



Die neue Art zu bauen: Das Empfangsgebäude am Hauptbahnhof ist fast völlig abgerissen, doch fertige Planungen und Genehmigungen für die Bauphase stehen aus

Top-  
thema

Hauptbahnhof  
& Tieftunnel:

## Planungschaos und kein Ende

Seit über einem Jahr ist klar, dass die Röhre im Bereich des Hauptbahnhofes völlig umgeplant werden muss, weil sich lt. Zeitungsberichten keine Baufirma gefunden hat, die genehmigte Planung umzusetzen. Also plant man um: Verschiebung der Bahnsteige, Wegfall von Zugängen (v.a. kein Zugang Richtung Stachus) und: Es scheint im Planungsdilemma gerade recht zu kommen, dass die Stadt München in den Nukleus noch den Rohbau für eine U-9-Station aufnehmen lassen will, obwohl es für die Linie noch gar keine amtliche Planung, Finanzierung oder gar Genehmigung gibt.

### Verfrühter Abriss zum Nachteil der Fahrgäste

Im Planungschaos steht nur eines fest: Es gibt jahrelange Verzögerungen. Bahnintern wird jetzt sogar 2031 statt 2026 als Fertigstellungsjahr gehandelt. Doch dies hielt die Bahn nicht davon ab, erst mal den Hauptzugang zur Gleishalle zu sperren und das Empfangsgebäude abreißen zu lassen. Das bedeutet für die Fahrgäste: Erschwernisse und Verlängerung der Wege über einen nicht vorhersehbaren Zeitraum. Daher reichte der VCD beim Oberverwaltungsgericht einen Eilantrag auf Abrisstopp ein - analog dem vom VCD in Hamburg-Altona erfolgreich erwirkten Baustopp für den dortigen Bahnhofsneubau.

### Verbandsklagerecht nur ein Alibi?

Erst richtig planen, dann abreißen und bauen, war unser Credo, dem jedoch das Gericht leider nicht folgte. Prekär: Begründet wurde das u.a. damit, dass eine genehmigte (Alt-)Planung bereits vorläge und die Absicht einer Umplanung nicht ausreiche. Die Frage ist nun: Was nützt dann das vom Gesetzgeber eingeführte erweiterte Verbandsklagerecht, wenn Umplanungen mehr oder weniger heimlich und nach der Planfeststellung vorgenommen werden können und dies ein Gericht toleriert? Eine Fachaufsichtsbeschwerde beim Bundesverkehrsministerium soll nun für den VCD Klarheit bringen. Zu klären wäre der Zugang der Klageberechtigten zu Planungsdokumenten. Und natürlich: Belegbar begonnene Umplanungsvorgänge sollten gesetzlich definiert als Klagegrund ausreichen. ->

**Planungschaos und kein Ende:** Nun soll auch der Tunnel am Ostbahnhof nach Süden verlegt werden und nur 16 statt 40 Meter tief verlaufen. Und: Man traut plötzlich dem eigenen Brandschutzkonzept nicht mehr und will nun über die gesamte Tunnelstrecke eine dritte Röhre als Fluchröhre bauen. Alles nur Optimierungen und keine Gründe für höhere Kosten, verlautet von der Bahn. Pikant: Der Projektchef 2. Stammstrecke verließ im September den Bahnkonzern. "Im gegenseitigen Einvernehmen" hieß es im DB-Sprech.



## VCD: Autozug-Terminal nicht opfern!

-> Foto: Nach dem Rückzug der DB von der Autozugsparte frequentieren nur noch wenige Autozüge das Terminal am Ostbahnhof. Die DB will das Terminal ganz abschaffen, um den Tiefbahnhof der zweiten Stammstrecke auf die Südseite des Ostbahnhofs verlegen zu können. Der VCD lehnt eine Abschaffung ab, vor allem weil Autozüge nach Fertigstellung des Brenner-Basistunnels als Alternative zur überlasteten Autobahn eine neue Perspektive bekommen.

**Bahn & Bus**

## Sorge ums Klima nimmt zu: München muss handeln

Die Forderungen, die Fridays for Future München (FFF) an die Stadt gestellt hat, werden seit Juli 2019 vom Bündnis München muss handeln (Mmh) unterstützt. Der VCD ist einer von über 400 Bündnispartnern.



Mehr als ein Drittel der FFF-Forderungen behandeln den Bereich Mobilität: Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs, Ausbau von ÖPNV und Radverkehr, strenge Regulierung des Flugverkehrs usw.

Der große, weltweite Klimastreik am 20. September hatte in München 281 teilnehmende Unternehmen bzw. Organisationen und 40 000 Demonstranten. Das zeigt eine breite Unterstützung in der Bevölkerung. Das Klimaschutzpaket der Bundesregierung fiel indes recht verhalten aus. Zur Mobilität in Städten sind nur wenige Punkte enthalten, darunter wenig präzise Punkte zu ÖPNV und Radverkehr. Daher wird es wohl auch in München weiter zu Streiks kommen - nicht nur jeden Freitag, sondern auch wieder im großen Maßstab am 29. November.

**Saub're Luft**

## E-Roller - doch nicht ganz so cool! **Rolf Schiener kommentiert**

Sie sollten mit die Verkehrswende bringen, jetzt belästigen und gefährden sie andere Verkehrsteilnehmer. Es wird wohl nicht so schnell still um die E-Roller. Auch im Winter nicht. Die Firmen wollen auf den Scootern wintertaugliche Reifen aufziehen, größere Vorderräder einführen und mit technischen Verbesserungen wie Hinterradantrieb aufwarten. Dennoch: Bei Extremwetterlagen wie Glätte und Schnee planen einige Anbieter die App zu sperren. Kürzere Laufzeiten der Akkus sind zu erwarten, wenn die Temperaturen länger um den Gefrierpunkt und darunter bleiben. Die wintertauglichen Roller werden Wechsel-Akkus erhalten. Das Einsammeln der Roller entfällt damit weitgehend. Diese Roller werden die Fußwege möglicherweise kreuz und quer versperren. Auch an Rollern für zwei Personen wird bereits gearbeitet.

Laut Münchner Polizei werden hier täglich ca. 12 alkoholisierte Fahrer gestoppt. Wie beim Pkw sind ja maximal nur 0,5 Promille zulässig. Verkehrsregeln spielen bei vielen Nutzern kaum eine Rolle. Gehwege und Radwege werden oft in falscher Richtung zu befahren. Was für manchen cool zu sein scheint, ist für die Allgemeinheit wohl eher krass.

**Mobile Vision**

## Neuer Radweg in der Fraunhoferstraße: Durchbruch?



Rad  
verkehr

Die schnelle Umsetzung des Radentscheids in der Fraunhoferstraße lässt hoffen. Mancher Radfahrer hätte sich jedoch einiges mehr gewünscht: So parken vormittags zahlreiche Fahrzeuge halb auf dem roten Radstreifen und dem Gehweg. Müssten da nicht in allen Einmündungen der Seitenstraßen, (z. B. Hans-Sachs-Str) und Bereiche mit Ladezonen freigehalten sein? Vorschläge, den Gehweg zu vergrößern und die Radwege und die Fahrbahn zu schmälern, um auf den Gehwegen parken zu können, sind wohl kaum nützlich. Tempo 30 einzuführen, wäre sicher sinnvoller. Anwohner beobachten nämlich eine deutlich schnellere Fahrweise in der Fraunhoferstraße.-> [www.radentscheidmuenchen.de](http://www.radentscheidmuenchen.de)

## Neuer MVV-Tarif kurz vor der Einführung

Ja, sie kommt wirklich im Dezember 2019 - die MVV-Tarifreform. Bereits 2011 hatte der VCD München in einer Tarifanalyse Reformen gefordert. Nach einigen Verzögerungen und Nachbesserungen gegenüber den ersten Entwürfen konnte jetzt ein für die Landkreise akzeptables System realisiert werden. Wesentliche Neuerungen sind die M-Zone mit einem einheitlichen Tarif für das gesamte Stadtgebiet München und die Abschaffung der großen Tarifsprünge im Außenbereich. Bei Fahrten z.B. mit der Streifenkarte ist oberhalb des Grundpreises von 2 Streifen nur noch je ein Streifen pro weitere Zone zu entwerfen. Für Zeitkarten gelten künftig die gleichen Tarifzonen wie für Einzelfahrten. Durch großzügige Zuordnung von vielen Haltestellen zu 2 Tarifzonen werden Zeitkarten oft günstiger. Ganz vermeiden ließen sich Preissteigerungen bei bestimmten Strecken aber nicht. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass fast alle wichtigen Anregungen des VCD München umgesetzt sind. -> [www.vcd-muenchen.de](http://www.vcd-muenchen.de)

Bahn &  
Bus

## Mini-Tram als 15er dämpft Erwartungen



Mancher wundert sich über die neuen Avenio-Kurzzüge für das Münchner Tramnetz. Sie werden auf der Linie 15 eingesetzt und reduzieren (!) dort die Kapazität. Ja, auch der VCD hätte es lieber gesehen, wenn die MVG mehr längere Züge bereithält und mehr statt weniger Plätze anbietet. Die Idee, mit Kurzzügen Normalzüge zur Stoßzeit zu verlängern ist wohl nicht so einfach umsetzbar wie gedacht. Und vielleicht doch nicht so genial. Sonst gäbe es wohl mehr nachahmende Städte.

Bahn &  
Bus

# Wohnen ohne Auto: Autofreie Quartiere – eine Lösung?

Wohnen  
ohne  
Auto

Lösungen für das Kreativquartier suchten 40 Leute bei einer Klimaherbstveranstaltung. WoA zeigte Beispiele von autofreien Stadtvierteln in Deutschland und der Schweiz. Als die politischen Widerstände überwunden worden waren, entstanden hier lebendige autofreie Gebiete. Insbesondere ein Gewinn für Kinder. Der Architekt Patric Meier zeigte z.B. Straßenbilder - platzverschwendende Tristesse in manchem Münchner Neubaugebiet und einladende Wohnstraßen in Wien, Kopenhagen, den Niederlanden... **Jetzt zeigt der Bebauungsplan** das kleine Viertel von vier Autostraßen mit Schleichverkehr umzingelt. Der Radweg ist gefährlich. Mit dem Plan des Kreativquartiers machten sich die Anwesenden Gedanken, wie die Situation deutlich zu verbessern wäre. Gero Suhner von der TUM zog das Fazit: Wir gewinnen kostengünstigeren Wohnungsbau, frische Luft, Ruhe, Platz zur Begegnung und mehr Grün.

## Wie Pakete radeln lernen

### City-Logistik für Haidhausen: Was bedeutet das? Wofür ist das? Wann kommt das?

Der Boom des Online-Versandhandels hält an. Haidhausens Straßen werden jeden Tag von zig Paketzustellern besucht, die mit ihren Lieferfahrzeugen die Straßen zaparken. Natürlich wäre es sinnvoller, die Geschäfte aufzusuchen und weniger im Internet zu bestellen. Doch wenn die Pakete nun schon auf dem Weg sind – welche Alternative gibt es zum täglichen Lieferwahnsinn?

Einige Zulieferer möchten die Pakete umweltgerecht ausliefern. In einem Pilotprojekt wurde dies in München ausprobiert. Dazu wurden sogenannte Mikrodepots eingesetzt, die als zentrale Anlaufstelle für alle Zustellungen in einem Quartier dienen. Bei dem Projekt City2Share setzt UPS seit Juli 2017 auf dieses Lieferkonzept. Drei Container werden jeden Morgen am Kidlerplatz, am Glockenbach sowie in der Zenettstraße aufgestellt. Von den Depots aus setzt UPS Lastenräder (mit und ohne E-Unterstützung) für die Zustellung der Pakete ein. Abends werden die Container wieder in das nahe UPS-Center gebracht, wo sie für den nächsten Tag beladen werden.

Mithilfe dieser Lastenräder funktioniert der UPS-Lieferverkehr in Untersending und in der Isarvorstadt komplett emissionsfrei: Pro Jahr spart das 65 t CO<sub>2</sub>. Wegen dieses Erfolges hat der BA 5 das Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) beauftragt, diese Art der Paketzustellung auch nach Haidhausen zu bringen.



Zehn Standorte sollten durch das RAW auf Tauglichkeit geprüft werden.

Im September trafen sich BA, RAW und die interessierten Logistiker DPD, GLS und UPS. Nur UPS aber hat Praxiserfahrung in der Auslieferung von Paketen mit Lastenfahrrädern in München. UPS operiert heute aus acht Depots westlich der Isar. Es verfügt über geeignete selbst entwickelte Räder und hat Interesse bekundet, das Projekt nach Au-Haidhausen auszudehnen. In der Besprechung kristallisierte sich heraus, dass angemietete Garagen große Vorteile gegenüber aufgestellten Containern bieten.

Von Peter Blösl, UPS, kam der Vorschlag, dass das RAW ein gemeinsames Projekt ermöglichen könnte, an dem sich dann jeder interessierte Lieferdienst beteiligen kann.

Es sollte in einem ersten Schritt eine kleine, aber geteilte Logistikstation als Kristallisationspunkt geben. Diese sollte ein Gemeinschaftsprojekt unterschiedlicher Paketdienstleister sein - mit Unterstützung durch die Stadtverwaltung. Das RAW muss also aktiv werden. Vor allem geht es darum bei den Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern und Vermietern zu helfen. Dann könnten die Zusteller spätestens nächstes Jahr auch in Haidhausen per Rad liefern.

Der Beitrag von Nina Reitz mit Foto von P. Martl erschien bereits in den Haidhäuser Nachrichten

**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, P. Martl (S.4)  
Adressen der Vorsitzenden: Wolfram Liebscher, Dollmannstr. 7, 81541 München; Rolf Schiener, Thorner Str. 15, 80993 München; Rudolf Heunisch, Ludwig-Wörl-Weg 34, 81375 München

Saub're  
Luft

www.vcd-muenchen.de