

Sonderzug nach Garching

Die Universitätsstadt feiert die Anbindung an das Münchner U-Bahnnetz zusammen mit den Bürgern und erinnert an die Weichenstellungen vor 20 Jahren. Von den Baukosten hat die Kommune 15,3 Millionen Mark gezahlt

VON GUDRUN PASSARGE

Garching – Nur fünf echte U-Bahn-Städte gebe es in Deutschland, sagt Helmut König, Chef der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG: Berlin, Hamburg, München, Nürnberg und natürlich Garching. Denn Garching besitzt nicht nur eine U-Bahn-Strecke, sondern auch zwei U-Bahn-Züge. Genau 20 Jahre ist es her, dass der U-Bahnhof in Hochbrück eröffnet wurde. Bislang hat die Stadt die ersten und einzigen Haltestellen außerhalb Münchens. Nicht nur damit besitzt Garching ein Alleinstellungsmerkmal. Die Stadt war auch die erste und bis dahin einzige Kommune im Bundesgebiet, die als Bauträger der Strecke auftrat. Grund genug zu feiern.

Dazu hatten die Garchinger am Freitagabend eine Sonderfahrt vom Bahnhof Hochbrück aus nach Großhadern und zurück organisiert, natürlich im eigenen Zug, der wie die Strecke auch an die MVG verpachtet ist. Der 2012 verstorbene Altbürgermeister Helmut Karl, oft als Vater der U-Bahn bezeichnet, war es, der das Projekt entschieden vorangetrieben hat. Bürgermeister Dietmar Gruchmann (SPD) würdigte die Vision Karls, „eine Brücke zwischen der Landeshauptstadt München und der Universitätsstadt Garching zu schlagen.“ Seinem „unbedingten Willen und seinem Verhandlungsgeschick“ sei es zu verdanken, dass Garching auf 20 Jahre U-Bahnbindung zurückblicken und 2016 die Weiterführung über Garchings Ortsmitte bis zum Forschungscampus feiern könne.

Altbürgermeister Helmut Karl erkämpfte die U-Bahn mit großem Verhandlungsgeschick

Adolf Fritz war damals Bauleiter. Zusammen mit dem heutigen Zweiten Bürgermeister Alfons Kraft, der während der Bauzeit im Bauamt beschäftigt war, erinnert er sich. Der Bürgermeister habe immer gesagt, seine Leute machten die U-Bahnplanung noch nebenbei. „Aber wir hatten ja keine Erfahrung“, erzählt Kraft und betont, ohne das Münchner U-Bahnreferat wäre es nicht gegangen. „Auch die Unterstützung der Ministerien war hervorragend“, berichtet Fritz. Der Freistaat habe zusammen mit dem Bund 90 Prozent der Kosten übernommen. Um die Einzelheiten zu klären, seien zwar viele Gespräche nötig gewesen, „aber es war eine gute Entscheidung“, betont der ehemalige Bauamtsleiter und verweist auf die sprunghafte Entwicklung Garchings.

Die Idee einer Schienenanbindung war ein alter Garchinger Traum, der lange unerfüllt geblieben war. Der frühere Bürgermeister Manfred Solbrig erinnert sich,



dass Helmut Karl in den Achtzigerjahren die Gefahr erkannte, die Technische Universität könne an Garching vorbei eine Zugverbindung bauen lassen zum Campus. Solbrig saß bereits 1988 im damaligen Gemeinderat, als die Entscheidung für die U-Bahn fiel. Natürlich hatten manche der Kommunalpolitiker Sorge wegen der Finanzen, aber dank Karls Überzeugungs-

kraft fiel der Entschluss einstimmig aus. Rudi Naisar sitzt heute für die SPD im Stadtrat, 1988 war er bereits Mitglied im Gemeinderat. 15,3 Millionen Mark musste Garching für das Projekt zahlen, hinzu kamen Anteile am Betriebsdefizit in Millionenhöhe. „Das war schon eine Wahnsinnsinvestition“, sagt Naisar. Zur Feier des Tages trägt er eine U-Bahn-Uhr am Handgelenk,

mit Fahrtroute auf dem Armband und dem Datum der Eröffnung in Hochbrück 1995 auf dem Ziffernblatt. „Die hat ein Geschäftsmann zur Eröffnung machen lassen und verkauft.“ Andere Kommunen konnten sich Hallenbäder oder Dreifachturnhallen leisten, sagt Naisar, Garching investierte in die Infrastruktur. Und bekam dafür auch finanzielle Unterstützung vom



Garching in Feierlaune, diesmal wird die Eröffnung der U-Bahnstrecke nach Hochbrück vor 20 Jahren mit den Musikanten-Teufeln (rechts oben) und vielen Gästen, darunter auch Alt-Landrätin Johanna Rumschöttel (rechts), gefeiert. 1995 gab es eine ähnliche Feier (links), nur dass sie am Tag stattfand.

FOTOS: FLORIAN PELJAK, STADT GARCHING

Landkreis: Solbrig erinnert an das Verhandlungsgeschick von Helmut Karl. Er habe stets die Grünwalder Tram ins Feld geführt. Wenn der Landkreis das reiche Grünwald unterstütze, müsse er das auch bei Garching tun. Der Kreis erklärte sich schließlich bereit, das Betriebskostendefizit zu zwei Dritteln zu tragen und hat sich auch am Kauf der U-Bahn-Züge beteiligt.