



Landeshauptstadt München, Baureferat  
81660 München

Ingenieurbau  
Tunnel und Sonderprojekte  
BAU-J12

An den  
Bezirksausschuss 19  
Herrn Dr. Ludwig Weidinger  
Geschäftsstelle Süd  
Meindlstraße 14  
81373 München

81660 München  
Telefon: 089 233-61421  
Telefax: 089 233-61545  
Dienstgebäude:  
Friedenstr. 40  
Zimmer: 4.220  
Sachbearbeitung:

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
27.11.2017

Sichtachse Schloss Fürstenried – Frauenkirche

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 03979 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 19 Thalkirchen–Obersendling–Fürstenried–Solln  
vom 08.08.2017

Sehr geehrter Herr Dr. Ludwig Weidinger,

zum Antrag des Bezirksausschusses zur historischen Sichtachse vom Schloss Fürstenried auf die Frauenkirche nehmen wir wie folgt Stellung.

Die grundsätzliche Problematik wurde von der Landeshauptstadt und den Beteiligten frühzeitig erkannt und entsprechend fanden bereits im Jahr 2013 intensive Diskussionen im Zusammenhang mit der Planung und Vorbereitung der Beschilderung im Autobahnzulauf der A 95 auf den Luise-Kiesselbach-Platz statt. Hier hat die Stadt München bereits von sich aus versucht, die Belange hinsichtlich der historischen Sichtachse gegenüber den technischen Notwendigkeiten, die sich aus dem Umbau des Mittleren Rings Abschnitt Südwest ergaben, durchzusetzen. Als Auslöser der notwendigen neuen regelkonformen Beschilderung durch die Baumaßnahme Luise-Kiesselbach-Tunnel steht die Stadt München jedoch selbst in der Pflicht und letztendlich musste man in der Abwägung aller Belange einsehen, dass der jetzt gefundene Kompromiss der Beschilderungsausführung in dieser Art notwendig ist.

In die Gesamtabwägung wurden alle Möglichkeiten einer regelkonformen Beschilderung unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit, des Naturschutzes und des Denkmalschutzes (historische Sichtachse) einbezogen. Die nun gewählte Lösung ist das Ergebnis eines runden Tisches am 24. Oktober 2013 beim Leiter der Abteilung Straßen und Brücken an der Obersten Baubehörde, die einvernehmlich zwischen allen Beteiligten beschlossen wurde.

U-Bahn Linie 5  
Haltestelle Ostbahnhof  
S-Bahn alle Linien  
Haltestelle Ostbahnhof  
Straßenbahn Linie 19  
Haltestelle Haidenauplatz

Bus Linien X30, 54, 55, 62, 100,  
145, 148, 155, 190, 191, 213, 9410  
Haltestelle Ostbahnhof  
Bus Linie 59  
Haltestelle Ampfingstraße

Postanschrift: Baureferat  
81660 München  
Hausanschrift: Friedenstraße 40  
81671 München  
Internet:  
<http://www.muenchen.de>

Zu dem Ablauf und den Details des Abwägungsprozesses möchten wir an dieser Stelle auf das uns vorliegende und als Anlage beigefügte Schreiben der Autobahndirektion Südbayern an Herrn \_\_\_\_\_ in gleicher Sache verweisen. Die Sachlage ist hier aus unserer Sicht sehr gut und umfangreich dargestellt.

Letztendlich können wir zusammenfassend festhalten, dass in enger Zusammenarbeit zwischen der Autobahndirektion Südbayern und der Landeshauptstadt München unter Einbeziehung aller zuständigen Stellen sämtliche Belange in die Abwägung eingeflossen sind. Final entschied man sich einvernehmlich für die jetzt verwirklichte, soweit wie möglich optimierte Variante einer Überkopfwegweisung an Verkehrszeichenbrücken. Diese Kompromisslösung wurde sowohl von der Stadtheimspflege der Landeshauptstadt München als auch vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgetragen.

Wir hoffen, dass Sie den schwierigen Abwägungsprozess in der Entstehung der umgesetzten Lösung nachvollziehen können. Im Sinne einer Gesamtabwägung aller Belange stellt die gefundene Lösung aus unserer Sicht das derzeit erreichbare Optimum dar.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

7 Anlage  
Schreiben der Autobahndirektion Südbayern zum gleichen Thema  
an Herrn \_\_\_\_\_



Der Präsident

Autobahndirektion Südbayern  
Postfach 20 01 31 • 80001 München

München, den 23.10.2017

## **Autobahn Garmisch - München, Effnersche Sichtachse**

Sehr geehrter Herr

für Ihr Schreiben zur historischen Sichtachse von Fürstenried auf die Türme der Münchner Frauenkirche im Bereich der A 95 München – Garmisch-Partenkirchen zwischen den Anschlussstellen München-Fürstenried und München-Kreuzhof danke ich Ihnen bestens. Ich freue mich, wenn ich bei diesem Thema unsere Sicht und die fundierten Hintergründe darlegen kann.

Sie bitten mich – auch in meiner Eigenschaft als Dozent für Straße und Umwelt an der Technischen Universität München – eine Änderung der Überkopfwegweisung, veranlasst durch den Luise-Kiesselbach-Tunnel, herbeizuführen.

Am Beispiel der historischen Sichtachse auf die München Frauenkirche lässt sich ebenso exemplarisch wie eindrucksvoll die Verkehrsplanung unter der Berücksichtigung unterschiedener, zum Teil gegensätzlicher Aspekte erläutern. Konkret stehen sich hier die Belange der Verkehrssicherheit der Stadt München (veranlasst durch den Bau des neuen Luise-Kiesselbach-Tunnels) und die Belange des Naturschutzes bzw. des Denkmalschutzes gegenüber.

Für die Steuerung des Verkehrs im Zulauf auf den neuen Tunnel – insbesondere bei Unfällen und Sperrungen – benötigt die Stadt München die von Ihnen angesprochene Beschilderung. Die Stadt München hat die Autobahndirektion mit dieser Beschilderung auf der Bundesautobahn, nördlich der Anschlussstelle München-Kreuzhof, beauftragt und übernimmt auch sämtliche Kosten. Meine Mitarbeiter haben es sich nicht einfach gemacht und bei der Konzeption der Beschilderung umfangreiche Überlegungen angestellt, wie die auch aus unserer Sicht wichtige historische Sichtachse, insbesondere im Bereich der A 95, möglichst wenig beeinträchtigt wird. Im Rahmen eines runden Tisches am 24. Oktober 2013 beim Leiter der Abteilung Straßen und Brücken an der Obersten Baubehörde wurden zusammen mit den Vertretern der Landeshauptstadt München, des Landesamtes für Denkmalpflege und dem Stadtheimatpfleger alle Varianten und Möglichkeiten durchgespielt, wie die Belange der Verkehrssicherheit, des Naturschutzes und der historischen Sichtachse<sup>1</sup> unter einen Hut gebracht werden können. Im Ergebnis wurde einvernehmlich beschlossen, die nun gewählte Lösung umzusetzen.

Um die Sicht auf die Frauenkirche bestmöglich zu gewährleisten, hatten wir eine Simulation durchgeführt. Dabei wurden Standorte für die Schilderbrücken ausgewählt, welche die geringsten Sichteinschränkungen aufwiesen. Die Größe der Schilder wurde gegenüber den Vorschriften minimiert sowie die Schilder höher gehängt, damit die Sicht bestmöglich erhalten bleibt. Eine weitere (aber nicht vorschriftskonforme) Variante, das Aufstellens der Schilder auf der „rechten“ (südöstlichen) Seite, wurde verworfen. Die Gründe sprechen für sich: Hierfür wären umfangreiche Rodungen im Bereich der Allee neben der Autobahn erforderlich gewesen, dies auf einer Länge von mehreren Hundert Metern. Zudem hätte der dort verlaufende Radweg verlegt werden müssen.

Der Ausgangspunkt unserer baulichen Maßnahmen bildete wie bereits erwähnt die Anforderung der Landeshauptstadt München bezüglich eines verkehrlichen Konzepts zur Steuerung des Luise-Kiesselbach-Tunnels. Im Folgenden möchte ich die einzelnen Entscheidungskriterien Verkehrssicherheit, Natur- und Denkmalschutz nochmals ausführlich darstellen.

---

<sup>1</sup> Die unterschiedlichen Definitionen der Sichtachse lassen wir an dieser Stelle außer Betracht.

Zunächst galt es die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen:

- Zweck der Wegweisung ist eine spurbezogene Lenkung für den Fall, dass der Tunnel gesperrt ist. Diese erfolgt am besten als Überkopfbeschilderung, da hier der Spurbezug am deutlichsten darstellbar ist.
- Bei dreistreifigen Querschnitten – wie sie an der Anschlussstelle München-Kreuzhof anzutreffen sind – werden Wegweiser nur noch als Überkopfwegweisung ausgeführt, da ansonsten die Sichtbarkeit für Fahrzeuge auf der linken Spur nicht mehr gegeben ist. (Eine seitliche Beschilderung haben wir trotz geänderten Normen nicht von vornherein ausgeschlossen: Sie wurde vielmehr als Alternative weiter verfolgt.)
- Die Schildgröße ergibt sich aus der Richtlinie für wegweisende Beschilderung an Autobahnen und der gefahrenen Geschwindigkeit. Die Schilder müssen überdies lesbar sein (Stichwort Barrierefreiheit). Konkret bedeutet dies, dass die Schriftart möglichst groß zu wählen ist, um eine gute Lesbarkeit zu gewährleisten. Diese Vorgabe gilt es abzuwägen – unter anderem gegenüber dem Wunsch, das Schild in der Sichtachse möglichst klein zu halten.

Damit wären wir bei einem weiteren zentralen Punkt: dem Umweltschutz. Die markante Allee aus meist alten Linden entlang der A 95 liegt im Landschaftsschutzgebiet und ist nach der städtischen Kartierung als Biotop ausgewiesen. Daher musste der Eingriff hier so gering wie möglich gehalten werden.

Diese Überlegungen führten dazu, dass eine seitliche Beschilderung nicht weiter verfolgt werden konnte. Seitliche Schilder hätten eine Dimension von 9 Meter x 10 Meter. Um deren Sichtbarkeit zu gewährleisten, müsste man die gesamte Allee (das heißt beide Baumreihen) auf der südöstlichen Seite roden. Zusätzlich müsste der Fuß- und Radweg entlang der Autobahn hinter den Wall verlegt werden, da die Schilder vom Autobahnrand bis an den Wall heranreichen würden. Solche Eingriffe in den Forstenrieder Allee hätten umfangreiche Planungen mit beträchtlicher, auch kontroverser Öffentlichkeitswirkung zur Folge gehabt, wobei die planungsrechtliche Begründung nicht ausgereicht hätte.

Die historische Sichtachse und die Anlage des Schloss Fürstenried unterliegen teilweise dem Denkmal- und dem Ensembleschutz. Diese Festlegungen werden durch die vorgenommenen Baumaßnahmen nicht tangiert.

Weitere Optimierungen trugen dazu bei, die Sichtachse im Bereich der A 95 so wenig wie möglich zu beeinträchtigen: So reduzierten wir die Schriftgröße auf den Schildern, schoben den ersten Querschnitt so weit als möglich an die Kurve heran und setzten beim zweiten Wegweiser das Schild höher. Darüber hinaus wurde die Aufrechterhaltung dieser Sichtachse anhand von Sichtstrahlen, Fotomontagen sowie einem „Abstecken vor Ort“ (Ballon-Modell) anlässlich eines Ortstermins am 22. Oktober 2014 wiederum mit allen Beteiligten überprüft und ein Einvernehmen erzielt

Zusammenfassend kann ich feststellen, dass zur Abwägung sämtlicher Belange von der Landeshauptstadt München und unserer Seite alle zuständigen Stellen einbezogen worden sind. Einvernehmlich entschied man sich für die optimierte Variante Überkopfwegweiser an Verkehrszeichenbrücken. Diesem Vorschlag stimmten sowohl das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege wie der Stadtheimatpfleger der Landeshauptstadt München zu.

Ich hoffe, dass meine Ausführungen alle planerischen Überlegungen nachvollziehbar machen. Wir haben jeweils verschiedene Brillen aufzusetzen und dabei die Sicht auf das Wesentliche nicht zu verlieren: die Verkehrssicherheit. Ich denke, das ist auch im Sinne der von Ihnen angesprochenen Bürgerinnen und Bürger.

Mit freundlichen Grüßen