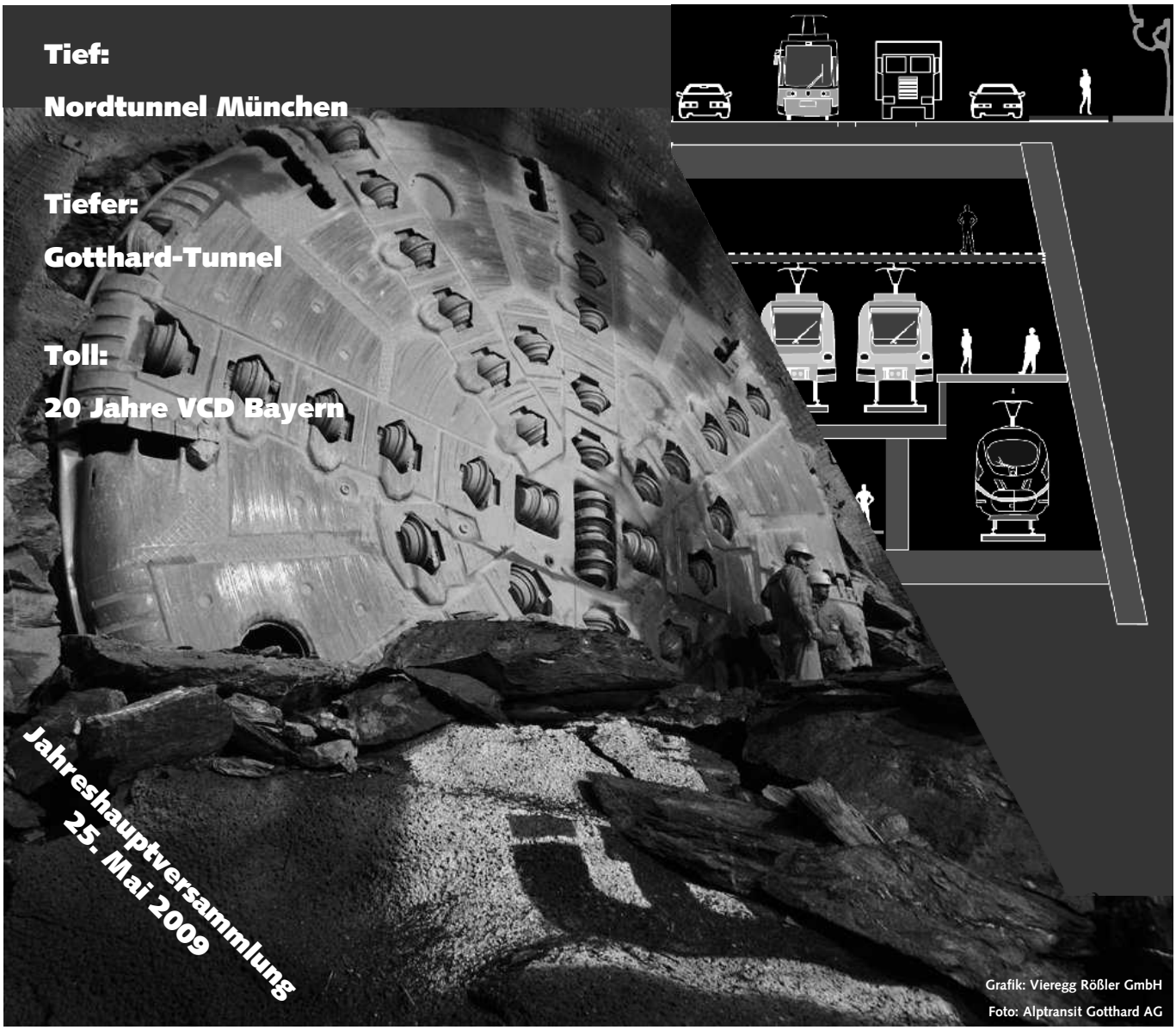
Nahverkehr

VCD
Verkehrsclub Deutschland

Nr. 1 / 2009

Mitgliederrundbrief
Kreisverband München



Tief:

Nordtunnel München

Tiefer:

Gotthard-Tunnel

Toll:

20 Jahre VCD Bayern

Jahreshauptversammlung
25. Mai 2009

Grafik: Vieregg Rößler GmbH
Foto: Alptransit Gotthard AG

Editorial

Abwrackprämie für alte Verkehrspolitik

Neben der ökologischen Krise haben wir jetzt auch noch eine ökonomische Krise. Doch meines Erachtens bewegen sich unsere regierenden Verkehrspolitiker in alten Verhaltensmustern. „Dass zum Beispiel der Staat auf dem Gipfel seiner Hilflosigkeit laut darüber nachdenkt, seinen Bürgern Geld zu schenken, damit sie einkaufen gehen können. Unfassbar! Wir müssen offensichtlich dazu ermahnt werden, das einmal erreichte Verschwendungsniveau um jeden Preis zu erhalten", äußert sich der Philosoph Peter Sloterdijk in einem Interview mit der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung. Die Chance, unser Leben ökologischer zu gestalten, wird trotz der plötzlich verfügbaren Milliardenbeträge von Bund, Land und Stadt praktisch nicht genutzt. Gezielter Kampf gegen die Feinstaubbelastung – Fehlanzeige! Warum gibt es in der Münchner Umweltzone nicht kurzfristig ein Fahrverbot für Fahrzeuge mit roter oder gelber Plakette? Warum nicht einen besonderen Zuschuss für die Anschaffung unerlässlicher Ersatzfahrzeuge? Weshalb kein neues Milliardenprojekt, um Verkehr zu vermeiden oder von der Straße auf die Schiene zu verlagern?

2009 ist ein Wahljahr. Wir können wählen zwischen denen, die weitermachen wie bisher, und denen, die bereit sind, neue Wege zu gehen. Wer dafür sorgt, dass die alte Verkehrspolitik abgewrackt wird, bekommt eine besonders wertvolle Prämie: eine ökologische Verkehrspolitik.

Rudolf Heunisch

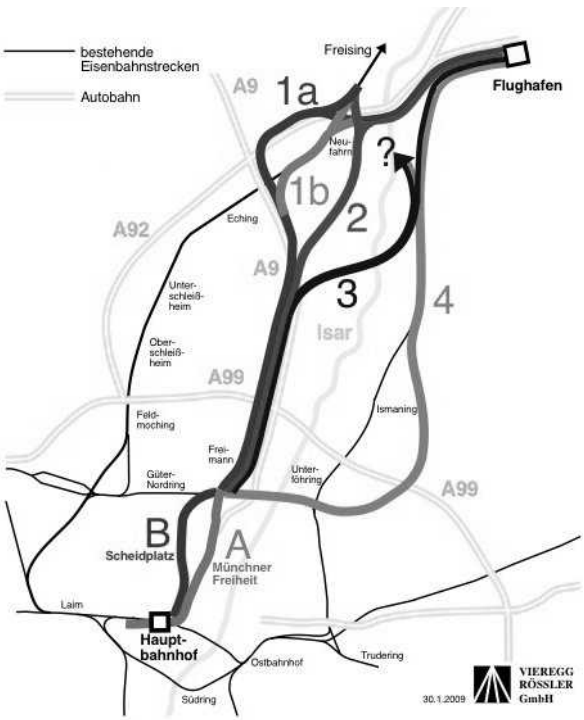
Neue Perspektive für alte Probleme

Licht am Ende des Tunnels

Die einzige Stammstrecke für die S-Bahn gleicht einem Nadelöhr, der Flughafen ist nur mangelhaft angebunden, U-Bahnen sind überfüllt. Tausende Fußballfans gelangen nur mit Umsteigen vom Hauptbahnhof zum Stadion, Fernzüge Richtung Osten müssen rückwärts aus dem Sackbahnhof fahren und einen großen Bogen durch den Süden der Stadt machen... Münchens öffentlichem Verkehr mangelt es nicht an Problemen. Um sie zu lösen, wird zumeist an einzelnen Punkten herumgeplant, die punktuellen Maßnahmen bleiben Stückwerk. Jetzt könnte der Stadt ein großer Wurf gelingen – wenn sie dem Konzept der Münchner Verkehrsplaner Vieregg und Rößler folgt.

Der Plan der Verkehrsexperten, den sie ohne konkreten Auftrag entwickelt und detailliert ausgearbeitet haben, wäre besonders für den Schienenverkehr im Münchner Norden geradezu ein Befreiungsschlag. Kern ist der „Nordtunnel München": Am Hauptbahnhof beginnend, soll eine neue Bahnstrecke nach Norden führen; zunächst im Tunnel, ab Parkstadt Schwabing ebenerdig Richtung Flughafen. Sie könnte etliche Fliegen mit einer Klappe schlagen. Den Airport etwa bindet sie nicht nur an den Hauptbahnhof an, sondern vernetzt ihn mit dem europäischen Fernverkehr, sie entlastet die Linie U3/U6, knüpft eine direkte Verbindung zwischen Fußballstadion und Hauptbahnhof, verbessert den Regionalverkehr Richtung Landshut und Mühldorf, bildet eine weitere S-Bahn-Stammstrecke.

Der Tunnel, in dem Fernzüge wie ICE und TGV, Airport-Express, Regionalzüge und S-Bahnen fahren sollen, beginnt mit sechs Gleisen unter dem nördlichen Teil des Hauptbahnhofs. Über die Münchner Freiheit geht es bis in die Parkstadt Schwabing.



Hier kommen die Gleise an die Oberfläche und verschwinden noch zweimal kurz in Freimann und Garching unter der Erde. Alle Tunnels sind zwei-, Bahnhöfe viergleisig; das vermeidet Staus.

Fernzüge, etwa aus Paris und Stuttgart, sausen zum Flughafen durch und weiter über Mühldorf und Salzburg nach Wien, Budapest oder Bratislava. Das Kopfmachen im Hauptbahnhof entfällt. Züge nach Freising, Landshut, Regensburg halten zusätzlich an der Münchner Freiheit, in Garching und Eching – dennoch verkürzt sich ihre Fahrzeit erheblich. Die S-Bahn schließlich wird an der Hackerbrücke in den Nordtunnel eingefädelt, fährt über Hauptbahnhof, eine neue Station „Pinakotheken" und Münchner Freiheit

zur Parkstadt Schwabing und dann oberirdisch weiter über Freimann Süd nach Unterföhring. Den Flughafen erreicht man mit zwei Zwischenhalten per Flughafenexpress in 17 Minuten vom Hauptbahnhof aus; noch schneller ist der ICE ohne Zwischenhalt: 13 Minuten.

Der elegante Entwurf besticht mit vielen wohldurchdachten Details. So wird die Autobahn A9 im Stadtgebiet Garching mit im Tunnel verschwinden; heute teilt sie den Ort als hässliche Schneise mit riesigen Lärmschutzwänden. Sicherheit im Notfall garantieren in den zwischen 20 m (Hbf) und 4 m tief verlaufenden Tunnelstrecken zwei getrennte Gleisröhren mit separater Zufluchtsröhre. Und natürlich lässt sich der Nordtunnel bestens mit Stammstrecke und S-Bahn-Südring kombinieren.

Die Kosten kalkulieren Vieregg und Rößler mit knapp 2,5 Milliarden Euro. Gewiss eine stattliche Summe. Darin ist aber auch alles enthalten, von der in den Untergrund verbannten A9 bis zum Stadionbahnhof inklusive Abstellanlage für Züge. Und unterm Strich ist dieses Konzept aus einem Guss immer noch günstiger als ein Bündel von Einzelmaßnahmen wie zweite Stammstrecke im Tunnel, neue U-Bahn-Linie 9 zur Entlastung von U3/U6, Express-S-Bahn usw.

Der Nordtunnel versorgt die boomende Wirtschaftsregion Münchner Norden mit moderner, leistungsfähiger Infrastruktur. Bleibt zu hoffen, dass die Verantwortlichen diese Chance ergreifen.

sk

Einladung

Jahreshauptversammlung
des VCD-Kreisverbands München

Montag, 25. Mai 2009, 19.00 Uhr

"Alte Scheune" im Stemmerhof, Plinganserstraße 6
direkt am VCD-Büro
U-/S-Bahn: Harras (S7, U6) oder Implerstraße (U3,U6)
Sendlinger Kirche (Bus 53)

Tagesordnung:

- Begrüßung
- Wahl der Versammlungsleitung
- Rechenschaftsbericht des Vorstands
- Kassenbericht
- Bericht der Kassenprüfer
- Entlastung des Vorstands
- Beschluss des Haushaltsplans 2010
- Satzungsänderungen
- Wahl des neuen Vorstands
- Cornelia Trepplin, VCD München:
  „Verkehrssicherheit auf dem falschen Pferd?"

Weitere Vorschläge zur Tagesordnung und zu eventuellen Satzungsänderungen müssen gemäß unserer Satzung spätestens am 4. Mai 2009 bei einem der Vorsitzenden (Adressen siehe Impressum) oder in der Geschäftsstelle eingegangen sein.

Der Vorstand des VCD München

Verkehrssicherheit auf dem falschen Pferd?

Laut Wikipedia wird Straßenverkehrssicherheit in das „System Straße – Fahrzeug – Mensch" gegliedert. Warum steht der Mensch als aktiver Risikofaktor Nr. 1 an letzter Stelle? Zahllose Angebote von der Baustellensicherung über automatisierte Informationssysteme zum aktuellen Straßenzustand bis hin zu piependen Assistenzsystemen im Fahrzeug zeigen: Verkehrssicherheit wird hauptsächlich technisch gelöst – mit teilweise fatalen Folgen. Insbesondere sportliche und erfahrene Autofahrer sind geneigt, ihren verantwortungsvollen Fahrstil an eben jene Sicherheitstechnologie zu delegieren. Das klingt provokant. Doch gibt es verkehrspsychologische Studien, die genau dies belegen. So sind Absolventen eines Fahrsicherheitstrainings risikofreudiger, denn sie beherrschen das Auto ja nun auch in schwierigen Situationen. Wie aber wirkt sich ein solcher Effekt bei Fahranfängern aus, die mit 18 endlich mal ihre Grenzen ausloten wollen?

Verkehrssicherheit sollte zuallererst beim Menschen ansetzen. Doch verkehrspädagogische Maßnahmen richten sich vorzugsweise an die schwächsten Verkehrsteilnehmer: Kindergarten- und Grundschulkinder; auch Senioren stehen als künftige Zielgruppe auf der Agenda. Präventive Maßnahmen – insbesondere für Autofahrer – fehlen völlig. Dringend nötig ist es dagegen, Verkehrssicherheit in ein Trainingskonzept für Sozialverhalten aller Altersklassen einzubinden: Rücksichtnahme auf Schwächere, gesundes Misstrauen gegenüber technischer Sicherheit, mehr Prävention und Forschung.

Bild: Pixelio

Cornelia Trepplin

Die Autorin wird auf der Jahreshauptversammlung in einem Vortrag das Thema Verkehrssicherheit ausführlich behandeln (s.o.).

Alpentransit neu denken

Gotthard statt Brenner

Als Schnittpunkt zweier Hauptlinien der Transeuropäischen Netze (Paris-München-Wien-Budapest und Berlin-Nürnberg-München-Verona-Rom) ist München ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Nach dem Aus für den Transrapid ist der Weg frei für die Ertüchtigung der bestehenden Bahnlinien, die München mit den bedeutendsten europäischen Zentren verbinden. Während durch den Neubau des TGV Est von Paris nach Straßburg und den Ausbau der Strecke Salzburg-Wien die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Ost-West-Achse sichtbare Fortschritte zeigt (wenn auch nicht auf dem deutschen Streckenanteil), bewegt sich auf dem Weg über die Alpen nach Italien nicht viel. Doch Projekte der Schweiz eröffnen auch für den Alpentransit aus Münchner Sicht neue Perspektiven.

Alpentransit aus Münchner Optik heißt traditionell in erster Linie Brenner. Der dortige Pass ist der einzige bedeutende Alpenübergang ohne Scheiteltunnel. Die Bahn muss also die Steigungen auf beiden Seiten des Passes bewältigen - insbesondere für den Güterverkehr eine erhebliche Belastung und Kapazitätseinschränkung. Die bisherigen Ausbaumaßnahmen in Italien (Tunnel bei Gossensaß, bei Waidbruck und der Veroneser Klause) und Österreich (Südumfahrung Innsbruck) beseitigen nicht das Grundproblem. So erstaunt es nicht, dass der Güterverkehr über den Brenner mittlerweile zu mehr als 75 Prozent auf der Straße stattfindet; die durchgehende Brenner-Autobahn ist mit den steigenden Anforderungen stets ausgebaut worden. Dennoch oder gerade deshalb ist der Güterstraßenverkehr für die Bewohner Tirols und Südtirols inzwischen eine unzumutbare Belastung. Konkurrenzfähige Alternativen zum Straßentransport sind dringender denn je.

Seit Jahrzehnten wird über den Bau eines Brenner-Basistunnels diskutiert. An ihm wären mehrere Staaten beteiligt (geographisch Österreich und Italien, an der Finanzierung auch Deutschland), was neben den bautechnischen Problemen massive organisatorische und finanzielle Schwierigkeiten bedingt. Letztere sind üblicherweise bedeutend schwerer zu lösen.

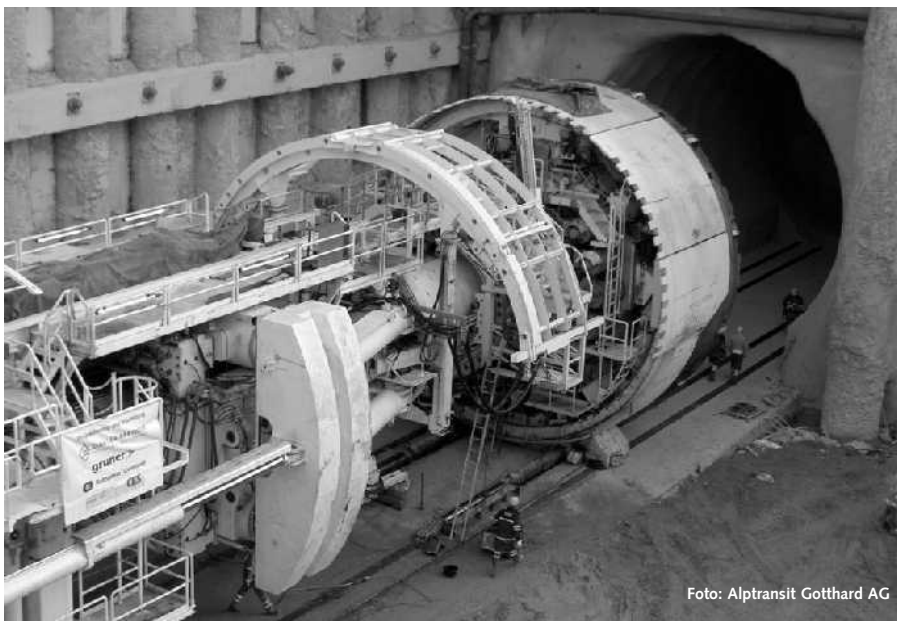


Foto: Alptransit Gotthard AG

Zudem würde der Brenner-Basistunnel nicht alle Kapazitätsengpässe beseitigen. Die Zulaufstrecken (München-Innsbruck und Verona-Bozen) wären die nächsten Engpässe, da sie auf weiten Strecken nicht nur den Alpentransitverkehr bewältigen müssen, sondern auch erheblichen Binnenverkehr. Auf der Nordseite verläuft die Zulaufstrecke im Inntal zwischen Wörgl und Innsbruck auf den Gleisen der inneröstereichischen Ost-West-Achse Bregenz-Innsbruck-Salzburg-Wien. In Deutschland muss sich die Zulaufstrecke die Kapazität zwischen Rosenheim und München mit der Ost-West-Achse Paris-Wien teilen. Bevor also die Bahn auf der Brenner-Achse einen nennenswerten Anteil des Güterverkehrs übernehmen kann, ist für die Gesamtstrecke ein integriertes Ausbaukonzept erforderlich, das derzeit nicht einmal in Ansätzen zu erkennen ist.

Schweizer Perspektiven

Eine interessante Alternative auch für München tut sich derzeit aber weiter westlich auf: Die Schweiz setzt mit dem Projekt "Neue Eisenbahn-Alpen-Transversalen" (NEAT) Maßstäbe: Der Lötschberg-Basistunnel ist mit seiner ersten Ausbaustufe (teilweise eingleisig) seit 2007 in Betrieb und bietet mit seiner Fortsetzung - dem bereits 1906 eröffneten Simplontunnel - eine erste güterverkehrstaugliche flache Alpenquerung. Sie liegt direkt in der Luftlinie Basel-Mailand und verbindet so auf kürzestem Weg die bedeutendsten Wirtschaftszentren am Rhein mit Oberitalien.

Auf ganzer Länge im Bau ist die Gotthard-Linie mit neuen Tunneln bei Zürich (20 km), dem Gotthard-Basistunnel (57 km) sowie dem CeneriBasistunnel (15 km) zwischen Bellinzona und Lugano. Diese zweite Flachbahn, die keine größere Höhe

als circa 500 m erreicht, verbindet die oberitalienischen Wirtschaftzentren um Mailand direkt mit Zürich und mit dem Rhein-Neckar-Raum.

Um die neue Gotthard-Flachbahn optimal auslasten zu können, will die Schweiz aber weiter nach Osten ausgreifen und auch den Münchner Raum über eine schnelle Verbindung nach Zürich anbinden. Schon vor einiger Zeit hat sie daher angeboten, sich an Ausbaumaßnahmen wie der Elektrifizierung der Strecke München-Lindau finanziell zu beteiligen. Nach längerem Zögern haben die DB und der Freistaat Bayern im Dezember 2008 endlich eine Finanzierungsvereinbarung geschlossen über die Elektrifizierung der Lindauer Strecke bis 2015.

Entlastung für den Brenner

Für die Region München und den gesamten Korridor Nürnberg-Leipzig-Berlin ergibt sich somit eine interessante Perspektive: Ähnlich der Rheinschiene existiert künftig über München-Zürich-Gotthard eine direkte Verbindung mit dem bedeutendsten italienischen Wirtschaftsraum Lombardei, Piemont und Ligurien. Dies wird die Brenner-Achse voraussichtlich so weit entlasten, dass hier keine größeren Ausbaumaßnahmen mehr notwendig sein könnten; insbesondere würde ein aufwendiger Brenner-Basistunnel obsolet. Dem Brenner würden nur noch die Verkehre Richtung Venetien, Emiglia-Romagna und Rom bleiben. Eine attraktivere Bahnverbindung von München nach Mailand über den Gotthard könnte also auch dem Straßengüterverkehr über den Brenner eine konkurrenzfähige Alternative entgegensetzen, und das schon ab 2016. Und die Lebensqualität der geplagten Anlieger der Brennerautobahn würde sich, ohne den langwierigen Ausbau der kompletten Brenner-Achse für die Bahn, in wenigen Jahren deutlich erhöhen.

Stefan Kugelmeier

➔ www.alptransit.ch

VCD München im Fahrgastbeirat

Seit April 2008 ist der Münchner VCD wieder durch seinen ersten Vorsitzenden, Rudolf Heunisch, im Fahrgastbeirat des MVV vertreten. Dem Fahrgastbeirat gehören organisierte – wie der VCD – und nicht organisierte Mitglieder an. Den Sitz des VCD übernehmen die Kreisverbände Erding-Freising, Fürstenfeldbruck-Starnberg und München abwechselnd für jeweils eine Amtsperiode von drei Jahren.

Der Fahrgastbeirat sammelt und diskutiert Kundenwünsche und macht auch selbst Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots. Er nimmt Stellung zu wesentlichen kundenrelevanten Maßnahmen, von denen er in den Sitzungen erfährt, und bringt so die Meinung der Fahrgäste in Entscheidungsprozesse ein. Über die Arbeitsergebnisse der Beiratsitzungen informieren MVV GmbH und Fahrgastbeirat gemeinsam die Öffentlichkeit.

In jeder Sitzung gibt es eine umfangreiche Liste von Problemen zu besprechen. Die Themen reichen von Rollstuhlplätzen in Bussen, neuen Haltestellen bis hin zu günstigeren Tarifen für Jugendliche; hier gibt es zum Beispiel keine attraktiven Dauer-Abos! Der VCD München etwa hat bemängelt, dass Baustellen (S-Bahn) oftmals in der elektronischen Fahrplanauskunft nicht berücksichtigt werden. Normalerweise werden gemeldete Störungen innerhalb eines Tages eingearbeitet. Dazu meinte der Vertreter der S-Bahn, wegen der Vielzahl von Baustellen könnte es "zu zeitkritischen Datenlieferungen" gekommen sein.

Anregungen, Wünsche und Beschwerden aus den Reihen unserer Mitglieder zum MVV dürfen gern an uns weitergeleitet werden (Kontaktdaten s. Impressum).

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.

Was – Wann – Wo?

29. 4. Tag gegen Lärm
17. 5. Radltour im nördlichen Münchner Stadtgebiet (s. S. 8)
25. 5. Jahreshauptversammlung VCD KV München (s. S. 3)
21. 6. Wanderung am Samerberg (s. S. 8)
18. 7. 20 Jahre VCD Bayern (s. S. 7)
19. 7. Sommerlicher Ausflug ins Fränkische Seenland (s. S. 8)
7./8. 6. und 13./14. 9. Streetlife-Festival / Corso Leopold auf Ludwig- und Leopoldstraße

Vorstandssitzungen finden jeweils am zweiten Mittwoch des Monats im VCD-Büro statt, Mitgliedertreffen am letzten Montag im Monat (außer im Mai wegen Jahreshauptversammlung) in der Gaststätte Bürgerheim, Gollierplatz 56.
➔ 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).
➔ www.wohnen-ohne-auto.de

VCD in Stadtrat und BA

Aktiv für den Umweltverbund

Die Bewohner der einzelnen Stadtviertel wissen am besten, wo es in ihrem Bereich verkehrsmäßig hapert – welche Ampel unsinnig geschaltet und welche Kreuzung für Radler besonders gefährlich ist, wo Abstellplatz für Räder geschaffen oder die Schulwegsicherheit verbessert werden muss.

Wer im 2. (Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt) oder im 5. Stadtbezirk (Au-Haidhausen) wohnt, kann Missstände (und Anregungen zur Verbesserung) direkt an VCD-Mitglieder weitergeben: Seit sieben Jahren gehört Nina Reitz dem Bezirksausschuss (BA) 5 an, Paul Bickelbacher ist seit über zehn Jahren im BA 2 und kümmert sich als Stadtrat der Grünen um Verkehrsfragen. Beide Ansprechpartner setzen sich für die Belange des Umweltverbundes ein, für Fußgänger(innen) und Radfahrer(innen), den ÖPNV und für ein verträgliches Miteinander aller Verkehrsformen. Soweit möglich, werden Nina Reitz und Paul Bickelbacher Ihre Anliegen im Bezirksausschuss vorbringen. Rufen Sie an oder schreiben Sie eine E-Mail:

Paul Bickelbacher, Tel.: 089/76 70 26 13,
E-Mail: Paul.bickelbacher@t-online.de

Nina Reitz, Tel.: 089/44 77 05 65,
E-Mail: nina@vcd-muenchen.de

Bewohner-Befragung zeigt:

Autofrei Wohnen - ein voller Erfolg

Trotz der zahlreichen erfolgreichen Projekte wird autofreies Wohnen in weiten Teilen der Öffentlichkeit und insbesondere auch von vielen Entscheidungsträgern bestenfalls als exotisches Nischenprodukt abgetan. Zäh hält sich das Vorurteil, solche Projekte seien zum Scheitern verurteilt.

Und überhaupt: „Jeder hat doch ein Auto“ – da ist es schwer vorstellbar, dass man auch ohne motorisierten Untersatz seinen Alltag problemlos organisieren kann.

In der Messestadt Riem leben mittlerweile rund 100 Haushalte in autofreien Wohnprojekten – zum Teil schon seit vielen Jahren ohne Auto. Sie wurden 2007 zu ihren Erfahrungen befragt. Die Initiative „Wohnen ohne Auto“ stellt nun die Ergebnisse in einer Broschüre vor.

Sie zeigen, dass das Leben ohne Auto nicht als Mangel empfunden wird, sondern im Gegenteil eher als Befreiung von Kostendruck, Stress im Stau, Parkplatzsuche und Werkstatttterminen. Viele haben sogar extra ihr Auto abgeschafft, weil sie in einem autofreien Haus mit autofreien Nachbarn leben wollten. Ihre Wege erledigen Autofreie ohne Schwierigkeiten, und so ist es wenig verwunderlich, dass sie sich vorstellen können, auch in zehn Jahren noch ohne Auto zu leben. Eindrucksvoll unterstreicht damit die Befragung der „Praktiker“: Wohnen ohne Auto funktioniert, bringt viele Vorteile und ist ein Konzept mit Zukunft!

Maria Ernst

Die Broschüre „Autofrei Wohnen – Wir können's nur empfehlen!“ (16 Seiten A4) gibt es kostenfrei bei:
Wohnen ohne Auto, c/o VCD, Jägerwirtsr. 3, 81373 München, Tel. 089-2011898
kontakt@wohnen-ohne-auto.de.
Oder als pdf-Datei unter:
➔ www.wohnen-ohne-auto.de

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 (sk) • Satz: Andreas Häußler

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

Anschriften der Vorsitzenden: Rudolf Heunisch, Ludwig-Wörl-Weg 34, 81375 München •
Sibylle Kettembeil, Mährische Straße 9, 80937 München • Winfried Ferber, Trockenstädelweg 1, 81927 München

Flughafen MUC: Der Kampf gegen den Ausbau geht weiter

KEINE 3. Startbahn!

Am Flughafen München ist eine 3. Start- und Landebahn geplant. Damit soll das Passagieraufkommen von 34 Millionen jährlich (2007) auf über 57 Millionen gesteigert werden. Das bestehende sehr leistungsfähige Zwei-Bahnen-System schafft rund 50 Millionen Passagiere pro Jahr - objektiv betrachtet ist eine 3. Startbahn also gar nicht nötig. Die Planer und verantwortlichen Politiker wollen aber ein "internationales Drehkreuz" für Umsteiger aus halb Europa. Zum Vergleich: Europas größter Flughafen, London-Heathrow, fertigt pro Jahr 68 Millionen Passagiere ab.

Die dritte Startbahn würde die Anwohner unerträglich belasten. So soll der Freisinger Ortsteil Attaching, 1000 Einwohner, über 500-mal täglich in 70 bis 80 m Höhe überflogen werden. Bei dem dabei vorgesehenen Dauerschallpegel von durchschnittlich mehr als 70 db(A) ist ein Wohnen schlichtweg nicht mehr menschenwürdig. Und "Anwohner" bedeutet nicht nur Häuser in unmittelbarer Umgebung des Flughafens. Ein solches Drehkreuz zieht als Negativeinrichtung weite Kreise, auch der Landkreis München und die Stadt München selbst wären davon betroffen! Neben Lärm (Fluglärm und Zubringerverkehr) tritt zunehmend das Problem der Schadstoffbelastung auf. Rückstände von verbranntem Kerosin sind stark krebserregend!

Auch für die Umwelt wäre der enorme

Ausbau eine Katastrophe. Schon jetzt trägt der Flugverkehr mit etwa neun Prozent zum globalen Treibhauseffekt bei. Der VCD fordert daher seit Jahren, Kerosin zu besteuern, Mehrwertsteuer auf Auslandstickets zu erheben und sämtliche Wettbewerbsvorteile aufzuheben.

Mittlerweile gewinnt der Widerstand weiter an Schwung, zieht immer größere Kreise: Bereits 65 Gruppierungen sind im Aktionsbündnis aufgeMUCkt zusammengeschlossen, in zehn Landkreisen (Freising, Erding, Dachau, Landshut, München, Ebersberg, Pfaffenhofen, Kelheim, Mühldorf und Fürstenfeldbruck) und zwei kreisfreien Städten (Landshut und München). Auch der VCD wirkt mit (VCD-Kreisverbände Freising/Erding/Dachau, Landshut und München); siehe dazu auch die "Karte des Widerstands": www.vcd-bayern.de/freising

Momentan nimmt die Zahl der Flugbewegungen und der Fluggäste infolge der Wirtschaftskrise dramatisch ab – im Dezember 2008 waren es 7,2 Prozent weniger Passagiere, im Monat darauf 9,5 Prozent. Wir vom VCD finden: eine 3. Startbahn ist jetzt erst recht nicht mehr nötig! Bringen wir dieses Großprojekt zu Fall – wie schon den Transrapid.

Alfred Schreiber

Welche Dimension die Flugbewegungen des Flughafens "Franz-Josef-Strauß" bereits heute haben, ist auf der Homepage der Deutschen Flugsicherung unter Flugverläufe zu sehen: ➔ www.dfs.de

20 Jahre VCD Landesverband Bayern

Zum Geburtstagsfest am

Samstag, 18. Juli 2009, 10.30 Uhr

in Freising sind alle VCD-Mitglieder herzlich eingeladen. Auf dem Domberg, in der Aula des Kardinal-Döpfner-Hauses, werden vormittags etwa 60 Gäste erwartet. Auf dem Programm stehen nicht nur ein Rückblick auf die letzten 20 Jahre, Ausblicke in die Zukunft und Festreden; wir wollen uns auch fachlich mit dem Deutschlandtakt (BEG ist angefragt) und unserem eigenen REX-Konzept auseinandersetzen. Natürlich gibt es genügend Zeit zum Austausch und zur Begegnung mit VCD-Mitgliedern aus ganz Bayern. Für die festliche Umrahmung der Veranstaltung sorgen die Freisinger Musiker Yvo Fischer (Contrabass) und Matthias Blank (Klavier).

Am Nachmittag wird eine Bus-Exkursion zu den Brennpunkten der Region führen. Der engagierte Umweltschützer MdL Dr. Christian Magerl wird uns den bisherigen und geplanten Ausbau des Flughafens München und dessen geplante Fernbahnanbindung über die Marzlinger Spange vor Ort zeigen und erläutern. Abfahrt des Busses: 15 Uhr, Obere Hauptstraße/Kriegerdenkmal.

Eine Anmeldung für Vormittag und/oder Nachmittag ist dringend erforderlich unter Tel.: 0911-47 17 43 oder E-Mail: landesbuero@vcd-bayern.de.
Anmeldeschluss: 1. Juli. Die gesamte Veranstaltung ist kostenlos. Für unsere verkehrspolitische Landesarbeit bittet der Landesvorstand jedoch um eine Spende von etwa 15 Euro.
Detailliertes Programm der Veranstaltung:
➔ www.vcd-bayern.de.

Lesermeinungen zum Thema Gehwegparken

"Sie kommen doch vorbei"

Selten hat die nahfairkehr-Redaktion so viele Zuschriften erhalten wie zu dem Artikel „Auch Fußgänger brauchen Platz". Da heißt es zum Beispiel: „Ich kann Eurem Artikel nur zustimmen... Vor allem wurmt mich die Selbstverständlichkeit, mit der dies geschieht. Viele Leute haben sich schon so daran gewöhnt, dass sie ... sogar davon ausgehen, dass das erlaubt ist. Ich möchte nicht wissen, welche Diskussionen da entstünden, wenn eines meiner auf dem Gehweg radelnden Kinder eines dieser Autos beschädigen würde."

Das immer wieder gehörte Argument "Irgendwo müssen die ja parken" lassen die Münchner VCD-Mitglieder nicht gelten: „Erstens muss das jeder, der ein Auto unterhält, selbst lösen; es kann nicht das Problem anderer Verkehrsteilnehmer sein. Und zweitens gibt es oft gar nicht weit entfernt durchaus Platz, aber viele Autofahrer sind zu bequem, auch nur ein paar Meter zu laufen."

Leider ist es angesichts der weitgehenden Tolerierung des wilden Parkens seitens der Behörden sehr schwierig, dagegen anzugehen. Sehr selten sind Meldungen wie am 12. März in der Süddeutschen Zeitung zu lesen, dass die Stadt verstärkt gegen das Gehsteigparken vorgehen wolle, weil Fußgänger behindert würden - in einem Abschnitt einer Straße. Immerhin werden im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms "Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - Soziale Stadt" fehlende oder beparkte Fuß- und Radwege und die sichere Querung von Straßen im "Wegenetz Giesing" untersucht und Maßnahmen wie Gehwegnasen, Zebrastreifen oder geänderte Ampelschaltungen vorgeschlagen. Andererseits werden jedoch Gehwege "ertüchtigt": Damit Kraftfahrer im Parklizenzgebiet auch rechtlich unbeanstandet den Gehweg nutzen dürfen, verstärkt die Stadt dessen Oberfläche, so in der Platen-, Jahn- und Ickstattstraße. Außerdem dürfen Handwerker jetzt mit bis 3,5 Tonnen schweren Kfz auf Fußverkehrsanlagen fahren und parken.

„Die Krönung ist das beliebte ‚Sie kommen doch vorbei'."

Leider fehlen uns Mitstreiter, die sich für dieses Thema aktiv einsetzen. Wer sich hier engagieren möchte, ist jederzeit herzlich willkommen. Ein Leser hat die Sache exakt auf den Punkt gebracht: „Ich finde es sehr toll, das der VCD dagegen etwas tun möchte! Gehwegparken ist und bleibt verboten und muss entsprechend behandelt werden. Es wird aber hart werden, sehr hart."

Haben Sie konkrete Vorschläge? Schreiben Sie uns:
E-Mail: Gehwegaktion@vcd-muenchen.de oder an die Geschäftsstelle (s. Impressum).

Helge Bartsch/sk

Mit dem VCD unterwegs

Sonntag, 17. Mai: Radltour im nördlichen Münchner Stadtgebiet. Wir wollen die Fahrradabstellanlage am Kieferngarten und das Fußballstadion anschauen, den Müllberg (Windrad) erklimmen und die Strecke der neuen Tram 23 abfahren (vorläufiges Programm). Treffpunkt: 10.30 Uhr U-Bahnhof Studentenstadt, P&R-Platz. Fahrzeit etwa 2,5 bis 3 Stunden, Mittagseinkehr in Freimann. Anmeldung bei Sibylle Kettembeil, Tel.: 3 16 44 67.

Sonntag, 21. Juni: Wanderung rund um den Samerberg. Wir fahren mit Bahn und Wanderbus bis Törwang. Ab dort große Runde mit schönen Aussichten über Steinkirchen, Dandlberg, Roßholzen etc. zurück bis Törwang. Unterwegs Einkehr. Höhenunterschied gering. Wanderzeit ca. 4 Stunden. Treffpunkt 8.30 Uhr am Abfahrtsgleis Hbf (Holzkirchner Bahnhof!), Zustieg am Ostbahnhof möglich. Abfahrt 8.47 Uhr nach Rosenheim, dort Wanderbus Samerberg. Anmeldung bei Roland Stöhr, Tel.: 31 60 90 94.

Samstag, 26. September: Wanderung Naturpark Augsburg-Westliche Wälder. In Augsburg geht es mit der Tram vom Hauptbahnhof nach Stadtbergen. Von dort Wanderung über Leitershofen zum Anhauser Weiher, über den Burlafinger Weiher und Oberschönefeld nach Gessertshausen. Selbstverpflegung. Höhenunterschied gering. Wanderzeit ca. 4,5 Stunden (18 km). Treffpunkt 8.45 Uhr im Hbf, Prellbock Gleis 17. Abfahrt 9.01 Uhr Richtung Donauwörth. Anmeldung am Vortag, 18 bis 20 Uhr, bei Stefan Kugelmeier, Tel.: 7 00 43 69.