

**Antrag:**

Durch die Absage des zweigleisigen Ausbaus der S7 durch den Chef der S-Bahn München sowie dem Aus für die Magnetschwebebahn priorisieren Vertreter aus dem südöstlichen Landkreis München die Realisierung der Verlängerung der U5 in Richtung Süden.

**Ich stelle bei der Stadt München den Antrag, dass das Projekt „Verlängerung U5“ umgehend wieder aufgegriffen und zusammen mit dem Landkreis München und den betroffenen Anrainergemeinden aktiv vorangetrieben wird - unter den besonderen Aspekten einer gemeinsamen Finanzierung, auch mit Land und Bund, sowie dem Bau eines U-Bahnbetriebshofs am Ende der U5-Verlängerung.**

**Erläuterung zum Antrag:**

Mit der Ablehnung des zweigleisigen Ausbaus der Trasse S7 in Richtung Kreuzstraße durch den Chef der S-Bahn München sowie dem Aus der Magnetschwebebahn als Alternative zur U-Bahn erhält die Verlängerung der U5 in Richtung Ottobrunn/Taufkirchen neue Aktualität. Dies wird u.a. dadurch deutlich, dass Herr Loderer, 1. BM von Ottobrunn, der Option „U5-Verlängerung“ sogar oberste Priorität einräumt.

Aufgrund der massiv betriebenen wirtschaftlichen und wohnungspolitischen Expansion der Gemeinden Neubiberg, Ottobrunn, Taufkirchen und Brunnthäl

z.B.: Hochschule der BW, Ludwig Bölkow Campus mit Fakultät der TU München, IABG, in Planung befindliche Gewerbegebiete von Taufkirchen, Brunnthäl und Ottobrunn, ....

haben alle vier Gemeinden verständlicherweise ein großes Interesse an einer leistungsstarken Anbindung an die Stadt München.

Bereits heute sind die Pendlerströme aus dem Süden Münchens mit den traditionellen Verkehrsmitteln PKW, Bus und Bahn kaum zu bewältigen und führen täglich zu großen Verkehrsproblemen auf den Haupt- und Zufahrtswegen.

Vor allem der Verkehrsknoten „Bahnhof Neuperlach Süd“ stößt bereits an seine Belastungsgrenzen mit dem Pendlerverkehr. Allein dadurch muss auch die Stadt München ein gesteigertes Interesse daran haben, dieses Problem mittel- u. langfristig nachhaltig zu lösen.

Durch die Interessensgleichheit zwischen der Stadt München einerseits und dem südöstlichen Landkreis München andererseits ergibt sich eine selten günstige Gelegenheit dieses Problem durch eine verstärkte Interkommunale Zusammenarbeit zu lösen. Hinzu kommt, dass auch der Freistaat, mit den politisch gewollten Ansiedlungen von zukunftsorientierten Unternehmen sowie Forschungs- und Bildungseinrichtungen „mit im Boot“ sein wird. Der ÖPNV wäre prädestiniert dafür, gerade in dieser „modernen“, stark wachsenden Metropolregion mit einer leistungsfähigen U-Bahnbindung, in Ergänzung zur bestehenden S-Bahn, zusätzlich eine Vielzahl an Menschen veranlassen wird vom Individualverkehr auf die Schiene umzusteigen und damit Stadt und Landkreis näher an das übergeordnete Ziel der Klimaneutralität bringen wird!

Über die Lösung der akuten Verkehrsprobleme hinaus würden sich vor allem, angesichts der aktuellen und auch künftigen angespannten Mittelknappheit neue Optionen eröffnen wie ein Kosten-Sharing zwischen Stadt, Landkreis, Freistaat und Bund.

Was das stark umstrittene Thema U-Bahnbetriebshof betrifft, so bestünde für die MVG eine absolut realistische Option ihn dorthin zu setzen, wo eine solche Infrastrukturanlage, sowohl aus städteplanerischer und umweltpolitischer Sicht als auch aus bahntechnischen Gründen, idealerweise

hingehört: Nämlich keinesfalls in ein dichtbebautes Wohngebiet wie Neu-/Waldperlach sondern an das Ende eines Streckennetzes in der Peripherie ohne bestehende Wohngebiete (siehe Fröttmaning!). Dies wäre eine weitblickende, verkehrs- und klimapolitisch richtige und wirtschaftlich sinnvolle Planung!