

Aus der Traum

Zu teuer: Verlängerung der Trambahnlinie 21 bis nach Grasbrunn ist vom Tisch

VON ANDREAS SACHSE

Haar/Grasbrunn – Die Trambahnlinie 21 zählt nicht nur zu den am häufigsten genutzten Straßenbahnen in München. Gegenwärtig ist sie Gegenstand visionärer Pläne für den Münchner Osten und darüber hinaus. Die zuletzt sogar angedachte Verlängerung über Haar nach Grasbrunn ist inzwischen wieder vom Tisch.

Kaum ein Vierteljahr ist es her, dass man im Landratsamt über eine Tram 21 bis ins Gewerbegebiet Bretonischer Ring in Grasbrunn und einer Haltestelle an der Kfz-Zulassung nachdachte. Selbst eine Verbindung über den Bahnhof Haar in den benachbarten Landkreis Ebersberg schien denkbar. Doch nun muss der Landkreis den Tatsachen ins Auge schauen. Denn die vom Kreisverkehrs-ausschuss beauftragten Gutachter winken ab: zu teuer. Maximal 500 bis 700 Fahrgäste pro Tag sind zu erwarten – dafür lohnen sich die hohen Investitionen einer Verlängerung ab Haar über die B 304 nach Grasbrunn nicht. Allein die notwendige, rund 100 Meter lange Brücke auf Höhe Anschlussstelle Haar über die A 99 ist im Rohbau mit 3,3 Millionen Euro kalkuliert. Rechnet man die anteiligen Kosten für Gleisanlagen, Zugsicherung, Energieversorgung sowie die Verlegung des nahen Fuß- und Radwegs dazu, würden 4,5 Millionen Euro fällig. „Brutal hohe Kosten bei viel zu wenig Fahrgästen“ schrecken nicht nur Kreisrat Stefan Schelle (CSU) ab.

Verlängerung nach Haar wird weiterverfolgt

Zwar bemüht sich der Kreis, die Kosten einer verlängerten Tram 21 möglichst anteilig abzurechnen. Der angespannten Haushaltslage in München wegen müsste man sogar fällige Untersuchungen vorfinanzieren. Ganz abgesehen davon, dass ungewiss ist, ob die Landeshauptstadt überhaupt Interesse hat an einer Verbindung bis Grasbrunn. Sicher indes ist, dass der Stadt daran gelegen ist, die Tram 21 bis Haar fahren zu lassen. Im Nahverkehrsplan der

Landeshauptstadt ist die Verbindung über die Wasserburger Landstraße längst in die höchste „Kategorie A“ zu untersuchender, neuer Tramstrecken gerückt.

Wiederholt hätten Vertreter der Stadt großes Interesse bekundet, die Strecke gemeinsam mit dem Landkreis anzugehen, ist aus dem Landratsamt zu hören. Was das betrifft, ist man im Verkehrsausschuss inzwischen überein gekommen, sich auf die ursprünglichen Pläne einer Tram-Verlängerung bis Haar zu beschränken.

Das seit geraumer Zeit für das Landratsamt tätige Planungsbüro Intraplan Consult GmbH präsentierte den Fraktionen in der jüngsten Sitzung eine noch effektivere Streckenführung als zuletzt im Juni. Vom gegenwärtigen Endpunkt in der St.-Veit-Straße in Berg am Laim soll die 21 über Trudering nach Haar rollen, dabei den S-Bahnhof über die Leibstraße erschließen. Bus 193 würde somit durch die Straßenbahn ersetzt.

Die Tram 21 soll in der Hauptverkehrszeit werktags von 6 bis 9 Uhr und von 16 bis 18 Uhr alle zehn Minuten fahren, sonst im 20-Minutentakt. Auf städtischem Gebiet ist die Zahl der Haltestellen von zwölf auf sieben reduziert, in Haar kommen sieben Haltepunkte dazu. Unter dem Strich erhöht sich die Reisegeschwindigkeit im Vergleich zu früheren Plänen.

Die Planer sind überzeugt, die bisher „beste Variante“ einer Tram 21 bis Haar konzipiert zu haben. Auf Höhe Kreillerstraße wäre der Zug bis zu 55 Prozent ausgelastet. Ein „hoher Wert“, wie es heißt. Wie der Münchner Osten einmal Tram-technisch erschlossen sein wird, steht noch nicht fest. Parallel befasst sich Intraplan mit der Tram 15 ab Großhesseloher Brücke. Vom Endpunkt Max-Weber-Platz könnte die 15 zum Orleansplatz, am Ostbahnhof vorbei über die Kreillerstraße – alternativ über den S-Bahnhof Berg am Laim – in den Münchner Osten verlängert werden.