

Bahn bringt Nordumgehung aus dem Takt

Manfred Haller vom Baureferat klagt über Zuständigkeitschaos und Schwierigkeiten bei der Abstimmung von Terminen

Von Martin Bernstein

Pasing - Die Befürchtungen der Anwohner sind groß: „Pasing bleibt die nächsten fünf Jahre eine Großbaustelle.“ Doch Projektleiter Manfred Haller vom Baureferat ist zuversichtlich, den Zeitplan halten zu können: Die Nordumgehung Pasing (Nup) wäre demnach im Dezember 2012 durchgehend zwischen Knie und Lortzingstraße befahrbar. Die neue Straße wird zwischen Pasinger Bahnhofsgelände und den Schienen verlaufen. Und genau da beginnt das Problem: „Sobald Sie in Kontakt mit der Bundesbahn kommen“, sagt Haller unumwunden, „können Sie Ihre Termine vergessen.“

Beispiel Stellwerk: Laut Bahn ist der Abriss zwischen 29. Oktober und 11. November geplant - also in wenigen Tagen. Probeläufe für den Schienenersatzverkehr fanden im Juli statt. Haller hat andere Informationen - und die gab er jetzt an etwa 50 Pasinger weiter, die auf Einla-

dung des örtlichen CSU-Vorsitzenden Sven Wackermann gekommen waren, um sich über den Baufortschritt der Nup zu informieren. Ostern, vielleicht aber auch erst am 15. August 2011 sei mit der Umstellung auf ein elektronisches Stellwerk zu rechnen. Der Grund dafür sei, dass die Bahn offenbar Schwierigkeiten mit dem Schienenersatzverkehr habe.

Eine Bahnsprecherin hat der SZ mittlerweile bestätigt, dass die Inbetriebnahme des Stellwerks verschoben wird, allerdings wegen „zusätzlicher Sicherheitsmaßnahmen“. Fahrgäste müssen von 29. Oktober an dennoch mit Behinderungen rechnen. Wegen Gleisbauarbeiten zwischen Pasing und Puchheim werden auf der Strecke bis 6. November weder S-Bahnen noch DB-Regio- oder andere Züge verkehren. Die Kunden müssen auf Busse umsteigen. Mit 85 000 Reisenden am Tag und 40 000 Passanten ist Pasing Bayerns viertgrößter Bahnhof, nach München- und Nürnberg-City und dem Ost-

bahnhof. 600 S-Bahnen, 130 Regional- und 170 Fernzüge halten hier täglich. Man kann sich vorstellen, welchen logistischen Aufwand es bedeutet, so einen Bahnhof im laufenden Betrieb umzubauen. Da muss ein Rädchen ins andere greifen - aber offenbar hakt es genau dabei.

Projektleiter Manfred Haller findet drastische Worte: „Wenn ich Bundes-

„Ich staune immer wieder, dass alle beteiligten Firmen sich da noch auskennen.“

bahn höre, dann stellen sich mir die Haare zu Berge. Haben Sie schon mal mit der Bundesbahn gebaut? Es ist eine Katastrophe.“ Ein Raunen geht durch die Reihen im voll besetzten Nup-Info-Container. Allgemeines Nicken. Jemand ruft: „Gebaut nicht - aber gefahren.“ Gelächter. Wenn Stuttgart-21-Gegner an diesem

Mittwochabend in Pasing wären, sie bekämen ihre Argumente im Dutzend billiger. Etwa die Sache mit den Kabeln. Haller zeigt Fotos von Verlegungsarbeitern. „Ich staune immer wieder, dass alle beteiligten Firmen sich da noch auskennen“, sagt er angesichts meterdicker Kabelstränge. Alle Firmen - mit einer Ausnahme, offenbar: „Bei der Bahn ist es schwierig, jemanden zu finden, der die eigene Kabel kennt“, sagt Haller. „Aber sobald Sie in den Bahnhofsbereich kommen sind Sie in einer Grauzone.“

In dieser Grauzone sehen sich viele Pasinger, was den kompletten Umbau ihres Zentrums angeht. Und das, obwohl die Stadt Öffentlichkeitsarbeit betreibt, was noch bei kaum einem Großprojekt in der Geschichte Münchens. 7600 Besucher haben sich in den vergangenen zwei Jahren im Nup-Container informieren lassen, das sind, sagt Manfred Haller, doppelt so viele wie seinerzeit am Richard-Strauss-Tunnel.