



Bayern-Treffen

Vom 10. bis 12.10.2025 war der **Landesverband Bayern des VCD** Gast in München. Im Rahmen des jährlichen Bayerntreffens präsentierte unser Kreisverband wichtige Mobilitätsthemen aus unserer Stadt und Region.

Mobilität für alle visualisierte Rudolf Heunisch am Verkehrsknotenpunkt Sendlinger Tor, wo neue sichere Radwege und dedizierte Fahrstreifen als Vorbild für zukünftige Projekte entstanden sind. Die Kreuzung Goethe-/Landwehrstraße passierte die Gruppe über die Rundum-Grün-Ampel, welche dort als Versuch läuft.

Wohnen ohne Auto führte Gunhild Preuß-Bayer in der Messestadt-Riem vor – ein erfolgreiches intermodales Wohnprojekt, das durch Kombination von ÖPNV, Carsharing, Fahrrad und Fußwegen alle Mobilitätsbedürfnisse erfüllt. Sie hatte das Projekt von Anfang an begleitet und vorangetrieben. Der Rundgang durch das grüne Idyll überzeugte die Teilnehmenden vom Projekterfolg.

Haidhausen als Beispiel gelungener **Verkehrsberuhigung**: Die Transformation vom Arbeiterviertel zum attraktiven Wohnquartier gelang durch 30 Jahre Bürgerinitiativen. Der Wiener Platz diente als Musterbeispiel der Umgestaltung von einem verkehrsüberdeckten Platz zu einem attraktiven Treffpunkt.

Die experimentelle Fußgängerzone in der Weißenburger Straße wurde im Juli wieder in den Ursprungszustand zurückversetzt – wir erwarten gespannt die Auswertung der Ergebnisse Ende des Jahres und sind zuversichtlich, dass das Modell breiten Anklang gefunden hat.

Einladung zur VCD-Jahreshauptversammlung

AN DIE MITGLIEDER DES
VCD-KREISVERBANDES

Donnerstag, 13. November 2025 um 19 Uhr im VCD-Büro, Breisacher Str. 12 (Nähe Ostbahnhof)

Tagesordnung:

- Vortrag: **Mobilität im Großraum Alger** (Algier)
 - 1 Begrüßung und Feststellen der Beschlussfähigkeit
 - 2 Wahl der Versammlungsleitung und Protokollführung
 - 3 Genehmigung der Tagesordnung
 - 4 Rechenschaftsbericht des Vorstands, Aussprache
 - 5 Rechenschaftsbericht des Schatzmeisters und der Kassenprüfer, Aussprache
 - 6 Entlastung des Vorstands und des Schatzmeisters
 - 7 Beschluss des Haushaltsplans 2026
 - 8 Zusammenarbeit KV München und KV FFB-STA
 - 9 Satzungsänderungen
 - 10 Wahl des neuen Vorstands und der Kassenprüfer
 - 11 Anträge, Diskussion, Sonstiges
- Weitere Vorschläge zur Tagesordnung und zu eventuellen Satzungsänderungen müssen bis 26. Oktober 2025 bei einem der Sprecher (Adressen siehe Impressum) oder in der Geschäftsstelle eingegangen sein.

Park-Dilemma

München wird zur Fußgänger-Metropole, teilt uns die Süddeutsche im Regionalteil am 15.10.2025 mit. „Der Fußverkehr hat im Vergleich mit dem Jahr 2017 um neun Prozentpunkte (auf 33 Prozent) zugelegt ... Eklatant fällt der Rückgang der Fahrten mit motorisierten Fahrzeugen (minus 10 Prozent) auf nur noch 24 Prozent aller Wege aus.“

Unerwähnt bleibt: Trotz des Rückgangs motorisierter Fahrten ist die Zahl der in München angemeldeten Autos weiter gestiegen.

Von einer bei LHM und Polizei frühzeitig angemeldeten Begehung dreier Straßen im Umfeld des Nachbarschaftstreffs Giesing – wir sind zu fünft einschließlich einer Rollifahrerin zu Fuß unterwegs, etwa drei von uns hätten auf dem Bürgersteig nebeneinander Platz – zeugt eine kleine Fotoauswahl.



Gehwege Hunderter Münchner Straßen sind dauerhaft regelwidrig strikt toleriert beparkt. Wie hoch wäre der Fußverkehrsanteil, wenn sie stadtweit frei begehbar wären?

Unter dem Motto **Park-Dilemma** gehen wir künftig regelmäßig auch durch andere Bestandsquartiere: Zwischen ÖV-Haltestellen bieten sich viele Wege an – auch mit Fahrgast-Potential –, die für Schulkinder, Studis, Pendler und weitere aktiv Mobile offen sind.

Weiterführend: >> <https://www.munichways.de/karte-freiewege>

Helge Bartsch

Fuß-
verkehr

VCD fordert: Tunnelstreit beenden!

Resolution zum Bahnausbau Daglfing - Johanneskirchen



Foto: Bahnhof Daglfing heute: Die LHM fordert von der Bahn, hier künftig wie auch in Johanneskirchen und Engschalking alle Gleise unter die Erde zu verlegen und einen Tunnelbahnhof zu bauen.

Die VCD-Landesversammlung am 11. Oktober mahnte in einer Resolution eine deutliche Beschleunigung wichtiger überregionaler Bahnprojekte im Großraum München an. Dazu gehört der Brenner-Nordzulauf genauso wie der viergleisige Ausbau Daglfing - Johanneskirchen. Diese Strecke ist besonders wichtig für den wachsenden Güterverkehr im Raum München und den S-Bahn-Verkehr über den Nordring.

In der Resolution heißt es zu dem Projekt: „Mit Sorge sieht der Landesverband, dass sich Planung und Realisierung bis 2043 und später verschieben könnten. Grund ist die Forderung der Landeshauptstadt nach einer Tunnellösung. Da ausreichend Platz für eine ebenerdige Lösung vorhanden ist und

auch der Lärmschutz für die wenigen Wohnbauten an der Strecke nach neuesten Standards ermöglicht werden kann, fordert der VCD die Landeshauptstadt auf, zeitnah einer oberirdischen Lösung zuzustimmen und damit dem fachlichen Urteil der von der DB beauftragten Verkehrsexperten zu folgen.“

Der oberirdische Ausbau spart mindestens 6 Jahre Planungs- und Bauzeit und nach heutigen Kostenberechnungen der öffentlichen Hand ca. 3 Mrd. Euro gegenüber der Tunnellösung (vgl. Grobplanung Gutachten Uni Innsbruck von 2024).

Dies ist Geld, welches in Zeiten knapper Kassen für andere Projekte dringend benötigt wird. Zumal die Stadt München die Mehrkosten, zu deren Übernahme sie verpflichtet ist, aufgrund der aktuellen Finanznot keinesfalls stemmen kann. Auch bestehen für einen Tunnel hohe Baurisiken durch schwer beherrschbare Grundwasserströme. Der VCD warnt davor, dass ein solches Tunnelprojekt in einem finanziellen und zeitlichen Desaster mündet.

Bahn-
verkehr

Höchste Eisenbahn für besseres Bahnstationsmanagement

**Bahn-
verkehr**



Egal ob Verschmutzungen, defekte Aufzüge oder kaputte Automaten: Wer regelmäßig an Münchens Bahnhöfen unterwegs ist, weiß um deren prekären Zustand.

Diesen subjektiven Eindruck untermauert nun auch das erstmalig veröffentlichte Ranking der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) zur Qualität des DB-Bahnstationsmanagements in Bayern. Hierfür hat die BEG acht regionale Bahnstationsmanagement-Einheiten, von denen einige zur DB InfraGO AG und andere zur DB RegioNetz Infrastruktur GmbH gehören, mit insgesamt über 1.000 Stationen untersucht. Der Fokus lag dabei auf Kriterien

wie Sauberkeit, Funktionsfähigkeit der Stationsausstattung, Fahrgastinformation und dem Gesamteindruck der Bahnstationen. Die jeweiligen Testergebnisse wurden auf einer Skala von -100 bis +100 abgebildet, wobei der Nullwert für die Erfüllung der Mindestanforderungen steht. Das Bahnstationsmanagement München, in dessen Zuständigkeitsbereich 152 Stationen fallen, rangiert mit einem Wert von -47,50 Punkten deutlich abgeschlagen auf dem letzten Platz. Wirklich erfreulich sind aber auch die Ergebnisse der übrigen Bahnstationsmanagements nicht. Sieben der acht untersuchten Management-Einheiten landeten im Negativbereich und erfüllten somit nicht einmal die Mindestanforderungen der BEG. Einzig das Bahnstationsmanagement der Westfrankenbahn erzielte mit 37,83 Punkten einen positiven Wert und konnte insbesondere in den Bereichen Sauberkeit und funktionsfähiger Ausstattungen punkten.

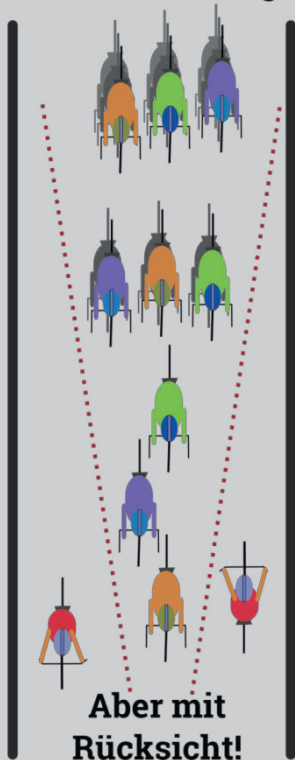


Weiterführend: >> <https://beg.bahnland-bayern.de/de/aufgaben/kontrollieren/stationsqualitaet>

Menschliche Mobilität braucht Rücksicht

**Mobi-
lität**

Schnell unterwegs?



Doch, es gibt die Situationen: Ein Autofahrer bleibt an der Kreuzung stehen und winkt die Radlerin vorbei, obwohl er Vorfahrt hätte. Ein Radler bleibt in einer Lücke zwischen den parkenden Autos stehen, um die entgegenkommende Autofahrerin vorbei zu lassen – für beide wäre zu wenig Platz. Diese Situationen bringen ein Lächeln ins Gesicht, und man bedankt sich gerne für die Rücksichtnahme.

Aber es gibt auch die anderen Situationen: „Wieso soll ich den Radler vorlassen? Der muss doch ausweichen und warten!“ „Wir wollen gerne auf dem Gehweg die ganze Breite zu Dritt nutzen, auch wenn jemand entgegenkommt.“ „Klar, als schnelle Radler wollen wir nebeneinander fahren und uns unterhalten, auch wenn dann beim Überholen der Gegenverkehr in Bedrängnis kommt.“ Da kocht die Wut hoch, und da kommt schnell das Argument: Aber ich habe doch Recht! Wieso kann ich mein Recht nicht nutzen?

In manchen Straßen kommen Rennradler im großen Pulk, und andere Radelnde müssen schauen, wo sie bleiben. Gefährdung und Unfallgefahr sind an der Tagesordnung. Eine Umgestaltung der Infrastruktur könnte helfen, damit genug Platz für jeden ist. Aber solange dies nicht gegeben ist:

Bitte aufeinander Rücksicht nehmen! Im Zweifelsfall nicht auf dem Recht beharren! Und gerne mal ohne Not jemand anderem zu einem Lächeln verhelfen, weil man ihn vorgelassen hat!

Christoph Gager

Ade MVG-Leistungsprogramm

Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) hat das bisher Leistungsprogramm genannte Paket von Maßnahmen zum Fahrplanwechsel umbenannt. Seit heuer heißt es nun Anpassungsprogramm.

Das ist einerseits konsequent, andererseits aber schade für die Entwicklung des ÖPNV in München. Mehr Leistungen gibt es nur an wenigen Punkten, zum Beispiel die Tramlinie 14 von Pasing über die Fürstenrieder Straße zum Gondrellplatz (Start aber nochmals verschoben auf voraussichtlich 27.02.2026). Leider gibt es auch viele Taktausdünnungen.



ÖPNV

Um die Klimaziele der Stadt München zu erreichen, ist aber eine zügige Ausweitung des ÖPNV-Angebots notwendig. Es wäre an der Zeit, dass seitens der Verantwortlichen bei MVG und MVV die notwendige Finanzausstattung für dieses Gemeinwohlziel eingefordert wird. Preiserhöhungen für das Deutschlandticket zu fordern ist nicht sinnvoll. Der notwendige Umstieg vom Auto auf umweltfreundliche Verkehrsmittel muss kostengünstig sein. Eine Orientierung am erfolgreichen Schweizer Modell der Finanzierung im Bereich ÖPNV ist sinnvoll. Leider hört man hierzu vom Management von MVV und MVG nichts in der Öffentlichkeit.

Stufen an Radwegen



Rad-
verkehr

Diese Situation ist so häufig zu beobachten: Eine Frau fährt mit dem Rad, hinter ihr im Kindersitz ein kleines Kind mit Sturzhelm. In dem Moment, in dem sie an einer Kreuzung von der Fahrbahn der kreuzenden Straße auf den Radweg fährt oder umgekehrt, gibt es einen heftigen Stoß. Das Kind, unvorbereitet, bekommt diesen mit dem Kopf mit. Kann nicht abfedern. Die gesamte Belastung geht auf Kopf und Wirbelsäule.

Übergänge zwischen Fahrbahn und Radweg sind in vielen Fällen nicht angeglichen. Stufen von mehreren Zentimetern sind die Regel. Eigentlich wissen die zuständigen Stellen, dass es auch besser geht, und vereinzelt gibt es auch vernünftige, glatte Übergänge.

Im Rahmen des München-Budgets wurde nun der Vorschlag gemacht, diese Höhenangleichung systematisch durchzuführen, soweit dies mit dem verfügbaren Budget möglich ist. Der VCD unterstützt diesen Vorschlag und hofft, dass er zu den zwanzig ausgewählten Vorschlägen gehört.

Interessant ist auch der Lösungsansatz in anderen Ländern, z. B. den Niederlanden. Dort werden verbreitet die querenden Straßen aufs Niveau der Radwege angehoben, so dass der Radweg komplett ohne Höhenveränderung fortgesetzt wird. Dieses Prinzip der Anrampung ist auch in der Fachbrochüre der AGFS „Querungsstellen für den Radverkehr“ vorgesehen. Wäre doch auch für München was, oder?

Weiterführend: >> <https://unser.muenchen.de/muenchenbudget2025>,
>> <https://unser.muenchen.de/budgets/1/investments/67>

IMPRESSUM: Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband München e. V., Breisacher Str. 12, 81667 München; **Telefon:** 089/2011898; **E-Mail:** kontakt@vcd-muenchen.de; **V.i.S.d.P.:** Christoph von Gagern; **Fotos:** VCD, soweit nichts anderes angegeben
Adressen der Sprecher: Christoph von Gagern, Hagenauerstr. 14, 81479 München; Wolfram Liebscher, Dollmannstr. 7, 81541 München; Rudolf Heunisch, Ludwig-Wörl-Weg 34, 81375 München
Spenden: Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband München e. V., IBAN DE17 7009 0500 0000 5797 00, BIC GENODEF1S04



www.vcd-muenchen.de