

Forum

WIE WEIT KANN MÜNCHENS VERKEHR NOCH ANWACHSEN?

Straßenbau Ë ein schier unstillbares Verlangen Der Mensch ist das Problem

sAsphalt-Blues%vom 15./16.Oktober:

Bahn, Tram und Busse ausbauen

Mit Ihrem Artikel haben Sie einen heftigen Crash in manch festem Weltbild verursacht. In der Automobilisten-Fraktion natürlich, die nach 20 Jahren gesamtgesellschaftlicher Investitionen und gigantischen Baustellen durch den Ausbau von Straßen und Tunnels dauerhafte Staus vor und nach den Tunnels, auf dem Mittleren Ring, sin der gesamten Stadt%und einen achtspurigen Stau auf der A99 produziert hat. Und jetzt? Weiter so: Die acht Spuren auf zehn Spuren ausbauen, die Autobahn nach Garmisch durchstechen und die Salzburger Autobahn komplett auf sechs Spuren verbreitern...

Die bittere Wahrheit ist, dass in München der Autoverkehr in Zukunft nur fließen wird, wenn das System des Öffentlichen Verkehrs einen großen Anteil der Autofahrer in sein Netz übernimmt: Wenn die eingleisige Zugstrecke nach Garmisch ein zweites Gleis bekommt und dadurch um ein Drittel schneller wird; wenn die rechte Spur der Autobahn Salzburg auf den Güterzug gelegt wird und dafür die Bahn-Magistrale Paris-Budapest auf der Strecke nach Salzburg vierspurig ausgebaut wird; und wenn in München die S-Bahn dort ausgebaut wird, wo die Autos im Stau stehen und das Wachstum der Stadt sich abspielen wird. Die Wahrheit für das Lager der Umwelt-, Natur-, und Menschenfreunde ist genauso bitter. Sie werden entweder weiter als verstaubte Moralisten am Wegesrand stehen, Kreisverkehre begrünen und Rollrasen auf Trambahngleisen ausrollen dürfen. Oder sie planen die Verkehrswende, die Umstrukturierung auf den Öffentlichen Verkehr so, dass sie dem Autoverkehr dient, der Verkehr wieder fließt und Autofahren wieder sexy wird. Monika Naggl, München

Schädlicher Tunnelbau

Der Artikel sAsphalt-Blues%von Karl Forster in der SZ vom 15./16.Oktober wirkt wie eine Trauergeschichte aus der Mitte des 20. Jahrhunderts. Will denn die Süddeutsche nicht dazu lernen und erkennen, dass gerade den Pendlern im Stau auf den Autobahnen, auf dem Mittleren Ring und in der Innenstadt am besten mit einem großzügigen Öffentlichen Nahverkehr geholfen werden kann?

Die Kapazitätsprobleme verschärfen sich immer weiter in die Zukunft, wenn Freistaat und Stadt immer weitere Autospuren und Parkhäuser bauen, und noch schlimmer mit einem S-Bahn-Tiefunnel quer zum Verkehr alle Ausbauchancen des Netzes blocken? München als Bahnknoten hat ein seit hundert Jahren verfügbares Schienennetz aus der Region in die Stadt und auf dem Südring und Nordring um die Stadt herum. Die 1972 in Betrieb genommene erste Stammstrecke der S-Bahn unter der Innenstadt wird dem Verkehrsbedarf völlig gerecht, wenn auch die Strecken im Norden und Süden ausgebaut und von der S-Bahn befahren werden. Durch den S-Bahn-Ring kann ein Netz von U-Bahnen, Trambahnen und Bussen geknüpft werden, das nicht nur den Hauptteil des Personenverkehrs komfortabel bewältigt, sondern durch Elektromobilität auch die Schadstoffbelastung in der Stadt wirksam verringert. Der dann noch erforderliche Individualverkehr kann mit sauberen Mobilen auf vorhandenen Straßen staufrei laufen, oder eben auf Radltour gehen. Es ist ganz aktuell geboten, die Entscheider im Landtag, im Stadtrat und in der Wirtschaft von ihren schadhaften Plänen zum Tunnelbau und zur Straßenverbreiterung abzubringen und den Ausbau des Schienenverkehrsnetzes in Stadt und Region endlich anzufassen. Die Pläne hierzu finden Sie beim Münchner Forum und vielen anderen aktiven S-Bahn-Freunden. Wie lange will die Süddeutsche Zeitung zu diesen Aufgaben der Daseinsfürsorge noch schweigen? Dr.-Ing. Wolfgang Beyer, München

Bauen, ohne etwas zu ändern

Nach ein paar Jahren Ruhe wird der Ruf nach neuen Straßen im Nordosten Münchens wieder laut. Die Erweiterung des Mittleren Ringes im Englischen Garten auf drei Fahrstreifen, die neue Anschlussstelle Aschheim/Ismaning an der A 99 und der Ausbau dieser Autobahn auf vier Fahrstreifen, der Bau der B 471 neu als Autobahnparallele sind fertiggestellte, im Bau befindliche oder geplante Maßnahmen gegen den sStau%Allen Projekten ist gemeinsam, dass sie an den Straßenverkehrsproblemen nichts ändern werden.

Auf dem Mittleren Ring wird sich der Stau vor den Petuertunnel verschieben; die A99 wird mit vier Streifen noch unfallträchtiger werden; die Anschlussstelle Aschheim/Ismaning wird zum Flaschenhals und die Parallele würde von Autofahrern stark frequentiert, aus Angst vor dem Stau auf der Autobahn. Der autogerechte Landkreis ist eine Utopie und nicht zu verwirklichen.

Pkw brauchen zu viel Platz. Die jetzigen Versuche, durch mehr Straßenraum die Probleme zu lösen, müssen scheitern, weil jeder für Pendler gewonnene Zeitgewinn sofort durch dann neue und weitere Fahrten aufgezehrt wird. Wenn der Landkreis nicht noch weiter von Lärm und Gestank belastet werden will, dann muss der öffentliche Personennahverkehr viel stärker als echte Alternative zum Auto massiv auf- und ausgebaut werden.

Sehr schnell und kostengünstig zu verwirklichen wären Express-Busse (auch mit Anhänger) aus dem Umland mit

Ampelvorrangschaltung, eigenen Fahrspuren oder frei zu machenden Fahrspuren, wenn sich ein Bus nähert. An Knotenpunkten warten die Busse in eigenen kleinen Busbahnhöfen (mit elektronischen Informationstafeln) aufeinander, um ein schnelles planbares zuverlässiges Umsteigen zu ermöglichen. Unser reicher Landkreis hätte die besten finanziellen Voraussetzungen, ein solches Schienenverkehr simulierendes Busnetz als Modellprojekt ohne große Risiken als Alternative zum zerstörerischen Straßenbau zu installieren. Wolfgang Lüers, Aschheim

Ich fahre momentan nur mit dem ÖPNV von zu Hause in die Arbeit. Ich kreuze mit der Tram zwei neuralgische Punkte. Der eine ist die Straßenkreuzung Tegernseer Landstraße/Grünwalder Straße/Candid-Berg. Dort treffen die Trams 15 und 25, die Buslinien 54 und X30 auf den Individualverkehr. In der Fahrschule habe ich gelernt, dass der Autofahrer nicht in die Kreuzung einfahren darf, wenn wahrscheinlich ist, dass die Kreuzung nicht bis zur Grünphase für den kreuzenden Verkehr geräumt werden kann. Sehr häufig stehen aber nun auf der Kreuzung Autofahrer von allen Fahrspuren kommend in der Kreuzung und behindern nicht nur sich gegenseitig. Die von Untergiesing kommenden linksabbiegenden Busse kommen nicht voran, auch die Tram steht dann im Verkehrs-Pfropfen. Ähnliches Bild an der zweiten Kreuzung: Franziskanerstraße/Rosenheimer Straße. Dann kommen hier noch als Spezialität Pkw-Fahrer hinzu, die vom Gasteig kommend auf dieser Kreuzung wenden wollen, um die Parkgaragen an der Nordseite der Rosenheimer Straße zwischen Deloitte und Hilton anzusteuern. Pkw, die aus der Steinstraße nach Süden wollen, haben oft genauso wie die Straßenbahn schlechte Papiere, weil alles dicht ist. Betroffen sind auch die Fußgänger, die von der Steinstraße in die Franziskanerstraße wollen. Diese müssen auch noch aufpassen, dass die wendenden Fahrzeuge Rücksicht nehmen. Bei dieser disziplinelosen, selbstherrlichen Fahrweise ist auch der beste Straßenbauplaner am Ende. Und das Vollzugsdefizit der Polizei ist ja auch schon legendär. Die sollten sich halt mal, anstatt Radfahrer zu jagen, im Berufsverkehr mit Videoaufzeichnungen auf die Verkehrssünderjagd begeben. Wenn Regeln nicht eingehalten werden und das noch auf ein Vollzugsdefizit trifft, dann ist der Autofahrer das Problem und nicht der Straßenbau.

Dieter Hügenell, München

Ein Moloch, der nie genug neue Spuren bekommen kann: der Autoverkehr in und um München.Foto:catherina hess

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Montag, den 07. November 2016, Seite 40