

München-Region-Bayern

U-Bahn-Pläne werden konkreter

Baureferat soll Kosten für die Verlängerung nach Pasing ermitteln

München - Der Stadtrat hat den Weg frei gemacht für eine vertiefte Planung einer U-Bahn-Verlängerung von Laim nach Pasing. Einstimmig erteilten die Kommunalpolitiker dem Baureferat den Auftrag, konkrete Pläne für die etwa drei Kilometer lange Streckenverlängerung und einen unterirdischen U-Bahnhof unter den südlichen Gleisen der Deutschen Bahn am Pasinger Bahnhof zu erarbeiten. Dabei sollen die Planer auch die möglichen Kosten ermitteln, damit die Stadt am Ende abschätzen kann, ob für die U-Bahn-Verlängerung überhaupt Zuschüsse vom Bund und vom Freistaat beantragt werden können.

Das Projekt ist ein Dauerbrenner für die Münchner Verkehrspolitik: Bereits im Jahr 2000 hatte sich der Stadtrat mit den Planungen befasst - damals hatten allerdings Studien gezeigt, dass der U-Bahn-Tunnel samt Bahnhöfen bei der Kosten-Nutzen-Bewertung einen relativ schlechten Wert erzielt. Zuschüsse wären damit nicht zu erwarten gewesen. Deshalb hatten zuletzt auch CSU und FDP dafür plädiert, einen oberirdischen Halt in Pasing zu prüfen. Der wäre nämlich deutlich günstiger als die unterirdische Variante. 'Lassen Sie uns diese historische Chance nicht wegwerfen', forderte CSU-Stadtrat Georg Kronawitter. 'Eine rein unterirdische Lösung läuft aus unserer Sicht Gefahr, am Ende nicht zuschussfähig zu sein.'

Das Problem am oberirdischen Halt ist aber, dass der U-Bahn dort nur ein Gleis zur Verfügung steht. Denn mehr Platz will die Deutsche Bahn der Stadt nicht zur Verfügung stellen. SPD und Grüne lehnten daher am Dienstag die eingleisige oberirdische Variante mit ihrer Mehrheit ab. Die Kapazität einer eingleisigen Station sei viel zu gering, sie würde allenfalls einen Zehn-Minuten-Takt ermöglichen, argumentierte SPD-Fraktionschef Alexander Reissl. Außerdem hatte die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) bereits im Vorfeld gewarnt, mit nur einem Gleis in Pasing keinen Puffer zu haben, um eventuelle Störungen auf der U5-Strecke an der Endstelle abfedern zu können. Und: Bei Problemen auf der S-Bahn-Stammstrecke würden viele Fahrgäste auf die U5 umsteigen - was mit einem eingleisigen Halt sicher nicht zu bewältigen sei, wie Reissl noch nachschob.

Baureferentin Rosemarie Hingerl will nun in etwa einem Jahr eine konkrete Planung vorlegen und dann auch 'belastbare Kostenvorhersagen' ermitteln. Bislang hält sie sich mit Aussagen zu möglichen Kosten zurück. CSU-Mann Kronawitter schätzt sie auf 'sicher mehr als 200 Millionen Euro'. Marco Völklein

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Mittwoch, den 17. Juli 2013, Seite 33