

München-Region-Bayern

Das Netz der Zukunft

Der Stadtrat macht den Weg frei für eine verlängerte U5 nach Pasing. Doch das ist nur der Auftakt für eine ganze Reihe möglicher neuer U- und Trambahnen. Sie sollen die Außenviertel besser anschließen. Eines irgendwann. Denn aktuell passiert erst einmal wenig

Von Andreas Glas

und Marco Völklein

München. Der Stadtrat hat mit einer breiten Mehrheit den Weg freigemacht für die geplante Verlängerung der U5 vom Laimer Platz zum Pasinger Bahnhof. Einstimmig beschloss der Bauausschuss am Dienstag, die Streckengenehmigung bei der Regierung von Oberbayern zu beantragen sowie die Entwurfsplanung soweit voranzutreiben, dass in ein paar Jahren auch die Baugenehmigung beantragt werden kann. Zuvor wird sich erneut der Stadtrat mit dem Projekt befassen, das nach aktuellem Stand 547 Millionen Euro kosten wird.

Der Zweite Bürgermeister Josef Schmid (CSU) wertete den Beschluss als „Meilenstein“ und atmete hörbar auf: „Wir kommen voran.“ Auch SPD-Fraktionschef Alexander Reissl sprach von einem „entscheidenden Schritt“ und erinnerte daran, dass die Verlängerung bereits vor gut zwei Jahrzehnten grundsätzlich beschlossen war. „Nach Lesart der CSU hatten SPD und Grüne die Pläne dann aber immer wieder verzögert. Man werde nun dieses Projekt umsetzen“, sagte Reissl; zugleich werde die Stadt auch weitere U-Bahn-Strecken angehen.

Damit reagierte Reissl unter anderem auf Kritik der Dienstleistungsgewerkschaft Verdi, die auch die Beschäftigten der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) vertritt. Verdi hatte sich Dienstagfrüh erstmals zu den U-5-Plänen zu Wort gemeldet und die Verlängerung nach Pasing als „verkehrspolitischen Irrweg“ bezeichnet. Sollte die Stadt, wie von CSU und SPD bereits beschlossen, das Projekt komplett selbst bezahlen, sei das „ein falsches Signal“, sagte Verdi-Mann Franz Schütz. „Auch in Zeiten voller Kassen kann jeder Euro nur einmal ausgegeben werden.“ Wichtiger sei es, den Betrieb in der Innenstadt zu entlasten – beispielsweise durch den Bau der U9 sowie neuer Tram-Tangenten. Diese Ansätze müssten „dringend Vorrang erhalten“, ergänzte MVG-Betriebsrat Cornelius Müller.

Genau das werde die Stadt in einem zweiten Schritt ja angehen, stellte Reissl in Aussicht. Die Fachleute des Planungsreferats würden in den nächsten Monaten die verschiedenen Projekte „zusammentragen und bewerten“, und anschließend werde der Stadtrat darüber entscheiden. Tatsächlich hat Stadtbaurätin Elisabeth Merk ihre Verkehrsplaner eine umfangreiche Liste mit „Prüfungsvorschlägen“ zusammentragen lassen, die sie gerne in den städtischen Nahverkehrsplan aufnehmen lassen möchte (siehe Grafik).

Neben der U9, der Verlängerung der U5 nach Freiam und einer U-Bahn-Verbindung im Münchner Norden zwischen Am Hart und Kieferngarten (Projektbezeichnung: U26) ist auch eine mögliche U-Bahn-Trasse vom Mangfallplatz nach Solln sowie eine Querspange von Moosach über Untermerzing nach Pasing drin. Ebenfalls geprüft werden soll eine Verlängerung der U6 von Martinsried nach Planegg.

Daneben finden sich auch zahlreiche Neubaustrecken für die Straßenbahn auf Merks Liste. So sollen zum Beispiel Trambahn-Verlängerungen ins Moosfeld, in die Blumenau, zum Michaelbad oder vom Waldfriedhof nach Planegg geprüft werden. Ebenfalls angedacht ist eine Verlängerung von der bestehenden Endhaltestelle an der St.-Veit-Straße nach Trudering, die bis nach Haar geführt werden könnte. Von Fahrgastverbänden immer wieder ins Spiel gebracht wird eine Trambahn-Südtangente – also eine Verlängerung der geplanten Trambahn durch die Fürstenrieder Straße zur Aidenbachstraße und von dort aus über die Brudermühlbrücke zur Tegernseer Landstraße. Insgesamt listet Merk mehr als zwei Dutzend U- und Trambahnprojekte auf, die geprüft werden sollen, vor allem auf ihre verkehrliche Sinnhaftigkeit. Die Entscheidung, welches Projekt tatsächlich realisiert wird, trifft dann der Stadtrat in einigen Jahren.

Während es für die ferne Zukunft große Pläne gibt, wird im kommenden Jahr im Münchner Nahverkehr wenig passieren. Gegenüber dem Stadtrat hat Burkhard Hüttl von der MVG am Dienstag noch einmal bekräftigt, sein Unternehmen werde im Jahr 2016 voraussichtlich nur wenig Geld für Verbesserungen bei U-Bahn, Tram und Bus ausgeben. Als Grund nannte er, dass die MVG trotz Tarifierhöhung und gestiegener Fahrgastzahlen kaum Mehreinnahmen erzielt habe. Weil sich das Genehmigungsverfahren verzögert, wird auch die geplante Verlängerung der Tram-Linie 25 vom Max-Weber-Platz nach Steinhausen mit deutlicher Verspätung starten. Die Grünen-Stadträte kritisierten den Sparkurs der MVG und beantragten unter anderem einen durchgehenden Fünf-Minuten-Takt auf allen U-Bahn-Linien. Hüttl zeigte sich offen für den Vorschlag, stellte aber klar, dass es Verbesserungen nur geben werde, wenn die Stadt genug Geld zuschießt. Am Ende stimmte die Mehrheit der Stadträte gegen den Grünen-Antrag.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Mittwoch, den 15. Juli 2015, Seite 29