

Nah *fair*kehr

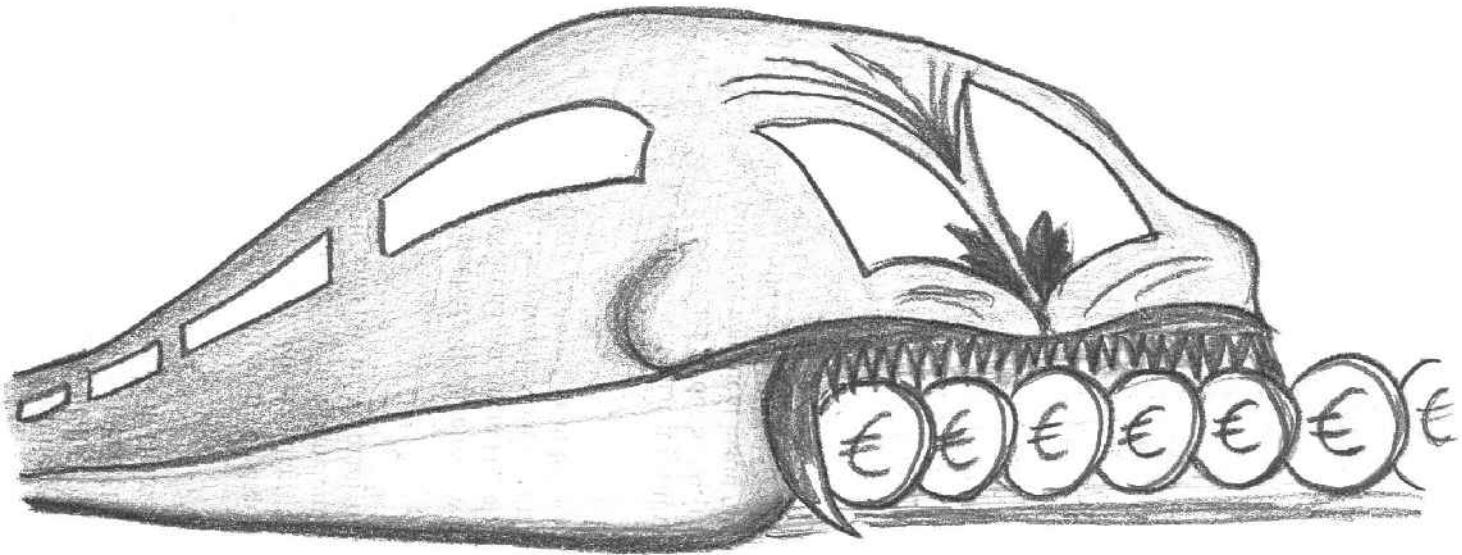
VCD

**Verkehrsclub
Deutschland**



Nr. 1 / 2006

**Mitgliederrundbrief
Kreisverband München**



TRANSport für alle

Statt **RAPID**e ins Milliardenloch

Transrapid oder MAEX: Nützliche Alternative

Teure Stationen: Zweiter S-Bahn-Tunnel

Thema verpennt: Gefährlicher Feinstaub

**Jahreshauptversammlung
29. Mai 2006**



Editorial

Schon wieder Transrapid

...als Aufmacher der Nahverkehr - es scheint, der Münchner VCD dreht sich im Kreis herum. Dieser Eindruck ist vielleicht nicht ganz verkehrt, ein paar neue Impulse und "frisches Blut" täten sicher gut. Aber es gibt auch sachliche Gründe,

sich noch einmal dem Transrapid zu widmen: Die kritische Haltung der Stadtratsmehrheit und die klammen Staatskassen bieten die besten Chancen seit langem, dieses Prestigeprojekt zu kippen. Nach dem Aus für die Trambahn zwischen

Schwabing und Bogenhausen einer der letzten Hoffnungsschimmer für vernünftige Verkehrspolitik im Raum München.

Winfried Ferber

Alternative zur Magnetschwebbahn

MAEX statt Transrapid!

Der Widerstand der Münchner gegen das steuergeldverschlingende Wahnsinnsprojekt Transrapid geht in eine neue Runde. Am 22. März 2006 hat Oberbürgermeister Christian Ude die Öffentlichkeit über ein alternatives Projekt informiert: die Express-S-Bahn. Sie wäre deutlich billiger und schneller zu bauen. Die schnelle S-Bahn wurde bereits auf den Namen MAEX getauft - Munich Airport Express.

MAEX soll als beschleunigte S-Bahn-Linie den Hauptbahnhof und den Airport im 15-Minuten-Takt verbinden. Mit nur drei bis vier Zwischenstopps soll sie über den zweiten Stammstreckentunnel, den Leuchtenbergring und Ismaning (entlang der S8) führen. Fahrzeit: 25 Minuten. Damit wäre MAEX etwa halb so schnell wie der Transrapid (10 bis 12 min) und nahezu doppelt so schnell wie die S-Bahn heute (45 min).

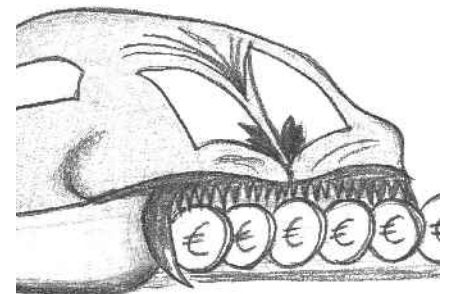
zweiten Stammstreckentunnels werden jedoch als Voraussetzung auch ein viergleisiger, vier Kilometer langer Tunnel zwischen Zamdorf und Johanneskirchen genannt sowie eine zusätzliche Doppelspur zwischen Hallbergmoos und Flughafen-Terminal. Das Konzept des MAEX geht zurück auf den Berliner Verkehrsplaner Jürgen Siegmann, den die Stadt München mit einem solchen Alternativprojekt beauftragt hatte.

Das Bayerische Wirtschaftsministerium als Aufgabenträger des SPNV hat das Projekt erwartungsgemäß sofort abgelehnt und hält am Transrapid fest. Dieser ist jedoch, so Ude, weder rechtlich noch finanziell haltbar.

Im Detail Diskussionsbedarf

Der VCD-Kreisvorstand München begrüßt MAEX als nützliche Alternative zum Transrapid. Die Pläne für eine Express-S-Bahn decken sich mit den Vorschlägen des VCD. Keinesfalls soll damit jedoch dem ungehinderten Ausbau des Flughafens (dritte Startbahn) das Wort geredet werden, vielmehr geht es darum, die ÖPNV-Anteile am

Modal-Split in dieser Relation zu sichern. Im Detail sieht der VCD aber auch bei MAEX Diskussionsbedarf. So geht das Projekt vom zweiten Stammstreckentunnel aus, der aber für den Airport-Express nicht



erforderlich wäre, im Gegenteil: Würde eine reguläre S-Bahn-Linie auf der heutigen Stammstrecke über den Ostbahnhof (ohne Halt) zum Flughafen verlängert, gäbe es noch bessere Effekte: Insbesondere der Ostbahnhof als Umsteigepunkt und weitere Haltestellen in der City würden eingebunden.

Wer sich für die aktuellen Entwicklungen des Transrapid und die Express-S-Bahn interessiert, sollte sich unbedingt den Termin der Bürgerversammlung zum Thema vormerken: 10. Mai (s. "Was, wann, wo"?, S.8). Last but not least: Ab 27. April liegen die Planungsunterlagen für den Transrapid öffentlich aus. Informationen rund um das Thema gibt es auch auf der Homepage des Aktionsbündnisses gegen den Transrapid: www.contratransrapid.de

w/

Hauptvorteile des MAEX sind laut Ude die bessere Erschließung und niedrigere Investitionskosten. Letztere werden mit 625 Millionen Euro angegeben, für den Transrapid sind aktuell 1,8 Milliarden veranschlagt. Die Express-S-Bahn soll überwiegend auf den bereits vorhandenen Gleisstrassen fahren. Neben dem Bau des

Ludwig Bölkow zum Transrapid

"Mit dem Vorsitzenden von der WMD*/SIAT, Friedrich Drechsler, kam ich überein, eine Arbeitsgruppe 'Neue Verkehrssysteme' zu bilden. 1966 begann diese unter Leitung von Götz Heidelberg mit Überlegungen und Analysen zur Fahrtechnik bei hohen Geschwindigkeiten im Schienenverkehr. Zunächst suchten wir nach neuen Techniken für geführte (Schienen-)Fahrzeuge. Wir sprachen über Luftkissen, gesteuerte Einzelräder und getrennte Seitenführung sowie elektromagnetische Abstoßung und Anziehung für ein schwebendes Tragen; insbesondere das letzte Thema interessierte uns in zunehmendem Maße...

Dieter Strese stellte eine systemanalytische Gruppe zusammen. Die dort erarbeiteten ersten Überlegungen zeigten, dass eine schnelle Magnetschwebbahn in folgendem kombinierten System Erfolg haben könnte: Lastwagen sollten auf regional begrenztem Raum Güter sammeln und verteilen, und ein irgendwie geartetes Huckepacksystem mit sehr hoher Geschwindigkeit sollte diese Lastwagen dann über die großen Strecken zwischen den Städten transportieren...

Die Magnetschwebetechnik in der schließlich entwickelten Form hat mit großer Mühe einen fahrtechnisch hohen Erprobungsstand erreicht. Ob die Magnetschwebetechnik für Personenverkehr nach dem Bau des TGV in Frankreich, dem ICE in Deutschland und mit dem Pendolino für den Personenverkehr in Mitteleuropa noch einen Sinn macht, ist zu bezweifeln. Die große Chance, mit ihrer Hilfe den immer noch zunehmenden Güterverkehr in den Griff zu bekommen, ist wohl endgültig vertan."

So schreibt Dr. Ludwig Bölkow in seinem 2000 erschienenen Buch "Der Zukunft verpflichtet - Erinnerungen". Bölkow war Gründer und langjähriger Geschäftsführer der Messerschmidt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB), heute Teil der EADS. Unter anderem entwickelte MBB die Magnetschwebetechnik (der Begriff 'Transrapid' stammt von Krauss-Maffei, die später zusammen mit MBB, der Strabag und der Deutschen Bundesbahn die Technik weiterentwickelte); die ersten Demonstrationsfahrzeuge sind im Deutschen Museum zu besichtigen. Aus diesen Arbeiten heraus entstand auch der ICE. Nach seiner Pensionierung gründete Bölkow 1982 die Ludwig-Bölkow-Systemtechnik GmbH in Ottobrunn, die als Strategie- und Technologieberater für nachhaltige Energie- und Verkehrssysteme auf der ganzen Welt tätig ist.

*WMD: Waggon- und Maschinenbau AG, Donauwörth



Einladung

Jahreshauptversammlung
des VCD-Kreisverbands München

Montag, 29. Mai 2006, 19.00 Uhr

in der Gaststätte "Bürgerheim", Gollierstr. 56
(Nähe U-Bhf. "Schwanthalerhöhe")

Tagesordnung:

- Begrüßung
- **"Transrapid"**
Vortrag und Diskussion mit einem Vertreter des Bund Naturschutz
- Wahl der Versammlungsleitung
- Rechenschaftsbericht des Vorstands
- Kassenbericht
- Bericht der Kassenprüfer
- Entlastung des Vorstandes
- Beschluss des Haushaltsplans 2006
- Satzungsänderungen
- Wahl des neuen Vorstands
- Sonstiges

Weitere Vorschläge zur Tagesordnung und zu eventuellen Satzungsänderungen müssen gemäß unserer Satzung spätestens am 15. Mai 2006 bei einem der Vorsitzenden (Adressen siehe Impressum) oder in der Geschäftsstelle eingegangen sein.

Der Vorstand des VCD München

Auch das noch

Es spricht unser Landesvater

"Wenn Sie vom Hauptbahnhof in München mit zehn Minuten ohne dass Sie am Flughafen noch einchecken müssen, dann starten Sie im Grunde genommen am Flughafen am ... am Hauptbahnhof in München starten Sie ihren Flug zehn Minuten - schauen Sie sich mal die großen Flughäfen an, wenn Sie in Heathrow in London oder sonstwo meine s... - Charles de Gaulle in äh Frankreich oder in äh in ... in Rom, wenn Sie sich mal die Entfernungen ansehen, wenn Sie Frankfurt sich ansehen, dann werden Sie feststellen, dass zehn Minuten - - Sie jederzeit locker in Frankfurt brauchen, um ihr Gate zu finden - Wenn Sie vom Flug - vom - vom Hauptbahnhof starten, Sie steigen in den Hauptbahnhof ein, Sie fahren mit dem Transrapid in zehn Minuten an den Flughafen in - an den Flughafen Franz-Josef Strauß, dann starten Sie praktisch hier am Hauptbahnhof in München - das bedeutet natürlich, dass der Hauptbahnhof im Grunde genommen näher an Bayern, an die bayerischen Städte heranwächst, weil das ja klar ist, weil auf dem Hauptbahnhof viele Linien aus Bayern zusammenlaufen."

Zweiter Tunnel für die S-Bahn-Stammstrecke

Der Widerstand wächst

Sehr kritisch hat der VCD die weiteren Planungen für den zweiten Stammstrecken-Tunnel der Münchner S-Bahn begleitet. Ende 2005 wurde das Planfeststellungsverfahren eröffnet. Wie erwartet, riefen die nunmehr detailliert vorliegenden Baupläne vor allem in Haidhausen und in der Innenstadt massive Proteste hervor. Man befürchtet starke Belästigungen in der Bauphase und Zerstörungen für Umwelt und Bausubstanz. Gleichzeitig wird der Nutzen des 1,3 Milliarden Euro teuren Projekts immer mehr in Frage gestellt. Hauptkritikpunkt: Es entstehen nur zwei neue Stationen - und die liegen etwa 40 m tief, was die Zugangs- und Umsteigezeiten erheblich verlängert.

Der VCD beteiligt sich im Rahmen einer Initiative der Münchner Umweltverbände daran, Alternativen zu dem Projekt in die öffentliche Diskussion zu bringen. Wiederholt forderte der VCD ein Konzept für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, das die Tangentialverbindungen stärker berücksichtigt. Von der Presse wohlwollend aufgenommen wurde ein Vorschlag zur besseren Erschließung der südlichen Stadtteile, der bereits als kurzfristige Maßnahme vorsieht, dass Regionalzüge am Kolumbusplatz und an der Poccistraße halten. Mittelfristig wäre bei entsprechender Gleiserweiterung auch ein S-Bahnverkehr auf dieser Tangente möglich.

Mit dem Planfeststellungsverfahren für den zweiten Stammstrecken-Tunnel heftig



diskutiert wird auch das neue Betriebskonzept nach Fertigstellung der neuen Röhre. Um den Tunnel in der so genannten standardisierten Bewertung wirtschaftlich zu bekommen (d.h. einen Wirtschaftlichkeits-

koeffizienten größer 1 zu erreichen), wurde das System einer Express-S-Bahn entwickelt. Mit dieser Bahn sollen sich nach entsprechenden Prognosen mehr Fahrgäste gewinnen lassen, was die Effektivität der mindestens 1,3 Milliarden Euro teuren Baumaßnahme verbessern würde. Vor allem die Grüne Landtagsfraktion hat jedoch in den letzten Wochen auch auf die Nachteile dieses Systems hingewiesen:

1. Der Takt 10 würde in einen Takt 15 umgewandelt, für viele stadtnahe Bereiche ergäben sich in der Hauptverkehrszeit Nachteile;

2. Schwere Überschaubarkeit des Liniensystems, da fast alle Außenäste mit zwei Linien bedient würden;

3. Höhere Störanfälligkeit durch Überlagerung der Linien von Express- und Normal-S-Bahn;

4. Drohende Ausdünnung in weiten Teilen des Netzes zur Schwachverkehrszeit, wenn der 20-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt wird;

5. Nicht gesicherte Finanzierung der zusätzlichen Kilometerleistung.

Zum Redaktionsschluss war der angekündigte Finanzierungsvertrag für die zweite Stammstrecke noch nicht abgeschlossen.

wl

Kommentar

Schilda an der Isar

Als die Schildbürger ihr Rathaus errichteten, vergaßen sie Fenster einzubauen. Das Licht wollten sie dann mit Säcken ins Rathaus tragen. Betrachtet man die Pläne zum zweiten S-Bahntunnel, kommt einem diese Geschichte wieder in den Sinn: Nur zwei Haltestellen im Innenstadtbereich, und die in extremer Tieflage! Haidhausen darf die Baustellen ertragen, bekommt aber keinen Halt. Man wird die Fahrgäste zwar nicht mit Säcken zum neuen Tunnel

tragen müssen, doch wird die attraktivere Verbindung - der bisherige Tunnel - den Löwenanteil der Fahrgäste aufnehmen.

Versuche, mit einer Tram durch den Englischen Garten Tangentialverbindungen zu ermöglichen und den ÖPNV im Stadtkern etwas zu entlasten, torpediert der Freistaat Bayern. Gleise und Oberleitungen sind für Herrn Falthäuser schlimmer als Straße und Bus.

Den Vogel schießen aber für mich die Kräfte in der Verwaltung ab, die über den Status des Mittleren Rings bei den Umweltzonen diskutieren. Ja, wo liegt denn die Landshuter Allee? Ist nicht dort die Spitze der Feinstaubbelastung? Auf die offizielle Lösung bin ich gespannt! In einem Schilda an der Isar ist leider alles möglich.

Rudolf Heunisch

Feinstaub - eine Zwischenbilanz**Ein Jahr verschlafen**

Die große Aufmerksamkeit wie im letzten Jahr genießt das Thema Feinstaub nicht mehr. Das Problem aber bleibt. Ende März 2006 war an der Landshuter Allee der Grenzwert von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Atemluft schon an mehr als 40 Tagen überschritten worden - erlaubt ist das an maximal 35 Tagen im Jahr!

Von 2010 an darf es sogar nur noch sieben Mal zu Überschreitungen kommen. Um dieses hoch gesteckte Ziel erreichbar zu machen, gab es in den vergangenen zwölf Monaten zwar Aktivitäten, umgesetzt ist aber bisher noch nichts. Die Stadt München setzt auf LKW-Transitverbot und Umweltzonen; doch bislang dürfen LKW und PKW auch ohne Partikelfilter durch die Stadt rollen. Die Bürokratie - besonders die für entsprechende Genehmigungen zuständige Regierung von Oberbayern - ließ keinen besonderen Eifer erkennen. Immerhin wurde inzwischen gestattet, das LKW-Transitverbot bereits für Laster ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht anzuwenden. Mit dem Hinweis, dies sei schwer zu kontrollieren, hat die Polizei allerdings indirekt zur Nichtbeachtung ermuntert. Vermutlich werden Sie diesen

Artikel längst gelesen haben, bis die Beschilderung zum LKW-Transitverbot steht.

Für das Einrichten von Umweltzonen ist eine Kennzeichnung der Fahrzeuge notwendig. Im letzten Frühjahr sah es so aus, als könn-

te die Kennzeichenverordnung im Herbst 2005 verabschiedet werden, aber die Neuwahl des Bundestags warf diesen Zeitplan über den Haufen. Die schwarz/rote Regierung hat Anfang 2006 eine Verordnung beschlossen; ob der Bundesrat ihr zustimmt, war bei Redaktionsschluss jedoch noch nicht klar. Geplant sind fünf Schadstoffklassen, die sich im Wesentlichen an den Partikelgrenzwerten der Euro-Stufen

(2-4) orientieren. In der Münchner Umweltzone dürfen dann Benziner ohne ge-regelten Katalysator und schadstoffreiche Diesel nicht fahren. Über die Ausdehnung der Umweltzone (vielleicht werden es auch mehrere Zonen) zerbricht sich die Stadtverwaltung noch den Kopf. Mindestens das Gebiet innerhalb des Mittleren Rings

soll es sein, eventuell auch die gesamte Stadt. Die Auswirkungen lässt das Umweltreferat simulieren. Welchen Nutzen eine Umweltzone ohne den Mittleren Ring für die Landshuter Allee ergäbe, ist schleierhaft. Zusammenfassend bleibt festzustellen: Ein Jahr ist ins Land gezogen, ohne dass auch nur eine der diskutierten Maßnahmen in Kraft

gesetzt worden wäre. Die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger darf weiter beeinträchtigt werden.

Eine vor kurzem veröffentlichte Studie der Harvard-Universität hat untersucht, wie sich eine rückläufige Luftverschmutzung auf das Risiko auswirkt, an einer Herz-Kreislaufkrankung zu sterben. Den größten Effekt für ein längeres Leben gab es dort, wo sich der Gehalt an



Partikeln unter 2,5 Mikrometern am stärksten verminderte.

Der Deutsche Bundesrat hat die Bundesregierung noch im Februar aufgefordert, sich bei der EU gegen einen Richtwert für diese Partikelklasse einzusetzen. Da kann man nur noch staunen - oder besser: den VCD unterstützen.

Rudolf Heunisch

Spendenaufruf

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie die Arbeit des Kreisverbandes München und die Ausgabe des Nahfairkehrs mit einer Spende unterstützen. Unser Konto:

VCD, KV München
Konto-Nr. 579700, Sparda-Bank München, BLZ 700 905 00.

Verwendungszweck: "Spende". Bitte geben Sie Ihre volle Adresse an, damit wir Ihnen eine Spendenbescheinigung zuschicken können.



VCD-Erfolg bei Tegernsee-Projekt

Die Druckerschwärze für die Nahfairkehr 2005 war noch nicht ganz trocken, da erreichte uns eine erfreuliche Meldung: Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat vom 1. April 2005 an zusätzliche Züge im Wochenendverkehr auf der Strecke München - Tegernsee/Lenggries bestellt. Die Züge verstärken jeweils den Ausflugsverkehr zu Spitzenzeiten morgens Richtung Oberland und abends zurück und verdichten somit den Stundentakt auf einen (annähernden) Halbstundentakt. Das hatte der VCD in seinem Konzept "Mehr Bus und Bahn am Tegernsee" im Jahr 2004 gefordert, um in dieser Region bessere

Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen. Die BEG ging mit ihrer Bestellung sogar noch über das VCD-Konzept hinaus: Die zusätzlichen Züge fahren nicht nur saisonal von Pfingsten bis Allerheiligen, sondern das ganze Jahr über.

Ein Jahr nach Einführung der neuen Verbindungen ist klar: Das Angebot hat die vielfach überfüllten Züge deutlich entlastet. Wünschenswert wäre natürlich, dass auch der Busverkehr nachzieht und bessere Anschlüsse für die Orte im Tegernseer Tal ermöglicht. In



diesem Punkt sind aber leider noch keine positiven Entwicklungen zu erkennen.

w/

Wanderungen

Samstag, 24.6.: Ausflug zu zwei Seen in Tirol. In Garmisch steigen wir in die Außerfernbahn um und fahren zum Haltepunkt Heiterwang. Vorbei am Heiterwanger See wandern wir zum Plansee, Einkehr am Seespitz. Der abwechslungsreiche Abstieg nach Reutte führt durch eine Klamm. HU: 200m; WZ: 5 Std.; TP: 7.15 Uhr am BOB-Schalter im Starnberger Bahnhof; Abf: 7.32 Uhr Richtung Garmisch; Leitung: Roland Stöhr, ☎ 31 60 90 94.



Samstag, 1.7.: Ausgedehnte Bergtour im Rotwandgebiet. Von Spitzingsee wandern wir vorbei an der Albert-Link-Hütte und der Waitzinger-Alm zum Pfanngraben, durch den wir zum Rotwandhaus aufsteigen. Von dort geht es vorbei an den Ruchenköpfen hinab zum Soinsee, und nach einer längeren Almwanderung erreichen wir den Bahnhof Geitau. HU: 1000 m; WZ: 6 - 7 Std.; TP: 7.30 Uhr am BOB-Schalter im Starnberger Bahnhof; Abf. 7.42 Uhr Richtung Bayrischzell; Leitung: Roland Stöhr, ☎ 31 60 90 94

Neues Projekt: Nightliner

Gemeinsam mit Green City e.V. bereitet der VCD-Kreisverband München derzeit ein neues Projekt vor für eine Zielgruppe, die häufig in Sachen umweltfreundlicher Verkehr zu kurz kommt: junge Leute zwischen 18 und 25 Jahren. Speziell wenden wir uns an das Münchener Partypublikum, das nächtens einen Großteil des innerstädtischen Verkehrs verursacht. Das Projekt mit dem Arbeitstitel "Nightliner" will Partygänger dazu bewegen, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Gute Gründe dafür sind der stark angestiegene Taxiverkehr auf den innerstädtischen Hauptstraßen, Parkplatzprobleme für die "locations", Lärmbelästigung durch den Autoverkehr und nicht zuletzt das Sicherheitsrisiko (Fahren unter Alkoholeinfluss). Zwei Teile sind für das Projekt vorgesehen: Ein Filmwettbewerb und eine Postkartenaktion mit Gewinnspiel. Einbezogen werden sollen alle großen Clubs im Bereich des MVV-Nachtnetzes. Der Start ist für September geplant, eine Abschlussveranstaltung mit Filmveranstaltung für Mitte 2007.

w/

Ein Erfahrungsbericht

Kleinkinder im Großstadtdschungel

Der Naturkindergarten Haidhausen feiert sein einjähriges Jubiläum. Ein Jahr Schnee, Sturm, Sonne und Hitze sind überstanden, draußen in der Stadtnatur. Mit Kindern in der Stadt zu leben, hat viele Vorteile: Was Kindern - auch im Krippen- und Kindergartenalter - geboten wird, ist auf dem Land so nicht zu erreichen. Treffpunkte für Kinder und Alleinerziehende, Spielplätze, Kinderläden, Kochen für Kinder, Basteln, Töpfern, Musik und Sport in allen Variationen...; später ein großes Angebot an Schulen und Ausbildungsplätzen - und alles in der Nähe, zu Fuß erreichbar.

Worauf wir Gründerfamilien des Naturkindergartens Haidhausen allerdings nicht verzichten wollen, ist: Naturerlebnis aus erster Hand. Die Idee des Waldkindergartens - oder, wo der Wald fehlt, des Naturkindergartens - hat in der Stadt eine ganz besondere Bedeutung. Ziel der Gründung war es also, unseren Kindern den täglichen Kontakt mit der Natur zu ermöglichen, auch wenn die Natur in der Stadt vielleicht nicht so wild und unberührt ist wie



außerhalb. Immerhin, die tägliche Sammlung von Schnecken und Regenwürmern in den Hosentaschen der Kleinen zeigt: Auch der Großstadtdschungel ist wild!

Unsere Kindergartengruppe besteht aus 16 zwei bis vier Jahre alten Kindern, die sich täglich um 9 Uhr in den Max-Anlagen neben dem Maximilianeum treffen und dann hinuntergehen auf die Wiesen. Die Rucksäcke der Kinder mit einer Brotzeit sind ebenso auf Bollerwagen verstaut wie andere wichtige Utensilien: eine Plane, die bei Regen als Zeltdach dient, Picknickdecken, Sandschaukeln, Ersatzwindeln, Trinkwasser. Bei Schnee geht es zunächst an den Haidhauser Rodelberg, wo man mit den Poporutscherln gut die erste Stunde herumkriegt. Bei schönem Wetter wird auf den Wiesen gepicknickt - immer schön den Hundehaufen ausweichend. In vogel-

grippefreien Zeiten werden dann die Isar-Enten gefüttert. Mittagessen gibt es meist in einem beheizbaren Bauwagen, wo auch geknetet und gemalt, gesungen und gelesen wird, wie in anderen Kindergärten auch.

Von Anfang an war es ein wichtiges Anliegen, die Kinder an gemeinsame Ausflüge zu gewöhnen. Den ÖPNV zu nutzen, gehört dazu. Wenn das Wetter es zulässt, fährt die Gruppe mehrmals pro Woche mit der Tram 25 in den Perlacher Forst. Aber auch Trips etwa zum Hauptbahnhof oder ins

Schwimmbad werden "öffentlich" unternommen.

Die Kinder erleben die städtische Natur in allen Jahreszeiten. Sie erfahren Kälte und Wärme am eigenen Leib. Sie lernen, Entfernungen einzuschätzen und üben, Schwierigkeiten selbst bzw. mit Hilfe der anderen Kinder zu bewältigen. Ganz direkt ist es Ziel eines Naturkindergartens, dass die Kinder sich ihre Umgebung aus eigener Kraft zu

Fuß erobern und daraus Selbstbewusstsein entwickeln.

Nina Reitz

Weitere Informationen:

www.naturkindergarten-haidhausen.de

Tel.: 089/44 77 05 65





Aktion Pro Nahverkehr

Diesem Heft liegen zwei Postkarten bei: Die Karte der Initiative "Wohnen ohne Auto" zum Thema "Kostengerechtigkeit" kann man im Büro anfordern oder aus dem Internet selbst ausdrucken (www.wohnen-ohne-auto.de/postkarten.htm).

Mit der Karte „Wo ist der Schotter“ (www.vcd.org/339.html) bittet der VCD um Ihre Unterschrift zur Unterstützung für Bahn und Bus. Der Nahverkehr gehört nicht aufs Abstellgleis! Schicken Sie die Protestkarte bis spätestens 10. Mai 2006 an den Verkehrsminister.

Was – Wann – Wo?

25.4. Tag gegen Lärm

10.5. Bürgerversammlung mit Oberbürgermeister Christian Ude im Casino der Stadtwerke, Emmy-Noether-Str. 2. Beginn 19:00 Uhr

10.5. Einsendeschluss der Postkartenaktion "Der Nahverkehr gehört nicht aufs Abstellgleis!"

19.5. Führung der Initiative „Wohnen ohne Auto“ in der Messestadt Riem. Wohnen ohne Auto in der Praxis erleben, mit Bewohnern über deren Erfahrungen sprechen... Treffpunkt: U-Bahnhof Messestadt West, Bahnsteigmitte, 17.30 Uhr; Dauer: ca. 2 Stunden, Teilnahme kostenlos

29.5. Jahreshauptversammlung VCD KV München (s. S. 3)

24.6. Ausflug nach Tirol (Beschreibung s. S. 6)

1.7. Bergtour im Rotwandgebiet (Beschreibung s. S. 6)

15./16. 7. und 2./3. 9. Streetlife-Festival auf der Leopoldstraße

Vorstandssitzungen finden jeweils am zweiten Donnerstag des Monats im VCD-Büro statt, Mitgliedertreffen am letzten Montag in der Gaststätte Bürgerheim, Gollierplatz 56; Näheres ist der Homepage zu entnehmen (www.vcd-m.org).

Die Initiative "Wohnen ohne Auto" trifft sich jeden dritten Montag im Monat um 10.00 oder um 20.00 Uhr im VCD-Büro (bitte vorher anrufen); weitere Infos im Internet unter www.wohnen-ohne-auto.de.



München-europäische Radhauptstadt?

München hat den Zuschlag für den europäischen Radverkehrskongress 2007 erhalten! Davor gibt es noch einiges zu tun, um den Erwartungen gerecht zu werden. Wer Interesse hat, an einer entsprechenden VCD-Diskussion teilzunehmen, melde sich!



Impressum

VCD Kreisverband München e. V.,
Jägerwirtstraße 3, 81373 München
☎ 089/2 01 18 98, Fax: 089/2 01 53 13
E-Mail: kontakt@vcd-muenchen.de
Web: www.vcd-m.org

Redaktion: Sibylle Kettembeil

Für mit vollem Namen gezeichnete Artikel trägt die Redaktion keine Verantwortung, behält sich aber Kürzungen vor.

Fotos: VCD München
Satz: Andreas Häußler

Anschriften der Vorsitzenden:
Rudolf Heunisch, Ludwig-Wörl-Weg 34, 81375 München
Winfried Ferber, Trockenstädelweg 1, 81927 München
Wolfram Liebscher, Kreillerstr. 52, 81673 München