



Dr. Georg Kronawitter / Walter Zöllner

MITGLIEDER DES STADTRATS DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN

Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus
80331 München

ANTRAG
01.12.08

Schöpferische Denkpause für die Stadt-Umland-Bahn-Idee einlegen

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Stadt München zieht sich bis auf weiteres aus der aktiven Mitarbeit an der Stadt-Umlandbahn-Projektidee zurück. Ein Wiedereinstieg ist dem Stadtrat zur Beschlussfassung dann vorzulegen, wenn Klarheit

- über die Realisierung aller aktuellen Ausbauvorhaben der S-Bahn München wie insbesondere Zweite Stammstrecke, Ertüchtigung aller Außenäste, Verlängerung Gertsried,
- über die verbesserte Schienenanbindung des Flughafens (v.a. Flughafen-Express, Ringschluss Erding, Neufahrner Gegenkurve, Walpertskirchner Spange),
- über die innerstädtischen U-Bahn-Lückenschlüsse (v.a. U5 Pasing, U4 Engelschalking) sowie über die U-Bahn-Verlängerungen ins Umland (U6 Martinsried – Planegg, U6 Garching – Neufahrn),
- über die innerstädtischen Tram-Erweiterungen (v.a. nach St. Emeram) besteht, und
- klar ist, welche Körperschaft im unmittelbaren Umland bereit ist, ein derartiges Projekt aktiv zu betreiben.

Begründung

Der überaus zähe Verlauf der Behandlung des Stadt-Umland-Bahn-Themas in den Gremien Münchens und der Region während der letzten 15 Jahre sowie die aktuelle Bestandsaufnahme des Planungsreferates lassen nur den Schluss zu, dass es so nicht mehr weiter gehen kann. Das Projekt ist noch nie vom Kopf auf die Füße gestellt worden und es ist auch nicht absehbar, dass das bald passiert.

Ein Grund für die Misere ist die anfangs euphorische, aber nichts desto weniger methodisch verfehlte Übernahme des Karlsruher Stadtbahnmodells auf München.

Mit der Inbetriebnahme des Innenstadttunnels 1972 ist die S-Bahn-München zur Stadt-Umland-Bahn par excellence geworden. Daneben haben sich auch die klassischen Regionalbahnlinien als Stadt-Umland-Bahn hervorragend entwickelt wie die Linie A oder die BOB zeigt, die nach schwierigstem Start eine Verdreifachung der täglichen Fahrgastzahlen erreichen konnte.

Auch die Tramlinie nach Grünwald ist seit jeher eine Stadt-Umland-Bahn und würde heute als Regio-Tram firmieren.

Sogar das städtischste aller Verkehrsmittel, die U-Bahn, ist seit der Eröffnung der Linie nach Garching im Club der Stadt-Umland-Bahnen.

Die Berechtigung einer eigenen Stadt-Umland-Bahn wurde versucht zu untermauern durch den Verweis auf die schwach ausgeprägten oder fehlenden Schientangentialverbindungen in der Region München. Aber nicht einmal dieses Defizit konnte bisher durch einen überzeugenden neuen Ansatz methodisch behoben werden.

Wie die MVG zudem zutreffend festgestellt hat, ist auch die Mitbenutzbarkeit von DB-Strecken im Münchner Raum mangels Kapazitäten nicht möglich, so dass auch dieses Merkmal á la Karlsruhe entfällt.

D.h. dass neue Schienenstrecken im Stadt-Umland-Bereich ausschließlich mit einem der drei eingeführten Verkehrsmittel – S-Bahn, U-Bahn, Tram – bedient werden können. Für ein viertes Modell ist kein Platz.

Betrachtet man die beiden mit Mühe und Not gefundenen denkbaren Pilotstrecken, so fällt auf, dass zu mindest die nördliche einen überwältigenden innerstädtischen Streckenanteil enthält und somit als normale Trambahnprojektidee zu behandeln ist. Beim zweiten Pilotprojekt im Südosten ist bis heute technisch unklar, ob damit ein Trambahn-Insel-„Netz“ zwischen Neuperlach Süd – Ottobrunn und Unterhaching gemeint ist, da eine U-Bahn-Verlängerung wohl ausscheidet.

Kurzum: wo man hinblickt findet man auch nach über einem Jahrzehnt nur Unausgegrenztes. Angesichts der im Antrag beschriebenen Dynamik insbesondere im S-Bahnbereich kann es nur nützen, die planerischen Kräfte auf realisierbare Projekte zu konzentrieren.

Sollte sich das Umland aber in puncto „Regio-Tram“ zu einer tragfähigen Lösung vor allem in puncto verantwortlicher Trägerschaft durchringen, kann die LHM jederzeit wieder einsteigen.

gez.
Dr. Georg Kronawitter, Stadtrat

gez.
Walter Zöller, Stadtrat