Standpunkte 08/09.2016

Online-Magazin des Münchner Forum e.V.

MÜNCHNER FORUM
Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.

BILDNACHWEIS: MÜNCHNER STADTMUSEUM

Neuhauser Straße 1829, Heinrich Adam (1787-1862)

Liebe Leserin, lieber Leser,

unsere diesmalige Standpunkte-Ausgabe hat sich die „Alte Akademie“ an der Fußgängerzone in der Münchner Altstadt zum Schwerpunktthema genommen, ein Gebäudekomplex von großer historischer Bedeutung für München und ganz Bayern. Ihre Fassaden wurden nach Kriegszerstörungen zum größten Teil dem Original entsprechend wieder aufgebaut. Der Eigentümer, der Freistaat Bayern, hat die „Alte Akademie“ nach Auszug des Statistischen Landesamtes vor drei Jahren an einen Investor zur weiteren Verwertung in Erbbaurecht gegeben. Die Befürchtung ist groß, dass damit – entgegen der Bedeutung des Komplexes – ein weiterer schnöder Konsum- und Kommerztempel entsteht. Nach dem Realisierungswettbewerb, der im Frühjahr entschieden wurde, ist zumindest die Hoffnung bestärkt worden, dass die „Alte Akademie“ einen behutsamen Umgang mit ihrer Bausubstanz erfahren könnte. – Und es ist dennoch zu fragen, warum der Freistaat Bayern nicht mehr Engagement und Mühen darauf verwendet hat, der „Alten Akademie“ eine ihrer Historie angemessene Nutzung als Wissenschafts-, Bildungs- und Kulturnukleus in der Altstadt angedeihen zu lassen. Diese Chance ist nun auf Jahrzehnte vertan. – Die Öffentlichkeit wird jedenfalls den Fortgang der Maßnahmen zur Umgestaltung und Umnutzung der „Alten Akademie“ aufmerksam verfolgen und begleiten. Und wir müssen, mehr noch als bisher, die Art und Weise infrage stellen, wie der Freistaat, aber auch die Stadt München mit „ihren“ Grundstücken und Immobilien im Gemeineigentum umgehen.

Dieses Standpunkte-Heft ist eine Doppelausgabe, mit der wir uns in die Sommerpause verabschieden. Anfang Oktober melden wir uns mit einer neuen Ausgabe zurück. Wir wünschen allen Leserinnen und Lesern eine, so hoffen wir, interessante Lektüre, sind aber auch, positiver, ermunternder und kritischer Resonaz nicht abgeneigt.

Detlev Sträter

1.Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums

Themenschwerpunkt: Alte Akademie

Alte Akademie: Wilhelminum, Jesuitenkolleg, Gymnasium der Jesuiten – Aspekte ihrer kulturgeschichtlichen Bedeutung 2

Alte Akademie – im neuen Gewand 4

Alte Akademie nun in der Hand von SIGNA 9

„So etwas verkauft man einfach nicht“ – Über die Grenzen staatlicher Grundstückspolitik 12

Vom Umgang mit dem Tafelsilber 15

„Unwiederbringlich wertvolle Innenstadtlage“ – Wie der Freistaat das historische Erbe Bayerns anpreist 15

S-Bahn-Ringe und weiträumiges ÖV-Netz statt Tieftunnel-Korridor 16

„Urban Gardening“: Alter Wein in neuen Schläuchen 19

Rosenheimer Straße – neue Variante bedeutet Verschlechterung für alle! 20

Rosenheimer Straße in der Sackgasse 21

Zeichnen als Massensport: Urban Sketchers in München 22

Jahreshauptversammlung des Münchner Forums 25

Mitgliederempfang 2016 26

Letzte Meldung aus dem Finanzgarten 26

Ankündigungen:

Radio Lora 14

Verkehrsversuch für die Fußgängerzone Sendlinger Straße 24

Newsletter Münchner Nordosten 25

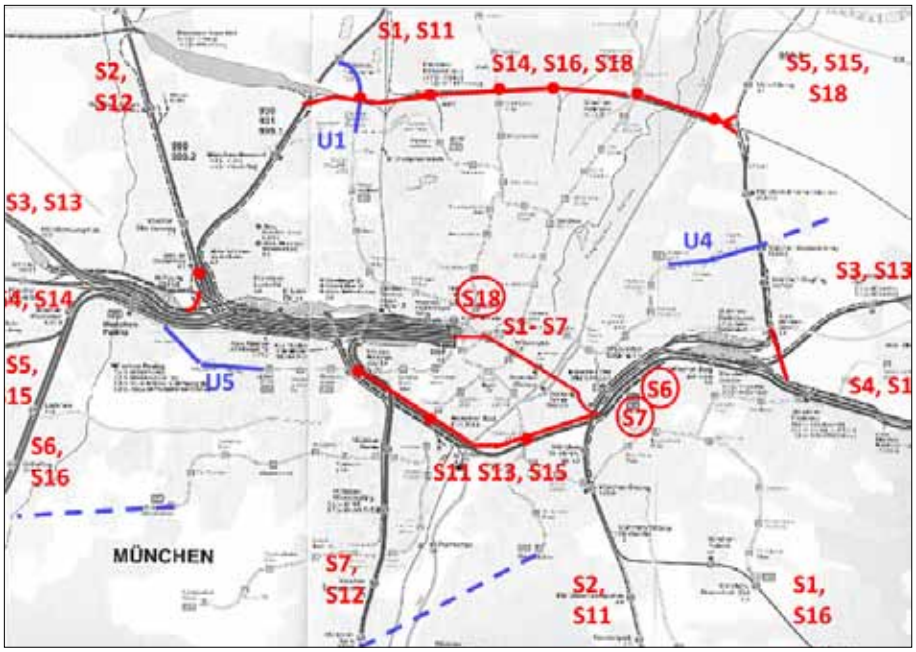
Impressum 26

S-Bahn-Ringe und weiträumiges ÖV-Netz statt Tieftunnel-Korridor

Das war das Ergebnis und die einhellige Forderung aus einem eintägigen Workshop am 2. Juli 2016, zu dem die Bayerische Ingenieurekammer-Bau und das Münchner Forum unter dem Titel „Gesamtnetz Schnellbahnen München 2050 – Konzept für Stadt und Region“ eingeladen hatten. Von den ca. 30 Teilnehmern aus Verbänden, Planungsbüros, verschiedenen Initiativen der Bürgerschaft wurden Verkehrskonzepte, Handlungsempfehlungen und Prioritäten für die Entwicklung des Münchner Schnellbahn-Netzes in den kommenden Jahrzehnten diskutiert.

Ungeteilte Einigkeit bestand bei allen Teilnehmern – wie auch sonst in Stadt und Region – darüber, dass das Münchner Schnellbahnnetz mehr als 40 Jahre nach seiner Einrichtung an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit stößt und dringend einer Sanierung und eines großzügigen Ausbaus bedarf, um den Verkehrsanforderungen einer dynamisch gewachsenen und weiter wachsenden Metropolregion zu genügen.

Im Mittelpunkt steht dabei das Münchner S-Bahn-Netz. Die 1972 in Betrieb genommene (1.) Stammstrecke zwischen Haupt- und Ostbahnhof verbindet sieben Außenäste im Westen mit fünf Ästen im Osten und bildet somit das Rückgrat, aber auch einen empfindlichen Schwachpunkt im Gesamtnetz. So wirkt sich jede Störung zwangsläufig auf das gesamte Netz aus. Außerdem ist die Kapazität dieser Strecke mit 30 Zügen pro Stunde und Richtung voll ausgereizt und lässt eine Verdichtung der Zugfolge auf einen 10-Minuten-Takt nicht zu. Eine 2. Stammstrecke für die S-Bahn ist also unverzichtbar. Nur wie soll sie geführt werden, wo soll sie verlaufen?



Das Münchner S-Bahnnetz

QUELLE: EISENBAHN-ATLAS DEUTSCHLAND, SCHWEERS + WALL 2002

Hier kommen weitere Betrachtungen zur Stadtentwicklung ins Spiel. Für eine Metropole mit nunmehr fast 1,5 Millionen Einwohnern passt das kleinstädtische Korsett einer monozentrischen Sternstruktur nicht mehr – sie braucht eine polyzentrische Struktur mit Subzentren und Tangentialverbindungen, die vorzugsweise ringförmig ausgelegt sind. In München hat man diese Erkenntnis bereits in den 1970er Jahren gewonnen, sie aber nur bei Straßenbauprojekten (z.B. beim Ausbau des Altstadt-, Mittleren und des Autobahnrings) umgesetzt.

Dabei bieten die vorhandenen Bahnstrecken in München geradezu ideale Möglichkeiten, auch für den öffentlichen Verkehr Ring- und Tangentialstrecken einzurichten und das Zentrum nachhaltig von unnötigen Verkehrsströmen zu befreien. So führt der Bahn-Südring durch dicht bebautes Stadtgebiet und kreuzt an drei Punkten die radial verlaufenden U-Bahnlinien: am Heimeranplatz (U5), Poccistraße (U3, U6) und Kolumbusplatz (U1, U2). An diesen Punkten kann man mit vergleichsweise geringem Aufwand Kreuzungsbahnhöfe errichten und die Schnellbahnen mit kürzesten Umsteigewegen verknüpfen – ein S-Bahnhof Heimeranplatz besteht sogar bereits. Im westlichen Teil ist die Strecke bereits viergleisig ausgebaut bzw. trassiert, nur im östlichen Teil müsste sie mittelfristig auf 4 Gleise erweitert werden. Für die kurzfristige Aufnahme des Betriebs mit zwei Linien, die zusammen einen 10-Minuten-Takt bilden, würde die vorhandene Infrastruktur zunächst ausreichen (vgl. die Vorschläge des Pla-

nungsbüros BKS, *http://www.sbahn2030.de/*).

Dieser einfache und schlüssige Plan stammt bereits aus den 1970er Jahren und wurde Anfang der 1990er Jahre mit einer weiteren Idee konfrontiert – nämlich parallel zur bestehenden Stammstrecke eine zweite Röhre als „Bypass“ und zur Entlastung zu bauen. In vergleichenden, bei fairer Betrachtung schwer nachvollziehbaren Untersuchungen (1990 und 2009) wurden die Risiken und Schwächen dieses Vorhabens weitgehend ausgeblendet und die Südring-Alternative mit überzogenen Kosten und Anforderungen schlechtgerechnet (vgl. BUND Naturschutz in Bayern, *http://s145523694.online.de/index.php?id=404&L=0*).

So kam es zum Projekt eines 40 Meter tief liegenden Bahntunnels durch die Münchner Innenstadt, das seit nunmehr fast 20 Jahren jeden sinnvollen und vernünftigen Ausbau des S-Bahnnetzes blockiert. Wie der anwesende Verkehrsplaner und Gutachter Martin Vieregg bestätigte, würden die (mittlerweile auf 3,1 Mrd. Euro angewachsenen) Kosten dieses Projekts den Nutzen nicht nur weit übersteigen, sondern es würde sogar zu einem negativen Nutzen-/Kosten-Verhältnis führen, d.h. mehr Schaden anrichten als Nutzen stiften. Dafür sind u.a. die folgenden Schwächen und Nachteile verantwortlich:

- Kein einziger Punkt in Stadt und Region München würde zusätzlich für den ÖV erschlossen. Alle 3 geplanten Stationen (Hbf, Marienhof, Orleansplatz) gibt es bereits auf der vorhandenen Stammstrecke, die übrigen Stationen werden von der neuen Strecke überhaupt nicht bedient;
- Keine neue Verkehrsverknüpfung würde geschaffen, vielmehr würden die Zugänge zu den neuen Stationen durch überlange Rolltreppen- und Aufzugsfahrten erschwert und verlängert;
- Für die Fahrgäste würde ein undurchschaubares, hochkompliziertes Geflecht von Linien und Zügen geschaffen, die teils im 10-, teils im 15-Minuten-Takt verkehren und mal im Tunnel 1 und mal im Tunnel 2 (mit weiten Laufwegen zwischen beiden) ankommen bzw. abfahren. So wird z.B. der Ostbahnhof seiner bewährten Knotenfunktion weitgehend enthoben, wenn die geplanten „Expresszüge“ 40 Meter tief unter den Orleansplatz verlagert werden und nur mit überlangen Laufwegen zu erreichen sind;
- Sensible und hochfrequentierte Punkte der Stadt (Hauptbahnhof, Marienhof, Maximiliansanlagen, Ausstiegsschächte in Haidhausen, Orleansplatz) würden durch langjährige Baumaßnahmen (Sperrungen, Lärm, Feinstaub, Baustellenverkehr etc.) massiv betroffen;
- Dringend notwendige, seit langem überfällige Maßnahmen, die der besseren Verkehrserschließung dienen, würden weiter auf unabsehbare Zeit hinausgeschoben.

Zu diesen Maßnahmen gehören neben dem vordringlichen Ausbau des oben erwähnten Südrings die Ertüchtigung mehrerer Außenäste sowie der Ausbau des Nordrings mit vielen neuen Erschließungsfunktionen und Verknüpfungspunkten im Münchner Norden und Nordosten.

Der von der Augsburger Strecke bei Olching abzweigende, nördlich und östlich um die Stadt herum führende Eisenbahnring ist durchweg zweigleisig ausgebaut und wird in seinem nördlichen Teil nur von Güterzügen befahren – obwohl dort schon 1972 Express-S-Bahnen zum Olympiastadion verkehrten. Er führt durch weitgehend erschlossenes Industrie- und Gewerbegebiet mit großen dort ansässigen Betrieben wie BMW, Knorr-Bremse, Krauss-Maffei etc. Im Norden trifft er auf vier radial verlaufende U-Bahn-Linien an Punkten, wo Kreuzungs- und Umsteigebahnhöfe bereits bestehen oder zu errichten wären: Moosach (U3) – Eggarten-/ Lassallestraße (U1) – Knorrstraße (U2) –Freimann Süd (U6). Dazu kommen Haltepunkte in Lerchenau, am Euro-Industriepark und in Unterföhring Südwest vor dem zu errichtenden Abzweig zur Flughafen-Linie. Im Münchner Osten würden die neuen Linien von dem bereits geplanten viergleisigen Ausbau des bestehenden Ostrings profitieren und mit der zu verlängernden U4 in Englschalking einen weiteren Verknüpfungspunkt schaffen.

Dieses Netz wäre durch einige U-Bahn-Verlängerungen zu ergänzen, die der Verknüpfung mit der S-Bahn, aber auch der Erschließung neuer Siedlungs- und Gewerbegebiete dienen. Dazu gehören vorrangig die U5 nach Pasing (die auch die wichtige Bypass-Funktion für die 1. Stammstrecke zur Innenstadt zu übernehmen hat), die U1-Nord zur Fasanerie, die U4 nach Englschalking (und möglicherweise weiter nach Osten), die U1-Süd nach Harlaching (und womöglich über oder unter der Isar hindurch nach Solln) und die U6 nach Martinsried und Planegg.

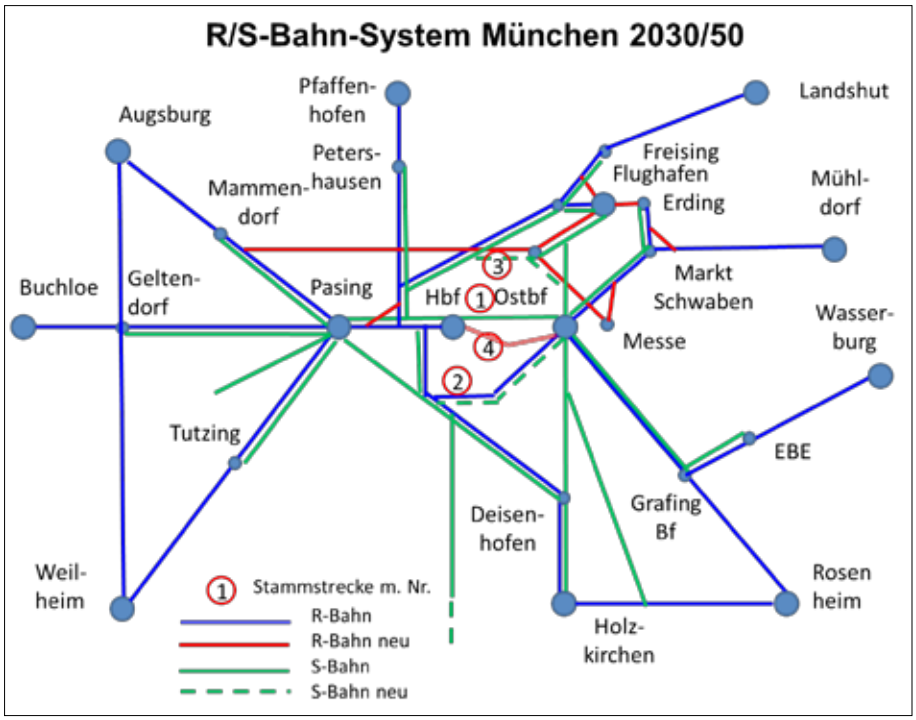
Das so entstehende Schnellbahnnetz ist oben abgebildet. Befährt man alle Außenäste mit jeweils zwei Linien, von denen eine auf der bestehenden Strecke durch die Innenstadt, die zweite wahlweise über den Süd- oder Nordring führt, so ergibt sich ein 10-Minuten-Takt auf allen Außenästen (der nicht immer in dieser Dichte bis zu allen Endpunkten führen muss) sowie ein (durchschnittlicher) 6- bis 7-Minuten-Takt auf den beiden Ringen. Die Innenstadt-Linien tragen die Nummern S1 bis S7 und entsprechen weitgehend dem bestehenden Angebot, die Ringlinien sind neu und tragen die Nummern S11 bis S18. Selbstverständlich können die verschiedenen Linienäste aufgrund spezieller Bedürfnisse und betrieblicher Anforderungen auch anders miteinander verbunden

werden.

Eine weitere Stufe des Schienenverkehrs bilden die Trambahnen, die ja – nicht zuletzt durch die unermüdliche Arbeit von Forum-Mitgliedern wie Karl Klühspies – den Münchnern erhalten blieben. Mit einigen Tramlinien-Verlängerungen böte das oben dargestellte Schnellbahnsystem vielfältige Verknüpfungspunkte, so z.B. an der Menzinger Straße (Tram 17), Knorrstraße (Tram 27), Euro-Industriepark (Tram 23), Unterföhring Südwest (Tram 16), Johanneskirchen (Tram 18), Daglfing (Tram 25, Abzweig).

Es bleibt noch die Frage offen, wie die weitere, über den S-Bahnbereich hinausgehende Region um München durch den Schienenverkehr besser erschlossen werden kann. Unbestreitbar ist für diesen Außenbereich in nächster Zukunft mit einem hohen Bevölkerungszuwachs und entsprechend erhöhtem Verkehrsbedarf zu rechnen. Die vorhandenen Bahnlinien, z.B. nach Augsburg, Ingolstadt, Landshut, Mühldorf, Rosenheim und Weilheim decken durch getaktete Regionalzüge diesen Bedarf schon teilweise ab, müssten aber mit höherer Frequenz und mehr Stationen (im Außenbereich) betrieben werden und könnten von einer (Tunnel-) Direktverbindung durch die Innenstadt tatsächlich profitieren. Die jetzt geplante Tieftunnelstrecke dürfte dafür aber wenig geeignet sein wegen (a) des problematischen Mischverkehrs mit den S-Bahnen, (b) unterschiedlicher Bahnsteighöhen, (c) der durch die außerordentliche Tiefe erschwerten Zugänge und (d) – last but not least – Ausfall des für den Regionalverkehr eminent wichtigen Knotenpunkts Ostbahnhof, der ja nur weit entfernt unter dem Orleansplatz bedient würde.

Hier bietet sich mittelfristig als intelligentere Lösung der sogenannte Citytunnel an. Er würde am Hauptbahnhof-Südseite in halbtiefer Lagebeginnen, sich durch die südliche Innenstadt mit einem möglichen „City-Bahnhof“ in der Nähe des Sendlinger Tors fortsetzen, die Isar zwischen Reichenbach- und Corneliusbrücke unterqueren und beim Tassiloplatz in den bestehenden Südring einmünden. Eine solche zweigleisige, ausschließlich dem Regional- und möglicherweise dem Fernverkehr vorbehaltene Strecke wäre vermutlich wesentlich leichter und billiger zu realisieren als ein S-Bahntunnel und würde vor allem ganz neue Verkehrsräume und -beziehungen erschließen.



BILDNACHWEIS: WOLFGANG HESSE

R/S-Bahn-System München 2030/50

In der nebenstehenden Grafik ist das gesamte zukünftige R-und S-Bahnnetz schematisch dargestellt. Seine Basis wären die 4 Stammstrecken: (1) bestehender Innenstadt-Tunnel, (2) Südring, (3) Nordring und (4) City-R-Bahntunnel.

Der Flughafen kann durch Regional- oder Fernzüge von Augsburg, Nürnberg, Regensburg oder Salzburg-Mühldorf direkt erreicht werden. Ergänzende Querverbindungen wie der Erdinger Ringschluss, Walpertskirchener Spange und die Messe-Anbindung könnten durch S-Bahnen oder Regionalbahnen bedient werden.

Zusammen mit den Tram- und U-Bahnnetzen bilden somit S- und R-Bahn ein leistungsfähiges flächendeckendes, 4-stufiges ÖV-Verkehrssystem, das den Anforderungen der kommenden Jahrzehnte gerecht wird und München mit seiner Region vor den Schäden eines weiter wachsenden Autoverkehrs bewahren kann. Nun sind die politisch Verantwortlichen gehalten, die richtigen Prioritäten zu setzen und mit dem vordringlichen Ausbau der Ringstruktur dem Münchner öffentlichen Verkehr den Weg in die Zukunft zu ebenen.

Wolfgang Hesse

Prof. Dr. Wolfgang Hesse ist emeritierter Professor am Fachbereich Mathematik und Informatik der Philipps-Universität Marburg, Schienenverkehrsexperte und arbeitet im Arbeitskreis „Schienenverkehr“ des Münchner Forums mit