



Daglfinger Spange in Johanneskirchen: Gelänge es, die Strecke vom Güterzugverkehr zu entlasten, könnten hier mehr S-Bahnen fahren – ohne kostspielige Tunnelbauten

Top-
thema

Güterzug-Umfahrung für München Außen rum statt mitten durch

Der VCD München fordert eine Güterzug-Umfahrung für München. Nur so kann der Güterverkehr auf der Schiene nachhaltig und effektiv gestärkt werden – nur so ist auch das höhere Aufkommen im Brenner-Zulauf zu bewältigen, ohne zusätzliche Schienenverkehrsengpässe für die Stadt zu riskieren.

Kern des Konzeptes ist eine Schienentrasse entlang der A99 von Ost nach West - von Vaterstetten nach Karlsfeld / Allach. Die 31 km lange Trasse würde den Zuwachs vom Brenner-Basistunnel auffangen, sie ist kostengünstig, weil der Korridor bereits durch die Autobahn durchschnitten ist, und sie macht kostspielige Ausbaumaßnahmen in München überflüssig. Damit wäre ein Ausbau der Daglfinger Spange überflüssig. Auch der Nordring zwischen Johanneskirchen und Karlsfeld wäre dann ohne zusätzliche Gleise für den dort dringend benötigten S-Bahn-Verkehr frei.

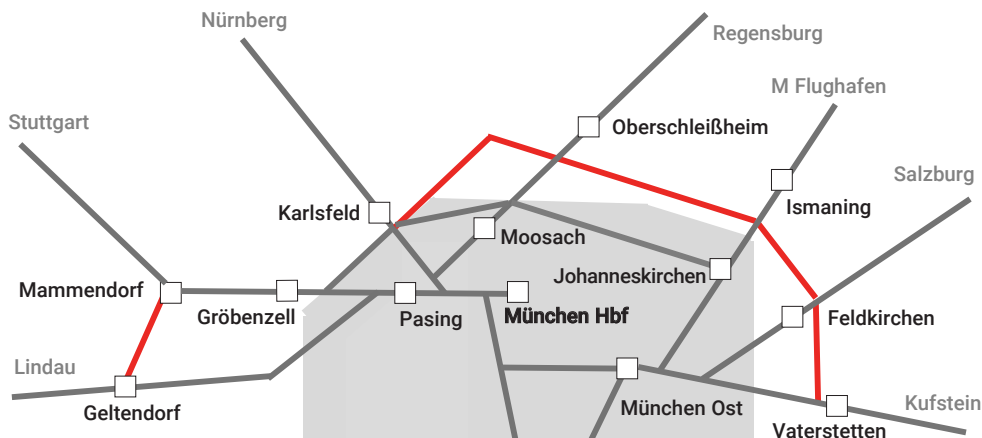
Entlastung für die S4 im Westen ohne aufwändigen Ausbau

Eine zweite Spange betrifft den Westen. Hier schlägt der VCD eine neue zweigleisige Verbindung zwischen Mammendorf und Geltendorf vor (13 km). Über diese könnte der im Wachsen begriffene Güterverkehr von und nach Lindau und der Schweiz Richtung Norden abfließen, ohne durch München zu fahren. Gleichzeitig könnte die Regional- und Fernzüge diese Trasse zwischen München und dem Allgäu diese Trasse nutzen (Fahrzeit etwa gleich). Die Bahn kann damit die Allgäu-Bahn zwischen Pasing und Geltendorf entlasten und auf einen viergleisigen Ausbau verzichten. Dieser wäre sonst wegen der Topografie und der Bebauung in München, Puchheim und Fürstenfeldbruck nur mit hohem Aufwand realisierbar. Gleichzeitig spart man sich den ebenso aufwändigen Ausbau des Westkopfes Pasing.

Nachhaltige Planungen voranbringen

Der VCD fordert Stadt, Freistaat und Bahn auf, perspektivisch nachhaltige Planungen voranzubringen, und nicht nur Verlegenheitslösungen, wie ein drittes Gleis zwischen Pasing und Eichenau. Warum müs-

sen dauerhaft Güterzüge in einer Entfernung von 1 bis 2 Kilometern vom Stadtzentrum durch München hindurch fahren, wenn Umfahrungsmöglichkeiten geschaffen werden können. Diese wären auch hilfreich für die Stadtentwicklung: Flächen in München könnten dann anderweitig und besser genutzt werden als für einen "Transit-Bahnverkehr".



-> Karten-Grafik: Güterzug-Umfahrung für München nach dem Vorschlag des VCD: Von West nach Ost gäbe es eine Güterzugtrasse entlang der A99 und im Westen eine neue Umfahrungsspanne zwischen Mammendorf und Geltendorf.

VCD begrüßt die bald fahrradgerechte Querung der Isar

Die Ludwigsbrücken werden im Laufe der kommenden zwei Jahre saniert und die Verkehrsflächen im Anschluss umgestaltet. Es wird mehr Platz für den Fußverkehr, den Radverkehr und NutzerInnen der Trambahn geben. Während der Bauzeit fällt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) eine Spur pro Richtung weg, wodurch sich die Verkehrsstärken des Kfz-Verkehrs auf dieser Achse voraussichtlich verringern, mit positiven Auswirkungen auch auf die Rosenheimer und die Zweibrückenstraße. Auf den benachbarten Brücken ist mit einer Verkehrszunahme zu rechnen, weshalb es ebenfalls Maßnahmen bedarf, um zu verhindern, dass dort der Busverkehr vermehrt im Stau steht.

Der Stadtrat hat mit seinem Beschluss, den Kfz-Verkehr auch nach Fertigstellung der Brücken weiterhin einspurig zu führen, seinen Willen bekundet, ernst zu machen mit der Verkehrswende in München. In der Zweibrückenstraße wird der Gehweg endlich vom Radverkehr befreit. Dieser nutzt die rechte Fahrspur für sich ganz alleine. Auch auf der Rosenheimer Straße wird ab Rosenheimer Platz stadteinwärts eine Spur für den Radverkehr reserviert.

Rad
verkehr



Vorsichtig, unter größten Baumschutzauflagen, wurden die Behelfsbrücken aufgebaut, über die zwei Jahre lang der Fuß- und der Radverkehr auf schmaler Breite abgewickelt werden muss

Nach Radlentscheid: Entwurfsplanung für Altstadttring

Rad
verkehr



Im Rückblick: Radldemo zum Münchner Radelentscheid 2019

Nach der Annahme der beiden Bürgerbegehren im Münchner Stadtrat am 24. Juli 2019 hat inzwischen die Umsetzung begonnen. Am 18. Dezember 2019 wurde ein erstes Paket von Maßnahmen beschlossen. Nicht nur die Entwurfsplanung für den Altstadt-Radlring wird ausgearbeitet, vor allem sind zehn konkrete Planungen für Straßenumbau zugunsten ausreichend breiter Radstreifen enthalten. Dies betrifft z.B. Schwanthalerstraße, Brienner Straße, Elisenstraße, Reichenbachbrücke, Lindwurmstraße. Im März 2020 wurden die nächsten zehn Örtlichkeiten vorgeschlagen, u.a. Stiglmaierplatz, Lothstraße, Gebssattelstraße, Ungererstraße. Nach der Kommunalwahl hat die neue grün-rote Stadtführung in ihrem Koalitionsvertrag präzisiert, wie der Radentscheid umgesetzt werden soll. Wenn die Finanzen es zulassen, wird München nach dieser Legislaturperiode für Radlerinnen und Radler deutlich verbessert dastehen.
-> www.radentscheidmuenchen.de

Koalitionsvertrag mit anspruchsvollen Tram-Projekten

Sehr hoffnungsvoll sieht der VCD die Tram-Projekte, die die Grüne-SPD-Koalition für die laufende Wahlperiode beschlossen hat.

Zu bauende Strecken:

West- und Nordtangente

Tram 23 möglichst bis Fröttmaning

Bayernkaserne – Am Hart

Tram 17 bis zum Entwicklungsgebiet Nordost

Tram 50 Frankfurter Ring

Harras – Hbf – Ludwigstr.

Wettersteinpl. – Heysestr. – Schleißheimer Str.

Amalienburgstr. Richtung Westen

Zamilapark – SEM Nordwest

Tram Haar (ab Kreillerstr.), Tram Blumenau,

Tram Parkstadt Solln

Verlängerung in Nachbargemeinden

Zu prüfen und zu priorisieren:

Tram Ostbahnhof – Neuperlach

Südtangente Aidenbachstr. – Ostbahnhof

Bahn &
Bus

Autofreies Wohnen im Kreativquartier gefordert

Auf dem Gelände der ehemaligen Luitpoldkaserne zwischen Dachauer Straße, Schwere-Reiter- und Infanteriestraße entsteht in den nächsten Jahren das Kreativquartier. Im Nordwesten soll das Kreativfeld als Neubaugebiet mit 300 bis 400 Wohnungen errichtet werden.

Wohnen ohne Auto wirkt darauf hin, dass hier ein autofreies Projekt umgesetzt werden kann. Nun hat sich sogar ein breites Bündnis an die Stadt gewandt mit der Aufforderung, ein autoarmes Viertel auszu-schreiben. Die im Radentscheid geforderte Fahrradhauptroute Heßstraße soll ganz frei von Garagenein-fahrten werden. Im Bündnis sind u.a. Arbeitskreise des Münchner Forums, Bund Naturschutz, Gesund-heitsladen, autofreie und -reduzierte Wohnprojekte, Architekturbüros, und natürlich der VCD samt Wohnen ohne Auto. Die Grünen haben dazu einen Änderungsantrag gestellt. Am 20. Mai beschloss der Planungs-ausschuss eine Reduzierung der Stellplätze im Baugenehmigungsverfahren auf Mobilitätsfaktor 0,5 oder besser. Die Beschlüsse: -> www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/TOP/6020392.pdf

Wohnen
ohne
Auto

Provisorischer Bahn-Haltepunkt am Kolombusplatz

Um endlich den Südring besser im Nahverkehr für München nutzen zu können, hat der VCD einen provisorischen Bahn-Haltepunkt am Kolombusplatz ange-regt. Einen Antrag dazu hat Vorstand Wolfram Liebscher in der Bürgerver-sammlung des BA5 in der Au gestellt und dazu einhellig Zustimmung bekom-men. Warum provisorisch? Wir kennen



die langen Planungszeiten für Bahnprojekte. Die könnten dadurch erstmal umgangen werden, weil die Anforderungen an Provisorien, nicht zuletzt in finanzieller Hinsicht, nicht so hoch liegen. Der Kolombusplatz ist ähnlich wie die Poccistraße ein potenzieller Knoten zwischen Bahn und U-Bahn. Die Verknüpfung scheint geboten, um die U-Bahn-Linien Richtung Stadtzentrum durch Querverbindungen zu entlasten.

Foto: Die Voraussetzungen für den Haltepunkt sind gut. Bereits für den Lärmschutz wurde die Brücke am Kolombusplatz verbreitert. Es ist Platz für Aufgänge. Es fahren mindestens dreimal stündlich Regionalzüge hier vorbei, die einen Stopp einlegen könnten.

Bahn &
Bus

Corona-bedingt: Jahresversammlung im November

Der Vorstand plant die JHV für den VCD München jetzt am 12.11.2020. Die Einladung mit der Tagesordnung folgt rechtzeitig in der Nahfairkehr und auf der VCD-Webseite.

VCD-
Info

Was macht Corona mit der Verkehrswende?

Eine Betrachtung von Rolf Schiener

Covid-19 ist eine große Bedrohung für viele Menschen. Die Klimakrise, die sich zur Katastrophe aus-wächst, ist noch wesentlich bedrohlicher für die Menschheit. Ein Beitrag zur Abwendung der Klimakata-strophe ist die Verkehrswende. Bei Covid-19 steht zumeist die wissenschaftliche Analyse und Bewältigung im Vordergrund. Die Klimakrise ist nicht so unmittelbar fühlbar und drängend. Die Stimme der Wissenschaft wird seit 50 Jahren weitgehend ignoriert. Zuletzt sind mehr, aber noch völlig unzurei-chende Schritte unternommen worden. Wie wirkt sich Covid-19 in dieser Beziehung aus? Wird die Ver-kehrswende durch knappere Kassen ausgebremst oder zumindest verlangsamt? Zuletzt wird auf den sehr teuren, aber zum Teil auch notwendigen Ausbau der U-Bahn in München gesetzt. Eine Streckener-weiterung des Münchner Streckennetzes der Tram nach 2030 ist derzeit in Untersuchung. Aus meiner Sicht ist dies unzureichend. Es ist möglich, Neubau-Tramlinien in wenigen Jahren zu etablieren. In Mün-chen fehlt es an notwendigen Depots mit Werkstätten. Die Tram hat neben der besseren Erschließung, die auch in der Innenstadt notwendig ist, den Vorteil der geringeren Kosten. Eine U-Bahn ist durchschnitt-lich in Bau und Unterhalt achtmal so teuer. Wir befürchten, der U-Bahn-Bau wird hintan gestellt und die Tram wird nur geringfügig verbessert (Taktverdichtungen, längere Züge, die neu geliefert häufig von der Industrie mit erheblichen Mängeln ausgeliefert werden). Der Ausbau des motorisierten individuellen Ver-kehrs ist mit großen Mitteln in den Haushalten ausgestattet. Der MIV kostet laut einer Studie von For-schern aus Kassel bis zu viermal mehr als der Öffentliche Nahverkehr. Wegen Covid-19 wird der MIV häufig wegen seiner Vorteile herausgestellt. Was uns bleibt sind der Stau, die Abgase, der Lärm und der Flächenverbrauch. Bis zu 20 Prozent der Fläche in den Städten ist für den ruhenden Verkehr reserviert. Wertvoller ungenutzter Lebensraum für die Bevölkerung!

IMPRESSUM: Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband München e.V., Breisacher Str. 12, 81667 München; **Telefon:** 089/2011898; **E-Mail:** kontakt@vcd-m.org; **V.i.S.d.P.:** Wolfram Liebscher; **Fotos:** VCD
Adressen der Vorsitzenden: Wolfram Liebscher, Dollmannstr. 7, 81541 München; Rolf Schiener, Thorner Str. 15, 80993 München; Rudolf Heunisch, Ludwig-Wörl-Weg 34, 81375 München

www.vcd-muenchen.de