



U-Bahn nach Pasing? – Fassung des Dramas für 2012 in fünf Akten *Eine kleine Chronik*

Im Jahr 2012 hat neben der Diskussion zur zweiten S-Bahn-Röhre auch immer wieder eine Diskussion zum Thema „Weiterführung der U-Bahn nach Pasing“ in der Öffentlichkeit stattgefunden. Allein zum Thema U-Bahn wurden zwei Presseerklärungen und auch dazu zwei passende Anträge an den BA 21 (Pasing/Obermenzing) verfasst und die Anträge mit der Mehrheit der SPD und Bündnis 90/ Die Grünen im BA 21 auch so beschlossen.

Beide Presseerklärungen aber auch die Anträge fanden in der Presse eine starke Resonanz und führten letztendlich zu Aktivitäten der CSU im Landtag, die wir ohne unsere Presseaktionen nie erlebt hätten. Immerhin forderten am Donnerstag den 15.11.2012 die CSU und die FDP im Landtags-Verkehrsausschuss die Bayerische Regierung auf, sich bei der DB-Bahn für die Freigabe der Gleise 1 und 2 (früher 0 und 1) einzusetzen. So wurde es von der SZ in der Ausgabe vom 17./18.12.2012 auf der Seite R1 berichtet.

Leider hat dabei auch unser Parteigenosse im Landtag Bernhard Roos (Passau) die Chance zur kostengünstigen Realisierung, die sich aus diesem Beschluss ergibt, nicht erfasst und sich nicht dafür eingesetzt.

Laut MIP soll mit der U-Bahn-Planung im Jahr 2016 begonnen werden, ab diesem Zeitpunkt sind im laufenden MIP die Mittel eingestellt. Wir vom Ortsverein werden weiterhin die Entwicklungen aktiv begleiten.

In diesem Artikel haben wir die wichtigen Dokumente zusammengetragen, die für das Verständnis der aktuellen Situation in dieser Thematik notwendig sind. Damit möchten wir sicherstellen, dass unsere Mitbürger gut informiert sind und das „Pingpong-Spiel“ unserer politischen Kontrahenten im Freistaat und Bund erkennen können.

Richard Roth, Vorsitzender des Ortsvereins der SPD-Pasing

1 Der Freistaat will keine oberirdische Einschleifung der U-Bahn in den Pasinger Bahnhof

Pressemeldung SPD-Fraktion im BA 21 (April 2012)

Diese Woche hat nun endlich der bayerische Verkehrsminister Martin Zeil der Pasinger SPD geantwortet: Eine Freigabe der Gleise 1 und 2 im Pasinger Bahnhof für die U-Bahn kommt für den Freistaat nicht in Frage.

Damit sind alle diesbezüglichen Überlegungen im Bezirksausschuss Pasing-Obermenzing, aber auch bei der Landeshauptstadt München über den Haufen geworfen. Die SPD-Fraktion im BA 21 wird deshalb in die nächste Sitzung erneut eine entsprechende Anfrage einbringen, um die Realisierungschancen nun konkret für die verbliebenen Streckenführungen prüfen zu lassen.

Richard Roth, Sprecher der SPD-Fraktion im BA 21: "Wir hatten eine solche Rückäußerung des Freistaats ja schon befürchtet. Die klare Absage - ohne weiteres Gesprächsangebot - ist für uns aber überraschend. Meine Befürchtung ist, dass die Baukosten sich mit dieser Vorgabe doch erheblich erhöhen können." Christian Müller, Vorsitzender BA 21: "Leider wird die Nahverkehrsdebatte in München um ein absurdes Detail bereichert. Dafür, dass einige wenige S-Bahnen Richtung Harras fahren können, wird die Verlängerung der U-Bahn mit nicht nur einer kostengünstigen, sondern auch einer verkehrlich optimalen Lösung verunmöglicht. Wir müssen jetzt alles dafür tun, hier einen Ausweg zu finden."



2

Hierauf erfolgte ein Antrag an den BA 21, der nach einer Umformulierung im Unterausschuss „Planung und Verkehr“ mit Mehrheit (Bündnis 90/ Die Grünen und SPD) angenommen wurde, nachfolgend der umformulierte Antrag.

Oberirdische Einschleifung der U-Bahn in den Pasinger Bahnhof

Antrag an den BA 21 Pasing-Obermenzing für die Sitzung am 8.5.2012

Antrag:

- a) Der BA 21 bittet die Stadt München auf den Freistaat, insbesondere das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft – Infrastruktur - Verkehr und Technologie, einzuwirken, gemeinsam mit der Deutschen Bahn und der Landeshauptstadt Gespräche hinsichtlich einer oberirdischen Einschleifung der U-Bahn am Pasinger Bahnhof mit dem Ziel zu führen, ob es nicht doch noch Möglichkeiten für ein oberirdisches Einschleifen für die zukünftige U-Bahnlinie 5 in das Pasinger Bahnhofsgebäude geben kann, da diese Variante die größtmögliche Wahrscheinlichkeit birgt, einen ausreichenden Kosten-Nutzen-Faktor zu erzielen.
- b) Ungeachtet einer eventuellen 2. Stammstrecke müssen Planung und Bau der Verlängerung der U5 von Laim nach Pasing forciert und energisch vorangetrieben werden.
- c) Zu diesem Zweck wird die LH München auch gebeten, die jetzt noch vorhandenen Möglichkeiten und Höhe einer Förderung durch Freistaat und Bund abzuklären.

Begründung:

In der Antwort vom 16.03.2011 des Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie auf eine Anfrage des Vorstandes des SPD-Ortsvereins vom 8.1.2012 bezüglich einer möglichen Einschleifung der geplanten U-Bahnlinie nach Pasing in die Gleise 1 und 2 des Pasinger Bahnhofs wird unter anderem ausgeführt:

„Der Bahnhof Pasing einschließlich seiner verfügbaren Bahnsteiggleise stellt einen Engpass im Münchner Schienennetz dar. Das Gleis 2, d.h. das südlichste genutzte Gleis, wird gegenwärtig zwar relativ wenig als die anderen Gleise benutzt, wird jedoch im Rahmen der weiteren Entwicklungen im Schienenpersonennahverkehr einschließlich der S-Bahn an Bedeutung gewinnen. Ab einer bestimmten Größenordnung würden Verbesserungen bei den Angeboten im Schienenpersonennahverkehr sogar den Neubau des Gleises 1 erfordern. Auch bei betrieblichen Störungen ist die Nutzung des Gleises 2 unverzichtbar.

Aus diesen Gründen hält auch die Bayerische Staatsregierung die Freigabe der von Ihnen genannten Gleisflächen nicht für möglich. Dies gilt unabhängig von der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München. Die Verbesserung des gegenwärtigen Engpasses in München-Pasing ist ein erklärtes Ziel der Bayerischen Staatsregierung.

Wir bitten Sie daher um Verständnis, dass die Bayerische Staatsregierung Ihren Wunsch, die U-Bahnlinie 5 oberirdisch unmittelbar vor das Pasinger Bahnhofsgebäude zu führen, gegenwärtig nicht unterstützen kann.“

Die Weiterführung der U5 von Laim nach Pasing ist seit Jahren im Verkehrsentwicklungsplan der LH München eingestellt und stellt eine wichtige Infrastrukturmaßnahme für den gesamten Münchner Westen mit Verknüpfungsfunktion unterschiedlicher Verkehrsmittel und Linienführungen dar. U- und S-Bahn-Ausbau müssen jedoch auch als Gesamtnetz betrachtet werden. Die mögliche, problemlose und deutlich kostengünstigste Einfädelung der U-Bahn auf die Gleise 1 und 2 im Pasinger Bahnhof zwingt zusätzlich dazu, dies als Paketlösung zu sehen. Hierzu wären insbesondere der Umbau des Laimer S-Bahnhofs mit der Umweltverbundröhre und der Ausbau der Sendlinger Spange zum Heimeranplatz (erreichbar von Westen über die Stammstrecke mit Halt in Laim) als erste Maßnahme für die S-Bahn Erweiterung



notwendig. So könnte die U 5 dann auch wie erwähnt direkt in den Pasinger Bahnhof auf den dann nach diesem Umbau frei werdenden Bahnsteig 1 (Gleis 1/2) eingeführt werden. Es wird daran erinnert, dass die U5 eine Verbindung in das Zentrum Münchens auf einer ja weitgehend vorhandenen Trasse liefert. Sie verbindet Pasing mit Laim, mit der Schwanthalerhöhe, mit dem Odeonsplatz und sie würde einen alternativen Weg zum Ostbahnhof quasi mitliefern. Sie verbessert den Anschluss an das Westbad auch aus der Stadtmitte, sie bietet übrigens auch einen guten Anschluss zum Oktoberfest bzw. der Theresienwiese.

- 3** Aufgrund uns von Bürgern zugetragenen Informationen erfolgte im Oktober die nachfolgende Presseerklärung.

Die U-Bahn nach Pasing - jetzt nicht vor 2017

Beerdigung im Heimlichen und auf Raten ,

Pressemeldung SPD-Pasing (Oktober 2012)

Die Pasinger SPD ist darüber empört, wie sich die Antworten der Bundesregierung und Bayerischen Staatsregierung auf Anfragen von Abgeordneten zur Finanzierungsfrage der U-Bahn nach Pasing widersprechen. Die Pasinger SPD ist aber auch verärgert, dass die mögliche Finanzierung ins Jahr 2017 oder später verschoben oder sogar aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz herausgekippt wurde.

Findige Bürgerinnen und Bürger haben in ihrer Recherche folgendes herausgefunden (railblog.info): Auf eine Anfrage des Vorsitzenden des Bundestagsausschusses für Verkehr, Toni Hofreiter vom September 2012: "Aus welchem Grund sind die Verlängerungen der U 4 bzw. U 5 in München nicht mehr im GVFG-Bundesprogramm enthalten, und sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang mit der Finanzierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München?" antwortet das Bundesverkehrsministerium am 17.9.2012 wie folgt:

"Der Freistaat Bayern hat im Zuge der Fortschreibung des GVFG-Bundesprogramms für den Zeitraum 2012 - 2016 keine Bundesfinanzhilfen für die beiden angesprochenen Vorhaben angemeldet. Daher sind diese Vorhaben auch nicht im laufenden Programm 2012 - 2016 ausgewiesen. Der Freistaat Bayern entscheidet in eigener Verantwortung, für welche Vorhaben Bayern Bundesfinanzhilfen im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms angemeldet werden. Es steht dem Bund nicht zu, diese Entscheidungen zu bewerten."

Auf eine entsprechende Anfrage im Bayerischen Landtag am 27.9.2012 von der Abgeordneten Margarete Bause: "Ich frage die Staatsregierung, aus welchen Gründen ist die Verlängerung der U 5 nach Pasing und der U 4 nach Engelschalking nicht mehr im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesprogramm 2011 bis 2015 enthalten, nachdem sie im Programm 2010 bis 2014 enthalten war, werden die Verlängerungen im Programm 2012 bis 2016 wieder aufgenommen, inwieweit steht diese Herausnahme aus dem GVFG-Bundesprogramm im Zusammenhang mit den Finanzierungsschwierigkeiten für den zweiten S-Bahn-Tunnel in München?"

Antwort des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie:

"Die Maßnahmen

- 09 G 69 U München, U5-West, Laimer Platz - Pasing und
- 09 G 71 U München, U4-Ost, Arabellapark – Engelschalking

waren zum Bundesprogramm 2011 bis 2015 und sind auch zum Bundesprogramm 2012 bis 2016 angemeldet. Aufgrund des aktuellen Planungsstandes geht die Staatsregierung davon aus, dass der Baubeginn für beide Maßnahmen frühestens in 2017 erfolgen kann und damit auch frühestens in 2017 Zuwendungen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



(GVFG)-Bundesprogramm geleistet werden. In das zur Veröffentlichung bestimmte GVFG-Bundesprogramm werden nur Maßnahmen aufgenommen, für die in den nächsten fünf Jahren, das heißt aktuell in den Jahren von 2012 bis einschließlich 2016 auch Zuwendungen vorgesehen sind. Die Anmeldung kann deshalb aus dem veröffentlichten Bundesprogramm nicht abgelesen werden.“

Quelle: <http://www.railblog.info/index.php/stadtverkehr-muenchen/942-verlaengerung-u4u5-staatsoder-bundesregierung-luegt-parlament-an>

Spätestens ab 2020 fallen die Bundesmittel komplett weg, es sei denn Bund und Länder einigen sich im Rahmen der „Revisionsklausel“ (§ 6 EntflechtG) auf eine Weiterfinanzierung durch den Bund.

Constanze Söllner-Schaar, Stadträtin: "Erst auf Nachfrage gibt die bayerische Staatsregierung zu, dass sie die U-Bahn nach Pasing auf die lange Bank schieben will. Damit ist, angesichts der Bauzeit einer Neubaustrecke der U-Bahn, durch die CSU in Land und Bund die Beerdigung der U-Bahn nach Pasing offensichtlich eingeleitet worden. Wir werden jedoch weiterhin für die Realisierung der U-Bahn nach Pasing kämpfen."

Christian Müller, Stadtrat und Bezirksausschussvorsitzender im 21. Stadtbezirk: "Es ist beschämend, wie auf der einen Seite in öffentlichen Aktionen, mit Unterschriftenlisten und ähnlichem die Bürgerinnen und Bürger zur Unterstützung der U-Bahn nach Pasing aktiviert werden sollen. Gleichzeitig bereitet die bayerische Staatsregierung klammheimlich den Abschied von der Weiterführung der U-Bahn vor. So kann man mit den Menschen hier im Westen nicht umgehen."

4 Auf diese Presseerklärung hin wurde von der SPD-Fraktion der Antrag „Stand Fortschreibung...“ an den BA 21 im Monat November gestellt. Auch dieser Antrag wurde mit Mehrheit (Bündnis 90/ Die Grünen und SPD) angenommen.

Antrag an den BA 21 Pasing-Obermenzing für die Sitzung am 06.11. 2012

Stand Fortschreibung des GVFG-Bundesprogramms zur U-Bahn nach Pasing?

Antrag: Aufgrund der ihm erst jetzt bekannt gewordenen Anfragen fordert der BA 21 ergänzend zum dem von ihm mehrheitlich am 11.09.2012 beschlossenen Antrag „Möglichkeit einer Einschleifung der U-Bahn in den Pasinger Bahnhof“, auch die volle Aufklärung über die jetzige Fortschreibung des GVFG-Bundesprogramms bezüglich der Verlängerung der U-Bahn nach Pasing.

Begründung:

Findige Bürgerinnen und Bürger haben in ihrer Recherche folgendes herausgefunden (railblog.info): "Auf eine Anfrage des Vorsitzenden des Bundestagsausschusses für Verkehr, Toni Hofreiter vom September 2012: "Aus welchem Grund sind die Verlängerungen der U 4 bzw. U 5 in München nicht mehr im GVFG-Bundesprogramm enthalten, und sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang mit der Finanzierung der zweiten S-Bahn--Stammstrecke in München?" antwortet das Bundesverkehrsministerium am 17.9.2012 wie folgt:

"Der Freistaat Bayern hat im Zuge der Fortschreibung des GVFG-Bundesprogramms für den Zeitraum 2012 - 2016 keine Bundesfinanzhilfen für die beiden angesprochenen Vorhaben angemeldet. Daher sind diese Verhaben auch nicht im laufenden Programm 2012 - 2016 ausgewiesen. Der Freistaat Bayern entscheidet in eigener Verantwortung, für



welche Vorhaben Bayern Bundesfinanzhilfen im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms angemeldet werden. Es steht dem Bund nicht zu, diese Entscheidungen zu bewerten."

Auf eine entsprechende Anfrage im Bayerischen Landtag am 27.9.2012 von der Abgeordneten Margarete Bause: "Ich frage die Staatsregierung, aus welchen Gründen ist die Verlängerung der U 5 nach Pasing und der U 4 nach Engelschalking nicht mehr im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesprogramm 2011 bis 2015 enthalten, nachdem sie im Programm 2010 bis 2014 enthalten war, werden die Verlängerungen im Programm 2012 bis 2016 wieder aufgenommen, inwieweit steht diese Herausnahme aus dem GVFG-Bundesprogramm im Zusammenhang mit den Finanzierungsschwierigkeiten für den zweiten S-Bahn-Tunnel in München?"

Antwort des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie:

"Die Maßnahmen

- 09 G 69 U München, **U5-West, Laimer Platz - Pasing** und

- 09 G 71 U München, U4-Ost, Arabellapark - Engelschalking **waren zum Bundesprogramm 2011 bis 2015 und sind auch zum Bundesprogramm 2012 bis 2016 angemeldet.**

Aufgrund des aktuellen Planungsstandes geht die Staatsregierung davon aus, dass der Baubeginn für beide Maßnahmen frühestens in 2017 erfolgen kann und damit auch frühestens in 2017 Zuwendungen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesprogramm geleistet werden. In das zur Veröffentlichung bestimmte GVFG-Bundesprogramm werden nur Maßnahmen aufgenommen, für die in den nächsten fünf Jahren, das heißt aktuell in den Jahren von 2012 bis einschließlich 2016 auch Zuwendungen vorgesehen sind. **Die Anmeldung kann deshalb aus dem veröffentlichten Bundesprogramm nicht abgelesen werden.**"

Was ist denn nun an diesen unterschiedlichen Aussagen richtig?

Erwähnenswert ist auch noch die Aussage des Baureferates der Stadt München auf eine Anfrage der FDP-Stadtratsfraktion zu diesem Thema. Laut Baureferat waren im Bundesprogramm 2010-2014 für den Ausbau des ÖPNV nach den GVFG die U-Bahn-Verlängerungen vom Laimer Platz nach Pasing und vom Arabellapark nach Engelschalking enthalten und in „Kategorie C Vorhaben“ bedingt aufgenommen. **Schon im GVFG 2011-2015 fehlten diese Maßnahmen auch in Kategorie C.**

Eine Rückfrage des Baureferates beim Sachgebiet 31.2 der Regierung von Oberbayern ergab, dass die jeweiligen Anmeldungen für die Jahre 2011 – 2015 und 2012 2016 von der Regierung von Oberbayern unverändert an das Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie weitergegeben worden sind. Die Regierung von Oberbayern erhält von dort aus jedoch keine Rückmeldung, inwieweit diese Meldungen vom Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung weitergegeben worden sind. Richard Roth, Fraktionssprecher SPD BA 21

Quellen:

<http://www.railblog.info/index.php/stadtverkehr-muenchen/942-verlaengerung-u4u5-staatsoder-bundesregierung-luegt-parlament-an>

<http://www.bayern.landtag.de/cps/rde/papp/Vorgangsmappe/www/servlet/Vorgangsmappe?wp=16&typ=V&drsnr=13755&intranet=#pagemode=bookmarks>, siehe Originalseite 14.

<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/107/1710737.pdf> , siehe Originalseiten 61, 62

<http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/DOK/ANTRAG/2726846.pdf>



**Zur Begründung des Antrages wurde in der November-BA-Sitzung vom Fraktions-
sprecher folgendes vorgetragen:**

Mit dem vorliegenden Antrag möchte die SPD-Fraktion eine Aufklärung darüber erhalten, warum im GVFG-Bundesprogramm 2011 – 2015 bzw. 2012 – 2016 die U-Bahn-Verlängerung vom Laimer Platz nach Pasing nicht aufgenommen wurde, und sogar in der Kategorie C fehlt (Kategorie C bedeutet: Vorhaben bedingt aufgenommen).

Aber im GVFG-Bundesprogramm 2010 – 2014 war die U-Bahn-Verlängerung vom Laimer Platz nach Pasing in Kategorie C gemäß Auskunft Baureferat noch enthalten.

In seiner Antwort vom 02.08.2012 zu einem FDP-Stadtrats- Antrag vom 30.03.2012 hat das Baureferat dargelegt, dass die Beantragung der U-Bahn in den Anmeldungen des Baureferates an die Regierung von Oberbayern zum ÖPNV-Programm 2011 – 2015 und ebenso auch zum ÖPNV-Programm 2012 – 2016 jeweils enthalten war. Eine Rückfrage des Baureferates beim Sachgebiet 31.2 der Regierung von Oberbayern ergab, dass die jeweiligen Anmeldungen für die Jahre 2011 – 2015 und 2012 –2016 von der Regierung von Oberbayern unverändert an das Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie weitergegeben worden sind. Die Regierung von Oberbayern erhält von dort aus jedoch keine Rückmeldung, inwieweit diese Meldungen vom Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung weitergegeben worden sind.

Nach Auskunft des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie geht aufgrund des aktuellen Planungsstandes die Staatsregierung davon aus, dass der Baubeginn für beide Maßnahmen frühestens 2017 erfolgen kann und damit auch frühestens 2017 Zuwendungen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesprogramm geleistet werden. In das zur Veröffentlichung bestimmte GVFG-Bundesprogramm werden nur Maßnahmen aufgenommen, für die in den nächsten fünf Jahren, das heißt aktuell in den Jahren von 2012 bis einschließlich 2016 auch Zuwendungen vorgesehen sind. Die Anmeldung kann deshalb aus dem veröffentlichten Bundesprogramm nicht abgelesen werden.

Dies wiederum steht aber im Widerspruch zur Antwort des Bundesverkehrsministerium vom 17.9.2012: In dieser Antwort wird ausgeführt, dass der Freistaat Bayern im Zuge der Fortschreibung des GVFG-Bundesprogramms für den Zeitraum 2012 - 2016 keine Bundesfinanzhilfen für die beiden angesprochenen Vorhaben angemeldet hat. Daher sind diese Vorhaben auch nicht im laufenden Programm 2012 - 2016 ausgewiesen. Der Freistaat Bayern entscheidet in eigener Verantwortung, für welche Vorhaben Bayern Bundesfinanzhilfen im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms angemeldet werden. Es steht dem Bund nicht zu, diese Entscheidungen zu bewerten.

Hieraus folgt unter Berücksichtigung der oben genannten Aussagen, dass letztendlich der Freistaat für die Jahre 2011-2015 und auch 2012-2016 noch nicht mal die U-Bahn-Verlängerung im entsprechenden GVFG in Kategorie C „Vorhaben bedingt aufgenommen“ beantragt hat, wie es anscheinend für die Jahre 2010-2014 noch üblich war.

Darum ist es schon verwunderlich, dass auch in letzter Zeit manche CSU-Politiker behauptet haben, dass jederzeit mit dem Bau der U-Bahn begonnen werden kann, wenn die städtischen Voraussetzungen hierfür geschaffen würden.



5 „Marco Völklein“ berichtete in der SZ vom 17./18. November 2012, Seite R1, folgendes:

„U-5-Verlängerung soll oberirdisch enden

CSU und FDP setzen im Landtag eine neue Linienführung der U 5 zum Pasinger Bahnhof durch - die Verlängerung sollte oberirdisch verlaufen. Diese Variante wäre zwar deutlich günstiger, dafür gefährdet sie aber die Ausbaupläne für die zweite S-Bahn-Stammstrecke.

München – CSU und FDP haben im bayerischen Landtag durchgesetzt, dass die geplante Verlängerung der U-Bahn-Linie U 5 oberirdisch am Pasinger Bahnhof enden soll. Damit hoffen beide Fraktionen, dass das Projekt "schnell und kostengünstig realisiert werden kann", sagt der CSU-Abgeordnete Otmar Bernhard aus dem Münchner Westen. Bislang hatte die Stadt in ihren Plänen eine unterirdische Station unter dem neugestalteten Bahnhofsvorplatz in Pasing berücksichtigt dieser käme aber weit teurer, als wenn man die U-Bahnen in Höhe der Straße Am Knie an die Oberfläche und weiter in den südlichen Bereich des Pasinger Bahnhofs führen würde.

Dazu allerdings müsste die Deutsche Bahn als Betreiberin des Bahnhofs die drei südlichen Gleise für den U-Bahn-Betrieb freigeben. Das lehnt der Konzern indes ab - und wurde dabei zuletzt auch vom FDP-geführten Verkehrsministerium unterstützt. Das hatte im Mai in einem Brief an die Pasinger SPD erklärt, dass die Bahn den Platz "im Rahmen der weiteren Entwicklungen im Schienenpersonennahverkehr einschließlich der S-Bahn" benötige.

Planänderung könnte zweiten S-Bahn-Tunnel gefährden

CSU-Mann Bernhard, seit langem Befürworter der U-5-Verlängerung, hatte daraufhin Druck gemacht. Am Donnerstag nun forderten CSU und FDP im Landtags-Verkehrsausschuss die Regierung auf, sich bei der Bahn für die Freigabe der Gleise einzusetzen. Verkehrsminister Zeil erklärte am Freitag, er habe sich an Bahnchef Rüdiger Grube gewandt, um "die Auswirkungen auf den Schienenverkehr untersuchen zu lassen". Ein Bericht dazu wird voraussichtlich im ersten Quartal 2013 vorliegen.

SPD, Grüne und Freie Wähler forderten daher, zunächst einmal den Bericht abzuwarten statt - wie die Regierungsfractionen - sich von vorneherein festzulegen. Bernhard Roos (SPD) warf CSU und FDP vor, mit ihrem Vorgehen gar den geplanten zweiten S-Bahn-Tunnel zu gefährden. Beide Projekte sind eng miteinander verzahnt, was deren Rentabilität betrifft: Würde die U 5 nach Westen verlängert, stünden für die zweite S-Bahn-Stammstrecke rein rechnerisch weniger potenzielle Fahrgäste zur Verfügung - unterm Strich wäre das Zwei-Milliarden-Euro-Projekt so vielleicht nicht mehr förderfähig. Andersherum gilt ähnliches für die U 5 nach Pasing.

Die Stadt hatte die Kosten für die 3,6 Kilometer lange U-5-Verlängerung gen Westen zuletzt auf etwa 270 Millionen Euro geschätzt. Um wie viel günstiger das Projekt mit einem oberirdischen U-Bahn-Endhalt käme, ist unklar. Verkehrsministerium sowie das städtische Bau- und das Planungsreferat behaupten, die jeweils andere Stelle sei dafür zuständig.“