



Top-
thema

Der Ruf nach einer Entlastung der Nord-Süd-Achse der U3 und U6 wird in München immer lauter. Stadtwerke und Baureferat haben nun eine Studie erstellen lassen. In deren Ergebnis gibt es eine "Vorzugsvariante". Geschätzte Baukosten: Etwa 3 Mrd. Euro.

Was beinhaltet die "Vorzugsvariante"? Kurz: Zwischen Implerstraße und Münchner Freiheit soll eine neue Röhre gezogen werden. Mittendrin: Der Hauptbahnhof als zentraler Verknüpfungspunkt. Die U-Bahn-Linie von Garching nach Martinsried solle dann auf ihrer Stammlinienführung über diese Strecke geleitet werden – und damit nicht mehr über den Marienplatz fahren. Zusätzlich entsteht eine Verbindungsröhre nördlich des Hauptbahnhofes auf die U2.

Wirtschaftlichkeit noch nicht geklärt

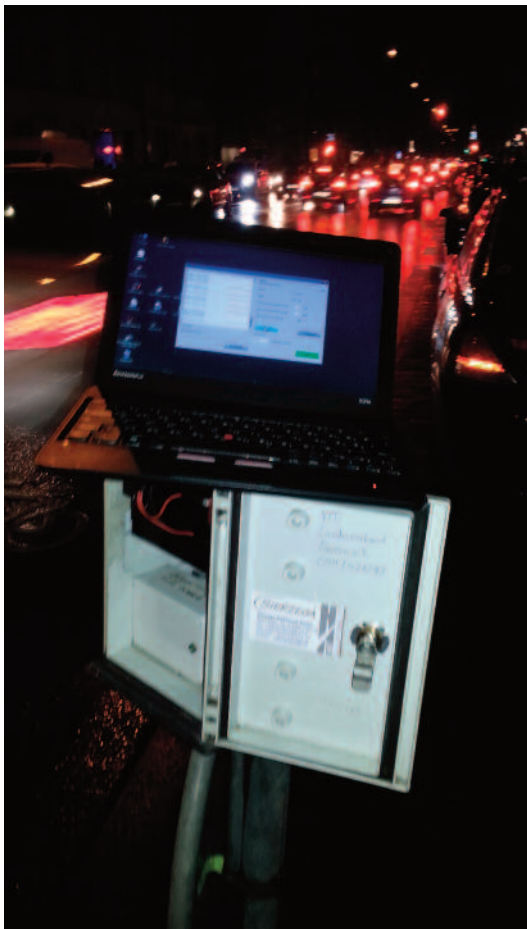
Obwohl erste Pläne für eine U9 bereits vor 13 Jahren kursierten, ist eine Wirtschaftlichkeit der neuen Trasse lange noch nicht geklärt. Daran dürfte schlussendlich auch die Realisierbarkeit hängen. Immerhin würde die Linie fast so teuer wie die zweite S-Bahn-Stammstrecke. Und sie bietet mit drei zusätzlichen Stationen (Esperantoplatz, Pinakotheken und Elisabethplatz) auch vergleichsweise wenig Neuerschließung. Dem gegenüber steht ein sehr hoher Aufwand für die Bahnhofsbauten an den (bestehenden) Knotenpunkten Implerstraße (als Neubau!), Hauptbahnhof und Münchner Freiheit. Ungeachtet dessen gibt es im Stadtrat einen mehrheitlichen Willen, die U9 jetzt zügig weiter zu untersuchen. Die Grünen im Stadtrat haben sich angesichts der hohen Kosten bereits leicht auf Distanz begeben. Sie wollen die U9 nicht um jeden Preis.

Was sagt der VCD?

Für den VCD München ist das Thema U9 nicht neu. Die Mitgliederversammlung 2016 hatte sich mehrheitlich dafür ausgesprochen, diese U-Bahn-Linie als Zukunftsprojekt zu befürworten. Diese Haltung hat der Vorstand jüngst bekräftigt. Allerdings darf das Projekt nicht dazu führen, dass die ganzheitliche Weiterentwicklung des Nahverkehrsnetzes vernachlässigt wird (z.B. Tramausbau, Ringbahn). Es besteht durchaus die Gefahr, dass mit der U9 ein weiteres Mammut-Prestigeobjekt entsteht, in dessen Folge das Geld für weitere Nahverkehrsprojekte in und um München fehlt.

Rosenheimer Straße: VCD-Check zu Tempo 30

Im Sommer 2017 ordnete die Stadt München ein Tempolimit von 30 km/h auf der Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße an. Da immer wieder stadteinwärts fahrende Autos "sehr zügig" im Tempo-30-Bereich beobachtet werden, installierte der VCD hier im Januar 2018 für eine Woche ein Messgerät. Dieses stand auf Höhe der Drehleiter auf halber Strecke zwischen Orleans- und Pariser Straße und zeichnete auf, wie schnell jedes einzelne Fahrzeug tatsächlich fuhr.



-> Foto: Der VCD misst die Geschwindigkeit in der Rosenheimer Straße. Ein komfortables Programm liefert eine detaillierte Auswertung dazu.

Zum Ergebnis: 74 Prozent der Fahrer waren schneller als 30 km/h. Etwa 30 Prozent fuhren auch schneller als 40 km/h und 7 Prozent schneller als 50 km/h. "Aufgedreht" wird natürlich meist außerhalb der Hauptverkehrszeiten, wenn die Straße nicht so stark befahren ist. Klar: In den Hauptverkehrszeiten staut sich der Verkehr vor den Ampeln zurück und wird schon automatisch ausgebremsst. Auch am Wochenende wird natürlich wieder entsprechend häufiger schneller gefahren.

Vorsicht vor Rasern! Viele der Fahrzeuge fuhren schneller als 60 km/h. Es wurden auch mehrere Pkw mit über 80 km/h gemessen und dreimal sogar Werte von über 90 km/h gespeichert. Diese Fahrer fuhren dreimal so schnell wie erlaubt und haben das Limit um 60 km/h überschritten. Das würde 240 Euro Bußgeld kosten und gäbe einen Monat Fahrverbot, wenn die Polizei vor Ort die Geschwindigkeit kontrollieren würde. Rolf Schiener, einer der Münchner VCD-Aktivisten, der die Messungen begleitet hatte, erinnert vor allem an das Sicherheitsrisiko auf der stark frequentierten Rosenheimer: „Wenn nachts ein Radfahrer auf der Kreuzung steht, weil er links in die Pariser Straße einbiegen möchte, und da kommt von hinten einer mit 90 km/h angerast - ich denke nicht, dass sich da noch ein Radfahrer sicher fühlen kann.“

Fazit: Ohne Überwachung ist der Versuch nichts wert. Die Messung des VCD zeigt bereits deutlich, dass das vorgegebene Tempo bei roter Ampel und Verkehrsstau im Wesentlichen eingehalten wird, zu übrigen Zeiten gibt es viel zu oft Überschreitungen, teils sogar extrem. Somit besteht Handlungsbedarf, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, aber auch den Lärmpegel für die Anwohner zu senken. Der ganze Verkehrsversuch steht und fällt also mit der Frage, ob Tempo 30 wirklich konsequent durchgesetzt wird. Bisher ist das nicht der Fall. Aus Sicht des VCD müssen sowohl flexible als auch stationäre Überwachungen an unterschiedlichen Stellen durchgeführt werden.

Strafe für den Freistaat

Vor dem Münchner Verwaltungsgericht ist seit 2016 ein Verfahren anhängig, mit dem die Deutsche Umwelthilfe, unterstützt durch den VCD, wirksame Maßnahmen zur Einhaltung der Stickoxid-Werte in München einklagt. Das Gericht hatte dem Freistaat eine Frist gesetzt, um geeignete Maßnahmen in den Luftreinhalteplan aufnehmen zu lassen. Nunmehr, beim jüngsten Termin am 29. Januar, rügte das Gericht den Freistaat. Er habe ungenügend reagiert. Ein Konzept für die Umsetzung von Dieselfahrverboten fehle bislang. Daher wurden 4.000 Euro Zwangsgeld gegen den Freistaat Bayern verhängt. Für die "Nachbesserung" hat das Umweltministerium nun 4 Monate Zeit, andererseits drohen erneut Strafen. Die Strafhöhe von 4.000 Euro lässt natürlich Zweifel an der Wirksamkeit solcher Sanktionen aufkommen.

Stadt-
verkehr

Saub're
Luft

Wohnen ohne Auto: Neues Projekt in Alt-Riem

Neue Infos von der Initiative "Wohnen ohne Auto" (WoA): „Autofrei 4“ ist in der Messestadt eingezogen. Beim Projekt "Team hoch 3" im Prinz-Eugen-Park sind alle Wohnungen bereits vergeben. Ein neues Bauprojekt läuft in Alt-Riem an. Infos gibt es beim Architekturbüro Vallentin. Für das geplante Objekt in Freiham wartet WoA noch auf die Ausschreibung der Stadt. Interessent/ inn/en werden dann informiert. Auch im Kreativquartier wäre ein autofreies Projekt denkbar. Es gibt dort kleine Grundstücke. Die großen in Freiham könnten dagegen wohl nur mit Partnern realisiert werden. Interessierte am neuen Projekt der Wogeno in der Messestadt, autofrei oder autoreduziert, melden sich am besten direkt bei der Wogeno. An der Veranstaltung des Münchner Forums „Unser Quartier von Morgen“ war WOA beteiligt, eine Dokumentation ist erhältlich.

-> www.wohnen-ohne-auto.de

Wohnen
ohne
Auto

Umbau des Isartor-Knotens: Chance nutzen!



Stadt-
verkehr

Im Bauausschuss des Stadtrates wurde im Januar die Vorlage zum Umbau des Isartor-Knotens behandelt. Die Planungen riefen beim VCD und vielen Münchner Umweltverbänden Proteste hervor. Obwohl ein Verkehrsgutachten die Reduktion auf vier Fahrspuren als gut umsetzbar einschätzte, sollen es nun doch fünf werden. VCD-Forderung: Verzicht auf die fünfte Fahrspur, eine zusätzliche Fußgängerquerung. Und: Flächengewinne als Chance für eine deutliche Aufwertung des Isartorplatzes nutzen! Die Entscheidung über den Umbau eilt. Derzeit wird am Thomas-Wimmer-Ring bereits die neue Parkgarage gebaut. Der Umbau des Isartorplatzes soll danach folgen. Strittig ist immer noch, ob die bislang vorhandene separate Bus-Park-Spur am Thomas-Wimmer-Ring als solche weiter bestehen bleiben soll. Die Bus-Park-Spur ist für Reisebusse eingerichtet worden, damit Besucher der City hier ein- und aussteigen können.

Broschüre zur Rechtssicherheit autofreier Wohnprojekte

Im Dezember veranstaltete die Initiative "Wohnen ohne Auto" gemeinsam mit einer Reihe weiterer Partner eine Konferenz zum Thema "Rechtssicherheit für autofreie Wohnprojekte in und um München". Vorträge und andere Beiträge sind in einer Broschüre dokumentiert, die ab sofort bei "Wohnen ohne Auto" erhältlich ist. Man kann sie auf unserer Website downloaden.

-> www.wohnen-ohne-auto.de

Wohnen
ohne
Auto

Sind selbstfahrende Autos die Erlösung?

In der Reihe „Münchner Mobilitätskultur“ steht am 1. März eine Veranstaltung zum Thema „Lösen selbstfahrende Autos unsere Verkehrsprobleme?“ auf dem Programm. Im Mittelpunkt stehen neueste Forschungsergebnisse zu dieser Problematik.

Auf der Grundlage neuester Forschungsergebnisse erläutert Benjamin Kickhöfer vom Institut für Verkehrsforschung im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt, welche Trends die Mobilität der Zukunft bestimmen werden und wie sich der Verkehrskollaps doch noch abwenden lässt. Sein Credo lautet: Die Stadt von morgen ohne private Pkw ist möglich, aber der Weg dorthin ist unklar. Und wenn automatisiertes Fahren gesellschaftlichen Nutzen bringen soll, muss es politisch reguliert werden. Denn der private Besitz eines Autos wird auch künftig attraktiv bleiben. Veranstalter sind die Münchner Mobilitätskultur, Green City e.V., Umweltakademie München und das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft.

-> **TERMIN:** Donnerstag, 1. März 2018 – 19 Uhr oekom, münchen zukunfts salon, Waltherstr. 29 (Rückgebäude). Der Eintritt ist kostenlos.

Stadt-
verkehr

MVV-Tarif: Reform nicht auf die lange Bank schieben!



Bahn
& Bus

Der VCD hat die MVV-Gesellschafter aufgefordert, jetzt zügig über die MVV-Tarifreform zu entscheiden. Es kann hier nicht primär darum gehen, dass weitere Umlandgemeinden künftig zum – billigeren – Stadttarif nach München fahren. Der Zuschnitt der Tarifkreise sollte einem einheitlichen und praktikablen Maßstab folgen. Schauen wir nach Berlin: Dort hat man ganze drei Tarifkreise und lebt seit 20 Jahren gut damit.

Dass Landkreisgemeinden nun die Chance für gekommen halten, sich an den Münchner Stadttarif anzugliedern, ist aus deren Sicht verständlich. Der Mehrpreis für die weiteren Wege müsste dann wieder durch einen höheren Preis im Stadttarif ausgeglichen werden. Es sei denn, die beteiligten Kommunen sind bereit, die Mehrkosten zu tragen. Bereitschaft dazu ist aber leider nicht erkennbar.

Was allerdings gar nicht mehr geht, sind die im MVV-Tarif üblichen Tarifsprünge. Das trifft z.B. zu, wenn Fahrgäste eine Haltestelle weiter fahren, als es die Kurzstrecke es zulässt, und dabei eine Zonengrenze überschreiten. Dann müssen sie jetzt gleich 4,20 Euro für nur eine Haltestelle mehr bezahlen.

Der VCD hat bereits in seiner Tarifanalyse 2011 Vorschläge gemacht, wie hier Abhilfe geschaffen werden kann. Mit dem vorliegenden Entwurf der acht Tarifkreise ist man dem auch weitgehend gefolgt. Jetzt kommt es darauf an, nicht eine neue Debatte über Tarifgerechtigkeit loszutreten, sondern eine klare Entscheidung zu treffen, die einer breiteren Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs förderlich ist.

> www.vcd-muenchen.de

www.vcd-muenchen.de