



# Standpunkte 10./11./12.2022



## Drunter und/oder drüber? Straßentunnels in München

Cover:

links: Luftbild von der Trappentreustraße und -tunnel © Maximilian Dörrbecker, Wikimedia Commons

rechts oben: Tunnelbaustelle Garmischer Straße; Blick Richtung Luise-Kiesselbach-Platz © Usien, Wikimedia Commons

rechts unten: Richard-Strauss-Tunnel (an der Ausfahrt zur Denninger Straße mit Blick nach Süden) © Maximilian Dörrbecker, Wikimedia Commons

# Standpunkte

Online-Magazin 10./11./12.2022

**MÜNCHNER  
FORUM**  
Diskussionsforum für  
Entwicklungsfragen e.V.



QUELLE © MAXIMILIAN DÖRBECKER, WIKIMEDIA



Liebe Leserin, lieber Leser,  
es gibt Wiedergänger in der Diskussion um die Münchner Stadtentwicklung. Schon zum zweiten Mal in diesem Jahr handeln unsere STANDPUNKTE von so einem Wiedergänger. Nach der Frühjahrs-Ausgabe 4./5./6.2022, die sich mit dem Für und Wider von Hochhäusern befasste, geht es in der vorliegenden Herbstausgabe 10./11./12.2022 um Autotunnel in der Stadt. Da ist es wie bei den Hochhäusern: wann immer es den Anschein macht, als sei das Thema endgültig tot, wird es wiederbelebt. War es bei den Hochhäusern ein einflussreicher Investor mit seinem Masterplan für das Paketpost-Areal, so ist es bei den Autotunneln ein wuchtiger Beschluss des Münchner Stadtrats vom Juni 2022. Ein Autotunnel („Tunnel Hasenberg!“), der den Autobahnring der A99 mit der Schleißheimer Straße verbindet, wird vertieft untersucht, die Ergebnisse Anfang 2024 vorgestellt. Im schönsten Planerdeutsch heißt die Variante „A4“, womit aber nicht das praktische Papierformat DIN A4 („gelesen, gelacht, gelocht“) gemeint ist. Vorsichtige Schätzungen sprechen von mindestens einer Milliarde Euro Baukosten. BMW, der große Nutznießer des Tunnels für seine Zulieferer und Mitarbeiter, ist eifrig bemüht zu versichern, es handle sich nicht um einen BMW-Tunnel, sondern um einen Tunnel der Landeshauptstadt, der allen zugute käme (S. 10). Wie solcherart Segnungen aussehen, beschreibt Paul Bickelbacher (S. 7). Dass der Münchner Norden ein Verkehrsproblem hat, ist offensichtlich, den vielen Straßen aber noch eine weitere unter der Erde hinzuzufügen, finden auch Andreas Barth und Berthold Maier eine ganz schlechte Idee und schlagen stattdessen vor, wie der Öffentliche Verkehr im Norden gestärkt werden kann (S. 12). Autotunnel polarisieren, auch beim Isarring, der den Englischen Garten seit den sechziger Jahren durchschneidet. Dazu liefern wir ein Pro (S. 19) und ein Contra (S. 21).

Eine bewegende Lektüre wünscht Ihnen  
Michael Schneider, stellvertretender Programmausschuss-Vorsitzender

## Drunter und/oder drüber? Straßentunnels in München

MICHAEL SCHNEIDER Tunnelfetisch und Betonorgie	4
PAUL BICKELBACHER ÖV- und Radnetz-Ausbau	7
JOCHEN DIERNBERGER Anbindung des Nordens an Autobahnanschluss A99	10
ANDREAS BARTH, BERTHOLD MAIER ÖPNV im Münchner Norden	12
MAX MATHEISEN Auto-Tunnel zur A99 und ÖPNV auf dem Eisenbahn-Nordring	15
MARTIN FOCHLER Ein Verfahren kommt an seine Grenze	16
HERMANN GRUB, PETRA LEJEUNE Jahrhundertchance fürs Gartendenkmal	19
BIRGIT SASOWSKI Klimaschädlicher Angriff die Altbaumbestände	21
D. BRANDT, C. MÜLLER, M. FIRNKES-MÜLLER Integriertes Mobilitätskonzept Neuhausen statt Vorrang für Kfz-Durchgangsverkehr	22
HELMUT SCHLEICH Franz Josef Strauß und die zweite Stammstrecke	25
JULIA SAUER Ökologische Betrachtungen zur Nachhaltigkeit von Tunnelbauwerken	26
KLAUS BÄUMLER Durch den Altstadtring-Tunnel zum Münchner Forum	28
KLAUS BÄUMLER Die Pinakothek der Moderne und der Öffentliche Raum: eine unendliche Geschichte?	30
FLORINA VILGERTSHOFER „Horsepower“ am Altstadtring	37
GEORG KRONAWITTER Klaus Zimniok: München – eine Stadt geht in den Untergrund	38
BERNHARD FINK Freiham: ein Stadtteil auf der „Grünen Wiese“ – und doch in den Sand gesetzt?	40

Veranstaltungshinweise  
Arbeitskreise im August/September  
Forum aktuell auf LORA 92,4  
Impressum

# Tunnelfetisch und Betonorgie

MICHAEL SCHNEIDER

Der Tag ist als Schicksalstag in die Münchner Stadtgeschichte eingegangen. Es ist der 23. Juni 1996. Noch nie davon gehört? An diesem Tag wurde der Umbau Münchens zur autogerechten Stadt beschlossen. Basisdemokratisch, nicht als obskure Verwaltungsplanung hinter den zugezogenen Jalousien des Städtischen Hochhauses in der Blumenstraße. An diesem Sonntag vor mehr als einem Vierteljahrhundert stimmten 50,7 Prozent der Münchner für den Text des Bürgerbegehrens „Drei Tunnels braucht der Mittlere Ring“. Etwa 1.000 abgegebene Stimmen machten den Unterschied aus. Es war einer der ersten Bürgerentscheide nach der noch frischen Verfassungsänderung von 1995, die den Weg frei machte für basisdemokratische Abstimmungen in den bayerischen Städten, Märkten und Gemeinden. Es war auch der bis heute teuerste Bürgerentscheid im Freistaat: 903 Millionen Euro Investitionskosten schlagen zu Buche für den Bau von Petuelringtunnel (2002), Richard-Strauss-Tunnel (2009) und Luise-Kiesselbach-Tunnel (2015) – und es war der Bürgerentscheid, der München weit über Geld hinaus bis heute am teuersten zu stehen kommt.

## Doppelt hält besser

Konflikte um den begrenzten Raum in der Stadt sollen mit dem Wechsel der Ebene entschärft, besser noch gelöst werden, versprechen die Befürworter. Die Autos sollen in den Tunnel, damit es weniger Lärm für die Anwohner gibt, weniger Feinstaub, weniger Stickoxide. Nun zur Realität auf der Richard-Strauss-Straße, der Garmischer Straße und dem westlichen Petuelring: die Straße ist immer noch da, sie wurde einfach aufgedoppelt. Was aber vor und nach dem Tunnelbau den Lärm verursacht, das Kraftfahrzeug, bleibt unangetastet. Eine Straße, die für ihre Bewohner zur Belastung wird, ist schlicht und ergreifend falsch genutzt. Die Autos müssen nicht unter die Erde, die Autos müssen von der Straße.

## Tunnel als Scheinlösung

Jeder Tunnel liefert die Rechtfertigung für seinen Fortbestand. Einmal gebaut, gilt er als gesetzt. Gab es vor der Modernisierung des Altstadtringtunnels eine ernsthafte Diskussion darüber, das große Loch einfach zuzuschütten? Nicht erinnerlich, diskutiert wurden dann nur noch verschiedene Varianten, Grundsatzfragen wurden nicht gestellt. Jeder Tunnel liefert dazu auch noch die Rechtfertigung, weitere Tunnel zu bauen. Nicht drei, sondern vier, fünf oder sechs Tunnel braucht der Mittlere Ring, an der Landshuter Allee, der Tegernseer Landstraße oder dem Isarring. Die Argumente klingen seit 1996 altvertraut: Der Lärm! Der Feinstaub! Die Stickoxide! Ja, und überhaupt: Stadtreparatur. Jeder Tunnel wirkt wie ein großer Staubsauger, beschleunigt und verdichtet den Verkehr auf den zuführenden Straßen, verkürzt Reisezeiten, macht Autofahren erst wieder

so richtig schön – für kurze Zeit jedenfalls. Tunnel sind der beste Beweis dafür, dass sich jedes Angebot seine Nachfrage selbst schafft. Dafür ist der Trappentretunnel das beste Beispiel. Vor dem Bau schoben sich täglich etwa 60.000 Kraftfahrzeuge über die Trappentreustraße, dreißig Jahre später sind es 120.000 Kraftfahrzeuge im Tunnel unter der Straße. Der einzige Tunnel in München, der übrigens wieder abgebaut wurde, war nach 1993 der Trambahntunnel, der von der Belgradstraße aus unter dem Petuelring zur Keferloherstraße führte. Er wurde, notabene, abgebaut, weil er dem Bau des Petuelringtunnels im Wege stand.

## Alles hat ein Ende...

Jeder Tunnel hat einen Anfang und ein Ende, was an sich kein Problem wäre, lägen Anfang und Ende unter der Erde und störten die städtebauliche Entwicklung nicht. Leider ist es noch viel schlimmer, wie sich am Richard-Strauss-Tunnel oder am Altstadtringtunnel bestaunen lässt. Die zahlreichen Abzweigungen, Ein- und Ausfahrten machen den Tunnel zur vielarmigen Krake, deren Arme alles Leben dazwischen zum Erlahmen bringen. Genau



QUELLE © MICHAEL SCHNEIDER

## A.o. Sitzung des Programmausschusses „Aktuelle Tunnel-Planungen für den Autoverkehr“

Am 28. Juli 2022 fand eine außerordentliche Sitzung des Programmausschusses zu „Aktuellen Tunnel-Planungen für den Autoverkehr“ statt.

Im Mittelpunkt der Diskussion stand der Beschluss des Stadtrats zum „Tunnel Hasenberg!“ und die Situation des Verkehrs im Münchner Norden.

Dr. Bauer, Frau Rieke und Frau Mocciano informierten zur Historie und den Hintergründen der Tunnel-Planungen für den Münchner Norden. Vor Ort gibt es sehr viele größere und kleinere Gewerbebetriebe mit Lieferverkehren. Die Straßen zwischen Neuherbergstraße und Feldmochinger Straße sind zusätzlich massiv durch Berufsverkehr, v.a. Pendler, belastet. Die Menschen im Norden begrüßten deshalb die Tunnelplanungen zur Anbindung der Schleißheimer Straße an die A99. Es gibt dazu positive Beschlüsse im BA 11 und im BA 24. Die geplante Variante A1 wäre die einzige ökonomisch sinnvolle und für die Bewohnerinnen und Bewohner am wenigsten belastende Variante. Da sie unter bzw. durch ein FFH-Gebiet führen würde, wurde sie jedoch im Stadtrat verworfen. Weiter verfolgt werden soll nur noch die Variante A4, die massive Auswirkungen für Anwohnende südlich des BMW-Geländes haben dürfte, da dortin die Tunnelabfahrten/ -ausfahrten geplant sind. Die Finanzierung des Bauwerks und damit die Umsetzung ist völlig ungeklärt. Parallel zur Prüfung der Variante A4 (Tunnel im Norden durch den Stadtteil Hasenberg!) sollen nach dem Stadtratsbeschluss unterschiedliche Varianten des ÖPNV-Ausbaus untersucht werden. Für wichtig erachtet wurde die Prüfung von Lösungen aus der nordwestlichen Region von Dachau aus. Der Industrieverkehr sei jedoch nicht auf den ÖPNV verlagerbar. Einigkeit bestand, dass die Nutzung und der Ausbau des DB-Nordrings dringend vorangebracht werden müsse. Auch hierfür gibt es eine einstimmige Beschlusslage in den BAs im Norden. Wichtig sei, dass diese Strecke nicht durch den wahrscheinlich künftig massiv steigenden Gütertransitverkehr (Brennerbasistunnel) blockiert wird.

Das Thema Auto-Tunnel hat das Münchner Forum seit seinen Anfängen beschäftigt. Frau Rieke stellte die Frage, ob die in der Vergangenheit beobachtete „Sogwirkung“ von Tunnels auch heute noch besteht, obwohl der private Autobesitz inzwischen insgesamt sehr hoch ist. Herr Fochler regte an, darüber nachzudenken, wie sich die Bewertung von Tunnels bzw. deren Leistungen für die Stadtgesellschaft und Stadtentwicklung über die Zeit verändert haben. Was hat die Untertunnelung der Stadt wirklich geleistet? Bei den weiteren Überlegungen soll der Blick konkret auf dem Münchner Norden liegen: Was braucht es dort? Erste Ideen:

- Auf Zeitstrahl darstellen, wann welche Planungsergebnisse vorliegen werden; bis wann werden welche Maßnahmen frühestens umgesetzt sein (Fr. Rieke)
- Gegenüberstellung der geplanten Projekte nach deren Kosten und deren Anteil an Verbesserungen (Hr. Matheisen, Fr. Jacobsen)
- Prioritätenliste erstellen, welche Verbesserungen bei Verkehrsmitteln im Münchner Norden in welchen Zeiträumen realisierbar wären (Hr. Forward);
- das Mobilitätsreferat zu einem nächsten Treffen einladen und bitten, detaillierte Pläne vorzustellen, die für Münchner Norden erarbeitet wurden
- öffentliche Diskussionsveranstaltung zu Tunnelplanungen und ÖPNV-Ausbau im Münchner Norden planen (Bezug zu Nahverkehrsplan) (Hr. Maier)

Hierzu gibt es auch interessante Ergebnisse studentischer Arbeiten am Lehrstuhl für Raumentwicklung zum Thema „München Nord: Stadtzentrum 3.0 einer polyzentrischen Stadtlandschaft“, Projekt im Masterstudiengang Urbanistik, Landschaft und Stadt, Wintersemester 2017/18 (siehe unter: <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1439116/225910.pdf>). Unter dem Arbeitstitel „Gegen die Wand im Münchner Norden?“ soll die Diskussion weitergehen und die Ideen konkretisiert werden. Alle Engagierten sind wie immer eingeladen, hierzu Inputs einzubringen.

Michael Schneider

das, welche Geschichte, wurde dem geplanten Landshuter-Allee-Tunnel zum Verhängnis: vor lauter Ein- und Ausfahrten zu den kreuzenden Hauptstraßen hätte es eigentlich gar keinen Tunnel mehr gegeben. Schutz der Anwohner vor Lärm, Feinstaub, Stickoxiden? Ein Totalausfall.

### Tunnel-Evolution

Die Flexibilität von Tunnelbauwerken liegt bei exakt null. Sie sind unevolutionäre Bauwerke, sie

zementieren die Art und Weise, wie wir uns noch in Jahrzehnten unter der Stadt bewegen sollen. Die begradigten, kanalisierten, verrohrten Flüsse wie die Isar wurden aus ihrem Betonbett befreit, Menschen sollen aber in solche Röhren gezwungen werden? Unnatürlich ist das, im Sinne des Wortes. Leben ist Veränderung, der Verkehrsweg, der heute wichtig ist, wird morgen von Efeu überwuchert nur noch von Archäologen aufgespürt. Durchaus sympathisch, dass der erste S-Bahn-Tunnel von 1938 in der Lindwurm-

straße nach dem Zweiten Weltkrieg zur Schwammlerzucht diente, eine gelungene Umnutzung, aber eher selten.

### Tunnel und Stadtentwicklung

Jahrzehntlang hat sich die Politik um eine Prioritätensetzung gedrückt, der Raum ist biegsam, aber für alle gleichzeitig nutzbar will er einfach nicht werden. Das erkannte auch Karl Valentin, der schon Urbanist war, als es den Begriff noch gar nicht gab, und daraufhin Visionär wurde. Verkehrsteilnehmer nutzen den vorhandenen Raum zeitlich gestaffelt (Staffelstraßennutzungsordnung):

*„Mein Vorschlag ist folgender, und jeder Irrsinnige wird mir recht geben. Der Verkehr soll folgendermaßen eingeteilt werden. Und zwar täglich von 7 bis 8 Uhr Personautos, 8 bis 9 Uhr Geschäftsaautos, 9 bis 10 Uhr Straßenbahnen, 10 bis 11 Uhr Omnibusse, 11 bis 12 Uhr die Feuerwehr, 12 bis 1 Uhr die Radfahrer, 1 bis 2 Uhr die Fußgänger.“*

Dass die Verkehrsfläche vom Marienplatz einmal mit vier Untergeschossen verfünffacht werden würde, konnte der Visionär aus der Au noch nicht ahnen. Heute wird die 1. S-Bahn-Stammstrecke aus dem Jahr 1972 von vielen als große Tat gepriesen. Wie jedes Verkehrsbauwerk prägt es die städtebauliche Entwicklung. Gewiss hätte sich die Region München ohne S-Bahn und ohne Verbindung von Hauptbahnhof und Ostbahnhof auch entwickelt, aber polyzentrisch, ausgewogener, vielleicht mit einer Ringbahn, mit geringeren Pendeldistanzen, kürzeren Reisezeiten, mehr Lebensqualität. Statt lauter Schlafstädten lauter blühende kleine Metropolen. Ohne astronomische Mieten in der Münchner Innenstadt für Gewerbe und Wohnen, ohne Einkaufsmeilenmonokultur. Hätte es eine Ödnis wie auf der Frankfurter Zeil, in der Stuttgarter Königstraße, in der Münchner Neuhauser Straße ohne S-Bahn jemals geben können? Unten die S-Bahn, oben die Konsumautobahn. Sicher nicht zufällig zählen auch die Einzelhändler in der Münchner Innenstadt zu den vehementesten Verfechtern der 2. S-Bahn-Stammstrecke, und es ist sicher genauso kein Zufall, dass sich die riesige Baugrube am Marienhof auf der ehemals einzigen Fläche der Münchner Innenstadt ohne Konsumzwang ausbreitet. Die 2. S-Bahn-Stammstrecke, sollte sie jemals fertig werden, löst dann natürlich ebenso ihrerseits städtebauliche Entwicklungen aus. Der Tunnelstaubsauger ist dann aber noch größer, sein Sog reicht dann nach Landshut, Augsburg, Buchloe, Wasserburg.

### Tunnel und Ökologie

Nicht nur für die Stadtentwicklung, auch ökologisch und finanziell sind Tunnel ein Desaster. Beim Bau der Tunnel werden riesige Mengen Zement und Bau-

stahl benötigt, beide mit einer miserablen CO<sub>2</sub>-Bilanz. Weltweit sorgt die Zementherstellung für acht Prozent der klimaschädlichen Treibhausgas-Emissionen. Bei der Herstellung von einer Tonne Zement werden 600 kg CO<sub>2</sub> freigesetzt. Ist der Tunnel einmal gebaut, will er betrieben werden, entwässert, gereinigt, belichtet, belüftet. Es entsteht das, was man aus dem Ruhrgebietsbergbau als Ewigkeitskosten kennt. Zu besonderer Berühmtheit hat es die Belüftung des S-Bahn-Tunnels zum Berliner Großflughafen BER gebracht. Da entstanden die Ewigkeitskosten schon vor der Eröffnung. Der S-Bahn-Tunnel war fertig, lang vor dem BER. Damit der Tunnel nicht durch die stehende, feuchte Luft verschimmelt, mussten Geister-S-Bahnen ohne Fahrgäste durch die Röhre geschickt werden, um einen Sog zu erzeugen.



QUELLE © MICHAEL SCHNEIDER

### Oben bleiben

München kann sich solche Tunnel nicht leisten, nicht finanziell, nicht städtebaulich, gesellschaftlich auch nicht. Die vielfältigen Transformationen im Verkehr und in der Mobilität, gern als Wende bezeichnet, wo sie eher Problemverschiebungen bedeuten, haben gemeinsam, dass sie Konflikte schonungslos offenlegen. Raum ist endlich, der städtische ganz besonders. Jeder Quadratmeter ist hart umkämpft. Ohne Zweifel, es tut weh, wenn Privilegien aufgebrochen, Flächen umverteilt und Claims neu abgesteckt werden. Wir müssen diese Konflikte aushalten, wenn wir gemeinsam zu einer guten, zukunftsfesten Lösung finden wollen. Dazu zählt aber, auf dem Spielfeld zu bleiben, auch wenn es weh tut. Unser Spielfeld ist und bleibt die Straße.

*Michael Schneider ist Politikwissenschaftler (M.A.) und Dipl.-Verwaltungswirt (FH). Er ist seit Oktober 2021 stellvertretender Programmausschuss-Vorsitzender des Münchner Forums. Er arbeitet im Landratsamt München im Fachbereich Mobilität und verkehrliche Infrastruktur.*

# ÖV- und Radnetz-Ausbau

## statt Tunnel und Stau für den Münchner Norden

PAUL BICKELBACHER

Die maßgeblichen Entwicklungsmöglichkeiten Münchens liegen außerhalb des Mittleren Ringes. Dabei hat die Innenentwicklung Vorrang vor der Inanspruchnahme neuer Flächen. Ein erhebliches Potenzial, bereits versiegelte Flächen intensiver zu nutzen, hat der Münchner Norden zum Beispiel mit dem Euro-Park (früher Euro-Industriepark). Insofern gilt es zu prüfen, wie die verkehrliche Entwicklung mit der Nutzungsintensivierung Schritt halten kann. Bereits heute ist der Münchner Norden in großem Maße mit privatem Kfz-Verkehr und Logistik-Verkehren bis an seine Grenzen belastet, so dass dringend nach Lösungen gesucht werden muss.

Hinzu kommen die Erfordernisse, die aus der vom Stadtrat beschlossenen Zielsetzung der Verkehrswende resultieren, wie sie im Entwurf der Mobilitätstrategie niedergelegt sind. Sowohl aus Gründen des Klimaschutzes und der Umfeldverbesserung, aber auch aus Gründen der Gewährleistung der Mobilität für einen funktionierenden Lebens- und Wirtschaftsraum gilt es, Wege durch intelligente Stadtentwicklung zu verkürzen und auf flächeneffiziente, energiesparende und klimaschonende Verkehrsmodi (Öffentlicher Verkehr, Radfahren und Zufußgehen) zu verlagern.

### Das Tunnelprojekt

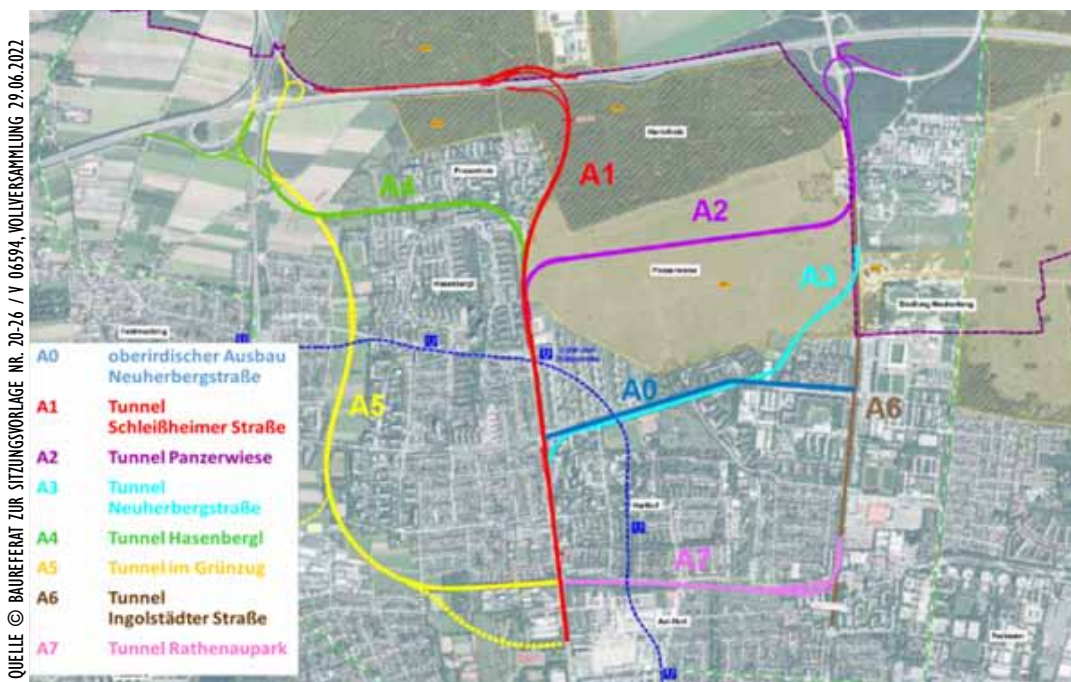
Wie selbst ein schneller Blick auf den Stadtplan erkennen lässt, fehlt eine Verbindung der im Autobahnring A99 endenden Autobahn A92 in die Stadt München. Lange Zeit wurde daher an einer Verbindung der A99 von Westen her zur Schleißheimer Straße geplant und zwar in einem Tunnel unterhalb des FFH-Gebietes; das Heide-Areal. Solche Planungen, die ein FFH-Gebiet tangieren, müssen aber vor dem Europäischen Gerichtshof bestehen und dafür alternativlos sein. Spät, aber besser als nie hatte sich die Einsicht durchgesetzt, dass letzteres nicht der Fall ist, und im städtischen grünroten Koalitionsvertrag wurde diesem „Treiben“ ein Ende gesetzt.

Allerdings wurde nun ein neues, viel aufwändigeres, weil viel längeres Tunnelprojekt aus der Taufe gehoben. Dies soll eine Anbindung an das Autobahndreieck schaffen, den Stadtteil Hasenbergl unterqueren und wiederum die Schleißheimer Straße anbinden. Obwohl noch kaum vertiefende Planungen existieren und keine exakte Kostenschätzung (grob ca. eine Milliarde EUR) vorliegt, haben auf Betreiben von OB Reiter und BMW die Fraktionen SPD, CSU und FDP gemeinsam mehrheitlich beschlossen, das Vorhaben bis zur Planfeststellung voranzutreiben. Wenn man sich schon in dieses unzeitgemäße Abenteuer BMW-Tunnel stürzen möchte, wäre in jedem Fall vorher die Abwägung von Chancen und

Risiken, ein fortgeschrittener Planungsstand und eine sorgfältige Abwägung der Alternativen, wie vom Mobilitätsreferat vorgeschlagen, sinnvoller gewesen.

### Folgen des Tunnelprojekts

Völlig ausgeblendet wird die CO<sub>2</sub>-Bilanz des Tunnelprojekts. Die vielen Tonnen Beton, die



QUELLE © BAUREFERAT ZUR SITZUNGSVORLAGE NR. 20-26 / V 06594, VOLLVERSAMMLUNG 29.06.2022

Übersicht alternative Straßenplanungen im Münchner Norden

dafür vergraben werden, gefährden den CO<sub>2</sub>-Minderungsplan. Für den Bau müssen gemäß Greenpeace 700 Bäume fallen. Auch das städtische Personal ist begrenzt. Auf keinen Fall dürfen Fachkräfte vom U-Bahn-Bau abgezogen werden. Das Geld, das für Investitionen zur Verfügung steht, kann nur einmal ausgegeben werden. Ist der Tunnel erst einmal gebaut, fallen danach jährlich hohe Betriebskosten an.

Nach allen Erkenntnissen der Verkehrsplanung bewirkt dieser Tunnel eine erhebliche Kfz-Verkehrszunahme auf den Straßen im Münchner Norden, es wird quasi eine Schleuse geöffnet. Für viele Bewohnerinnen und Bewohner des Umlandes wird es einfacher und geht es dann schneller, nach München hinein mit dem Auto zu fahren, so dass sie Kfz-Fahrten unternehmen, die sie vorher nicht unternommen hätten (sogenannter induzierter Verkehr), also vom Öffentlichen Verkehr auf das Auto umsteigen. Beiden Effekten könnte man nur begegnen, wenn man eine spürbare City-Maut oder eine teure Tunnel-Maut einführen würde. Ein Tunnel kostet also nicht nur viel, sondern er schafft auch die falschen Anreize, die man dann mühsam korrigieren müsste.

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch, dass nach Aussage von BMW die Logistik-Verkehre vom und zum Unternehmen nicht zunehmen, sondern bei ca. 700 Lkw pro Tag stabil bleiben werden. Sollte dies zutreffen, dann dient dieser Tunnel ganz wesentlich dem privaten Kfz-Verkehr, vor allem den Pendlerinnen und Pendlern, die viel sinnvoller den Öffentlichen Verkehr (ÖV) nutzen sollten. Hier liegen die zukunftsfähigen und nachhaltigen Lösungen.

### **ÖV-Ausbau als Alternative(n)**

Beim Ausbau des Öffentlichen Verkehrs im Münchner Norden ist bereits bisher einiges in Angriff genommen worden. Im Stadtgebiet selbst verkehrt schon jetzt die U2 tagsüber bis Feldmoching im Fünf-Minuten-Takt. Die Busverbindungen im Münchner Norden wurden kontinuierlich verbessert. Der Trassierungsbeschluss zum Bau der Verlängerung der Tram 23 von Schwabing-Nord (Bauhausplatz) über Neufreimann bis Kieferngarten ist gefasst. Demnächst folgt der Trassierungsbeschluss für die tangentielle Tram 24 von Kieferngarten bis zur U-Bahn-Station Am Hart. Ebenso ist die Planung der Y-Tram vom Petuelring über die Schleißheimer Straße bis zur U-Bahn-Station Am Hart und in das Neubaugebiet Lerchenauer Feld beschlossen.

Gemeinsam mit dem Landkreis Dachau bezuschusst die LH München die Buslinie 172 von Dachau zur U-Bahn-Station Am Hart, und ebenfalls gemeinsam mit dem Landkreis Dachau wird derzeit eine Machbarkeitsstudie für eine Trambahnlinie von Moosach über Ludwigsfeld nach Dachau erstellt.

Bahn und Freistaat wollen bis 2026 eine Stummellösung für den S-Bahn-Nordring von Karlsfeld bis zum FIZ, dem Forschungs- und Ingenieur-Zentrum von BMW, in Betrieb nehmen. Die Stadt betreibt die Verlängerung bis zum Euro-Park und hat auf unseren Antrag hin die Vorfinanzierung der Planung bis dorthin beschlossen. Eine Stärkung des Regionalzughalts Feldmoching haben wir auf Vorschlag der FDP hin interfraktionell beantragt.

Angesichts der Herausforderungen der städtebaulichen Entwicklungen bedarf es aber in jedem Fall eines weiteren ÖV-Ausbaus für den Münchner Norden. Auf Stadtgebiet bedeutete dies mindestens einen Tram-Ausbau von St.-Emmeram über den Föhringer und den Frankfurter Ring bis Moosach sowie die Verlängerung der U1 ab dem Olympia-Einkaufszentrum in Richtung Norden.

Regional gesehen wären weitere möglichst direkte Verknüpfungen des Münchner Nordens in Richtung Dachau sinnvoll. Untersucht werden sollte hier auch das System Bögl-Bahn. Es fragt sich aber, ob die Einführung eines neuen Systems mit den dafür in Kauf zu nehmenden Umsteigezwängen vorteilhaft ist. Die Verlängerung der U6 bis zur S1-Trasse (kostensparend mit möglichst weitgehend oberirdischer Trasse) böte sich ebenso an. Insgesamt bräuchte die Region München – und das betrifft nicht nur den Münchner Norden – ein S-Bahn- und Regionalzugnetz, das nicht nur die Stadtmitte der Kernstadt im Blick hat, sondern mittels der Schienenstränge von Süd- und Nordring zahlreiche Tangentiallinien ermöglicht. Besonders attraktiv wären Verbindungen

- von Pasing über den Nordring zum Flughafen
- von Dachau über den Nordring zum Ostbahnhof und weiter nach Rosenheim, Dorfen oder Holzkirchen
- von Freising über den Nordring zum Ostbahnhof und weiter nach Rosenheim, Dorfen oder Holzkirchen.

Diese Ideen zu ÖV-Verbindungen werden hier nur beispielhaft angesprochen und sind zu vertiefen. Dies erfolgt u.a. im Beitrag von Andreas Barth von Pro Bahn und Berthold Meier vom AAN in diesem Heft S. 11.

### **Verbesserungen im Radnetz**

Auch beim Fahrradnetz sind erhebliche Verbesserungen vorgesehen. Diese sind allem voran die beiden Radschnellwege. Der Radweg von Garching bzw. Unterschleißheim nach München ist in den Planungen schon weit fortgeschritten und in kleinen Abschnitten bereits in der Umsetzung. Die Verbindung von München nach Dachau steht noch am Anfang und bedarf einer ergänzenden direkten Verbindung in den Münchner Norden. Die konsequente Berücksich-



tigung von Bike+Ride mittels sicherer und komfortabler Anbindungen an die ÖV-Haltestellen und attraktiver Abstellanlagen verknüpft die Systemvorteile der flächenhaften Erschließung durch das Rad mit den kurzen Fahrzeiten im Schnellbahnsystem.

### Neuartiges Park+Ride-Projekt und Mobilitätsmanagement

Wenn auch Park+Ride-Projekte bisher nur mäßig funktioniert haben, wenngleich an vielen Stellen Bike+Ride die sinnvollere Lösung ist, so wäre es doch der Mühe wert, als preiswertere und weniger klimaschädliche Alternative zu einem Autotunnel die folgende von Jürgen Trepohl ausgearbeitete Option näher zu untersuchen: Direkt am Autobahndreieck der A92/A99 entsteht ein Park+Ride-Parkhaus und eine neue S-Bahn-Station. Vom Dach des Park+Ride-Parkhauses führt eine Seilbahn zum FIZ/zur U-Bahn-Station Am Hart. Hier wäre eine Seilbahn mit einer Punkt-zu-Punkt-Verbindung und einer Führung

attraktives Job-Ticket. Mit dem ÖV-Ausbau und dem Park+Ride-Projekt wird es noch attraktiver. Weitere Firmen könnten mit einem besseren ÖV-Angebot dafür gewonnen werden. Aber auch schon heute steckt in verbesserten und gezielten Maßnahmen zur Information, Kommunikation und Motivation noch ein erhebliches Potenzial.

### Fazit

Dieser Beitrag soll zeigen, dass es viele sinnvolle Alternativen zu einem Auto-Tunnel gibt. Völlig unwidersprochen muss die Erreichbarkeit des Münchner Nordens im Allgemeinen und der urbanen Produktion von BMW im Besonderen gewährleistet sein. Dies kann aber auf andere und zukunftsfähige Weise erfolgen. Wenn München noch einen Tunnel brauchen sollte, dann zum Zusammenführen der beiden Teile des Englischen Gartens, d.h. ein Tunnel zur Grünverbesserung und nicht zur Erhöhung der nach München einfahrenden Kfz-Verkehrsmenge.



Vorschlag zu Park+Ride (Idee und Quelle Jürgen Trepohl)

parallel zu einer Hochspannungsleitung über Grünbereiche, in die bis auf wenige Stützen nicht eingegriffen werden muss, optimal eingesetzt – anders als die kürzlich untersuchte lineare Erschließung entlang des Frankfurter Rings. Die kontinuierliche Abfahrt der Seilbahngondeln kommt der kontinuierlichen Ankunft der Kfz entgegen. Ob sich auch eine Fortführung einer für Freizeitnutzungen interessanten Seilbahn zum Regattasee lohnt, wäre ebenso zu untersuchen.

BMW ist bereits heute vorbildlich beim Mobilitätsmanagement. Zahlreiche Mitarbeiter bekommen ein

*Paul Bickelbacher, Stadtrat LH München, Stadt- und Verkehrsplaner und Mitglied im Programmausschuss des Münchner Forums.*



# Anbindung des Münchner Nordens an Autobahnanschluss A99

JOCHEN DIERNBERGER

Weg frei für einen neuen Autotunnel im Münchner Norden: Die Mehrheit des Münchner Stadtrats hat für eine unterirdische Verbindung von der Schleißheimer Straße zur A99 gestimmt. Mit dieser Entscheidung wurde die weitere Ausplanung des Tunnelanschlusses der Schleißheimer Straße an die A99 beauftragt. Angesichts des enormen Bevölkerungswachstums und der umfangreichen Bauaktivitäten im Münchner Norden hat sich der Münchner Stadtrat in der Vollversammlung am 29. Juni 2022 mehrheitlich für einen Tunnelanschluss der Schleißheimer Straße an die Autobahn A99 ausgesprochen. Die nun in das Planfeststellungsverfahren überführte Tunnellösung ist von hoher Bedeutung für die Wohngebiete, aber auch für alle Gewerbebetriebe im Münchner Norden. So auch für die BMW Group, die von einer verbesserten Verkehrsanbindung für Mitarbeitende und die Produktionslogistik profitieren würde.



QUELLE © MUNCHEN, WIKIMEDIA COMMONS

BMW-Forschungs- und Entwicklungszentrums (FIZ)

## Staufreie Anfahrt für Mitarbeiter und Produktionslogistik

Die BMW Group begrüßt diese Entscheidung der Landeshauptstadt München. Schon mit dem FIZ-Masterplan, der umfangreichen Erweiterung des BMW-Forschungs- und Entwicklungszentrums (FIZ) im Münchner Norden, wurde deutlich: „Als Wirtschaftsunternehmen sind wir auf ein leistungsfähiges Verkehrssystem angewiesen. Allein in diesem Jahr stellen wir mehrere Tausend Mitarbeitende in Deutschland ein – ein Großteil davon am Standort München. Die Stadt München steht darüber hinaus vor der großen Aufgabe, das Bevölkerungswachstum der nächsten Jahre zu bewältigen. Nach heutiger Bemessungsgrundlage wächst München in den kommenden 10 Jahren um weitere 300.000 Einwohner. Vor allem im Münchner Nordwesten wird deshalb nach den Plänen der Stadtverwaltung Wohnraum für mehrere 10.000 Einwohner entstehen“, erläutert Dr. Nicole Haft-Zboril, bei der BMW Group verantwort-

lich für das globale Immobilienmanagement.

Die U-26, eine neue S-Bahnlinie auf dem so genannten DB-Nordring und der unterirdische Autobahnanschluss bilden die zentralen Elemente für ein leistungsfähiges Verkehrssystem. Mit dem Tunnel können die Mitarbeitenden aller Betriebe und Unternehmen im Münchner Norden ihren Arbeitsplatz weiterhin effizient erreichen.

Trotz des Bevölkerungswachstums und hinsichtlich

des damit verbundenen stetig wachsenden Verkehrsaufkommens ist die unterirdische Verbindung ein wertvoller Faktor für die BMW Group und ihr Stammwerk, in das täglich rund 750 LKWs einfahren. Der kreuzungsfreie Tunnel bietet einen Bypass zum ausgelasteten Straßennetz. Dadurch wird die Verkehrsbelastung für die Anwohner in den Wohngebieten minimiert, da weniger Oberflächenverkehr zu weniger Emissionen, Staus und Geräuschen führt. Gleichzeitig wird Platz für Parkanlagen, Grünflächen oder auch Radwege geschaffen.

Beschluss zur Sitzung Nr. 20-26 / V 06594 vom 29.06.2022: <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/7207856;jsessionid=50EEA97DB53B625E2F3F9714294CF FD2> ↗

siehe auch Koalitionsvereinbarungen zur Verkehrswende: [https://www.gruene-muenchen.de/wp-content/uploads/2020/04/Druckfassung\\_Koalitionsvertrag-2020\\_2026.pdf#page=12](https://www.gruene-muenchen.de/wp-content/uploads/2020/04/Druckfassung_Koalitionsvertrag-2020_2026.pdf#page=12)



QUELLE © BMW GROUP

BMW Group Werk München

### Kein „BMW-Projekt“

Die BMW Group ist für ein umfassendes Mobilitätskonzept im Münchner Norden unter Einbeziehung aller Faktoren. Bei der geplanten Autobahnanbindung handelt es sich nicht um ein „BMW-Projekt“, sondern um ein Projekt der Stadt München zur Verkehrsoptimierung.

Nach aktuellen Informationen existieren noch keine abschließenden Bewertungen, beispielsweise zum Streckenverlauf oder der Bauweise. Die Stadt prüft

und vergleicht derzeit noch verschiedene Varianten. „Mit Blick auf den Naturschutz, die Leistungsfähigkeit der Verbindung, der Wirtschaftlichkeit sowie dem Anwohnerinteresse haben wir vollstes Vertrauen in die Landeshauptstadt München, dass die Interessen aller Parteien bei der Planung und Umsetzung gleichermaßen berücksichtigt werden“, sagt Dr. Haft-Zboril.

*Jochen Diernberger, Unternehmenskommunikation BMW Group*

### Weitere Stimmen:

Stellungnahme von Greenpeace: Mit dem Ausbau und der massiven Erweiterung des Forschungs- und Innovationszentrums von BMW (FIZ) werden auch viele tausend zusätzliche Mitarbeiter:innen benötigt. Das führt zu mehr Verkehr im Münchner Norden, vor allem im Stadtteil Am Hart. Auf Druck von BMW werden aktuell im Stadtrat wiederholt verschiedene Varianten einer zusätzlichen Anbindung an die Autobahn A99 im Münchner Norden diskutiert. Jedoch führen die diskutierten Routen für den Straßenausbau entweder durch Naturschutzgebiete oder durch dichte Wohnbebauung. Greenpeace München lehnt einen weiteren Straßenausbau im Münchner Norden ab. Ein BMW-Autobahnanschluss wäre verkehrsstrategisch, naturschutzfachlich und klimapolitisch fatal. ÖPNV- und Fahrradstreckenausbau würden damit konkurrenziert. Greenpeace Alternativkonzept : <https://greenpeace-muenchen.de/index.php/gruppen/wald-papier/verkehrsplanung-im-muenchner-norden.html>

Offener Brief der Kampagne Keine BMW Autobahn: BMW will einen Autobahnanschluss direkt durch unsere Nachbarschaft bauen lassen. Dabei werden Grünstreifen, Parks, Sport- und Spielplätze für mehr Abgase, Lärm und eine riesige Tunnelbaustelle platt gemacht! Wir sagen: Keine BMW-Autobahn – nicht durch unser Viertel und nirgendwo! Kostenloser ÖPNV jetzt! <https://keinebmwautobahn.noblogs.org/>

Pressemitteilung des Bündnisses um den Bund Naturschutz, Kreisgruppe München „Echte Verkehrswende statt Kopf in den Tunnel“: <https://bn-muenchen.de/echte-verkehrswende-statt-kopf-in-den-tunnel/>

# ÖPNV im Münchner Norden

## Bremst der geplante Straßentunnel den Öffentlichen Verkehr aus?

ANDREAS BARTH, BERTHOLD MAIER

Mit dem seit etlichen Jahren im Münchner Norden andauernden Wachstum von Einwohnerzahlen und Arbeitsplätzen geht eine entsprechende Zunahme des Verkehrsaufkommens einher. Bisher gibt es kein spezielles städtisches Verkehrskonzept für den Münchner Norden. Immerhin wurde in den Nahverkehrsplan (NVP) der Bau einiger Trambahnstrecken (Tram Kieferngarten, Tram Bayernkaserne – Am Hart, Y-Tram) aufgenommen. Im Juni 2022 hat der Stadtrat weiterführende Untersuchungen zum Bau eines Autobahnanschlusses der Schleißheimer Straße zum Autobahndreieck Feldmoching beschlossen. Leider wurde keine vergleichende Untersuchung eines stärkeren Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV)-Ausbaus im Münchner Norden gegenüber einer Förderung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch den Bau des Straßentunnels vorgenommen oder beauftragt.

### ÖPNV im Betrieb: im Norden nichts Neues – aber gute Planungen

Das überrascht, da sich die Situation des ÖPNV in den letzten Jahren verbessert hat – d.h. nicht die aktuelle Situation, aber die Perspektiven, die durch die Stadtratsbeschlüsse der letzten beiden Jahre aufgezeigt werden.

Nach wie vor erfahren die U-Bahnen eine (zu) starke Auslastung, und die Buslinien werden immer noch stark durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) behindert.

### Trambahnplanung

Der Ausbau der Tram schreitet voran: Für die Tram zum Kieferngarten erfolgte im Dezember 2021 der Trassierungsbeschluss, die Tram ‚Am Hart – Bayernkaserne‘ wurde gänzlich ins ÖPNV-Bauprogramm aufgenommen, die ‚Y-Tram‘ wurde im inneren Teil (Hochschule München via Schleißheimer Straße bis U-Bahnhof Am Hart) ins ÖPNV-Bauprogramm aufgenommen, für die Verlängerung zum Lerchenauer Feld wurde vom Stadtrat die Durchführung einer Machbarkeitsstudie beschlossen.

### Störung des ÖPNV durch den neuen Tunnel

Für einen attraktiven Betrieb von Tram und Bus müssen die Störungen und Behinderungen durch den MIV weitestgehend reduziert werden (vgl. Interview mit Bürgermeisterin Katrin Habenschaden, HALLO vom 20.8.2022, <https://www.tz.de/muenchen/stadt/hallo-muenchen/muenchen-buergermeisterin-atomkraft-gas-strom-corona-stammstrecke-gruene-habenschaden-91732659.html> <sup>↗</sup>).

Der Autobahnanschlusstunnel würde den ÖPNV im Münchner Norden in erheblichem Maße stören: Laut Beschlussvorlage für den Mobilitätsausschuss

vom 28.9.2022 (<https://risi.muenchen.de/risi/sit-zungsvorlage/detail/7192994> <sup>↗</sup>, Seite 11) wäre „ein Rückstau in den Tunnel aus Sicherheitsgründen auf jeden Fall zu vermeiden. Aus diesem Grund wäre ein möglichst störungsfreier Abfluss des Kfz-Verkehrs Richtung Süden zu gewährleisten“.

Dies liefe aber darauf hinaus, die volle Kapazität einer einspurigen, kreuzungsfreien Straße zusätzlich ins Straßennetz des Münchner Nordens einzubringen. Dies würde zu einer drastischen Zunahme des MIV führen. Dadurch entstehende Staus würden den ÖPNV massiv behindern. Dem könnte durch die Einrichtung eigener ÖPNV-Spuren entgegen gewirkt werden (zum Frankfurter Ring siehe unten).

In diesem Zusammenhang ist es umso schwerwiegender, dass für die Tram in der Schleißheimer Straße (Y-Tram) keine eindeutige Festlegung auf einen eigenen Gleiskörper getroffen wird. Es besteht also die Gefahr, dass die künftige Tram durch den MIV massiv behindert wird.

### ÖPNV-Achse Frankfurter Ring


Der Frankfurter Ring stellt eine wichtige Verbindungsachse in Ost-West-Richtung dar. Im Nahverkehrsplan (NVP) wurde die Untersuchung einer Tram entlang des Frankfurter Rings beschlossen. Aktuell ist der Busverkehr Behinderungen durch den MIV ausgesetzt, hier besteht Verbesserungsbedarf. Eine gute Zwischenstufe vor der Realisierung eines Trambahnbetriebes ist die Einrichtung eines verbesserten Busangebotes zur Realisierung der Ost-West-Verbindungen (<https://www.gruene-fraktion-muenchen.de/rathauskoalition-fordert-expressbusse-im-muenchner-norden/> <sup>↗</sup> und <https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7051912> <sup>↗</sup>)

Der wesentliche Punkt jeglichen guten ÖPNV-

Angebots entlang des Frankfurter Rings ist die Minimierung der Störungen durch den MIV, d.h. die Einrichtung eigener Bus- und später Trambahnspuren.

### Taktverdichtung auf der U2

Die U2 stellt die Hauptanbindung des Münchner Nordens an die Innenstadt und den Hauptbahnhof dar. Eine deutliche weitere Verdichtung der Zugfolge ist auf der bestehenden Infrastruktur nicht möglich (zwischen Hauptbahnhof und Kolombusplatz wird die U2 zusammen mit der U1/7 geführt – die maximale Kapazität auf diesem Abschnitt verhindert weitere Taktverdichtungen auf der U2).

Wenn zwischen Hauptbahnhof und Feldmoching der Takt auf der U2 verdichtet werden soll, müssen die zusätzlichen Züge nördlich des Hauptbahnhofs in die U2 eingefädelt werden – so wie im aktuellen Planungsstand der U9 vorgesehen: <https://www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/bauprojekte/u9.html> .

Durch die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Theresienstraße kann der Takt auf der U2 verdichtet werden. Dazu ist das Vorhaltebauwerk der U9 und eine geeignete Wendemöglichkeit für die von Feldmoching kommenden Züge erforderlich.



QUELLE © FRIEDRICH GRÖSING

### Tram nach Dachau

Bereits in den 1990er Jahren wurde eine Stadtbahn-/Stadt-Umland-Bahn-Strecke von Moosach nach Dachau untersucht. Damals war sie verkehrlich sinnvoll und wäre auch vom Bund mitfinanziert worden. Der Landkreis Dachau, die Stadt Dachau und die Gemeinde Karlsfeld waren seinerzeit auch zur Mitfinanzierung bereit. Allerdings wurde nach dieser positiven Nachricht nicht der Bau der Strecke angegangen, sondern das Projekt so lange zu einem Gesamtnetz für den Großraum München erweitert, bis dann der Elan erlahmte.

Mit dem neuen Nahverkehrsplan der Stadt München ist diese Strecke wieder auf die Agenda geho-

ben worden und wird dieses Mal als konkrete Einzelmaßnahme betrachtet. Auch von den nördlichen kommunalen Gebietskörperschaften gibt es wieder positive Signale. Wichtig ist: Dieses Mal umsetzen, nicht nur drüber reden.

### Anbindung der Region: S-Bahn und Zugverkehr

Der letzte große Infrastrukturausbau für den Bahnverkehr von München Richtung Landshut, Regensburg und Plattling war die Elektrifizierung der Strecken in den 1920er Jahren. Die Einführung der S-Bahn vor gut 50 Jahren hat einen Schub für die Angebotsqualität gebracht, doch seitdem ist – abgesehen vom Flughafenanschluss – nurmehr wenig passiert. Der mit der S-Bahn eingeführte Verbundtarif und die spätere Integration der Landkreisbusse hat die Einfachheit der Benutzung spürbar verbessert. Weiter Richtung Landshut konnte dies nur drei Monate mit dem 9-Euro-Ticket getestet werden, die Verbundausdehnung fehlt ebenso schmerzlich wie ein dichtes Busangebot insbesondere außerhalb des MVV-Gebiets.

Seit Einführung der S-Bahn wurden hingegen etliche neue Straßen gebaut. Ebenso wurden die

Autobahnen immer wieder erweitert.

Beim Öffentlichen Verkehr standen die Zeichen eher auf Rückbau, so wurden beispielsweise die Strecken in die Hallertau stillgelegt. Große Gebiete werden so dem Autoverkehr überlassen. Die Strecke (München –) Landshut – Plattling (– Passau) ist immer noch eingleisig und war diesen Sommer lange wegen Bauarbeiten gesperrt. Mit großzügig ausgebauter Straßeninfrastruktur und einem reduzierten Bahnnetz werden die Bürger gezielt in die Autonutzung gezwungen.

Entsprechend sieht auch die Angebotsqualität aus: Die S1 nach Freising ist für ihre häufigen Störungen bekannt. Mittler-

weile schafft die DB es nicht mal mehr, bei Bauarbeiten den 20-Minuten-Takt der S1 aufrechtzuerhalten. Begründet wird dies mit mangelnder Kapazität im Bereich Hauptbahnhof.

Schnelle Querverbindungen auf der Schiene sind ebenso Fehlanzeige. Das Konzept des Nordtunnels (ICE-/ S-Bahn-Tunnel vom Hauptbahnhof via Münchner Freiheit zum Flughafen), das eine spürbare Entlastung gebracht hätte, wurde politisch nie ernsthaft geprüft.

S-Bahn und Eisenbahnzüge auf der Strecke München – Freising sind überfüllt, die Strecke ist mit S-Bahn, Personen- und Güterzügen ebenso an der Lastgrenze. Der Ausbau ist überfällig. Mit der Elek-

trifizierung der Strecke Regensburg – Hof wird zusätzlicher Verkehr auf diese Strecke geleitet werden. Vorschläge wie der Ausbau der Strecke Landshut – Rosenheim für den Brennerverkehr sind sinnvoll, der Ausbaubedarf bleibt aber bestehen.

Es ist nicht so, dass es keine Ideen oder Vorschläge für ein besseres Angebot oder den Ausbau geben würde. Vielmehr weigert sich das Land als zuständiger Aufgabenträger für den Schienenpersonenverkehr seit Jahrzehnten, hieraus entsprechende verkehrliche Aufgabenstellungen abzuleiten und diese dann bei der DB zur Umsetzung vorzulegen.

So wurde beispielsweise schon in den 1990er Jahren diskutiert, die Bahnstrecke München – Freising durchgängig viergleisig auszubauen. Diese Diskussion wurde abgebrochen, als mit dem Transrapid eine neue – als alternativlos angepriesene – Flughafenanbindung geschaffen werden sollte. Auch nach dem Ende der Transrapid-Planungen blieb der weitere Ausbau in der Versenkung: Denn mit dem 2. S-Bahn-Tunnel hat der Freistaat sich ein weiteres ‚alternatives‘ teures Projekt vorgenommen. Und die Stadt München drängt auf den Ausbau der S8-Strecke, in der Hoffnung, dass andere dann das von der Stadt gewünschte Vergraben der S-Bahn bezahlen. Immerhin scheint sich die Verzögerungstaktik beim Beseitigen der Bahnübergänge jetzt langsam dem Ende zuzuneigen, am Halt Fasanerie ist das Genehmigungsverfahren eingeleitet.

Im Rahmen des geplanten Deutschlandtakts konnte zudem erreicht werden, dass für den kurzen Abschnitt Neufahrn – Freising der viergleisige Ausbau geplant werden soll. Ebenso soll die Geschwindigkeit nördlich Freising erhöht werden sowie der Abschnitt Regensburg – Obertraubling vier Gleise erhalten.

Bislang ist geplant, nach Eröffnung des zweiten S-Bahn-Tunnels die heutige S1 in zwei Linien zu teilen, die zwischen München und Neufahrn alle 15 Minuten fahren und bis Freising und Flughafen alle 30 Minuten. Dieser Plan entspringt allerdings nicht einer Analyse des verkehrlichen Bedarfs, sondern ist kalkulatorisches Ergebnis der Tunnelplanungen des Freistaats: Damit zum damaligen Zeitpunkt eine Finanzbeteiligung des Bundes am 2. Tunnel rechnerisch möglich erschien, wurde das Betriebskonzept angepasst: So ergab das Bewertungsverfahren nur für einen 15-/ 30-Minuten-Takt-Konzept die Förderungsfähigkeit, nicht jedoch für einen 10-/ 20-Minuten-Takt. Ebenso sind die Regional-S-Bahnen, die bis Landshut fahren sollen, der Situation des 2. Tunnels geschuldet. Die Probleme mit den verschiedenen Bahnsteighöhen sind dagegen noch nicht diskutiert, ebenso wie der Mangel an Toiletten auf den sich verlängernden Fahrstrecken.

Aus städtischer Sicht hingegen ist ein 10-/ 20-Minuten-Angebot deutlich sinnvoller und integriert besser das städtische Angebot, das ebenso auf einem 10-Minuten-Grundtakt aufbaut. Eine Neubaustrecke entlang der Autobahn zwischen Feldmoching und Neufahrn mit enger Bündelung entlastet nicht nur die Orte vom Lärm durchfahrender Züge, sondern sorgt auch für eine deutlich zuverlässigere S-Bahn und ermöglicht den 10-Minuten-Takt bis Neufahrn. Südlich von Feldmoching verzweigt die Gleisstrecke auf zwei Streckenlinien, zudem ist die Strecke südlich von Moosach dreigleisig, daher ist der Ausbau hier nicht ganz so vordringlich.

Für die Verbindung Richtung Dachau/Karlsfeld kann der Nordring genutzt werden. Er hat eine gute Wirkung für den unmittelbaren Bereich und kann als Zubringer zur Tram genutzt werden, insbesondere zur Linie 23 und Y-Nord). Umsteigen zur U-Bahn ist hingegen weniger attraktiv, da die U-Bahn-Stationen ungünstig liegen. Dies ist nicht weiter schlimm, da es hier andere Verbindungen – z.B. über die geplanten Trambahnstrecken – gibt. Nur sollte keine Heilserwartung damit verbunden werden. Insbesondere wird der Nordring keine 2. Stammstrecke sein können, und auch ein geschlossener S-Bahn-Ring ist nicht sinnvoll – aber dies ist ja auch nicht gefordert. Eine wesentlich bessere Verbindung Richtung Dachau (und perspektivisch Richtung Olching) ist auch für sich betrachtet sehr hilfreich; sie ergänzt die Tramstrecke Richtung Karlsfeld. Allerdings darf nicht vergessen werden: Wir werden auch in Zukunft und dauerhaft eine Güterzugstrecke in München brauchen, und dies wird der Nordring bleiben. Daher benötigt eine S-Bahn auch hier eigene Gleise, selbst wenn für einen schnellen Start erstmal die bestehenden Gleise mitgenutzt werden könnten. Und die Bebauung entlang der Strecke sollte mit dem Güterzugverkehr kompatibel bleiben.

Zusammenfassend: Die Schieneninfrastruktur muss ausgebaut werden, das Angebot erheblich besser werden. Ein durchgängiger einfacher Tarif lockt die Fahrgäste. Und die Busse müssen häufiger fahren; ein 3-Stunden-Takt ist ein klares Bekenntnis und Zwang zum Auto.

*Andreas Barth ist Leiter der PRO BAHN Regionalgruppe Region München sowie stellvertretender Vorsitzender des Bezirksverbands Oberbayern. Er ist seit über 25 Jahren im Ehrenamt aktiv und hat unter anderem den Erhalt der BahnCard 50 initiiert, Stadtbahnkonzepte für den Großraum München vorgeschlagen sowie begleitet den (Nicht-)Ausbau der S-Bahn durch den Freistaat Bayern. Er ist Diplom-Mathematiker und arbeitet in der IT.*

*Berthold Maier ist Mitglied im Programmausschuss des Münchner Forums und Sprecher des Arbeitskreises ‚Attraktiver Nahverkehr‘.*

# Warum nicht das eine tun, ohne das andere zu lassen? **Auto-Tunnel zur A99 und ÖPNV auf dem Eisenbahn-Nordring**

MAX MATHEISEN

So lautet die Empfehlung des Arbeitskreises Schienenverkehr, wenn es darum geht, eine konsequente Verkehrswende mit dem Antriebswechsel des motorisierten Individualverkehrs verträglich für die Gesellschaft zu verbinden. Blockaden von Straßen und Autobahnen erregen zwar mediale Aufmerksamkeit, beinhalten aber keinerlei Lösungsansatz.

**N**euere Straßen, Tunnel, Parkhäuser, Tiefgaragen schaffen neuen Autoverkehr – es ist nicht die Automobilindustrie allein, sondern auch die Immobilienwirtschaft, die eine perfekte Zielharmonie mit den Eigeninteressen der Deutschen Bahn ergeben. Dazu vier Punkte:

- Der Güterzug-Zulauf zum Rangierbahnhof Nord begünstigt zumindest nicht die Einrichtung einer ÖPNV-Tangente auf dem Eisenbahn-Nordring.
- Stichwort unverkäufliche Eigentumswohnung, wenn kein Tiefgaragenplatz mit angeboten wird – eines der wichtigsten Verkaufsargumente der Immobilienwirtschaft.
- Die Zersiedelung von Stadt und Umland begünstigt den individuellen Bedarf an motorisierter Mobilität – wirksame Alternativen werden seit Jahrzehnten weitgehend ignoriert von den politisch Handelnden.
- Alle Fahrzeuge einer neuen Tiefgarage mit ca. 700 Stellplätzen hintereinander gestellt ergeben eine Länge von etwa 3,5 Kilometern – in etwa so weit wie vom Nockherberg bis zur Poccistraße.

Wer wundert sich da über noch mehr Stillstand in der bundesweiten Stau-Hauptstadt München?

*Wir brauchen nicht weiter über Verkehrswende reden, ohne dass mit der Deutschen Bahn gesprochen wird. Wie gut flächeneffiziente öffentliche Verkehrsmittel funktionieren und wie gut das ins Erscheinungsbild der Stadt an verschiedenen Orten integriert ist und von den Menschen angenommen wird, lässt sich in der dänischen Metropolregion Kopenhagen erleben.*

*Werden die Innovationspotentiale, die das System Eisenbahn bietet, in Bayern und München ausreichend betrachtet?* Das fragt der Arbeitskreis Schienenverkehr. Da wären die Digitale Leit- und Sicherungstechnik für mehr Züge auf bestehenden Trassen wie die Hamburger S21 [1], der IdeenzugCity [2] der Deutschen Bahn oder der Bahnhof des Jahres der Allianz pro Schiene [3], um nur einige vorbildhafte Beispiele zu nennen.

*Wo genau werden die Standorte für neue Quartiers-Bahnhöfe in Stadt und Umland eingerichtet und wie werden diese konkret gestaltet? Sollten nicht dies die Fragestellungen an die Akteurinnen und Akteure bei der Landeshauptstadt, beim Freistaat und bei der Deutschen Bahn sein? Der S-Bahn Nordring [4] mit neuen Stationen an der Knorrstraße und am Oberwiesenfeld als Startpunkt für mehr Eisenbahn und bessere Eisenbahn in Stadt und Umland? An der Antwort auf diese Frage wird sich entscheiden, was ‚Verkehrswende‘ für München bedeutet. Der Mittlere Ring wird beständig aus- und umgebaut – ein S-Bahn Ring ist bis heute nicht realisiert. Stattdessen schickt der Freistaat die S-Bahn auf die 2. Stammstrecke in den Untergrund – ein Projekt mit überholten Anforderungen und veralteter Technologie und mit bereits heute schon weit verfehlten Zielen bezüglich Zeitplan und Budget [5] – eine Zielharmonie mit den Interessen der Automobilindustrie?*

*Max Matheisen, Dipl. Ing. (FH) Produktentwicklung. Neben meiner beruflichen Profession interessieren mich aus bürgerlichem Interesse Themen rund um Mobilität, Stadtentwicklung, Bürgerbeteiligung.*

## Zum Weiterlesen:

[1] <https://digitale-schiene-deutschland.de/Digitale-S-Bahn-Hamburg> ↗

[2] <https://ideenzug.deutschebahn.com/ideenzug/IdeenzugCity> ↗

[3] <https://www.allianz-pro-schiene.de/wettbewerbe/bahnhof-des-jahres> ↗

[4] <https://www.stmb.bayern.de/med/aktuell/archiv/2019/190916nordring/index.php> ↗

[5] <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/stammstrecke-bundesrechnungshof-kritisierte-bereits-2018-baukosten-art-857512> ↗

# Münchener Straßen-Tunnel – ein Verfahren kommt an seine Grenze

MARTIN FOCHLER

Bei der Erörterung der anstehenden oder besser: schwebenden Planung weiterer Tunnel für den Kraftfahrzeugverkehr im Rahmen einer a.o. Programmausschuss-Sitzung des Münchner Forums Ende Juli dieses Jahres kam die wachsende Skepsis zur Sprache, die in den Meinungen in der Stadtöffentlichkeit zu spüren ist. Bereits 1996 fanden Straßen-Tunnels zur Lösung von Münchner Verkehrsproblemen nur noch eine knappe Mehrheit (1).

**W**er die Verkehrssituation Münchens zu Beginn der 1960er Jahre erlebt hat, weiß von dem Lärm, der schlechten Luft, den langen Wegezeiten, dem Stau und Gedränge und der Gefahr für Leib und Leben – Probleme, die uns geblieben sind? Durchaus; dennoch: Für das Jahr 2021 müssen wir im Stadtgebiet nurmehr 15 Verkehrstote beklagen, immer noch zu viele; doch damals waren es jedes Jahr zwischen 200 und 250 Verkehrstote. Diese Situation war unerträglich. Die Idee, das Problem durch den Umbau Münchens zur „autogerechten Stadt“ anzugehen, scheiterte an Kritik der Fachwelt und politischer Aktivität der Bürgerschaft.

Am Ende entstand eine Kombination von U-Bahn und Fußgängerzone, von Verkehrsverlagerung in den Untergrund und Gestaltung von Freiflächen oben sowie eine Kombination eines vorzugsweise kreuzungsfrei, teils in Tunnelbauten verlegten Systems von Schnellstraßen für den Kfz-Verkehr in die Stadt, aus der Stadt und um die Stadt herum. Das S-Bahn-System vervollständigte das Verkehrsnetz. Das Einpendeln zu den Arbeitsplätzen wurde leichter und der Zugang zum breiten Angebot des Einzelhandels auch. Der Ausbau des Flughafens unterstrich die Rolle des Metropolenkerns als Schnittstelle zur „weiten Welt“.

Die Kosten der Mobilität und die Beeinträchtigungen des städtischen Alltags waren enorm, der Plan gleichwohl faszinierend. Der 1962 geprägte und bis 2005 im offiziellen Stadtmarketing verwendete Werbespruch „Weltstadt mit Herz“ beschreibt die Aufbruchstimmung: „Bedeutungsgewinn“ gekoppelt mit „Identitätserhalt“.

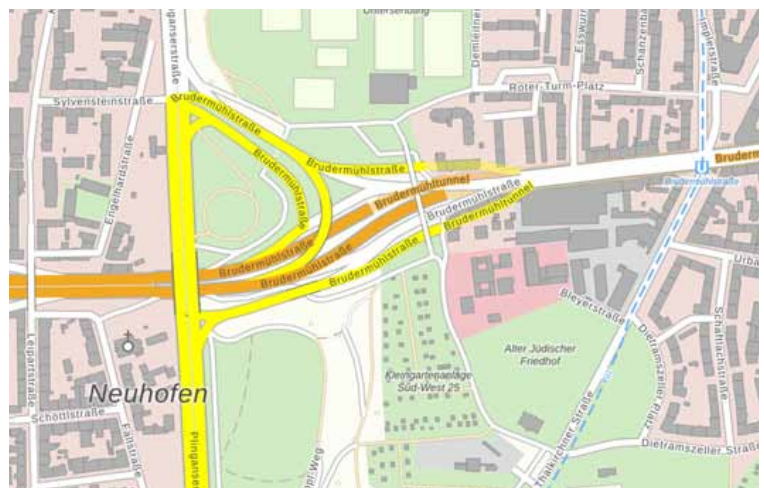
Der Ausbau zur U-Bahn-Stadt, (für München) etwas Neues, machte es möglich, das gewachsene Netzwerk der Straßen, Gassen, Wege, der Plätze und Parks weitgehend zu erhalten und doch den Massenverkehr der Moderne abzuwickeln. Die Wegführung der europäischen Städte, historisch entstanden für Verkehr im Fußgängertempo, strukturiert den

Sozial- und Kulturraum nach menschlichem Maß, sie gibt dem Blick eine Richtung und erlaubt Zeit für ein Innehalten; die Stadt kann erlebt werden.

Die U-Bahn selbst kann – weitgehend – ohne Rücksicht auf die oberirdische Straßenführung gebaut werden. Die Bahnhöfe funktionieren nach oben hin als Verteilungszentren hin zu den Orten mit Zentralfunktion – Behörden, Betriebe, Ausbildungsstätten, Konsumangeboten, dichter Wohnbebauung oder auch Veranstaltungen mit großem Publikumsandrang.

An Anfang und Ende einer U-Bahn-Fahrt steht ein Fußweg. Alte Entfernungsmaße wie „eine halbe Stunde Wegs“ erhalten neuen Sinn. Weil die Fahrt nicht lange dauert und solange die Taktzeiten kurz sind, wird der eher reizlose bis belastende Aufenthalt im Untergrund – schwere Arbeit für die Menschen, die das System am Laufen halten – für die Passagiere akzeptabel. Und an der Oberfläche zeigt sich die Stadt. Es ist (fast) immer eine kleine Freude des Alltags: aus der U-Bahn heraus an die Oberfläche.

So beeindruckend die spezifische Leistung des U-Bahn-Netzwerkes auch ist, es hat seine Grenzen. Der Aufwand lohnt sich nur, wo die Siedlungsdichte hoch ist. Schon die Querverbindungen zwischen den Streckenästen müssen überwiegend oberirdisch geführt werden, und für den Transport schwerer und sperriger Güter eignet sich das auf Personentransport



Beispiel für raumgreifende Verkehrsführung: Kreuzung Mittlerer Ring / Plinganserstraße mit Zuführung zum Brudermühltunnel; im Vergleich rechts: U-Bahnstation Brudermühlstraße

QUELLE © GEOPORTAL BAYERN



ausgerichtete System nicht. Die Kombination von U-Bahn, S-Bahn, Regionalbahnen konnte ohne Ausbau der Kfz-Verkehrswege nicht bestehen, und das galt auch für den innerstädtischen Versorgungsverkehr, keineswegs nur fürs Gewerbe – Stichwort „Großverkauf“.

Wo Schnellstraßen in die Stadt oder auch um sie herumgeführt werden, ist eine kreuzungsfreie Verkehrsführung das Mittel der Wahl. Es werden raumgreifende Verteilerbauwerke nötig. Wer sich an einer der großen Schluchten aufhält, die den Kfz-Verkehr im Siedlungsraum der Stadt kanalisieren, versteht den dringenden Wunsch der Anwohner, diese Lasten ebenfalls unter die Erde zu bringen. Aber anders als z.B. bei U-Bahnhöfen ist der Flächenverbrauch für die Zu- und Abführungen enorm. (3)

In den 1960er Jahren hatte sich die Landeshauptstadt als Wirtschaftsstandort gefestigt, als Wissenschafts- und Forschungsstandort entwickelt, für das



Westportal des Brudermühltunnels und Oberflächenfahrbahnen. Im Hintergrund das Heizkraftwerk Süd.

ganze Land förderliche Institutionen des Kultur- und Bildungswesens wuchsen, und nicht zuletzt war die Landeshauptstadt nun als Schnittstelle der Region zur globalen Welt gefordert.

Die Ballung produktiver Kräfte aller Art auf engem Raum schuf Führungsvorteile und begünstigte die Entstehung neuer Kombinationen, es folgte eine Spezialisierung von Firmen; Gewerben, Dienstleister,

Behörden, Ausbildungsstätten und natürlich auch der Berufe sowie des Warenangebots. Für viele Menschen war der Standort München schon aus Gründen der Berufsausübung alternativlos. Der gesteigerten Mobilität von Menschen und Sachen genügte das Verkehrssystem nicht mehr.

Eine neue Struktur war erforderlich, es wurde ein Prozess nachholender Anpassung der Infrastruktur gestartet, der seither mit beachtlichem Gewinn für Lebensqualität und Produktivität weitergeplant und gebaut werden konnte.

Inzwischen gibt es Anzeichen, dass der Produktivitätsgewinn durch Ballung von Funktionen im Zentrum von Metropolregionen abnimmt. Schnelle Datenverbindungen ermöglichen heute eine andere Lokalisierung von Produktionen und Dienstleistungen im Raum. Der Zwang zur Niederlassung im Zentrum des Ballungsraumes wird schwächer für die Einzelnen wie auch für die Institutionen. Das Konzept der immer dichteren Agglomeration von Menschen, Bauten und Funktionen wandelt sich vom Lösungsansatz zum Problemgenerator.

Die „Stadtentwicklungskonzeption ‚Perspektive München‘ – Bericht zur Fortschreibung 2021“ (4) geht von einer Fortdauer des Ballungsprozesses aus, der als „Wachstumspfad“ bezeichnet wird (S. 17). Wenige Seiten später (S. 25/26) werden „3.2 Nationale und internationale Zielsysteme“ erwähnt, unter anderem die von den zuständigen Ministerien der EU-Staaten getragene „Neue Leipzig-Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl“ (30. November 2020).

Bei der Lektüre dieses Dokuments drängt sich der Eindruck auf, dass sich neben dem Trend zur Ballung im Zentrum, der die Entwicklung jahrzehntelang bestimmt hat, europaweit die Idee der Organisation des Sozialraums als Netzwerk von Siedlungen in den Vordergrund schiebt. So wird z.B. ein „Mehrebenen-Ansatz“ propagiert (Seite 24):

*„Jede politische Verwaltungsebene – kommunal, regional, in der Metropolregion, national, europäisch und global – ist in bestimmter Weise für die Zukunft unserer Städte verantwortlich. Die Grundlage dafür bilden das Subsidiaritäts- und das Verhältnismäßigkeitsprinzip. Komplexe Herausforderungen sollten alle Ebenen der Stadtentwicklungs- und Raumordnungspolitik gemeinsam angehen.“*

Man kann sagen, dass in den Planungen der Landeshauptstadt wie in der öffentlichen Meinung der Stadt beide Trends erkennbar sind und im Konflikt liegen. Es ist eine Entscheidungssituation entstanden, in der Maßnahmen, die in der Stadt stattfinden und von den Bürgerinnen und Bürgern getragen werden müssen, nur noch angemessen diskutiert werden können, wenn die Einbettung in globale, europäische,

nationale, regionale Bezugssysteme mitbedacht wird.

Bürgerbegehren zum Schutz verbliebener Grünflächen, gegen die Ausrichtung der Stadtentwicklung am veraltenden Konzept der Hochhausstadt, der zähe Kampf um Verkehrsfläche für Mobilität zu Fuß erscheinen in diesem Zusammenhang nicht mehr als Blockade, sie passen zu den neuen Maßstäben gut und bringen sie zur Geltung. Überraschende Initiativen der Bundes- und Landespolitik – genannt sei das bundesweit geltende Ticket für Regionalverkehr – werden verständlich als Versuch, die großen und kleinen Siedlungskerne als Knoten eines Netzwerkes zu organisieren. Auf jeden Fall würde es sich lohnen, die entsprechenden politischen Dokumente zu diskutieren. Es handelt sich ja nicht um irgendwelche Gedankenspiele, sondern um politische Maßgaben, die am Ende durchgreifen.

Abschließende Bemerkung: Die Anbindung an das Schnellstraßensystem war für die Stadtentwicklung unerlässlich. Der Ausbau hat – siehe die Anzahl der Verkehrstoten als Indikator – das Leben mit dem Kfz-Verkehr im Ganzen leichter gemacht, allerdings blieb es an einer Reihe von Punkten und Straßen bei kaum erträglichen Wohnsituationen; Fläche wurde verbraucht und historische Grünanlagen durchschnitten. Verlegung unter die Erde hilft, solche Wunden zu heilen. Die erheblichen Kosten können gerechtfertigt werden, solange es sich nicht nur um eine Verschiebung der Belastung auf andere Akteure handelt und der Flächengewinn auf dem Tunneldeckeln nicht durch Flächenverbrauch bei Zu- und Abfahrten aufgefressen wird. Dazu käme es jedoch, wenn – wie bei den z.Zt. diskutierten Hochhausplanungen – die unter solchen Baumassen geplanten Tiefgaragen an das Netz der Schnellstraßen angebunden werden sollen.

*Martin Fochler ist seit den sechziger Jahren in Arbeitszusammenhängen der Neuen Linken aktiv. Er arbeitet in den AKS „Stadt: Gestalt und Lebensraum“ und „Öffentliches Grün“ des Münchner Forums mit. Er ist Mitherausgeber der Münchner kommunalpolitischen Zeitschrift „MitLinks für ein solidarisches München“ sowie der „Studienreihe Zivilgesellschaftliche Bewegungen – Institutionalisierte Politik“, die vom Kurt-Eisner-Verein für politische Bildung in Bayern e.V. gefördert wird.*

### Zum Weiterlesen:

(1) Siehe Liste der Tunnel in München – Wikipedia, [https://de.wikipedia.org/wiki/Liste\\_der\\_Tunnel\\_in\\_M%C3%BCnchen#Hintergrund](https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Tunnel_in_M%C3%BCnchen#Hintergrund) <sup>↗</sup> sowie Verkehr – Bürger entscheiden für drei Tunnel am Mittleren Ring – München – SZ.de (sueddeutsche.de) SZ vom 24.06.1996 <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/verkehr-buerger-entscheiden-fuer-drei-tunnel-am-mittleren-ring-1.751390> <sup>↗</sup>

(2) Weltstadt mit Herz – Historisches Lexikon Bayerns (historisches-lexikon-bayerns.de), [https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Weltstadt\\_mit\\_Herz](https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Weltstadt_mit_Herz) <sup>↗</sup>

(3) Bildschirmkopie aus: <https://geoportal.bayern.de/bayernatlas>, Brudermühlstraße – Wikipedia, <https://de.wikipedia.org/wiki/Bruderm%C3%BChlstra%C3%9Fe> <sup>↗</sup>

(4) Fortschreibung Perspektive München, München, Mai 2022, [https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:b129023c-5202-4788-9f5e-a38b47b83776/2021\\_Fortschreibung\\_PerspektiveMuenchen.pdf](https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:b129023c-5202-4788-9f5e-a38b47b83776/2021_Fortschreibung_PerspektiveMuenchen.pdf) <sup>↗</sup>

(5) [https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/neue-leipzig-charta-pocket-dl.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/neue-leipzig-charta-pocket-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=3) <sup>↗</sup>

### Das Thema Tunnel wurde bereits u.a. in früheren Ausgaben der STANDPUNKTE thematisiert:

Bäumler, Klaus: 50 Jahre Altstadttring-Tunnel. In: STANDPUNKTE 1./2./3.2022 [https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2022/02/Standpunkte\\_01-02-03\\_2022\\_Mobilitaetswende.pdf#page=29](https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2022/02/Standpunkte_01-02-03_2022_Mobilitaetswende.pdf#page=29) <sup>↗</sup>

Kröll, Klaus-Walter: Für einen menschen-, umwelt- und stadtverträglichen Tunnelausbau In: STANDPUNKTE 4./5.2021 [https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2021/08/Standpunkte-4-5\\_2021\\_Bahnverkehr-in-und-um-Muenchen.pdf#page=32](https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2021/08/Standpunkte-4-5_2021_Bahnverkehr-in-und-um-Muenchen.pdf#page=32)

Hesse, Hermann: S-Bahn-Ausbau JETZT! Chance für München. In: STANDPUNKTE 11.2019 [https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2019/11/Standpunkte\\_11\\_2019\\_SBahnAusbau.pdf#page=18](https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2019/11/Standpunkte_11_2019_SBahnAusbau.pdf#page=18)

Beyer, Wolfgang: S-Bahn-Ausbau vor S-BAhn-Tiefunnel. In: STANDPUNKTE 2./3..2018 [https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2018/02/Standpunkte\\_02-03-2018.pdf#page=22](https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2018/02/Standpunkte_02-03-2018.pdf#page=22)

Kronawitter, Georg: Der Tunnel kommt - die Fragen bleiben. In: STANDPUNKTE 2./3..2018 [https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2018/02/Standpunkte\\_02-03-2018.pdf#page=25](https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2018/02/Standpunkte_02-03-2018.pdf#page=25)

Hintzen, Matthias: Der 10 Minuten-Takt: ein Opfer für den Tiefunnel. In: STANDPUNKTE 2./3..2018 [https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2018/02/Standpunkte\\_02-03-2018.pdf#page=21](https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2018/02/Standpunkte_02-03-2018.pdf#page=21)

Kronawitter, Georg: Am Anfang war der echte Verbund - kleiner historischer Abriss zum Münchner Verkehrs-Verbund. In: STANDPUNKTE 2.2015 [https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2015/05/Standpunkte\\_02\\_2015.pdf](https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2015/05/Standpunkte_02_2015.pdf)

eine Fortsetzung der Übersicht finden Sie auf S. 28

# Park-Tunnel Englischer Garten: Jahrhundertchance fürs Gartendenkmal

HERMANN GRUB, PETRA LEJEUNE

In den 1960er Jahren, als der Mittlere Ring gebaut und damit der größte historische Innenstadtpark der Welt brutal in zwei Teile getrennt wurde, entsprach dies dem Zeitgeist und war aus verkehrsplanerischer Sicht – vor allem im Hinblick auf die bevorstehende Sommerolympiade 1972 in München – vernünftig. Seither sind über 50 Jahre vergangen, und mit Themen wie Klimaschutz, Ökologie und Nachhaltigkeit gelten andere Prioritäten. Dennoch sollte der Ring vor rund zehn Jahren im Bereich Englischer Garten verbreitert werden, weil zunehmende Verkehrsstaus hier nach einer Lösung verlangten. Angesichts dieses bedrohlichen Szenarios sahen wir eine Jahrhundertchance für den Englischen Garten: Verlegung des Mittleren Rings im Parkbereich unter die Erde! Heilung der Wunde im Park bei gleichzeitiger Lösung des Verkehrsproblems – Das war 2010!

QUELLE © ARCHITEKTURBÜRO GRUB + LEJEUNE



Ist-Situation



Soll-Situation

QUELLE © ILLUSTRATION: N. HOSIE, BERLIN

## MünchnerInnen für die „Wiedervereinigung“

Die öffentliche Resonanz auf diese Idee zur Reparatur einer städtebaulichen Sünde war unerwartet groß, das Interesse der BürgerInnen riesig – ebenso die Unterstützung. Auf die privat beauftragte und von der Allianz-Umweltstiftung finanzierte Machbarkeitsstudie (Ingenieurbüro Obermeyer) folgte jahrelange intensive Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel, eine möglichst breite Zustimmung bei Politik, Wirtschaft und vor allem bei den Münchner BürgerInnen zu erhalten. Da gab es Info-Schilder entlang des Mittleren Rings mit immer wieder wechselnden Botschaften, 32.000 Unterschriften wurden gesammelt, und bei einer repräsentativen Infratest-Umfrage votierten 83 Prozent der MünchnerInnen für den Parktunnel. Die Münchner Film-Produktion Stoiber sponserte das Projekt mit der Herstellung eines aufwändigen Films, der dann über einen längeren Zeitraum (unterstützt von der Außenflächenwerbefirma Ströer) in den U-Bahnhöfen gezeigt wurde. Die bayerische Schlösser- und Seen-Verwaltung ließ ein detailgetreues Modell der neuen (untertunnelten) Parksituation herstellen, das seither in einem attrak-

tiven Holzpavillon vor Ort zu sehen ist. Die weltweit agierende Münchner Werbeagentur Serviceplan erarbeitete eine Kopfkampagne, prominente MünchnerInnen machten mit. Das Team von Roland Berger entwickelte ein professionelles Sponsoring-Konzept. Als Schirmherr konnten wir SKH Franz von Bayern – stellvertretend für die Wittelsbacher Parkgründer – gewinnen. Alt-OB Hans-Jochen Vogel, in dessen Amtszeit der Mittlere Ring gebaut wurde, der seither den Englischen Garten durchtrennt, setzte sich dafür ein, „die Wunde zu heilen“. Nach der Gründung von Stiftung und Verein (Ein Englischer Garten e.V.) engagierten sich BürgerInnen und Firmen (auch finanziell). Die Allianz Umweltstiftung stellte eine Million Euro für die neu entstehende Parkfläche bereit, der Schriftsteller Hans-Magnus Enzensberger ermutigte über Jahre. Der Freistaat Bayern hat schon 2016 eine Mitfinanzierung in Höhe von 35 Millionen versprochen, obwohl noch nicht einmal die Stadtratsentscheidung vorlag – auch das ein bemerkenswerter Vorgang bei diesem in vielerlei Hinsicht ungewöhnlichen Projekt. Erwähnt sei vielleicht noch, dass wir als Initiatoren und Planer in all den Jahren zwar kein

Honorar, aber 2018 die Auszeichnung „München leuchtet“ in Gold erhalten haben. Auch dies ein Zeichen der besonderen Bedeutung des Park-Tunnels für München.

Parktunnel-Projekt verbunden mit dem Auftrag an die städtischen Referate, zeitnah die Planfeststellung vorzubereiten. Seither wurde geplant, wesentliche Veränderungen gab es nicht.

QUELLE © ARCHITEKTURBÜRO GRUB + LEJEUNE



Eröffnung des Modell-Pavillon zur Bürgerbeteiligung: v.li. Werner Lederer-Piloty, Petra Lejeune, Dr. Hans-Jochen Vogel, Dr. Lutz Spandau, Hermann Grub

### Der Stadtrat stellt die Weichen

So kam es, dass die städtischen Planer 2015 vom Stadtrat den Auftrag erhielten, in einer umfassenden Bedarfs- und Konzeptentwicklung sämtliche planerischen und technischen Details zu klären und mit allen Fachabteilungen wie Gartenbauamt, Ifu-Institut, untere Naturschutzbehörde, bayerischen Schlösser- und Seen-Verwaltung sowie natürlich der Firma Obermeyer (als Verfasser der ersten Untersuchungen 2011) auszuarbeiten. Ergebnis dieser vertiefenden Untersuchungen war nicht nur der Nachweis der technischen Machbarkeit, sondern auch die Bewertung verschiedener Varianten sowie die Optimierung der Bauweise von der ursprünglich vorgeschlagenen „offenen“ hin zur „Deckel-Bauweise“. Die seither planerisch weiter ausgearbeitete „Deckelbauweise“ hat einen – für den Park – riesigen Vorteil: Weil der Verkehr während der Bauzeit weitestgehend auf der vorhandenen Trasse geführt werden kann, ergibt sich ein erhebliches Einsparungspotential bei baubedingten Eingriffen in den Park, insbesondere bei den erforderlichen Baumfällungen, die dementsprechend mit 550 Bäumen ermittelt wurden. Außerdem wurde festgestellt: „Im Rahmen von Optimierungen in der weiteren Planung, insbesondere im Bereich Baustelleneinrichtungsflächen, kann die Anzahl der Baumfällungen voraussichtlich noch weiter reduziert werden“ ([Handlungsprogramm Mittlerer Ring - Tunnel Englischer Garten, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 24.05.2017](#) [↗](#)). Auf der Basis dieser detaillierten Planungen aus 2016 fiel im Sommer 2017 die einstimmige Stadtratsentscheidung für das

### Wie viele Bäume müssen fallen?

Überraschend deshalb im Herbst 2021 der Vortrag des Baureferats bei SPD und Grünen mit dem Tenor, die Maßnahme sei aufgrund der inzwischen deutlich höheren Zahl notwendiger Baumfällungen nicht mehr vertretbar. Mit einem Plus von 340 Bäumen (zusätzlich zu den ursprünglich 2016 ermittelten 550) schnellte die Baumbilanz plötzlich auf 890 nach oben. Trotz wiederholter Nachfragen sowohl der SPD, der FDP und unsererseits als Initiatoren ist bis heute nicht klar, wo und aus welchem Grund zusätzlich 340 große Bäume gefällt werden sollen. Dies geht weder aus den Plänen noch aus umfangreichen

verbalen Begründungen hervor, mit denen das Baureferat detaillierte Fragen der Stadträte zwar formal beantwortet, inhaltlich jedoch keine nachvollziehbaren Informationen geliefert hat. Das ist vor allem deshalb irritierend, weil in der Bewertung der vom Baureferat untersuchten, gewählten und 2017 dem Stadtrat zur Entscheidung vorgestellten Bauweise ausdrücklich das zusätzliche Potenzial für den schonenden Umgang mit vorhandenen Bäumen betont wird. Um hier Klarheit zu erhalten, haben wir im Oktober 2022 eine Petition beim Bayerischen Landtag eingereicht. Was viele, die die aktuelle Diskussion in den Medien verfolgen, nicht wissen: Es geht jetzt weder um den Baustart noch um die Finanzierung, sondern lediglich um die Herstellung des Baurechts. Die Planungskosten dafür wurden vom Bund im Rahmen der Auszeichnung „Nationales Projekt des Städtebaus“ in Höhe von 2,67 Millionen Euro gefördert. Im Anschluss an die abgeschlossene Planfeststellung hat die Stadt noch jahrelang Zeit, über den Bau des Park-Tunnels weiter nachzudenken. Geht man diesen Schritt jetzt nicht, wären zehn Jahre Planung und BürgerInnen-Engagement umsonst. Eine Jahrhundertchance für den Englischen Garten, Herz und Lunge der Landeshauptstadt, wäre vertan – vielleicht für immer...

*Hermann Grub und Petra Lejeune, Architekten und Stadtplaner, engagieren sich seit den 1970er Jahren für innovative Projekte mit dem Ziel, die grüne städtische Infrastruktur bundes- und europaweit zu stärken. Dabei spielt der Austausch mit Bürgern, Politikern und Medien immer eine wichtige Rolle.*

# Gegen Tunnel durch den Englischen Garten: **Klimaschädlicher Angriff auf Altbaumbestände**

BIRGIT SASOWSKI

Als Sprecherin der BI Pro-Schwabing, die sich für den Erhalt des historischen Stadtbilds einsetzt, und mit freundlicher Unterstützung des Forums Lebenswertes München und im Namen vieler Schwabinger Bürgerinnen und Bürger möchte ich mich hiermit mit folgendem dringlichen Anliegen an Sie wenden. Als BI Pro-Schwabing sind wir zwar auf diesem Gebiet nicht in unserem Kerngebiet, dem Erhalt von historischen Altbauten, unterwegs, dennoch hat sich hierbei unsere BI mit all ihren Unterstützerinnen und Unterstützern klar für den Erhalt des großartigen Baumbestands und gegen den Bau eines Tunnels durch den Englischen Garten positioniert. Viele Schwabinger Bürgerinnen und Bürger, die wir zu dem geplanten Tunnel mit dezidiertem Information befragt haben, sprechen sich entschieden gegen den Tunnelbau und diesen klimaschädlichen Angriff auf die Altbäume im Englischen Garten aus.

**E**in Großteil der befragten Schwabinger Bürgerinnen und Bürger sind gegen die Entwaldung des Rings durch den Englischen Garten mit einer Bauschneise von 70 Metern Breite und lehnen die nennenswerten Erhöhungen an Schadstoffemissionen an den Tunnelportalen ab. Die Ausführungen im RIS zu den nennenswerten Schadstoffemissionen an den Tunnelportalen sind beschönigend kurzgehalten, in der Realität bedeutet dies:

1. Rampen mit Bremsen und Beschleunigung, also zusätzliche Schadstoffe,
2. die Abgase des gesamten Tunnels werden durch die Tunnelportale entlüftet, weitere zusätzliche Schadstoffe, und der Lärm an den Auslässen nimmt zu. Die Anwohner bekommen zwar einen Lärmschutz als Schadensminderung, aber angesichts der erhöhten Schadstoffemissionen ist das nur ein kleines Trostpflaster in Bezug auf den erhöhten Lärmpegel.
3. Auch der Sauerstofffilter durch die immense Zahl an Baumfällungen geht verloren, nochmals weitere zusätzliche Schadstoffbelastungen. Den Lärmschutz hätte man den Anrainern schon vor Jahrzehnten ohne die nennenswerten Schadstoffemissionen bieten können. Der Lärmschutz ist ganz offensichtlich ein Ablenkungsmanöver von den erhöhten Schadstoffbelastungen, um den Tunnel für die Anrainer gefällig zu machen. Das ist eindeutig eine Täuschung der direkten Anwohnerinnen und Anwohner.
4. Eine Ressourcenverschwendung von gigantischem Ausmaß, eine Materialschlacht an Beton und Tonnen von Altmaterialentsorgung, hinzu kommen noch die Umgestaltungen der übrigen Straßen- und Wegeführungen in

direkter und weiterer Umgebung. Die bisherigen umliegenden Straßen- und Wegeführungen sind gelungen und unauffällig durch die üppige Vegetation eingebunden.

5. Hinzu kommt eine Baustelle mit jahrelangen Bauemissionen und Staus durch den verengten Verkehr.

Eine Aufforstung bedeutet Jahrzehnte, bis die Ersatzpflanzungen ihre Funktion als Sauerstofffilter wieder erfüllen können.

Diese doch entscheidenden Nachteile des geplanten Tunnels wurden in der Vergangenheit auf den Bürgerversammlungen nicht angesprochen und somit den Bürgerinnen und Bürgern ein einseitig positives Bild von dem Tunnelbau vermittelt. Mit den entsprechenden Informationen fallen die Reaktionen vollkommen konträr aus. Die Anwohnerinnen und Anwohner im direkt angrenzenden Bereich waren und sind immer noch ahnungslos, mit welchen Schadstoffbelastungen sie in Zukunft an den Tunnelportalen leben müssen. Auch Mitglieder von den Grünen des BAs Schwabing Freimann haben uns ermutigt, wir Schwabingerinnen und Schwabinger



QUELLE © BIRGIT SASOWSKI

mögen uns stark machen gegen das Tunnelprojekt. Sie hätten zuvor keine Kenntnisse von diesen negativen Auswirkungen gehabt, ansonsten hätten sie sich gegen das Projekt ausgesprochen.

Derzeit werden die Abgase und Lärmemissionen des Rings vorbildlich von den zahlreichen Altbäumen und Bäumen gefiltert. Warum überhaupt so eine vorbildlich mit Altbäumen und Unterpflanzungen eingebettete Hauptstraße abändern? Die Bäume fungieren vorbildlich als Luft- und Lärmfilter.

Der Tunnelbau ist in punkto Klimaschutz vollkommen aus der Zeit gefallen: Unmengen an Baumfällungen und eine Materialschlacht an Ressourcen wären das Ergebnis. Hinzu kommt noch der Umbau sämtlicher querender Wege- und Straßenführungen, die sich im Umfeld des Rings befinden und auch hier weitere umfangreiche Fällungen.

Wie kann an einem so aus der Zeit gefallenem Projekt überhaupt noch weitergearbeitet werden? Wir werden den Englischen Garten nach dem Kahlschlag mit Staus und jahrelangen Bauarbeiten nicht wiedererkennen. Die Tunnelportale, wohl eher als gähnende schmutzige Schlunde zu bezeichnen, sind auch nicht gerade als Denkmalverträglich zu erkennen. Verkehrsreiche Rampen sind niemals eine Aufwertung für die direkte Umgebung und schon gar nicht an den Einlässen des Englischen Gartens. Der Ring mit dem üppigen Baumbewuchs ist derzeit als vorbildlich zu bewerten. Wo gibt es denn sonst Hauptstraßen in unserer Stadt, die so vorbildhaft mit dichtem, waldartigem Altbaumbestand gesäumt sind?

Es gibt wirklich wichtigere, sinnvollere und klimafreundlichere Projekte für München.

Das Bild zeigt nur einen Bruchteil der Bäume, die gefällt werden müssten. Um das Ausmaß des drohenden Verlusts an Bäumen und Natur darzustellen, bedürfte es eines ganzen Fotobands. Einen Tunnel zu bauen und alle damit verbundenen Straßen- und Wegeführungen umzugestalten unter Schonung der Bäume, ist ein Widerspruch in sich, der jedweder Realität entbehrt.

Für viele Schwabingerinnen und Schwabinger ist es unverständlich, wie so ein klimaschädliches Projekt in Zeiten des Klimanotstands überhaupt noch vorangetrieben werden kann. Ungeheure Mengen an Baumfällungen, Ressourcenverschwendungen und Ableitung der Abgase des fünf- bis sechsspurigen Rings an den Tunnelportalen in die Wohnviertel, komprimiert und verstärkt durch Rampen und dem daraus resultierenden Brems- und Beschleunigungsverhalten, nochmals verstärkt durch den Wegfall der Menge an Sauerstoff spendenden Bäumen.

Wir hoffen, dass wir mit Ihrer Unterstützung dieses aus der Zeit gefallene klimaschädliche Projekt abwenden können und uns der Englische Garten mit seinem einzigartigen und großartigen Baumbestand erhalten bleibt.

*Birgit Sasowski, Sprecherin der BI Pro-Schwabing und mit Unterstützung des Forums Lebenswertes München und im Namen vieler Schwabinger Bürgerinnen und Bürger.*

## Bürgerinitiative „Initiative für Neuhausen“ **Integriertes Mobilitätskonzept Neuhausen statt Vorrang für Kfz-Durchgangsverkehr**

DIERK BRANDT, CHRISTIAN F. MÜLLER, MARITA FIRNKES-MÜLLER

Die Bildung der Bürgerinitiative „Initiative für Neuhausen“ (BI) war 2014 die Reaktion mehrerer Neuhauser BürgerInnen auf die vom Stadtrat diskutierten Pläne eines privaten Investors, der den Mittelstreifen der Landshuter Allee ohne Abstand zu den Fahrspuren in ganzer Länge mehrstöckig überbauen wollte, um deren Umsetzung letztlich zu verhindern. Von den Mitgliedern der BI wurden Informationen zusammengestellt (Substandard der Wohnsituation, ein trennender Steinwall mitten in Neuhausen) und sowohl den Entscheidungsträgern der Stadt zugeleitet als auch als Postwurfsendungen im Quartier, insbesondere an der Landshuter Allee, verteilt. Daraufhin kamen von den Anwohner\*innen zu den Planungen viele meist sehr kritische Rückmeldungen. Die Bebauungspläne wurden am Ende aufgegeben.

In den folgenden Jahren befasste sich die BI mit dem Stadtratsbeschluss von 2015 über den Neubau des Bestandstunnels und dessen Verlängerung an der Landshuter Allee. Zunehmend schälten sich dabei die

überwiegenden Nachteile für die Anwohner\*innen heraus (eine Abfolge von Betonrampen statt des erwarteten grünen Bandes mit Verlust von 730 Alleebäumen wäre die Folge; dauerhafte Schneisen-



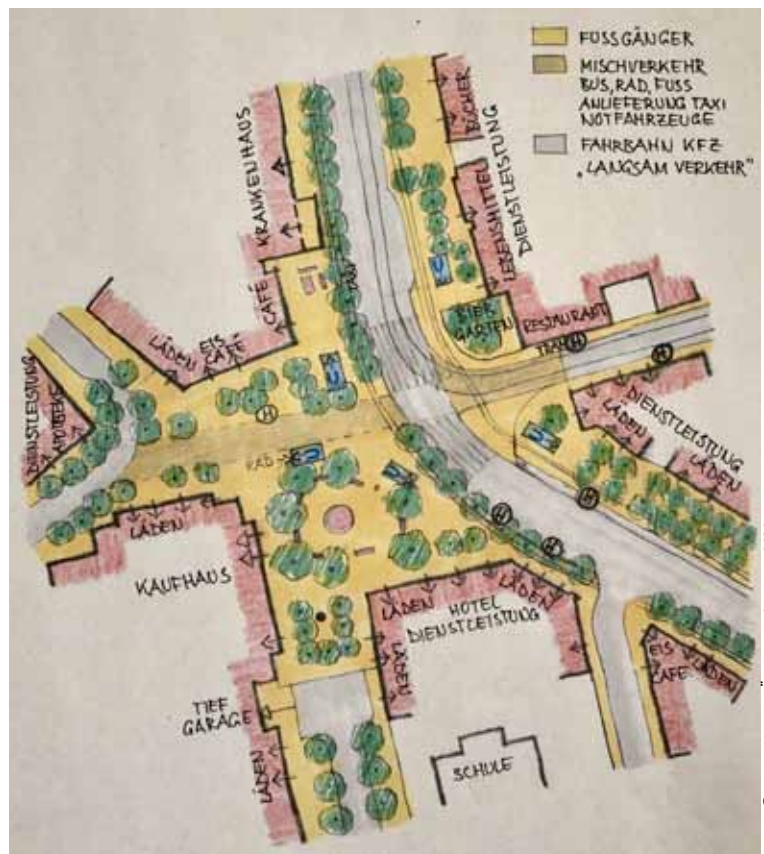
Plan für eine alternative Verkehrsführung mit Umfahrung des Zentrums Neuhausen für den überörtlichen Verkehr

Wirkung mit Trennung des Stadtteils; eine Verkehrsminimierung auf der Oberfläche mit geringen Lärm- und Schadstoff-Emissionen wird mit einem neuen Tunnel nicht erreicht; acht bis zehn Jahre Großbaustelle mit weitaus mehr Lärm, Staub und Schwerlastverkehr als aktuell). Auf die öffentliche Hand und ihre Steuerzahler käme eine im Einzelnen nicht abzusehende Kostenexplosion von 700 Mio. Euro und mehr zu, ihr stünden scheinbare Vorteile gegenüber (vor allem eine schnellere Transitfahrt für den überörtlichen Durchgangsverkehr ‚Mittlerer Ring‘ – auch Voraussetzung für Zuschüsse; für die Anwohner\*innen die teilweise Verringerung der jetzigen Schadstoff-Emissionen, die jedoch gemäß Luftreinhalteplan 2019 der Regierung von Oberbayern bereits 2026 unter den Grenzwerten für Abgase liegen dürften). All diese Informationen wurden von der BI zusammengestellt und den Entscheidungsträgern im Stadtrat, den Referaten und dem Bezirksausschuss 9 vorgestellt. Gleichzeitig ergaben die technischen Prüfungen des Baureferats zur Realisierung des geplanten neuen Tun-

nels unerwartet ungelöste Probleme der Verkehrsführung (Anschluss der Arnulfstraße an den Mittleren Ring). Es wurde deutlich, dass die Landshuter Allee nicht isoliert gesehen werden kann, sondern nur als Teil eines zu entwickelnden Gesamt-Verkehrskonzepts für Neuhausen.

Als 2020 der neu gewählte Stadtrat vor dem Hintergrund und aus der Perspektive einer bürgerbezogenen, zukunftsorientierten Verkehrswende das „auto-zentrierte“ Projekt eines neuen Tunnels an der Landshuter Allee beendete, machte die BI die folgenden Vorschläge zur Verbesserung der Situation der Anwohner\*innen an der Landshuter Allee. Sie kreierte Ideen zu einer alternativen Verkehrsführung für Neuhausen, gerade auch unter dem ständig wachsenden Verkehrs- und Siedlungsdruck aufgrund einer starken baulichen Verdichtung wie z.B. durch das neue Justizzentrum und Kreativquartier auf der einen Seite und die massive Bebauung an der Friedenheimer Brücke im Bereich Hirschgarten/ Paketpostareal auf der anderen Seite des Viertels.

Das Ziel der BI ist es, ein nachhaltiges „Mobilitätskonzept“ für Neuhausen einzufordern, damit durch innovative orts-



Plan zur Umgestaltung und optimierten Verkehrsführung Rotkreuzplatz für mehr Aufenthaltsqualität ohne privaten Kfz-Durchgangsverkehr als Zubringer zum und vom Mittleren Ring/ Landshuter Allee und Innenstadt.

bezogene wie großräumige Verkehrssteuerung und Verteilung des öffentlichen Raums Neuhausen mit seinem lebendigen Zentrum Rotkreuzplatz und dessen Umfeld mit der Landshuter Allee zur Nutzung für alle Bürger\*innen gestaltet und dauerhaft weiterentwickelt wird.

### Stand der BI-Aktivitäten

Die BI macht seit Beginn ihre Standpunkte und Argumente vor allem innerhalb der Neuhauser Bürgerschaft öffentlich. Hierzu wurden in den jährlichen Bürgerversammlungen für Neuhausen-Nymphenburg im Sinne unserer Zielsetzung Anträge zur Verkehrssituation in Neuhausen, zum Rotkreuzplatz und der Landshuter Allee eingebracht, die ausnahmslos mit deutlicher Mehrheit angenommen wurden.

Ferner bestehen Kontakte zur Presse und dem Bezirksausschuss 9. Pläne und Ziele der BI werden seit Jahren in einem Laden im Quartier öffentlich ausgehängt und laufend aktualisiert. Sie finden großes Interesse bei den Passant\*innen.

Anknüpfend an dem entsprechenden Antrag der BI auf der Bürgerversammlung 2021 beschloss der Bauausschuss im Stadtrat anstelle eines Tunnelneubaus die Prüfung für ein Gesamtkonzept Rotkreuzplatz mit Landshuter Allee, eine Neuaufteilung des ruhenden und fließenden Verkehrs mit Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an der Landshuter Allee und bauliche Lärmschutzmaßnahmen zum Emissions- und Lärmschutz der Anwohner\*innen. Die dazu entwickelten Ideen der BI wurden an die Entscheidungsträger\*innen der Stadt, die Bürgermeister\*innen, Stadträt\*innen, die zuständigen Referent\*innen, den Bezirksausschuss 9 und die Presse geleitet.

Vorschläge für konkrete, bewährte, kostengünstige und kurzfristig realisierbare bauliche Maßnahmen, um die Belastungen der Anwohner\*innen an der Landshuter Allee durch Lärm- und Schadstoff-Emissionen effizient zu reduzieren; dazu gehören eine durchsichtige Überdachung an beiden Enden des bestehenden Tunnels vergleichbar dem Petuertunnel; niedrige Glaswände vor den Häusern als Emissionsschutz wie am Effnerplatz; vorgehängte doppelte



Plan für die Landshuter Allee, alternative Zufahrten und Oberflächengestaltung mit verbesserten Kreuzungen, mehr Querungsmöglichkeiten und mehr frei zugängliches Grün zur attraktiveren Nutzung durch die Anlieger\*innen und Passant\*innen. Vorschlag für einen „Sculpturenpark Landshuter Allee“.

Fassaden aus Glas mit oder ohne Begrünung bei besonders belasteten Häusern wie am Leuchtenberg-ring.

*Dierk Brandt, Christian F. Müller und Marita Firnkes-Müller sind Mitglieder der Bürgerinitiative „Initiative für Neuhausen“.*

*Dierk Brandt, Stadtplaner aus München, ist Mitglied im Münchner Forum. Er ist Koautor der nachhaltigen Siedlungsstrategie „München kompakt urban grün“ der Perspektive München der Landeshauptstadt München; er hat mit seinem Büro Planungsgruppe 504 eine Vielzahl von weiteren stadtplanerischen Gutachten im Auftrag der LH München erstellt.*

*Christian Müller ist Architekt und Stadtplaner (Dipl. Ing. TU München). Er war viele Jahre Mitglied im Bezirksausschuss 9 und 25 Jahre Vorsitzender im Unterausschuss Bau.*

*Marita Firnkes-Müller ist Diplom-Psychologin der Fachrichtung Wirtschaftspsychologie mit langjähriger Tätigkeit in den Bereichen Marketing und Marktforschung.*



# Helmut Schleich alias Franz Josef Strauß und die zweite Stammstrecke

Ja, wer hätte das gedacht, dass es in Bayern endlich wieder eine Großbaustelle gibt, die sich als Fass ohne Boden herausstellt, die sogenannte Zweite Stammstrecke der S-Bahn München. So was war in Bayern immer dann möglich, wenn alle, aber wirklich alle an einem Strang ziehen, bis es endgültig zu spät ist: Bund, Freistaat, Bahn und Stadt bauen ein Milliardengrab unter den Toren Münchens. Und verdienen tut die Bauwirtschaft, genau so muss es sein, ned wahr. Ein System wie die Münchner S-Bahn, das an den Außenästen krankt, stärken zu wollen, indem man in der Mitte Milliarden investiert, das ist, wie wenn man einen Fußkranken am Herzen operiert – ned wahr. Medizinisch ein Komplett-Unsinn, aber unter wirtschaftlichen Aspekten ein goldrichtiger Eingriff.

nicht einmal meinem Brotzeitholer, dem Transrapid-Genie Stoiber besser hätte einfallen können. Vielleicht sollte man als Namenspatron für den Tunnel seinen Vorgänger Karl Valentin in Erwägung ziehen.

Und dann werden da plötzlich Forderungen laut nach einem Baustopp oder gar nach Rückbau wegen der Kostenexplosion. Ja, entschuldigen Sie mal: Wer so daherredet, hat das Prinzip des öffentlichen Bauens überhaupt nicht kapiert. Man muss ein naiver Wicht erster Güte sein, wenn man glaubt, dass es jetzt wirklich bei den im Raume stehenden 7,2 Milliarden Euro Baukosten bleibt, bis die Stammstrecke vielleicht irgendwann einmal fertig ist. Wenn's Pech haben – aber da müssen's schon richtig Pech haben, die Baulöwen – dann wird's nur das Doppelte. Das Entscheidende dabei ist nur, dass am Ende nie-

mand verantwortlich ist dafür, zumindest kein Lebendiger. Das kann ich aus eigener Erfahrung sagen: Nur weil ich das Ende der WAA in Wackersdorf nicht mehr erlebt habe, konnte ich damals die Verantwortung dafür getrost übernehmen.

Deswegen wird sich das mit der Stammstrecke in München auch noch ziehen, weil alle Verantwortlichen noch leben, zum Teil sogar noch recht jung sind. Das kann Jahrzehnte dauern. Vorbild

ist Rom: Rom ist bekanntlich auch nicht an einem Tag errichtet worden. Und von Verantwortlichen ist schon gar nichts überliefert – ned wahr.

Ist doch wahr, himmelsakrazementkreiz...!

*Helmut Schleich ist Kabarettist und Parodist. Er kommentierte als Wiedergänger von Franz Josef Strauß das Debakel der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in seiner Sendung „Schleich-Fernsehen“ im BR Bayerischen Fernsehen (Ausgabe vom 13. Oktober 2022). Wir danken Helmut Schleich, dass er uns diesen Text zum Abdruck überlassen hat. - Helmut Schleich schrieb zuletzt in den STANDPUNKTEN 11.2019 über den „Wahnsinn“ der Münchner Verkehrspolitik.*



QUELLE © KATHARINA ZIEDEK

Man stelle sich mal in Zukunft einen Ausländer vor, der am Hauptbahnhof in München ankommt und mit der S-Bahn zum Flughafen möchte. Dem hat man einen 5-Minuten-Takt versprochen. Am Bahnsteig muss er dann erst einmal verstehen, dass er je nach Ankunftszeit die nächste Bahn entweder in einem Tunnel links neben dem Hauptbahnhof findet, abwechselnd dann man in Richtung Osten oder Richtung Westen abfahren, damit es nicht da schon zu übersichtlich wird. Oder in einem Bergwerk unter der Bahnhofsmitte, zu dessen Abfahrts-Bahnsteigen er schon mal locker 10 Minuten unterwegs ist. 10 Minuten!! Eine Flughafen-Anbindung also, wie sie

# Ökologische Betrachtungen zur Nachhaltigkeit von Tunnelbauwerken

JULIA SAUER

Der globale Umweltschutz und der damit verbundene Klimawandel haben in der heutigen Zeit an großer Bedeutung gewonnen. Der Klimawandel zeigt sich in einer globalen Erwärmung, der durch den Ausstoß von Treibhausgasen begünstigt wird. Auch auf dem Bausektor hat das Thema der Nachhaltigkeit dadurch immer mehr an Bedeutung gewonnen. Die drei Grundpfeiler der Nachhaltigkeit bilden die Bereiche Ökologie, Ökonomie und Soziales. Insbesondere die Ökologie, die sich in einer Ökobilanz mittels der Ermittlung von Treibhausgasen abbilden lässt, steht derzeit im Fokus.



QUELLE © JULIA SAUER

Drei-Säulen-Modell der Nachhaltigkeit

In der Promotionsarbeit, von der hier berichtet wird, wurde ein Konzept erarbeitet, mit dem vereinfachte Empfehlungen zur Beurteilung des Treibhauspotentials für Tunnelbauwerke für eine frühe Planungsphase gegeben werden können. Da bei Infrastrukturprojekten eine sehr lange Lebensdauer erwartet wird, spielt der Lebenszyklus bei einer ganzheitlichen Betrachtung eine große Rolle. Der Lebenszyklus eines Bauwerks setzt sich zusammen aus den Kreislauf-Phasen Entwurf/ Planung, Ausführung/ Herstellung, Betrieb, Überwachung/ Inspektion, Instandsetzung/ Herhaltung, Abbruch/ Umnutzung (s. Abb. oben).

Um die Auswirkungen der ermittelten Treibhauspotentiale mit Hilfe einer Ökobilanz für Tunnelbauwerke auf einen ganzen Streckenzug einordnen zu können, wurden die Auswirkungen in einem beispielhaften Vergleich von Trassierungsvarianten mit Tunnelbauwerken zur A 8 im Bereich des Irschenbergs aufgezeigt, wobei auch die Herstellung der Straße und indirekte Effekte resultierend aus dem fließenden Verkehr (keine Stausituationen) beachtet wurden. Für ein Tunnelbauwerk allein betrachtet zeigt sich, dass über einen Lebenszyklus von 100 Jahren ca. doppelt so viele Emissionen durch den laufenden Betrieb und die jährlich durchzuführenden Wartungen entstehen als beim Bau des Tunnelbauwerks selbst. Um die

für die Varianten ermittelten Treibhauspotentiale beurteilen zu können, wurden diese mit Hilfe der „Methodenkonvention 2.0 zu Schätzung von Umweltkosten“ ([https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/uba\\_methodenkonvention\\_2.0\\_-\\_2012\\_gesamt.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/uba_methodenkonvention_2.0_-_2012_gesamt.pdf)) des Umweltbundesamtes monetär bewertet. Die aus der Ökobilanz resultierenden Klimakosten der betrachteten Tunnelbauwerke betragen nur ca. 6 Prozent der Herstellungskosten und nur ca. 3,0 Prozent der Gesamtkosten. Insgesamt wurden die Gesamtkosten, resultierend aus der Herstellung und den Klimakosten sowie den indirekten Kosten, die sich aus dem Verkehr inklusive der Kfz-Betriebskosten (Kraftstoffverbrauch) bestimmen, über 10 Jahre gegenübergestellt. Es zeigt sich, dass die indirekten Kosten der Bestandsvariante innerhalb von 10 Jahren die Gesamtkosten der günstigsten Variante übersteigen. Dies verdeutlicht die Wichtigkeit der Wahl der Trassierungsvariante, da das Treibhauspotential für den Bereich der Verkehrsinfrastruktur maßgeblich durch den Verkehr beeinflusst wird. Um diese Emissionen zu verringern, ist besonders auf die Wahl von geringen Längsneigungen zu achten, die in unwegsamem Gelände nur durch den Bau von Tunnel- oder auch Brückenbauwerken realisierbar sind. Die indirekten Effekte werden zwar durch die Linienführung der Trasse beeinflusst, aber auch durch die Ausführung der Bauwerke. Bei der Ausführung der Ingenieurbauwerke können technische Details die Qualität und damit die Lebensdauer der Bestandteile oder Bauwerke erhöhen und dadurch Beeinträchtigungen des Verkehrs verhindern. Beim Bau und bei der Erhaltung kann eine hohe Prozessqualität die gleiche Wirkung erzeugen. Die Höhe der Einflussnahme hängt dabei direkt mit der Verkehrsbelastung zusammen. Die aus den indirekten Effekten entstehenden Kosten können die Lebenszykluskosten deutlich übersteigen.

Es hat sich gezeigt, dass durch den Bau eines Tunnelbauwerks in bergreichen Regionen oftmals geringere Längsneigungsgrade der Straßenführung realisiert werden können, wodurch der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des



Lebenszyklus von Bauwerken

Verkehrs während des Betriebs reduziert wird. Die Emissionen, die während der Bauphase entstehen, werden durch die Reduzierung der Verkehrsemissionen bereits nach einigen Jahren kompensiert, sodass die gewählte Trassierungsvariante mit dem Tunnelbauwerk auf Dauer die globale Umwelt schont und sich als ökologisch nachhaltig erweist. Das scheint mir eine heroische Schlussfolgerung zu sein.

Eine ökologische Betrachtung von Tunnelbauwerken ist nur unter Einbeziehung des gesamten Streckenzuges und der Verkehrsemissionen sinnvoll, da

durch die Realisierung von geringen Längsneigungen der Strecke und Vermeidung von Stausituationen ein großes Einsparpotential von Verkehrsemissionen über die gesamte Lebensdauer besteht und die globale Umwelt somit geschont wird. Durch den Neubau von Streckenzügen oder der Verlegung von bestehenden Straßenzügen entsteht unweigerlich ein Eingriff in den Naturhaushalt. An dieser Stelle steht der lokale Umweltschutz dem globalen Umweltschutz gegenüber. Da der reduzierte Ausstoß von CO<sub>2</sub>-Emissionen für den Menschen keine greifbare Größe ist, während Eingriffe in die Natur deutlich ersichtlich sind, ist eine Sensibilisierung gegenüber dem globalen Umweltschutz von großer Wichtigkeit. Es ist dennoch darauf hinzuweisen, dass die ‚Ökologie‘ nur einen Grundpfeiler der Nachhaltigkeit abbildet und die Säulen ‚Ökonomie‘ und ‚Soziales‘ (insbesondere der Mensch) nicht vernachlässigt werden dürfen und nur im Zusammenspiel ein nachhaltiges Ergebnis erzielen.

*Julia Sauer, Bauingenieurin, Dr.-Ing., Promotion am Lehrstuhl für Massivbau der TU München 2016, seit 2017 Abteilungsleiterin im Straßenbau am Staatlichen Bauamt Würzburg*

#### Zum Weiterlesen:

Sauer, Julia: Ökologische Betrachtungen zur Nachhaltigkeit von Tunnelbauwerken der Verkehrsinfrastruktur: <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1295092/1295092.pdf>

#### Fortsetzung: Das Thema Tunnel wurde bereits u.a. in früheren Ausgaben der STANDPUNKTE thematisiert:

Brauer, Gernot: Soll alles auf die Karte Zweiter Tunnel gesetzt werden? In: STANDPUNKTE 5.2012: [https://muenchnerforum.de/wp-content/uploads/2016/01/Standpunkte\\_2012\\_05.pdf](https://muenchnerforum.de/wp-content/uploads/2016/01/Standpunkte_2012_05.pdf)

Brauer, Gernot: Am Altstadtring ist eine Chance zur Stadtreparatur zu nutzen. In: STANDPUNKTE 5.2011

Brauer, Gernot: Wo sollen die Milliarden für einen neuen S-Bahn-Stammstreckentunnel her kommen? In: STANDPUNKTE 12.2011

Brauer, Gernot: Oberbürgermeister Christian Ude (a.D) kämpft weiter für die 2. S-Bahn-Stammstrecke. In: STANDPUNKTE 4.2010

Brauer, Gernot: „Die Planung für den zweiten Tunnel hat dramatische Fehler“ - Gespräch mit Verkehrsplaner Thomas Kantke zu den neuen S-Bahn Tunneln In: STANDPUNKTE 10.2010

Czisch, Wolfgang: Ein Nordtunnel für München? In: STANDPUNKTE 2.2009

Brauer, Gernot: Jetzt wird auch der Dritte Straßentunnel für Münchens Mittlerer Ring realisiert. In: STANDPUNKTE 5.2007

Klühspies, Karl: Die Umsetzung des Stadtentwicklungsplans. In: München *nicht* wie geplant S. 38-43

Klühspies, Karl: Der Plan K. In: München *nicht* wie geplant S. 182-187

Klühspies, Karl: Öffentlicher Verkehr. In: München *nicht* wie geplant S. 208-213

Klühspies, Karl: Der Mittlere Ring. In: München *nicht* wie geplant S. 270-277

Was geschieht mit dem Altstadtring N-O nach dem Wettbewerb? In: Sammlungsreihe des Münchner Forums, Heft 5 (1970)

# Durch den Altstadttring-Tunnel zum Münchner Forum

„Ein klassischer Problemfall der kommunalen Planungsgeschichte“ führte 1968 zur Gründung des Münchner Forums

KLAUS BÄUMLER

Die Gründung des Münchner Forums im Jahr 1968 ist unmittelbar mit der Planung und dem Bau des Altstadttring-Tunnels verknüpft. Den Streit um die Trassenführung des Altstadttrings und die Untertunnelung des Prinz-Carl-Palais stuft Prof. Peter Cornelius Mayer-Tasch, Professor für Politikwissenschaft und Rechtstheorie an der Ludwig-Maximilians-Universität München sowie Gründer (1984) und Mit-Leiter der Forschungsstelle für Politische Ökologie, als einen klassisch gewordenen Problemfall der kommunalen Planungsgeschichte ein.

**M**ayer-Tasch sieht 1977 in dieser Auseinandersetzung „einen der interessantesten Aspekte der gegenwärtigen soziopolitischen Szenerie, nämlich das Verhältnis von bürgerschaftlichem Widerstand und obrigkeitlichem Wandel, von ziviler Aktion und administrativer Reaktion“.<sup>1</sup> Der hohe Stellenwert, der dieser ungewöhnlichen Kontroverse in der Wissenschaft zugemessen wurde, wird durch die Konstanzer Dissertation von Jürgen Reese, der später einen Lehrstuhl an der Universität Kassel innehatte, unterstrichen. Reese rekonstruiert und analysiert mit großer Akribie die administrativen und politischen Entscheidungsstränge sowie ihre vertikale und horizontale Vernetzung des Münchner Generalverkehrsplans aus dem Jahr 1958 und dem Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 280 im Jahr 1967 bis zur Gründung des Münchner Forums im Jahr 1968.

„Die Rekonstruktion dieser Kontroverse erscheint im Rückblick auf die Entwicklungsgeschichte der Bürgerinitiativen vor allem unter drei Blickwinkeln von besonderem Interesse: dem der Lösungen, der institutionellen Konsequenzen und der sozialen Träger dieses

frühen Protestes, dem schon bald eine weit über Bayern hinausreichende Signalwirkung zuwachsen sollte“: so Mayer-Tasch in seiner Rezension. Mayer-Tasch weiter: „Die Dissertation von Jürgen Reese dokumentiert minutiös das Entstehen des Münchner Forums, das in einem Wechselspiel von privaten und städtischen Initiativen aus dem Tauziehen um den Altstadttring hervorgegangen war und schon sehr bald im ganzen Bundesgebiet ähnliche Gründungen nach sich zog.“

Die hier abgedruckte Zeittafel zu den vier Phasen des Entscheidungsprozesses der Jahre 1958 bis 1968 ist der Dissertation von Jürgen Reese entnommen.



## I. Phase: Stadtentwicklungs- und Gesamtverkehrsplanung

Juli	1958	Billigung eines Gesamtverkehrsplans durch den Stadtrat
Januar	1959	Gutachterauftrag zum Gesamtverkehrsplan
	1960	Beginn der Überarbeitung des Gesamtverkehrsplans
Juni	1960	Einsetzung der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan
Juli	1960	Öffentliche Kritik der Bayer. Akademie der Schönen Künste an städtebaulichen Folgen des Gesamtverkehrsplans vor dem Prinz-Carl-Palais und am Armeemuseum
April	1961	Erfolglose Interventionen der Bayer. Akademie der Schönen Künste
Juni	1961	Entwurf der Grundzüge des Gesamtverkehrsplans für die Innenstadt

Februar	1962	Billigung des Gesamtverkehrsplans durch den Stadtrat Beschluss des Bayer. Ministerrats über den Standort der Obersten Baubehörde östlich der Pilotystraße
Oktober	1962	Entwurf eines Stadtentwicklungsplans
Februar	1963	Eine Gruppe freier Architekten, Journalisten u.a. („Casa-Kreis“) diskutiert die städtebaulichen Folgen der Verkehrsplanung am Prinz-Carl-Palais.
Juli	1963	Billigung des Stadtentwicklungsplans durch den Stadtrat Veröffentlichung eines Memorandums der Bayer. Akademie der Schönen Künste zur Verkehrsplanung vor dem Prinz-Carl-Palais

## 2. Phase: Der Bebauungsplan Nr. 280

November	1963	Die geplante Kreuzung am Prinz-Carl-Palais vor der städtischen Baukunstkommission. Vorschlag der Kommission zur Verlegung des Palais Ablehnung der Verlegung des Palais durch den bayer. Ministerpräsidenten
Dezember	1963	Erste Pläne zur Untertunnelung des Prinz-Carl-Palais
August	1964	Plan zur Untertunnelung des Prinz-Carl-Palais wird der Obersten Baubehörde vorgelegt.
Januar	1965	Landesbaukunstausschuss lehnt den Plan zur Untertunnelung des Prinz-Carl-Palais ab. Zum ersten Mal erarbeitet ein freier Architekt, Karl Klühspies, einen Alternativentwurf zum Verkehrsprojekt (Plan „K“).
Februar	1965	Erster kritischer Artikel zum Verkehrsprojekt mit Untertunnelung in der Süddeutschen Zeitung
März	1965	Die städtische Baukunstkommission stimmt dem Verkehrsprojekt mit Untertunnelung zu. Die Alternative Plan „K“ wird von ihrem Autor Karl Klühspies an die Süddeutsche Zeitung und an das städtische Baureferat weitergegeben.
April	1965	Billigung des Verkehrsprojekts durch den Stadtrat
Dezember	1965	Der Stadtrat beschließt die Ausschreibung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs für den Bereich vor dem Prinz-Carl-Palais.
Januar	1966	Ausschreibung des Wettbewerbs; gleichzeitig Baubeginn am Verkehrsprojekt
April	1966	Beginn des Verfahrens zum Bebauungsplan Nr. 280
Mai	1966	Ein weiterer Architekt legt eine Alternative zu dem Verkehrsprojekt vor (Plan „M“).
Juli	1966	Erste Beschlussfassung des Stadtrats zum Bebauungsplan Nr. 280; anschließend Auslegung des Bebauungsplans Entscheidung des Preisgerichts zu dem städtebaulichen Ideenwettbewerb

## 3. Phase: Der Protest

August	1966	Ende der Auslegung des Bebauungsplans Nr. 280 Beim städtischen Baureferat sind 137 Bedenken und Anregungen zum Bebauungsplan Nr. 280 eingegangen, darunter drei Alternativen zur Verkehrsführung vor dem Prinz-Carl-Palais. Die Presse druckt ganzseitig Stellungnahmen zum Bebauungsplan Nr. 280 ab.
September	1966	Gründung des Bürgerkomitees Prinz-Carl-Palais Der Oberbürgermeister spricht sich für die öffentliche Ausstellung der eingegangenen Alternativen aus.
Oktober	1966	Eine freie Planergemeinschaft legt eine weitere Alternative (Plan „T“) vor. Das städtische Baureferat erarbeitet eine Variante seines ursprünglichen Verkehrsprojekts.
November	1966	Drei neutrale Gutachter werden unter Vertrag genommen. Sie sollen die städtischen Pläne zum Verkehrsprojekt und die von privater Seite vorgelegten Alternativentwürfe bewerten.
Januar	1967	Das städtische Baureferat erarbeitet weitere Varianten zu seinem Verkehrsprojekt. Ausstellung aller vorliegenden Entwürfe Die Gutachter legen ihren Bericht vor.

		Die Stadt veranstaltet vier öffentliche Diskussionsabende. Das „Bauforum“ veranstaltet zwei Diskussionsabende. Von privater Seite werden weitere Alternativen zum Verkehrsprojekt vorgelegt.
Februar	1967	Erste Sitzung des Stadtplanungsausschusses Zweite Sitzung des Stadtplanungsausschusses Sitzung des Hauptausschusses
März	1967	Protestresolutionen in der Presse Billigung des Bebauungsplans Nr. 280 in einer Variante des städtischen Baureferats

#### 4. Phase: Die Gründung des Münchner Forums

September	1967	Veröffentlichung der Dokumentation „Noch einmal Prinz-Carl-Palais?“ durch das Bauforum
Dezember	1967	Gründung des Münchner Bauforums als Nachfolgeorganisation des sog. Bauforums Aussprache des Oberbürgermeisters Hans-Jochen Vogel mit zahlreichen Bürgern über die Erfahrungen und möglichen Konsequenzen aus dem Bebauungsplanverfahren Nr. 280; Vorschlag des Oberbürgermeisters zur Gründung eines unabhängigen Diskussionsforums
Januar	1968	Entwurf des Investitions- und Olympiaamtes (!) zur Gründung eines Diskussionsforums
Juli	1968	Konstituierung des Münchner Forums

Klaus Bäumler ist Leiter des Arbeitskreises ‚Öffentliches Grün‘, war 2. Programmausschussvorsitzender von 2015 bis 2021 im Münchner Forum, Vorsitzender des Bezirksausschuss Maxvorstadt von 1978 bis 2008 und Richter (rtd.) am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof.

#### Zum Weiterlesen:

<sup>1</sup> P.C. Mayer-Tasch, Rezension der Konstanzer Dissertation von Jürgen Reese, Widerstand und Wandel der politischen Organisation, Darstellung und Analyse eines Programmkonflikts in der Münchner Stadtplanung, Stuttgart 1976, FAZ vom 25.02.1977

## Die Pinakothek der Moderne und der Öffentliche Raum: eine unendliche Geschichte?

### Vor 25 Jahren: Werkstatt-Gespräch und Entwurfsseminar

KLAUS BÄUMLER

Am 18. August 1997 haben das Münchner Forum und der Bezirksausschuss Maxvorstadt auf dessen Initiative gemeinsam zum Werkstattgespräch „Pinakothek der Moderne und der Öffentliche Raum“ eingeladen. Zwei Tage später berichtete die Süddeutsche Zeitung darüber unter dem Aufmacher „Die Pinakothek der Hölle“: „Der Bau von Stephan Braunfels zeigt mit seiner einladenden charakteristischen Diagonale zwischen Bayerischer Landesbank und Siemens-Areal auf die peinlichste Blöße der Stadt. Bevor er vollendet wird, hat die Stadt noch alle Chancen. Zum Beispiel die, zukünftigen Besuchern (...) auch zeitgemäß integrative Stadtplanung zu präsentieren. Das heißt: die Fähigkeit, die Wucherungen, Verklumpungen egoistischer Kleinmütigkeit gemeinsam zu beseitigen.“

**A**uf der Grundlage des Werkstattgesprächs wurde im Jahr 2000 mit großem Optimismus das „Entwurfsseminar Umfeld Pinakothek der Moderne“ durchgeführt. Dieses Entwurfsseminar wurde vom Baureferat vorbereitet. Die Gesamtkosten von 200.000 DM finanzierten im Rahmen vorbildlicher Privat-Public-Partnership die vier Hauptanlieger: Bayerische Landesbank, DG-Bank-Bayern, MEAG und Siemens AG.

Ziel des Werkstattgesprächs und des Entwurfsseminars vor über zwei Jahrzehnten war die Neugestaltung des Bereichs zwischen Pinakothek der Moderne, Markuskirche, Bayerischer Landesbank, MEAG und SiemensForum.

2022 gehen die mehrjährigen Arbeiten zur Sicherheits-Nachrüstung des Altstadtring-Tunnels ihrem Ende entgegen. Die lang ersehnte – bereits 1997 eingeforderte – Neugestaltung des Oberflä-

chenbereichs über dem Altstadttring-Tunnel, also der Freiflächen Oskar-von-Miller-Ring, Von-der-Tann-Straße und Ludwigstraße, wird erst im Mai 2026 (!) zur dann anstehenden Stadtratswahl abgeschlossen sein.

Die Vollversammlung des Münchner Stadtrats hat am 26. Oktober 2022 – gegen die Stimmen von CSU-Freie Wähler und FDP-Bayernpartei – auf der Grundlage des Beschlusses des Bauausschusses vom 11. Oktober 2022 die erforderliche Projektgenehmigung erteilt. Das Baureferat unter Leitung der neuen Baureferentin Dr. Jeanne-Marie Ehbauer ist mit der Ausführung beauftragt. Das Kostenvolumen beträgt ca. 34 Millionen Euro.<sup>1</sup>

Das Münchner Forum hat bereits von seiner Gründungshistorie her einen engen Bezug zum Altstadttring-Tunnel, einem gigantischen Verkehrsbauwerk, das ab 1966 mit Münchens Euphorie, Austragungsort der Sommerolympiade 1972 zu sein, durchgesetzt wurde. Diese Zusammenhänge sollen hier in Erinnerung gerufen werden. Inwieweit die Chance, die „peinlichste Blöße der Stadt“ in diesem Bereich zu beseitigen, nunmehr genutzt wird, wird sich erst nach Abschluss der Oberflächengestaltung im Jahr 2026 zeigen.

Das Jahr 2022 ist mit wichtigen Daten zur Münchner Stadt- und Kulturgeschichte, insbesondere zur Münchner Stadtbaugeschichte belegt. Im Mittelpunkt steht nach 50 Jahren der Rückblick auf die Olympiade 1972, thematisiert in Ausstellungen und Vortragsreihen. Einige Monate vor der Olympiade am 30. Juni 1972 – eröffnete Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel die Münchner Fußgängerzone vom Marienplatz zum Stachus. Um die „guten Stube Münchens“ zu schaffen, musste der gesamte Ost-West-Verkehr aus der historischen Straßenachse Marienplatz-Karlstor verlagert werden. Die daraus

resultierenden Probleme sollten „autogerecht“ mit dem Bau eines 600 m langen Tunnels unter dem Prinz-Carl-Palais gelöst werden, der die Leistungsfähigkeit des Straßensystems Prinzregentenstraße – Altstadttring Nord-Ost – Von-der-Tann-Straße unter Einbeziehung von Ludwigstraße – Oskar-von-Miller-Ring – Gabelsbergerstraße – Altstadttring Nord-West optimierte. Im vorgegebenen Zeitplan wurde vor 50 Jahren, am 7. März 1972, der Altstadttring-Tunnel unter dem Prinz-Carl-Palais eingeweiht. Baubeginn des Tunnels war im Jahr 1967, also vor 55 Jahren. Die Rechtsgrundlage für den Bau des Altstadttring-Tunnels bildet der legendäre, auch heute noch rechtswirksame Bebauungsplan Nr. 280, der am 26. April 1967 – als ebenfalls vor 55 Jahren – rechtsverbindlich wurde.

Die Bebauungsplan Nr. 280 war äußerst umstritten und löste eine fundamentale städtebauliche Diskussion aus, die zur Gründung des Münchner Forums im

Münchner Forum · Schellingstraße 65 · 80799 München

Herrn Oberbürgermeister  
Christian Ude  
Rathaus  
80331 München

17.9.97

**"Die Pinakothek der Moderne und der öffentliche Raum"**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

unter dem obigen Arbeitstitel veranstaltete das Münchner Forum gemeinsam mit dem Bezirksausschuß Maxvorstadt am 18. August 1997 ein "Werkstattgespräch".

Es nahmen u.a. teil: Architekt Stephan Braunfels, Vertreter der Obersten Baubehörde, des Planungs- und Baureferats, Dekan Dr. Ruhwandl, Repräsentanten der Firma Siemens, der Bayerischen Landesbank und der DG-Bank.

Als Ergebnis ist festzuhalten:

1. Der dringende Handlungsbedarf wurde allseits anerkannt.
2. Um rasch konkrete Vorschläge zu erhalten, soll der Landeshauptstadt München auch hier die Durchführung eines "Entwurfseminars" vorgeschlagen werden.
3. Die Kosten hierfür sollen die betroffenen Anlieger (Bayer. Landesbank, Siemens AG, DG-Bank und Dekanat) gemeinsam tragen.
4. Die Organisation des "Entwurfseminars" sollte das Planungsreferat übernehmen.
5. Die Festlegung des Kreises der Mitwirkenden sollte in Absprache mit den betroffenen Anliegern und dem Freistaat Bayern erfolgen.

Mit Blick auf die zentrale Bedeutung dieses Bereichs für München als Kunst- und Kulturstadt (vgl. Beschluß des Kulturausschusses vom 1.12.94) bitten wir Sie, diese Anregungen aufzugreifen und umsetzen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen  
Münchner Forum e.V.

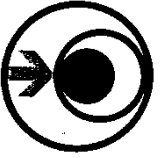
Bezirksausschuß Maxvorstadt

*Ursula Ammermann*

Ursula Ammermann  
Geschäftsführerin

*Klaus Bäuml*

Klaus Bäuml  
Vorsitzender



**MÜNCHNER FORUM**  
Münchner  
Diskussionsforum für  
Entwicklungsfragen e.V.

Schellingstraße 65 · 80799 München  
Telefon (089) 282076 · Fax (089) 2805532  
Bank: Reuschel & Co., Kto. 21 05342, BLZ 70030300  
Postbank München, Kto. 456699-801, BLZ 700 10080

Jahr 1968 führte. Diese bis heute singuläre institutionalisierte Bürgerinitiative fand bereits vor 50 Jahren ein bemerkenswertes Echo in Fachkreisen. „Immanente, bisher latent gebliebene Zielkonflikte brachen auf und führten zur Repolitisierung der Zielplanung im Vollzugsstadium“, so charakterisiert der Politikwissenschaftler Rolf-Richard Grauhan die Folgewirkung dieser Auseinandersetzung und den Gründungsvorgang des Münchner Forums.<sup>2</sup>

Die neue Funktion des Altstadtring-Tunnels bedingte zwangsläufig, dass der aus der Altstadt verlagerte Verkehr „flüssig“ durch das Wohnquartier der Maxvorstadt gelenkt werden musste. Das noch vor der Olympiade als „Provisorium“ geschaffene Einbahnstraßen-Paar „Gabelsberger- / Theresienstraße“ existiert bis heute.<sup>3</sup>



QUELLE © LHST BAUREFERAT

Gabelsbergerstraße trifft auf Altstadtring NW: nur zeichnerische Animation oder künftige Realität?

Im bürgerschaftlichen Fokus der städtebaulichen Diskussion stand über Jahrzehnte der Rückbau der autobahnähnlich ausgebauten Westrampe des Altstadtring-Tunnels. Neue Schwungkraft, diese städtebauliche Zäsur zu überwinden und das Museumsquartier der Maxvorstadt über den Altstadtring hinweg mit der Altstadt zu verknüpfen, initiierte Stephan Braunfels mit seinem genialen Entwurf für die Pinakothek der Moderne. Die von Braunfels mit der „Diagonale“ verfolgte Zielsetzung einer Stadt-reparatur überzeugte 1992 das Preisgericht. Es war vor allem der deutsch-kanadische Architekt Eberhard Zeidler (1926-2022), der als Mitglied des Preisgerichts neben den gestalterischen und funktionellen Aspekten diesen besonderen Bezug des Projekts zur urbanen Umgebung ins Zentrum seiner befürwortenden Argumentation stellte und damit wesentlich zur Prämierung des Braunfels-Entwurfs beigetragen hat.

Die bestechende Entwurfsidee des Architekten Stephan Braunfels war es, durch seine Konzeption der Pinakothek der Moderne zwangsläufig den politisch-administrativen Sachzwang zum Rückbau der überdimensionierten Verkehrsschneise des autogerechten

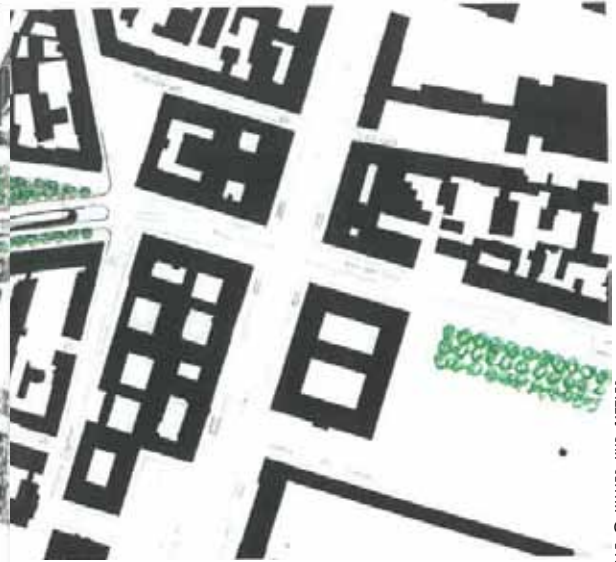
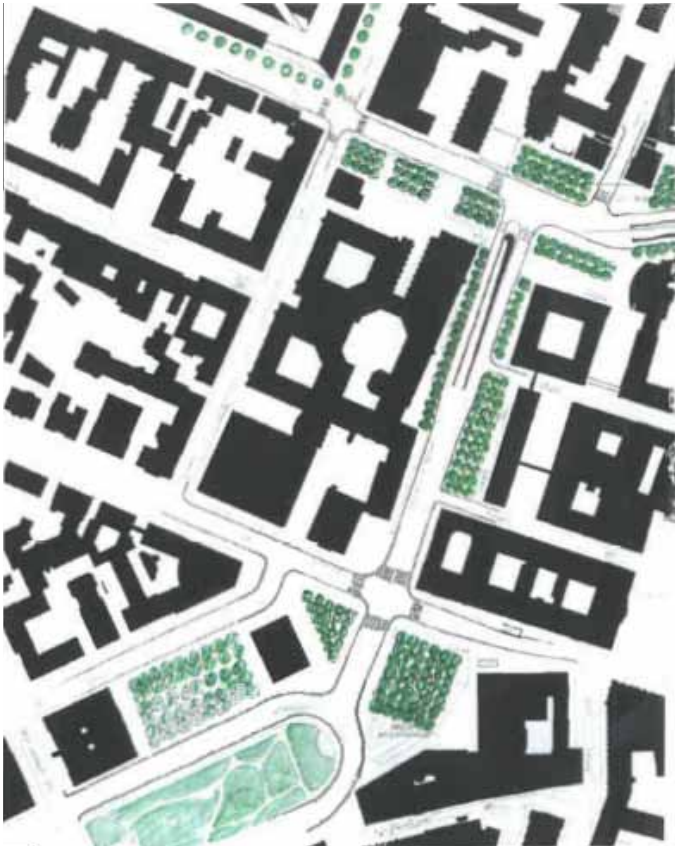
Altstadtrings zu schaffen. Dies konkretisierte sich in der Begründung des Bebauungsplans Nr. 1.641 für den Bereich der ehemaligen Türkenkaserne und damit für den Neubau der Pinakothek der Moderne. Allerdings wurde aber ausgerechnet die Schlüsselstelle, die westliche Tunnelrampe, in den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1.641, der am 27. Oktober 1994 rechtsverbindlich wurde, nicht einbezogen. Im August 1996 erfolgte der erste Spatenstich für die Pinakothek der Moderne.

1997, ein Jahr nach Baubeginn, ergriffen Münchner Forum und Bezirksausschuss Maxvorstadt gemeinsam die Initiative und luden Stadtplaner, Architekten, Stadträte, Vertreter der Stadtverwaltung, Ministerien und Anlieger zum genannten Werkstattgespräch ein, um die zentrale Frage der optimalen Einbindung der Pinakothek der Moderne in den öffentlichen Raum zu erörtern. Ziel dieses Treffens war die Bündelung der Interessen und die Entwicklung einer Marschroute und Organisationsform für das weitere Vorgehen. Im Ergebnis bestand Konsens, ein Entwurfsseminar durchzuführen, um konkrete Gestaltungsvorschläge als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage zu schaffen.

Nach eingehender Vorbereitung fand im Mai 2000 das kompakte, interdisziplinär und international besetzte Entwurfsseminar „Umfeld der Pinakothek der Moderne“ statt. Eingeladen waren die Architekturbüros *Hilmer und Sattler Architekten*, *Ortner und Ortner Baukunst* und die Landschaftsarchitekten *Auböck und Karasz*, Wien, sowie *Martha Schwartz und Partner*, New York. An dem dreitägigen Workshop waren städtische Referate, staatliche Behörden, Experten, Anlieger, Stadtratsfraktionen, der Bezirksausschuss Maxvorstadt, Kammern und Verbände beteiligt. Für die im Stadtgefüge bedeutsame Bruchstelle Altstadtring-Nordwest wurden qualitätvolle Vorschläge erarbeitet und damit der schon lang erkannte Handlungsbedarf aus der Phase der abstrakten Wunschvorstellungen in konkrete Projektvorschläge umgesetzt.

Das Münchner Büro *Schnell & Partner*, das den Workshop ausrichtete und moderierte, hat die Ergebnisse in einer Dokumentation zusammengefasst. Alle am Entwurfsseminar beteiligten Büros haben als Inhaber des Urheberrechts an den Entwürfen aktuell ihre Zustimmung erteilt, dass diese Dokumentation digitalisiert und damit, entsprechend der Zielsetzung des Münchner Forums, allgemein zugänglich gemacht wird.





QUELLE © HILMER UND SATTLER

„Hilmer und Sattler führen ihre Idee der eleganten Ringstraße mit präzise proportionierten Grünflächen und einzelnen Baufeldern zu einer großen stadträumlichen Qualität.“

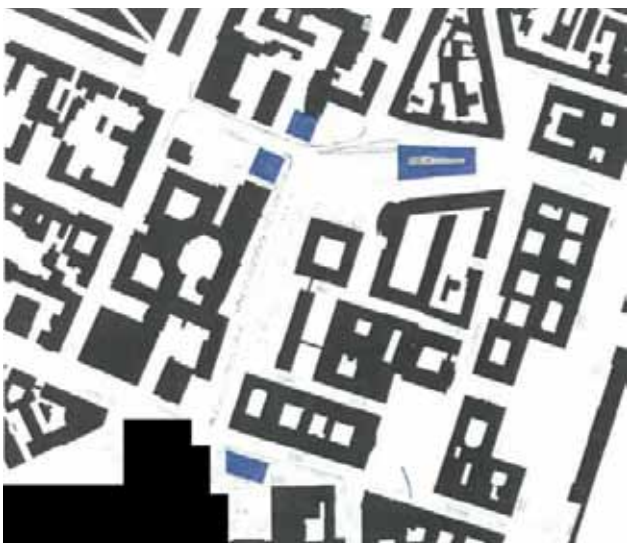
*eine Abfolge von großen, platzartigen Räumen mit sehr unterschiedlichen Baumformationen darstellt: der Stadtraum vor der Staatskanzlei, der Drehpunkt am Prinz-Carl-Palais mit dem Beginn des Englischen Gartens, die Strecke entlang dem Finanzgarten, die Maximiliansplatzanlage, die breite Sonnenstraße und die Anlagen beim Städtischen Hochhaus, die Blumenstraße mit dem Raum der Schranne, die Öffnung zum Viktualienmarkt. Nur in der Frauenstraße reduziert sich der Querschnitt atypisch zu einer engen Straße.*

*Es wird daher vorgeschlagen, den Oskar-von-Miller-Ring durch eine torartige bauliche Verlängerung der Amalienstraße in Stadträume zu gliedern, den Tunnelmund zu verschmälern und zu verkürzen und die dadurch erzeugten Platzflächen durch Baumfelder zu markieren. Es entstehen somit eine Boulevardzone in Anschluß an die Kreuzung mit der*

Mit Blick auf die vom Stadtrat im Oktober 2022 beschlossene Neugestaltung des Öffentlichen Raums im Bereich Altstadttring-Nordwest sollen im folgenden die im Rahmen des „Entwurfseminars Umfeld Pinakothek der Moderne“ im Jahr 2000 entwickelten Vorstellungen mit den Abbildungen und erläuternden Texten in Erinnerung gerufen werden. Diese Textdokumente sind im folgenden kursiv gesetzt.

### Die Entwürfe der Architekten

*Leit-Idee Altstadttring: Ausgangspunkt der Vorstellungen zum Bereich Oskar-von-Miller-Ring ist die Tatsache, daß der Altstadttring in seinem Wesen*



QUELLE © ORTNER UND ORTNER

„Ortner und Ortner Baukunst schafft mit mutigen und umfangreichen neuen Baumaßnahmen eine überraschende, maßstäbliche Definition einer abwechslungsreichen Abfolge von Plätzen und Straßenraum.“

Variante links mit heutigem Tunnel und Variante rechts mit Verlegung des Tunnels in den Oskar-von-Miller-Ring

Ludwigstraße, ein Vorplatz zum Siemensforum und eine baumbestandene Zugangsfläche zu den Museen. Der Vorschlag arbeitet also mit dem Hauptmerkmal des Altstadtrings: Er ist die Ringstraße der grünen Platzfolgen.

gartens) aufgenommen und auf der gegenüberliegenden Straßenseite weitergeführt.

### Gabelsbergerstraße / St. Markus Kirche / Bayerische Landesbank

Die Gabelsbergerstraße wird in diesem Bereich deutlich verschmälert und der südseitige Platzraum dafür verbreitert. Hier wird im Vorfeld der BLB ein neues arkadiertes Gebäude vorgeschlagen. Gegenüber an der Nordseite entsteht ein Kiesplatz beiderseits der Kirche. Diese beiden, durch einen Baumraster gestalteten Platzbereiche liegen plateauartig ca. 50 cm über Straßenniveau.

### Alte Pinakothek / Pinakothek der Moderne

Die Stützmauer an der Seite der alten Pinakothek wird in drei Stufen aufgelöst, die Hecke an dieser Seite abgetragen und somit der Raum zwischen den beiden Museen durchlässiger; beiderseits der Straßenführung wird jeweils ein breiter als Kiesfläche ausgebildeter Streifen vorgeschlagen.

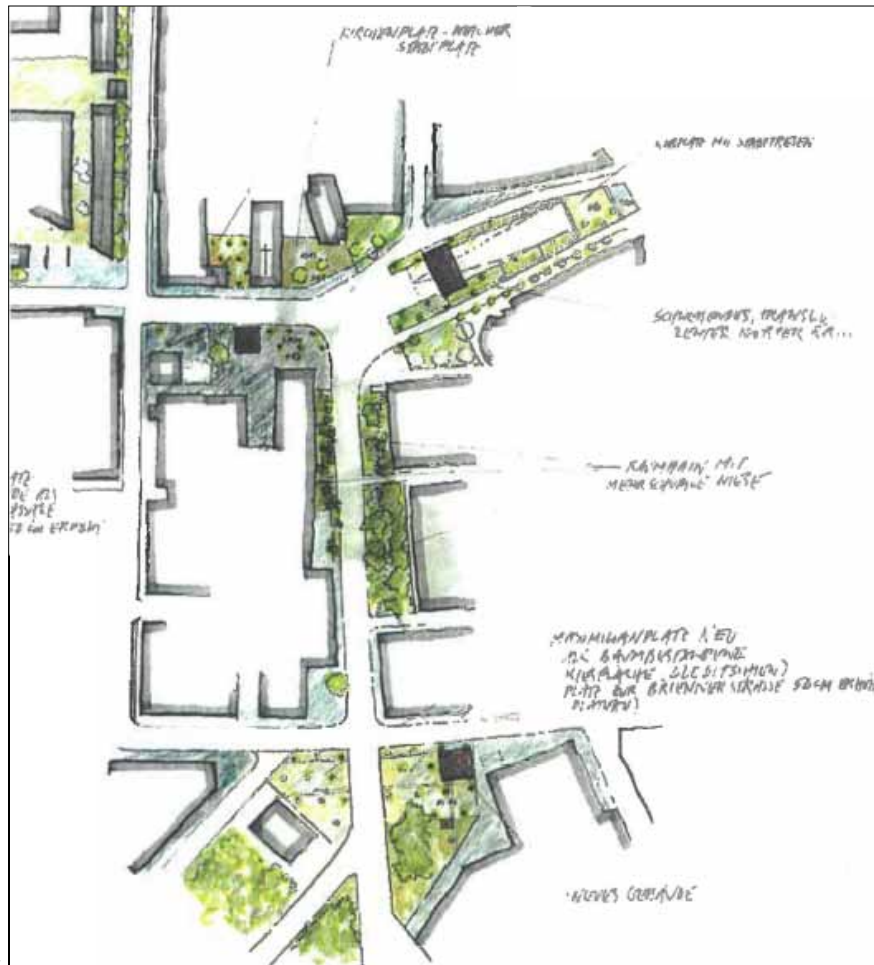
„Das Büro Martha Schwartz und Partner entwickelt unter dem Arbeitstitel ‚Dramatischer Freiraum‘ vier radikale Umbau-Alternativen. Diese

reichen von der kompletten Auffassung des Tunnels bis hin zu einer künstlichen Hügellandschaft als neuen Gestaltungs-Höhepunkt.“

### Szenario 1: Urban Forest / Garden

Der Platzraum wird als zeitgemäße Form eines „beaux-arts“-Gartens interpretiert, mit gleichmäßig angelegten Pappelalleen, Brunnen und Blumen. Die Pappelalleen verlaufen parallel zueinander und greifen die Gestaltung der Prinzregentenstraße auf. Ein offener Raum in der Mitte der Platzanlage, gegenüber des Siemens-Gebäudes und der Bayerischen Landesbank, wird von den Pappeln gerahmt.

Die Abbiegespur zur Gabelsbergerstraße wird beibehalten und ein gewisses Verkehrsaufkommen auf der Oberfläche zugelassen, Fußgänger müssen jedoch nicht länger eine breite Straße überqueren, um von der Pinakothek in die Innenstadt zu gelangen.



QUELLE © AUBÖCK UND KARASZ

„Das Wiener Büro Auböck und Karasz schafft unter dem Arbeitstitel „Verfeinerung Freiräume“ mit sensiblen Rückbau- und Stadtgestaltungsmaßnahmen eine neue Aufenthaltsqualität bei grundsätzlich gleichem Verkehrskonzept wie heute.“

### Entwürfe der Landschaftsarchitekten

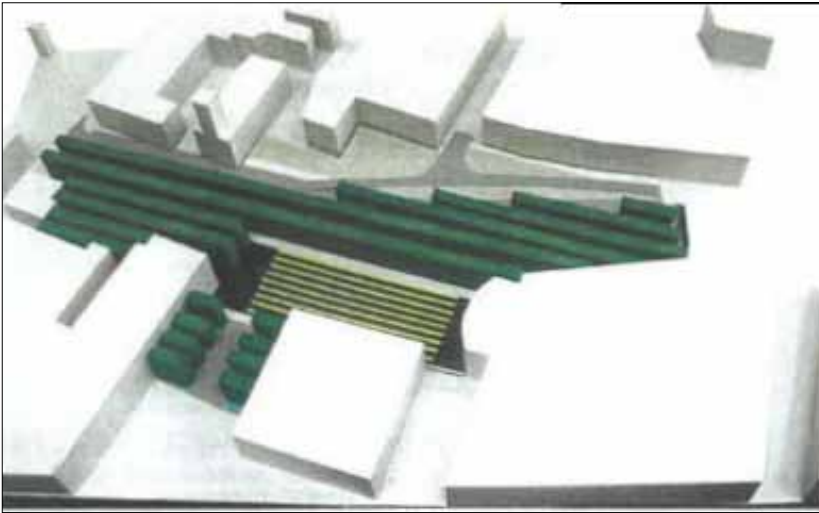
#### Vorbemerkung

Als städtebaulich beste Lösung für den Oskar von Miller-Ring und somit für die Anbindung der Pinakothek an die Altstadt wird bei diesem Entwurf die Auffassung des Tunnels angesehen.

Bis eine derartige Lösung städtebaulich realisierbar ist, wird für die Zwischenzeit eine Abfolge neuer Platz- und Weggestaltungen vorgeschlagen.

#### Oskar-von-Miller Ring

Der Tunnelmund wird um zwei Spurenbreiten verengt, beiderseits der Tunnelöffnung wird durch Terrassierungen eine deutlichere Akzentuierung des Geländes vorgenommen. Die Tunnelöffnung wird mit einem schmalen transluzentem Gebäude überbrückt. Im südlichen Bereich wird die Charakteristik der hainartigen Baumpflanzungen (Reste eines Palais-



Szenario 1 – Urban Forest / Garden

zept ab: Die Entfernung des gesamten Kfz-Verkehrs aus dem bestehendem Tunnel und seine (Wieder-) Nutzung als „Untergrund-Garten“ bzw. Unterhaltungs-„Korridor“, z.B. unter Einrichtung weiterer Kunstmuseen, Installationen und einer Discothek.

Ein neuer öffentlicher Garten reicht aus dem Tunnel heraus und erstreckt sich bis zur Gabelsbergerstraße. Die früheren Verkehrsmuster werden in Gartenmaterialien wie Gras, Wasser und Kies nachempfunden und setzen sich in der Gabelsbergerstraße bis zur

**Szenario 2: Land-/Art Sculpture**

Eine groß dimensionierte Bodenmodellage wird in die Platzanlage eingebettet Diese „hügelartige“

Landschaft macht eine Verlängerung des Tunnels möglich, ohne ihn abzusenken. Die neue „Bodenskulptur“ fungiert als Brücke und Aussichtspunkt mit Blick auf die Stadt und wird zu einem Stück riesiger „Stadtmöblierung“, das dem Museenviertel eine neue Ansicht verschafft. Die „Bodenskulptur“ zieht die Blicke der Betrachter auf sich und lenkt sie von den seltsamen, den Raum einfassenden Rändern ab. Kfz-Verkehr auf der Oberfläche kann eingerichtet werden.

[...]

Pinakothek fort.

Der „Untergrundgarten“ verbindet unterschiedliche Fußgängerströme. Der tiefe Schnitt vor dem Haus

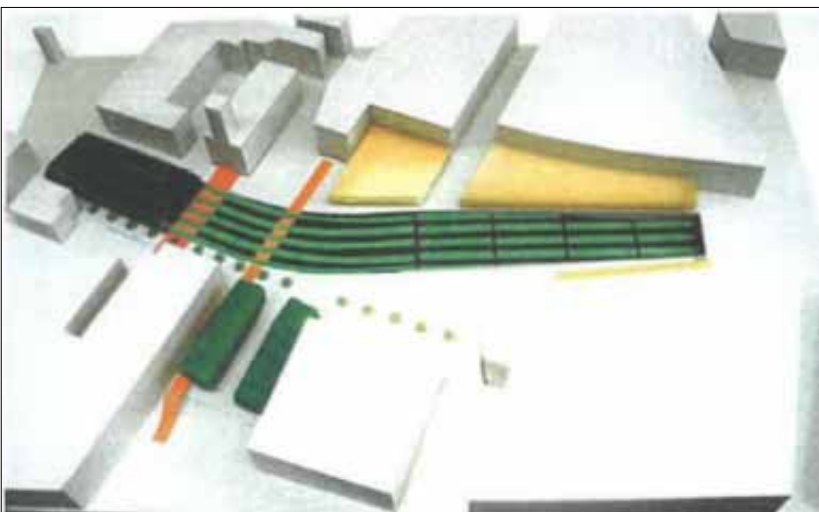


Szenario 2 – Land- / Art Sculpture

**Szenario 4: The tunnel garden / discotheque**

Der vierte Entwurf weicht als einziger von der Lösung ab, die Überdeckung des (verlängerten) Tunnels zu nutzen und stellt auf ein vollständig neues Kon-

der Kunst, der durch die Tunneleinfahrt entsteht, wird entfernt, sodaß das Museum seine ursprüngliche Beziehung zur Prinzregentenstraße wieder aufnehmen kann.



Szenario 4 – The tunnel garden / discotheque

Der Tunnel bleibt als Relikt der Planungsideologie der 70er Jahre erhalten. Er ist sowohl ein moderner Eingriff in die Stadtlandschaft als auch ein historisches Restaurationsprojekt. Der Tunnel vermittelt einen neuen Eindruck der Stadt und stellt ein neues Unterhaltungsareal dar, das mit farbigem Licht und Kunstobjekten ausgestaltet und mit Musik erfüllt ist.

Die Überlegungen des Münchner Stadtrats und der Stadtverwaltung, wie mit den Ergebnissen des „Entwurfsseminars Umfeld Pina-

kotheek der Moderne“ aus dem Jahr 2000 umgegangen werden soll, waren außerordentlich langwierig. Erst nach zehn Jahren, in der Amtsperiode 2008 bis 2014, fasste der Stadtrat im Juli 2010 den pragmatischen Grundsatzbeschluss, keine grundlegenden Veränderungen vorzunehmen. Die Verlängerung des Altstadtring-Tunnels mit einer Ausfahrt in den Oskar-von-Miller-Ring zwischen Landesbank und Siemens-Areal wurde abgelehnt, die autobahnähnlich ausgebaute westliche Tunnelrampe sollte nur geringfügig verschmälert werden. Damit wurde die Chance vertan, eine komfortable Fußwegebeziehung zwischen Altstadt und Kunstareal herzustellen und das Museumsviertel mit dem Zentrum der Stadt Fußgänger-adäquat zu verbinden. Als wesentlicher Parameter wurde die neue, bereits realisierte Abbiegebeziehung aus der Achse Von-der-Tann-Straße – Ludwigstraße – Oskar-von-Miller-Ring zum Platz der Opfer- des Nationalsozialismus fixiert. Wie würde sich der Münchner Stadtrat im Jahr 2022 mit den Ergebnissen des Entwurfseminars des Jahres 2000 auseinandersetzen, welche Ideen der vier teilnehmenden Planungsbüros würden auf Vorschlag des Mobilitätsreferats mit Blick auf die aktuellen Perspektivenwechsel der Mobilitätswende aufgegriffen? Diese Fragen bleiben offen und können unter Umständen im Jahr 2026 von den Festrednern bei der Feier zum Abschluss der Neugestaltung thematisiert werden. Dabei wird sich zugleich erweisen, ob der hohe Kostenaufwand von heute geschätzten 34 Millionen Euro für die Oberflächengestaltung in angemessenem Kosten-Nutzen-Verhältnis steht. Im Jahr 2002 hat das Baureferat die Kosten für eine

Verlängerung des Tunnels (!) auf nur 23 Millionen Euro geschätzt, eine Größenordnung, die damals als unrealistisch gehalten wurde.

*Klaus Bäumler ist Leiter des Arbeitskreises ‚Öffentliches Grün‘, war 2. Programmausschussvorsitzender von 2015 bis 2021 im Münchner Forum, Vorsitzender des Bezirksausschuss Maxvorstadt von 1978 bis 2008 und Richter (rtd.) am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof.*

### Zum Weiterlesen:

<sup>1</sup> Einzelheiten im RIS: Beschluß vom 26.10.2022 Nr. 20-26/V 05488; Grundsatzbeschluss mit Planungshistorie vom 28.07.2010 Nr. 08-14 / 04586; Beschluss vom 21.02.2017 Nr. 14-20 / V 06080 Sicherheitsnachrüstung des Tunnels und Straßenumbau, Kostenvolumen rund 85 Millionen Euro. [↗](#)

<sup>2</sup> Rolf-Richard Grauhan: Zur Teilhabe Betroffener an der Stadtentwicklungsplanung. In: Gesellschaftlicher Wandel und politische Innovation, Tagungsband der Deutschen Vereinigung für Politische Wissenschaft 1971, Opladen 1972, S. 84, 88).

<sup>3</sup> vgl. Einzelheiten hierzu: Klaus Bäumler: Auf weitere 50 Jahre. Ein Bunter Abend zum Abschluss. In: STANDPUNKTE 12.2018/01.2019 Fünfzig Jahre Münchner Forum 1968-2018;

Karl Klühspies: Der Plan K. In: ders.: München *nicht* wie geplant. Stadtpolitik, Bürgerwille und die Macht der Medien, München 2015, S. 102-105.

## „Horsepower“ am Altstadtring Ein Kommentar zur Oberflächenplanung

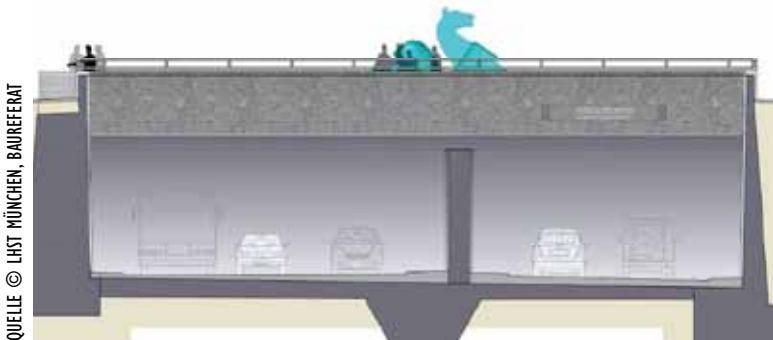
FLORINA VILGERTSHOFER

Derzeit ist es am Tunnelmund des Altstadtring-Tunnels, an der Kreuzung Gabelsbergerstraße und Oskar-von-Miller-Ring vor allem eines: unübersichtlich. Zu Hauptverkehrszeiten ist es noch ein Zweites: laut. Beide Störfaktoren sollen durch die Sanierung des Tunnels, die in vollem Gange ist, verschwinden.

**N**atürlich trägt die aktuelle Baustelle dazu bei, den beschriebenen Eindruck zu verstärken. Doch wer den Platz kennt, der weiß, dass dieser Verkehrsknotenpunkt schon lange unattraktiv für alle war, die nicht in ihren kleinen Blechkisten saßen und gemütlich über die asphaltierte Fahrbahn schießen. Auch deshalb ja die Sanierung und Umgestaltung des

Tunnels und der Oberfläche, die schon viele Jahre in der Kommunalpolitik kontrovers diskutiert und nun (bald) zu einem Abschluss kommen soll.

Die neue Planung sieht eine Reduzierung der (Auto-)Verkehrsfläche, mehr Grün, Sitzgelegenheiten und all die Dinge vor, die kommunalpolitische Gremien wie Bezirksausschüsse gerne und zu Recht



QUELLE © LHST MÜNCHEN, BAUREFERAT

Empfehlung der Kunstkommission: Entwurf „PS (Horsepower)“.  
Skulptur auf der Fläche über dem Tunnelmund

fordern. Auf den Entwürfen, die üblicherweise vorgestellt werden, sind natürlich elegant anmutende Pflanzungen zu sehen, entspannte Menschen beim Flanieren und – eher selten – sehr dezent, meist im Hintergrund, der motorisierte Individualverkehr. Die Zeichnungen täuschen darüber hinweg, dass der Ort auch im Zuge der neuen Planung seinen Charakter eines Verkehrsknotenpunktes wohl kaum verlieren wird. So schön all die Bildchen mit Staudenbeeten (ja!) und flanierenden Menschen (ja!) auch aussehen, so wichtig und richtig die Neugestaltung der Oberfläche und eine Neuverteilung der Flächen ist, so wenig ambitioniert ist diese Planung, die eben das ist, was sie ist: eine Verkehrsplanung.

Der Altstadttringtunnel ist ein verbindendes Element zwischen den großen Kunstmuseen unserer Stadt, im Osten das Haus der Kunst und im Westen das Kunstareal, dass ja viel mehr ist – oder sein will – als ein bloßer Ort, an dem die Museumsdichte zufällig die höchste in der ganzen Stadt ist. Die Diskussion um das Kunstareal als wirkliches Areal, das zusammen gedacht ist, ist auch im Münchner Forum seit Jahren virulent. Und mit der Diskussion die Vision eines Quartiers, dass von Besucherinnen und Besuchern als Einheit wahrgenommen wird, durch planerische und gestalterische Elemente miteinander verbunden.

Die Kreuzung, die aktuell durch Lautstärke und Unübersichtlichkeit auffällt, könnte und sollte ein Verbindungsort sein, zwischen dem Lehel und der

Maxvorstadt, dem Haus der Kunst und dem Kunstareal. Oder, wem das zu ambitioniert ist, einfach nur ein Eingangstor zum Kunstareal. Die aktuelle Gestaltung denkt diese Nutzung jedoch nicht mit: Es fehlt an Elementen, die verbinden.

So ist das Kunstwerk, das für die Fläche über dem Tunnelmund ausgewählt wurde, die große eiserne Figur eines Pferdes. Ein massives Spielzeugpferd, das etwas grotesk aufgeklappt über den dahinrauschenden Autos thronen wird. „PS (Horsepower)“ heißt es. Und es will sehr wohl Verbindung schaffen: zwischen der ‚Autostadt‘ München mit BMW als wichtigem Unternehmen und den zahlreichen historischen Reiterstandbildern in der Stadt. Ob das Kunstwerk gefällt, das ist Geschmackssache, wie so oft bei Kunst. Doch über das, was damit ausgesagt wird, sollte man streiten. Einen Ort, der eigentlich auch an die Bewohner\*innen, die nicht in kleinen Blechkisten sitzen, zurückgegeben werden sollte, ein Ort, der das Viertel verflechten und ein bisheriges Hindernis auch für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen passierbar machen soll, mit einem Kunstwerk zu besetzen, das Bezug auf die Autostadt München nimmt, das ist fast schon zynisch.

Auch sonstige verbindende Elemente, die einen Bezug zum Kunstareal herstellen könnten, fehlen bei der Oberflächengestaltung: durch Pflanzungen, architektonische Elemente aus der Umgebung – vieles wäre denkbar. Einfach ist diese Aufgabe sicher nicht, denn schon im Areal gibt es wenige dieser Elemente. Dieser Kommentar ist deshalb kein Vorwurf an das Planungsbüro, sondern die Beobachtung einer vertanen Chance.

Vor allem weil der Bezug zu den angrenzenden Kunstmuseen so einfach herzustellen gewesen wäre – beispielsweise durch ein Kunstwerk, das Bezug zum Areal nimmt und nicht zu den kleinen Blechkisten, die weiterhin in großer Zahl, tagein, tagaus durch den Tunnel rauschen werden. Aber immerhin, es geht voran, und die Neugestaltung des Platzes wird auch in der jetzt geplanten Form ein Gewinn für die Bürger\*innen der Maxvorstadt sein.

Florina Vilgertshofer ist Kulturmanagerin und Vorsitzende des Unterausschuss Kultur und Demokratieförderung im BA3/ Maxvorstadt. Sie ist Mitglied im Programmausschuss des Münchner Forum und im AK Junges Forum aktiv.

# Klaus Zimniok: München – eine Stadt geht in den Untergrund

GEORG KRONAWITTER

Dr. jur. Klaus Zimniok (1922 – 1995) gilt allgemein als der „Vater“ der Münchner U-Bahn. Seine Verpflichtung in Münchner Dienste war eine der besten Entscheidungen des damaligen Oberbürgermeisters Dr. Hans-Jochen Vogel (SPD). Mit einer Energie und Raffinesse ohnegleichen schafft er es, dieses Münchner Megaprojekt zu einer international beachteten Erfolgsgeschichte zu machen. DER SPIEGEL widmete ihm in der Ausgabe 43/1969 einen ausführlichen Beitrag.

**D**as Werden der Münchner U-Bahn hat Klaus Zimniok im 1981 erschienenen Buch „Eine Stadt geht in den Untergrund“ aus der Sicht des Insiders und Chef-Akteurs beschrieben. Schon diese Wortwahl zeigt, dass in den 1960er Jahren Bahn-Tunnel jeglicher Art als unverzichtbarer Lösungsan-satz galten.

Zimniok hat maßgeblich dazu beigetragen, dass der Münchner Stadtrat sich von der Idee einer Unterpflasterstraßenbahn verabschiedete und sich für eine „richtige“ U-Bahn entschied, deren Züge dann auch 2,90 m breit und 120 m lang sein durften. Die U-Bahn sollte zunächst die Nord-Süd-Achse bedienen. Dadurch wurde die zwischen den städtischen Verkehrsbetrieben und der Bundesbahn beanspruchte Ost-West-Trasse zwischen Haupt- und Ostbahnhof frei für die so genannte V-Bahn, wie der S-Bahnstammstreckentunnel anfänglich hieß.

Damit war schon vor der Zuteilung der Olympischen Spiele der „Gordische Knoten“ durchschnitten worden, der die Schnellbahnentwicklung in München jahrelang blockiert hatte.

Ich kann allen Interessierten dieses packend geschriebene Buch nur empfehlen. Es ist auf den üblichen Bücherantiquariats-Plattformen immer wieder erhältlich. Der Untertitel „Die Geschichte der Münchner U- und S-Bahn im Spiegel der Zeit“ trifft den Nagel auf den Kopf, weil nicht nur die bautechnische Seite dieses Mega-Projekts behandelt wird, sondern darüber hinaus ein sehr interessanter Einblick in die kommunal- und landespolitischen Verhältnisse dieser Aufbruchszeit der Vogel-Ära geboten wird.

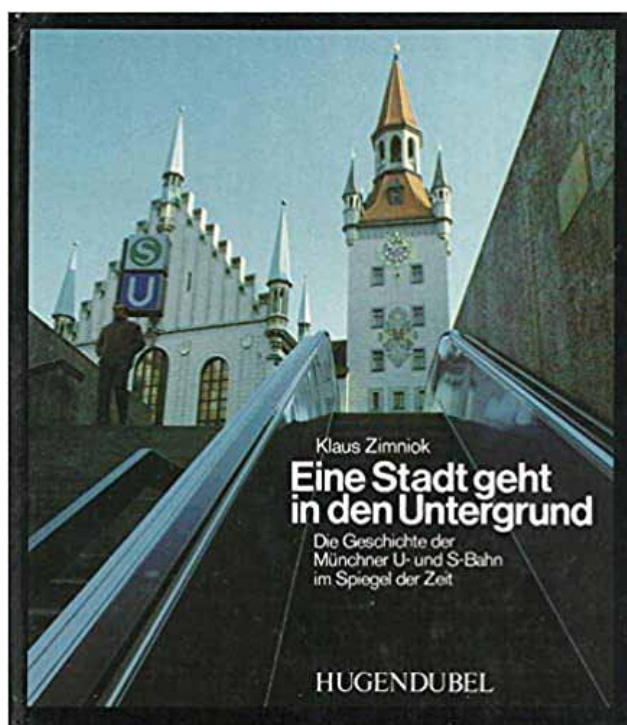
Dass das Buch passagenweise immer noch brandaktuell ist, zeigt der folgende Ausschnitt der Seiten 95ff., wird doch aufgezeigt, dass seitens der „U-Bahn-Väter“ sehr weitschauend ein späterer Betriebsverbund zwischen U- und S-Bahn konstruktiv offengehalten wurde, weil der spätere Einsatz eines S- und U-Bahn-kompatiblen Zweisystemfahrzeugs „ein Fortschritt und ein Vorteil“ (Bayerischer Rechnungshof BRH, 80. Sitzung 1969, s.u.) wäre.

Auszug aus dem Buch „Klaus Zimniok: Eine Stadt geht in den Untergrund“, Seiten 95ff:

*„Nicht der ‘MVV’ – die städtischen Verkehrs-betriebe und die Bundesbahn betreiben nach wie vor ihre Verkehrsmittel. Ein Betriebsverbund, der mutige Schritt in die Zukunft weg vom kleinkarierten und eigensüchtigen Denken in Zuständigkeiten, war nicht zu verwirklichen gewesen. Doch er wurde für die Zukunft nicht verbaut, allen Anfeindungen zum Trotz!“*

*Von Anfang an hatten wir die Gleise der U-Bahn und den Ausbau denen der S-Bahn angeglichen. Die S-Bahn fährt mit Einphasenwechselstrom und Oberleitung, die U-Bahn mit Gleichstrom aus einer seitlichen Stromscheine. Stromsysteme und sich schnell abnützende und bald veralternde Wagentypen lassen sich ändern. In Berlin benützt die S-Bahn Gleichstrom. In Hamburg hat die Bundesbahn S-Bahnstrecken von Wechsel- auf Gleichstrom umgestellt.*

*Tunnel und Bahnhöfe lassen sich nicht mehr nachträglich zuschneiden, sie stehen in Beton hundert und noch mehr Jahre und auch dann noch, wenn*



QUELLE © HUGENDUBEL VERLAG

*kommende Generationen in anderen Kategorien zu denken gelernt haben werden.*

*Um einen Betriebsverbund mit einem einheitlichen größeren Wagen in der Zukunft zu ermöglichen und um technische Neuerungen, wie etwa ein Fahren mit Oberleitung, offen zu halten, wurden auch bei der U-Bahn um 55 Zentimeter höhere Tunnel gebaut.*

*Derart „zukunftsicher“ zu sein, verteuerte die Nord-Süd-U-Bahn um rund 13 Millionen Mark, gleich 0,6 Prozent der Baukosten. Das kommt schon jetzt den Fahrgästen durch den verminderten Luftschwall zugute, was die zu schätzen wissen, die sich in zugigen Bahnhöfen leicht erkälten oder denen wie etwa in London mit einem eng in die Röhre eingepassten Zügen ständig der Hut vom Kopf gefegt wird.*

*Als die Süddeutsche Zeitung mit dem „Stachus-skandal“ aufwartete, wollte eine andere Münchner Tageszeitung nicht nachstehen und witterte in den 13 Millionen Mehrkosten eine Affäre und griff mich persönlich an. Doch sie sah sich enttäuscht. In der 80. Sitzung (am 30. Juni 1969) des Haushaltsausschusses des Bayerischen Landtags bescheinigte der Präsident der Bayerischen Obersten Rechnungshofes, Gotthard Brunner, der Stadt „Weitsichtigkeit“:*

*„Die Untersuchungen haben ergeben, dass die vom U-Bahn-Referat gewählte Lösung durchaus vertretbar ist, weil kein Zweifel besteht – was von der Bundesbahn bestätigt wurde – dass es technisch möglich wäre, in der Zukunft ein Fahrzeug zu entwickeln, das in der Lage ist, die Schienensysteme*

*im U-Bahn-Bereich und im Bundesbahn-Bereich zu befahren. Diese Lösung wäre ein Fortschritt und ein Vorteil. Denn die Möglichkeit eines späteren Betriebsverbunds zwischen U-Bahn und S-Bahn steht zwar im Augenblick nicht zur Debatte, kann aber später durchaus akut werden.“*

*Wie gut sich eine Schienenehe ausnähme und welche Vorteile sie allen brächte, wurde ein halbes Jahr später am 2. Dezember 1969 demonstriert. Über einen Gleisanschluss unter der Brücke des Tatzelwurmes in Freimann rollte der erste Konvoi aus U-Bahn-Wagen und Güterwagen der Bundesbahn, die ab da Schotter und sonstiges Baumaterial für die U-Bahn bis vor Ort brachten, ohne dass, wie bisher, umgeladen werden musste.“*


### **Vertane Chancen**

Angesichts des Kosten- und Bauzeitfiascos beim 2. S-Bahnstammstreckentunnel ist es umso bedauerlicher, dass der von Zimniok auf dem Silbertablett weitsichtig präsentierte Systemverbund zwischen U- und S-Bahn als Alternative keine echte Chance hatte, obwohl der Verfasser das Thema mehrfach auf die kommunalpolitische Agenda brachte zwischen 2006 und 2011. Unserer Entscheidergeneration fehlte halt eine Person von Zimnioks Format.

Die Zeche zahlen wir alle.

*Dr. Georg Kronawitter ist Elektroingenieur, war Stadtrat von 2008 bis 2014 und ist Mitglied im Münchner Forum.*

## **Arbeitskreise im Dezember**

Sie haben Lust, etwas für München zu tun? Unsere Arbeitskreise stehen Ihnen offen. Eine E-Mail an [info@muenchner-forum.de](mailto:info@muenchner-forum.de)  genügt.

### **Arbeitskreis ‚Junges Forum‘**

Leitung: Maria Schlüter, Bernhard Fischer u.a.  
nächstes Treffen: Do. 01. Dezember, 19:00 Uhr

### **Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘**

Leitung: Dr. Wolfgang Beyer, Prof. Dr. Wolfgang Hesse  
nächstes Treffen: Do. 08. Dezember, 18:30 Uhr,

### **Arbeitskreis ‚Wer beherrscht die Stadt?‘**

Leitung: Bernadette Felsch  
nächstes Treffen: Di. 13. Dezember, 19:00 Uhr

### **Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘**

Leitung: Berthold Maier, Matthias Hintzen  
nächstes Treffen: Do. 22. Dezember, 18:30 Uhr,  
per Videokonferenz

# Freiham: ein Stadtteil auf der „Grünen Wiese“ – und doch in den Sand gesetzt?

BERNHARD FINK

In Freiham am westlichen Münchner Stadtrand entsteht auf 350 Hektar ein neuer Stadtteil, in dem über 25.000 Menschen leben und fast 15.000 arbeiten werden. Wurde auch das Thema Mobilitätswende von Anfang an mitgedacht? Schließlich entsteht der Stadtteil buchstäblich auf der grünen Wiese und soll europaweit Maßstäbe setzen. Ideale Voraussetzungen also – oder doch nicht?

**D**as Erste, was für Freiham erstellt wurde, war das Straßennetz. Mit der neuen Hans-Steinkohl-Straße wurde ein vierspuriger Halbanchluss an die A96 sowie an der Bodenseestraße, die den westlichen Münchner Stadtteil Pasing mit der Nachbarstadt Germering verbindet, ein Vollanschluss an die A99 geschaffen. Zudem wurde die Bodenseestraße an verschiedenen Knoten von einer auf bis zu vier Fahrspuren je Richtung erweitert. Das Mittelstück der Bodenseestraße hatte zunächst weiterhin nur zwei Fahrspuren und war durch die abknickende Vorfahrt der von ihr abzweigenden Erschließungsstraße Freiham in ihrer Leistungsfähigkeit stark eingeschränkt. Lange Staus waren die Folge, obwohl noch kein einziger der (zukünftigen) Bewohner Freiham zugezogen war. Schon wenige Jahre später wurde dann die gesamte Bodenseestraße im Bereich Freiham auf vier Fahrspuren erweitert. Damit mussten zuerst die alten und dann die frisch gepflanzten Bäume wieder gefällt werden. Dabei stellt der neue vierspurige Halbanchluss – über den die Hauptlast des Verkehrs abgeleitet werden soll – die am wenigsten attraktive Verbindung zur Autobahn dar: Autofahrer aus Germering sparen sich fünf Ampeln, wenn sie den Vollanschluss vorab nutzen, Autofahrer aus Neuaubing drei Ampeln, wenn sie vorab über die Anton-Böck-Straße fahren. Und Autofahrer aus Freiham nutzen ohnehin den Vollanschluss zur A99. Kostenpunkt für die Verkehrserschließung: 200 Mio. Euro (Süddeutsche Zeitung vom 18. Januar 2019).

Der Stadtbezirk 22 (Aubing-Lochhausen-Langwied), wozu Freiham gehört, bekam 2017 bei der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ hinsichtlich der Fahrradsituation die schlechteste Bewertung in München. Radfahrer haben bis heute nur eine Möglichkeit, Freiham auf dem Radweg zu erreichen: über die Bodenseestraße. Dieser ist im Bereich

Freiham vorbildlich ausgeführt und beidseitig in zwei Richtungen befahrbar, aber bereits nach wenigen Metern (ab Hausnummer 280) nur noch in einer Richtung. Kurz darauf (ab Hausnummer 100) endet der Radweg ersatzlos. In Freiham gibt es bislang keinen einzigen durchgehenden Radweg, mit einer Ausnahme: im Gewerbegebiet, ab der Bodenseestraße zum Autobahnhalbanchluss Freiham. Dieser Radweg ist zwar vorbildlich – mit Zulauf bzw. Beginn/Ende auf die BAB – völlig sinnfrei, bis heute ist dort nie ein Radfahrer zu sehen. Diese nutzen stattdessen



Zweirichtungsradweg endet abrupt

QUELLE © BERNHARD FINK

die parallel verlaufende Freihamer Allee, die für Autos ohnehin gesperrt und daher viel sicherer ist. Auch gibt es in Freiham, mit Ausnahme am S-Bahnhof und am Schulcampus, keinen einzigen Radlstander.

Ein echtes Sicherheitsproblem stellt der Radweg am Schulcampus dar: Dieser wurde nicht baulich separat eingerichtet, sondern lediglich auf der Fahrbahninnenseite, parallel zu den Parkstreifen auf der Fahrbahn abmarkiert. Damit kreuzen alle Mamis, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen oder dort abholen, den Radverkehr. Zudem endet der aufgemalte Radweg nach wenigen Metern ersatzlos!



Wer den MVV nutzen will, kann derzeit zwischen Bus und S-Bahn wählen. Tram und U-Bahn sind erst ab Pasing/Laimer Platz (mit Metrobus 57 in 21 bzw. 41 Minuten) erreichbar.

Wer in der Helmut-Schmidt-Allee in den Metrobus 57 Richtung Pasing steigt, muss für die Fahrt 21 Minuten einplanen. Ausgerechnet die Linie 57 ist als einzige Metrobuslinie bis heute nicht beschleunigt. Zum Vergleich: Mit dem Rad ist man in 18 Minuten (bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/h) am Ziel. Die Möbelkette Höffner bietet einen kostenlosen Expressbus von Freiham nach Pasing an, der für die Strecke zwölf Minuten benötigt!

Übrigens, die Buslinie 72 befuhr im Jahr 1972 dieselbe Strecke in der Hauptverkehrszeit sogar im Drei-Minuten-Takt. Im Jahre 2003 wurde diese Linie umbenannt in Metrobuslinie 57, die exakt den gleichen Linienweg befährt, braucht heute trotz deutlich besserer Motorisierung länger und fährt seltener.



QUELLE © BERNHARD FINK

Nicht rollstuhlaugliche Rampe: zu steil und ohne Zwischenpodest.

Als einzig vernünftige Verkehrsanbindung fungiert seit 2013 der neue S-Bahnhof Freiham, der S-Bahnhof Aubing liegt für die Bewohner des 1. Bauabschnitts zu weit entfernt.

Wie ist der S-Bahnhof Freiham erreichbar? Den kürzesten Weg stellt aus Neuaubing kommend der Zugang über eine 70 Meter lange, nicht für Rollstuhlfahrer geeignete Rampe auf den Bahnsteig-Ostkopf dar. Eine alternative Erschließung über eine direkte Treppe wurde zwar baulich offengehalten, aber nicht realisiert. Fußgänger müssen dadurch täglich einen 70 Meter langen Umweg in Kauf nehmen.

Der zweite Hauptzugang West bedeutet (da zuerst am Bahnhof vorbeigelaufen wird) einen Umweg von rund 200 Metern. Allerdings muss erst auf Ebene

1 gewechselt, dann eine Treppe (oder der Aufzug) benutzt werden.

Für die provisorische P+R-Anlage gilt: Da sowohl in der Bodenseestraße als auch in der Clarita-Bernhard-Straße kostenlos geparkt werden kann, wird das kostenpflichtige P+R-Angebot nicht angenommen und lieber wild geparkt – zu Lasten der Anwohner.

Deutlich schlechter haben es Rollstuhlfahrer und Bike&Ride-(B+R)-Kunden, da diese (bei Fahrtrichtung stadteinwärts) komplett außen um den Bahnhof herum fahren müssen: Umweg: 360 Meter (es gibt auch keine Beschilderung).

Denn nur am Südkopf befinden sich B+R-Ständer, für Rollstuhlfahrer ist der Zugang West über die Rampe nicht rollstuhlgerecht ausgeführt bzw. explizit verboten.

Auch sind die B+R-Abstellanlagen nicht überdacht, in der Fußgängerunterführung wäre eine Beleuchtung, Wetterschutz sowie ausreichender Platz gegeben! Derzeit stellen viele Radfahrer ihre Räder wild ab, da dies eine deutliche Zeitersparnis darstellt.

Die Umsteigesituation zum Bus (der Linien 157 und 860) ist ebenfalls schlecht gelöst, da der Umstieg an der Haltestelle Clarita-Bernhard-Straße in 200 Meter Entfernung ohne jegliche Sichtbeziehung oder Beschilderung erfolgen soll. Statt des geplanten Busbahnhofs wurde jetzt auf der provisorischen P+R-Anlage ein provisorischer Lidl-Discounter-Markt mit eigener Bushaltestelle errichtet. Wer allerdings vom Bahnhof auf dem Nachhauseweg noch schnell einkaufen oder in den Bus umsteigen will, findet keine direkte (!) Fußwegverbindung Bahnhof-Bus/Lidl vor. Auch in diesem Fall muss man als Fußgänger erst komplett außen um den Bahnhof herum gehen (Umweg 200 Meter).

Das MVG-Leihangebot befand sich ebenfalls in einer Entfernung von rund 100 Metern zum Bahnhof und wird deshalb auch nur bedingt angenommen. Entwickelt 2017 im EU-Projekt „Smarter Together“ wurde das eigentlich hervorragende Mobilitätsangebot bereits 2021 ersatzlos eingestellt.

Wo überall in Freiham Fußwege fehlen, zeigen eindrucksvoll die neu entstandenen Trampelpfade. Im gesamten Neubaugebiet gibt es – mit Ausnahme vom Schulcampus bzw. an der Pretzfelder Straße – bislang keinen einzigen fertiggestellten Gehweg.

Es gibt auch Gutes zu berichten: Der neue Grünfinger und sein Fußweg werden sehr gut angenommen. Ein weiterer Fußweg, der Richtung Autobahndreieck A96/99 führt, wurde mit Liegebänken neu angelegt. Aber: Die Liegebänke sind in nur 100 Meter Ent-

fernung zur Autobahn aufgestellt worden – ohne jeglichen Lärmschutz.

Wie war der Vorlauf? Während der Gewerbestandort Freiham Süd seit dem Jahr 2002 entwickelt wird, erfolgte der Startschuss für die Planung von Freiham Nord im Jahr 2007. Die Rahmenplanung wurde 2013 beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 13478):

- 2017 wurde mit der Wohnbebauung mittig – mit je rund einem Kilometer Luftlinien-Entfernung zu den S-Bahnhöfen Freiham und Aubing – begonnen. Damit mutet man den ersten Bewohnern des Neubaugebietes den längsten Weg zum Bahnhof zu.
- 2019 erstellte die Landeshauptstadt ein stadtteilbezogenes Mobilitätskonzept für Freiham Nord, das folgende Analyse enthält: „Zum einen steht den ersten Bewohnern nur ein eingeschränktes Nahversorgungsangebot zur Verfügung, zum anderen fehlt etwaigen (...) Mobilitätsbausteinen zur Reduzierung des privaten Pkw-Verkehrs die notwendige Anzahl an potenziellen Nutzern. (...) Beim ÖPNV fehlt es an leistungsfähigen Tangentialverbindungen und direkten Verknüpfungen in Richtung Umland, insbesondere in Richtung Germering. (...) Kritisch ist, neben den fehlenden Tangentialverbindungen, die „letzte Meile“ zwischen S-Bahnhof und Wohnung, da diese Entfernung von einigen als zu weit zum Laufen empfunden werden könnte. Beim Radnetz (...) muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass die vorhandenen Radrouten im Umfeld aktuell teilweise gravierende Mängel in Punkto Verkehrssicherheit und Fahrkomfort aufzeigen.“

- 2021 Errichtung einer provisorischen Bushaltestelle in Nähe zum Bahnhof Freiham
- 2022 war Baubeginn des Stadtteilzentrums „ZAM“ mit 1.000 (!) Tiefgaragen-Plätzen.
- 2027 soll der südliche Bereich des Landschaftsparks realisiert werden und
- voraussichtlich 2039 soll die Verlängerung der U-Bahn nach Freiham in Betrieb gehen.

### **Kann bei diesem Angebot eine Verkehrswende gelingen?**

Folgende Maßnahmen könnten meines Erachtens relativ einfach und zeitnah umgesetzt werden:

- Beschleunigung der Metrobuslinie 57
- Einrichtung einer Expressbuslinie X57 von Freiham nach Pasing
- Zusätzlicher Halt der Höffner-Buslinie im Bereich Bodensee-/ Ecke Wiesentfelser Straße
- Abmarkierung von weiteren Radwegen auf allen neuen Straßen, insbesondere im Zulauf zur Schule
- Weitere Fahrradabstellmöglichkeiten
- Inbetriebnahme des Busbahnhofs am S-Bahnhof Freiham
- Direkter Fußweg Bahn/Bus am S-Bahnhof Freiham
- Wiederinbetriebnahme der Leihangebote

*Bernhard Fink, geboren 1969 in Gräfelfing und aufgewachsen in Neuaubing, hat an der TU München Sozialgeographie u.a. mit Schwerpunkt Verkehrs- und Stadtplanung studiert. Seit 1998 arbeitet er beim MVV für den Bereich Konzeption und ist für das Team regionale Verkehrskonzepte verantwortlich.*

## **IMPRESSUM**


STANDPUNKTE


ISSN 1861-3004


Münchner Forum – Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.

Schellingstr. 65, 80799 München

fon 089/282076, fax 089/2805532

email: [info@muenchner-forum.de](mailto:info@muenchner-forum.de) 

[www.muenchner-forum.de](http://www.muenchner-forum.de) 

[www.facebook.com/muenchnerforum](https://www.facebook.com/muenchnerforum) 

V.i.S.d.P.: Dr. Detlev Sträter

Redaktion: Klaus Bäuml, Caroline Klotz, Dr. Georg Kronawitter, Dr. Michaela Schier, Dr. Detlev Sträter

Layout: Caroline Klotz


Endredaktion: Dr. Detlev Sträter

Redaktionsschluss: 22.09.2022

Wir verfolgen den Fortgang der von uns aufgegriffenen Themen. Der Inhalt dieses Magazins entspricht nicht zwingend dem Diskussionsstand in unseren Arbeitskreisen. Sie können Aussagen gern wörtlich oder sinngemäß mit Quellenangabe zitieren. Auch können Sie gerne auf Ihrer Homepage Links auf STANDPUNKTE-Ausgaben setzen.

Sie dürfen jederzeit kostenlos und zeitlich unbegrenzt auf die Online-Versionen von STANDPUNKTE-Artikeln verlinken und diese anteaasern, indem Sie neben der Überschrift und dem Vorspann bis zu drei Sätze nach Wahl aus den Artikeln zitieren. Dabei sind technisch auch einzelne Seiten adressierbar, indem Sie an die Endung .pdf direkt folgendes Anhängen: #page=XX (Seitenzahl).

Ob und in welcher Form in den Beiträgen eine gendergerechte Sprache verwendet wird, überlassen wir der Gestaltungsfreiheit der Autorinnen und Autoren.

Sollten Sie unsere STANDPUNKTE jemandem zukommen lassen oder nicht mehr erhalten wollen, genügt eine E-Mail an: [info@muenchner-forum.de](mailto:info@muenchner-forum.de) 



**Sendung 12/2022:**

### **Schikanen in der Türkenstraße: Spekulation, Entmietung, Abriss**

Die Türkenstraße ist ein Paradebeispiel für Spekulation, Abriss und Entmietung – mit drastischen Folgen für Mietende. Vor ein paar Jahren freut sich unser Gesprächspartner Peter über sein neues WG-Zimmer in der Türkenstraße. Schon kurz nach seinem Einzug merkt er, dass etwas nicht stimmt mit dem Haus, welches kürzlich an einen Investor verkauft wurde. Und bald gerät er in den Strudel von skrupellosen Entmietungstaktiken. Was mit Nötigungen und Anwaltsschreiben beginnt, steigert sich schnell zu aufgebohrten Schlössern und Einbrüchen. Erstmals spricht Peter öffentlich und anonym über seine Erlebnisse, die er akribisch dokumentiert hat. Der Fall zeigt exemplarisch, welche Auswüchse Spekulation in München haben kann.

**Zum Nachhören:**

**Sendung 10/2022:**

### **Wie geht es weiter mit dem Bürgergutachten und dem Paketposthallenareal? Ein Gespräch mit Stadtbaurätin Frau Prof. Merk**

Die Bebauung des Paketpost-Areals zwischen Arnulfstraße, Wilhelm-Hale-Straße/Friedenheimer Brücke und Reitknechtstraße in Neuhausen-Nymphenburg mit seinen 8,7 Hektar (im Besitz der Büschl-Unternehmensgruppe) machte in der Öffentlichkeit vor allem durch die zwei, vom Büro Herzog de Meuron in ihrem Masterplan vorgeschlagenen 155 Meter hohen Türme von sich reden.

2021 gab der Stadtrat ein Bürgergutachten in Auftrag. 112 zufallsausgewählte Bürgerinnen und Bürger erarbeiteten Empfehlungen zur Bebauung des Paketpost-Areals. Am 11. Februar 2022 wurden die Ergebnisse im Rathaus der Öffentlichkeit vorgestellt.


Ulla Ammermann spricht mit Stadtbaurätin Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk über ihre Erfahrungen mit diesem Beteiligungsinstrument, über die differenzierten Empfehlungen der Bürgergutachter für eine nachhaltige und klimaangepasste Quartiersentwicklung in einem bioklimatisch belasteten Stadtraum und für den Umgang mit dem Baudenkmal der 22.000 qm großen und 36 Meter hohen Paketposthalle. Was bedeuten die Empfehlungen der Bürgergutachter\*innen für die Weiterarbeit am Masterplan? Was sind die nächsten Schritte, auch angesichts der laufenden Unterschriftenaktion für ein Bürgerbegehren? Was ist an Bürgerbeteiligung angedacht?

**Sendung 11/2022:**

### **Bürgergutachten Paketpost-Areal**

Die Bebauung des Paketpost-Areals ist wohl eines der am häufigsten diskutierten Themen der Münchner Stadtplanung der letzten zwei Jahre. Meistens ging es im öffentlichen Diskurs und in den Medien um den Bau der beiden Hochhäuser. Drum herum soll aber auch ein komplett neues Stadtquartier entstehen. Um die Münchner\*innen in diese Planungen miteinzubeziehen wurde im Herbst 2021 schließlich ein Bürgergutachten durchgeführt.

Um einen tieferen Einblick in die Methode des Bürgergutachtens an sich zu geben und herauszufinden, welche zentralen Themen und Fragestellungen bei dem Bürgergutachten zum Paketpost-Areal im Raum standen, hat Stella Sommer drei verschiedene Interviews geführt. Für den thematischen Einstieg in die Folge gibt Hilmar Sturm, Experte für Bürgergutachten, grundlegende Informationen zu den Abläufen des Verfahrens. Im Zuge des Stadtratsbeschlusses über das Bürgergutachten zum Paketpost-Areal hat sich im Münchner Forum eine Arbeitsgruppe gegründet. Bernhard Fischer gibt als Mitglied der Arbeitsgruppe eine kurze Zusammenfassung der formulierten Anliegen und Forderungen. Schließlich teilen zwei Bürgergutachter\*innen noch ihre gesammelten Eindrücke und Erfahrungen dieses besonderen Beteiligungs-Formats.

Diese und weitere Sendungen finden Sie auf <http://muenchner-forum.delim-radio/>   
sowie auf den gängigen Podcast-Plattformen

Termine der kommenden Sendungen in 2023: 9.1., 13.2., 13.3., 10.4., 8.5., 12.6., 10.7., 14.8., 11.9., 9.10., 13.11. und 11.12. jeweils 19:00 Uhr

---

Die Planungen für unsere beliebte Spaziergangsreihe für das Jahr 2023 haben begonnen. Haben Sie vielleicht Interesse einen Spaziergang anzubieten? Wir würden uns sehr freuen! Ideen, Vorschläge oder Anregungen sind sehr willkommen: [info@muenchner-forum.de](mailto:info@muenchner-forum.de) 

---

### **Ausstellung: Achse im Wandel. Hauptbahnhof - Laim - Pasing 2002 bis 2022 Donnerstag, 08. Dezember 2022 bis 29. Januar 2023**

Im Umwandlungsprozess der Achse vom Hauptbahnhof bis Pasing, wurden in den letzten 20 Jahren Bauland- und Brachflächen völlig neu gestaltet, Wohn- und Gewerbegebiete, Grün- und Erholungsflächen sind entstanden. Der Umwandlungsprozess der alten Bahnflächen wurde in einem fotografischen Langzeitprojekt unter der Leitung von Werner Resch von Fotograf\*innen festgehalten.



QUELLE © MARTIN REINDL

Zur Ausstellung gibt es ein interessantes Rahmenprogramm [↗](#). Dazu wird eine Publikation im Franz Schiermeier Verlag München erscheinen.

### **Wahlkampfauftakt der Deutschen Immobilienpartei (DIP): Satire-Aktion des ‚Jungen Forums‘ beim Winter-Tollwood 22 Mittwoch, 14. Dezember 2022, 14:00 - 23:30 Uhr**

Im politischen Bayern rollt der Landtagswahlkampf langsam aber stetig heran. Zeit für die Parteien, sich zu positionieren. Für die **Deutsche Immobilienpartei (DIP)** [↗](#) ist München eine vielversprechende Kommune - hier lässt sich das Klientel der Partei wunderbar erreichen. Deshalb laden wir zum satirischen Wahlkampfauftakt der DIP am 14.12.2022 von 14.00 bis 23.30 Uhr auf dem Winter-Tollwood ein - Investorinnen und Investoren sind herzlich willkommen sich an unserem Glücksrad die besten Tipps und Tricks zur Wertsteigerung ihrer Objekte abzuholen!

Das ‚Junge Forum‘ beschäftigt sich mit der Rolle zweifelhafter Investor\*innen im Münchner Stadtgebiet. Mit dem Stand der fiktiven Deutschen Immobilienpartei will das ‚Junge Forum‘ auf dem Winter-Tollwood mit Münchnerinnen und Münchnern ins Gespräch kommen, die Rolle von bürgerschaftlichem



QUELLE © MÜNCHNER FORUM

Engagement und die Zukunft der Münchner Stadtgesellschaft unter dem Damoklesschwert steigender Miet- und Immobilienpreise diskutieren.

Kommen Sie vorbei! Sie finden uns im Grünen Pavillon im Bazarzelt, auf dem Tollwood-Festivalgelände, Theresienwiese. Hier der Plan des Festivalgeländes: [https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2022/11/Festivalgelaendeplan\\_Tollwood-Winter-2022.pdf](https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2022/11/Festivalgelaendeplan_Tollwood-Winter-2022.pdf) [↗](#).

### **Faktencheck ‚Hochhäuser‘ Flyer & Online-Informationen**

Die Hochhausdebatte in München ist in vollem Gange. Das Münchner Forum hat nun sechs häufige Behauptungen über Hochhäuser einem Faktencheck unterzogen. Das neue Faltblatt und ein vertiefendes Online-Angebot greifen wichtige soziale, ökologische und bodenpolitische Fragen kurz und knapp auf, die bislang in der Debatte selten im Fokus stehen. Sind Hochhäuser ein wirksames Mittel gegen Flächenfraß? Vergrößern sie das Angebot an bezahlbaren Wohnungen? Sind sie nachhaltig? Und wie wirkt der Hochhausbau auf die Bodenpreise? <https://muenchner-forum.de/faktencheck-hochhaeuser/> [↗](#)



QUELLE © MÜNCHNER FORUM

Die kostenfreien Flyer gibt es in der Geschäftsstelle des Münchner Forums – gerne abholen und verteilen!