

Vielfältige Mobilität: vom Kolombusplatz über den Giesinger Berg zum Nockherberg



**Mobilität..
..braucht Platz!**

**Wo bleibt die
Verkehrswende?
Es wird unbequemer.**

**Ein Stadtpaziergang:
vier Themen..
..in vier Stationen.**

Vielfältige Mobilität: vom Kolombusplatz über den Giesinger Berg zum Nockherberg

Ankündigung zum 23. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO) im Oktober 2021. Sein Motto lautet: **"Ist noch 'Platz da' ? Mehr Raum für Menschen."**

Der BUVKO findet 2021 erstmals online statt – ohne Exkursionen vor Ort. Thema, Bilder und Botschaften der Exkursion als *.pdf-file zum nachlesen.

Vielfältige Mobilität: vom Kolombusplatz über den Giesinger Berg zum Nockherberg

Dieses Viertel ist interessant, weil mitten im Wandel und dadurch sehr wechselhaft und für München eher untypisch. Die autogerechte Stadt war gestern, oder doch nicht? - der Giesinger Berg mit der 'Fußgänger-Unterführung des Grauens'. Wem gehört die Straße, wer hat das Wegerecht? - multi-modale Beobachtungen auf der belebten Tegernseer Landstraße. Brücken als gestaltende Elemente und wichtige Rad- und Fußweg Verbindungen - aber auch als Nadelöhr. Die Eisenbahn versteckt sich - ein klimafreundlicher Taktgeber für ein polyzentrisches Stadtgefüge?

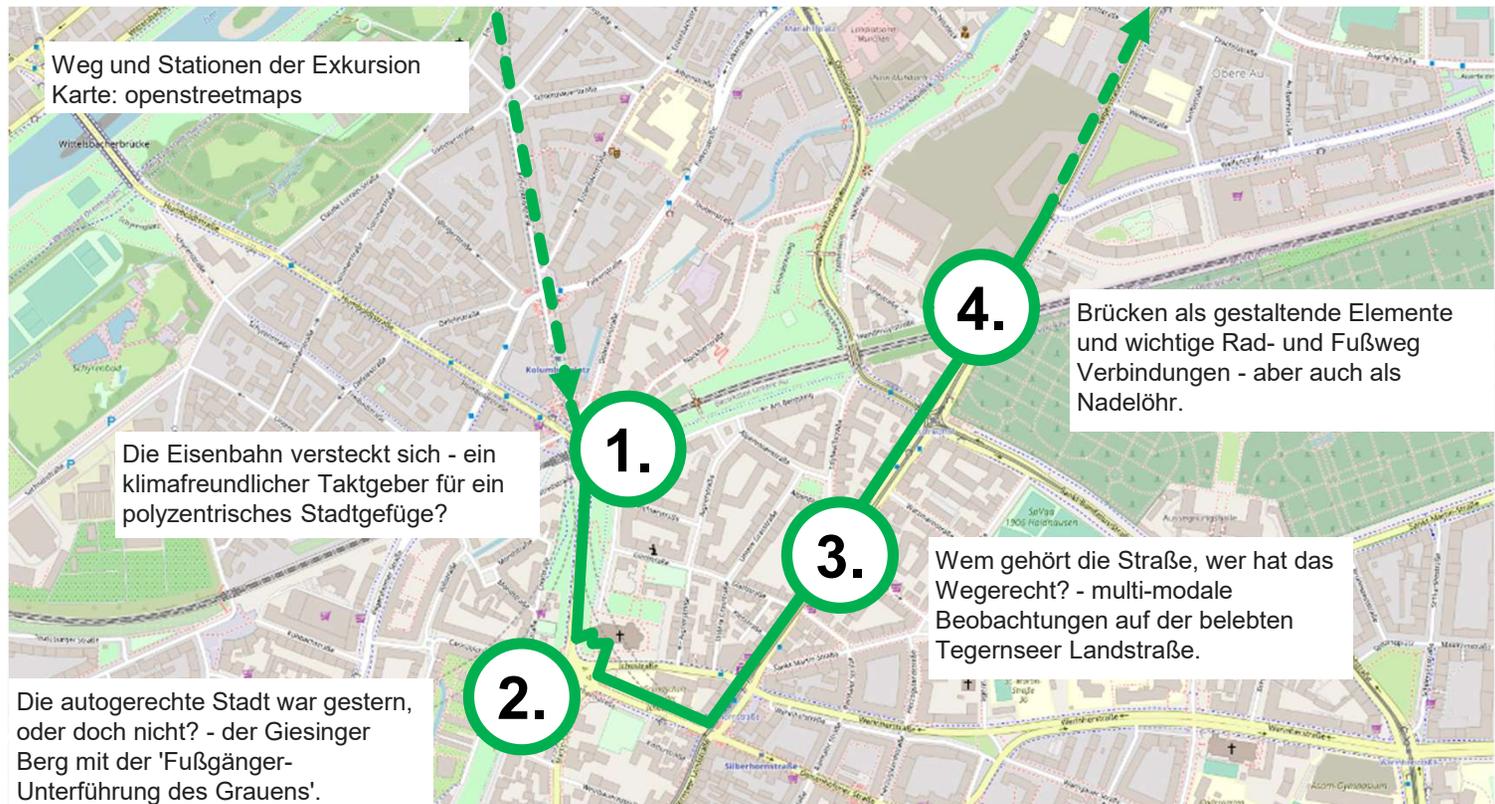
Leitung: Max Matheisen, Münchner Forum e.V.

Bildrechte: eigenes Material
Kartenrechte: openstreetmaps

Mit Tram und U-Bahn gelangen wir von der Hochschule München in der Dachauer Straße zum Kolombusplatz. Wir starten vom Kolombusplatz über den Giesinger Berg zur Hl. Kreuz Kirche.

Von dort geht es weiter durch die 'Fußgängerunterführung des Grauens' über die Tegernseer Landstraße zum Edelweißplatz. Der Tegernseer Landstraße folgen wir noch bis zur Brücke über die Eisenbahn am Nockherberg.

Von der Regerstraße aus kehren wir mit Tram, S-Bahn und Tram wieder zur Hochschule München in der Dachauer Straße zurück.
Geplante Dauer ca. 1:20 h



Vielfältige Mobilität: vom Kolumbusplatz über den Giesinger Berg zum Nockherberg

Während der Exkursion begegnen wir wesentlichen aktuellen städtischen Mobilitätsformen in unterschiedlichen Skalierungen.

Mobilität der Zukunft ist eine Wette auf eine Rechnung mit vielen Unbekannten.

In diesem Spannungsfeld stehen Angebot und Nachfrage, Fahrtkosten und Fahrtzeit, Anforderungen und Wünsche, politische Mehrheiten, Erwartungen an Technologie, Strategie und wirtschaftliche Gewinne – das Verhalten jedes Einzelnen von uns wird die Mobilität der Zukunft bestimmen.

Deshalb ist es mir wichtig wenn sie heute aus der Exkursion mitnehmen, sich ihre eigenen Gedanken zu machen. Dazu drei Punkte:

1. Welche **Verkehrsträger** bestimmen das künftige **Erscheinungsbild** unserer Städte?
2. Welche **Lebensqualität** bieten die Metropolen der **Zukunft**?
3. Welche **Funktionalität** leisten verkehrliche **Infrastrukturen**?

Lassen sich große Menschenmassen wirklich nur mit Angst, Macht und Geld beeinflussen? Verbote erzeugen negative Stimmung. Wer zeigt, wie es anders geht? Angebote überzeugen, überraschen und begeistern. Verkehrswende aktiv und kritisch-konstruktiv gestalten.

Eine Transformation vom mobilen Individualverkehr zum Umweltverbund in der Skalierung von persönlicher Mobilität, Nahmobilität und Schnellmobilität.

Vielleicht haben Sie Interesse sich bürgerschaftlich zu engagieren, um Prämissen und Prioritäten für Politik und Verwaltung zu verändern. Meine Empfehlung: Bürgerinnen und Bürger am Entwicklungsprozess beteiligen. Beteiligung schafft Identifikation und Akzeptanz [1].



Momentaufnahme an der Tegernseer Straße
Ecke St.-Martin-Straße

Station 1 – Kolombusplatz

Die Eisenbahn versteckt sich – ein klimafreundlicher Taktgeber für ein polyzentrisches Stadtgefüge?

Treppe aufwärts aus der U-Bahn Station Kolombusplatz. Rundumblick am Tageslicht: eine vierspurige Autostraße, eine Eisenbahn-Hochbrücke, Buslinien, Fahrradwege, Elektro-Tretroller, einige abgebundene Quartiersstraßen, grüne Freiflächen. Der Umweltverbund ist angekommen. Für die Nahmobilität ist alles da: U-Bahn, Bus, Fahrrad – doch wo bleibt die Schnellmobilität mit der S-Bahn? Die Eisenbahn versteckt sich.

Wir brauchen nicht über Verkehrswende reden, ohne mit der Deutschen Bahn zu sprechen.

Der politische Bezug ist klar: Verkehrsministerin Kerstin Schreyer des Freistaates Bayern fordert "nachhaltige Verkehrskonzepte" [2]: "Gerade in einer stark verkehrsbelasteten Stadt wie München braucht es nachhaltige Verkehrskonzepte und keine Maßnahmen nach dem Sankt-Florians-Prinzip." Ein nachhaltiges, klimafreundliches und sozial-gerechtes Verkehrssystem ist die Eisenbahn, im städtischen Umfeld die Regional- und Schnellbahn, kurz S-Bahn. Über Jahrzehnte vernachlässigt. Politisch und planerisch in der Hauptverantwortung des Freistaates Bayern. Nachhaltige Mobilität erfordert eine überlegte Strategie, Planung und Umsetzung in Dekaden – und nicht eine knappe parteipolitisch geprägte Pressemitteilung.

Sonnenschein, Mikromobilität und kurze Wege sind ein Baustein von vielen - Grundstein einer nachhaltigen, langfristigen und vor allem wirksamen Lösung sind bspw. die Verbesserung von Angebot, Attraktivität und Akzeptanz der S-Bahn hinsichtlich Betriebs-, Netz- und Taktqualität.

Warum nicht hier ansetzen: proaktiv und kreuzfunktional zusammenarbeiten an einem gemeinsamem Ziel der Interessenvertreter – der Verkehrswende – mit Beteiligung der Bürgerschaft an Prozessen der Entwicklung und Gestaltung städtischer Systeme.

Die vierspurige Autostraße, ein breites Band aus Asphalt, funktioniert als Zubringer auf den Mittleren Ring – denn neue Straßen schaffen neuen Autoverkehr. Die Planungsprämissen der 1970er Jahre, unter denen unsere verdichteten Großstädte heute leiden. Nach der Bahnreform von 1994 wurde die Bedeutung der Deutschen Bahn, der Allgemeinheit zu dienen, kontinuierlich reduziert.

Die Verkehrswende findet nicht nur auf dem Asphalt statt, sondern auch auf der Schiene.

Neue 'Quartiers-Bahnhöfe' entlang des S-Bahn Vollrings vernetzen und vertakten die Stadt und das Umland klimafreundlich und sozial-gerecht – und reduzieren Autos und mobilen Individualverkehr.

Vielfältige Mobilität: vom Kolombusplatz über den Giesinger Berg zum Nockherberg



Blick vom Giesinger Berg
Richtung Kolombusplatz



Ausgang der U-Bahn Station
Kolombusplatz, darüber die
Hochbrücke des Eisenbahn-
Südrings München - Rosenheim

Station 1 – Kolombusplatz

Die Eisenbahn versteckt sich – ein klimafreundlicher Taktgeber für ein polyzentrisches Stadtgefüge?

Seit Jahren politisch in der Diskussion, bis heute wenig passiert: der Regionalzughalt Kolombusplatz. Warum nicht als 'Quartiers-Bahnhof' auf dem S-Bahn Vollring mit 10-Minuten Takt einrichten?

Dieser 'Quartiers-Bahnhof' wäre ein idealer Standort für zusätzliche Umsteigebeziehungen aus U-Bahn und Bus zur S-Bahn und in den Regionalexpress: auf der Eisenbahn-Hochbrücke oder anteilig im Einschnitt des Geländes. Selbstverstärkende Effekte im Gesamtnetz des ÖPNV werden geschaffen – das Angebot wird attraktiver. Mehr Menschen steigen um vom mobilen Individualverkehr in den Umweltverbund. Brachflächen werden funktional neu gestaltet – Stadtentwicklung mit Mehrwert für die Bürgerschaft und Lebensqualität in der Metropole.

Klimaneutralität 2035 als idealer Antrieb für Infrastrukturausbauten?

Die Landeshauptstadt München hat sich zum Ziel gesetzt, im Jahr 2035 Klimaneutralität zu erreichen. Ist das nicht ein idealer Antrieb für Infrastrukturausbauten des Eisenbahn- und S-Bahn Netzes? Jetzt planen und genehmigen, rasch bauen, spätestens 2035 fahren.

Jetzt mehr S-Bahn und 'Quartiers-Bahnhöfe' fordern für die Verkehrswende.

Dazu drei Punkte:

1. Der Mittlere Ring, auf dessen Zubringerstraßen wir hier schauen, ist das Ergebnis der autogerechten Stadt der 1970er Jahre – **neue Strassen schaffen neuen Verkehr.**
2. Heute fordern Initiativen den Altstadt-Radl-Ring und Radschnellwege – **dringende und wichtige Forderung heutiger Tage, damit mehr Menschen schnell und sicher Rad fahren.**
3. Warum nicht in anderer Skalierung den S-Bahn Vollring im 10-Minuten-Takt schaffen – **ein Wegbereiter für klimafreundliche und sozial-gerechte Mobilität, für polyzentrische Funktionalität künftiger Metropolen?**

Vielfältige Mobilität: vom Kolombusplatz über den Giesinger Berg zum Nockherberg



Die Hochbrücke des Eisenbahn-Südrings führt ohne Halt über den Kolombusplatz – Erschließung mit Bus und U-Bahn sind bereits da

Verbote
Chancen

Blick Richtung Nockherberg, die S-Bahn während der Stammstreckensperrung am 04.08.2019 auf dem Eisenbahn-Südring, Fotomontage der Zeiten 18:25 und 18:27



Station 1 – Kolombusplatz

Die Eisenbahn versteckt sich
– ein klimafreundlicher Taktgeber für ein
polyzentrisches Stadtgefüge?

Vielfältige Mobilität: vom Kolombusplatz über den Giesinger Berg zum Nockherberg



Urban Art Happening am 18.09.2021 unter der Hochbrücke am Eisenbahn-Südring [3]. Künstler gestalten eine zwei-dimensionale Attrappe mit Sprühlack. Eine legale Form des 'trainwriting'. Die Bushaltestelle 'Halt 58' ist stillgelegt. Die Bürgerinitiative "Mehr Platz zum Leben" setzt sich ein für die Verbesserung, Belebung und Förderung der Kommunikation in Untergiesing.

Warum mit Existierendem zufrieden sein?
Künstler setzen der S-Bahn ein symbolisches Denkmal.
Politik, Verwaltung und Betreiber verantworten den **Lösungsbeitrag** des **Systems S-Bahn** an die **Zukunftsfähigkeit** künftiger **Metropolen**.

Künstlerinnen und Künstler sehen die Welt mit anderen Augen.
Sind sie der Zeit voraus?

Die autogerechte Stadt war gestern, oder doch nicht? – der Giesinger Berg mit der 'Fußgänger-Unterführung des Grauens'.

Vom Kolombusplatz geht es nach Südosten den Giesinger Berg entlang bis zur Hl. Kreuz Kirche – einer Landmarke an der Hangkante des Hochufers. Fußgängerweg und Radweg sind kombiniert, der mobile Individualverkehr hat vier Fahrspuren: eine ca. 12 Meter breite Schneise aus Blech, Asphalt, Lärm und Abgasen.

In den letzten Jahren zählt München [4] zu den Städten mit dem höchsten Aufkommen von Stau auf Straßen: der Mittlere Ring und dessen Zubringer sind die am meisten geplagten Routen durch Stau, Zeitverlust, Lärm und Luftverschmutzung. Nach wie vor wird die Kilometerleistung der Aus- und Einpendler von Stadt und Umland mit dem Auto erbracht.

Verkehrsflächen durchschneiden Viertel und Quartiere mit individueller Identität und entfremden urbane Identitäten. In diesem Fall Untergiesing und Obergiesing. Abkürzungen und Querungen für Fußgänger und Radfahrer sind zumindest hier nicht existent.

Zu-Fuß-gehende und Radfahrende spüren die Steigung mehr als die motorisierten Verkehrsteilnehmenden. Die Überwindung von Höhenunterschieden auf der schiefen Ebene beziehungsweise geneigten Rampe sind ein kostenloses Fitnessstudio mit wechselnder Kulisse.

Weitgehend unbekannter Leistungsträger für das Schuhwerk: die 'Münchner' Gehwegplatte

Kleine Anmerkung [5] zum Bodenbelag: Sie betreten die 'Münchner' Gehwegplatte mit 35cm Kantenlänge und erhöhter Widerstandsfestigkeit gegen Tausalz. Das ergibt drei Platten auf einem Meter, im bundesdeutschen Durchschnitt sind es zwei Platten mit 50cm. Deshalb haben Sie in München immer das Gefühl, etwas schneller unterwegs zu sein, weil Sie mit einem Schritt gleich drei Platten nehmen.. ..denn hier gilt der Spruch "a bisserl was geht immer, gell"

Vielfältige Mobilität: vom Kolombusplatz über den Giesinger Berg zum Nockherberg



Blick vom Kolombusplatz
Richtung Giesinger Berg mit der
Hl. Kreuz Kirche

Die 'Münchner' Gehwegplatte mit
35cm Kantenlänge



Station 2 – Hl. Kreuz Kirche

Die autogerechte Stadt war gestern, oder doch nicht? – der Giesinger Berg mit der 'Fußgänger-Unterführung des Grauens'.

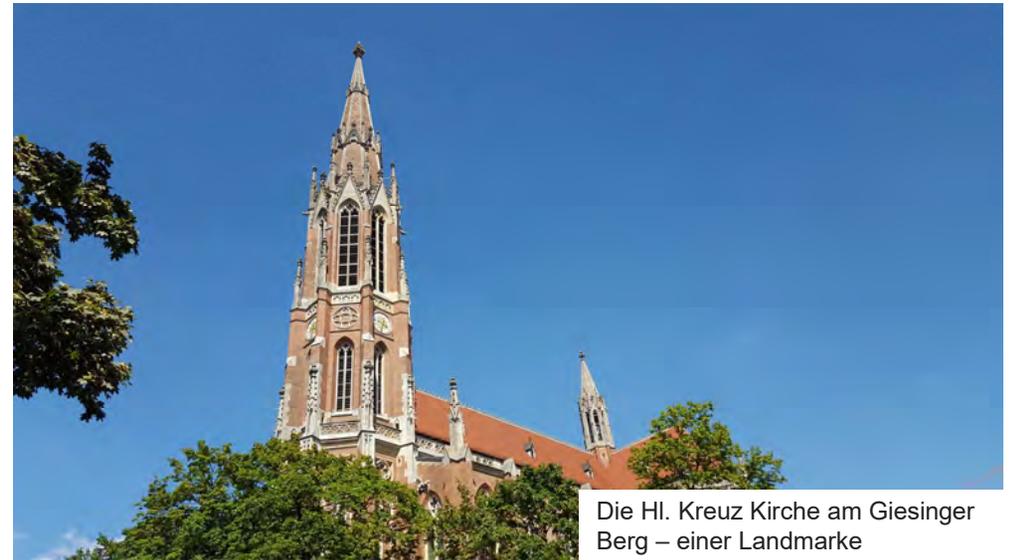
Ein Blick vom Vorplatz der Hl. Kreuz Kirche auf die Ergebnisse der autogerechten Stadt. Es liegt im Bereich des Möglichen, dass diese noch einmal mit neuen Randbedingungen zurückkommt.

Die autogerechte Stadt der Zukunft – separate Fahrspuren für autonome Fahrzeuge?

Schlagwort autonome Fahrzeuge, welche uns die Industrie in naher Zukunft verspricht: um zu-Fuß-gehende und Radfahrende zu schützen, empfiehlt der Entwicklungsvorstand eines Münchner Automobilkonzerns separate Fahrspuren für autonome Fahrzeuge – weiteres Konfliktpotential um die Verteilung der ohnehin knappen Flächen im urbanen Raum.

Interview mit BMW-Entwicklungsvorstand Frank Weber zu autonomen Fahrzeugen [6]: "Wenn Sie in der Stadt hochautomatisiert fahren wollen, dann müssen Sie extrem abgesicherte Rahmenbedingungen schaffen, eigene und abgetrennte Fahrspuren für automatisierte Fahrzeuge zum Beispiel, um andere Verkehrsteilnehmer zu schützen."

Vielfältige Mobilität: vom Kolombusplatz über den Giesinger Berg zum Nockherberg



Die Hl. Kreuz Kirche am Giesinger Berg – einer Landmarke



Blick von der Hl. Kreuz Kirche – hier treffen Giesinger Berg, Ichostr. und Martin-Luther-Str. aufeinander

Die autogerechte Stadt war gestern, oder doch nicht? – der Giesinger Berg mit der 'Fußgänger-Unterführung des Grauens'.

Am Vorplatz der Hl. Kreuz Kirche enden Wegebeziehungen für zu-Fuß-gehende und Radfahrende abrupt: wer von hier diagonal über die Kreuzung auf die andere Straßenseite möchte, steht am Abgrund der autogerechten Stadt.

Bürgerschaftliche Initiativen und engagierte Architekten [7] haben den Vorschlag erarbeitet, an dieser Stelle eine Brücke für zu-Fuß-gehende und Radfahrende zu errichten, um Verbindungen in benachbarte Stadtteile zu schaffen: gegenüber zum nahe gelegenen Wirtshaus oder zur Lutherkirche, zum Grünwalder Stadion, der Heimat von 1860 München oder einfach nur ins Grüne. Diese Brücke existiert momentan nur auf Illustrationen und ist bisher nicht realisiert.

Fußweg, Fahrradweg, Tram, S-Bahn – der Umweltverbund gehört sichtbar ans Tageslicht und nicht in den Untergrund.

Dieser Gegensatz von Vergangenheit und Zukunft, von Planungs-Prämissen der autogerechten Stadt und visionärer Wegebeziehung für zu-Fuß-gehende und Radfahrende führt weiter zum nächsten Wegabschnitt.

Der Steg am Giesinger Berg für zu-Fuß-gehende und Radfahrende

Engagement, Aufschlag und Ausdauer – dann passiert auch etwas

Als wichtiges Zwischenergebnis und Erfolg bürgerschaftlichen Engagements sind diese beiden Entwicklungen zu werten: zum einem hat die Landeshauptstadt München das Projekt im Januar 2016 mit Priorität 1+ hochgestuft [8]. Wesentlich dazu beigetragen haben des Münchner Forum [9] und weitere Initiativen wie der ADFC oder GreenCity. Zum anderen hat die Landeshauptstadt München im weiteren Verlauf Fördermittel des Bundes beantragt zur Unterstützung der Finanzierung [10].

Dennoch ist das Thema noch nicht über die Konzeptphase hinaus: aktuell werden zusätzliche Alternativen untersucht, um weitere Anforderungen wie zusätzliche Breite, Denkmalschutz und Integration von geschütztem Baumbestand gebührend zu berücksichtigen [11, 12]. Bleibt zu hoffen, daß die Verantwortlichen alsbald ein Gesamtoptimum zwischen den Zielkonflikten und Zielharmonien finden werden, damit eine rasche Umsetzung in Angriff genommen werden kann.

Vielfältige Mobilität: vom Kolombusplatz über den Giesinger Berg zum Nockherberg



Blick auf die Lutherkirche, Fuß- und Radwegverbindung, Illustration [7]
Karl + Probst Architekten © 2011

Chancen

Realität

Unterführung für zu-Fuß-gehende unter der Kreuzung Giesinger Berg, Ichostr. und Martin-Luther-Str.



Weg 2 – 'Fußgängerunterführung des Grauens'

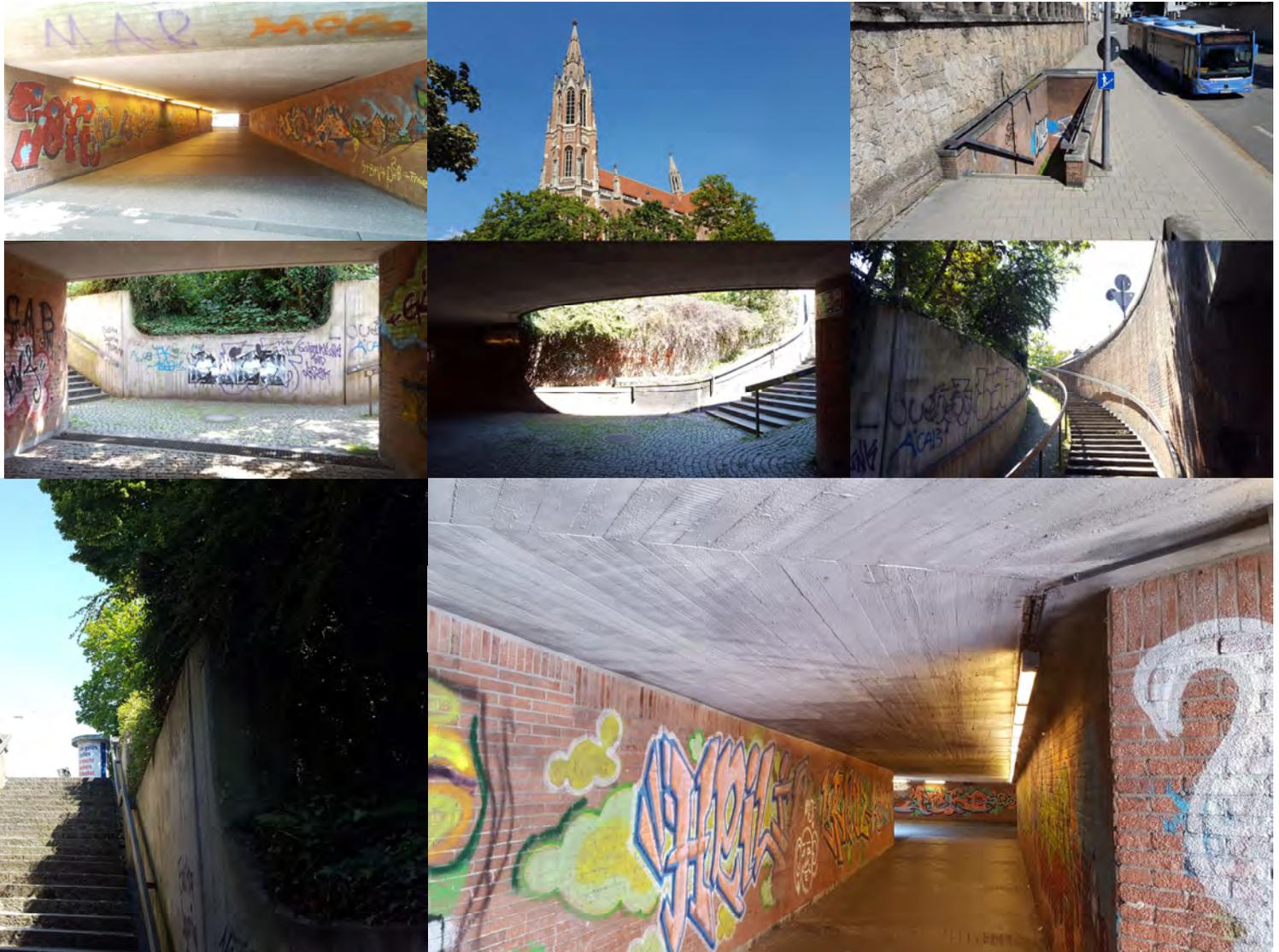
Die autogerechte Stadt war gestern, oder doch nicht? – der Giesinger Berg mit der 'Fußgänger-Unterführung des Grauens'.

Damit die Autos an der Oberfläche Platz haben, müssen zu-Fuß-gehende in den Untergrund – Treppe abwärts in die 'Fußgängerunterführung des Grauens'. Echte Stadtqualitäten hautnah erleben: ein dunkles, unübersichtliches Labyrinth wird emotional als Angstraum empfunden – technisch-funktional betrachtet für alte Menschen eine Zumutung, für eingeschränkt mobile Menschen eine Barriere, für alle anderen zumindest kein Lieblingsort zum wohlfühlen.

Bilder sagen mehr als tausend Worte..

Treppe abwärts, Treppe aufwärts, weiter geht es zum Tegernseer Platz.

Vielfältige Mobilität: vom Kolombusplatz über den Giesinger Berg zum Nockherberg



Weg 2 – Tegernseer Landstraße

Wem gehört die Straße, wer hat das Wegerecht? – multi-modale Beobachtungen auf der belebten Tegernseer Landstraße.

Als belebte Einkaufsstraße, sozusagen als ein Einkaufszentrum unter freiem Himmel, bildet der Tegernseer Platz und die Tegernseer Landstraße die Schlagader Obergiesings und verbindet das Grünwalder Stadion mit dem Nockherberg. Handel und Dienstleistung sind vielfältig, große Industrien sind weitgehend an den Stadtrand oder ins Ausland verlagert.

Begegnung mit der Vielfalt der Verkehrsteilnehmenden: von der Skateboarderin bis zum Baustellen-LKW ist alles dabei.

Wahrnehmung und Aufmerksamkeit, achten Sie einmal bewusst auf sich und andere, während des Weges über die Tegernseer Landstraße. Weil es hier etwas lauter werden wird, werden Sie mich vmtl. nicht immer verstehen, weshalb wir am Edelweißplatz unsere nächste Station halten.

Vielfältige Mobilität: vom Kolombusplatz über den Giesinger Berg zum Nockherberg



Finde den Unterschied –
Momentaufnahmen an der
Tegernseer Landstraße



Wem gehört die Straße, wer hat das Wegerecht? – multi-modale Beobachtungen auf der belebten Tegernseer Landstraße.

Was sind die wesentlichen Funktionen städtischen Lebens: wohnen, arbeiten, freie Zeit. Raum und Zeit dazwischen werden mit Mobilität gefüllt in verschiedenen Formen. In den letzten Jahren hat die Landeshauptstadt München auf Tegernseer Platz und Tegernseer Landstraße den Verkehr neu geordnet: vorbildlich und mit intensiver Bürgerbeteiligung unter dem Titel "Städtebauliche Aufwertung Tegernseer Landstraße" [13]. Planungs-, Bau- und Sozialreferat haben Hand in Hand gearbeitet, um eine für alle Interessen vertragliche Lösung auszuhandeln.

Die Neugestaltung lebt vom Kompromiss, den alle Verkehrsteilnehmenden eingehen.

Niemand bekommt hier alle Wünsche zu 100% erfüllt. Die geringe Verkehrsmenge erlaubt diese Multifunktionalität, fordert aber Zugeständnisse, Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme.

Auf den ersten Blick sehr wuselig. Und so ist es auch:

Autos

- Tempo 30 statt 50 – wird oft ignoriert
- reduzierte Parkplätze – die verbleibenden bestimmen nach wie vor das Straßenbild

Radfahrende

- haben keinen eigenen abmarkierten Fahrstreifen

Tram

- hat keine durchgehende separate Trassenführung und damit nur eingeschränkt freie Fahrt, steht ggf. mit im Stau aufgrund Trassenteilung mit anderen rollenden Verkehrsteilnehmenden

zu-Fuß-gehende

- haben keine Fußgängerzone und wenig Platz, die für eine belebte Geschäftsstraße ohnehin geringe Breite wird bspw. durch Werbeaufsteller, Außengastronomie und Parkscheinautomaten weiter reduziert

Anwohnende, Geschäftsbetreibende

- haben weniger Parkplätze zur Verfügung

Erreicht werden diese Ziele mit

- Reduzierung von 1) Geschwindigkeit, 2) Schwerlastverkehr und 3) Verkehrsmenge durch Um- / Ableitung
- Beibehalt der Trasse für die Tram
- Schaffung von 1) durchgehender Radfahrverbindung, 2) Querungen für Fußgänger, 3) Aufenthaltsqualität auf den Plätzen, 4) Parkraumbewirtschaftung

Unsere Städte sind über Jahrzehnte und Jahrhunderte gewachsene Strukturen – für eine Fußgängerzone, einen Radschnellweg, eine Umweltspur und eine Tramtrasse auf dem Rasengleis reicht hier die maßliche Breite zwischen den Häuserfronten einfach nicht aus. Die Verkehrsteilnehmenden einigen sich auf dem zur Verfügung stehenden Raum.

Vielfältige Mobilität: vom Kolombusplatz über den Giesinger Berg zum Nockherberg



Finde den Unterschied –
Momentaufnahmen an der
Tegernseer Landstraße



Weg 3 – Tegernseer Landstraße

Wem gehört die Straße, wer hat das Wegerecht? – multi-modale Beobachtungen auf der belebten Tegernseer Landstraße.

Geht es nicht im wesentlichen darum:

Wer hat das Wegerecht, wer hat Vorfahrt?

Ein Blick nach London zeigt: nicht nur City-Maut, Cycle-Superhighways, Quiet Roads und Green Ways – dort denkt man nach über die Umkehr der Vorfahrt – Zugunsten von zu-Fuß-gehenden und Radfahrenden vor mobilem Individualverkehr [14]:

""Millionen von uns haben im vergangenen Jahr herausgefunden, was Radfahren und Laufen für großartige Wege sind, um fit zu bleiben, die Straßen zu entlasten und etwas für die Umwelt zu tun", sagte der britische Verkehrsminister Grant Shapps."

Verkehr ist wie ein Glas Wasser, das ausgeschüttet wird: Verkehr verteilt sich.

Neue Straßen erzeugen neuen Verkehr. Warum nicht klimafreundliche Wegebeziehungen, Mobilitätskorridore und Bewegungsachsen bauen: Fußwege, Radwege und Bahntrassen. Neue Radwege machen das Radfahren für mehr Menschen sicherer. Neue 'Quartiers-Bahnhöfe' lassen mehr Menschen in Züge einsteigen und mitfahren.

Vielfältige Mobilität: vom Kolombusplatz über den Giesinger Berg zum Nockherberg



Brücke über die Eisenbahn am Nockherberg (Regerstraße / Tegernseer Landstraße)



Blick von der Hl. Kreuz Kirche – hier treffen Giesinger Berg, Ichostr. und Martin-Luther-Str. aufeinander

**Station 4 – Brücke über die Eisenbahn
(Tegernseer Landstraße / Regerstraße):
Brücken als gestaltende Elemente
und wichtige Rad- und Fußweg Verbindungen
– aber auch als Nadelöhr**

Begegnung mit den Planungs-Prämissen der beiden 2000er Jahrzehnte: Schaffung von Wohnraum durch innerstädtische Verdichtung. Zusätzliche Menschen bringen mit neue Mobilitätsansprüche an leistungsfähige Wege, Straßen, Korridore, Trassen – bei gleichzeitiger Verknappung von grünen Freiflächen.

Nicht nur an diesem Ort hat die Landeshauptstadt München eine ideale Vorlage geschaffen, einen S-Bahn Vollring zu entwickeln und umzusetzen:

- Gebiete entlang der Eisenbahn wurden de-industrialisiert,
- im Flächennutzungsplan umgewidmet
- und mit neuem Wohnraum bebaut.

Tiefgaragen für Autos sind oft Standard, einen Einstieg in ein öffentliches Schnellbahnnetz sucht man vergebens.

Die Viertel und Quartiere der Stadt polyzentrisch verknüpfen:

**'Quartiers-Bahnhöfe'
vernetzen und vertakten
die Stadt
und das Umland.**

Experten empfehlen [15]: "Carlos Moreno drückt dies so aus: "Aus der Abhängigkeit der Peripherie vom Zentrum soll eine polyzentrische Stadtlandschaft werden.""

Kleine Randnotiz, der Gewinner der Pandemie ist der Autoschalter des nahe gelegenen Schnellrestaurants. Geöffnet nahezu rund um die Uhr, fördert dieses Angebot vor allem die Bequemlichkeit und nicht eine gesunde Ernährung und Fortbewegung.

**Vielfältige Mobilität:
vom Kolombusplatz
über den Giesinger Berg
zum Nockherberg**



div. Ansichten – Innerstädtische Verdichtung am Nockherberg



**Station 4 – Brücke über die Eisenbahn
(Tegernseer Landstraße / Regerstraße):
Brücken als gestaltende Elemente
und wichtige Rad- und Fußweg Verbindungen
– aber auch als Nadelöhr**

Feststellung: die Brücke über die Eisenbahn (Tegernseer Landstraße / Regerstraße) hat gleich mehrere Funktionen:

- sie ist zentrale Verbindungsstelle zweier Stadtteile – auf der Regerstraße in die Obere Au besser bekannt als Nockherberg und weiter nach Haidhausen – auf der Tegernseer Landstraße nach Obergiesing
- sie ermöglicht es der Tram, den Baustellen-LKW, den Autos, den Radfahrenden und zu-Fuß-gehenden, die Eisenbahngleise sicher und kreuzungsfrei zu überqueren

Im aktuellen Straßenbild bildet diese Brücke eindeutig eine Engstelle und Nadelöhr für alle Verkehrsteilnehmenden. Damit sorgt sie für Verzögerungen, Verärgerungen, Gefahren.

Eine doppelte Breite und geeignete Wege für unterschiedliche Verkehrsteilnehmende sind die Minimalforderung. Ein Blick zur Seite: erwischt, die Eisenbahn versteckt sich, unter der Brücke liegt die Eisenbahnstrecke 5510 München-Rosenheim über Ostbahnhof – sie ist Teil des Eisenbahn-Südrings. Warum nicht diese Brücke neu gestalten, verbreitern und über Treppen und Rampen Zugänge zum Quartiers-Bahnhof schaffen? Direkt am Bahnsteig mit der S-Bahn abfahren oder ankommen – im 10-Minuten-Takt polyzentrisch vernetzt in die Stadt hinein oder ins Umland hinaus.

Die Neuverteilung der Trassen für Güter- und Fernverkehr ermöglicht öffentlichen Personennahverkehr auf dem S-Bahn Vollring.

Bereits 2009 hat das Büro Vieregger-Rössler einen Vorschlag erarbeitet, dieses neue Baugebiet am Nockherberg mit einer S-Bahn Station zu erschließen - passiert ist bis heute nichts [16].

Rangierbahnhof München Nord, Stuttgart 21, zweite Stammstrecke, Brenner-Basistunnel:

Die Deutsche Bahn versteht sich als Lieferant der Politik.

Hier ansetzen und wirksame, nachhaltige und sozial-gerechte Mobilitätssysteme für die Verkehrswende politisch einfordern. Zwischenzeitlich hat die Deutsche Bahn Netze die Ertüchtigung des Güterzug-Nordrings für öffentlichen Personennahverkehr in den Untersuchungsstand erhoben – ein entscheidender Trassenabschnitt für den S-Bahn-Vollring im 10-Minuten-Takt [17].

**Vielfältige Mobilität:
vom Kolumbusplatz
über den Giesinger Berg
zum Nockherberg**



div. Ansichten – Innerstädtische Verdichtung am Nockherberg

**Realität
Chancen**

Blick Richtung Nockherberg, die S-Bahn während der Stammstreckensperrung am 04.08.2019 auf dem Eisenbahn-Südring, Fotomontage der Zeiten 18:25 und 18:27



Vielfältige Mobilität: vom Kolumbusplatz über den Giesinger Berg zum Nockherberg



Quellen

Zuletzt abgerufen am 01.10.2021

- [1] Abendzeitung vom 26.11.2019
"Erweiterung des Münchner S-Bahnnetzes:
Stern oder Ring?"
<https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/stadtviertel/erweiterung-des-muenchner-s-bahnnetzes-stern-oder-ring-art-560872>
- [2] Spiegel Online vom 27.03.2021
<https://www.spiegel.de/auto/pop-up-radwege-wer-gewinnt-den-platzstreit-in-deutschlands-staedten-a-7009dd95-b5c5-4175-9e1f-3e760ff42f5b>
- [3] Eröffnungsevent BILDWERK S-Bahn ET420
<https://www.verein-urbane-kunst.de/olympiasbahn>
und
<https://mehrplatzzumleben.wordpress.com>
- [4] Handelsblatt vom 09.03.2020
<https://www.handelsblatt.com/mobilitaet/motor/stau-statistik-muenchen-ist-deutschlands-stauhauptstadt/25624756.html?ticket=ST-2476918-w2bkEVwYQAl5UtpsaY2-ap6>
und Spiegel Online vom 15.09.2021
<https://www.spiegel.de/auto/pendlererhebung-ungebrochene-dominanz-des-autos-a-ab409ad5-322c-4719-b9ba-8ef4f72b6411>
- [5] Süddeutsche Zeitung vom 27.10.2019
<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenche-n-schwabing-gehwegplatte-bodenbelag-1.4656042>
- [6] Handelsblatt vom 11.11.2021
<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/interview-mit-frank-weber-bmw-vorstand-zum-autonomen-fahren-das-koennen-wir- genauso-wie-tesla/26609266.html>

[7] ADFC München e.V.
Matthias Rajmann
"Brücke am Giesinger Berg
für Fußgänger, Radfahrer
und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen"
https://www.adfc-muenchen.de/fileadmin/user_upload/kv-muenchen/radverkehr/2014/BrueckeGiesingerBerg/BrueckeGiesingerBerg_MRajmann_250312.pdf

[8] Merkur München vom 21.01.2016
<https://www.merkur.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/frei-bruecke-giesinger-berg-6052599.html>

[9] Münchner Forum e.V.
Arbeitskreis Öffentliches Grün
Klaus Bäumler
Stellungnahme der "Brücken-Allianz Giesinger Berg" [...] Einstufung des Brücken-Bauwerks Giesinger Berg in die "Priorität 1 +"
https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2016/01/20160110_Arbeitskreis-%C3%96ffentliches-Gr%C3%BCn-Br%C3%BCcken-Allianz-Giesinger-Berg-Barrierfreie-Querungen.pdf
Standpunkte 7.2015 Seite 26-28
"Bericht Radl-Exkursion – Erkundung der Isar-
Hangkante vom Gasteig bis Harlaching"
https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2015/07/Standpunkte_07_2015_1.pdf

[10] Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
"Fuß- und Radwegbrücke am Giesinger Berg –
Anmeldung für das Bundesförderprogramm
"Nationale Projekte des Städtebaus 2016"
<https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4003429.pdf>

[11] TZ München vom 02.07.2021
<https://www.tz.de/muenchen/stadt/muenchen-giesing-giesinger-berg-bruecke-zr-90836528.html>

[12] Merkur München vom 21.09.2021
<https://www.merkur.de/lokales/muenchen/zentrum/muenchen-plaene-fuer-radlsteig-am-giesinger-berg-in-gefahr-neue-varianten-gesucht-zr-90994151.html>

[13] Landeshauptstadt München, Referat für
Stadtplanung und Bauordnung
"Stadt- und Ortsteile mit besonderem
Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt
Verkehrliche Neuordnung der Tegernseer
Landstraße"
<https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4341231.pdf>
und
Landeshauptstadt München, Sozialreferat
"Endbericht zum Modellprojekt "Örtliche
Teilhabepanung / Inklusive Sozialplanung" –
"Giesing wird inklusiv(er)!"
<https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/5198767.pdf>

[14] Spiegel Online vom 30.07.2021
<https://www.spiegel.de/auto/grossbritannien-fussgaenger-und-radfahrer-sollen-vorrang-vor-autofahrern-bekommen-a-8c21f29e-755e-482c-a8dd-f469d710ca23>

[15] Handelsblatt vom 26.03.2021
<https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/metropolen-nach-der-corona-pandemie-wie-die-staedte-der-zukunft-aussehen/27040330.html>

[16] Dr. Martin Viereggs
ERI Eisenbahn-Revue International
Heft 1 2021 Seite 48-54
"Die Zweite S-Bahn Stammstrecke in München –
eine unendliche Geschichte"
und "Ausbau des Eisenbahn-Südrings"
<http://www.vr-transport.de/vr/sring.html>

[17] Spiegel Online vom 22.06.2021
<https://www.spiegel.de/auto/deutsche-bahn-bringt-20-stillgelegte-strecken-wieder-in-schuss-a-3bb73bf5-d7ed-4091-b5ab-2a2e11b1a65a>

Interessantes zum weiter lesen..

Münchner Forum e.V.
Dr. Wolfgang Beyer, Prof. Wolfgang Hesse
und weitere Autoren
Standpunkte 4./5.2021
"Bahnverkehr in und um München"
https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2021/04/Standpunkte-4-5_2021_Bahnverkehr-in-und-um-Muenchen.pdf
Standpunkte 11.2019
"S-Bahn-Ausbau – JETZT!"
https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2019/11/Standpunkte_11_2019_SBahnAusbau.pdf

Verein der Bürgerinitiative Haidhausen
S-Bahn-Ausbau
<http://www.s-bahn-ausbau.de>

pan m Büro für Architektur und Stadtplanung
<https://panm.info/portfolio/das-muenchen-der-2ten-reihe>

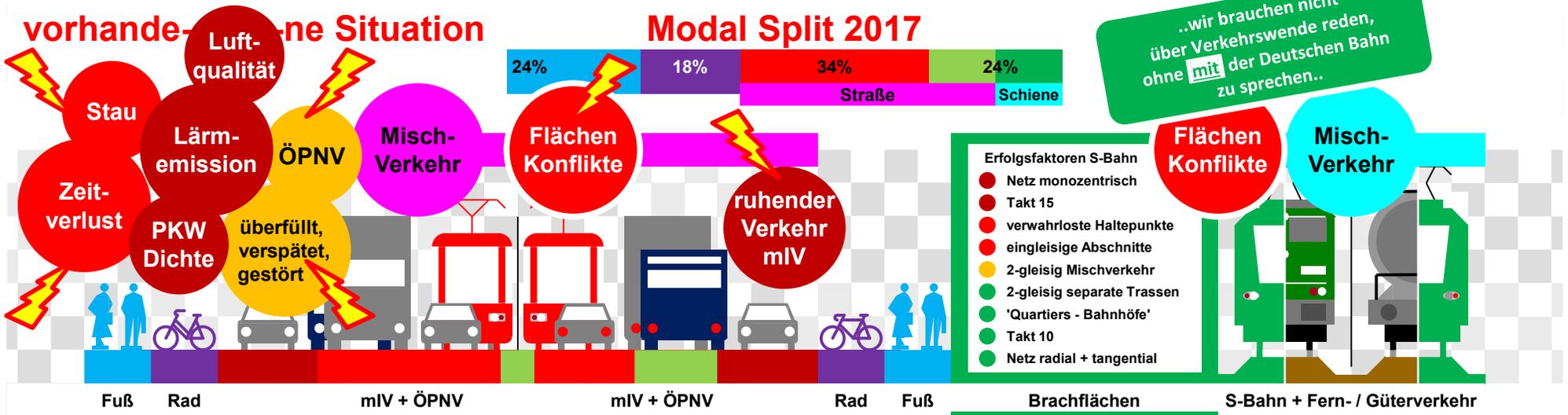
Dipl.-Wirt.-Ing. Simon Herzog
Dipl.-Ing. Dennis Atabay
<http://studie2016.ringbahn.de>

Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband München e.V.
<https://www.vcd-muenchen.de/s-bahn-initiative-qualitaet-muenchen-2>
<https://www.vcd-muenchen.de/ringbahn-fuer-muenchen>

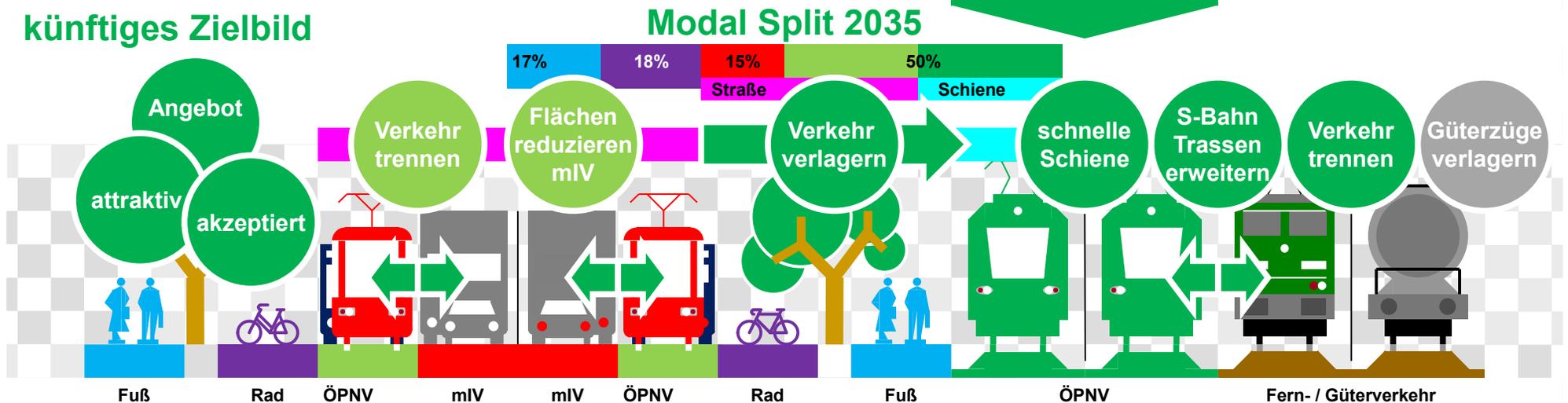
Wimmelbild – Die Neuverteilung der Fläche.. ..für die Verkehrswende..

..passiert nicht nur auf dem **Asphalt**,

..sondern auch auf der **Schiene!**



künftiges Zielbild



Warum ist die Bahn so kompliziert?

verteilte Verantwortung vs. gemeinsame Ziele

Bund

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (BMVI)

Andreas Scheuer (CSU)

Deutsche Bahn (DB)
Eigentum des Bundes

..wir brauchen nicht
über Verkehrswende reden,
ohne **mit** der Deutschen Bahn
zu sprechen..

Land

Bayerisches Staatsministerium
für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)

Kerstin Schreyer (CSU)

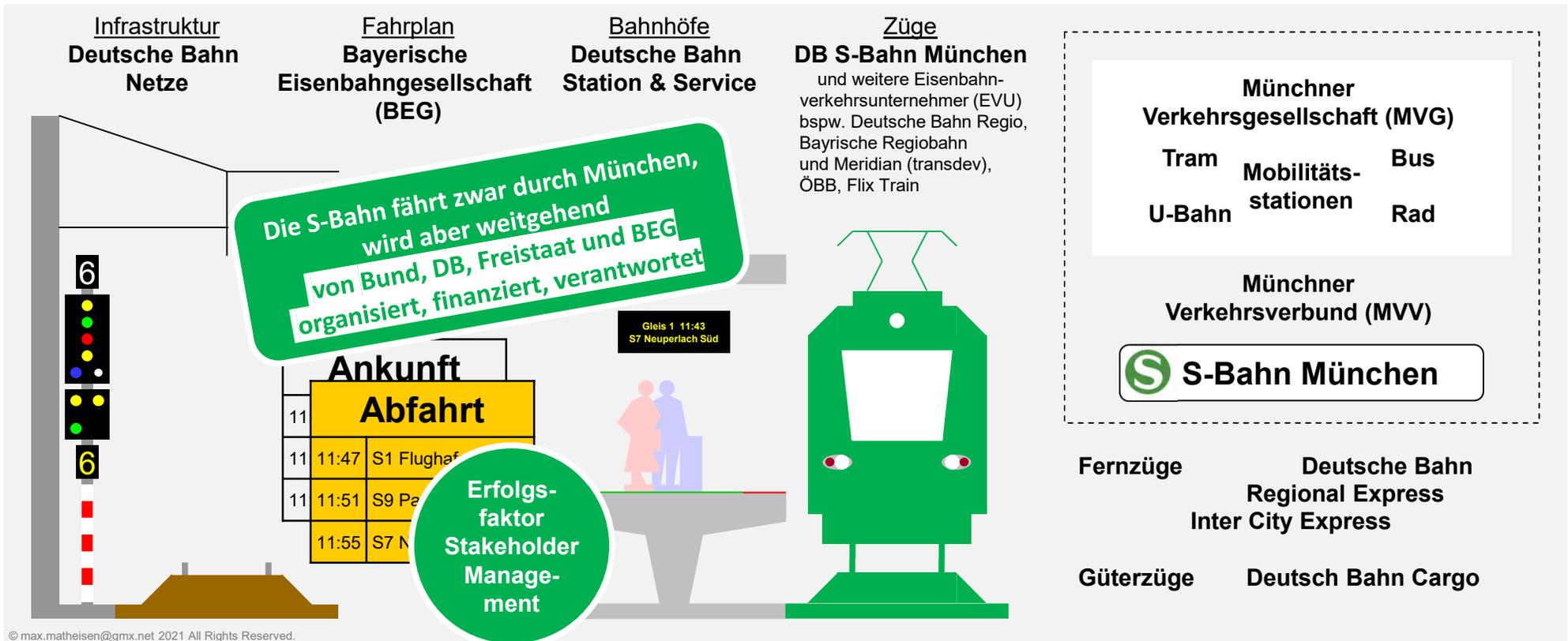
Bayerische
Eisenbahngesellschaft (BEG)
Tochter des Freistaates

Stadt

Landeshauptstadt München (LHM)
Mobilitätsreferat (seit 2020)

Georg Dunkel (parteilos)

Stadtwerke München (SWM)
Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)
100% Tochter der Stadt



Wo bleibt die Verkehrswende? Jetzt mehr S-Bahn fordern!

..pssst,
die Eisenbahn versteckt sich..

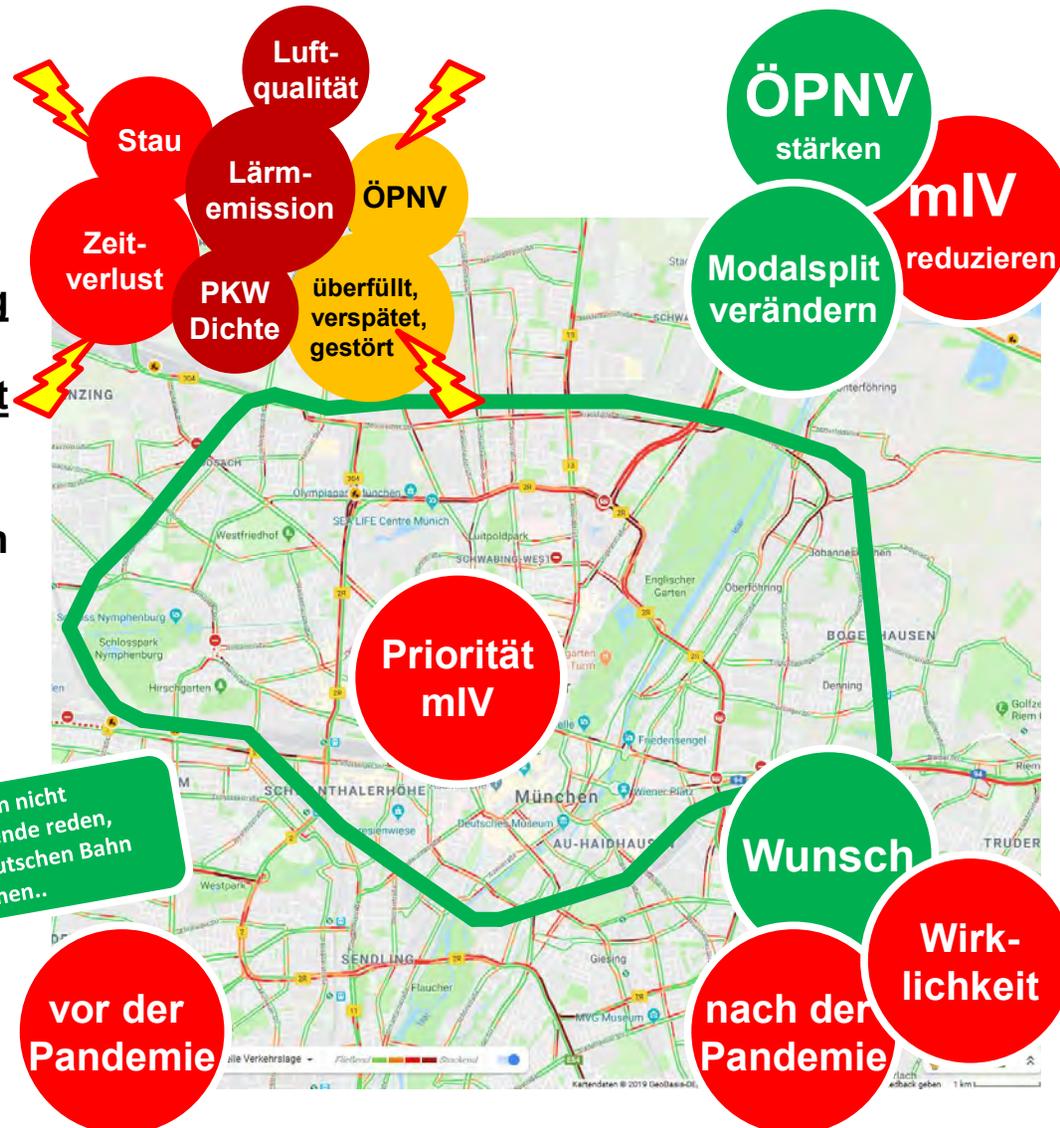
**Priorisierung
mIV**

Mittlerer Ring
PKW-Dichte
Stau-Hauptstadt

1.5 Mio Einwohner
Metropolregion
Aus- / Einpendler

U-Bahn, S-Bahn
bereits heute an der
Kapazitäts-
grenze

..wir brauchen nicht
über Verkehrswende reden,
ohne **mit** der Deutschen Bahn
zu sprechen..



**Mobilität
neu priorisieren**

neue
Fahrmöglichkeiten
auf dem
S-Bahn Vollring
ersetzen mIV

neue
'Quartiers-Bahnhöfe'
laden neue
Fahrgäste ein

Tangenten
ergänzen
S-Bahn
Stammstrecke
(linear)
U-Bahn (radial)
und Tram
(Subnetz)

Verkehrslage 05.09.2019 18:00
<https://www.google.de/maps/@48.1549108,11.5418357,13z/data=!5m1!1e1>

Wo bleibt die Verkehrswende? Jetzt mehr S-Bahn fordern!

..pssst,
die Eisenbahn versteckt sich..

Prioritäten
der
1970er Jahre..
..wieder aktuell?

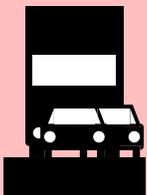
Mittlerer Ring,
Altstadt-Radl-Ring, S-Bahn Vollring –
Tangentialen für alle Verkehrsträger

Prioritäten
neu setzen..
..im Umwelt-
verbund

gestern morgen?

Mittlerer
Ring

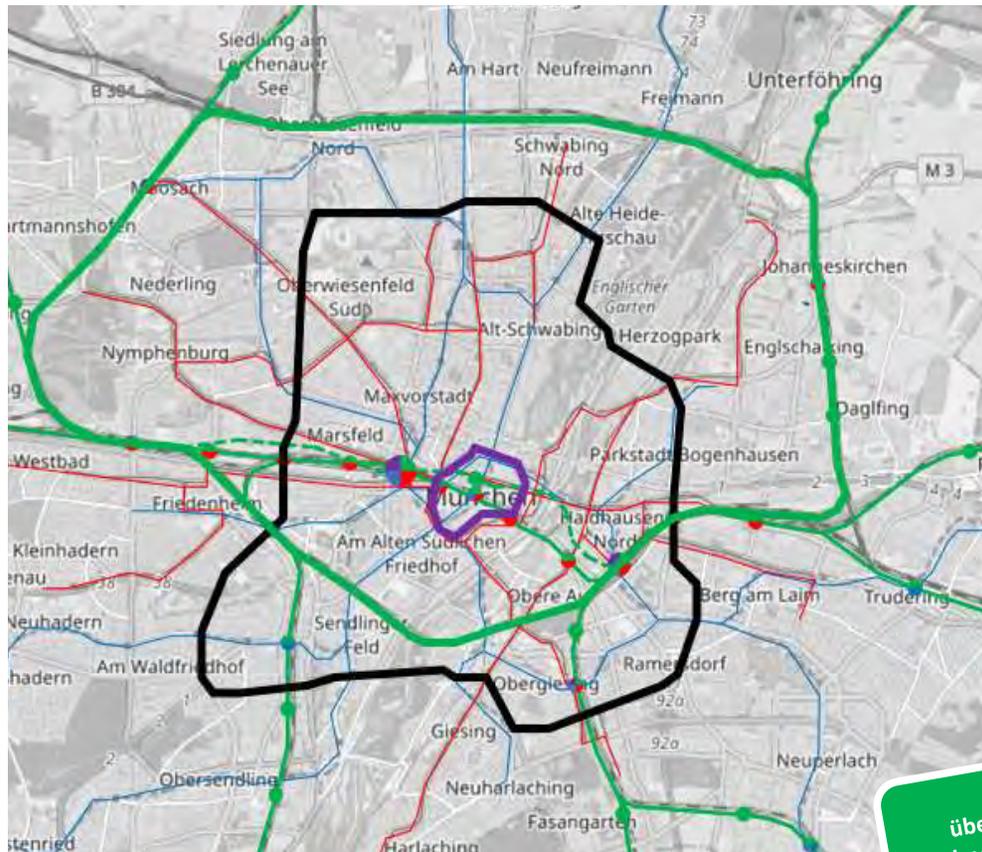
'blue lane'



fossiler mIV



elektr. mIV



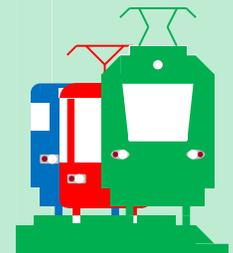
morgen?

Altstadt
Radl-Ring

S-Bahn
Vollring



Fahrrad



ÖPNV

..wir brauchen nicht
über Verkehrswende reden,
ohne **mit** der Deutschen Bahn
zu sprechen..

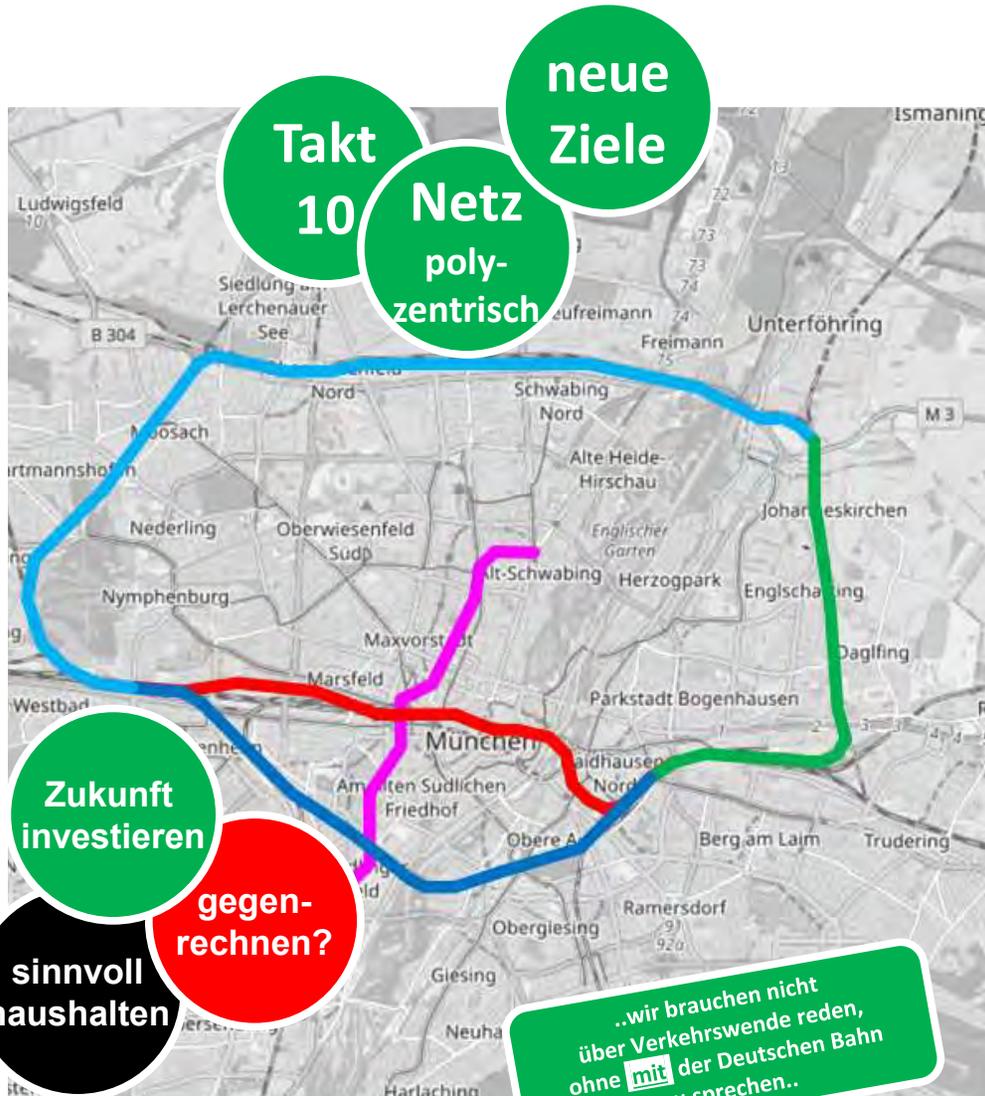
Wo bleibt die Verkehrswende? Jetzt mehr S-Bahn fordern!

..pssst,
die Eisenbahn versteckt sich..

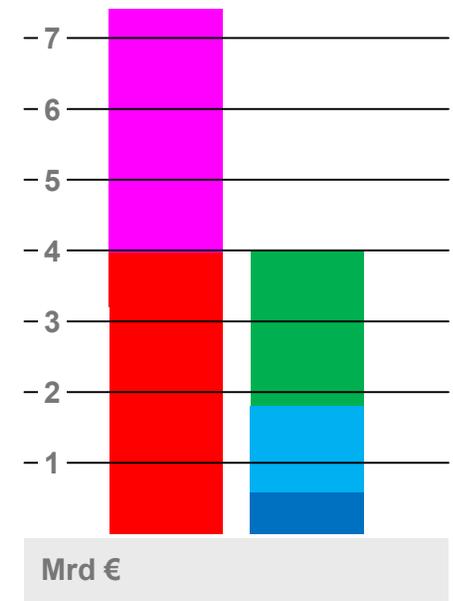
Mit **weniger**
schneller mehr
erreichen?

Polyzentrische
Schnellmobilität
mit dem
S-Bahn Vollring
als **bessere,**
schnellere
und **günstigere**
Alternative?

Statt dessen
weitere **Tieftunnel**
für **2. S-Bahn**
Stammstrecke
und **U-Bahn**
Linie U9.



geschätzte Kosten
lt. Presse
2. S-Bahn
Stammstrecke
U-Bahn Linie U9
S-Bahn Vollring:
Südring, Nordring,
Ostring



Wo bleibt die Verkehrswende? Jetzt mehr S-Bahn fordern!

..pssst,
die Eisenbahn versteckt sich..

**Machbarkeit:
Sonderzug Museumseisenbahn
07./08.12.2019**



**Warum nicht den Nikolauszug
24 - 7 - 365
als S-Bahn fahren lassen?**

**Takt
10**

**Netz
poly-
zentrisch**

**neue
Ziele**

..wir brauchen nicht
über Verkehrswende reden,
ohne mit der Deutschen Bahn
zu sprechen..

**schnelle Schiene
10-Minuten-Takt
polyzentrisches Netz**



Viele Befürworter..

..pssst,
die Eisenbahn versteckt sich..

.. wenig Umsetzung, nichts passiert..



Architekten



Stadtplaner



Journalisten



Ingenieure



Experten



**Umwelt-
initiativen**

**Bürger-
initiativen**



WIR FORDERN



..wir brauchen nicht
über Verkehrswende reden,
ohne **mit** der Deutschen Bahn
zu sprechen..



**Takt
10**

**neue
Ziele**

**Netz
poly-
zentrisch**



Vereine



**S-Bahn-Ausbau
statt Tiefentunnel!**

1. Mobilität

1. Eine starke Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs
 - Autofreie Zone innerhalb des Altstadttrings ab sofort und innerhalb des mittleren Rings bis spätestens 2025
 - Spätestens ab 2025 ausschließlich lokal CO₂-emissionsfreie Fahrzeuge im Stadtgebiet
2. Ein umfassender Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs
 - Massiver Ausbau der Kapazitäten
 - ÖPNV kostenlos ab 2025
 - Bau des S-Bahn-Rings bis 2030
 - Mindestens 10-Minuten-Takt auf sämtlichen Verbindungen zwischen 6 und 24 Uhr ab 2025
 - Keine Anschaffung von fossil betriebenen Fahrzeugen im ÖPNV ab sofort
3. Ein vollständiger Ausbau des Fahrradverkehrs
 - Sofortiger Beginn der Umsetzung der Forderungen des Münchner Radentscheids [6]
 - Bis spätestens Ende 2019 Beschluss und bis spätestens 2022 Fertigstellung des Altstadt-Radlringes
 - Eine leichtere Kombinierbarkeit von ÖPNV und Fahrrad wird gewährleistet
 - Mehrspurige Fahrradtrassen entlang der Hauptverkehrsachsen
4. Eine strenge Regulierung des Flugverkehrs
 - Keine dritte Startbahn
 - Verhinderung von Kurzstreckenflügen durch massive Anhebung der Start- und Landegebühren

Standpunkte

Online-Magazin 11.2019



Liebe Lesende, lieber Leser,
seit ihrer Einführung im den Olympischen Sommerjahren 1972 bildet die S-Bahn zusammen mit der U-Bahn das Grundgerüst des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs in der Region München. Die Ständelung aller Linien der S-Bahn in einem Tunnel („Stammstrecke“) zwischen Haupt- und Ostbahnhof macht sie zunehmend unattraktiv für S-Bahnfahrer. Versäubernde Gleise im Süden („Südring“) und Norden („Nordring“) zur Entlastung zu nutzen und im Sinne eines großräumig angelegten Netzes zusammenzuführen, werden ebenfalls wieder von der Deutschen Bahn nach vom Festnetz nach von der Stadt München verweigert.
Ständelungen – warum einleuchtend günstiger, wenn es auch kaputtgeraten und teuer geht, wenn ein zweiter Tunnel parallel zum ersten als „2. Stammstrecke“ unter der Innenstadt hindurch gezogen. Zwei S-Bahn-Stationen werden ebenfalls geschlossen.
Sie verlieren und damit ein Stück von München.
offen aus 2
zum Nach-
Verkehr in
Süd- und
Norden.
kann man
München
Forum Anfang Juli. Darauf basiert dieses Standpunkte-Themenheft.
Wir werden weiter auf ein Infrastruktur-Beschleunigungs-Gesetz innerhalb des Bundes hin, das – entgegen politischer Beteuerungen – die Bewältigung der Bürger weitgehend selbstüberlassen wird. Und wir dokumentieren einen Offenen Brief zum Fliegergebot auf dem Bundeskongress am 10. April 2019. Und wir fordern die Bundesregierung auf, sich für die Vermeidung von Kurzstreckenflügen durch massive Anhebung der Start- und Landegebühren – auch von lästigen Dispersionsflügen dabei – zu bemühen. Dieses und mehr in dieser Ausgabe.
Dankeschön!
Dietrich Stricker, 1. Vorsitzender des Programmkomitees

Experten

S-Bahn-Ausbau – JETZT!

Dietrich Stricker, Wolfgang Haas	1
Wolfgang Haas	2
Martin Ecker	3
Martin Vosskuhl	4
Klaus Frenking	5
Barthelme Marx	6
Selma	7
Wolfgang Haas	8
Wolfgang Haas	9
Wolfgang Haas	10
Wolfgang Haas	11
Wolfgang Haas	12
Wolfgang Haas	13
Wolfgang Haas	14
Wolfgang Haas	15
Wolfgang Haas	16
Wolfgang Haas	17
Wolfgang Haas	18
Wolfgang Haas	19
Wolfgang Haas	20