

9.11.2025

## **ANTRAG**

### **SOFORTIGER BEGINN DER PLANUNG ZUR VERLÄNGERUNG DER U3 WEST VON MOOSACH VIA UNTERMENZING NACH PASING**

Die Landeshauptstadt München soll sofort mit der Planung zur Verlängerung der U3 West vom U-Bahnhof Moosach zum Bahnhof Pasing beginnen und so den Ringschluss des U-Bahnnetzes im Münchner Westen realisieren. Die Trasse soll entlang der Untermenzinger Straße, Allacher Straße, Von-Kahr-Straße und Pippinger Straße komplett unter bestehenden Straßen und damit durchgängig auf öffentlichem Grund verlaufen. Drei U-Bahnhöfe am S-Bahnhof Untermenzing, an der Eversbuschstraße und an der Blütenburg sowie die neu zu errichtende Park & Ride-Anlage Blütenburg am Autobahnende A8 sind mitzuplanen.

### **BEGRÜNDUNG**

#### **Stadtentwicklung Münchens und des Münchner Nordwestens**

Die Einwohnerzahl Münchens erhöht sich bis 2045 auf geschätzte 1,830 Millionen. Dabei wachsen der Westen und der Norden überproportional. Allach-Untermenzing steigert seine Einwohnerzahl um mindestens 25,2% von 36.000 im Jahr 2024 auf über 45.000 Einwohner im Jahr 2045. Aubing-Lochhausen-Langwied verdoppelt sich in diesem Zeitraum sogar fast (plus 85,4%), vom anliegenden Umland wird ebenfalls eine Erhöhung zu erwarten sein.

Der lokale Verkehr nimmt in Allach-Untermenzing beständig zu. Zu den Stoßzeiten leidet der Westen zudem stark unter dem Transit der Berufspendler zwischen dem Münchner Umland und der Innenstadt bzw. den Arbeitsstätten im Norden. Die Hauptstraßen, wie die Eversbuschstraße, Mühlangerstraße, Von-Kahr-Straße, Allacher Straße, Pippinger Straße, Verdistraße, Menzinger Straße und viele andere sind täglich verstopft. Die A99 und insbesondere die Tunnel Aubing und Allach sind bundesweit bekannte Staufallen und führen zu starkem Ausweichverkehr quer durch den Bezirk. Die A8 von Stuttgart nach München endet in einem Kreisverkehr an der Verdistraße und ist nicht an das U- und S-Bahnnetz angebunden. Deshalb gibt es an der Stadtgrenze keinen Wechsel vom Individualverkehr zum ÖPNV.

Die konsequente Nachverdichtung, die großen Wohnungsbauprojekte (Kirschgelände, Hirmerei etc.), die Inbetriebnahme des neuen Containerbahnhofs am Rangierbahnhof München Nord (entlang der Ludwigsfelder Straße, voraussichtlich 2031), die jahrzehntelange Sanierung und Erweiterung des Autobahntunnels Allach und der A99 sowie unzählige weitere Einzelmaßnahmen erhöhen in den nächsten Jahren den Verkehr im Bezirk und im gesamten Münchner Westen weiter drastisch.

Das übergeordnete Straßennetz im Westen besteht weitgehend aus zweispurigen Straßen mit wenigen, vierspurig ausgebauten Hauptstraßen und ist bereits heute unterdimensioniert.

### **Ausbau des ÖPNV im Münchener Nordwesten**

Der ÖPNV stützt sich im Wesentlichen auf Busse. Diese stehen regelmäßig gemeinsam mit den PKW im Stau. Neue Busspuren sind kaum realisierbar. Tramlinien erhöhen im Vergleich zu Bussen zwar die Kapazität, teilen sich aufgrund des fehlenden Platzes aber trotzdem die Straßen mit dem Individualverkehr und bringen daher keine wirkliche Verbesserung. Die S2 als einziger, leistungsfähiger und schienengebundener ÖPNV, operiert bereits heute an der Kapazitätsgrenze. Die 2. S-Bahn-Stammstrecke bringt aufgrund der großen Abstände zwischen den drei S-Bahnhöfen im Bezirk kaum Verbesserung. U-Bahnen gibt es keine.

Das Handeln der Landeshauptstadt München spiegelt die Verkehrsprobleme im Westen in keiner Weise wider: Es gibt weder Visionen, wie dem Problem begegnet werden kann, noch konkrete Planungen oder gar zählbare Investitionen. Allenfalls eine marginale Verdichtung der Busverbindungen ist geplant. Wirkliche Entlastung bringt aber nur ein effizienter, vernetzter, performanter und klimaneutraler ÖPNV auf eigenständigen, separat geführten Trassen und Gleisen.

Die Verlängerung der U3 West vom U-Bahnhof Moosach via dem S-Bahnhof Untermenzing zum Bahnhof Pasing ist essenziell für einen leistungsfähigen ÖPNV im Westen und bringt große Entlastungen für den Münchner Norden. Zusammen mit der im Bau befindlichen Verlängerung der U5 nach Pasing ergibt sich ein Ringschluss im westlichen U-Bahnnetz. Dieser verbindet tangential die Subzentren Laim, Pasing und Moosach und stellt eine schnelle Verbindung in den Norden nach Milbertshofen und Schwabing her. Zudem bindet die verlängerte U3 West die großen Arbeitgeber im Norden (BMW, Knorr-Bremse etc.) direkt an das westliche U- und S-Bahnnetz an. Dies entlastet die Innenstadt, die U-Bahn-Stammstrecke 1 und die bestehende S-Bahn-Stammstrecke und reduziert den Individualverkehr. Auf der im Bau befindlichen 2. S-Bahn-Stammstrecke können ggf. freiwerdende Kapazitäten für dringend benötigte, regionale Zugverbindungen genutzt werden (z.B. von Augsburg über Hauptbahnhof und Flughafen nach Landshut).

Zudem verbessert die Verlängerung der U3 West die Erreichbarkeit des Olympiageländes mit seinen vielen Sport- und Kulturveranstaltungen. Derzeit erfolgt die Anbindung weitgehend über die U-Bahn aus der Innenstadt oder via PKW über den Mittleren Ring. Bei Großveranstaltungen ist diese Anbindung regelmäßig deutlich unterdimensioniert und führt zu langen Verzögerungen und Staus. Die verlängerte U3 West verbindet das Olympiagelände direkt mit der S-Bahn und dem Fernverkehr am Bahnhof Pasing und stellt ein zweites, leistungsfähiges Transportmittel dar.

### **Planungen für Ausbau und Kapazitäten während der Olympischen Spiele**

Die Münchner haben sich im Bürgerentscheid vom 26.10.2025 mit überwältigender Mehrheit für Olympische Sommerspiele in München ausgesprochen. Im Planungskonzept ist der reibungslose, klimaneutrale Transport der großen Besuchermassen zu den vielen, parallel ablaufenden Veranstaltungen im Olympiagelände ein wesentlicher Aspekt. Die Verlängerung der U3 West mit der direkten Verbindung des Olympiageländes zur S-Bahn und zum

Fernverkehr am Bahnhof Pasing ist hierzu die Lösung. Anders als bei den Spielen 1972, für die eigens der heute verfallene S-Bahnhof Olympiastation gebaut wurde, fügt sich die U3 West nahtlos in das bestehende Netz des ÖPNV ein und verbessert den Verkehr im Münchner Westen dauerhaft, weit über den kurzen Zeitraum der Sommerspiele hinaus. Die U3 West bindet auch die weiteren olympischen Sportstätten, wie die Regattaanlage in Oberschleißheim, das Schloss Schleißheim, die Schießanlage in Garching und die Allianz Arena besser an den Regionalverkehr an.

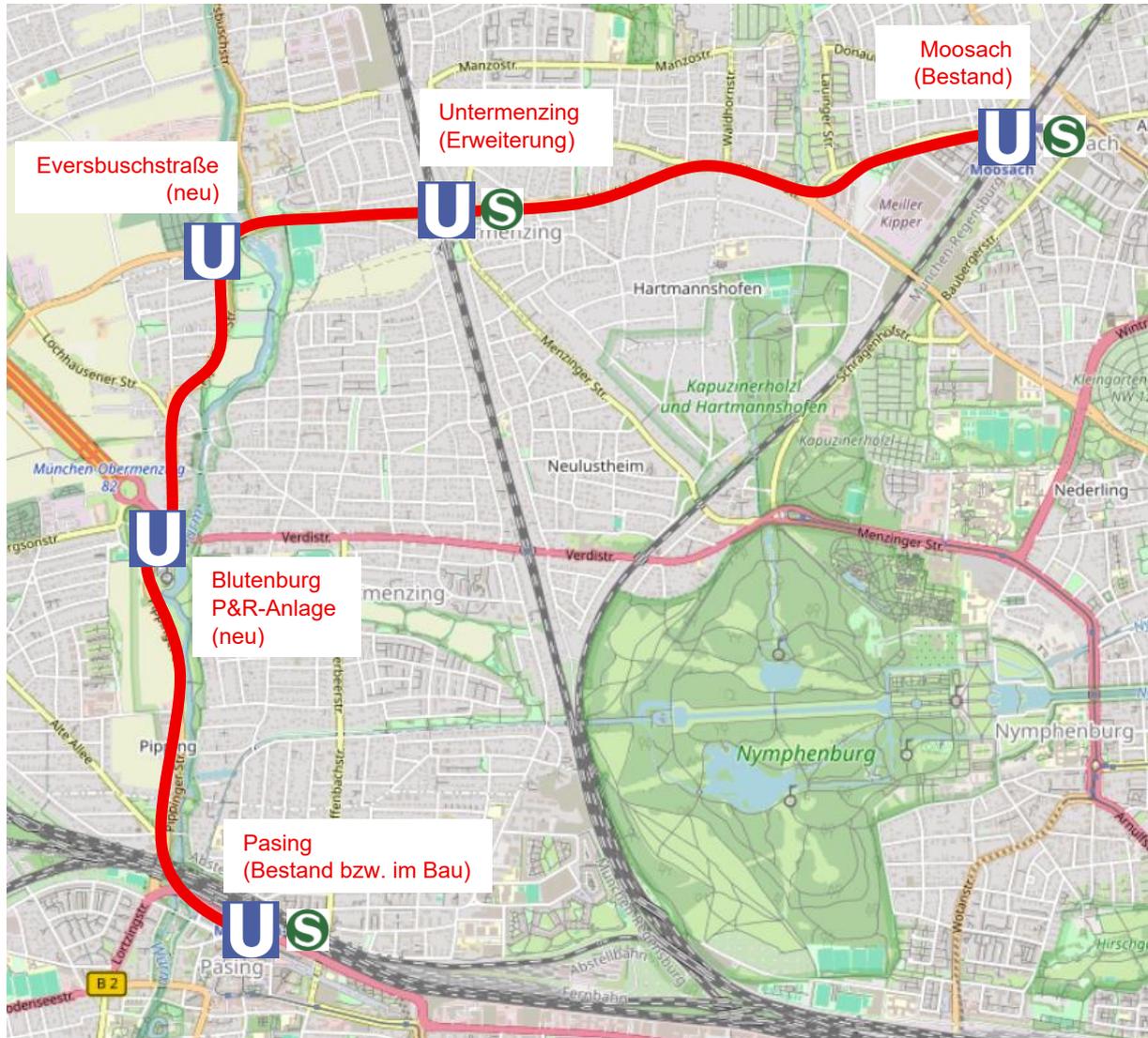
### **Vorschlag für einen effektiven, kostenbewussten Plan**

Für die Verlängerung der U3 West sind drei Haltestellen zu planen: Die Erweiterung des bestehenden S-Bahnhofs Untermenzing verbindet die S2 West und damit das Dachauer Land mit der tangential verlaufenden U3 und mit der S1 zum Flughafen. Die Haltestelle Eversbuschstraße ermöglicht attraktive Anbindungen der verkehrstechnisch komplett vernachlässigten Randbereiche von Allach und Untermenzing und bietet die Chance auf nachhaltiges Wachstum. Die Haltestelle Blumenburg bindet das Autobahnende A8 mit einer neu zu errichtenden Park & Ride-Anlage direkt an das U- und S-Bahnnetz an.

Die Trassenführung entlang der Untermenzinger Straße, Allacher Straße, Von-Kahr-Straße und Pippinger Straße verläuft komplett unter bestehenden Straßen und damit durchgängig auf öffentlichem Grund. Dies ermöglicht eine zügige Planung. Teure Flächenzukäufe, zeitraubende Enteignungen und lange Gerichtsverfahren lassen sich vermeiden.

Das 500 Mrd. Euro umfassende „Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität“ (SVIK) des Bundes zielt u.a. auf die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur ab. 100 Mrd. Euro sind explizit für die Länder reserviert. Derzeit werden bundes- und landesweit Projekte repriorisiert, um den Anforderungen des Sondervermögens zu entsprechen. Die Verlängerung der U3 West erfüllt alle Anforderungen zur Förderung – die Stadt muss nur die notwendigen Vorarbeiten leisten.

Aktuell wird das Projekt zur Verlängerung der U3 West im „Zielnetz U-Bahn 2035+“ als Kategorie B geführt. Nach heutigem Stand ist eine Planung frühestens ab 2035 avisiert, eine mögliche Realisierung weit jenseits von 2045. Die Bürger im Münchner Westen leiden aber bereits heute massiv unter dem unterdimensionierten Verkehrsnetz. Das Bevölkerungswachstum ist real und findet jetzt statt. Die Vergangenheit hat immer wieder gezeigt, dass die Landeshauptstadt ihren primären Fokus auf den urbanen Innenstadtbezirken innerhalb des Mittleren Rings hat und die Außenbezirke konsequent strukturell und finanziell vernachlässigt. Eine mögliche Ertüchtigung des ÖPNV im Münchner Westen in 20 plus Jahren bringt der Bevölkerung nichts, führt zu Frust, Unmut und Radikalisierung. Daher muss die Landeshauptstadt München sofort mit der Planung zur Verlängerung der U3 West von Moosach nach Pasing beginnen.



Streckenführung U3 West und vorgeschlagene U-Bahnhöfe  
(Quelle: OpenStreetMap, <https://www.openstreetmap.org/copyright>)