

München City

Rückschlag für die Pasinger U-Bahn

Verkehrsminister Zeil sieht keine Möglichkeit für einen oberirdischen Haltepunkt, weil die Deutsche Bahn die Gleise nutzen will

Von Marco Völklein

München - Die Planungen für eine Verlängerung der Linie U5 vom Laimer Platz nach Pasing haben einen empfindlichen Rückschlag erlitten. Das bayerische Verkehrsministerium machte in einem Brief an die Pasinger SPD deutlich, dass der Freistaat keine Möglichkeiten sieht für eine oberirdische Einführung der U-Bahn-Gleise in den Pasinger Bahnhof. Damit dürfte diese vermutlich kostengünstigere Variante der Anbindung Pasingens ans U-Bahn-Netz vom Tisch sein. In der ohnehin hitzigen Debatte um den Ausbau des Münchner Nahverkehrs dürfte die Sache für noch mehr Streit sorgen. Denn die Gegner der geplanten zweiten S-Bahn-Stammstrecke führen die U5-Verlängerung immer wieder als Alternative dazu an.

Nicht nur im Münchner Westen ist die U5-Verlängerung vom Laimer Platz nach Pasing ein lange gehegter Wunsch. Die Münchner CSU sowie diverse Verkehrs- und Umweltgruppen, die in Opposition zum S-Bahn-Tunnel sind, fordern die Trasse seit langem. Das städtische Baureferat arbeitet bereits seit fast zehn Jahren an dem Projekt, wurde aber zwischenzeitlich von der rot-grünen Rathausmehrheit gebremst. Im Februar 2009 erteilte der Stadtrat schließlich den Auftrag, eine zusätzliche Variante zu überprüfen: Statt die U-Bahn in Pasing unterirdisch unter dem Bahnhofsvorplatz enden zu lassen, sollten die Ingenieure eine oberirdische Einfahrt in den Bahnhof prüfen. Diese, so hofften damals die Stadträte, könnte die Stadt günstiger kommen als der unterirdische Haltepunkt unter der Pasinger Promenade. Dies würde dann auch die Rentabilität der Strecke anheben, die sich ohnehin hart an der Grenze bewegt, bis zu der sie vom Bund überhaupt einen Baukostenzuschuss erhalten würde.

Das Problem ist, dass die Bahn den Platz für die zwei Gleise am Pasinger Bahnhof, die zur Einführung der U-Bahn benötigt werden, nicht zur Verfügung stellen will. Auch der Freistaat, der unter anderem für den S-Bahn-Verkehr Verantwortung trägt, sieht nun keine Möglichkeit, in Pasing auf diese Flächen zu verzichten. Die Station in Pasing stelle 'einen Engpass im Münchner Schienennetz dar', heißt es in dem Schreiben aus dem Haus von Verkehrsminister Martin Zeil (FDP). Zwar werde das bestehende Gleis 2 'relativ weniger als die anderen Gleise benutzt'. Aber 'im Rahmen der weiteren Entwicklungen im Schienenpersonennahverkehr einschließlich der S-Bahn' werde das Gleis 'an Bedeutung gewinnen'. Denkbar sei bei Verbesserungen des Angebots 'ab einer bestimmten Größenordnung' auch der Neubau eines zusätzlichen Schienenstranges südlich des bestehenden Gleises 2. Dafür benötige man den Platz, heißt es weiter. Deshalb 'hält auch die Bayerische Staatsregierung die Freigabe der Gleisflächen nicht für möglich'.

Nicht nur in der Pasinger SPD fürchtet man nun, 'dass sich die Baukosten mit dieser Vorgabe erheblich erhöhen können'. Zuletzt wurden die Kosten für die 3,6-Kilometer-Strecke auf 270 Millionen Euro geschätzt. Geplant waren neben dem Haltepunkt unter der Pasinger Promenade auch zwei Bahnhöfe an der Willibaldstraße und am Knie. Zuletzt hatten die Gegner der zweiten Stammstrecke die U5-Verlängerung als Teil eines möglichen 'Plan B' genannt, sollte der geplante zweite Tunnel scheitern. Auch die CSU hatte sich dafür stark gemacht.

Die beiden Schienentunnel sind allerdings eng miteinander verzahnt, was die Profitabilität betrifft. Denn würde die U5 nach Westen verlängert, stünden der zweiten Stammstrecke rein rechnerisch weniger potentielle Fahrgäste zur Verfügung. Unterm Strich wäre das 2,2-Milliarden-Euro-Projekt dann unter Umständen nicht mehr zu finanzieren. Andersherum gilt Ähnliches für die U5-Verlängerung. Mit einer oberirdischen Einfädelung hatte man gehofft, aus diesem Dilemma heraus zu kommen.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Mittwoch, den 02. Mai 2012, Seite 33