

Antragsteller
Reinhard Bernsdorf

München, 5. Mai 2020

U-Bahn nach Freiham

Antrag:

Das Baureferat wird gebeten

1. um den Bau der U-Bahn nach Freiham zu beschleunigen, ist es absolut notwendig, als Vorhaltemaßnahme in Freiham **bereits den gesamten U-Bahnhof Freiham Zentrum und dessen gesamte Abstell- und Wendeanlage komplett im Rohbau zu erstellen**. Es reicht keineswegs, nur den Deckel und die Seitenwände zu erstellen.
2. Eine dringend erforderliche, zusätzliche, mittige und zweigleisige Wendeanlage am Westkopf der Station Westkreuz vorzusehen (für U-Bahn-Verstärkerfahrten bis Pasing/Westkreuz); dort sind die Arbeiten in offener Bauweise möglich.
3. bei einer geplanten späteren Weiterführung der U-Bahn in Richtung Germering, dass in diesem Fall drei der Abstellplätze, entfallen, da zwei der Abstellgleise zu Fahrgleisen werden."
4. im Hinblick auf ggf. höhere Fahrzeughöchstgeschwindigkeiten – wo bau-ökonomisch möglich – eine Gleistrassierung auf $V_{max} = 90...100$ km/h geprüft werden, anstatt bisher 80 km/h, sofern dies nicht schon erfolgte.

Begründung:

Zu 1. Ein Baubeginn 2028 ist bei weitem zu unambitioniert. Bei zügiger Planung sollte ein Baubeginn Anfang 2024 und eine Inbetriebnahme im Dezember 2030 möglich sein. Es sei darauf hingewiesen, dass in nur 4-jähriger Bauzeit von 1979 bis 1983 die U6-West Harras - Holzapfelkreuth errichtet wurde. Die U-Bahn nach Freiham sollte spätestens zwei Jahre nach der U-Bahn Pasing in Betrieb genommen werden, also etwa 2030, da die Abstell- und Wendeanlage in Pasing **völlig unterdimensioniert ist**, was den Betrieb erschwert.

Man darf nicht vergessen, dass die U5 Freiham Zentrum - Neuperlach Süd eine Länge von 23 km hat, sodass die höhere Wahrscheinlichkeit, dass eine Betriebsstörung auftritt, durch höhere Redundanz in der Infrastruktur abgefangen werden sollte; bei Verlängerung der U5 nach Ottobrunn EADS würde sich die Länge auf stattliche 28 km erhöhen, weswegen hier mit entsprechender betrieblicher Redundanz zu arbeiten ist. Wird die U5 bis Germering weitergebaut, dann hätte die U5 Germering - Ottobrunn EADS eine Betriebslänge von stattlichen 31 km, was auch im internationalen Vergleich sehr bemerkenswert wäre, zumal diese U-Bahn neben der LH München sogar noch durch zwei Landkreise (Fürstfeldbruck und München) führen würde, was die Betriebskostenaufteilung und die Aufteilung für die entsprechenden Vorhalteaufwendungen für einen stabilen Betrieb nicht unbedingt einfacher macht.

Anzumerken ist auch, dass die Abstellanlage asymmetrisch gebaut wird, was bedeutet, dass die Streckengleise 5 nach Germering und 8 von Germering nicht symmetrisch zu den Fahrbewegungen angeordnet sind.

So lange die U5 in Freiam Zentrum endet, sollte darauf geachtet werden, dass die Bushaltestellen in Freiam Zentrum für Doppelgelenkbusse (Länge 25,25 m) eingerichtet werden, damit diese im 5-Minuten-Takt die Lücke zwischen Freiam Zentrum und Germering schließen können.

- Zu 2. Die "Abstell- und Wendeanlage in Pasing" wird nach meinem bisherigen Kenntnisstand mit weiterer Streckenverlängerung aufgelöst, weil diese Anlage nur die beiden Streckengleise und deren Weichenkreuz hinter dem Bahnsteigbereich umfasst. Daher ist hinter dem Weichenkreuz am Westkopf Bhf. Westkreuz zwingend eine zusätzliche mittige zweigleisige Wende- und Abstellanlage vorzusehen, um bei S-Bahn-Störungen U-Bahn-Verstärkerzüge bis Pasing/Westkreuz zu ermöglichen.
- Zu 3. Auf dem stadtauswärtigen Streckengleis befindet sich die Weiche zur Abstellanlage, womit das stadtauswärtige Streckengleis vor Weiterführung nach Germering nur einen statt zwei U-Bahn-Langzug-Abstellplätze bieten kann; folglich verbleiben bei Weiterführung nach Germering acht statt sieben der zuvor elf U-Bahn-Langzug-Abstellplätze

Reinhard Bernsdorf