

Verkehrsbelastung ist und bleibt ein Dauerbrenner im Münchner Westen



Im Juni dieses Jahres sprach mich beim Weinfest im Schlosshof der Blutenburg erst wieder ein Bürger an und erinnerte an die Zustände

vor einigen Jahren, als sich der Verkehr regelmäßig Stoßstange an Stoßstange in der Pippinger Straße staut. Damals habe man – so der Bürger – die Blutenburg mehr mit Stau und Stress, als mit positiven Gedanken verbunden. Gott sei Dank ist das heute anders! Mit dem Ringschluss der A99 im Münchner Westen ist es uns nach jahrelangem politischem Kampf gelungen, den Fernverkehr großräumig aus den Wohngebieten des Münchner Westens umzuleiten. Die alltäglichen Staus sind Vergangenheit und die Verkehrszahlen sind massiv zurückgegangen. Die Blutenburg ist wieder der wunderbare Naherholungspunkt, an dem sich die für die Großstadt so wertvollen Grünzüge der Würm und des Durchstichs kreuzen.

Mit dem erfreulichen Rückgang der Verkehrsbelastungen der Pippinger Straße bleibt nun „nur“ noch offen, diese Verbindungsstraße zwischen Pasing und Obermenzing auf der Höhe von St. Wolfgang etwas östlich zu verschwenken. Damit könnte die arg bedrängte historisch so wertvolle Kirche nach der

wunderbaren Renovierung mit dem gesamten Ensemble wieder viel mehr zur Geltung kommen.

Autobahnringchluss ist dringend notwendig

Mit der Fertigstellung des Westteils des Autobahnringes um München ist in der Tat ein großer Schritt für die Entlastung der Bewohner im Münchner Westen gelungen. Doch die Verkehrsbelastung bleibt ein Dauerbrenner. So sehr man sich an der Blutenburg über die zurückgegangenen Verkehrszahlen freuen kann, so sehr stöhnen die Anwohner in Laim und Hadern über die massive Verkehrszunahme am Ende der Lindauer Autobahn und den damit verbundenen Schleichverkehr in die Stadtviertel und vor allem in die Wohngegenden. Diese Entwicklung zeigt für mich ganz klar, dass wir nicht darum herum kommen, den Autobahnring um München mit dem Südstück zu schließen. Nur so können wir den massiven und in den nächsten Jahren noch zunehmenden Fernverkehr weiträumig aus unserer Stadt und den Wohngebieten heraus halten. Es tut mir heute noch weh, dass ich als Umweltminister für den LKW Fernverkehr teilweise Strecken durch Wohngebiete im Münchner Süd-Westen genehmigen musste, weil es keine alternativen Westumfahrungen um München gab. Die Machbarkeits-

studie zum Autobahnsüdring hat gezeigt: Der Lückenschluss des Autobahnringes ist verkehrlich und verkehrswirtschaftlich sinnvoll und bei Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen grundsätzlich realisierbar. Ich bin sehr froh, dass die Versuche der Opposition misslungen sind, dieses langfristig so wichtige Infrastrukturprojekt zu beerdigen. Auch wenn die Finanzierung alles andere als klar ist, bleibt das Projekt auf der Tagesordnung.

Einhausung der Lindauer Autobahn: Schaffung eines Grüngürtels und einer Frischluftschneise

Um auf das jetzige Ende des Autobahnringes im Westen, das Ende der Lindauer Autobahn in Sendling, zurück zu kommen: in den letzten Jahren ist mit der Bürgerinitiative „BAB 96 München“ eine bemerkenswerte Idee auf die politische Agenda gehoben worden. Die Bürgerinitiative setzt sich für die Einhausung der Lindauer Autobahn im Stadtgebiet ein, um die Anwohner vor Lärm und Schadstoffen zu bewahren. Hierbei besteht der charmante Gedanke, auf der Tunneldecke einen Grüngürtel als Erholungsgebiet und Luftschneise zu schaffen. Wie gut dieser Vorschlag ist, zeigt am besten das Beispiel des Aubinger Tunnels. Dort sind die Anwohner heute dankbar für das entstandene Naherholungsgebiet auf dem Autobahndeckel. Schwierig ist natürlich die Finanzierung eines solchen kostspieligen Projektes. Hier sind ein langer Atem und Hartnäckigkeit gefragt. Dass sich der Einsatz jedoch

lohen kann und meines Erachtens auch wird, zeigt der lange Jahre erkämpfte Ringschluss im Münchner Westen.

Ausbau des U-Bahn Netzes im Münchner Westen

Aktuelle Prognosen gehen von einem Zuzug von rund 100.000 Menschen in das Stadtgebiet und von rund 225.000 Menschen in den Großraum München bis zum Jahr 2026 aus. Dieser Zuzug bringt eine immense Mehrbelastung unserer Verkehrswege mit sich. Ziel

So hätte ein U-Bahn Ausstieg in Pasing aussehen können. Bildquelle: LA



muss es sein, die Menschen so weit als möglich für die Benutzung des Öffentlichen Nahverkehrs zu gewinnen. Doch dazu muss das ÖPNV-Angebot auch attraktiv sein. Meines Erachtens können wir dabei nicht nur auf die 2. S-Bahn-Stammstrecke und den Ausbau des Trambahnnetzes setzen, so wie das die derzeitige Stadtspitze propagiert.

Zwei Leitgedanken sind für mich für den ÖPNV-Ausbau wesentlich: Die U-

Bahn ist zum einen das bevorzugte Verkehrsmittel der Menschen in München. Sie fährt sehr zuverlässig, ist witterungsunabhängig, hat hohe Kapazitäten und verdrängt keine anderen Verkehrsarten, da sie unterirdisch verläuft. Wer es ernst meint mit der Verbesserung und Attraktivitätssteigerung des Verkehrsnetzes in München, muss hier ansetzen und ein adäquates Angebot schaffen. Zum anderen haben viele Millionenstädte in der Welt ihr ÖPNV-Netz ringförmig gestaltet. Die Ringform hat sich in der Praxis weltweit als beste Lösung herauskristallisiert. Auch in München müssen wir mit der deutlich zunehmenden Bevölkerung unser sternförmiges Netz durch Ringschlüsse ergänzen.

Konkret vor Ort kann ich mir nicht vorstellen, dass die geplanten 20.000 Bewohner im Neubaugebiet Freiham mit der von der Stadtspitze geplanten Trambahn in die Innenstadt oder gar nur nach Pasing zuckeln wollen. Wie in der neuen Messestadt in Riem gehört

auch in Freiham ein U-Bahn Anschluss von vorne herein geplant und realisiert. Dazu bietet sich unweigerlich die Verlängerung der U5 vom Laimer Platz über Pasing nach Freiham an. In Pasing könnte zudem ein Ringschluss der U-Bahn geschaffen werden, indem die U3 von Moosach über Unter- und Obermenzing bis Pasing verlängert wird.

Wandel Pasings: NUP, Einkaufsstadt, neues Wohngebiet Paul-Gerhardt-Allee

Wenn man sich mit Verkehrsplanung im Münchner Westen auseinandersetzt, muss man unweigerlich den Blick auf die Umgestaltung Pasings richten. Es ist einerseits bemerkenswert und andererseits auch beängstigend, wie sehr sich das Stadtbild und die Struktur des Pasinger Zentrums derzeit durch die vielen Baumaßnahmen wandeln. Da ist zunächst die Nordumgehung Pasing (NUP) zu nennen, die laut Zeitplan gegen Ende 2012 fertig gestellt sein und das Pasinger Zentrum vom Durch-

So soll die Nordumgehung Pasing NUP einmal aussehen. Der Blick geht in Richtung Osten. Rechterhand sieht man das Bahnhofsgebäude mit dem vorgelagerten Terminal. Linkerhand befinden sich die Bahnsteige.

Bildquelle: www.muenchen.de, Visualisierung Rakete



gansverkehr befreien soll. In der Kafflerstraße sind die Umbaumaßnahmen für den Busbahnhof in den finalen Zügen. Nun werden noch die Tram 19 zum Bahnhof verlängert und die Zufahrtsmöglichkeiten eingeschränkt, um mehr Platz und Raum für die Fußgänger zu schaffen. So begrüßenswert das Ziel ist, die Attraktivität und Erreichbarkeit der Geschäftswelt zu verbessern, so drängt sich mir derzeit – neben den vielen von den Kommunalpolitikern vor Ort aufgeworfenen Problemfeldern – eine ganz andere Sorge auf. Mit der Eröffnung der Pasinger Arcaden ist ein wirklich neuer Anziehungspunkt in Pasing entstanden. Doch gleichzeitig steht ein Laden nach dem anderen im „alten“ Pasinger Zentrum in der Gleichmannstraße leer oder wird von sogenannten Ramsch-Läden bezogen. Das alte Bild Pasing, das von einer großen Auswahl des gut geführten Einzelhandels geprägt war, ist verschwunden. Ich hoffe sehr, dass dies den massiven Umbaumaßnahmen geschuldet ist und nur eine vorübergehende Er-

scheinung sein wird. Doch zurück zu den Verkehrsfragen: Meines Erachtens ist es ein großer Fehler, dass bei den Umbaumaßnahmen Pasing die U-Bahn-Verlängerung vom Laimer Platz nicht gleich in Angriff genommen wurde. In kurzer Zeit wieder alles aufzureißen, um die U-Bahn zu bauen, halte ich für nicht realistisch. Hier hat OB Ude nicht nur ein Wahlversprechen gebrochen (die U-Bahn wird nach Pasing verlängert), sondern dem Stadtteil auch einen Bärendienst erwiesen. Nachdem das Kind aber nun in den Brunnen gefallen ist, muss man das Thema pragmatisch angehen. Die beste Lösung ist nun, die U5 ab Knie oberirdisch auf dem Gleis 0 der Bahnlinie zum Pasinger Bahnhof zu führen. Damit erübrigt sich jedoch auch ein U-Bahn-Anschluss des neuen Wohnviertels an der Paul-Gerhardt-Allee, das nördlich der Bahnlinie liegt. Dort soll ein Wohngebiet mit 2.000 Wohneinheiten entstehen. Für deren ÖPNV-Anschluss bietet sich eigentlich ein eigener S-Bahn-Halt auf der östlich des Wohngebiets liegenden



Umstrukturierung
Gewerbegebiet
östl. Paul-Gerhardt-Allee

- Gesamtlumgriff
- ehemalige Bahnflächen

Quelle: www.wochenanzeiger-muenchen.de Bild: PI



S1 Linie an. Doch leider wird diese Idee derzeit nicht mehr verfolgt. Ansonsten bleibt nur der Anschluss mit dem Bus zum Pasinger Bahnhof hin. Zur besseren Erschließung des Neubaugebiets an der Paul-Gerhardt-Allee wird seit langem ein Tunnel (sogenannter Paul-Gerhardt-Tunnel) unter der Bahn zum Knie hin gefordert. Mit diesem Anschluss könnte der Verkehr an der Ofenbach-Unterführung wesentlich entzerrt werden. Zudem wäre ein fußläufig erreichbarer Anschluss zur geplanten U-Bahn-Station am Knie geschaffen. Doch leider hat die Stadt auch diese Planung verworfen, so dass meines Erachtens in diesem Neubaugebiet kein attraktiver ÖPNV-Anschluss bestehen wird und die Menschen zwangsläufig auf das Auto angewiesen sein werden. Für die umliegenden Straßen und Anwohner heißt dies natürlich nichts Gutes.

Schluss mit ideologisch motivierter Verkehrspolitik

Zuletzt möchte ich hier noch eine Lanze für eine vernünftige ideologiefreie pragmatische Verkehrspolitik brechen. In den letzten Jahrzehnten konnten wir leider beobachten, wie die Stadtspitze gezielt den Individualverkehr, also die Autofahrer, verteuert und jede kleine Straßenbaumaßnahme nutzte, um Fahrbahnen zu verengen, Spuren aufzuheben, Busbuchten zurück zu bauen etc. Jeder Münchner kann inzwischen sicherlich ein Dutzend solcher Beispiele aus seinem persönlichen Umfeld aufzählen. So gut die Intention oftmals war, das Ergebnis ist häufig Rückstau und Schleichverkehr durch die Wohnviertel. Bei mir landen darüber viele Beschwerden der Menschen. Als häufigstes Problemfeld in München wird

mir gegenüber neben den hohen Wohnungskosten die Verkehrspolitik genannt.

Wir müssen als Grundvoraussetzung für jede weitere Planung einsehen, dass sowohl das ÖPNV- wie auch das Straßennetz an ihre Kapazitätsgrenzen angelangt sind. Wenn wir unsere Stadt angesichts der oben erwähnten Zuzugsprognose vor einem Verkehrsinfarkt bewahren wollen, dann müssen wir grundsätzlich alle Verkehrswege akzeptieren. Der Radfahrer ist gleichwertig zu behandeln wie der Bus-, Tram-, S- oder U-Bahn-Nutzer oder der Autofahrer. Für alle muss Platz sein und Platz geschaffen werden. Es gilt vernünftige ganzheitliche Lösungen zu realisieren, die nicht den einen Verkehrsweg auf Kosten des anderen bevorzugen und damit die Problemlage nicht ent-, sondern verschärfen. Mit dem Stückwerk der vergangenen Jahre, das oft ein konkretes Problem löste, aber zwei weitere an anderen Stellen auslöste, können wir nicht weiter machen. Wenn wir dieser Einsichten an den Beginn jeder zukünftigen Verkehrsplanung stellen, dann können wir die Herausforderungen bewältigen.

Dr. Otmar Bernhard ist seit 1990 für den Münchner Westen Mitglied des Bayerischen Landtags und war von 2005 – 2008 Mitglied der Bayerischen Staatsregierung, zunächst als Staatssekretär und dann als Staatsminister für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz.