

■ München

## U-Bahn München: Wunschzettel an den Weihnachtsmann

aus SIGNAL 06/2014 (Dezember 2014), Seite 27 (Artikel-Nr: 10003653)  
Aktion Münchner Fahrgäste

**Sind das wirklich erfreuliche Nachrichten aus dem Münchner Rathaus? Gemeinsam haben die beiden großen Stadtratsfraktionen von CSU und SPD einen Antrag gestellt, der weitere U-Bahn-Strecken in München schaffen soll. Es liest sich wie ein Wunschzettel an den Weihnachtsmann. Eine U-Bahn nach Pasing soll genauso in Angriff genommen werden, wie eine Verlängerung nach Englschalking und eine U-Bahn-Tangente im Norden, selbstverständlich ergänzt mit einer dritten Innenstadtstrecke. Wenn man schon dabei ist, verspricht man auch noch eine U-Bahn nach Freiam.**

»Man kann die Fahrgäste doch nicht für so dumm verkaufen, dass man Ihnen neue U-Bahn-Strecken verspricht, die nicht einmal im Ansatz finanziert sind«, sagt Andreas Nagel, Sprecher der Aktion Münchner Fahrgäste. »Das vorhandene U-Bahn-Netz verkommt immer mehr, die Zuverlässigkeit sinkt immer weiter - da helfen auch keine neuen U-Bahn-Strecken am Stadtrand.«

Mancher kann sich noch an die Versprechen erinnern, dass im Jahr 2010 die Magnetschwebbahn Transrapid den Münchner Hauptbahnhof mit dem Flughafen verbindet. Eine zweite S-Bahn-Stammstrecke sollte ebenfalls 2010 fertiggestellt sein. Niemand spricht heute mehr von einer Verbesserung der Verbindung zum Flughafen, und nicht einmal die Pläne für den Tieftunnel der S-Bahn sind fertiggestellt. Natürlich sollten auch noch der Englische Garten für die Automobile untertunnelt werden und Güterzüge sollen im Osten ebenfalls im Tunnel fahren. Das einzige Problem dabei ist die Finanzierung.

»Es gehört schon viel Mut dazu, wenn man eine Finanzierung des Baus von neuen U-Bahn-Strecken allein durch die Landeshauptstadt München sicherstellen will. Man fragt sich nur, warum die Finanzierung einer Buslinie in Moosach (Metrobus 50) genauso unmöglich ist, wie der Unterhalt von kostenlosen, sauberen Toiletten«, sagt Nagel.

Natürlich muss in den Ausbau des Linienverkehrs in München investiert werden. Viel Geld kosten moderne Züge, die aber auch einmal rechtzeitig beschafft werden müssen, und moderne Signalanlagen, die einen automatischen Betrieb ermöglichen. Den Fahrgästen, die sich am Marienplatz in übervolle Züge quetschen müssen, hilft es herzlich wenig, wenn nach Pasing heiße Luft transportiert wird, die hauptsächlich dazu dient eine Reserve für Störungen auf der S-Bahn zu schaffen.

Wann soll eigentlich der U-Bahnhof für die Verbindung mit dem Regionalzughalt Poccistraße ertüchtigt werden? Dazu kann man nirgends etwas lesen. Dieses Projekt würde sich aber in einem überschaubaren Zeitraum realisieren lassen. Die Fahrgäste hätten eine wertvolle Verknüpfung an einer entscheidenden Stelle.

Seit Jahrzehnten wird die Schaffung von Tangenten versprochen. Die Trambahntangente von Bogenhausen nach Schwabing scheitert an ein paar Zweigen,



U-Bahnhof Münchner Freiheit. Hier fährt die U 6, die 1971 als erste U-Bahn-Strecke Münchens eröffnet wurde. Und hier fährt die U 3, deren Verlängerung nach Moosach 2010 der Schlusspunkt des rasanten Ausbaus der Münchner U-Bahn war (siehe Signal 1/2011). Doch nun wollen SPD und CSU den U-Bahn-Bau wieder aufnehmen und gleich mehrere Strecken verlängern. Hamburg lässt grüßen (siehe Signal 5/2014). (Foto: Fotograf)

die der Oberleitung zum Opfer fallen - und die Verhinderung der Trambahnwesttangente ist das Lebensziel einzelner Rathauspolitiker.

Der Antrag zum Ausbau der U-Bahn ist natürlich auch der Todesstoß für Ausbaumaßnahmen bei der S-Bahn. Kein Finanzminister wird einen sechsgleisigen unterirdischen Linienverkehr vom Hauptbahnhof in den Münchner Westen finanzieren. Weder im Bund, noch im Land.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003653>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten