

Reinhard Bernsdorf

Fraktion der GRÜNEN im BA 22

20.2.2013



Karin Binsteiner

Bezirksausschuss 22 Aubing, Lochhausen, Langwied

U5 nach Pasing

Antrag:

Wir fordern die zügige Verlängerung bzw. Realisierung der U5 von Laim nach Pasing. Dazu soll die Landeshauptstadt München darstellen:

1. In wie weit die Verlängerung der U5 den 2. Stammstreckentunnel finanziell überhaupt gefährden würde.

Dabei soll bei gleichen Bewertungsmaßstäben erklärt werden wie es sein kann, dass

- aktuell **zwischen Marienplatz und Ostbahnhof** sowohl S-Bahnen als auch U-Bahnen nebeneinander verkehren und sogar zusätzlich ein 2. Stammstreckentunnel gebaut werden kann und dabei der Kosten-Nutzenfaktor trotzdem für diese dann **drei unabhängigen Strecken** positiv ausfällt.
 - Im Münchner Westen, (also **zwischen Hauptbahnhof und Pasing**) soll neben der S-Bahn nur noch ein Stück U-Bahn-Verlängerung kommen und keine weitere Verbindung wie ein Tunnel und somit **nur zwei unabhängige Strecken** und da soll das Ergebnis des Kosten-Nutzenfaktors kleiner 1 sein?
 - Wir gehen demzufolge von keiner finanziellen Gefährdung der Stadt aus und bitten deshalb um schnellstmögliche Wiederaufnahme der Planungen der U5 von Laim zum Pasing Bahnhof, wobei unterhalb der Promenade, wie es aktuell gemäß Bebauungsplan 1922a auch vorgesehen ist oder anderen Lagen sowie alternativ auch eine Lage des U-Bahnhofs Pasing unterhalb der S-Bahngleise zu prüfen sind. Gemäß der Standardisierten Bewertung sind 80% der U5-Fahrgäste zwischen Pasing und Knie Umsteiger von der S-Bahn (Rathaus-Umschau 02.03.2000).
2. Dazu soll die Landeshauptstadt München die Bayerischen Regierung auffordern die U5 wieder in das GVFG einzustellen.
 3. Sollten dazu noch Aussagen der Bahn benötigt werden, so sind diese einzuholen.

Begründung:

Schon vor vielen Jahren trafen sich die Bezirksausschüsse aus dem Münchner Westen (BA21, BA22 und BA25) im Pasinger Rathausaal um dann gemeinsam den Weiterbau der U5 nach Pasing zu fordern. Seither ist viel Zeit vergangen ohne dass sich spürbar etwas bewegt.

Durch das Gesetz über [Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden](#) gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für [Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden \(§ 1 GVFG\)](#) erhält eine Gemeinde erhebliche Zuschüsse, wenn der Nachweis erfolgt ist, dass das Kosten/ Nutzenverhältnis mindesten 1,0 ist. Dieses Gesetz läuft 2019 aus.

Bis vor kurzer Zeit war die U5 (auch die U4) noch in dieser Liste enthalten. Inzwischen hat die Bayerische Regierung die Finanzierung der U5 (und U4) aus dem GVFG gestrichen bzw. nicht wieder erneut beantragt.

Die Wiederaufnahme der Planungen eilt, weil die Finanzierung mit Hilfe des GVFG noch möglich sein soll und die Bauzeit sonst über dessen Ende hinausreichen könnte. Ohne finanzielle Unterstützung aus Bundesmitteln über das GVFG könnte die Verlängerung der U5 nach Pasing für die Stadt München zu teuer und damit unwirtschaftlich werden.

Teile der Münchner CSU fordern den Weiterbau der U-Bahn nach Pasing und den Bau der Sendlinger Spange (Aubing-Neuaubinger Zeitung vom 10.1.2013) und nennt den aktuellen Stand einen Geburtsfehler. Sie machen dabei deutlich, dass die U5 nach Pasing auch eine Alternative zum 2. Stammstreckentunnel wäre, da sie dann eine Alternativverbindung von Pasing zum Ostbahnhof darstellt und natürlich auch u. a. den Hauptbahnhof und den Odeonsplatz Nähe Marienplatz anfährt.

Die Bayerische Regierung ist alleine verantwortlich für den Bau von S-Bahnlinien und den Planungen der Bahn.

Die häufigen Störungen auf der vorhandenen Stammstrecke erfordern eine für den Bürger aus dem Münchner Westen zumutbare Alternative zwischen Marienplatz und Pasing. Der 2. Stammstreckentunnel löst das Problem bei Störungen zwischen Laim und Pasing nicht. Ohne die U5 nach Pasing ist bei einer Sperrung der Bahngleise im Bereich Laim der ganze Münchner Westen vom Stadtzentrum weitgehend abgeschnitten und die Fahrgäste müssten auf die überlasteten Tram- und Buslinien ausweichen.

Während zwischen Marienplatz und Ostbahnhof **bereits zwei** unabhängige Systeme (**U- und S-Bahnen**) beide in Tieflage verkehren und auch noch **zusätzlich** der 2. Stammstreckentunnel hinzukommen soll, verkehren zwischen Marienplatz und Pasing **nur die S-Bahnen** (teilweise oberirdisch), deshalb ist es völlig unverständlich, dass die Verlängerung der U 5 nach Pasing nicht ebenso einen positiven Kosten-Nutzenfaktor ergeben soll.