haben, welcher großer verkehrspolitischer Fehler das über 10jährige Moratorium seit 2002 war, bedarf es einer offensiven Auseinandersetzung im Stadtrat mit den MVG-Thesen, die ja letztlich einen Verzicht auf die U-Bahnverlängerung nach Pasing nahelegen. Diese Befassung ist bis heute unterblieben und wird hiermit beantragt.

Ein zentraler Streitpunkt ist die Frage der **Kapazitätsreserve** einer U-Bahn zwischen Pasing und Hauptbahnhof für den Fall einer S-Bahn-Stammstreckensperrung. D.h. Inwiefern eine U-Bahn im Notfall in der Lage wäre, die temporäre Hauptlast der Bedienung gestrandeter S-Bahnfahrgäste zwischen Hauptbahnhof und Pasing zu leisten. Die MVG bestreitet ja in /1/ nennenswerte Kapazitätsreserven.

Vorsorglich wird daher schon hier anhand von offiziellem MVG-Material aufgezeigt, welche Kapazitätsreserven schätzungsweise bestehen. Hierzu genügt ein Blick auf die Querschnitttagesbelastung im Münchner U-Bahnnetz. Leider gibt es von der MVG keine neueren Daten als von 2002, die im 1. Münchner Nahverkehrsbericht am 29.11.2006 veröffentlicht wurden /3/.

Man kann dieser Grafik entnehmen, dass der Spitzenwert ca. 200.000 Fahrten pro Tag auf der U3/U6 zwischen Sendlinger Torplatz und Marienplatz beträgt. Demgegenüber ist der stärkste Abschnitt von U4/5 zwischen Odeonsplatz und Max-Weber-Platz mit 130.000 Fahrten deutlich weniger ausgelastet. Allein dieser Abschnitt könnte somit im „Notfall“ noch 70.000 Fahrten täglich aufnehmen, um mit dem U3/6-Spitzenwert gleichzuziehen. Noch größer sind die Reserven im westlichen U4/5-Zulauf zum Hauptbahnhof. Hier wurden nur maximal 80.000 Fahrten gezählt, 120.000 zusätzliche wären unter den oben genannten Prämissen im „Notfall“ (=S-Bahnstammstreckensperrung) möglich, also 150% mehr Fahrten als im Standardfall. Wenn das keine Streckenreserven sind!



U-Bahn-Querschnittstagesbelastung 2002 (Quelle LHM 2006 /3/ )

Der Bezugspunkt Hauptbahnhof ist wichtig, nicht nur wegen des Übergangs zu den Regional- und Fernzügen, sondern vor allem auch wegen der Umsteigemöglichkeit zur U1/2 in beide Richtungen und dem Tramknotenpunkt (z. B. Hochschule München Tram 20,21,22).

D.h. im „Notfall“ dürfte bereits ein erheblicher Teil der von gestrandeten S-Bahnen in Pasing kommenden Fahrgäste bereits am Hauptbahnhof die U-Bahn wieder verlassen.

## U-Bahn Spitzenstunden-Auslastung 2008 (stärkere Richtung HVZ Schule)



Die obige MVG-Grafik unterstreicht auf der Basis von Sitzstundenwerten im inneren U-Bahnnetz die Reserven auf der U4/5, mit der bemerkenswerten Aussage, dass die Spitzenabschnitte von U4 und U5 östlich des Max-Weber-Platzes bzw. sogar östlich des Ostbahnhofes liegen. Dies zeigt einmal mehr, dass U4 und U5 im Westen echte Reserven haben.

Noch ein vorsorglicher Hinweis zu den in /1/ von der MVG reklamierten **Betriebskostendefiziten** bei einer hohen Bedienfrequenz zwischen Hauptbahnhof und Pasing im Falle eines Ersatzverkehrs bei einer Stammstreckensperrung. Hier vergleicht die MVG Äpfel mit Birnen. Denn auch die Parallelverkehre auf der S-Bahnstammstrecke fahren nicht eigenwirtschaftlich, sondern werden vom Freistaat Bayern gegen Entgelt bestellt. Es wäre also durchaus vorstellbar, über ein U-Bahn-Grundangebot hinausgehende S-Bahn-Ersatzleistungen bei der MVG zu bestellen, so wie es die Stadt München bei der Versorgung von im Aufbau befindlichen neuen Stadtvierteln auch schon praktiziert.

Abschließend ist auch höchst vorsorglich darauf hinzuweisen, dass die zeitweise Überlastung der **U-Bahnstation Theresienwiese** während des Oktoberfestes nicht ernsthaft gegen die U-Bahnverlängerung nach Pasing ins Feld geführt werden kann.

Hier ist ohnehin ein starker Handlungsdruck gegeben (siehe Antrag /3/, der noch im Juli 2012 im Stadtrat behandelt werden soll), die Situation konstruktiv zu entschärfen. Es sei daran erinnert, dass der Bau der Allianz-Arena auch die Ertüchtigung der Station Marienplatz für über 40 Mio. Euros nach sich gezogen hat.

Wer sich einer weltweit bekannten Attraktion wie das Oktoberfest mit seiner wirtschaftlichen Wohlfahrtswirkung rühmt, muss auch bei der Verkehrserschließung konsequent sein.

gez.  
Josef Schmid, Stadtrat  
Fraktionsvorsitzender

gez.  
Dr. Georg Kronawitter  
Stadtrat

**Quellen:**

/1/ [www.ba-muenchen.info/mvg/MVG\\_U5%20keine%20Alternative%20zur%20%20%20Stammstrecke.pdf](http://www.ba-muenchen.info/mvg/MVG_U5%20keine%20Alternative%20zur%20%20%20Stammstrecke.pdf)

/2/ [www.sueddeutsche.de/muenchen/zukunft-des-muenchner-nahverkehrs-kein-halt-in-pasing-1.1140905](http://www.sueddeutsche.de/muenchen/zukunft-des-muenchner-nahverkehrs-kein-halt-in-pasing-1.1140905)

/3/ [www.ba-muenchen.info/planref/Nahverkehr-2006/OENV-Anlage\\_5.pdf](http://www.ba-muenchen.info/planref/Nahverkehr-2006/OENV-Anlage_5.pdf)

/4/ StR-Antrags-Nummer 08-14 / A 02802 Die Wies'n boomt - Konsequenzen für die U-Bahnbindung aufzeigen