

München

## Neue Variante für U-Bahnhof Pasing

### Pläne für Verlängerung der U5: Stadt prüft unterirdische Station

Das Baureferat hat eine neue Idee für einen künftigen U-Bahnhof Pasing: eine Tunnelstation direkt unter den Gleisen des Pasinger Bahnhofs. Diese Lösung, so schwärmen die U-Bahn-Planer, hätte sehr kurze Umsteigewege zur Folge - zudem müsste das gerade erst umgestaltete Pasinger Zentrum nicht erneut aufgebuddelt werden. Stimmt der Bauausschuss des Stadtrats am kommenden Dienstag zu, soll diese Variante in die weiteren Planungen zur Verlängerung der U5 mitaufgenommen werden. Für Baureferentin Rosemarie Hingerl wäre es die Vorzugslösung. Die bisherigen Planungen sahen eine unterirdische Station im Süden des Pasinger Bahnhofs vor.

Vom Tisch sind dagegen sämtliche Vorschläge, die U-Bahnzüge oberirdisch in den Pasinger Bahnhof einzufädeln und so Kosten zu sparen. Dafür wären die beiden südlichen Gleise erforderlich gewesen, die die Deutsche Bahn aber nicht herausrücken will. Maximal auf einen Schienenstrang könne man notfalls verzichten, gab der Konzern bekannt - und provozierte damit den früheren Münchner CSU-Chef Otmar Bernhard, einen eingleisigen U-Bahn-Endbahnhof zu fordern. Bei den städtischen U-Bahn-Experten stieß dieser Plan allerdings auf geringe Begeisterung und wurde schließlich verworfen. Die Kapazität einer solchen Station sei viel zu gering, die Züge könnten maximal im Zehn-Minuten-Takt fahren. Allerdings erklärte sich die Bahn zu einem vorübergehenden Verzicht auf die beiden Gleise bereit. Damit hätte die Stadt die Möglichkeit, eine unterirdische Station an zentraler Stelle zu bauen und die Oberfläche anschließend an die Bahn 'zurückzugeben'.

Die Chancen für eine Verlängerung der U5 vom Laimer Platz nach Pasing haben sich neuerdings im Rathaus wieder verbessert: Neben CSU und FDP, die seit langem den Bau der Strecke fordern, sind nun plötzlich auch die Grünen dafür - die Trasse ist, gemeinsam mit der U4 nach Engelschalking, als Forderung im grünen Kommunalwahlprogramm aufgeführt. Dennoch ist der Bau alles andere als gewiss: Denn die Wirtschaftlichkeit der Strecke, die Voraussetzung für staatliche Fördergelder ist, hängt ganz entscheidend davon ab, ob parallel auch noch eine zweite S-Bahn-Stammstrecke gebaut wird - die beiden Trassen würden sich gegenseitig die Fahrgäste wegnehmen. Zudem läuft das Bundesprogramm für den Nahverkehr, das sogenannte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, 2019 aus. Eine Nachfolgeregelung gibt es bislang nicht, und das derzeit noch zur Verfügung stehende Geld ist längst verteilt.

Auch fachlich ist die U5-West umstritten: MVG-Chef Herbert König erwartet keine allzu große Auslastung der teuren Röhre, da Pasing bereits jetzt bestens per Nahverkehr erschlossen sei.dh

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Mittwoch, den 10. Juli 2013, Seite 35