

München-Region-Bayern

Völlig verfahren

U-Bahn-Züge, die nicht aufs Gleis dürfen. Ein S-Bahn-Tunnel, der irgendwann kommt oder nie. Neue Auto-Tunnel, die wenig bringen. Und viele kleine Lösungen, die keiner angeht: Münchens Verkehrspolitik wird immer desaströser, weil Stadt, Land und Bund gemeinsam versagen

Von Kassian Stroh

München steht vor einem Jahr der Entscheidung. Wieder einmal. In Sachen zweite S-Bahn-Stammstrecke stand die Stadt ja schon so oft vor einem Jahr der Entscheidung, dass sich die Münchner verwundert die Augen rieben, käme es tatsächlich mal zu einer. Zuletzt war es Oberbürgermeister Dieter Reiter, der kundtat, 2015 müsse eine Entscheidung fallen, andernfalls steige die Stadt aus dem Projekt aus. Nun soll nach dem Willen der Staatsregierung also im Herbst 2016 entschieden werden. Auch Reiter hat sich dem ersten und einzigen Gesetz der Münchner Verkehrspolitik beugen müssen: Ihr Tempo gleicht dem eines Autofahrers im morgendlichen Stau auf der Ifflandstraße. Ihr Frustrationspotenzial im Übrigen auch.

Die hiesige Verkehrspolitik ist . gemessen nicht am Spektakel, sondern am Ergebnis . ein Beispiel für kollektives Versagen von Politik und Behörden auf allen Ebenen: bei der Stadt, beim Freistaat, beim Bund. In den kommenden 15 Jahren werden die Stadt und ihr engeres Umland vermutlich um 400000 Einwohner wachsen. Die Infrastruktur ist dem nicht mehr gewachsen, jede kleine Störung führt schnell zu großem Chaos. Doch sehenden Auges steuert der Großraum auf den Kollaps zu. Beim größten Problem, den rasant steigenden Wohnkosten, ist der Einfluss der öffentlichen Hand begrenzt; beim zweitgrößten, dem Verkehr, aber ist sie der zentrale Akteur. Besser: Sie wäre es, nähme sie diese Verantwortung denn auch an.

Die zweite Stammstrecke ist nicht das einzige drängende Verkehrsprojekt in München, sie würde auch wahrlich nicht alle Probleme lösen. Aber sie ist das beste Beispiel für eben dieses Politikversagen, das desto größer wird, je mehr Ebenen involviert sind. Hier sind es sogar alle drei: Stadt, Freistaat und Bund. Wenn es um die Kernfrage geht, die Finanzierung, kann jeder dem anderen den Schwarzen Peter weiterreichen und mit dem Finger auf ihn weisen. Wenn jeder schuld daran ist, dass nichts weitergeht, ist keiner schuld daran.

Nun gut, ein Großprojekt, ließe sich einwenden, kein Wunder, dass das lange dauert. Aber es klappen ja nicht einmal die kleinen Projekte. Beispiel Poccistraße: Einen zusätzlichen Halt für Züge wollen alle dort am Bahn-Südring, wo U-Bahn-Anschluss besteht. Doch seit Jahren streiten sich Stadt und Freistaat, wer die Kosten für die entsprechende Planung übernimmt: die vergleichsweise lächerliche Summe von 1,2Millionen Euro für die Planung. So verstreicht Jahr um Jahr, ohne dass sich irgendetwas tut bei einem sinnvollen, nicht teuren Projekt. Bizarr.

Aber man sollte der Ehrlichkeit halber hinzufügen, dass auch bei den Themen wenig vorangeht, für die das Münchner Rathaus alleine zuständig ist. Dort beschäftigt man sich zum Beispiel intensiv damit, die U5 bis nach Pasing zu verlängern und womöglich noch darüber hinaus bis nach Freiham. Kann man schon machen, allein: So viele Menschen, die U-Bahnen planen können, gibt es in München nicht. Über Jahre hinaus werden hier also Kapazitäten gebunden; sie fehlen für andere Projekte, die vermutlich einen weit größeren Mehrwert böten: eine neue U-Bahn-Linie durch die Innenstadt etwa, um die bestehenden in Nord-Süd-Richtung zu entlasten. Noch lieber diskutiert man im Rathaus über neue, teure Autotunnel an der Landshuter Allee oder im Englischen Garten.

Bedenkenswerte Projekte, keine Frage, der eine würde die Anwohner schützen, der andere Münchens wichtigsten Park verschönern. Nur: Mehr Verkehr würden sie nicht bewältigen. Oder die Förderung des Radverkehrs: Die versprechen alle in der schwarz-roten Rathauskoalition, was sich aber, wenn es konkret und damit ernst wird, als Lippenbekenntnis erweist. Siehe Rosenheimer Straße, das prominenteste Beispiel: Die Frage, wie viel Straßenplatz künftig die Radler kriegen, wurde erst ewig diskutiert, dann in einen halb-garen Kompromiss gegossen, und jetzt auf Irgendwann vertagt . wegen Sicherheitsbedenken.

Es ist schon deutlich zu spüren, dass seit bald zwei Jahren im Rathaus die CSU mitregiert. Sie hält das Auto für das Verkehrsmittel der Zukunft in München und preist sich dafür, dieses neue Denken ins Rathaus gebracht zu haben. Allen Ernstes. Und seit sie sich von ihrem grünen Koalitionspartner losgeeist hat, entflammt auch die SPD zunehmend in Liebe zum Auto; immerhin scheint sie von den Münchner Christsozialen deren Tram-Phobie noch nicht ganz übernommen zu haben. Um es kurz zu machen: Das Auto ist, verglichen mit anderen Verkehrsmitteln, verhältnismäßig laut und dreckig, es braucht deutlich mehr Platz. Es kann und wird nicht verschwinden, aber es kann in einer wachsenden Stadt wie München nicht die Zukunft sein. Die Zukunft heißt: öffentlicher Nahverkehr, Fahrrad und zu Fuß gehen.

Am sinnigsten wäre es, derlei Prioritäten in einen die ganze Region umfassenden Masterplan zu gießen, wie ihn Experten gerne fordern. Klar, schön wäre es. Nur: Die Aussicht, warten zu müssen, bis dieser Plan fertig ist, und dann noch einmal warten zu müssen, bis der Reihe nach die ersten Projekte von der Liste abgearbeitet worden sind, ist ein Blick in den Abgrund. Bis dahin ist München längst in der Autokalypse versunken. Es wäre schon mal gut, die Dinge anzugehen, die längst umzusetzen wären. Die vielen kleinen, längst beschlossenen Verbesserungen im S-Bahn-Netz zum Beispiel. Oder die Tram-Westtangente: kostet wenig, geht schnell verglichen mit einem Projekt wie der zweiten Stammstrecke .

dummerweise könnten da, Gott bewahre, Autofahrer von Trams behindert werden.

Oder, als absurdestes Beispiel, die neue Tram nach Steinhausen: ein Mini-Projekt, über das seit Langem politischer Konsens besteht. Sicher nicht die wichtigste aller geplanten Tramstrecken, aber immerhin ein Ausbau des Netzes. Die wird, wenn alles klappt, 2016 und damit ein Jahr später in Betrieb gehen als geplant. Schlicht aus dem Grund, weil die Regierung von Oberbayern zu wenig Beamte hat, die sich um die Baugenehmigung hätten kümmern können. Die haben es ja auch immer noch nicht geschafft, Münchens neu gekaufte U-Bahnen abzunehmen. Die stehen im Depot, die Sitze und Griffe in Plastikfolien eingehüllt, um nicht zu verstauben, dürfen aber nicht fahren, weil keine Genehmigung vorliegt. Seit Monaten, während die U-Bahn-Züge im Berufsverkehr bersten vor Menschen. Wie absurd. Absurder ist nur, dass sich dasselbe Genehmigungs-Schauspiel zuvor bei den neuen Straßenbahnen abgespielt hat.

Die Regierung von Oberbayern . das ist nur zur Erinnerung jene Behörde, die es im Herbst in einem immensen Kraftakt geschafft hat, die plötzliche Ankunft Zehntausender Flüchtlinge in München zu managen. Indem sie improvisiert hat. Bei der Großherausforderung, Münchens Verkehrsprobleme zu lösen, spielt sie eine ganz andere, bürokratische Rolle.

Die Hauptverantwortung jedoch bleibt bei der Politik. Die muss sich, um noch einmal die Stammstrecke zu nehmen, in diesem Jahr der Entscheidung auf eine Finanzierung einigen. Schon sind die ersten Vorkämpfe zu beobachten, wer denn die prognostizierten Mehrkosten von bis zu einer Milliarde tragen wird. Das macht es nicht wahrscheinlicher, dass 2016 eine Entscheidung fällt. Und wenn doch? Dann werden die Münchner feststellen, dass es noch mindestens neun Jahre dauern wird, bis die Röhre auch zu nutzen ist. Bis dahin werden es jeden Tag 100 Menschen mehr in der Region. Jeder Tag ist entscheidend.

Es fährt irgendwann möglicherweise ein Zug nach irgendwo. Oder auch nicht oder verkehrt herum. Das gestörte Bild an der S-Bahn-Anzeige hat viel Symbolkraft.Foto:SZ

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Samstag, den 09. Januar 2016, Seite 71