

# Stadtbahn – Ein ergänzendes Verkehrssystem für München und sein Umland

Ergänzungsseiten zur 1. Auflage vom November 1997  
Stand: Februar 2001

## Stadtbahn im Internet

Weitere Aktualisierungen und ergänzendes Material unter  
<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/stadtbahn/>  
und <http://www.stadtbahn-muenchen.de/>

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



## Inhalt

<b>4</b>	<b>Streckenbeschreibungen</b> .....	<b>3</b>
4.5	Messestadt Riem – Neuperlach [Text und Streckengrafik geändert] .....	3
4.6a	Neuperlach – Ottobrunn – Unterhaching – Giesing [neues Kapitel / ersetzt 4.6] .....	4
4.6b	Neuperlach – Unterhaching – Taufkirchen – Deisenhofen [neues Kapitel] .....	5
4.6c	Ottobrunn – Putzbrunn – Vaterstetten [neues Kapitel] .....	6
4.9	Gröbenzell – Germering-Unterpfaffenhofen [geänderte Streckengrafik] .....	7
4.12	Fürstenried West – Neuperlach (Südtangente) [geänderte Streckengrafik].....	8
4.13	Dachau – Münchner Norden [geänderte Streckengrafik].....	8
4.15	Fürstenfeldbruck – Olching – Allach [neues Kapitel] .....	9
4.16	Zweigstrecken [eine geänderte und zwei neue Streckenbeschreibungen] .....	10
<b>6</b>	<b>Beispiel für ein Liniennetz</b> [das die neuen Streckenvorschläge einbezieht] .....	<b>11</b>
<b>Anhang 3: Literatur</b> [ergänzt und aktualisiert] .....		<b>16</b>

**Verfasser:** Edmund Lauterbach  
Andreas Barth

**Herausgeber:** **PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e. V.**  
Schwanthalerstraße 74  
80336 München  
Tel.: 089 - 53 00 31  
Fax: 089 - 53 75 66

**Grafiken:** Edmund Lauterbach

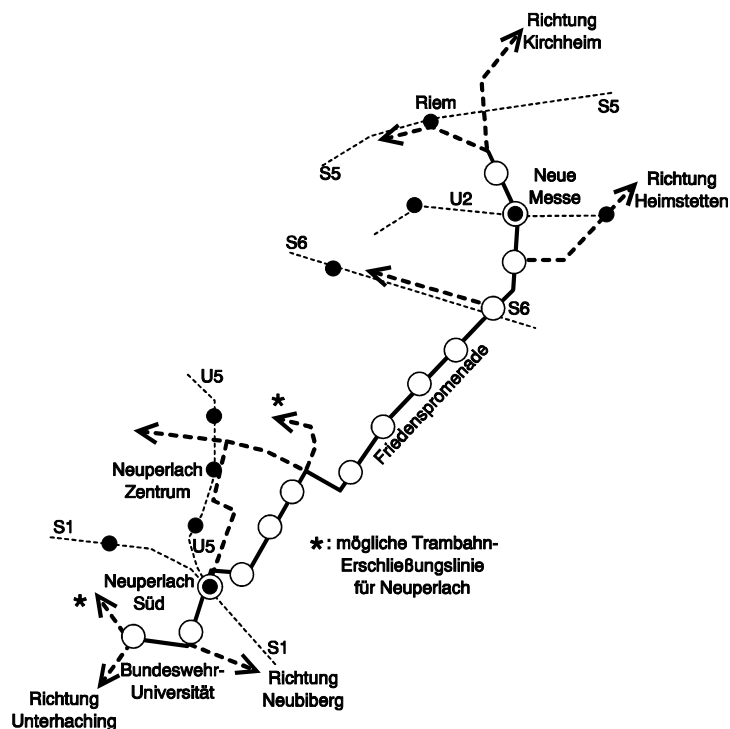
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Weiterverarbeitung nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung des Herausgebers.

## 4 Streckenbeschreibungen

### 4.5 Messestadt Riem – Neuperlach [Text und Streckengrafik geändert]

In Riem entsteht auf dem ehemaligen Flughafengelände derzeit eines der größten Neubaugebiete Münchens. Außer Wohnbebauung finden hier die Neue Messe und verschiedene Gewerbegebiete Platz. Der zuständige Bezirksausschuß befürwortet eine Busanbindung des Neubaugebietes durch den Landschaftspark Richtung Süden. Eine solche Buslinie kann als Vorläufer einer Stadtbahn gesehen werden. Teile des Bezirksausschusses lehnen jedoch auch eine dem Bus vorbehaltene Straße ausdrücklich ab, da auch bei einer entsprechenden Verkehrsbeschränkung nachfolgender Autoverkehr befürchtet wird [28].

Südlich von Riem gibt es an der Friedenspromenade ebenfalls neue Wohngebiete. Im politischen Raum wurden hierfür bereits vor Baubeginn Forderungen nach einem besonders guten Anschluß mit öffentlichen Verkehrsmitteln laut. Diese Forderungen haben sich verstärkt, seit im Frühjahr 1997 per Bürgerentscheid der Bau von knapp 1000 zusätzlichen Wohnungen endgültig beschlossen wurde. Um Durchgangsverkehr zu vermeiden, wird ein Ausbau der Friedenspromenade abgelehnt. Dennoch sollte dieses Neubaugebiet in Richtung Neuperlach gut angeschlossen werden.



Stadtbahnstrecke Messestadt – Friedenspromenade – Neuperlach

In beiden Fällen bietet sich eine Stadtbahn an. Weder ein eigener Gleiskörper noch die Mitnutzung vorhandener Straßen locken zusätzlichen Individualverkehr an. Zudem ist eine Stadtbahn deutlich attraktiver als eine Busanbindung. Ähnliches wurde auch im Anhörungsverfahren zum Flächennutzungsplan vorgeschlagen [49].

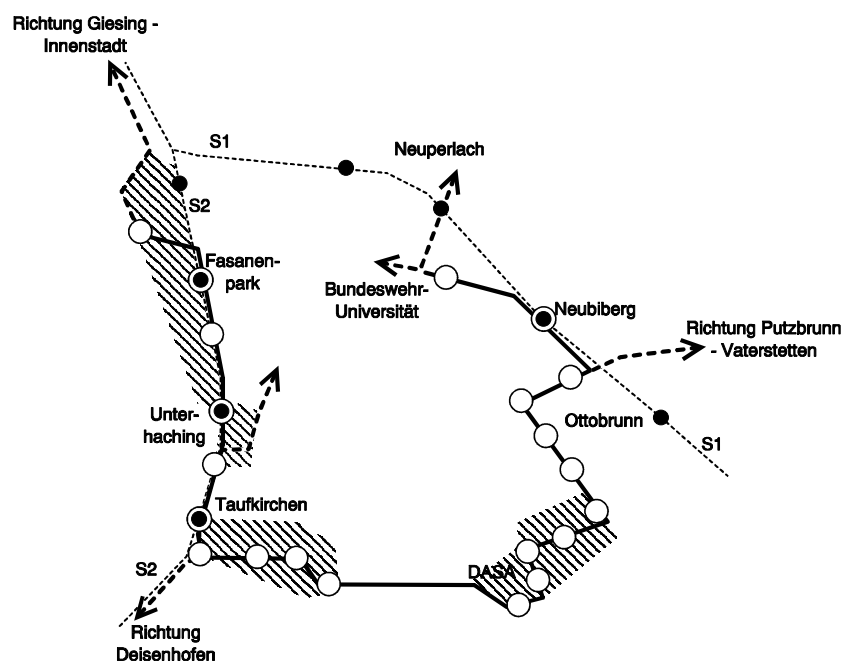
In der Messestadt besteht mittelfristig Anschluß an eine von Steinhausen zu verlängernde Straßenbahn sowie an eine Stadtbahn aus Richtung Münchner Norden und Johanneskirchen (siehe Linienkonzept in Kapitel 6). Ausgehend vom U-Bahnhof Messestadt West verläuft die Stadtbahn durch das Wohngebiet und den Landschaftspark sowie weiter entlang der Friedenspromenade Richtung Neuperlach. Auf Höhe Vogesenstraße oder Gartenstadtstraße besteht die Möglichkeit, mit einer Verbindung zur Trambahn 19 eine weitere attraktive Anbindung der Friedenspromenade zu schaffen. Der Karl-Marx-Ring sollte möglichst über die für eine Verlängerung der Ständlerstraße freigehaltene Trasse erreicht werden; Alternativen hierzu sind jedoch auch denkbar.

Für Neuperlach sollte längerfristig ein schienengebundenes Verkehrsmittel die jetzige Erschließung durch zahlreiche Busse ersetzen. Ein solches Erschließungssystem für Neuperlach wird im folgenden als „Trambahnring“ bezeichnet. Die Neuperlach durchquerenden Stadtbahnen nutzen diesen Trambahnring teilweise mit und erreichen so den U-Bahn-Anschluß in Neuperlach Zentrum oder Neuperlach Süd. (Siehe hierzu auch Abschnitt zu Neuperlach in 4.16.)

Streckenlänge ab Messestadt bis Neuperlach Karl-Marx-Ring etwa 4,5 km.

#### **4.6a Neuperlach – Ottobrunn – Unterhaching – Giesing** [neues Kapitel / ersetzt 4.6]

Die Strecke verläuft von Neuperlach Zentrum zur Fritz-Erler-Straße und erreicht über die Carl-Wery-Straße Neuperlach Süd. Von hier geht es entlang der Bebauungsgrenze bis zur Stadtgrenze im Bereich des Osteingangs der Universität der Bundeswehr. Die Stadtbahn biegt nach Osten ab, folgt der Stadtgrenze und erreicht die S-Bahn-Gleise nördlich des Bahnhofs Neubiberg. Im Bereich dieses Bahnhofs wird die hier zweigleisige S-Bahn-Strecke mitbenutzt und an der Putzbrunner Straße in Ottobrunn wieder Richtung Westen verlassen.



Stadtbahnstrecke Neuperlach – Ottobrunn – Taufkirchen – Unterhaching – Giesing

In Ottobrunn ist der am meisten Erfolg versprechende Streckenverlauf derjenige, der entlang des Ortszentrums über die Rosenheimer Landstraße führt. Zur Erschließung des Industriegebiets um EADS und IABG (Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft) führt die Stadtbahn nach Süden und erreicht über die Robert-Koch-Straße die genannten Industriebetriebe. Nach der südlichen Umfahrung des EADS-Geländes bieten sich für eine Streckenfortsetzung weiter in Richtung Taufkirchen verschiedene Möglichkeiten. Inwieweit hier Ortsstraßen benutzt werden können oder die Trasse am Bebauungsrand entlang geführt werden muß, ist noch zu klären. Auf jeden Fall sollte das Gebiet um das Taufkirchener Rathaus erschlossen werden.

Südlich des Taufkirchener Bahnhofs werden die S-Bahn-Gleise der Linie S2 erreicht. Hier sollte jeweils eine Verbindungskurve nach Norden und nach Süden eingeplant werden. Den Gleisen kann in Richtung Norden durch Unterhaching hindurch gefolgt werden. Für ein Verlassen der S-Bahn-Strecke bietet sich entweder ein Punkt nördlich der Station Fasanenpark oder nördlich der Station Fasangarten an. Später ist zu entscheiden, ob zur besseren Erschließung eine Verlegung der Stadtbahn auf Ortsstraßen in Unterhaching sinnvoll ist.

Im Bereich Fasangarten / Fasanenpark sollte ein Anschluß ans Münchner Trambahnnetz ermöglicht werden. Dieser Anschluß kann durch eine Verlängerung der bisher an der Schwanseestraße endenden Trambahnlinie durch die ehemalige amerikanische Siedlung erfolgen. Über die Trambahngleise wird der S- und U-Bahnhof Giesing erreicht.

Streckenlänge ab Bundeswehr-Universität Ost bis Taufkirchen ca. 11 km.

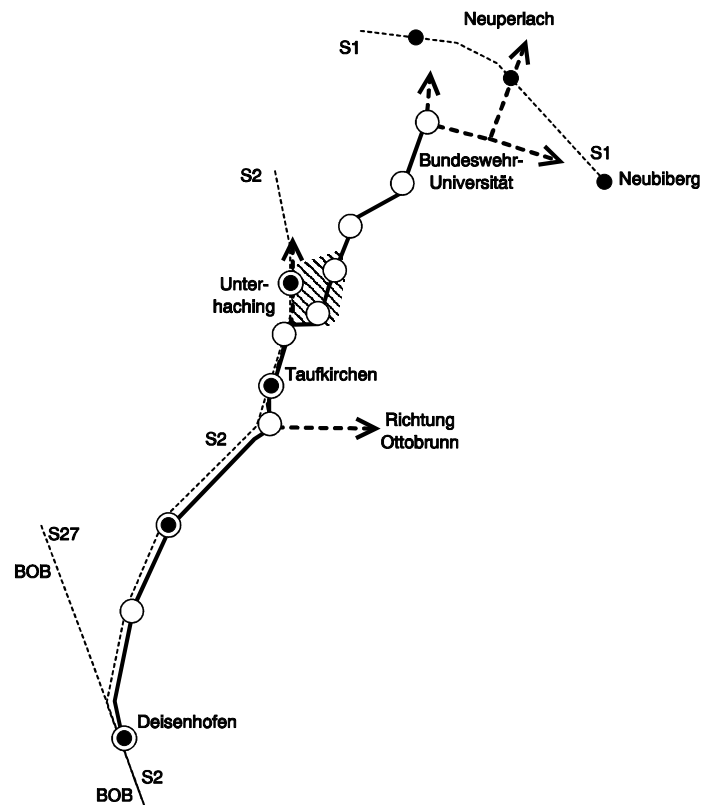
#### **4.6b Neuperlach – Unterhaching – Taufkirchen – Deisenhofen** [neues Kapitel]

Diese Strecke zweigt zwischen Neuperlach Süd und der Bundeswehr-Universität von der Stadtbahnstrecke nach Ottobrunn ab. Sie verläuft nach Westen parallel zur Bebauungsgrenze auf Münchner Stadtgebiet. In diesem Bereich sollte eine Wendeanlage für aus Norden kommende und hier endende Stadtbahnlinien errichtet werden.

Die Strecke führt dann auf der Trasse eines ehemaligen Anschlußgleises nach Süden und überquert die Autobahn im Zuge der Abdeckung des aufgelassenen Flugplatzes Neubiberg. Eine Option für die Streckenführung ist, nördlich des Bahnhofs Unterhaching die S-Bahn-Gleise und die Stadtbahnstrecke von Giesing nach Ottobrunn zu erreichen. Es sollte jedoch geprüft werden, wie die fern der S-Bahn liegenden Gemeindeteile besser erschlossen werden können. Denkbar ist eine Führung über Truderinger Straße, von-Staufenberg-Straße und Ottobrunner Straße, so daß die S-Bahn-Gleise südlich des Unterhachinger Gymnasiums erreicht werden.

Bis zum Endpunkt in Deisenhofen benutzt die Stadtbahn die Gleise der S-Bahn-Linie 2.

Streckenlänge zwischen Bundeswehr-Universität Ost und Unterhaching ca. 5 km.



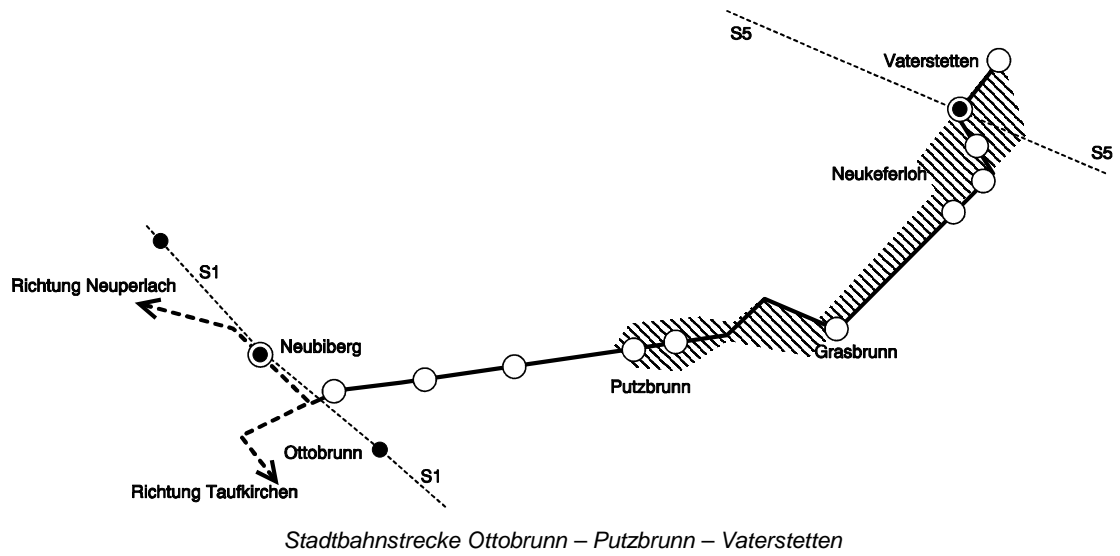
Stadtbahnstrecke Neuperlach – Unterhaching – Taufkirchen – Deisenhofen

#### **4.6c Ottobrunn – Putzbrunn – Vaterstetten** [neues Kapitel]

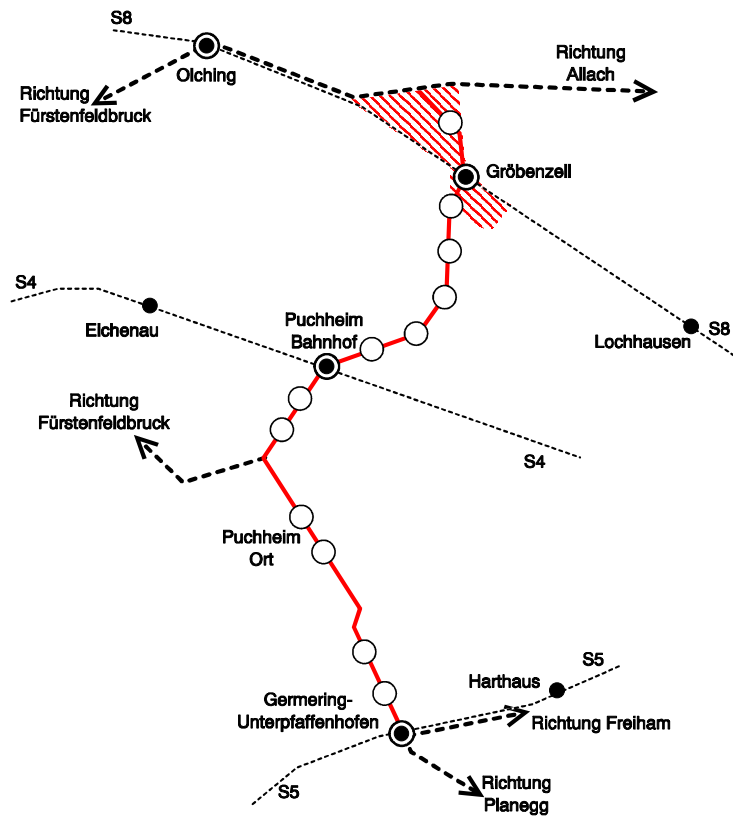
Diese Strecke ist aufgrund der nicht sehr dichten Besiedlungsstruktur eher weiter in der Zukunft anzusiedeln. Sie zweigt von der Stadtbahnstrecke Neuperlach – Ottobrunn dort ab, wo von den S-Bahn-Gleisen auf die Putzbrunner Straße gewechselt wird. In Richtung Vaterstetten wird dieser Straße nach Osten bis Putzbrunn gefolgt. Von dort geht es weiter über Grasbrunn nach Neukeferloh und zum S-Bahnhof Vaterstetten. Von hier kann die Stadtbahn noch bis zum nördlich der S-Bahn gelegenen Ortskern verlängert werden.

Der genaue Streckenverlauf in den Ortsbereichen ist noch zu klären.

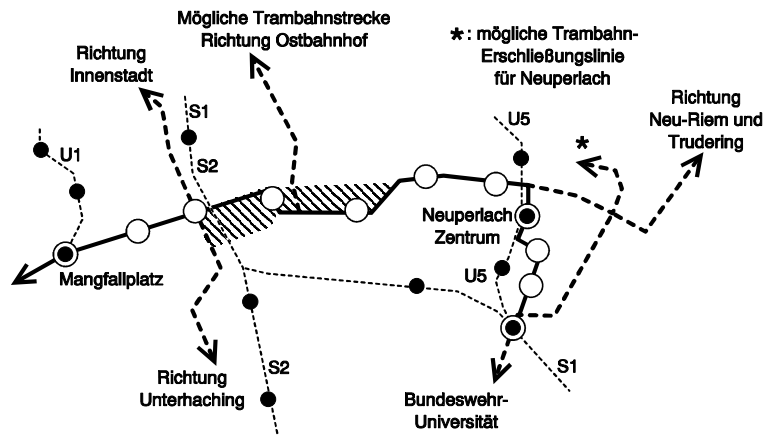
Streckenlänge ca. 11 km.



**4.9 Gröbenzell – Germering-Unterpfaffenhofen** [geänderte Streckengrafik]

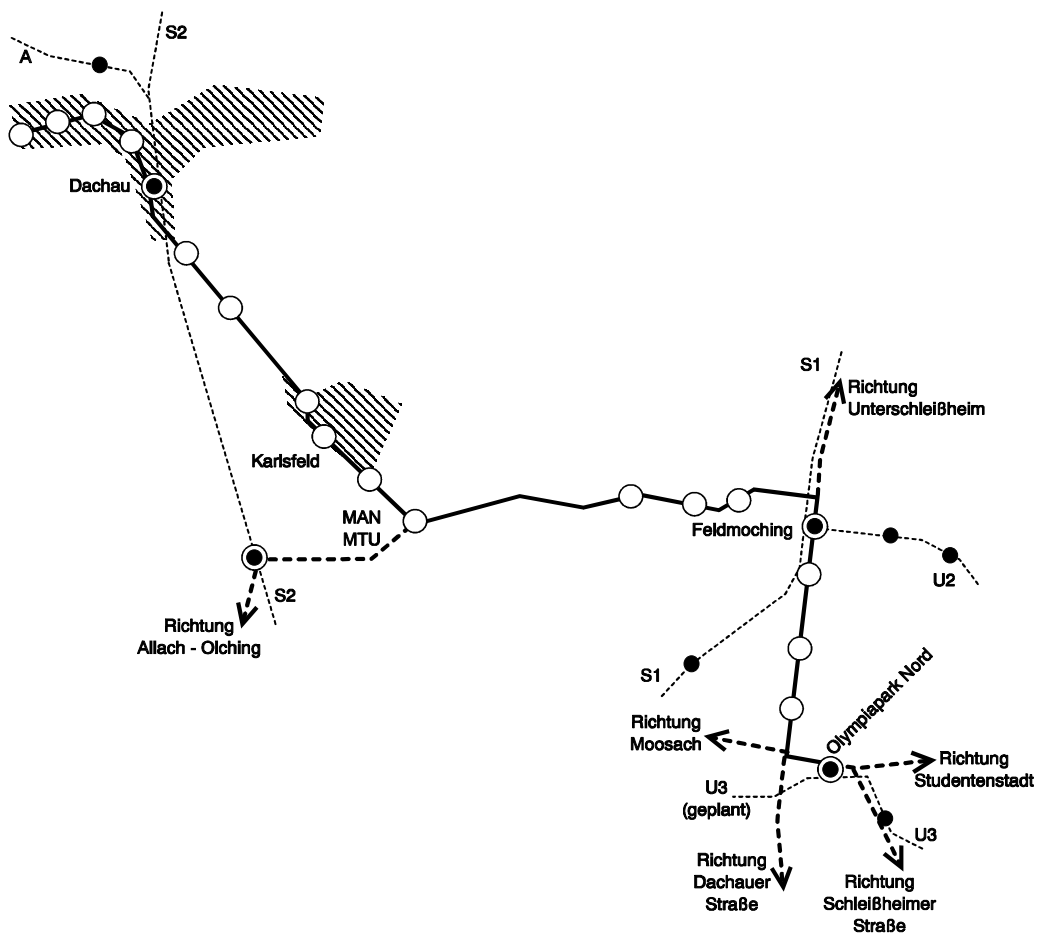


**4.12 Fürstenried West – Neuperlach (Südtangente)** [geänderte Streckengrafik]



Stadtbahnstrecke Fürstenried West – Solln – Harlaching – Neuperlach (östlicher Teil)

**4.13 Dachau – Münchner Norden** [geänderte Streckengrafik]



Stadtbahnstrecke Dachau – Karlsfeld – Feldmoching – Olympiapark Nord

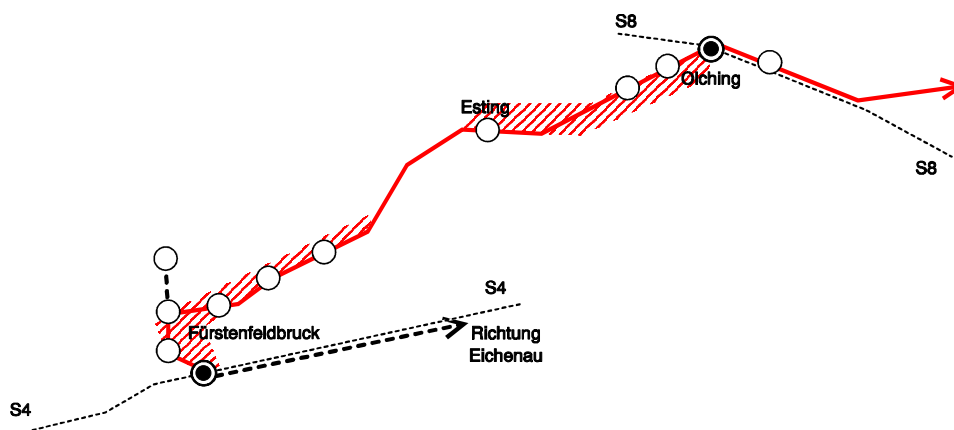


#### 4.15 Fürstenfeldbruck – Olching – Allach [neues Kapitel]

Mittelfristig ist eine Verbindung von Fürstenfeldbruck über Emmering nach Olching und weiter in den Münchner Norden sinnvoll und notwendig. In Fürstenfeldbruck kann diese Strecke am Bahnhof beginnen und bis zur Dachauer Straße die Gleise mit der Strecke aus Eichenau teilen. Entlang der Hauptstraße / Dachauer Straße durchquert die Stadtbahn Emmering. Alternativen zur Führung über diesen Straßenzug können geprüft werden.

Im weiteren Verlauf wird Esting erreicht. Die Streckenführung im Ortsbereich ist abhängig von einer Möglichkeit der Amperquerung. Am ehesten bietet sich eine Trasse parallel der Staatsstraße 2345 auf der dem Ort zugewandten Seite an.

In Olching sollte die Strecke möglichst im Bereich Fürstenfeldbrucker Straße / Hauptstraße verlaufen. Eine Trasse weiter südöstlich ist zwar auch denkbar, hat aber eine deutlich schlechtere Erschließungswirkung.



Stadtbahnstrecke Fürstenfeldbruck – Olching – Allach (westlicher Teil)

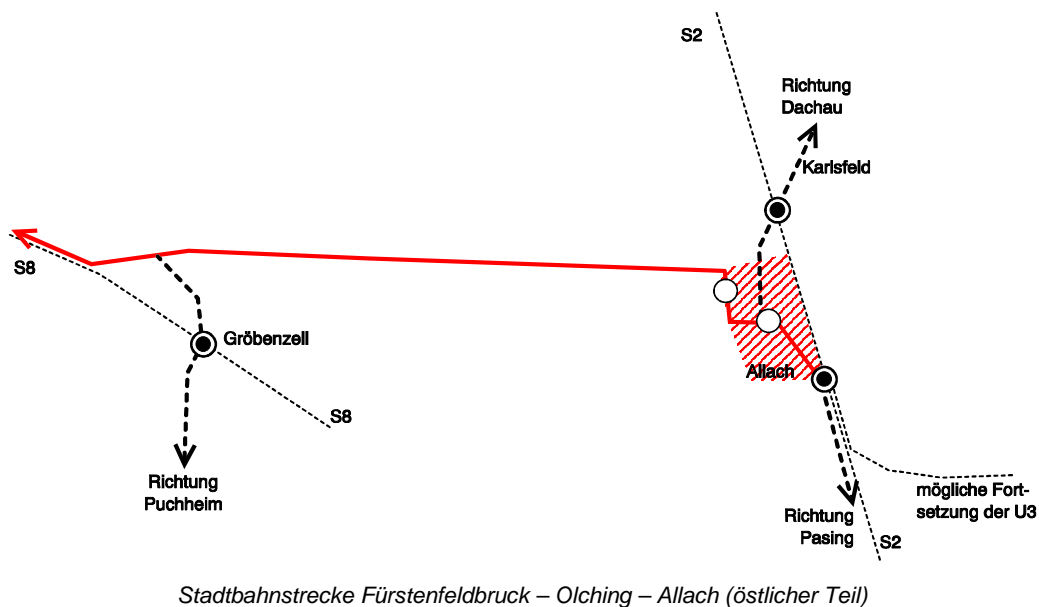
Vom Bahnhof Olching aus nutzt die Stadtbahn die bestehenden Gleise des Güterringes Richtung Allach. Am Olchinger Bahnhof oder im Bereich des Güterringes auf Höhe der Gröbenzeller Bahnhofstraße zweigt die Stadtbahnstrecke Richtung Gröbenzell und Puchheim ab.

In Allach besteht grundsätzlich die Möglichkeit, den S-Bahnhof entlang der Gleise der S2 zu erreichen. Günstiger für die Erschließung ist hier, wenn die Stadtbahnstrecke den Güternordring vorher verläßt und den Ort durchquert. Die Würm könnte im Zuge der Kleselstraße gequert werden und der Bahnhof wird über die Georg-Reismüller-Straße erreicht.

Die Stadtbahn-Spange aus Richtung Karlsfeld und Dachau mündet demgemäß entweder an der Kreuzung Güterring / S2 oder im Bereich der Eversbuschstraße ein.

Falls die U3 über Moosach hinaus bis Allach verlängert wird, besteht am Allacher Bahnhof Anschluß Richtung Olympiapark und Münchner Freiheit. Andernfalls sollte die Verbindung nach Moosach durch eine entsprechend verlängerte Stadtbahnstrecke hergestellt werden.

Streckenlänge ohne DB-Gleise: ca. 12 km.



#### 4.16 **Zweigstrecken** [eine geänderte und zwei neue Streckenbeschreibungen]

##### **Neuperlach**

In Neuperlach sollte längerfristig die jetzige Erschließung mit zahlreichen Buslinien durch ein Schienenverkehrssystem abgelöst werden. Für die Stadtbahn bietet sich folgende Achse an: Ständlerstraße – Thomas-Dehler-Straße (Neuperlach Zentrum) – Hanns-Seidel-Platz – Fritz-Erler-Straße – Carl-Wery-Straße – Neuperlach Süd – Bundeswehr-Universität.

Als Naherschließung ist für Neuperlach ein Trambahnring mit Stich- bzw. Radialstrecken nach Neuperlach Zentrum sinnvoll. Im östlichen Bereich kann der Trambahnring durch eine Stadtbahnlinie mitgenutzt werden, die so eine etwas schnellere Verbindung nach Neuperlach Süd und zur Universität der Bundeswehr liefert: Karl-Marx-Ring – Tribulaunstraße – Otto-Hahn-Ring – Neuperlach Süd – Bundeswehr-Universität.

Streckenlänge mit Stadtbahnnutzung ca. 5,5 km.

##### **Unterföhring**

Die Stadtbahnstrecke nach Unterföhring beginnt nördlich des S-Bahnhofs Johanneskirchen. Eine Verzweigung soll Stadtbahnzügen aus Richtung Studentenstadt die Weiterfahrt sowohl nach Süden (Richtung Messegelände), als auch Richtung Unterföhring erlauben.

Die Strecke nach Unterföhring verläuft zunächst östlich der S-Bahn und durchquert die Gewerbeansiedlungen im Bereich Mitterfeldallee / Dieselstraße. Ab Erreichen der Bahnhofsstraße folgt die Stadtbahn dieser Straße zum S-Bahnhof Unterföhring. Nach Querung der S-Bahn kann die Stadtbahnstrecke möglichst nahe an der Münchner Straße enden. Längerfristig ist eine Verlängerung Richtung Ismaning unter Einbeziehung der Gewerbebetriebe auf dem ehemaligen Agrob-Gelände denkbar.

Streckenlänge ca. 3 km.

### **Karlsfeld – Pasing**

Die Strecke zweigt von der Strecke Dachau – Feldmoching (siehe 4.13) in Höhe der Industriebetriebe MAN / MTU ab. Zwischen dem Industriegelände und der Autobahn führt die Stadtbahntrasse zum S-Bahnhof Karlsfeld. Entlang der Eversbuschstraße wird Allach und die Strecke Richtung Olching erreicht. Ab dem Allacher Bahnhof folgt die Stadtbahn den S-Bahn-Gleisen und kreuzt in Obermenzing eine weitere Stadtbahnstrecke. Über eine Kurve im Pasinger Gewerbegebiet wird die Nordseite des Pasinger Bahnhofs erreicht, wo die Stadtbahn endet.

Bei dieser Stadtbahnstrecke sind verschiedene Streckenvarianten denkbar:

- eine Trasse auf der Nordseite der Industriebetriebe MAN / MTU anstatt auf der Südseite,
- zwischen Karlsfeld Bahnhof und Allach Bahnhof entlang der S-Bahn anstatt entlang der Eversbuschstraße,
- von Allach nach Pasing auf einer S-Bahn-fernen Trasse.

Streckenlänge ohne DB-Gleise: ca. 6 km.

## **6 Beispiel für ein Liniennetz** [das die neuen Streckenvorschläge einbezieht]

In Kapitel 4 werden vorhandene und neu zu bauende Strecken vorgestellt, auf denen eine Stadtbahnnutzung sinnvoll und möglich ist. In diesem Kapitel soll nun die Bedienung der Strecken durch einzelne Stadtbahnlinien beschrieben werden. Im Streckenkonzept werden eine Reihe von planerischen und bautechnischen Aspekten berücksichtigt, die den Fahrgast nicht interessieren müssen. Für ihn als Nutzer der Stadtbahn macht eine – wenn auch beispielhafte – Linienführung viel eher verständlich, was er von dem neuen Verkehrssystem zu erwarten hat. Außerdem kann durch die über das Streckenkonzept hinausgehenden Linienbeispiele gezeigt werden, welches Potential für großräumige Verknüpfungen ein Stadtbahnssystem hat. Die im folgenden geschilderten Linienverläufe sind lediglich als eines von mehreren möglichen Konzepten für ein Liniennetz gedacht.

### Mögliche Linien:

#### **A Solln – Fürstenried West – Klinikum Großhadern – Martinsried – Gräfelfing – Freiam – Pasing [ – Westbad ]**

Diese Linie erfüllt zum Teil tangentiale und zum Teil radiale Funktionen. In der tangentialen Funktion hat sie – wie andere Linien auch – eine eigenständige Verkehrsbedeutung. In der radialen Funktion unterstützt sie das bestehende Schnellbahnnetz in seinen Aufgaben auf Abschnitten, die für S- oder U-Bahn im kleiner werdenden Finanzierungsspielraum ein zu geringes Verkehrspotential haben. Der Startpunkt sollte an der S7 liegen; Solln ist dabei nur eine Möglichkeit (siehe auch Linie P).

Der Linienverlauf im Abschnitt Freiam – Pasing basiert auf der Annahme, daß die Erschließung des Neubaugebietes Freiam nicht durch eine U-Bahn, sondern durch eine verlängerte Trambahnlinie 19 erfolgt. Die Trambahn wird zwischen Freiam und

dem Fern-, S- und eventuell U-Bahnhof Pasing durch die Stadtbahnlinie verstärkt. Durch die Kombination beider Maßnahmen wird Pasing als eigenständiges Münchner Subzentrum gestärkt und damit dem Druck auf die Münchner Innenstadt entgegengewirkt.

**B Klinikum Großhadern – Martinsried – Planegg – Germering-Unterpfaffenhofen – Puchheim – Gröbenzell**

Diese Linie deckt eine im Westen von München liegende, bisher größtenteils dem Individualverkehr überlassene Verkehrsachse ab. Sie ist in engem Zusammenhang mit der folgenden Linie C zu betrachten.

**C Fürstenried West – Neuried – Planegg – Germering-Unterpfaffenhofen – Eichenau – Fürstenfeldbruck**

Diese wichtige Verkehrsachse bleibt bisher ausschließlich dem Individualverkehr überlassen und erzeugt in den betroffenen Ortschaften die entsprechenden Probleme. Die Achse wurde in der bisherigen Diskussion immer wieder als Musterbeispiel für eine fehlende Anbindung durch öffentliche Verkehrsmittel genannt. Es ist sinnvoll, die Linie nicht am Bahnhof Fürstenfeldbruck enden zu lassen, sondern ebenfalls die Stadtmitte und Ziele nördlich davon anzubinden.

**D Germering-Unterpfaffenhofen – Freiham – Langwied – Blütenburg – Obermenzing – Moosach – Olympiapark Nord – Olympiazentrum – Nordbad**

Der überwiegende Teil dieser Linie ist eine tangentielle Verbindung im Stadtgebiet München. Die Verbindung dieser Linie zur Trambahn in der Schleißheimer Straße ist eine von mehreren möglichen Varianten. Der südliche Linienendpunkt sollte dann am Münchner Nordbad liegen.

**E Fürstenfeldbruck – Emmering – Olching – Güternordring – Allach**

Am Endpunkt S-Bahnhof Allach kann eine Verknüpfung mit der U-Bahn-Linie 3 entstehen, wenn diese vom Olympiazentrum über Moosach hinaus bis Allach verlängert wird (Führung der U-Bahn zunächst unter der Allacher Straße und dann parallel zur S2; Ende entweder am Allacher Bahnhof oder eine Station weiter Richtung Nord-West). Endet die U3 auf absehbare Zeit in Moosach, sollte eine Trasse für die oberirdische Weiterführung dieser Stadtbahnlinie bis zum Bahnhof Moosach gefunden werden.

**F [ Dachau – ] Karlsfeld Ort – Karlsfeld Bahnhof – Allach – Obermenzing – Pasing (Bahnhof Nord)**

Bei dieser Linienführung wird davon ausgegangen, daß zwischen Allach und Obermenzing die Gleise der S-Bahn-Linie 2 mitgenutzt werden. Da eine Querung der DB-Gleise im Bereich Pasing nur mit sehr viel Aufwand ermöglicht werden kann, ist ein Linienendpunkt am Nordausgang des Pasinger Bahnhofs vorgesehen.

**G Dachau – Karlsfeld Ort – Feldmoching – Olympiapark Nord – Nordring – Studentenstadt – Johanneskirchen – Arbellapark**

Dies ist eine Erschließungslinie aus dem Raum Dachau / Karlsfeld zum Münchner Norden und weiter in die nordöstlichen Stadtteile. Östlich der Isar folgt diese Linie zunächst den Gleisen des Güter-Nordrings. Ab dem Bahnhof Johanneskirchen geht es weiter über Johanneskirchner Straße und Cosimastraße zum Arbellapark.

**H [Unterschleißheim – Oberschleißheim – ] Feldmoching – Olympiapark Nord – Nordring – Studentenstadt – Unterföhring**

Die Linie verstärkt die Bedienung auf dem "Nordring" und bindet die Gemeinde Unterföhring und den dortigen Gewerbepark an. Der Abschnitt Unterschleißheim – Feldmoching ist eine Option bei Mitbenutzung der Gleise der S1.

Östlich der Isar wird zunächst das Einkaufszentrum FeringasträÙe erschlossen. Richtung Unterföhring erfolgt die Föhrung östlich der S8 durch die Gewerbegebiete, dann Kreuzung mit der Flughafen-S-Bahn am Bahnhof und Endstation in der Ortsmitte.

**I Innenstadt – Dachauer StraÙe – Olympiastadion – Olympiapark Nord – Nordring – Euro-Industriepark – Fröttmaning [ – Garching-Hochbrück – Unterschleißheim ]**

Diese Linie ist eine Ausnahme, da auf ihr Stadtbahnen bis in die Münchner Innenstadt fahren sollen. Sie wurde unter anderem deshalb in diese Darstellung aufgenommen, um die ganze Bandbreite des Potentials eines Stadtbahnsystems aufzuzeigen. Bei einem Startpunkt im Bereich Stachus/Lenbachplatz oder längerfristig gar am Marienhof, ist eine Föhrung über Prielmayerstraße – Hauptbahnhof-Nord in die Dachauer StraÙe denkbar.

Die Linie stärkt die Verbindung zwischen Dachauer StraÙe, Olympiapark und den Wohn- und Gewerbegebieten im Münchner Norden. Der Anschluß von Euro-Industriepark und "Munich Order Center" wird stark verbessert. Die Verknöpfung zu den Werkstättenanlagen der Stadtwerke München in Fröttmaning ist schon aus betrieblichen Gründen sinnvoll. Der Abschnitt von Fröttmaning nach Unterschleißheim sollte zumindest in der Hauptverkehrszeit bedient werden. Bis Garching-Hochbrück kann die vorhandene U-Bahn-Trasse mitgenutzt werden (siehe auch Linie J).

**J Bundeswehr-Universität (Nord) – Neuperlach Süd – Friedenspromenade – Neue Messe – Riem – Daglfing – Johanneskirchen – Studentenstadt – Euro-Industriepark – Fröttmaning – Garching – Technische Universität**

Diese effiziente Tangentiale verbindet die Bundeswehr-Universität und das Siemens-Entwicklungszentrum Neuperlach mit der Messe und der Technischen Universität in Garching. Außerdem schafft sie eine Verbindung vom Messegelände zum Messe-Ableger "Munich Order Center". Die Linie benutzt das oberirdische U-Bahn-Gleis nach Garching-Hochbrück im Wechsel mit der U-Bahn-Linie 6.

**K Oberschleißheim – Unterschleißheim – Garching – Technische Universität – Neufahrn / Eching**

Diese Linie hat zwei Funktionen: Schaffung einer tangentialen Achse von Unterschleißheim nach Garching und zur U6 sowie Verlängerung der durch die U6 gebildeten radialen Achse nach Norden. Die Linie durchfährt den nördlichen Abschnitt in einer Schleife über Neufahrn, Eching und das dazwischen liegende Gewerbegebiet. In Oberschleißheim sollte die Linie nicht erst am S-Bahnhof, sondern im Bereich des Schleißheimer Schlosses beginnen.

**L Moosach – Olympiapark Nord – Nordring – Studentenstadt – Johanneskirchen – Daglfing – Trudering – Neue Messe – Feldkirchen – Heimstetten – Kirchheim**

Hier ergibt sich eine Verknüpfung des Stadtbahn-Nordrings mit einer Nord-Ost-Tangente und einer Erschließung des neuen Messegeländes. Die Durchbindung nach Kirchheim eröffnet neue Perspektiven für die durch den Messeverkehr belasteten Gemeinden im östlichen Landkreis München.

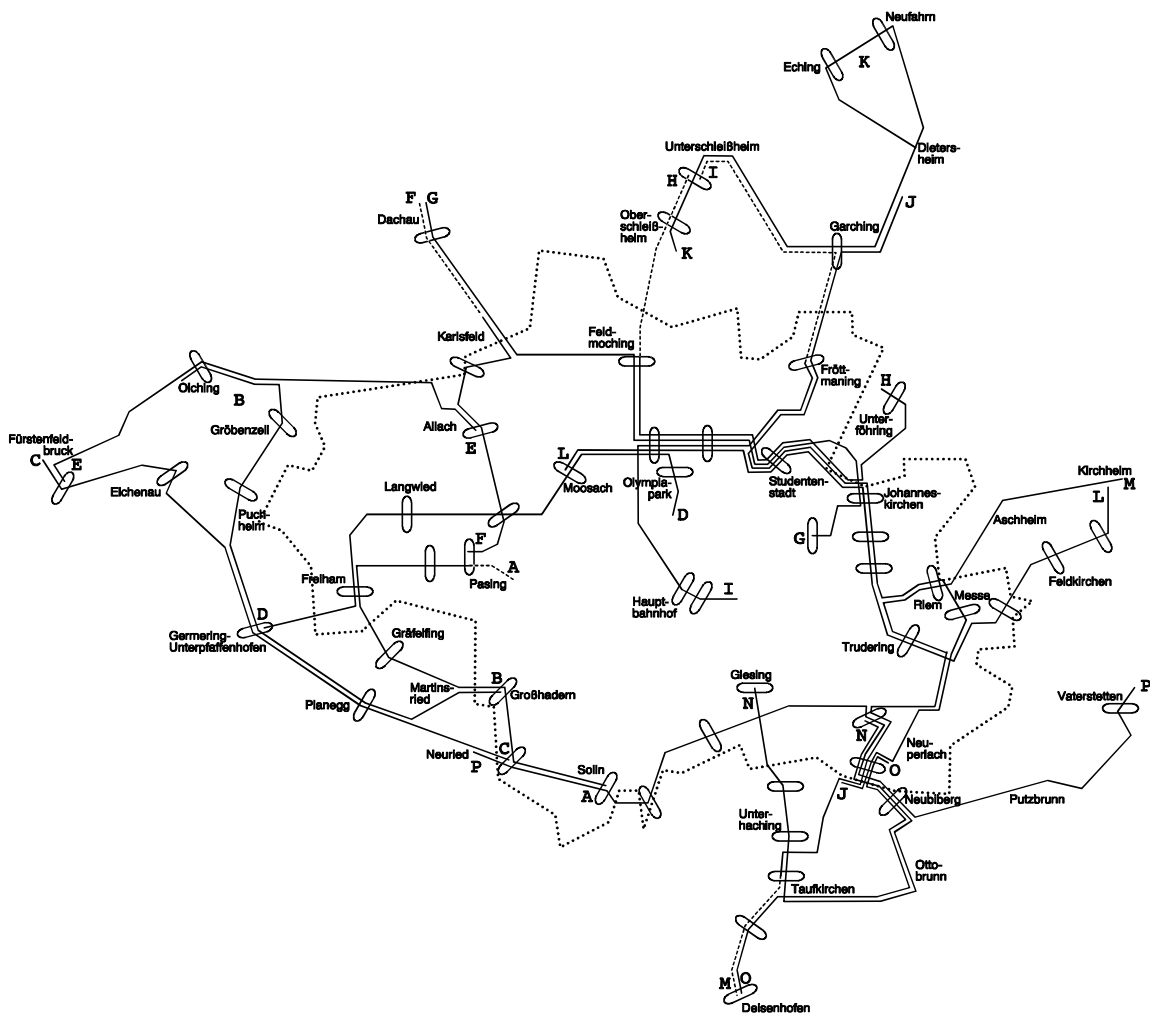
**M Kirchheim – Aschheim – Dornach – Riem – Trudering – Friedenspromenade – Neuperlach Zentrum – Neuperlach Süd – Bundeswehr-Universität (Nord) – Unterhaching – Taufkirchen [ – Deisenhofen ]**

Diese "Süd-Ost-Tangente" erschließt mit Aschheim eine weitere Ostgemeinde und verbindet diese über Riem und Trudering mit den südöstlichen Stadtteilen Münchens und insbesondere Neuperlach. Diese Linie dient nicht dazu, die Riemer Messe und die sie umgebende Messestadt zu erschließen, da dies bereits die Linien J und L leisten. Statt dessen stellt sie in Riem und Trudering den Anschluß zur S-Bahn her. Zusammen mit der Linie J wird eine leistungsfähige Stadtbahn-Anbindung für die Wohngebiete an der Friedenspromenade geschaffen.

Südlich von Neuperlach verläuft die Linie ein Stück auf dem Gelände des ehemaligen Flugplatzes Neubiberg. Der Abschnitt Taufkirchen – Deisenhofen wird unter Mitnutzung der S-Bahn-Gleise nur außerhalb der Hauptverkehrszeit bedient (siehe Linie O). In Deisenhofen besteht Anschluß an Züge der Oberlandbahn. Dadurch entsteht eine "Freizeitachse" Neuperlach – Deisenhofen – Oberlandbahn.

**N Giesing Bahnhof – Schwanseestraße – Unterhaching – Taufkirchen – Ottobrunn Süd (EADS) – Ottobrunn Mitte – Neubiberg – Bundeswehr-Universität (Ost) – Neuperlach Süd – Neuperlach Zentrum**

Diese U-förmige Verbindung erschließt die Gemeinden Unterhaching, Ottobrunn und Neubiberg im Südosten Münchens. Mit der Verbindung nach Neuperlach wird eine wichtige Verkehrsrelation gestärkt. Auch am anderen Linienende liegt mit dem U- und S-Bahn-Knoten Giesing ein attraktiver Umsteigepunkt. Auf dem Abschnitt zwischen Giesing und der Münchner Stadtgrenze wird davon ausgegangen, daß die Strecke gemeinsam mit einer Trambahnlinie befahren wird.



Beispiel für ein Liniennetz

**O Otto-Hahn-Ring – Neuperlach Süd – Bundeswehr-Universität (Ost) – Neubiberg – Ottobrunn Mitte - Ottobrunn Süd (EADS) – Taufkirchen – Deisenhofen**

Die gesamte Linie verkehrt nur während einer erweiterten Hauptverkehrszeit (etwa: Mo. – Fr. 6:30 – 9:30 Uhr, Mo. – Do. 15:00 – 19:00 Uhr, Fr. 12:00 – 17:00 Uhr). In den übrigen Zeiten werden ihre Aufgaben von den Linien N und M übernommen. Durch den Anschluß in Deisenhofen an die Züge Richtung Holzkirchen wird eine wichtige Pendlerverbindung zwischen Oberland und Mangfalltal einerseits und den Gewerbebetrieben in Taufkirchen, Ottobrunn und Neuperlach andererseits geschaffen.

**P Vaterstetten – Neuhoferlohe – Grasbrunn – Putzbrunn – Neubiberg – Bundeswehr-Universität (Ost) – Neuperlach Süd – Neuperlach Zentrum – Ständlerstraße – Mangfallplatz – Harlaching – Großhesseloher Brücke – Solln – Fürstenried West – Neuried**

Dies ist die noch fehlende "Südtangente" des Stadtbahnsystems. Eine Trasse über die Großhesseloher Brücke und weiter im Bereich der Herterichstraße oder der Hofbrunnstraße liefert eine optimale Erschließung. Um eine solche Stadtbahnstrecke durchzusetzen sind beträchtliche Schwierigkeiten zu überwinden. So sind aus heutiger Sicht Gleise in der Herterichstraße nur bei völliger Neuordnung des Individualverkehrs

möglich. Daher sollte man alternative Strecken nördlich oder südlich davon und auch eine Verknüpfung mit der S7 in Großhesselohe anstatt in Solln in Erwägung ziehen.

Im Abschnitt von Fürstenried West nach Neuried verkehren die Fahrzeuge dieser Linie im wesentlichen als Verstärker während der Hauptverkehrszeit. Die Strecke zwischen Neuperlach und Vaterstetten kann zeitweise in einem weniger dichtem Takt befahren werden.

### **Anhang 3: Literatur** [ergänzt und aktualisiert]

- [1] Integrierte ÖPNV-Planung für die Landeshauptstadt München; Intraplan Consult GmbH im Auftrag der Landeshauptstadt München; München, Juli 1989
- [2] City-Bahn für Oberbayern; Fahrgastverband PRO BAHN; München, 5. Auflage November 1990
- [3] Rudolf Barth, Wolfgang Günther, Wolfgang Jakob, Joachim Kampfhenkel, Günther Polz: City-Bahn für das Mangfalltal; PRO BAHN – Regionalgruppe Oberbayern; München; 1. Auflage 1990
- [4] Edmund Lauterbach, Andreas Barth: Stadtbahnvisionen – Moderner Schienenverkehr für das Münchner Umland; PRO BAHN Post, November 1995; PRO BAHN Oberbayern, München
- [5] Rainer Rutz: Stadtbahn – Signal für die Zukunft; Süddeutsche Zeitung / Neueste Nachrichten vom 2.11.1995
- [6] Armin Scharf: Ein Verkehrsmittel wird wiederentdeckt – Das Revival der Straßenbahn; Süddeutsche Zeitung vom 21.5.1996
- [7] Rudolf Barth, Andreas Brock: Stadtbahn in Oberbayern; PRO BAHN Verlag und Reisen GmbH; München 1996
- [8] Hans-Dietrich Kubisch: Die Münchner Umland Bahn – Ein Stadtbahnssystem für die Region München; Bund Naturschutz in Bayern e.V. – Kreisgruppe München; Verkehrsclub Deutschland – Kreisverband München e.V.; 1. Auflage 1996
- [9] Kristov Hogel: Die Straßenbahn kommt wieder; PZ Nr.89, März 97; Bundeszentrale für politische Bildung, Bonn
- [10] Dr. Wolfgang Meyer, Dr. Thomas Krämer: Stadtbahn ohne Stufen – Köln ebnet seinen Fahrgästen konsequent den Weg; Der Nahverkehr 5/96; Alba Fachverlag GmbH & Co. KG, Düsseldorf
- [11] Stadtbahn Köln – Das Niederflersystem auf den Ost-West-Linien; Kölner Verkehrs-Betriebe AG; Köln, November 1995
- [12] Dieter Ludwig, Axel Kühn: Das Karlsruher Modell und seine Übertragbarkeit; Der Nahverkehr 10/95; Alba Fachverlag GmbH & Co. KG, Düsseldorf
- [13] Jürgen Burmeister: Die Stadtbahn in der Region Karlsruhe; Nahverkehrspraxis 7-8/1996; Fachverlag Dr. H. Arnold GmbH, Dortmund
- [14] Stadtbahn sehr gefragt – Gruppen aus aller Welt informieren sich bei VBK; StadtZeitung / Amtsblatt der Stadt Karlsruhe; Presse- und Informationsamt Karlsruhe, Oktober 1996
- [15] Dieter Ludwig: Der Ausbau des Karlsruher Stadtbahnnetzes geht weiter; Tagungsband der 14. Horber Schientage; PRO BAHN Verlag und Reisen GmbH, München 1996
- [16] Rampe verbindet die Schienennetze – In die Innenstadt geht's schneller und bequemer; StadtZeitung / Amtsblatt der Stadt Karlsruhe; Presse- und Informationsamt Karlsruhe, Dezember 1996



- [17] Stadtbahn verbindet Regionen – Linien nach Pforzheim und Eppingen in Betrieb; StadtZeitung / Amtsblatt der Stadt Karlsruhe; Presse- und Informationsamt Karlsruhe, Juni 1997
- [18] Severin Gschwendtner: Die Weichen müssen in den Köpfen gestellt werden; Rosenheimer Journal 8/97; ROJ Werbe- und Verlags GmbH, Rosenheim
- [19] Zweisystem-Stadtbahn für Saarbrücken, Nahverkehrspraxis 11/1996; Fachverlag Dr. H. Arnold GmbH, Dortmund
- [20] „Stadtbahn Rhein-Main“ schafft schnelle Verbindungen; Stadtverkehr 2/97; EK-Verlag, Freiburg
- [21] Markus Schmidt-Auerbach: Von der Pferdebahn zum R-Wagen; Bus & Bahn 7-8/1997; Alba Fachverlag GmbH & Co. KG, Düsseldorf
- [22] Charles C. Lietwiler: Dallas eröffnet Stadtbahn und Commuter Rail; Stadtverkehr 3/97; EK-Verlag, Freiburg
- [23] Hubert Riedle: Strasbourg fährt Tram; PRO BAHN Post, Februar 1995; PRO BAHN Oberbayern, München
- [24] Mechthild v. Walther: Verbesserung der MVV-Anbindung des Olympiaparks durch Verlängerung der Trambahnlinie 21; Antrag an den Münchner Stadtrat vom 19.4.1996
- [25] Alternativen für den Öffentlichen Nahverkehr; Positionspapier anlässlich der Befahrung des Güternordringes mit der Karlsruher Zweisystem-Tram, PRO BAHN Oberbayern – Stadt- und Kreisgruppe München, 5.6.96
- [26] Beschluß des Bezirksausschusses 11 (Milbertshofen – Am Hart) zur „Durchführbarkeitsstudie für den S-Bahn-Nordring“; München, 9.7.1996
- [27] Edmund Lauterbach: Stadtbahn für München – Ein Tangentialbahnsystem für den Münchner Norden; PRO BAHN Post, August 1996; PRO BAHN Oberbayern, München
- [28] Beschluß des Bezirksausschusses 15 (Trudering – Riem) zur "Südanbindung der Messestadt Riem an den ÖPNV"; München, 10.6.96
- [29] Andreas Barth, Thomas Kantke, Edmund Lauterbach, Peter Morath: Erschließung von Pasing und Freiam; PRO BAHN Oberbayern – Stadt- und Kreisgruppe München; 2. Auflage August 1997
- [30] Umweltverträglichkeitsprüfung Verkehrsnetz Würmtal; Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, Planungsbüro Prof. Dr.-Ing. H. Kurzak, Planungsbüro Dr. J. Schaller; München, April 1992
- [31] Peter Schuy: Neugliederung Busnetz Würmtal / München-Südwest; PRO BAHN e.V. – Regionalverband Oberbayern; München 1992
- [32] Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern zum Integrierten Verkehrskonzept Würmtal des Planungsverbandes Äußerer Wirtschaftsraum München mit ausführlicher Begründung der Ablehnung einer U-Bahn-Verlängerung; Bund Naturschutz in Bayern e.V. – Kreisgruppe München, 16.3.1993
- [33] Andreas Barth: Zukunft des Öffentlichen Verkehrs im Würmtal; PRO BAHN Oberbayern – Stadt- und Kreisgruppe München; September 1995
- [34] Neuordnung und Erweiterung des Busnetzes im Würmtal – Vorschläge zum Fahrplan 1997/1998; Die Grünen Gräfelfing, 1996
- [35] Beschluß des Kreisaußschuß des Landkreises München zum „Jahresfahrplan 1997/98 für den MVV-Omnibusverkehr im Landkreis München“; München, 24.03.97
- [36] Gute Chancen für eine S20 – Für den Ausbau der „Sendlinger Spange“ spricht eine Nachfrage-Untersuchung, die der MVV jetzt vorgelegt hat; conTakt 5/95; Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

## PRO BAHN – Ihr Fahrgastverband

- [37] Susanne Berkenheger: Ohne Umstieg nach München Nord; Süddeutsche Zeitung / Dachauer Neueste Nachrichten vom 27.1.1997
- [38] Gisela Goblirsch: Schienentrasse als langfristige Planung für die Zukunft; Süddeutsche Zeitung / Dachauer Neueste Nachrichten vom 19.7.1997
- [39] Busanpassung zur U6 in Garching-Hochbrück Ende 1995 – Positionspapier des Fahrgastverbands PRO BAHN; PRO BAHN Oberbayern; München, Februar 1995
- [40] Hubert Grundner: Wer soll U-Bahn zur Hochschule bezahlen?; Süddeutsche Zeitung / Neueste Nachrichten vom 19.9.1995
- [41] Ulrike Steinbacher: Sparsamkeit ist das Gebot der Stunde; Süddeutsche Zeitung / Neueste Nachrichten vom 3.2.1996
- [42] Positionspapier des Fahrgastverbands PRO BAHN zur Weiterentwicklung des Busnetzes in den Gemeinden nördlich von München; PRO BAHN Oberbayern; München, März 1996
- [43] Felix Wallochny: Successful Developments of Low-Floor Vehicles for Trams and metropolitan Railways; Railway Technical Review 2-3/1997; Hestra-Verlag, Darmstadt
- [44] Adolf Müller-Hellmann: Entwicklungstendenzen bei Schienenfahrzeugen für Mischbetrieb im BOStrab- und EBO-Bereich; Eisenbahntechnische Rundschau, Juni 1997; Hestra-Verlag, Darmstadt
- [45] Harry Hondius: Der Mittelflur-Zweissystem-Stadtbahnwagen der AVG und der VBK; Stadtverkehr 6/97; EK-Verlag, Freiburg
- [46] Billigungsbeschuß der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728a Neue Messe München südlich der Riemer Straße vom 2.3.1994
- [47] Satzungsbeschuß des Riem-Ausschusses der Landeshauptstadt München zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728a vom 21.9.1994
- [48] Stellungnahme der Gemeinde Feldkirchen vom 6.10.1992 zur Verlängerung der U-Bahn, auszugsweise in [47]
- [49] Stellungnahme von Dr. Ing. Georg Kronawitter zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728a, in [47]
- [50] Beschuß des Bezirksausschusses 11 (Milbertshofen – Am Hart) zum Projekt Mobinet; München, 21.1.1998
- [51] Machbarkeitsstudie Stadtbahn Dachau - Karlsfeld - München Nord; TTK; Dachau, 17.9.1998
- [52] Beschuß des Gemeinderates Eichenau zur lokalen Agenda 21 - Arbeitskreis Verkehr; Eichenau, 21.4.1999
- [53] Andreas Barth, Edmund Lauterbach: Perspektive 2010 - Münchner Stadtverkehr mit Zukunft; PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Stadt- und Kreisgruppe München; München, Mai 1999
- [54] Pressemitteilung: Stadtbahnverbindung Dachau - Karlsfeld - München-Nord; Stadt Dachau; Dachau, 16.3.2000
- [55] Vorentwurf Verkehrsentwicklungsplan München; Landeshauptstadt München; München, Frühjahr 2000
- [56] Ortsentwicklung und Schienenverkehr im Osten von München; Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, MVV, TransVer im Auftrag der Gemeinde Aschheim und der Landeshauptstadt München; April 2000
- [57] Christian Sebald: U-Bahn-Ringschluss ist unrentabel – Option für Stadtbahn offenhalten; Süddeutsche Zeitung / Neueste Nachrichten; 8.4.2000
- [58] Dominik Hutter: Mit der rasenden Straßenbahn ins Grüne; Süddeutsche Zeitung; 27.5.2000

## *Stadtbahn – Ein ergänzendes Verkehrssystem für München und sein Umland*

- [59] Norbert Moy, Edmund Lauterbach: Mit der Stadtbahn Land gewinnen; PRO BAHN Oberbayern; München, Juli 2000
- [60] Ulrike Steinbacher: Der SPD gefällt Stadt-Umland-Bahn – Aschheim soll Studie über Machbarkeit erstellen lassen; Süddeutsche Zeitung / Neueste Nachrichten; 15.7.2000
- [61] Rainer Rutz: Initialzündung gesucht – Götz will die Stadtbahn voran treiben; Süddeutsche Zeitung Würmtal; 18.7.2000
- [62] Zwischenbericht Stadt-Umland-Bahn; Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH; 31.7.2000
- [63] Stadt-Umland-Bahn wird gefördert; Pressedienst der Gemeinde Puchheim; Puchheim, 06.09.2000
- [64] Barbara Ettl: Reges Interesse an einer Stadt-Umland-Bahn; Süddeutsche Zeitung vom 27.9.2000
- [65] Beschluß des Kirchheimer Gemeinderates zum Verkehrsentwicklungsplans der Landeshauptstadt München; Kirchheim, 9.10.2000
- [66] Ralf Roman Rossberg: München explores the Stadtbahn options; Railway Gazette International; Oktober 2000
- [67] Andreas Bock: Stadt-Umland-Bahn bis in die Kreisstadt – Der Fahrgastverein Pro Bahn schlägt Konzepte vor, die weitere Kommunen einbinden würden; Süddeutsche Zeitung Fürstenfeldbruck; 6.11.2000
- [68] Martin A. Klaus: Die Landkreis-Gemeinden knüpfen am Netz; Süddeutsche Zeitung / Neueste Nachrichten; 27.11.2000
- [69] Andreas Barth, Norbert Moy: Mit der Stadtbahn Land gewonnen – Stadtbahnfahrten am 8. Juli 2000; PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e. V.; München, Dezember 2000
- [70] Eberhard Geiger: "Traum-Ring": Erste Weichen werden gestellt; Münchner Merkur; 29.1.2001

