

München

Jedes Jahr eine Kleinstadt mehr

München wächst so schnell, dass Straßen und öffentliche Verkehrsmittel dringend ausgebaut werden müssen. Die fünf Kandidaten für die OB-Wahl sind sich in vielen Punkten einig. Nur bei der Frage, wie man mit Fahrradfahrern und Tunnelprojekten umgehen soll, gibt es Streit

Von Marco Völklein

Irgendwie scheinen sich die OB-Kandidaten vom lange geplanten und heftig diskutierten zweiten S-Bahn-Tunnel verabschiedet zu haben. Was würden die Kandidaten tun, wenn der 2,4-Milliarden-Euro-Tunnel doch nicht kommt? So lautete die Frage an die fünf Politiker, und normalerweise hätte man da als Befürworter betonen müssen, wie wichtig das Projekt ist. Und dass es unbedingt kommen muss. Doch egal, ob Dieter Reiter (SPD), Josef Schmid (CSU), Sabine Nallinger (Grüne), Michael Mattar (FDP) oder Tobias Ruff (ÖDP): Alle redeten sofort von einem 'Teilausbau des Südrings' (Mattar), der 'Stärkung der Außenäste' (Nallinger) oder von einer 'Verknüpfung von Fernverkehr, S-Bahn und Flughafenanbindung' (Schmid). Nicht einmal SPD-Mann Reiter hob zu einer Rede pro Tiertunnel an.

Damit allerdings war das größte Streitthema der Münchner Verkehrspolitik auch schon wieder abgehakt beim ersten direkten Aufeinandertreffen der OB-Kandidaten zum Thema Verkehr am Donnerstagabend. Und ähnlich einig wie bei der Frage nach einer Alternativlösung für den Tunnel, sollte dieser tatsächlich nicht gebaut werden, zeigten sich die Kandidaten auch in vielen anderen Fragen: Jeder listete in seinem Eingangsstatement den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs auf. Jeder sprach sich für eine bessere Stadtplanung aus, um Verkehr zu vermeiden. Jeder bekannte sich dazu, die neuen Formen des Carsharings zu fördern, die derzeit expandieren. Und jeder war im Grundsatz auch dafür, den Radverkehr auszubauen.

Als es dann aber konkreter wurde, traten doch einige Differenzen hervor - insbesondere bei der Förderung des Radverkehrs. In der Lindwurmstraße oder der Rosenheimer Straße zum Beispiel könne die Stadt locker auf jeweils zwei Autofahrs Spuren verzichten und dort breite 'Radschnellwege' anlegen, sagte Nallinger. München müsse pro Jahr einen Bevölkerungszuwachs von der Größe einer mittleren Kleinstadt verkraften, argumentierte Nallinger. 'Das schaffen wir nur mit flächensparenden Verkehrsmitteln', so die Grüne, 'andernfalls wird diese Stadt kollabieren.'

Das aber ging Reiter entschieden zu weit: 'Kollabieren tun Städte wie London oder Istanbul.' Der SPD-Kandidat sprach sich zwar generell für 'eine gerechtere Verteilung des Straßenraums' aus, in der Lindwurmstraße aber führen zwei Fahrs Spuren weniger für die Autos aus seiner Sicht zu Sicherheitsproblemen: Weil dort ständig Lieferfahrzeuge stünden und die Radfahrer dann auf die Straße ausweichen würden. 'Jede Radikalität schadet', warnte Reiter und setzte vor allem auf den zügigen Ausbau von U-Bahn und Tram, um die Verkehrsprobleme zu lösen.

CSU-Kandidat Schmid kritisierte, dem Radverkehr mehr Platz einzuräumen sei 'kein Gesamtkonzept'. 'Was machen Sie dann mit dem Autoverkehr?', fragte er in Richtung Nallinger. Ähnlich sah es FDP-Mann Mattar: Der Einstieg vieler Autokonzerne in die Elektromobilität zeige, dass 'wir auch in Zukunft Autos in den Städten haben werden'. Zudem müsse man dafür sorgen, dass insbesondere Ältere, mitunter gehbehinderte Menschen, in die Innenstadt gelangen können, etwa mit dem Taxi. 'Diese Menschen einfach auszusperren - das halte ich für fatal', erklärte Mattar.

Schmid wie Mattar plädierte daher erneut für den Bau neuer Straßentunnel, etwa entlang des Mittleren Rings, sowie für den Bau weiterer Anwohnergaragen. So könne an der Oberfläche Platz geschaffen werden - der dann gegebenenfalls auch für neue Radwege zur Verfügung steht. Reiter, Nallinger und Ruff allerdings sahen darin keine Lösung: 'Wir werden nicht so viel Geld haben, um den Autoverkehr in den Untergrund zu verlegen', sagte Nallinger. 'Spätestens da muss es dann zum Schwur kommen.'

Zumal die Stadt in den kommenden Jahren viel Geld in den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs stecken müssen, ergänzte Reiter: Die geplante Linie U9 als zusätzliche Nord-Süd-Querung der Innenstadt, neue Tramtrassen im Westen und im Norden, selbst über die Verlängerung der U5 nach Pasing, ein bislang von der SPD eher ungeliebtes Projekt, müsse man 'nachdenken' - auch wenn die Stadt sie ohne Zuschüsse von Bund und Land werde finanzieren müssen. Und weil man dieses Geld aufbringen müsse, sei es auch sinnvoll, eine City-Maut zumindest auf den 'Prüfstand' zu stellen, befand Nallinger. Da fühlte sich Ruff gefordert, der den Autofahrern nicht nur Platz wegnehmen, sondern 'ihnen auch richtig weh tun' möchte, wie er sagte. In dem Punkt werde er eine 'klare Linie' verfolgen, erklärte der ÖDP-Mann: 'Ich will die City-Maut einführen und nicht nur auf den Prüfstand stellen.'

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Samstag, den 15. Juni 2013, Seite 47