

München West

Die U-Bahn unter den Wolken – Die Strecke ist so trassiert, dass wir im Prinzip überall unter öffentlichen Straßen bauen.Í

Die von SPD und CSU angestrebte Verlängerung der U5 vom Laimer Platz bis nach Pasing nimmt planerisch Gestalt an. Eine Station ist Am Knie vorgesehen, enden soll die Röhre in 17 Metern Tiefe am Bahnhof unter den Gleisen 1 und 2

Von Jutta Czeguhn

Pasing . sWenn alles rund läuft und die Bahn so wahnsinnig kooperativ ist, wie wir sie kennen, wie ist dann der Zeithorizont? Charmanter als Maria Osterhuber-Völkl kann man eine Watschn nicht austeilen. Als dienstältestes Mitglied des Bezirksausschusses (BA) Pasing-Obermenzing hat die CSU-Frau so ziemlich alles an Versprechungen und Enttäuschungen miterlebt, was die U-Bahn-Verlängerung von Laim nach Pasing angeht. Doch nun, da das Projekt Eingang in die Kooperationsvereinbarung der schwarz-roten Stadtratsmehrheit gefunden hat, erscheint die U5 um einiges deutlicher auf der Anzeigetafel. Ralf Wulf, Hauptabteilungsleiter im Baureferat, kann zumindest eine Jahreszahl nennen: Baubeginn 2020. Im Planungsausschuss des BA hat er diese Woche Einzelheiten zur Trasse und die nächsten Schritte erläutert.

Der Plan für die gemäß Stadtratsauftrag unterirdische Trasse, den Wulf im Pasinger Rathaus präsentierte, stammt vom September 2014. Eine rote Linie zieht sich von der U-Bahn-Station Laimer Platz längs der Gotthardstraße Richtung Westen und schwenkt dann über die Kleingartenanlage an der Fischer-von-Erlach-Straße nach Norden Richtung Pasinger Knie. sDie Strecke ist so trassiert, dass wir im Prinzip überall unter öffentlichen Straßen bauen können%sagte Wulf. Notausgänge, die in einer früheren Planung das Areal der Kleingärtner betroffen hätten, seien nun vom Tisch.

Der künftige Bahnhof Am Knie soll an der Südseite der Landsberger Straße seinen Eingang haben, Grund sind laut Wulf Kanäle und andere Einbauten in diesem Bereich, die technisch keine andere Lösung zulassen. Damit auch die künftigen Bewohner des neuen Groß-Quartiers an der Paul-Gerhardt-Allee den U-Bahn-Halt am Knie nutzen können, ist eine Fußgängerbrücke von Norden her über die Gleisanlagen angedacht, die unmittelbar an den Aufzug zur U-Bahn anschließt. Nicht machbar, so Ralf Wulf, sei hingegen ein Geh- und Radwegtunnel unter dem Gleiskörper. So ein 250 Meter langer und vier Meter breiter Schlauch sei niemandem zuzumuten. Den längsten Tunnel dieser Art gebe es in Berg am Laim zum SZ-Hochhaus. Nicht nachahmenswert, findet er.

Die rote Linie, die den Tunnel symbolisiert, führt in ihrem weiteren Streckenverlauf . das ist neu gegenüber früheren Trassen . nicht mehr unter dem Paseo, jener Allee, die sich südlich der Pasing Arcaden durch das ehemalige Stückgutgelände nach Osten bis zum Knie zieht. In der neuen Planung verläuft die U-Bahn-Röhre unter der Nordumgehung (Nup).

Wo heute die Lärmschutzwand steht, sollen einmal die Fluchtbereiche für die U-Bahn-Fahrgäste eingerichtet werden, weswegen laut Wulf die Nup in der Bauphase an einigen Stellen noch einmal auf gerissen werden muss. In den Pasinger Bahnhof schwenkt die U 5 in 17 Metern Tiefe unter den Gleisen 1 und 2 ein. Eine oberirdische Lösung scheidet bekanntlich aus, weil die Bahn die Gleise dort nicht freigeben will. Erschlossen wird das U-Bahn-Geschoss von den bestehenden beiden Fußgängertunnels aus. Eine Verlängerung der Trasse nach Westen in Richtung Freiham ist bei dieser Planung nach Wulfs Angaben möglich.

Der Ingenieur skizzierte die nächsten Schritte: Im Moment ermittelt ein Büro unter Berücksichtigung der neuen, strengeren Brandschutzbestimmungen die Kosten des Projekts. Zudem wird Wulfs Team Anfang Februar in Gespräche mit der Bahn eintreten, es geht um detaillierte Abstimmungen über die Abwicklung des Baubetriebs unter den Gleisen 1 und 2. Hier hat das Referat ein Büro hinzugezogen, das auch viel für die DB tätig ist. Man habe in der Planung vorsorglich höhere Sicherheitsstandards eingehalten, als sich die Bahn selbst auferlege, so Wulf. Ein weiterer Trumpf im Ärmel des Baureferats: Ende Januar will Wulf dem Leiter der Obersten Baubehörde im Innenministerium die Planung vorstellen; dieser habe signalisiert, er werde die Stadt in den Verhandlungen mit der Bahn unterstützen.

Von der Regierung von Oberbayern wiederum muss sich die Stadt eine Streckengenehmigung für die neue Trasse einholen, die alte unter dem Paseo ist mittlerweile nicht mehr gültig. Diese Genehmigung ist notwendig für das Planfeststellungsverfahren, das seinerseits eine Reihe an Gutachten wie eine Umweltbegleitplanung verlangt. Wulf rechnet damit, dass diese alleine ein Jahr beanspruchen wird, weil eine ganze Vegetationsperiode beobachtet werden muss. So laute die Rechnung im Zeitplan: Frühestens zwei Jahre nach dem Beschluss der Trasse im Stadtrat, der heuer kommen soll, hätte man alle Unterlagen beisammen, um in die Planfeststellung zu gehen. Das werde dann weitere zwei Jahre dauern, ein möglicher Baubeginn sei also nicht vor 2020 zu erwarten. sWenn alles gut läuft%schickt Wulf hinter her.

Knackpunkt sind . abgesehen von den schwer einzuschätzenden Befindlichkeiten der Bahn . natürlich die Kosten. Und die werden aufgrund der unterirdischen Führung der Trasse und hohen Brandschutzaufgaben hoch sein. Von mehr als 300 Millionen Euro war zuletzt die Rede, dreimal so viel wie noch vor zwei Jahren geschätzt. Ermittelt werden die Kosten in einer standardisierten Bewertung. In der Vergangenheit lag das Problem darin, dass die Pasinger U-Bahn quasi an die

zweite Stammstrecke gekoppelt war. Kommt diese, ist eine U-Bahn nicht rentabel genug, deshalb gibt es dann auch kein Geld nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für die U5-Verlängerung. Doch nun sind diese Förderrichtlinien des Bundes kein entscheidender Faktor mehr, sie laufen 2019 aus. Ob es Anschlussfördermöglichkeiten gibt, ist nicht bekannt, erklärte Wulf. Er konnte den Bezirksausschussmitgliedern deshalb nur so viel sagen, dass künftig beide Projekte wohl nicht mehr in einem Wettstreit liegen werden.

Vom Wolkentunnel im Pasinger Bahnhof aus sollen die Fahrgäste künftig über Rolltreppen nach unten in das U-Bahn-Geschoss gelangen. Foto: Johannes Simon

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Samstag, den 10. Januar 2015, Seite 82