



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr



Für Pasing -

Statt nur nach Pasing!

Mai 2012

## U5 Pasing über Berduxstraße

Bessere ÖPNV Anbindung Berduxstraße für mehr  
Wohnungen und Arbeitsplätze

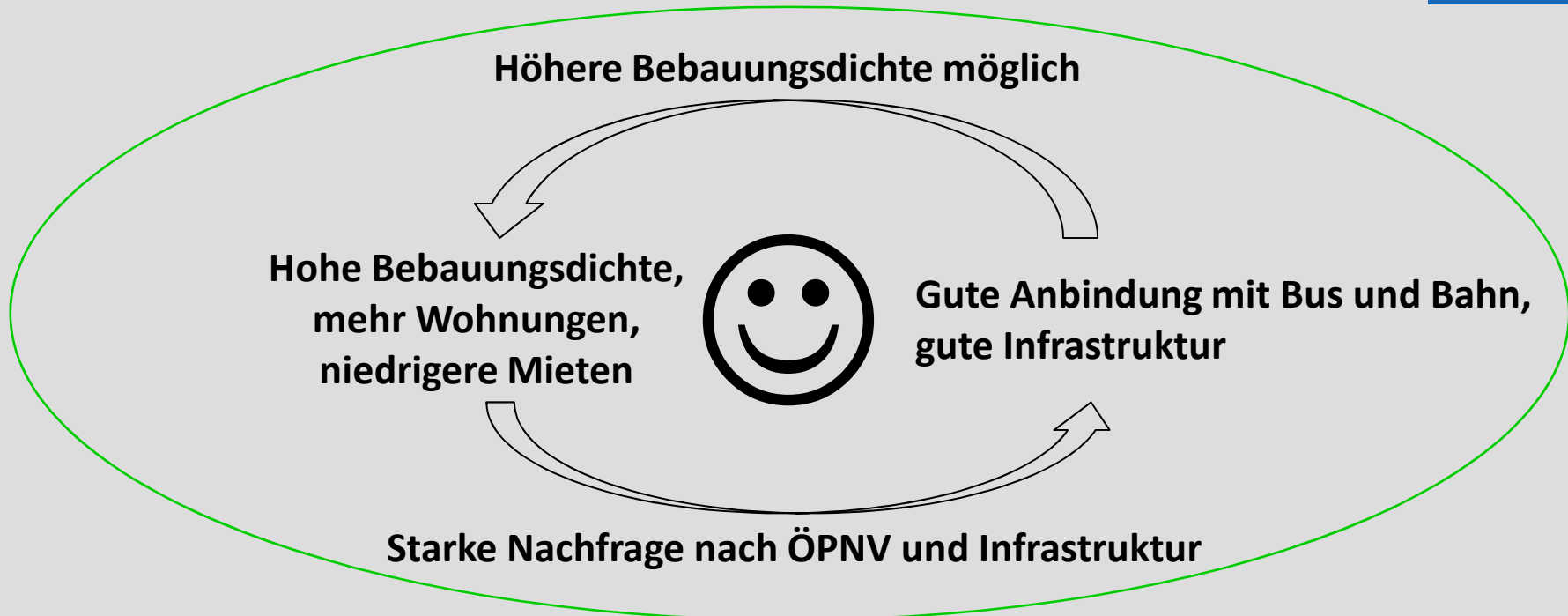
## U5 zum Pasinger Bahnhof

- Die U5 zum Pasinger Bahnhof kann nur einen geringen Beitrag zur Entlastung der S-Bahn leisten
- Selbstverständlich wird die Situation gegenüber heute verbessert (auch und vor allem im Störfall) – aber Probleme bei der S-Bahn (Kapazität, Zuverlässigkeit) müssen durch Verbesserungen bei der S-Bahn gelöst werden
- Hauptzweck der U5 ist die Erschließung des Münchner Stadtgebiets
- Die offizielle Variante (über Knie) erschließt überwiegend Bereiche, die bereits durch Tram und S-Bahn abgedeckt sind, der zusätzliche Nutzen ist entsprechend gering
- Die Führung über Berduxstraße verschafft der U5 einen hohen innerstädtischen Verkehrswert - vor allem, da das Gebiet an der Berduxstraße auf andere Weise kaum attraktiv mit dem ÖPNV erschlossen werden kann

**Die Verlängerung der U5 zum Pasinger Bahnhof hat nur Sinn, wenn die U5 zusätzliche innerstädtische Erschließungsaufgaben wie z.B. die Erschließung des Neubaugebiets an der Berduxstraße, wahrnimmt.**

# Ausgangssituation

- **Im Bereich Berduxstraße ist eine Bebauung für ca. 4500 Einwohner und 960 Arbeitsplätze geplant**
- **Der Bau eines S-Bahnhofs an der S2 nach Dachau wird von der DB abgelehnt (Kosten, Fahrzeitverlängerung)**
- **Aufgrund der niedrigen Einwohner- und Arbeitsplatzdichte ist derzeit nur eine ÖPNV Erschließung per Bus geplant**
- **Eine dichtere Bebauung scheidet aufgrund der niederwertigen ÖPNV Erschließung aus**



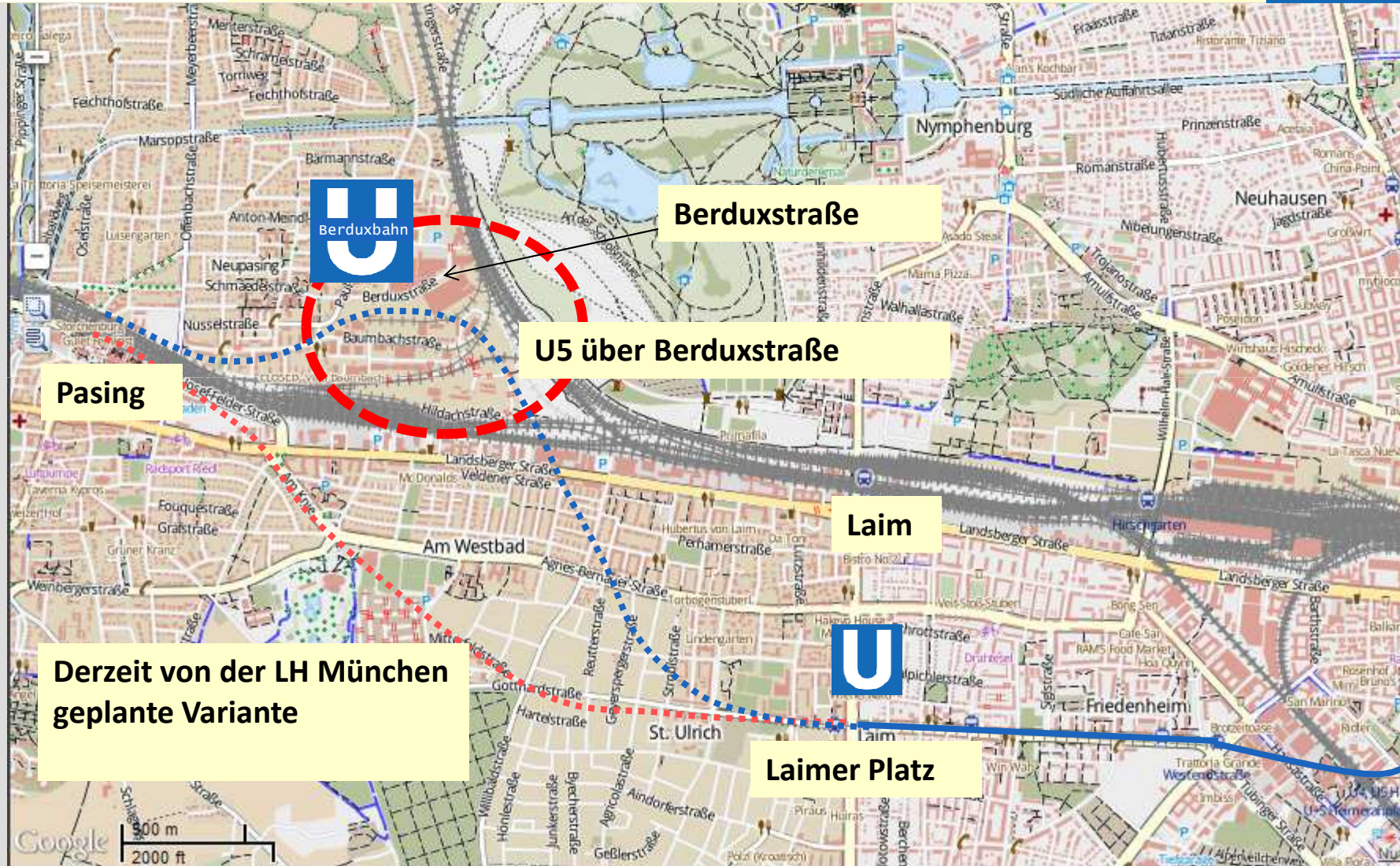
**Dichte erzeugt Nachfrage nach**

- gutem Bus- und Bahnangebot (hier erfüllt durch U5 über Berduxstraße)
- ausreichend Infrastruktur vor Ort (z.B. Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Kindergärten, ...)

**Nachfrage ermöglicht Angebot, Angebot ermöglicht kurze Weg und erspart Verkehr**

**➔ Urbanität durch Dichte, Urbanität erspart Wege**

## Lösung: U5 über Berduxstraße



Derzeit von der LH München geplante Variante

Quelle: Open Street maps und RouteConverter <http://www.routeconverter.de/downloads/de>

- Eine deutliche Verbesserung der ÖPNV Erschließung im Bereich Berduxstraße wird ermöglicht
- Die U5 ermöglicht konkurrenzlos kurze Fahrzeiten in die Innenstadt (auch gegenüber anderen öffentlichen Verkehrsmitteln)
- Alle anderen möglichen ÖPNV-Erschließungsvarianten sind qualitativ schlechter
- Die U5 nach Pasing erschließt so zusätzliches Fahrgastpotential in mit dem ÖPNV nicht gut erschlossenen Bereichen – im Gegensatz zur derzeit geplanten Führung über Knie, in der die U5 nur bereits gut mit dem ÖPNV erschlossenes Gebiet nochmal erschließt
- Die Fahrzeit der U5 nach Pasing verlängert sich um max. 1-2 Minuten
- Aufgabe der U5 ist der städtische ÖPNV und nicht, durch vermeintliche Entlastung der S-Bahn einen Vorwand zum Unterlassen des S-Bahnausbaus zu liefern

## Mehr Wohnungen möglich

- **die drastisch verbesserte ÖPNV Erschließung im Bereich Berduxstraße ermöglicht eine dichtere Bebauung mit mehr Wohnungen und Arbeitsplätzen**
- **die dichtere Bebauung ist aber umgekehrt Voraussetzung für eine Erschließung per U-Bahn**
- **U-Bahn und mehr Wohnungen bedingen sich gegenseitig**



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

# Anhang





Laut NVP-Entwurf, Seite 13/14 wird ein S-Bahnhof nicht weiter verfolgt :

<http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2233091.pdf>

Zitat Beginn:

*S-Bahn-Haltepunkt Berduxstraße*

*Im Bereich des Planungsgebietes östlich der Paul-Gerhard-Allee ist im gültigen Nahverkehrsplan optional ein neuer S-Bahn-Haltepunkt nachrichtlich dargestellt. Hierzu hat die MVV GmbH im Benehmen mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH darauf hingewiesen, dass davon auszugehen ist, dass bei der Einrichtung eines derartigen Haltepunktes sehr wahrscheinlich die negativen Folgen (Erhöhung der Gesamtreisezeit und Betriebskosten der betroffenen S-Bahn-Linie S2) nicht durch eine verbesserte Erschließungswirkung kompensiert werden können. Zudem sind die baulichen Voraussetzungen für einen neuen S-Bahnhalt an dieser Stelle sehr ungünstig. Der S-Bahn-Haltepunkt wäre nämlich nur innerhalb des Überwerfungsbauwerks Neu-Lustheim, das erst kürzlich zur höhenfreien Trennung von Regional und Fernverkehr errichtet worden ist, zu realisieren, was baulich nur sehr aufwendig machbar sei. Zudem wäre die Anzahl der durch eine Verlängerung der Fahrtzeit negativ betroffenen Fahrgäste sehr hoch, da der gesamte Streckenast der S2-West, der insbesondere nach Einführung des 10-Minuten Taktes mit zu den stärksten Linienästen im gesamten S-Bahnnetz zählt, betroffen wäre. Auch wäre die Erschließungswirkung eines Haltepunktes Berduxstraße nur gering, da im Einzugsbereich lediglich der Nord-Westquadrant erschlossen werden könnte und sich im Nord-Ostquadrant keine Siedlungsgebiete (Vorfeld Nymphenburger Schlosspark) befinden.*

*„Die MVG weist darauf hin, dass bei einer möglichen künftigen dichten Bebauung des Entwicklungsgebiets Paul-Gerhard-Allee eine Busbedienung allein nicht die wünschenswerte hochwertige ÖPNV-Erschließung herstellen kann, u.a. wegen der in Richtung Innenstadt umwegigen Linienführung über Pasing mit dortigem Umsteigen sowie wegen der derzeit nur bedingt busgeeigneten direkten Anfahrtmöglichkeit des S-Bahnhofs Pasing von Norden. Eine Anbindung durch einen eigenen S-Bahn-Halt hätte gegenüber dem Bus gravierende Reisezeit- und Attraktivitätsvorteile.*

## Anhang: Zitat NVP Entwurf(II)

*Außerdem eröffnet die künftig vorgesehene Differenzierung innerhalb des S-Bahn-Systems (Expressverbindungen einerseits, häufiger haltende Züge andererseits) ggf. mögliche Handlungsspielräume im Hinblick auf zusätzliche Haltepunkte im Stadtgebiet.“*

*Das Planungsreferat stellt hierzu fest, dass die bei einer Überplanung des Gebiets voraussichtlich zu unterstellenden Eckdaten (ca. 4.500 Einwohnerinnen und Einwohnern und 960 Arbeitsplätze) weit davon entfernt sind, die Voraussetzungen für die zur Realisierung des Haltepunktes notwendige Durchführung einer Standardisierten Bewertung zu erfüllen. **Die Einwohnerinnen-und Einwohnerentwicklung sowie die Arbeitsplatzentwicklung ist auf eine Erschließung ohne S-Bahn Haltepunkt abgestellt** (Hervorhebung durch AAN) und es wird gegenüber der Entwicklung der übrigen Bahnflächen in Abstimmung mit den Eigentümerinnen und Eigentümern hier nur eine moderate Verdichtung vorgeschlagen (Eckdatenbeschluss ist in Vorbereitung). Daher ist aus Sicht des Planungsreferats und des Aufgabenträgers für die S-Bahn, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH, von einer Weiterverfolgung des S-Bahn-Haltepunktes „Berduxstraße“ abzusehen, zumal weder von Seiten des Aufgabenträgers oder des Eigentümers eine Bereitschaft zur Bestellung und Realisierung des Haltepunktes vorhanden ist und aller Voraussicht nach hierfür auch keine Fördermittel akquirierbar wären.*

*Die Anregungen der MVG mbH im Hinblick auf eine leistungsfähige Buserschließung des Gebietes sollten jedoch aufgegriffen werden. In Zusammenarbeit mit der MVG mbH sollten geeignete bauliche Vorhaltungen/-Freihaltungen für den ÖPNV erarbeitet werden. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Erreichbarkeit bestehender und geplanten Haltestellen zu richten.*

*Dies betrifft insbesondere auch die Anbindung an die künftige U-Bahn-Haltestelle „Am Knie“ mittels einer Fuß- und Radwegüberführung über das Bahngelände.*

*Der im Nahverkehrsplan bislang nachrichtlich als optionale Planung dargestellte Haltepunkt „Berduxstraße“ ist somit zu streichen. Die sogenannte Pasinger Kurve bleibt dagegen als Baustein zur Fernverkehrsanbindung des Flughafens nachrichtlich in der Kategorie „Planung / im Bau“ erhalten.*