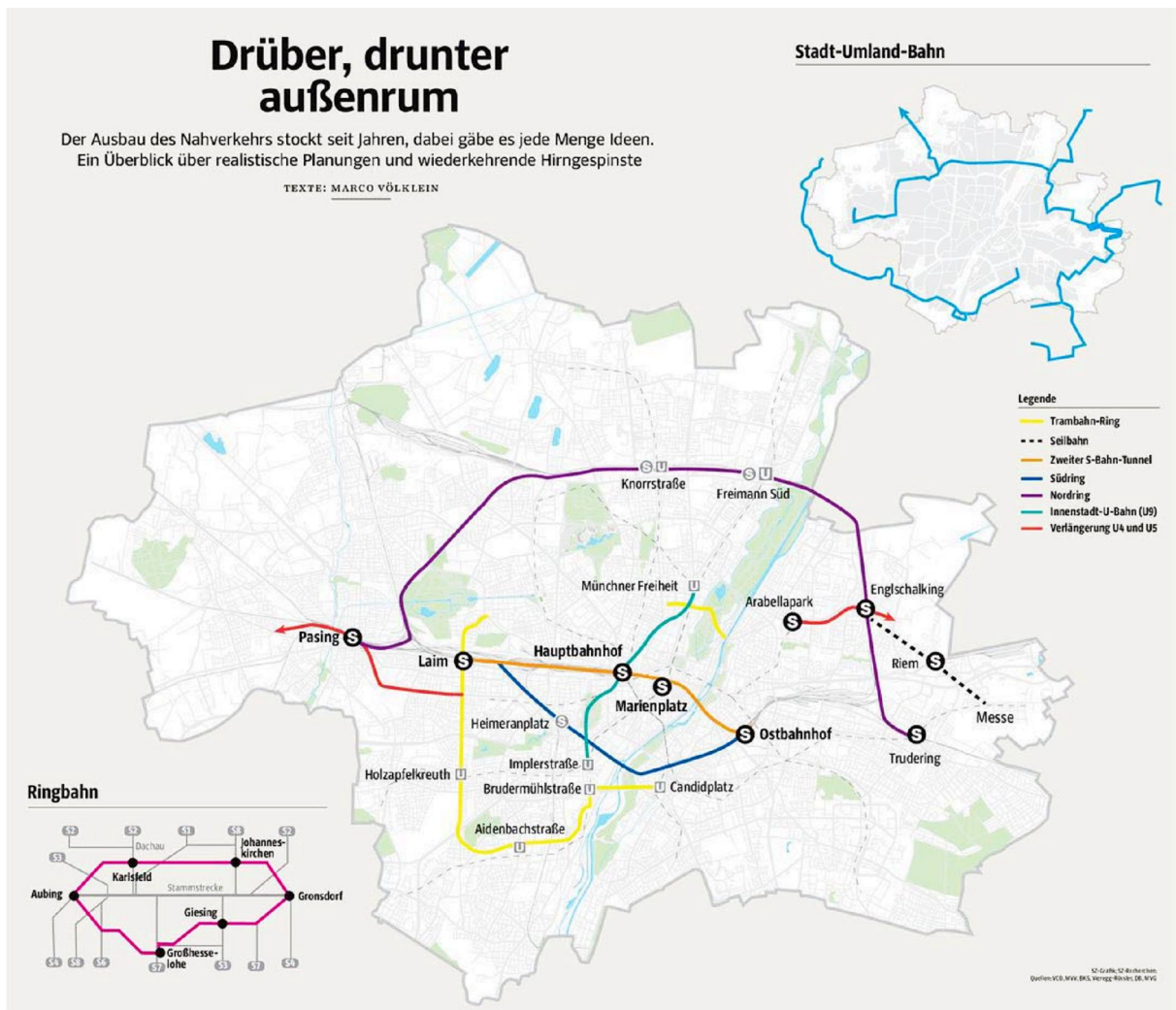


SZ vom 24.2.2016:

Thema



Verkehrsprojekte Tunnelbefürworter und Anhänger des S-Bahn-Südtrings streiten schon lange, welche Variante den Fahrgästen in Stadt und Umland am meisten Nutzen bringt. Vor Kurzem brachten die Freien Wähler

Verkehrsprojekte Tunnelbefürworter und Anhänger des S-Bahn-Südtrings streiten schon lange, welche Variante den Fahrgästen in Stadt und Umland am meisten Nutzen bringt. Vor Kurzem brachten die Freien Wähler auch den Nordring wieder ins Gespräch, und andere fordern gar einen kompletten S-Bahn-Ring. Und das ist längst nicht alles.

Texte: Marco Völklein

1 Durch Stadt und Land

Projektname: Stadt-Umland-Bahn (abgekürzt: SUB)

Wer hat es erfunden? Verschiedene Umwelt-, Verkehrs- und Fahrgastverbände hatten die Idee bereits Ende der Neunzigerjahre entwickelt und vorgestellt.

Was soll es bringen? Eine Stärkung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Städten und Gemeinden im Münchner Umland untereinander, aber auch zwischen der Landeshauptstadt und der Region. Die Bahn soll ringförmig, mit mehreren Linien um München herum oder zum Teil auf Münchner Gebiet geführt werden. Der Clou dabei: Die SUB-Züge sollen auf Trambahngleisen wie auch auf Schienen der Deutschen Bahn rollen, beispielsweise auf dem Nordring ó als Vorbild gelten ähnliche Systeme in Karlsruhe und Kassel.

Wie lange wird schon diskutiert? Seit knapp 20 Jahren. Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) ließ 2003 sogar eine Machbarkeitsstudie erstellen. Dann schief das Projekt wieder ein.

Wer blockiert? 2003 hatten sich unter anderem die Gemeinden des Umlands von der Idee wieder verabschiedet ó vor allem weil sich abzeichnete, dass die Finanzierung schwierig werden dürfte. Außerdem warnte die Bahn, dass insbesondere auf dem Nordring kein Platz sei für die SUB.

Wird das was? Vielleicht doch noch. Zumindest haben der MVV und der regionale Planungsverband im vergangenen Jahr eine erneute SUB-Initiative gestartet ó weil absehbar ist, dass der Verkehr auch und gerade im Umland massiv wachsen wird. Kritiker allerdings bemängeln, dass dieser Anstoß viel zu langsam vorankommt.

2 Ein kompletter Bahn-Ring

Ein kompletter Bahn-Ring

Projektname: S-Bahn-Ring

Wer hat's erfunden? Eigentlich die Berliner, dort gibt es einen S-Bahn-Ring um die Stadt schon seit 1877. Viele Münchner fragen sich: Warum gibt es das nicht auch an der Isar? Seit Kurzem versucht der Verkehrsclub Deutschland (VCD), dieses Thema erneut anzuschieben.

Was soll es bringen? Tatsächlich würde eine Verbindung aus Nord- und Südring die Vorteile beider Teilringe kombinieren: nämlich das Angebot zusätzlicher Tangentialverbindungen zwischen den bestehenden Ästen von S- und U-Bahn. Der VCD zum Beispiel argumentiert: Weil viele neue Wohn- und Siedlungsgebiete in den kommenden Jahren und Jahrzehnten in der Peripherie entstehen werden, wäre eine Ringbahn als Ergänzung zum bestehenden Netz ideal. Er strebt deshalb eine Diskussion darüber an und hat in einem ersten Grobentwurf mal einen Ring skizziert, der auch Gronsdorf im Osten sowie Harthaus und Lochhausen im Westen einbindet ó also weit über den bestehenden Ring hinausgeht.

Wie lange wird schon diskutiert? Ähnlich lange wie beim Streit um die zweite Stammstrecke, also seit mindestens zwei Jahrzehnten.

Wer blockiert? Im Grunde dieselben Akteure, die auch bei den beiden Teilringen im Süden und im Norden auf der Bremse stehen ó aus den dort schon genannten Gründen.

Wird das was? Vermutlich eher nicht, zumindest nicht, solange die Finanzierungsfrage zum zweiten Tunnel nicht beantwortet ist.

3 Neue U-Bahn durch die Innenstadt

Neue U-Bahn durch die Innenstadt

Projektname: U-Bahn-Spange (U9)

Wer hat es erfunden? Die Planer der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG).

Was soll es bringen? Schon jetzt arbeitet die U-Bahn in der Innenstadt an der Kapazitätsgrenze. Die Bahnhöfe entlang der Stammstrecken von U1/U2 sowie U3/U6 sind vor allem in den Hauptverkehrszeiten stark ausgelastet, ein größerer Zuwachs an Fahrgästen lässt sich dort mittel- bis langfristig nicht mehr abwickeln, warnen die MVG-Planer. Deshalb wollen sie eine zusätzliche Nord-Süd-Spange von Schwabing nach Sendling graben, die parallel zu den existierenden Röhren verläuft. Die soll die bestehenden Strecken entlasten.

Wie lange wird schon diskutiert? Konkret sind die Planungen seit Februar 2014. Da legte die MVG eine erste Machbarkeitsstudie vor. Die zeigte aber auch: Zahlreiche Details müssen noch geklärt werden, unter anderem der Umbau des U-Bahnhofs unter der Theresienwiese oder auch die Frage, wo genau unter dem Hauptbahnhof ein neuer U-9-Haltepunkt entstehen könnte.

Wer blockiert? Im Rathaus kaum einer. CSU wie SPD stehen hinter dem Projekt. Skeptisch sind Fahrgast- und Umweltverbände: Sie warnen vor einem neuen Tunnel-Großprojekt, über das jahrelang diskutiert wird, das aber nie kommt.

Wird das was? Unklar. Vor allem die Finanzierung steht in den Sternen. Eine offizielle Kostenschätzung gibt es nicht, Branchenkenner rechnen mit mindestens 1,5 Milliarden Euro. Und ob die Stadt diese Summe stemmen kann, ist offen.

4 Durch die Luft zur Messe

Durch die Luft zur Messe

Projektname: Seilbahn zur Messe

Wer hat es erfunden? Mehrere Privatplaner, die sich immer wieder mit Ideen und Vorschlägen in die Münchner Verkehrsdiskussionen einbringen, darunter der Münchner Planer Thomas Kantke.

Was soll es bringen? Die S-Bahn-Verbindung zwischen Messe und Flughafen ist alles andere als optimal. Vor allem das nervige Umsteigen von S8 auf U2 oder S2 (inklusive anschließender Busfahrt von Riem zum Messegelände) ist ein Ärgernis. Kantkes Lösung sieht so aus: Von der S-Bahn-Station in Englschalking führt eine neue Drei-Seil-Bahn, wie sie Winterurlauber aus den Bergen kennen, über den S-Bahnhof Riem zum Messegelände. Messebesucher kämen so mit der S8 und der Seilbahn binnen 35 Minuten zum Messegelände.

Wie lange wird schon diskutiert? Kantke hat seine Idee erstmals 2011 präsentiert, abgeschaut hat er sie sich in Koblenz. Dort führt seit 2011 eine solche Bahn quer über den Rhein. Zudem hatten die Grünen eine weitere Seilbahn-Idee in die Diskussion eingebracht: vom U-Bahnhof

Thalkirchen über die Isar und weiter den Hang hinauf bis zum Tiroler Platz. So könnte der Tierpark besser an den Nahverkehr angebunden werden, meinten die Grünen.

Wer blockiert? Zumindest die Tierpark-Seilbahn lehnt die Stadt ab. Diese sei schon aus Gründen des Naturschutzes im Isartal nicht möglich.

Wird das was? Schwer zu sagen. Stadtbaurätin Elisabeth Merk hat zwar die Tierpark-Seilbahn ad acta gelegt, das Riem-Projekt soll aber im Zusammenhang mit den Planungen für das Neubaugebiet östlich der S8 geprüft werden.

5 Lückenschluss im Tramnetz

Lückenschluss im Tramnetz

Projektname: Tram-Tangenten

Wer hat es erfunden? So genau lässt sich das nicht sagen. In den Verkehrsentwicklungsplänen der Stadt taucht die Idee seit den Neunzigerjahren immer wieder auf.

Was soll es bringen? Das MVV-Netz ist auf das Zentrum ausgerichtet, Tram-Tangenten könnten die Stadtteile um das Zentrum herum miteinander verbinden. So würde die Verbindung durch den Englischen Garten Bogenhausen und Schwabing verknüpfen, im Westen die Trasse durch die Fürstenrieder Straße Nymphenburg, Laim und Obersendling. Zudem hat der Stadtrat die Planer im Juli 2015 beauftragt, eine weitere Tangente im Süden zu prüfen, die könnte vom U-Bahnhof Aidenbachstraße über die Brudermühlbrücke zur Tegernseer Landstraße führen.

Wie lange wird schon diskutiert? Wie gesagt: Die Ideen gibt es seit zwei Jahrzehnten.

Wer blockiert? Bei der Nordtangente ist es vor allem die CSU-geführte Staatsregierung, die sich gegen die Zerschneidung des Englischen Gartens wehrt. Gegen die Westtangente machen Bürgerinitiativen im Westen mobil, zudem sträubt sich die CSU-Fraktion im Stadtrat dagegen.

Wird das was? Das kann zumindest in der laufenden Legislaturperiode nur die CSU beantworten. Denn die SPD hat sich bereits mehrfach für Nord- wie Westtangente ausgesprochen; in ihrer Kooperationsvereinbarung haben beide Parteien aber festgelegt, dass sie im Konsens über die Westtangente entscheiden wollen.

6 Weiter im Untergrund

Weiter im Untergrund

Projektname: U-Bahn-Verlängerungen

Wer hat es erfunden? Im Grunde bereits die U-Bahn-Planer der ersten Stunde. Denn die hatten ihr Netz von der Innenstadt ausgehend schon so angelegt, dass die Stadt es nach und nach an die Stadtteile am Rand ausdehnen kann.

Was soll es bringen? Im Dezember 2010 wurde die Verlängerung der U3 nach Moosach in Betrieb genommen. Dort besteht für die Fahrgäste nun eine Verknüpfung zur S1 zum

Flughafen sowie nach Freising. Eine ähnliche Verknüpfung würde auch die Verlängerung der U4 vom Arabellapark nach Engelschalking bringen. Zudem könnte sie eines Tages weiter nach Osten verlängert werden. Dort, jenseits der S-8-Trasse, plant die Stadt auf lange Sicht ein riesiges Neubaugebiet. Ähnlich sieht es im Westen aus: In Freiham entsteht in den nächsten Jahren Wohnraum für 20000 Menschen. Das Gebiet könnte über die U5 angebunden werden. Oder über eine Verlängerung der 19er-Tram von Pasing aus.

Wie lange wird schon diskutiert? Eine halbe Ewigkeit.

Wer blockiert? Eigentlich niemand. Fast alle Parteien im Rathaus betonen, dass für sie die Projekte wichtig seien. Und dennoch ziehen sich die Planungsprozesse immer wieder hin.

Wird das was? Die U-5-Verlängerung nach Pasing ist seit Juli 2015 beschlossene Sache ó der Stadtrat votierte einstimmig dafür. Nun treibt das Baureferat die Planungen voran. Umstritten ist dagegen die Verlängerung der U5 über Pasing hinaus nach Freiham: Die CSU will sie unbedingt, die SPD hadert. Die U-4-Verlängerung nach Engelschalking dürfte erst wieder auf der Tagesordnung landen, wenn klar wird, was die Stadt mit der Siedlungsfläche im Osten vorhat.

7 Neue Strecke im Norden

Neue Strecke im Norden

Projektname: S-Bahn-Nordring

Wer hat's erfunden? Schwer zu sagen, Überlegungen zur Nutzung des Nordrings gibt es schon seit Jahren, wenn nicht gar Jahrzehnten. Schließlich führen bereits zu den Olympischen Spielen 1972 S-Bahnen von Moosach und Johanneskirchen kommend über den Nordring und bedienen den damaligen S-Bahnhof Olympiastadion östlich der Olympia-Pressestadt.

Was soll es bringen? Auch hier gilt: Mit einem Teilausbau des Nordrings könnten die Tangentialen gestärkt werden. Zudem würden neue Haltepunkte, beispielsweise östlich des Neubaugebiets Berduxstraße, sowie zusätzliche Verknüpfungspunkte mit der U-Bahn entstehen. Hinzu kommt: BMW will im Norden sein Forschungszentrum ausbauen und Tausende Jobs schaffen. Um die Mitarbeiter künftig an ihre Arbeitsplätze zu bringen, wünscht sich der Konzern einen S-Bahnhof am Nordring.

Wie lange wird schon diskutiert? Seit Jahren. So hatten unter anderem die Grünen vor langer Zeit ein Nordring-Konzept vorgelegt. Vor Kurzem hatten die Freien Wähler eine Studie der Verkehrsberater Viereggen-Rössler präsentiert.

Wer blockiert? Ähnlich wie beim Südring ist vor allem der Freistaat zurückhaltend ó weil ein Ausbau des Rings die Wirtschaftlichkeit des geplanten zweiten Stammstreckentunnels gefährden könnte. Außerdem argumentiert die Bahn, die Strecke sei von Güterzügen stark beansprucht, somit gebe es kaum Platz für den Nahverkehr.

Wird das was? Die Chancen stehen zumindest nicht ganz schlecht, vor allem weil mit BMW ein Unternehmen in der Diskussion mitmischt, das auf die politischen Entscheidungsträger einen gewissen Druck ausüben kann.

8 Verbindung im Süden

Verbindung im Süden

Projektname: S-Bahn-Südring

Wer hat es erfunden? Ursprünglich die Planer der Stadt: Die wollten zur Entlastung des bestehenden S-Bahn-Tunnels den Südring ausbauen.

Was soll es bringen? Ein Blick auf den Stadtplan zeigt: Es gibt eine zweite Stammstrecke, die Haupt- und Ostbahnhof verbindet – nämlich den Südring. Gegner des geplanten zweiten Tunnels präferieren daher den Ausbau dieser Trasse. Mehrere Entwürfe liegen vor, es gibt Vorschläge zum Teil- wie zum Vollausbau. Bei allen würde das auf die City ausgerichtete MVV-Netz durch eine tangentielle Umfahrung erweitert; mit neuen Knotenbahnhöfen am Heimeranplatz, an der Poccistraße und am Kolombusplatz.

Wie lange wird schon diskutiert? Seit den Neunzigerjahren. 2009 aber rückten Stadt und Freistaat von der Idee ab, weil eine Studie gezeigt hatte, dass der Südring unwirtschaftlich sei gegenüber dem Innentunnel. Tunnelgegner sagen bis heute, der Ringausbau sei damals absichtlich schlechterechnet worden.

Wer blockiert? Vor allem der Freistaat. Der will eine Stärkung des Südrings auf jeden Fall verhindern, um die Tunnelpläne nicht zu gefährden. Deshalb kommt zum Beispiel auch der Bau des Regionalzughalts Poccistraße nicht voran.

Wird das was? Die Befürworter hoffen: Sollte der zweite Tunnel sterben, könnte der Südring eine Renaissance erleben. Andere sind skeptisch: Die Diskussion um den Südring sei politisch vergiftet, sagt Michael Piaolo (Freie Wähler).

9 Im Tunnel mittendurch

Im Tunnel mittendurch

Projektname: Zweiter Stammstrecken-Tunnel

Wer hat es erfunden? Die Planer des Freistaats und die Ingenieure der Deutschen Bahn.

Was soll es bringen? Vor allem zusätzliche Kapazitäten in der Innenstadt, um unter anderem Pendler mit Express-S-Bahnen aus der Peripherie des MVV-Raums rasch zu den zentrumsnahen Umsteigeknoten zu bringen. Außerdem sollen in einem späteren Schritt Regionalzüge zum Beispiel aus Ingolstadt, Rosenheim oder Augsburg durch den Tunnel in die Innenstadt geführt werden – auch wenn die Planer einräumen, dass dazu ein ganz neuer Zugtyp entwickelt werden müsste. Denn viele bisherige Regionalzüge passen nicht in den geplanten zweiten Tunnel.

Wie lange wird schon diskutiert? Bereits nach Fertigstellung der ersten Stammstrecke wurde über den Bau einer zweiten debattiert – beispielsweise über den Südring. 2001 legte sich der Freistaat dann auf die Tunnelvariante fest.

Wer blockiert? Vor allem die aktuelle Kassenlage: Drei Milliarden Euro müssen Freistaat, Bund, Stadt und Bahn aufbringen – bislang haben sie erst zwei Milliarden beisammen. Hinzu kommt, dass sich die Planungen der Bahn wie auch das Genehmigungsverfahren hinziehen.

Wird das was? Bis zum Sommer soll Klarheit herrschen, sagt Bayerns Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU). Dann soll die Finanzierung stehen. Tunnelgegner glauben nicht daran. Zumal sich bereits ein hartes Ringen um fast jeden Cent zwischen den Beteiligten abzeichnet.