

# Andreas Knipping

Kurze Stellungnahme zur Studie Baumgartner/Kantke über die Reaktivierung des Westabschnittes Olching Ost – Steinwerk des Münchner Güter-Außenringes und einer Verbindung hiervon zu den Ferngleisen München-Pasing – Olching

## **Kapazitätsproblem im Personenbahnhof München-Pasing**

Das Projekt wird motiviert mit Kapazitätsproblemen und Verbindungsdefiziten im Bahnhof München-Pasing. Unstrittig ist, dass der Bahnhof München-Pasing an Kapazitätsgrenzen arbeitet. Der Bahnhof muss auf 12 Gleisen den Verkehr von und zu folgenden Strecken aufnehmen:

4 Gleise von/nach Gauting/Garmisch

2 Gleise von/nach Herrsching

2 Gleise von/nach Geltendorf

4 Gleise von/nach Mammendorf/Augsburg

Auch wenn dies ebenfalls 12 Gleise sind, entspricht die Bahnhofskapazität naturgemäß nicht der Streckenleistung, weil der größte Teil der Züge in Pasing hält und das jeweilige Gleis länger in Anspruch nimmt.

Durch das Gleisfeld Pasing laufen am nördlichen Rand des weiteren nicht als Bahnhofs-, sondern als Streckengleise, die beiden Gleise zwischen dem Abstellbahnhof Pasing West und der „Abzweigung Kanal“ mit Anschluss von/nach dem Hauptbahnhof. Insgesamt sind also 14 durchgehende Gleise vorhanden, davon 9 mit Bahnsteigen.

Unstrittig ist, dass die Kapazität jedes Bahnhofs davon abhängig ist, dass in den beiderseitigen Vorfeldern mit möglichst kreuzungsfreien Bauwerken dafür gesorgt wird, dass die Züge nur so lange an den Bahnsteigen verweilen müssen, wie der Fahrgastwechsel dauert. Wartezeiten wegen Blockierung der Fahrstraßen durch diagonal im Vorfeld verkehrende Züge müssen so weit wie möglich verhindert werden.

## **Überblick zur Sortierung der Züge in den Vorfeldern des Bahnhofs München-Pasing**

Am **Ostkopf des Personenbahnhofs München-Pasing** ist bereits seit vielen Jahrzehnten für eine Sortierung der Züge gesorgt. Ohne Erfordernis allzu vieler Diagonalfahrten sind verbunden

- die Gleise 10 – 12 mit den Gleisen zum Güterbahnhof Pasing für die Güterzüge nach/von Augsburg (mit weiteren Laufwegen östlich nach/von München-Laim – München Süd oder direkt nach/von München Süd),
- die Gleise 8 – 12 mit der „Fernbahn“ nach/von Richtung Hauptbahnhof für die haltenden und nichthaltenden Fern- und Bezirkszüge nach/von Augsburg,
- die Gleise 4 – 7 mit dem Westabschnitt der S-Bahn Stammstrecke für die S-Bahn-Züge,

- die Gleise 2 und 3 mit der „Starnberger Bahn“ für die Züge des Garmischer und Geltendorfer Bezirksverkehrs nach/von Starnberger Flügelbahnhof.

Am **Westkopf des Personenbahnhofs Pasing** bestehen Defizite zulasten der Strecke von Geltendorf. Eine weitgehend kreuzungsfreie Zuordnung besteht nämlich nur

- zwischen den Gleisen 8 – 12 und den Ferngleisen nach/von Augsburg
- zwischen den Gleisen 4 – 7 und den S-Bahn-Gleisen nach/von Tutzing, Herrsching, und Mammendorf,
- und zwischen den Gleisen 2 und 3 und den Ferngleisen nach/von Garmisch.

Die zweigleisige Strecke von Geltendorf verengt sich hingegen in ganz systemwidriger Weise westlich von Pasing zu einer eingleisigen Strecke, wobei kurz vor dieser Verengung zwei ebenfalls eingleisige Abschnitte einerseits in den Bereich der Gleise 2 und 3 und andererseits in den bahnsteiglosen nördlichen Bereich des Bahnhofs führen.

Diese Gleissituation

- schafft lästige Abhängigkeiten zwischen Fern-, Bezirks- und Fernverkehr
- und macht es unmöglich, die Eurocitys nach/von Lindau/Schweiz in München Pasing halten zu lassen.

### **Wünschenswerte Verbesserungen im Bahnhof München-Pasing für den Fernverkehr**

Zweifellos wäre es günstig, die Fernzüge nach/von Lindau/Schweiz über Bahnsteiggleise in München-Pasing leiten zu können, nachdem dieser Bahnhof immer stärker eine Rolle als Systembahnhof im deutschen und europäischen Fernverkehr einnimmt. Zu beachten ist jedoch, dass der Fernbahnsteig mit den Gleisen 8 und 9 bereits außerordentlich stark belegt ist. Immer wieder kommt es hier zu Wartezeiten in der von ICE, lokbespannten Fernzügen und Bezirkszügen von/nach Ulm/Donauwörth usw. charakterisierten Zugfolge.

In der Studie Baumgartner/Kantke wird vorgetragen, bei ihrer Verwirklichung werde in Pasing zusätzlich zum vorhandenen Fernbahnsteig „nur“ ein zweiter Fernbahnsteig mit zwei Gleisen erforderlich.

Jedoch:

- Wo dieser Bahnsteig angelegt werden sollte,
- welches der vorhandenen 14 Gleise ggf. mit erheblichen betrieblichen Nachteilen zur Gewinnung der notwendigen Breite des Bahnsteigs geopfert werden sollte,
- oder welche Flächen nördlich oder südlich des bisherigen Gleisfeldes dafür in Anspruch genommen werden sollen
- und wie sich ein solches Vorhaben mit den derzeit allmählich zum Abschluss kommenden aufwändigen Umgestaltungen der Bahnsteige und Unterführungen in Pasing vertragen soll,

bleibt offen.

## **Notwendige Entmischung der Züge der Geltendorfer Strecke westlich von München-Pasing**

Die Trennung zwischen

- Fernzügen (wie dargestellt möglichst mit Kommunikation zu den nördlichen Bahnsteiggleisen),
- Zügen des Bezirksverkehrs mit möglichst kreuzungsfreier Kommunikation zu den Bahnsteiggleisen 2 und 3
- und den S-Bahn-Zügen günstigerweise im Sinne einer kreuzungsfreien Zusammenführung mit den Gleisen der S 3

macht bauliche Maßnahmen westlich des Bahnhofs München-Pasing unabdingbar.

Alle seit Jahrzehnten hierzu diskutierten Varianten sehen den Bau entsprechender Gleise, Weichen und Überwerfungsbauwerke im unmittelbaren westlichen Vorfeld des Bahnhofs München-Pasing vor. Blicke in Stadtpläne oder „Google-Earth“ wie auch aus den Fenstern von S 3 und S 4 lassen unschwer erkennen, dass es sich hier zwischen Leienfelsstraße und München-Pasing um bisher schon weitestgehend von Eisenbahnbetriebsanlagen gekennzeichnete Flächen handelt, auf denen weder Platzprobleme noch städtebauliche oder ökologische Rücksichten weiteren Bauwerken dieser Art entgegenstehen. Die Systemertüchtigung stünde hier im engsten Zusammenhang mit einem viergleisigen Ausbau der Strecke von/nach mindestens Aubing, wie er in jeder Planungsvariante vorausgesetzt wird.

## **Vergleichende Bewertung einer „Gröbenzeller Spange“**

Ein Verbindungsdefizit im westlichen Kopf des Bahnhofs München-Pasing mehrere Kilometer weiter westlich lösen zu wollen, wo die Geltendorfer Strecke und die Augsburger Fernbahn bereits mehrere Kilometer voneinander entfernt verlaufen, ist eine äußerst ungewöhnlicher Gedanke. Vorbilder sind im nationalen und internationalen Maßstab allenfalls dort zu erkennen, wo innerstädtische Beengtheiten eine Streckensortierung weit im Vorfeld von großen Bahnhöfen erforderlich machen. Beispiele sind die Verknüpfungen zwischen den Strecken Dresden – Leipzig und Dresden – Berlin, mit denen außerhalb Dresdens im Nordwesten eine geordnete Bedienung der Bahnhöfe Dresden Hbf und Dresden-Neustadt erreicht wird und ein Kopfmachen von Zügen dort vermieden wird. Vergleichbar ist auch die Situation des Kölner Hauptbahnhofs, der im Rahmen eines südlich bis Koblenz und nördlich bis Düsseldorf reichenden Systems so eingebunden ist, dass kurze Zughalte ohne Richtungswechsel garantiert sind. Eine solche Zwangslage besteht wie dargestellt westlich von München-Pasing nicht.

**Eine „Gröbenzeller Spanne“ würde bei nicht erkennbaren Vorteilen eine Fülle von Nachteilen bringen.**

**Eisenbahnbetrieblich ungünstig** wäre sie, weil die zusätzlich zu belastenden Ferngleise Olching – München-Pasing bereits außerordentlich stark in Anspruch genommen sind. Bekanntlich erstreckt sich der viergleisige Ausbau der Strecke München – Augsburg nicht auf den Abschnitt östlich von Olching. Dies ist insoweit vertretbar, als der größere Teil der Güterzüge östlich von Olching den Nordring von/nach Rangierbahnhof München Nord befährt. Gleichwohl fahren auch zwischen Olching und München-Pasing viele Güterzüge. Hierbei handelt es sich einerseits um Züge, die der Bedienung des Bahnhofs München Süd mit Großmarkthalle und Schlachthof dienen, mithin von Zielen, die über den Nordring nicht erreichbar sind, und andererseits um Züge, die zur Entlastung des Nordrings direkt durch München geleitet werden. Diese Güterzüge führen zusammen mit dem regen ICE-; IC-, EC- und RE-Verkehr zu einer bereits hohen Belastung der gegenständlichen Strecke mit Zügen unterschiedlicher Geschwindigkeit.

Die Ausbauerfordernisse auf der Strecke München-Pasing – Buchenau würden sich nur auf dem landschaftlich und bautechnisch weniger problematischen Abschnitt München-Pasing Eichenau relativieren, nicht jedoch auf dem Abschnitt Eichenau – Buchenau, der durch hohe Dämme, durch die Nähe des Klosters Fürstenfeld und durch die Überquerung der Amper viele Probleme aufwirft.

**Ökologisch ungünstig** wäre die Spanne, weil sie den sensiblen Bereich zwischen Roggensteiner Leite und dem westlichen Rand von Gröbenzell diagonal durchschneiden würde. Wollte man hier eine zweigleisige Hauptbahn anlegen, könnte man allen Widerstand gegen Olchinger Umgehungsstraßenprojekte von vornherein vergessen. Außer der Strecke selbst würden hohe und weithin sichtbare Überwerfungsbauwerke einerseits im Bereich zwischen Emmering und Eichenau an der Geltendorfer Strecke (die 1939 genügende Einführung auf gleicher Höhe ist angesichts der heutigen Streckenauslastung nicht mehr vorstellbar) und andererseits zwischen Olching und Gröbenzell notwendig machen. Dazu käme die Wiederherstellung der in den siebziger Jahren abgebauten Brücken für die Staatsstraßen Eichenau – Olching und Olching – Gröbenzell über die Bahnstrecke in den vom gegenwärtigen Straßenverkehr bedingten Dimensionen.

**Städtebaulich vollkommen unvertretbar** wäre das Projekt mit Blick auf die Auswirkungen für die Gemeinde Gröbenzell. Bemerkenswerterweise begnügt sich die Studie Baumgartner/Kantke insoweit mit einer schlichten Zusammenführung farbiger Linien. So einfach gestaltet sich jedoch die Herstellung einer für 160 km/h tauglichen Abzweigung aus einer für 200 km/h geeigneten Fernbahn nicht.

Das in Richtung Emmering zu leitende Gleis müsste unmittelbar westlich der zentralen Gröbenzeller Unterführung aus dem Ferngleis München-Pasing – Olching ausgeleitet werden und auf einem Damm oder einem Stützmauersystem im Verlauf des gegenwärtigen Sonnenweges auf eine Höhe gebracht werden, die jenseits der Brücke über den Ascherbach für eine Überquerung der Fernbahn ausreichen würde. Der Sonnenweg und ein Teil seiner nördlichen Bebauung müssten geopfert werden. Je schlanker man dieses Gleis zur Minderung des Flächenverbrauchs an die vorhandene Fernbahn anlehnen würde, umso flacher wäre der Winkel, in dem diese zu überqueren wäre, mit der Folge einer außerordentlichen Länge der Brücke. Sehr viel Platz besteht insoweit nicht, weil ja vor dem gegenwärtig brachliegenden und dann wieder zu aktivierenden Damm des alten Nordrings die Biegung in Richtung Emmering geschafft sein muss. Jede weitere Ausschwenkung nach Norden kostet jedoch weitere Straßen-, Garten- und Häusersubstanz im Bereich Sonnenweg, Freilandstraße, Birkenstraße usw.

Optisch weniger belastend, im Flächenverbrauch aber gleich ungünstig, wäre eine Führung dieses Gleises unter der Fernbahn hindurch. Große Probleme der Wasserführung etwa mit dem Ascherbach würden das Projekt in diesem Fall erheblich verteuern.

Das von Emmering in Richtung Gröbenzell zu leitende Gleis kann ebenerdig in das Fernbahngleis Olching – Gröbenzell eingeführt werden, jedoch nur auf einem Gelände, das derzeit durch die beiden S-Bahn-Gleise belegt ist. Diese Gleise müssten erheblich nach Süden verschwenkt werden, in einer Länge etwa zwischen dem Beginn der Parkstraße und der historischen und dann zu reaktivierenden Nordringbrücke. Im Bereich dieser Ausschwenkung müsste das neue Gleis Emmering – Gröbenzell diese S-Bahn-Gleise über- oder unterqueren. Welche extremen Auswirkungen dies für die Anwohner von Lenzweg, Parkstraße, Winterstraße und Fischerweg hätte, liegt auf der Hand. Die bereits zwischen dem Olchinger Bahnhof und dem kleinen Olchinger See nach Süden verschwenkte S-Bahn-Trasse würde zwischen Olching und Gröbenzell endgültig zu einer Schlangenlinie geraten.

### **Bewertung des Abschnitts bis Olching Ost**

Der Bahndamm des historischen Nordrings ist noch vorhanden und von Bebauung frei. Ohne Zweifel würde die Reaktivierung der in sechs Jahrzehnten wieder von der Natur zurückeroberten Trasse im Bereich der Olchinger August-Exter-Straße und der Gröbenzeller Wohnbebauung an Ascherbachstraße, Wachtelweg, Exterstraße, Fasanenweg und Dammweg extreme Beeinträchtigungen mit sich bringen. Die betrieblichen Vorteile wären gering, weil ein mit dem Rangierbahnhof München Nord zu verbindender Güterverkehr auf der Geltendorfer Strecke gering ist und auch in Zukunft gering bleiben wird. Anders als häufig vorgetragen werden die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und die Elektrifizierung der Strecke Lindau – Memmingen – Geltendorf nicht zu einer bedeutenden Zunahme des Güterverkehrs zwischen Lindau und München

führen. Der Güterverkehr zwischen München und Italien wird vielmehr weiterhin im wesentlichen über die Brennerstrecke stattfinden. Für den Verkehr zwischen Gotthard-Basistunnel und Deutschland wird die Verbindung Lindau Memmingen Buchloe – Augsburg – Nürnberg im wesentlichen die östliche Begrenzung darstellen. Der Raum München ist davon nicht betroffen.

Andreas Knipping  
Juni 2011