

# BÜRGERINITIATIVE PRO LANDSHUTER ALLEE TUNNEL

1. SPRECHER: MICHAEL LOTTERSCHMID Gabrielenstr. 14 80636 München Telefon:(089) 123 63 67

10. März 2020

Aktuelles 03/2020

## ***Resümee zu Entwicklungen der vergangenen Monate aus dem Blickwinkel unserer BI Arbeit***

Liebe Mitglieder der Interessentengruppe,

Die Landshuter Allee in ihrer heutigen Gestalt entstammt den späten 1960-iger Jahren und dem damals geltenden Planungsziel, eine „autogerechte“ Zubringerstraße zu schaffen. Leider haben die Planer dieser Zeit damit nicht nur eine mehrspurige Straßenschneise quer durch unser Stadtviertel geschlagen, sondern sich in ihrer Verkehrsprognose zusätzlich um ein Vielfaches verschätzt. Heute toben – wir können es nicht oft genug wiederholen – täglich 120.000 Fahrzeuge auf der Landshuter Allee von Nord nach Süd und umgekehrt und in den nächsten 10 Jahren dürfen wir uns – laut aktueller Verkehrsprognose – auf eine Verkehrssteigerung von 25 -30% „freuen“ – womit dann ca. 160.000 Fahrzeuge pro Tag auf der Landshuter Allee unterwegs sein werden. Obgleich diese Situation seit Jahrzehnten jeder sehen und tagtäglich erleben kann, erfolgte bis heute keine einziger Versuch der Verbesserung für diese nunmehr über 50-Jahre alte Fehleinschätzung.

Bereits 2014 kam die Machbarkeitsstudie zum Ergebnis, dass die Landshuter Allee ausschließlich über eine Tunnellösung zu regulieren ist.

2015 erfolgte der Stadtratsbeschluss sowohl für den Beginn der Tunnelplanung, wie auch für die Priorisierung des Tunnels. Davon ist aber bislang nicht viel zu spüren.

Auch wenn das Baureferat sich um das Landshuter Allee Projekt erkennbar bemüht, ist es zumindest erstaunlich, dass für die gleichzeitig laufende Planung des Tunnels im Englischen Garten bereits ein Baubeginn (2023) und sogar ein ungefähres Fertigstellungsdatum (2028) im Raum steht.

Davon können die Menschen an der Landshuter Allee nur träumen!

**Aktuell** warten wir wieder seit 2018 auf Informationen, wie die Planung weitergehen kann und wird. Inzwischen ist für das 2. Quartal 2020 die nächste Stadtratsvorlage durch die Verwaltung angekündigt. Es ist davon auszugehen, dass in diesem Beschluss auch zu den Ergebnissen weiterer technischer Untersuchungen u.a. für die bauliche Einbindung der Donnerberger Brücke und ergänzende Schallschutzmaßnahmen Stellung bezogen wird. Für die betroffenen Menschen wird es voraussichtlich erst im Herbst eine Informationsveranstaltung geben, so dass zu so wichtige Themen wie z.B. den ergänzenden Schallschutz, erneut die betroffenen Menschen nicht vorab eingebunden werden. Zu unserem großen Bedauern wurden entsprechende Anträge sowohl in der Bürgerversammlung 2019, wie auch im BA9 mehrheitlich abgelehnt.

Dabei ist der Tunnel ein Projekt, das von den betroffenen Menschen im Viertel nicht nur angestoßen wurden. Alle Maßnahmen an und für die Landshuter Allee beeinflussen direkt das Lebensumfeld im Viertel und dazu müssen die Betroffenen vorab gehört werden – und nicht nur im Nachgang informiert.

Dies gilt insbesondere auch für das aktuelle Vorhaben, begrünte Immissionsschutzwände zwischen Nymphenburgerstraße und Arnulfstraße zeitlich begrenzt zu errichten.

## Die Landshuter Allee und das Stadtviertel



Wie drastisch sich das Bild der ursprünglichen Landshuter Allee im Vergleich zu heute verändert hat, und damit auch das Stadtviertel, zeigen alte Bilder vor dem Umbau.

Darauf sieht man eine, das Stadtviertel durchziehende, Allee, deren Grünzonen nicht nur den Löwenanteil des Straßenraumes einnehmen, sondern von den Menschen auch genutzt werden. Der (Stadtviertel-) Verkehr war, auf die beiden seitlichen Straßenspurten beschränkt.

Und selbst an den großen Kreuzungen blieb die Landshuter Allee die verbindende Grünanlage zwischen den angrenzenden Bereichen.

Mit den entsprechenden Anpassungen an die Jetztzeit kann diese ursprüngliche Funktion als „Blaupause“ für die Oberflächengestaltung im Falle einer Untertunnelung dienen. Und dass dies zumindest partiell wieder möglich sein wird, hat das städtische Baureferat in seiner Informationsveranstaltung zur Tunnelplanung 2018 bereits vorgestellt (dazu unsere Homepage / Aktuelles 10/2018).



Heute dagegen hat die Landshuter Allee einen großen Anteil daran, dass die Stadt München als einzige Stadt Bayerns auch 2019 die Stickstoffoxidgrenzen nicht einhält und den zweifelhaften Titel einer bundeweite „Stauhauptstadt“ erfolgreich verteidigt.

### Trotzdem hat die Tunnellösung an der Landshuter Allee bis heute Kritiker

So sprechen sich die Vertreter der Grünen sowie der ÖDP bis heute ausdrücklich gegen eine Tunnellösung aus. Wobei wir die jüngsten lokalpolitischen Irritationen zum Thema Tunnel (siehe Homepage/Aktuelles 02/2020) vor allem deshalb bedauern, weil damit auch das Anliegen einer raschen Informationsveranstaltung in einem für die Sache ärgerlichen Wahlkampfgeplänkel „unterging“. Ausdrücklich begrüßen wir das erneuert „Ja“ des OB Dieter Reiter anlässlich seiner Bürgersprechstunde im Januar 2020.

In unseren Alleegesprächen zur Kommunalwahl 2020 haben sich die teilnehmenden OB-Kandidaten ausnahmslos für den Tunnel ausgesprochen (siehe Homepage/Aktuelles oder Alleegespräche).

Die Ausnahme bildet auch hier die Kandidatin der Grünen, Katrin Habenschaden, die sich der Kontaktaufnahme unsererseits verweigert hat.

Keiner der Kritiker hat jedoch bislang einen dem Tunnel vergleichbar wirksamen wie auch umsetzbaren Lösungsvorschlag in die Diskussion geworfen:

- Die 50 Km/h Geschwindigkeitsbegrenzung erwies sich für die Lärm- und Schadstoffbelastung als kaum merkbar.
- Eine alternative Zubringerverbindung (z.B. Autobahnsüdring) als Entlastung nicht in Sicht.
- Die Stadt München schafft es nicht, die Umweltzone auch außerhalb der Innenstadt einzurichten (der Mittlere Ring gehört nicht dazu).

- Und selbst wohlmeinende Betrachter nehmen für schadstoffarme KFZ-Antriebe eine Übergangsfrist von bis zu 20 Jahren an.
- Pfortnerampeln und Verkehrsbeschränkungen dürften politisch wie organisatorisch nur schwer durchsetzbar sein. Wohin der vorhandene Verkehr soll bleibt hierbei bislang ungeklärt.
- Ausweitung des örtlichen ÖPNV löst nicht das Problem des hohen Durchgangs- und (Autobahn-) Zubringerverkehrs.

Und leider können wir mangels konkreter Angaben keine Stellung zur Behauptung nehmen, wonach „die Luft in der Landshuter Allee in sieben Jahren so sauber sei, wie sie sein müsste.“ Auch der Hinweis, die Stadt möge: „...statt eines Tunnels ein intelligentes und zukunftsorientiertes Verkehrskonzept entwickeln...“ wurde bisher weder zum Wie, noch was genau damit gemeint ist, näher erläutert.

Auch Behauptungen wie „ein hoher Restverkehrs an der Oberfläche macht den Tunnel sinnlos“ sind angesichts der aktuellen Untersuchungen des Baureferates unhaltbar. Demnach wird der Oberflächenverkehr je nach Straßenabschnitt zwar unterschiedlich, aber überzeugend signifikant sinken (siehe Homepage /Aktuelles 10/2018).

Richtig ist:

- Für den Tunnel müssen vorhandene Bäume gefällt werden (für Lärmschutzwände ebenso): Allerdings ist der Baumbestand an der Landshuter Allee weitgehend verkümmert, in Entwicklung und Wuchs massiv geschädigt und verkümmert. Die im nördlichen Bereich vorhandenen Papeln sind ohnehin an der arttypischen Grenze von Lebenszeit und Standfestigkeit.
- Die Baustelle für dieses Großprojekt bringt eine Belastung für die Anwohner: Die Alternative ist aber, den Ist-Zustand auf unabsehbare Zeit und mit der Aussicht auf weiter steigende Verkehrszahlen festzuschreiben. Stattdessen ist die Baustellendauer zeitlich absehbar und die Belastung lässt sich zudem mit einer (geplanten) abschnittweisen Errichtung minimieren.

Fragen sie die Anwohner des Richard Strauss -Tunnels, des Petuertunnels oder des Luise-Kieselbach Tunnels, ob sich der Tunnelbau für sie gelohnt hat!

Auch hinsichtlich der Kosten wird munter mit Zahlen jongliert, die im Einzelnen vielleicht zutreffen mögen, aber deren Kontext meist nicht erklärt wird. So werden häufig turnusmäßige Investitionsmaßnahmen (z.B. Abwassersammler, Brückensanierung), die zwar mit dem Tunnelbau erledigt, aber nicht durch diesen verursacht werden, schlicht als „Baukosten des Tunnels“ dargestellt. Hier gilt es genau hinzusehen und nachzufragen.

#### **Fazit:**

Die BI und die Betroffenen hatten große Hoffnung in (noch) bestehende Stadtratsmehrheit von CSU und SPD und deren erklärte Absicht gesetzt, den Tunnel für die Landshuter Allee voranzutreiben. Heute müssen wir feststellen, dass weitere 5 Jahre vertan sind wir außer weiteren technische Untersuchungen und Vorbereitungsplanungen keinen Schritt weiter sind. Der echter politische Wille, dieses wichtige Zukunftsprojekt voranzubringen, ist bislang nicht erkennbar. Der Landshuter Allee Tunnel ist zwar ein größtenteils anerkanntes, aber leider kein geliebtes Kind Verkehrspolitik.

Dass sich angesichts dieser Zögerlichkeit immer mehr Menschen resignieren und den Stellenwert bürgerschaftlichen Engagements in Frage stellen ist nachvollziehbar. So darf das Abstimmungsergebnis Bürgerversammlung 2018 und 2019 zum Tunnel auch unter diesem Blickwinkel zu sehen sein. Kommentar einer Besucherin der Bürgerversammlung 2019: „Des bringt

*nichts, der (Tunnel) kommt eh nicht, weil wir nicht wichtig sind und DIE (Politik und Verwaltung) in zehn Jahren noch rumpfuschen. Die wähl ich alle nimmer.“*

**Trotzdem...**

Wir wollten Ihnen nochmal die bedeutsamsten Argumente für den Landshuter Allee Tunnel vor Augen führen auch und gerade auch im Hinblick auf die bevorstehende Stadtrats- und Bezirksausschusswahl.

Messen wir die Politik an den (auch kleinen) Taten und nicht an den Bekundungen!

Mit besten Grüßen

Ihr BI-Team

*Historische Bilder mit freundlicher Genehmigung der Geschichtswerkstatt Neuhausen.*

**Weitere Infos zur BI und Kontakt unter [www.pro-tunnel.de](http://www.pro-tunnel.de)**