

Nahverkehr

VCD
Verkehrsclub
Deutschland



Nr. 1 / 2007

Mitgliederrundbrief
Kreisverband München



Zwölf Jahre Wohnen ohne Auto

**4 Projekte, 100 Wohnungen, 300 Bewohner,
1.000 gute Ideen**

Super!
Ohne Auto Wohnen

Sauber?
Biosprit kritisch
betrachtet

Smart:
Trambahn durchs
Siegstor

Jahreshauptversammlung
21. Mai 2007



Editorial

Geld regiert die Welt?

Es ist eher der Mangel an Geld, der derzeit die geplanten Großprojekte im Münchner öffentlichen Nahverkehr regiert. Sowohl beim zweiten S-Bahntunnel als auch beim Transrapid zum Flughafen bestimmen fehlende Wirtschaftlichkeit und Löcher in der Finanzierung das weitere Verfahren. Bei der S-Bahn will man (zunächst?) auf die Anbindung des Ostbahnhofs verzichten. Für mich stellt sich dabei die Frage: Welche kundenfreundlichen Verbindungen bietet dann der zweite S-Bahntunnel noch? Und wer hat Freude an

Massen von Umsteigern am Leuchtenbergerring etc? Die Finanzierungslücke beim Transrapid ist trotz (verzweifelter) Versuche, auf Ebene von Ministerialbeamten Finanzierungspapiere zu vereinbaren, nicht geschlossen. Solange die Haushaltspolitiker im zuständigen Bundestagsausschuss standhaft bleiben und Bayern die Lücke nicht füllen kann, ist eine Realisierung des Transrapids nicht denkbar.

Immerhin, nicht alles regiert das Geld: Im Jahr 2008 sind Kommunal- und Landtagswahlen. Die Wähler und Wählerinnen

bekommen Einfluss. Bereits ein Jahr vorher trauen sich unsere Politiker, einschließlich unserem praktisch nicht abwählbaren OB Ude, keine unpopulären Maßnahmen zu beschließen. Stammtische und Zeitungsredaktionen dürfen sich über ihren Machtzuwachs freuen – wir auch. Liebe VCD-Mitglieder in und um München, ergreifen Sie die Gelegenheiten am Schopf: Engagieren Sie sich. Stellen Sie die Weichen auf umweltfreundliche Politik!

Rudolf Heunisch

Zwölf Jahre Wohnen ohne Auto

Von einem, der auszog, ohne Auto zu wohnen

Anfang der 90er Jahre wurde in Deutschland erstmals das Konzept vom autofreien Wohnen diskutiert, und recht bald begann man sich auch in München dafür zu interessieren.

Die Idee schien bestechend einfach: Haushalte, die kein eigenes Auto besitzen (und das sind in München um die 30 Prozent!), sollten in einer Umgebung ohne Autos wohnen können und keine Stellplätze bauen müssen. Eine Win-win-Situation für alle Seiten:

- Die Bewohner sparen die Kosten für Stellplätze, die sie nicht brauchen, genießen ein besseres Wohnumfeld ohne Lärm und Abgase und haben letztlich mehr Platz zum Wohnen.
- Die Nachbarschaft wird nicht durch zusätzlichen Autoverkehr belastet, sondern profitiert von neuen Mobilitäts- und Infrastrukturangeboten.
- Die Stadt gewinnt durch geringeren Flächenverbrauch, geringere Versiegelung

und geringere Luftbelastung, so dass autofreie Projekte auch mithelfen, die Klimaschutzziele zu erreichen.

1995 gründete der VCD München zusammen mit anderen Umweltvereinen und interessierten Bürgern und Bürgerinnen die Initiative „Wohnen ohne Auto“, um das autofreie Wohnen auch in der Landeshauptstadt voranzubringen und als gleichwertiges Angebot auf dem Wohnungsmarkt zu etablieren. Schon im Sommer desselben Jahres stellte sich der erste Erfolg ein: Der Münchner Stadtrat ließ sich von der Idee überzeugen und beschloss, dass in der Messestadt Riem 200 autofreie Wohneinheiten entstehen sollten. Sehr bald schon hatte sich eine größere Zahl von Interessenten zusammengefunden, die hier ein autofreies Quartier errichten wollten. Dann



war jedoch viel Zeit und Engagement nötig, denn die Verhandlungen mit der Stadt waren oft problematisch, weil es kaum juristische und planerische Vorbilder gab und das städtebauliche Konzept der Messestadt die Belange des autofreien Wohnens wenig berücksichtigte. So musste ausgerechnet eine autofreie Hausgemeinschaft auf ihre Kosten und über ihr Gebäude hinweg den Abluftkamin für eine Sammeltegarage erstellen.

Nach vier Jahren konnten schließlich die ersten Wohnungen bezogen werden und mittlerweile sind in Riem vier Projekte mit insgesamt gut 100 Wohneinheiten realisiert. Ein weiteres Vorhaben mit 90 Wohnungen ist in Planung, und auch im nächsten Bauabschnitt ist autofreies Wohnen wieder möglich. Die Bewohner

selbst sind mit ihrem autofreien Quartier äußerst zufrieden und auch nach Jahren praktischer Erfahrung voll vom Konzept „Wohnen ohne Auto“ überzeugt.

Ende gut, alles gut? Leider nein: In anderen Münchner Neubaugebieten, etwa Theresienhöhe, Ackermannbogen, Hauptbahnhof-Laim-Pasing, genehmigte die Stadt trotz des Erfolgs in der Messestadt und intensiver Bemühungen von „Wohnen ohne Auto“ sowie potenzieller Interessenten kein weiteres autofreies Projekt. Als besonders hinderlich erwies sich die in der bayerischen Bauordnung verankerte Stellplatzklausel, die die Errichtung von Stellplätzen im Wohnungsbau zwingend vorschreibt. Hier könnte die geplante Novellierung des Baurechts eine Verbesserung bringen, und es bleibt zu hoffen, dass die Stadt München dann ihren Widerstand gegen weitere autofreie Wohnsiedlungen aufgibt.

Denn darin sind sich die Mitglieder der Initiative sicher: Wohnen ohne Auto bleibt ein Modell mit Zukunft. Die steigenden Ölpreise, die EU-Richtlinien zum Feinstaub und zum Umgebungslärm, die demographische Entwicklung und zunehmende Verarmung der Bevölkerung sowie die nicht mehr finanzierbaren Kosten des Straßenbaus und –unterhalts werden über kurz oder lang zu einem Rückgang des Autobesitzes führen. Und die heute erzwungenen teuren Tiefgaragen werden dann nur noch überflüssige Andenken an eine autozentrierte Gesellschaft sein!

Maria Ernst

→ www.wohnen-ohne-auto.de



Einladung

Jahreshauptversammlung
des VCD-Kreisverbands München

Montag, 21. Mai 2007, 18.30 Uhr

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

Tagesordnung:

- Begrüßung
- **"Verfügbarkeit von Kraftstoffen"**
Matthias Altmann, VCD-Kreisverband München,
Ludwig-Bölkow-Systemtechnik GmbH
- Wahl der Versammlungsleitung
- Rechenschaftsbericht des Vorstands
- Kassenbericht
- Bericht der Kassenprüfer
- Entlastung des Vorstands
- Beschluss des Haushaltsplans 2007
- Satzungsänderungen
- Wahl des neuen Vorstands
- Sonstiges

Weitere Vorschläge zur Tagesordnung und zu eventuellen Satzungsänderungen müssen gemäß unserer Satzung spätestens am 07. Mai 2007 bei einem der Vorsitzenden (Adressen siehe Impressum) oder in der Geschäftsstelle eingegangen sein.

Der Vorstand des VCD München



Führungen zu den autofreien Projekten in der Messestadt Riem gibt es am 11.5. und 5.7. um 17.30 h, am 24.11. um 14.30 Uhr;
Treffpunkt: U-Bahn-Haltestelle Messestadt West (U2), Bahnsteigmitte.



Zur Debatte um den Klimaschutz

Biokraftstoffe sind nicht immer öko

Wie viel Klimaschutz muss das Auto leisten, wie viel der Sprit? Die Europäische Kommission hat bereits 1998 das Ziel von 120 Gramm CO₂-Emissionen pro gefahrenem Kilometer als Durchschnitt der im Jahr 2012 zu verkaufenden Pkw anvisiert. Daraufhin hat sich die europäische Automobilindustrie freiwillig verpflichtet, bis 2008 die Grenze von 140 g/km zu unterschreiten. Die Kommission behielt sich vor, bei Nichteinhaltung der europäischen Selbstverpflichtung doch noch gesetzliche Vorgaben zu machen. Genau dies geschieht jetzt. Allerdings wird die Grenze für Autos nur auf 130 g/km festgelegt. Die letzten 10 g/km sollen durch andere Maßnahmen erreicht werden, insbesondere durch sauberere Kraftstoffe.

Das ist prinzipiell sinnvoll. Einzige derzeit verfügbare Option ist jedoch der Einsatz von Biokraftstoffen, egal ob rein oder als Beimischung zu den konventionellen Kraftstoffen. Nach wachsender Euphorie bildet sich erst sehr langsam die Erkenntnis, dass Biokraftstoffen enge Verfügbarkeitsgrenzen gesetzt sind - insbesondere bei wachsender Weltbevölkerung und zunehmendem Fleischkonsum, beispielsweise in den aufstrebenden Wirtschaftsregionen Südostasiens und Lateinamerikas. Nicht zuletzt der massive Ausbau der Biokraftstoffe hat in letzter Zeit zu drastischen Preissteigerungen für Grundnahrungsmittel geführt.

In Malaysia und Indonesien werden für die Produktion von Palmöl für den europäischen Autoverkehr systematisch Urwälder gerodet. Dabei wird neben allen anderen damit einhergehenden Problemen

so viel CO₂ aus dem Boden freigesetzt, dass dieses Palmöl bis zu acht Mal klimaschädlicher ist als Diesel aus Mineralöl. Ähnlich verhält es sich mit Bioethanol, für dessen Herstellung teilweise Braunkohle zur Destillation eingesetzt wird. Auch hier entstehen steuerbefreit höhere CO₂-Emissionen als bisher. Eine CO₂-Zertifizierung von Kraftstoffen ist also dringend notwendig!

Selbst die ökologisch orientierten Forschungsinstitute errechnen sehr hohe Biokraftstoffpotenziale in Europa unter der Annahme starker Ertragssteigerungen in der Nahrungsmittelproduktion – ohne wissenschaftliche Grundlage. Dank der kritischen Stimmen beginnt man allerdings, dies zu hinterfragen. Durch den Klimawandel werden in Deutschland die Sommer trockener und die Winter nasser werden, was die Erträge eher mindern wird.

Nur Kraftstoffe, die aus Strom gewonnen werden, lassen sich langfristig in den notwendigen Mengen aus erneuerbaren Quellen herstellen, egal ob Wasserstoff oder Strom für Batterie- oder „Plug-in“-Hybridfahrzeuge. Selbst für ein hypothetisches Extremszenario, in dem Pkw vollständig von den Straßen verschwinden und der gesamte Per-

sonentransport nur noch mit Bussen abgewickelt würde, sind die Biokraftstoffpotenziale zu gering!

Leider ist in der Diskussion um die Pkw der Güterverkehr in den Hintergrund gerückt, obwohl alle Szenarien und Einschätzungen von einem kontinuierlichen starken Wachstum in Europa ausgehen. Dagegen sind Pkw ein leicht zu lösendes Problem!

Matthias Altmann



Am 28. April diskutieren die bayerischen Grünen in München mit Experten, VCD und weiteren Verbänden die ökologischen Aspekte alternativer Kraftstoffe. Nähere Informationen und Anmeldung:

www.lak-energie.de

Spendenaufruf

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie die Arbeit des Kreisverbandes München und die Ausgabe des Nahverkehrs 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.

Vorschlag zur neuen Tramstrecke 23**Mit der Tram durchs Siegestor!**

Endlich war es so weit! Am 20. März gab es den ersten Spatenstich für die neue Tramstrecke Münchner Freiheit - Parkstadt Schwabing. Der VCD begrüßt den Bau der "Kasernenlinie", nahm den ersten Spatenstich jedoch auch zum Anlass, eine weiterführende Anbindung der Linie 23 vorzuschlagen:

So könnte die 23er bis in die Theatinerstraße verlängert werden und damit einen innerstädtischen Anschluss an das Tramnetz herstellen. Fahrgäste kämen dann von der Parkstadt Schwabing ohne Umsteigen in die City, Schwabinger auch direkt zum Hauptbahnhof. Mögliche Linienführungen wären dann:

Linie 23 Parkstadt Schwabing - Stachus - Hauptbahnhof - Gondrellplatz (statt Linie 18 Ost) und

Linie 21 Moosach - Hauptbahnhof - Stachus - Effnerplatz.

Mit der neuen Linie könnten in der Leopoldstraße neue Haltestellen entstehen, so dass die Fahrgäste näher an ihre Ziele gelangen. Gedacht ist an insgesamt fünf Zwischenstopps zwischen Münchner Freiheit

und Theatinerstraße (Fahrzeit knapp 10 Minuten). Die Tram 23 würde mit der Verlängerung auch die U3/U6 entlasten, die in diesem Bereich mit über 200.000 Fahrgästen pro Tag - vor allem im Berufsverkehr - an der Kapazitätsgrenze fährt. (Dies entspricht etwa der Belastung des S-Bahn-Stammstreckenastes Marienplatz - Ostbahnhof.) Positiver Nebeneffekt: Bei Störungen auf der U3/U6 steht ein leistungsfähiges Verkehrsmittel als Ersatz zur Verfügung - Straßenbahnen sind aufnahmefähiger als Busse.

Mit maximal 50.000 Fahrgästen pro Tag kann die Tram die U-Bahn im betreffenden Abschnitt spürbar entlasten - eine Zugfolge von 3 bis 5 Minuten im Berufsverkehr vorausgesetzt. In der Leopoldstraße bedarf es

keiner aufwändigen Trassierung, der Platz für die Schienen ist meist durch Reduzierung der Fahrspuren bzw. veränderte Fahrspuraufteilung zu erreichen. Im Bereich Odeonsplatz - Theatinerstraße kann die Tram den Fußgängerbereich mitnutzen - positive Beispiele dafür gibt es bereits in München und vielen anderen Städten Deutschlands.

Insgesamt würden sich durch die angepasste Trassierung die Investitionen in Grenzen halten. 10 bis 15 Millionen Euro für die 3 bis 4 km lange Strecke wären machbar, schätzt der VCD. Eine neue U-Bahn-Röhre in diesem Bereich würde deutlich mehr als das Zehnfache verschlingen.

Eine Straßenbahn durch die Leopoldstraße könnte sicher nicht nur nachhaltig das Stadtbild verbessern, sie wäre auch ein Signal, dass München die Herausforderungen des Klimaschutzes und die gebotene Reduktion des Feinstaubes ernst nimmt, indem im stark belasteten Zentrumsbereich ausschließlich die umweltfreundlichsten Verkehrsmittel Vorfahrt genießen.

wl

Pünktlichkeitsstatistik**Münchner S-Bahn besser als ihr Ruf?**

Die neueste Pünktlichkeitsstatistik der Münchner S-Bahn straft all jene Lügen, die sich über die unzuverlässige S-Bahn beschwerten: Das gesamte System kam auf eine Pünktlichkeitsquote von 96,6 Prozent - die beste Quote seit fünf Jahren! (Gezählt wurden nur Verspätungen über fünf Minuten.) Die S2 und die S5 erreichten sogar 98 Prozent. Für die Kritiker der neuen Stammstrecke ist die Bilanz ein Zeichen dafür, dass die Pünktlichkeit nicht allein von einem neuen Tunnel abhängig ist. Offenbar spielt die Instabilität bestimmter Engpassstrecken eine große Rolle. So nimmt es



nicht wunder, dass die S-Bahn-Linien mit dem größten Anteil an eingleisiger Strecke schlechter als das Mittel abschneiden (S6 Kreuzstraße - Tutzing 95,6 Prozent, S7 Wolfratshausen - Ostbahnhof 94,8 Prozent). Das Schlusslicht mit 91 Prozent macht die S1; sie wird von instabilen Flügelungen in Neufahrn und stark belasteten Ferngleisen zwischen München und Freising behindert.

Indes macht das bayerische Verkehrsministerium weiter Werbung für den neuen



Stammstreckentunnel und hat seit März auch Flyer für die Bevölkerung in Umlauf gebracht. An der nicht gelösten Finanzierung ändert das jedoch nichts: Rund die Hälfte des 1,8 Milliarden Euro teuren Projekts ist noch nicht gedeckt. Sollte der Bund sich zu weiteren Anteilen bereiterklären, würde dennoch der Freistaat die Zuweisungen für andere ÖPNV-Projekte in den nächsten sieben Jahren massiv kürzen müssen, um den Eigenanteil aufbringen zu können.

wl



Aufruf zur Großdemonstration am 12. Mai 2007 in München

KEINE 3. Startbahn!

Der Flughafen München plant eine dritte Start- und Landebahn. So soll ein führendes internationales Drehkreuz von europäischem Rang geschaffen werden. Von momentan rund 31 Millionen Passagieren jährlich ist eine Steigerung auf 56 Millionen vorgesehen. Das hat nichts mehr mit dem ursprünglichen "Ersatz für Riem" zu tun! Auch ist das Vorhaben nicht mit dem Gesellschaftervertrag vereinbar, in dem es heißt: "Der Flughafen München dient für die Zwecke der Stadt München und für Bayern."

Dieses geplante Großprojekt hätte enorme Auswirkungen auf Mensch und Natur. Neben gesundheitlichen Schädigungen durch Lärm und Luftschadstoffe tritt zunehmend das Problem des weltweiten Klimawandels in den Vordergrund. Schon jetzt trägt der Flugverkehr schätzungsweise zehn Prozent zum globalen Treibhauseffekt bei, Tendenz stark steigend. Dennoch wird Kerosin nach wie vor für die gewerbliche Luftfahrt nicht besteuert! Der Flugverkehr wird hoch subventioniert, das vorhandene Wachstum künstlich herbeigeführt. In München werden zusätzlich noch Langstreckenflüge subventioniert, um anderen Flughäfen Fluggesellschaften abspenstig zu machen. Der Fluglärm erreicht bereits jetzt den Landkreis München, teilweise sogar schon München selbst. Bei der geplanten Expansion wird also selbst München früher oder später etwas abbekommen...

Gegen diese verkehrte Verkehrspolitik in Bayern findet eine Großdemonstration statt:
"NEIN zur 3. Startbahn!":

Samstag, 12. Mai 2007 am Münchner Odeonsplatz, Beginn 11 Uhr, Sammeln ab 10 Uhr. Veranstalter ist das Aktionsbündnis aufgemUCKt (Dachorganisation der Bürgerinitiativen, Umweltorganisationen etc.), unterstützt von Bund Naturschutz, Schutzgemeinschaft und VCD.

Alfred Schreiber



→ www.vcd-bayern.de/freising

An der Demonstration in Freising im Oktober 2006 nahmen 10.000 Menschen teil. Am Odeonsplatz werden 20.000 Teilnehmer erwartet!

Der Gehweg ist zum Gehen da

Ein Thema, das den Münchner VCD-Kreisvorstand in den zurückliegenden Monaten beschäftigt hat, war das Wildparken in Wohngebieten. Jeder kennt das Problem zur Genüge: Autos parken auf Gehwegen oder halb auf der Fahrbahn und halb auf dem Gehweg. Beispiele dafür gibt es in München genug - außerhalb der Wohngebiete, in denen die restriktive Parkraumbewirtschaftung eingeführt wurde. In letzteren Gebieten klappt auch die "Bestrafung der Sünder" ganz gut, weil die Stadt diese Gebiete regelmäßig von Politessen kontrollieren lässt. Verstöße hier werden konsequent nach Bußgeldkatalog geahndet. Nicht aber in den meisten übrigen Wohnstraßen der Stadt. Der Münchner VCD hat sich deshalb mit dem Thema befasst - und

auch eine aussagekräftige Bildergalerie auf die Homepage gestellt. Denn die Wildparker schränken den Lebensraum und die Lebensqualität von Fußgängern ein, insbesondere von solchen mit Kinderwagen oder Behinderten.

Wir meinen: Das darf nicht sein! Die Stadt muss konsequenter nach Lösungen suchen und diese auch schneller umsetzen. Gut ist dabei der Ansatz der restriktiven Parkraumbewirtschaftung wie etwa in Haidhausen und in der Au, wo im Ergebnis sogar der Bestand des ruhenden Verkehrs reduziert wurde, weil vielen Anwohnern das Anmieten eines Stellplatzes zu teuer wurde und sie ihren (Zweit-)wagen offenbar abgeschafft haben. Weiter so - nur möglichst schneller, damit noch viel mehr Wohngebiete in den Genuss der höheren Lebensqualität kommen.

w/



DB-Fahrkarten am Kurfürstenplatz

Die DB AG hat in fünf deutschen Städten - Berlin, Hamburg, Frankfurt/M., Köln und München - so genannte DB-Mobility Center eingerichtet. Das Münchner Center hat im November 2006 am Kurfürstenplatz 5 eröffnet und wird, so die bisherige Erfahrung der Mitarbeiter, gut angenommen. Man bekommt dort alle DB-Angebote, AMEROPA-Reisen, das Fahrradmietsystem "Call a Bike", DB-Carsharing, Artikel des Bahnshops und auch MVV-Fahrkarten. Zudem werden persönliche Mobilitätsberatungen angeboten. Erreichbar ist das DB-Mobility Center mit Tram 27 und 12 sowie Bus 53.

Öffnungszeiten:

Mo-Fr 9-19 Uhr, Sa 9-16 Uhr. Außerdem steht vor dem Eingang ein Fahrkartenautomat.

Tickets



Mittelohrentzündung durch Feinstaub

Luftschadstoffe wie Stickstoffoxid und Feinstaub können bei Kleinkindern eine akute Mittelohrentzündung hervorrufen. Das fanden Wissenschaftler des GSF-Forschungszentrums für Umwelt und Gesundheit in Neuherberg bei München in einem Gemeinschaftsprojekt mit holländischen Universitäten heraus. Seit langem weiß man, dass für die Entstehung der akuten Mittelohrentzündung bei Kleinkindern auch Umweltfaktoren eine Rolle spielen können. Über mögliche Zusammenhänge mit Schad-

stoffen der Außenluft war dagegen bislang wenig bekannt. Die Forscher werteten Daten von 4.800 Kindern und 40 Messstationen in den Niederlanden und Deutschland aus. Auf der Basis von Luftschadstoffmessungen schätzten sie

für jedes Kind die individuellen Belastungen für das Wohnumfeld ab und befragten die Eltern zum Auftreten von Mittelohrentzündungen. Ergebnis: Schon wenn die Feinstaubbelastung um drei Mikrogramm pro Kubikmeter Luft zunimmt, ist das Risiko einer Erkrankung um bis zu 25 Prozent erhöht. Die Wissenschaftler der GSF vermuten, dass Feinstaub ähnlich wie Passivrauchen wirkt: Die Schadstoffe schränken die Funktionsfähigkeit der Flimmerhärchen in den oberen Atemwegen ein, die dann Krankheitserreger schlechter abwehren können. Als Folge steige die Wahrscheinlichkeit für eine Infektion des Gehörgangs. Angesichts der Tatsache, dass zum einen Luftschadstoffe aus dem Verkehr eine dauerhafte Belastungsquelle sind und zum anderen Mittelohrentzündungen zu den häufigsten akuten Infektionen bei Kleinkindern zählen, haben die Erkenntnisse der Studie nach Meinung der Experten eine weitreichende Bedeutung für die Risikobewertung der Feinstaubbelastung.

nr



Mit dem VCD unterwegs

Pfingstsonntag, 27. 5.: Wanderung Jachenau-Jochberg-Kochel. In die Jachenau gelangen wir mit RVO-Bus ab Lenggries. Vom Ort Jachenau wandern wir langsam bergauf bis zur bewirtschafteten Jocheralm, dort Pause und Gelegenheit zum Gipfelanstieg. Bergab kommen wir auf die alte Kesselbergstraße, die uns zum Kochelsee bringt. Weiter zum Ort und Bahnhof Kochel. Schwierigkeit: mittel; Gehzeit: 6-7 Std.; HU: 800 Meter; TP: 7:30 Uhr am BOB-Schalter im Hbf.; Abfahrt 7:42 Uhr. Zustieg an Donnersbergerbrücke und Harras möglich. Verbindliche Anmeldung bei Roland Stöhr: 089/31 60 90 94

Samstag, 20.10.: Ausflug in die ehemalige Reichsstadt Nördlingen, gemeinsam mit Begegnung in Europa e.V. Nach kurzem Stadtrundgang, Mittagseinkehr und Gang rund um die fast vollständig erhaltene mittelalterliche Stadtmauer stehen drei Museumsbesuche zur Auswahl:

1. Stadtmuseum, Vordere Gerbergasse 1
2. Stadtmauermuseum, Löpsinger Torturm
3. Rieskratermuseum mit geologischem Lehrgarten, Eugene-Shoemaker-Platz 1

Gehzeit ca. 2 Std., HU: gering; TP: 8:45 Uhr vor dem Service-Punkt, Haupthalle Hbf.; Abfahrt 9:05 Uhr mit RE nach Donauwörth, dort Anschluss nach Nördlingen. Rückkunft in München wahlweise 18:50 oder 20:51 Uhr. Verbindliche Anmeldung bis spätestens 18.10. bei Stefan Kugelmeier: 089/700 43 69

Was - Wann - Wo?

25. 4. Tag gegen Lärm (www.g-gegenlaerm.de)
21. 5. Jahreshauptversammlung VCD KV München (siehe Seite 3)
27. 5. Wanderung Jachenau-Jochberg-Kochel (siehe oben)
9./10. 6. und 15./16. 9. Streetlife-Festival/Corso Leopold auf Ludwig- und Leopoldstraße
12. – 16. 6. Velocity-Konferenz (www.velo-city2007.com)
20. 6. Der geplante Verkauf der Deutschen Bahn - Hintergründe, Konsequenzen und Alternativen, Prof. Bodack und Prof. Hesse, Ringvorlesung Umwelt, Hörsaal 1100, TU München, 19:30 Uhr
20. 10. Ausflug nach Nördlingen (siehe oben)
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); → www.wohnen-ohne-auto.de.

Keine weitere Förderung des Flugverkehrs!

Der VCD kritisiert Wirtschaftsminister Erwin Huber für seine Reise zum Transrapidwerk in Kassel. "Hier handelt es sich um eine teure Showveranstaltung für ein unsinniges Projekt auf Kosten der Steuerzahler", betont der Kreisvorsitzende des VCD Erding/Freising, Alfred Schreiber. "Bund und Land sind bereit, auf Kosten der Steuerzahler annähernd zwei Milliarden Euro dafür zu verschwenden."

Der Transrapid ist ausschließlich technisch fortschrittlich, aber wegen seines Inselcharakters und seiner hohen Kosten verkehrspolitisch rückschrittlich. Die bayerische Staatsregierung hält jedoch an ihrem "Lieblingsspielzeug" fest. Der als Langstreckenverkehrsmittel entwickelte Transrapid soll für eine Kurzstrecke vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen eingesetzt werden. Damit sollen mit ihm noch mehr Passagiere in kürzester Zeit zum Flughafen gelangen. „Wer also gegen einen Ausbau des Flughafens - also gegen eine dritte Startbahn - ist, muss auch einen Transrapid ablehnen“, so Doris Kraeker, 2. Vorsitzende des VCD Erding/Freising. Angesichts des immer deutlicher werdenden Klimawandels sollte der Flugverkehr, dessen Abgase insbesondere wegen des Wasserdampfs in 10 km Höhe (Kondensstreifen) besonders schädlich sind, nicht weiter gefördert werden.

Pressemitteilung des VCD Freising/Erding



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, VCD Freising-Erding, Andreas Häußler, André Krischke, Marlis Kappelhoff, Ralph Wüst, Pixelquelle
Satz: Andreas Häußler

Anschriften der Vorsitzenden:

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