

PRESSEMITTEILUNG

11. Januar 2018

Milliarden-Projekte für die Zukunft: ÖPNV-Offensive von SPD und CSU

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München steht vor wegweisenden Entscheidungen über die Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs. 2018 sind mehrere Beschlüsse zu zentralen Infrastrukturvorhaben geplant, um das Münchner Schienennetz angesichts der weiter steigenden Bevölkerungszahl und Fahrgastnachfrage deutlich zu erweitern und noch leistungsfähiger zu machen.

Bereits im Januar wird sich der Stadtrat mit der **U-Bahn-Entlastungsspange U9** und der **Tram-Nordtangente** befassen. Im Frühjahr soll der Trassierungsbeschluss zur **Tram-Westtangente** auf die Tagesordnung kommen. Zu weiteren Vorhaben mit Entscheidungsbedarf zählen die **U4 nach Englschalking** im Osten, die **Erschließung von Freiham** im Westen mit der U5 sowie der **Ausbau im Münchner Norden** zwischen Kieferngarten und Am Hart samt Bayernkaserne.

Dazu sagt Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD):

„Die Verkehrsplanung ist das zentrale Zukunftsthema für unsere Stadt. Deshalb stellen wir heute gemeinsam eine historisch einmalige Ausbau-Offensive für den Öffentlichen Nahverkehr vor. Mit einem Investitionsvolumen von rund 5,5 Milliarden Euro wird der ÖPNV in den nächsten Jahrzehnten so umfangreich ausgebaut, wie nie zuvor: Neue U-Bahnlinien sollen das bestehende Netz entlasten und neue Stadtteile erschließen, existierende Linien ausgebaut werden und mit neuen Linien, auch Tram- und Buslinien, dringend benötigte Tangentialverbindungen geschaffen werden. Die U9 ist dabei das Herzstück des U-Bahn-Ausbaus und entspricht von ihrer Bedeutung und Dimension der 2. Stammstrecke. Der gesamte Ausbau wird fast 40 Kilometer neue Strecken schaffen und das Schienennetz um rund 20 Prozent erweitern. Wir sind damit auf dem besten Weg, die Mobilität in unserer Stadt in die Zukunft zu führen und nachhaltig zu gestalten ganz im Sinne der Bürgerinnen und Bürger.“

Bürgermeister Josef Schmid (CSU) sagt:

„München macht mobil: Mit unserer ÖPNV-Offensive legen wir den Grundstein für einen leistungsfähigen ÖPNV in der Stadt von morgen. Das gemeinsame Maßnahmenpaket gibt der Mobilität in München den notwendigen Impuls für einen modernen ÖPNV-Ausbau. Als Landeshauptstadt München sind wir dafür verantwortlich, den Münchnerinnen und Münchnern ein Mobilitätsangebot auf der Höhe der Zeit bereitzustellen. Dazu braucht es einen großen Wurf, der den Kooperationspartnern mit diesem Paket gelungen ist. Ich freue mich insbesondere, dass wir den Ausbau der U5 nach Freiham nun endgültig voranbringen. So wird nicht nur der neue Stadtteil Freiham von der Verlängerung profitieren, sondern auch die Mobilität im gesamten Münchner Westen.“

Der SPD-Fraktionsvorsitzende Alexander Reissl sagt:

„Die Münchner U-Bahn droht an ihrem eigenen Erfolg zu ersticken. Wer regelmäßig unterwegs ist, erlebt die Überfüllung vor allem auf den inneren Streckenabschnitten, zum Beispiel auf den Linien U3/U6 oder U1/U2. Hier ist die Entlastung dringend. Und die würde die U9 bringen. An die Sondierer in Berlin appellieren wir: Passen Sie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz an. Das bisherige war gut für den Aufbau von leistungsfähigem Nahverkehr. Jetzt brauchen wir ein Gesetz zum Ausbau. Es geht heute in München gar nicht mehr darum, mit einer neuen Linie ausreichend viele Neukunden zu gewinnen wie das bisherige Gesetz erwartet. Es geht darum, die aufgebauten Systeme wie in München vor dem Kollaps zu bewahren.“

Der CSU-Fraktionsvorsitzende Manuel Pretzl sagt:

„Unseren Ankündigungen folgen Taten: Bis 2040 initiieren wir ein ÖPNV-Ausbaupaket mit einem Kostenvolumen von über 5,5 Mrd. Euro. Diese gemeinsame ÖPNV-Offensive ist ein kraftvoller Beleg für unseren erklärten Willen und unser Versprechen, München im MVG-Infrastrukturbereich zukunftsfähig zu machen. Für die CSU-Stadtratsfraktion ist die U-Bahn seit Jahren die wichtigste Säule des ÖPNV in München. Mit dem U-Bahnausbau und neuen Querverbindungen - wie die U26 - verhindern wir den Systemkollaps und schaffen Luft für weitere Taktverdichtungen. Essenziell wichtig ist die Verlängerung der U5 nach Freiam: Ausschließlich die U-Bahn entfaltet den gewünschten positiven verkehrlichen Nutzen für das neue Stadtviertel. Wir dürfen nach dem Bau der 2. Stammstrecke nicht die Hände in den Schoß legen. Deshalb fordern wir Bund und Land auf, sich entsprechend finanziell zu beteiligen, denn die gesamte Metropolregion profitiert in hohem Maße von unserem Ausbau. Dem Grundsatzbeschluss zur Tram-Nordtangente wird der Münchner Stadtrat sicherlich mit großer Mehrheit zustimmen. Die CSU-Stadtratsfraktion befindet sich derzeit noch in der Diskussion über ihr Abstimmungsverhalten.“

Die Ausbauvorhaben im Einzelnen:

U-Bahn-Entlastungsspanne U9

Implerstraße – Münchner Freiheit, ca. 10,5 km mit vsl. 7 neuen Stationen

Für die U9-Spanne liegen vertiefte bauliche Untersuchungen vor. Demnach ist die geplante Neubaustrecke baulich realisierbar, wobei zur tiefergehenden Detaillierung noch weiterer Untersuchungsbedarf besteht. Als Vorzugsvariante haben die SWM in Zusammenarbeit mit dem Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie externen Planungsbüros eine Verbindung von einem neu zu bauenden Bahnhof Impler-/Poccistraße über den Esperantoplatz östlich der Theresienwiese (zweiter Wiesn- Bahnhof), den Hauptbahnhof, das Pinakothekenviertel, den Elisabethplatz und die Münchner Freiheit bis zur Dietlindenstraße identifiziert. Hinzu kommt ein Abzweig zur U2 an der Theresienstraße. Die vorliegenden Untersuchungen zeigen, dass die so geführte U9-Spanne die gewünschte und erforderliche Entlastung bewirkt und die Betriebsstabilität im Gesamtnetz erhöht. Ein Grundsatzbeschluss des Stadtrats ist noch im Januar 2018 geplant. Insgesamt ist mit einer Bauzeit von ca. zehn Jahren zu rechnen. Die Kosten könnten ersten Annahmen der SWM zufolge rund drei Milliarden Euro betragen; fundierte Schätzungen werden jedoch erst im Rahmen der weiteren Planungen möglich sein. Die U9-Spanne entspricht von ihrer Bedeutung und Dimension her der 2. Stammstrecke. Sie verhindert eine Überlastung und damit den Kollaps des U-Bahnsystems. Sie ist die Basis für den weiteren Ausbau des gesamten U-Bahnnetzes, weil sie neue Kapazitäten und Spielräume für weitere Taktverdichtungen schafft. Ferner erhöht sich durch die U9 die Betriebsstabilität – und es entstehen neue Direktverbindungen.

U5 nach Freiham

Pasing Bf. – Freiham Zentrum, ca. 4,5 km mit vsl. 4 neuen Stationen

Eine U-Bahn-Anbindung des neuen Stadtteils Freiham hat einen höheren verkehrlichen Nutzen und größere positive Wirkungen für den ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr als eine Trambahnverbindung, auch wenn sie teurer ist als die Tram. Die verlängerte U5 soll den Pasinger Bahnhof in Ost-West-Richtung mit Freiham Zentrum verbinden, während Busse die Feinerschließung im Quartier übernehmen könnten. Die Kosten für die U5 Verlängerung nach Freiham werden auf mindestens 750 Millionen Euro geschätzt. Die U5-Verlängerung nach Freiham könnte im Anschluss an die anstehende U5- Verlängerung von Laim nach Pasing erstellt werden und damit zwischen 2035 und 2040 in Betrieb gehen. Der Stadtrat hatte das Baureferat im Dezember 2017 beauftragt, die Planfeststellung für den sog. Planfeststellungsabschnitt 77 (Willibaldstraße) zu beantragen und die Entwurfsplanung für die weiteren Abschnitte (Am Knie und Pasing) bis zur Genehmigungsreife voranzutreiben. Das Baureferat hat am 15.12.2017 die Planfeststellungsunterlagen für den Planfeststellungsabschnitt 77 bei der Regierung von Oberbayern eingereicht. Bevor der weitere Ausbau der U5 bis nach Freiham fertiggestellt ist, schlagen die SWM als Übergangslösung vor, das neue Stadtquartier mit Expressbussen zu erschließen und mit dem übrigen ÖPNV zu vernetzen.

U4 Engelschalking

Arabellapark – Engelschalking (ggf. weiter), ca. 2 km mit vsl. 2 neuen Stationen

Im Münchner Nordosten soll die U4 vom Arabellapark mindestens bis nach Engelschalking verlängert und dort mit der S8 verknüpft werden. Dabei wird es auch um die Frage gehen, ob die U4 im Zuge der sich abzeichnenden Siedlungsentwicklung östlich der S8-Trasse (SEM Nordost) über Engelschalking hinaus Richtung Messe ausgebaut werden soll. Zwei von drei Planungsvarianten für die Ausgestaltung des Siedlungsgebiets sehen eine Verlängerung der U4 bis zur Messestadt Riem mit ein oder zwei neuen U-Bahnhöfen im Neubaugebiet und Anschluss an den S-Bahnhof Riem vor. Ergänzend zur U4 wird eine Feinerschließung mit der Tram untersucht.

Münchner Norden: U26 / Tram 23

U26: Am Hart – Kieferngarten, ca. 4 km mit 4 neuen Stationen

Tram 23 Nord: Schwabing Nord – Bayernkaserne, ca. 2 km mit 3 neuen Haltestellen

Die Erweiterung des U-Bahnnetzes um die U9-Spange ist auch Voraussetzung für die Querverbindung U26 zwischen Am Hart und Kieferngarten. Sie soll im Anschluss an die U9 gebaut werden. Die Nord-Süd-Erschließung des Areals der ehemaligen Bayernkaserne wird die Tram 23 übernehmen, die von ihrer heutigen Endhaltestelle Schwabing Nord mindestens bis zur Heidemannstraße verlängert wird. Dieses Projekt befindet sich derzeit im Stadium der Vorplanung. Ein Trassierungsbeschluss wird 2019 angestrebt. Bis zur Fertigstellung einer möglichen U26 schlagen die SWM vor, die Ost-West-Achse Am Hart – Kieferngarten durch Expressbusse zu bedienen. Die Kosten werden grob auf rund 700 Millionen Euro geschätzt.

Tram-Westtangente

Romanplatz – Aidenbachstraße, ca. 9 km mit 17 neuen Haltestellen

Die SWM haben die Entwurfsplanung für die Tram-Westtangente gemäß den letzten Stadtratsaufträgen aktualisiert und an die Stadt übergeben. Der Stadtrat entscheidet voraussichtlich im Frühjahr 2018 über den Trassierungsbeschluss. Anschließend werden die SWM die Planungsunterlagen finalisieren, um sie Mitte 2018 bei der Regierung von Oberbayern einzureichen und damit den Antrag auf Planfeststellung zu stellen. Als Bauzeit werden insgesamt ca. drei Jahre erwartet. Ziel ist, die Tram-Westtangente bis 2026 zu realisieren. Die Tram-Westtangente verbindet zahlreiche U-Bahnlinien und Stadtteile direkt miteinander. Fahrten über

die Innenstadt können damit vermieden werden. Die zentralen Umsteigebahnhöfe der U-Bahn werden entlastet. Die Kosten werden nach derzeitiger Schätzung bei etwa 168 Millionen Euro liegen.

Tram-Nordtangente

Elisabethplatz – Tivolistraße, ca. 2 km mit 4 neuen Haltestellen

Die SWM aktualisieren und vervollständigen derzeit die vorhandene Vorplanung, nachdem der Ministerrat des Freistaats Bayern der Wiederaufnahme der Planungen im September 2017 grundsätzlich zugestimmt hatte. Der Stadtrat wird noch im Januar 2018 mit dem entsprechenden Grundsatzbeschluss befasst. Auf dieser Grundlage werden die SWM in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung und dem Freistaat Bayern, als Eigentümer des Englischen Gartens, die Entwurfsplanung vorantreiben, die Pläne öffentlich vorstellen und dem Stadtrat im 2. Halbjahr 2019 zur Beschlussfassung vorlegen (Trassierungsbeschluss). Der Planfeststellungsantrag („Bauantrag“) bei der Regierung von Oberbayern soll bis Ende 2019 gestellt werden. Der weitere Zeitplan ist unter anderem von der Dauer des Planfeststellungsverfahrens abhängig. Die Kosten könnten einer unverbindlichen Schätzung nach ca. 40 Millionen Euro betragen. Die Tram-Nordtangente mit ihrem Teilstück im Englischen Garten stellt einen wichtigen Lückenschluss mit enormer Netzwirkung dar. Mehrere Stadtteile von Laim über Nymphenburg und Schwabing bis nach Bogenhausen werden direkt und ohne Umweg über die Innenstadt auf Schienen miteinander verbunden. Das entlastet auch die U-Bahn.

Finanzierung

Sämtliche Ausbauprojekte müssen finanziert werden. Sie haben nach ersten groben Schätzungen insgesamt ein Kostenvolumen von über 5,5 Milliarden Euro. Dies ist nur gemeinsam mit Bund und Land zu schultern. Das bestehende Förderinstrumentarium bietet allerdings kein ausreichendes Potenzial. Dringend notwendig sind daher eine massive Aufstockung der Mittel und eine Anpassung des bestehenden Bewertungsverfahrens. Die Kernforderungen:

- Der Bund muss möglichst gemeinsam mit den Ländern ein **Sonderprogramm** für die Modernisierung und den Ausbau der Verkehrswege über insgesamt 20 Milliarden Euro schaffen oder alternativ die Bundesmittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) massiv aufstocken.
- Ferner ist eine bedarfsgerechte **Weiterentwicklung des Verfahrens der Standardisierten Bewertung** zur Ermittlung der Förderfähigkeit von Schienen-Neubauvorhaben unumgänglich. Die jüngsten Änderungen reichen noch nicht aus, um für Metropolen wie München, die auf Entlastungsstrecken wie die U9 und deren anteilige Mitfinanzierung durch staatliche Mittel angewiesen sind, positive Bewertungsergebnisse zu erzielen. Entscheidende Bedeutung fällt einer geeigneten Gewichtung des verkehrlichen Nutzens von Neubauvorhaben zu.

Dafür setzen sich die Landeshauptstadt und die MVG gemeinsam mit ihren Verbänden auf allen politischen Ebenen ein.

Darüber hinaus gilt es, bei der Förderung auf mindestens eine **Gleichbehandlung von Straße und Schiene hinzuwirken. Während bei Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Straße für die Bewilligung einer GVFG-Förderung ausreicht, muss bei ÖPNV-Projekten nach wie vor die Hürde des positiven Kosten-Nutzen-Verhältnisses genommen werden.**