

# Nahverkehr

**VCD**  
**Verkehrsclub**  
**Deutschland**



**Nr. 1 / 2008**

**Mitgliederrundbrief**  
**Kreisverband München**

**Frech:**

**Wildes Parken**  
**auf Fußwegen**

**Fraglich:**

**Planungen für die**  
**2. S-Bahn-Stammstrecke**

**Fatal:**

**3. Startbahn für**  
**den Flughafen**





## Editorial

### Für Bayern!

„Für Bayern – Nein zum Transrapid“ – so lautete der Titel des Volksbegehrens gegen den Münchner Transrapid. Ob „Für Bayern“ Bestandteil dieses Titels sein sollte, war innerhalb des Aktionsbündnisses nicht unumstritten und Anlass für eine längere Diskussion. Letztendlich wurde es mit den Stimmen der Münchner VCD-Vertreter so beschlossen.

Nicht nur die pure Ablehnung sollte hier zum Ausdruck kommen, sondern auch der positive Effekt eines Neins für Bayern und seine Bürger. Die Interessen der bayerischen Bürger waren und sind nämlich öfter nicht identisch mit den Interessen der Regierungspartei und ihrer

Ratgeber bzw. Lobbyisten. Wer wünscht sich denn schon Belastungen durch Lärm, Abgase, Feinstaub und so weiter? Auch die Bewohner um den Starnberger See wussten sich damals zu wehren, als geplant war, den Münchner Flughafen in den Hofoldingen Forst zu legen. Eine erfolgreiche Wortführerin dieses Protests wurde später sogar Staatsministerin! Vielleicht gelingt einem Gegner der 3. Startbahn ja einmal Ähnliches. Denn was bringt eine 3. Startbahn für Bayern? Ohne Ausbau der Drehkreuzfunktion reichen zwei Startbahnen locker. Und wer außer der Lufthansa und ihren Eigentümern verdient damit soviel, dass die ent-

stehenden Nachteile aufgewogen werden? Lärm, Abgase und abgelassenes Flugbenzin für Tausende von Anwohnern, Schulunterricht in der Einflugschneise? Und was hat die Allgemeinheit davon, wenn Manager günstiger zu den Fabriken und Arbeitsplätzen fliegen können, die sie zuvor in „billige“ Länder verlagert haben? Die Ergebnisse der Kommunalwahl im Großraum Freising geben Anlass zur Hoffnung: Volksparteien ohne Wähler-Volk. Politik gegen Bürgerinteressen klappt nun auch in Bayern nicht mehr. Der September verspricht spannend zu werden – für Bayern!

Rudolf Heunisch

## Zweite S-Bahnstammstrecke – zweite Runde

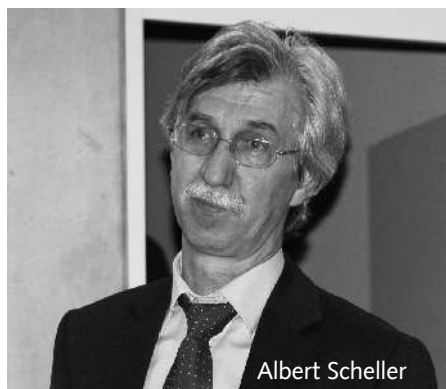
**An den Kosten soll es nun angeblich nicht gelegen haben, dass die gesamte Planung östlich der Isar im Planfeststellungsverfahren 2. S-Bahnstammstrecke ad acta gelegt wurde. Die zahlreichen Kritiker der Planung hatten schon vor Jahren prognostiziert, dass der Nutzen-Kosten-Faktor mit diesem aufwendigen Verfahren zur Herstellung einer zweiten S-Bahnstammstrecke niemals über die heilige Zahl „1“ kommen würde – Voraussetzung einer Mitfinanzierung durch den Bund und damit Voraussetzung der Realisierung.**

Dann – für die Öffentlichkeit ganz plötzlich – war der Süddeutschen Zeitung zu entnehmen, dass die vom Freistaat mit der Planung beauftragte DB-ProjektBau an einem ganz neuen Konzept sitzt. Neu allerdings nur in diesem Teilstück östlich der Isar. Im Januar 2008 wurde diese neue Planung im Stadtrat präsentiert. Im betroffenen Stadtteil Haidhausen stellte Albert Scheller, Leiter der DB-ProjektBau, im April in einer Sondersitzung des Bezirksausschusses 5 den Stand der neuen Planung vor.

Den Sinneswandel des Freistaates begründete Scheller nicht weiter. Der ursprüngliche Auftrag, den Ostbahnhof oberirdisch einzubinden, sei nun ersetzt worden durch einen zusätzlichen unterirdischen S-Bahnsteig unter dem Or-

leansplatz, was das elektronische Stellwerk und signaltechnische Anlagen am Ostbahnhof überflüssig mache. Kostenersparnis: 100 Millionen Euro.

Leider wird dadurch auch der Zeitplan nicht mehr eingehalten. Die ursprüngliche Fertigstellung bis 2010/11 ist hinfällig.



Albert Scheller

Selbst dass die erste Baustufe bis 2016 fertig wird, ist nicht sicher. Für die Stadt wäre es wünschenswert, beide Baustufen bis dahin abgeschlossen zu haben – um die olympischen Winterspiele nicht in einer Baustellenlandschaft begehen zu müssen.

### Was ist nun das wesentliche Neue?

Nach der Unterfahrung der Isar teilt sich die Strecke auf Höhe des Maximilianeums wie zuvor auf. Der Ostast (Baustufe 1) führt vom Marienhof kommend nun aber unter der Wörthstraße durch (ohne Halt am Ostbahnhof) zum Leuchtenberggring. Die oberflächennahe Streckenführung unter der Kirchenstraße entfällt komplett, auch die Baugrube am Haidenauplatz. Der Tunnel liegt nun tiefer und wird in alter

Maulwurfmanier unter Haidhausen hindurch gebuddelt. Leider taucht er ab und zu auf, der Maulwurf: Wenn es darum geht, Rettungsschächte zu legen, bleiben hässliche Spuren in den Grünanlagen: Baustelleneinrichtungen, Erdaushub, der abtransportiert werden muss, und später unschöne Betonrahmen, die die Schachtausgänge freigehalten müssen.

Der Südast (Baustufe 2) führt unter dem Johannisplatz hindurch zum Orleansplatz und weiter nach Giesing. Am Orleansplatz wird – in teils offener Bauweise, teils Tunnelvortrieb unter dem KVR – eine zusätzliche Station „Ostbahnhof tief“ mit Mittelbahnsteig und zwei Gleisen entstehen, darüber ein Sperrgeschoss mit Umsteigemöglichkeit zur höher gelegenen U 4/5. Während der Großbaustelle vorm Ostbahnhof, der der ganze Platz inklusive Bäumen weichen muss, soll der Betrieb des Busbahnhofs aufrecht erhalten bleiben. Die Umsteigewege werden zwischen U5 und S-Bahn (Ostbahnhof Tief) kürzer, für Fahrgäste auf dem Südast am Ostbahnhof länger.

Das verkehrliche Grundkonzept soll beibehalten werden. Die Kosten sind mit 1,6 Milliarden Euro veranschlagt, 250 Millionen weniger als beim ersten Konzept. Ob es sich dabei um eine Festpreisvereinbarung handelt, ließ Albert Scheller an diesem Abend offen. Die anwesenden Baustellenanwohner ließen keinen Zweifel daran, dass sie alle juristischen Mittel ausnutzen werden, um das Projekt vor ihrer Haustür noch zu verhindern.

*Nina Reitz*



## Einladung

Jahreshauptversammlung  
des VCD-Kreisverbands München

**Montag, 26. Mai 2008, 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
- Gunhild Preuß-Bayer, Wohnen ohne Auto:  
**"Neue Chancen für Wohnen ohne Auto"**
- Wahl der Versammlungsleitung
- Rechenschaftsbericht des Vorstands
- Kassenbericht
- Bericht der Kassenprüfer
- Entlastung des Vorstands
- Beschluss des Haushaltsplans 2009
- Satzungsänderungen
- Wahl des neuen Vorstands
- Sonstiges

Weitere Vorschläge zur Tagesordnung und zu eventuellen Satzungsänderungen müssen gemäß unserer Satzung spätestens am 05. Mai 2008 bei einem der Vorsitzenden (Adressen siehe Impressum) oder in der Geschäftsstelle eingegangen sein.

*Der Vorstand des VCD München*

### Magnetzug nach Nirgendwo

Erst ein halbes Jahr war es her, dass der scheidende Ministerpräsident Edmund Stoiber vollmundig den „endgültigen Durchbruch“ für den Transrapid verkündet hatte. Da erklärte am 27. März 2008 sein Amtsnachfolger Günther Beckstein das Aus für die Magnetschwebbahn in München.

Das Planfeststellungsverfahren ist jedoch damit noch nicht vom Tisch. Wirklich gestorben ist der Transrapid erst, wenn die Magnetbahn-GmbH den Antrag auf Planfeststellung beim Eisenbahnbundesamt zurückzieht. Solange das nicht geschehen ist, könnte noch ein Planfeststellungsbeschluss ergehen und innerhalb von zehn Jahren der Transrapid doch noch gebaut werden.

### Schienen ins Moos

Aller Wahrscheinlichkeit nach ist der Transrapid auf dem Abstellgleis der Geschichte gelandet. Jetzt haben die Diskussionen um die beste Schienenanbindung des Flughafens erneut begonnen.

Da die Staatsregierung voll auf den Transrapid gesetzt hatte, waren Planungen für andere Varianten unterblieben. Nun wird wieder heftig über die beste Lösung debattiert. Fernzug/ICE, Munich-Airport-Express (MAEX) und Ausbau der S1 sind im Gespräch. Eine regelrechte Einbindung in den Fernverkehr, wie es in Frankfurt oder Düsseldorf der Fall ist, wäre wünschenswert, lässt sich aber in absehbarer Zeit schwerlich verwirklichen. Denkbar wäre, ICEs auf S-Bahn-Gleisen zum Flughafen zu schicken, aus technischen Gründen

allerdings nur mit verminderter Geschwindigkeit.

Der MAEX, den die Stadt München vor zwei Jahren als Alternative zum Transrapid vorstellte, ist in den Augen des VCD die derzeit sinnvollste Variante. Er soll über den zweiten Stammstreckentunnel, Leuchtenberggring und Ismaning (entlang der S8) fahren. Das Teilstück zwischen Zamdorf und Johanneskirchen müsste viergleisig ausgebaut und mit effektivem Lärmschutz – nicht zwangsläufig in Form eines Tunnels – ausgestattet werden. Der MAEX würde für die Strecke Hauptbahnhof – Flughafen 25 Minuten brauchen. Knapp 30 Minuten wäre eine ausgebaute S1 unterwegs, wenn ihr neues Gleis auf Höhe Neulustheim Ende 2008 fertiggestellt ist. Dann könnte dort zunächst als Zwischenlösung eine provisorische Express-S-Bahn fahren.



## Gegen den Flugplatz-Ausbau in Oberpfaffenhofen

### Im Westen nichts Neues!

Nach dem Willen der Bayerischen Staatsregierung soll die allgemeine Luftfahrt der "Region 14", sprich die Geschäftsfieger der Region München, im Westen von München angesiedelt werden. Vorgesehen sind die Flugplätze Oberpfaffenhofen, Fürstenfeldbruck und Jesenwang.



Um Geschäftsfiegern einen stadtnahen Flugplatz zu verschaffen, wurde vor etwa eineinhalb Jahren der Antrag gestellt, diesen Verkehr in Oberpfaffenhofen zuzulassen. Der dortige Flughafen, 1936 von der Firma Dornier gebaut und bis 2000 von ihr als Werksflughafen betrieben, ist heute im Besitz der EADS und wird von der EDMO-Flugbetrieb GmbH gemanagt – als Sonderflughafen mit der Fluganweisung "Wohngebiete meiden!". Nun sollen hier also, in einem dicht besiedelten Gebiet, Geschäftsfieger starten und landen. Damit stehen in Oberpfaffenhofen Tür und Tor

offen für Flüge von Billig-Airlines, Charter- und Luftfahrt-Unternehmen.

Die geplante Ansiedlung der allgemeinen Luftfahrt ließe die Zahl der dort stationierten Flugzeuge und Flugbewegungen auf das Dreifache anwachsen. Die vielen großen und lauten Flugzeuge würden die Lärmbelastigung erheblich verstärken.

Fluglärm schadet nicht nur der Gesundheit - er mindert auch den Wert des Eigenheims. Das war neben weiteren Bedenken im September 2005 Anlass für fünf Bürgerinitiativen in den Landkreisen Fürstenfeldbruck und Starnberg, das "Aktionsbündnis gegen Fluglärm München-West" zu gründen. Die Mitglieder finden, dass es schon genug Flugverkehr im Raum München gibt, und lehnen auch die geplante dritte Startbahn am Flughafen München ab. Sie wollen die Pläne der Staatsregierung für den Ausbau der drei Flugplätze im Westen Münchens und die konzentrierte Stationierung der allgemeinen Luftfahrt dort stoppen. Zudem auch das immer wieder vorgebrachte Argument der Arbeitsplätze nicht greift, denn neue zusätzliche

Stellen entstehen praktisch nicht. Das Bündnis hat bereits erste Erfolge erzielt: So sind einige Bürgermeister und Kommunalpolitiker der CSU vor der Kommunalwahl umgefallen. Weiterhin heißt es aber wachsam bleiben, um einen Ausbau mittels "Salamitaktik" zu verhindern.

*Alfred Schreiber*

➔ [www.fluglaerm-muenchen-west.de](http://www.fluglaerm-muenchen-west.de)

### Subventionen für den Flugverkehr stoppen

Während andere Verkehrsträger Steuern zahlen, genießt der Flugverkehr große Steuerprivilegien:

- Kerosin ist nach wie vor von der Mineralölsteuer befreit
- Ökosteuern werden nicht erhoben
- Mehrwertsteuer wird nur innerdeutsch erhoben, nicht jedoch für internationale Flüge
- der Flughafen München gewährt durch "Marketingzuschüsse" Subventionen, um Interkontinentalflüge von anderen Flughäfen nach München zu holen
- der Flughafen München verfügt über erhebliche Darlehen (Schulden) aus Steuergeldern und zahlt dafür praktisch keine Zinsen

Der Flugverkehr expandiert immer mehr und wird zunehmend zum Problem für Mensch, Umwelt und Klima. Schon heute trägt er mindestens neun Prozent zum globalen Treibhauseffekt bei. Fluglärm und Schadstoffe schädigen die Gesundheit der Menschen und richten in der Natur erhebliche Schäden an.

Darum fordert der VCD: Kerosin muss endlich besteuert werden! Es geht nicht an, den ausufernden und umweltschädigenden Flugverkehr weiterhin steuerlich zu subventionieren.

Aktive des VCD engagieren sich im bundesweiten "VCD-Arbeitskreis Flugverkehr".

*Alfred Schreiber*

➔ [flugverkehr@vcd-bayern.de](mailto:flugverkehr@vcd-bayern.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.

Flughafen München "Franz-Josef-Strauß"

## Zwei Bahnen sind genug

**Der Flughafen München soll massiv ausgebaut werden: von derzeit 34 Millionen Passagieren auf 57 Millionen im Jahr 2020. Obwohl das jetzige Zwei-Bahnen-System eine Kapazität von rund 50 Millionen Passagieren jährlich hat und noch lange Zeit für Bayern ausreicht, soll nach dem Willen der Betreiber und der Bayerischen Staatsregierung unbedingt ein "internationales Drehkreuz" entstehen. Dafür ist der Bau einer dritten Start- und Landebahn geplant - nur für Umsteiger aus halb Europa. Der VCD meint: Zwei Bahnen reichen!**

Gegen die enormen Belastungen regt sich immer mehr Widerstand in der Bevölkerung; anfangs nur in den Landkreisen Freising und Erding, dann in Stadt und Landkreis Landshut, im Landkreis Dachau, München, Kelheim und sogar in der Landeshauptstadt München selbst. Inzwischen haben sich 55 Bürgerinitiativen und Gruppierungen dem Aktionsbündnis aufgemücket angeschlossen. Menschen aus allen gesellschaftlichen Schichten gehen gegen das unnötige und verheerende Großprojekt "3. Startbahn" vor.

Welche gravierenden Auswirkungen sich durch den Flughafen München bereits jetzt ergeben, zeigen die Internet-Seiten der Deutschen Flugsicherung ([www.dfs.de](http://www.dfs.de)): Unter "Umwelt" kann man dort die Situation am Flughafen München unter der Rubrik "Flugverläufe" aufrufen. Es ist zu erkennen, dass viele Überflüge direkt über den Landkreis München und über das Stadtgebiet führen. Waren die Münchner



### Zur Demo im September!

Am 12. Mai 2007 gab es in München eine Großdemonstration gegen die geplante dritte Startbahn, an der rund 18.000 Menschen vom Odeonsplatz über die Maximilianstraße zur Staatskanzlei zogen. Eine erneute Großdemonstration ist in München für den 6. September 2008 geplant. Der VCD ruft seine Mitglieder auf, sich daran zu beteiligen!

bei der Eröffnung des Flughafens "Franz-Josef-Strauß" im Mai 1992 froh, dass "Riem weg ist", so holt das Problem sie jetzt wieder ein.

Auch wenn die Lärmbelastung in München selbst natürlich nicht so dramatisch ist wie in der unmittelbaren Umgebung des Flughafens, so werden die zunehmenden Schadstoffe dennoch zum Problem. Feinstaub und hoch krebserregende Rückstände bei der Verbrennung von Kerosin belasten die Gesundheit. Daher setzen sich bereits Gruppierungen in Oberschleißheim, Ismaning und München-Allach gegen die geplante dritte Startbahn zur Wehr.

Auch von der viel gepriesenen "Jobmaschine" bleibt bei näherer Betrachtung nicht



viel übrig. Viele der Flughafen-Beschäftigten können trotz Vollzeitjob von ihrem Einkommen nicht leben und beantragen zusätzlich beim Landratsamt Arbeitslosengeld II, fallen also dem Steuerzahler zur Last. Außerdem hatten die Landkreise Freising und Erding schon vor Bau und Betrieb des Flughafens eine der niedrigsten Arbeitslosenraten Deutschlands. Die immer weitere Expansion des Flughafens fördert im Gegenteil eine einseitige Wirtschaftsentwicklung, die enorme ökonomische Gefahren birgt. Es ist absehbar, dass durch die jetzt eingeschlagene Entwicklung ein derzeit guter Branchenmix in der Region bei einer Krise der Erdölversorgung in eine Strukturkrise gerät.

*Alfred Schreiber*

➔ [www.keine-startbahn3.de](http://www.keine-startbahn3.de)

➔ [www.vcd-bayern.de/freising](http://www.vcd-bayern.de/freising)

Weitere Bürgerinitiativen in München, aber auch in Garching, Unterschleißheim, Aschheim und Kirchheim wären wünschenswert. Wer hier aktiv werden möchte oder Fragen hat, wende sich an den Vorsitzenden des VCD-Kreisverbands Freising/Erding/Dachau, Alfred Schreiber: [alfred.schreiber@vcd-bayern.de](mailto:alfred.schreiber@vcd-bayern.de)



## Ernüchterung bei Agrokraftstoffen

# Zu früh gefreut

### EU-Kommission stoppt deutsche Nachhaltigkeitsverordnung – Bundesumweltminister stoppt Biosprit-Verordnung

Was bedeuten die Schlagzeilen, die inzwischen fast täglich kontrovers über Agrokraftstoffe berichten? Erstmal bedeuten sie vor allem, dass innerhalb der letzten zwölf Monate die Stimmung umgeschlagen ist: Aus kritikloser Euphorie wurde Orientierungslosigkeit, die Fronten zwischen Befürwortern und Gegnern sind verhärtet. Hektisch sucht man nach Möglichkeiten, die Nachhaltigkeit von Agrokraftstoffen sicherzustellen. Warnungen von Experten wurden lange ignoriert, da man sich die Wunderwaffe für Klimaschutz im Verkehr nicht kleinreden lassen wollte.

Die vom Bundeskabinett am 5. Dezember 2007 beschlossene Nachhaltigkeitsverordnung sollte gewährleisten, dass Agrokraftstoffe (offiziell noch immer Biokraftstoffe genannt) nachhaltig sind. Gefordert wurde darin jedoch lediglich, dass Agrokraftstoffe um 40 Prozent weniger klimaschädlich sein sollen als konventionelle Kraftstoffe – allein das zeigt, wie wenig die intuitive Gleichsetzung von „Agro“ mit „Bio“ zutrifft. Anbau und Verarbeitung der Biomasse zu Kraftstoffen können ebenso viele Klimagase freisetzen wie konventioneller Sprit. Herausragendes Negativbeispiel ist der Einsatz von Braunkohle zur Herstellung von Bioethanol in Deutschland. Aber schlimmer noch: Der Anbau von Palmöl auf Torfböden in Südostasien kann nach seriösen Abschätzungen bis zu 25-mal soviel Klimagase freisetzen wie das Verbrennen von Diesel und Benzin. In Indonesien „streitet“ sich bei der Freisetzung von Klimagasen mit Russland um Platz vier in der Welt hinter den USA, der Europäischen Union und China, wobei fast 90

Prozent dieser Emissionen von Torfböden aus zerstörtem Regenwald stammen!

„Die Nutzung von Biokraftstoffen wird trotz des Verzichts auf die Einführung von E10 [zehn Prozent Bioethanolbeimischung zum Benzin; *Anm. d. Red.*] nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Sie muss jedoch hinsichtlich der Höhe des Biokraftstoffan-



teils und im Hinblick auf die Nachhaltigkeitsanforderungen an die Nutzung von Biomasse überprüft werden“, leitete Bundesumweltminister Sigmar Gabriel am 4. April 2008 ernüchtert das Ende der Euphorie ein. Die von der EU-Kommission entworfene Richtlinie zur EU-weit einheitlichen Regelung von Nachhaltigkeitskriterien hat den deutschen Alleingang gestoppt. Ob sie wirklich Klimaschutz bei Agrokraftstoffen erreichen kann, muss weiterhin kritisch beobachtet und diskutiert werden.

Matthias Altmann

### IEA: Öl wird immer knapper

Fatih Birol, Chefökonom der Internationalen Energieagentur (IEA), warnt in der Zeitschrift „Internationale Politik“ in einem von der Grünen Energiepolitikerin Astrid Schneider geführten Interview vor deutlichen Verknappungen von Erdöl auf dem Weltmarkt. Damit bestätigt er die Analysen der Ludwig-Bölkow-Systemtechnik (LBST) aus Ottobrunn, die seit einem Jahrzehnt die Verfügbarkeit von Öl beobachtet und die mittel- und langfristig möglichen Ölförderraten auf Grund physischer Verknappung analysiert. In ihrer viel beachteten Studie für die Energy Watch Group kam die LBST im Oktober 2007 zu dem Schluss, dass die Weltölförderung im Jahr 2006 ihr Maximum überschritten hat und auf Grund der physischen Verknappung kontinuierlich und schnell sinken muss.

„Wir sollten das Öl verlassen, bevor es uns verlässt“, sagt Fatih Birol. „Es hängt von den Regierungen ab, Maßnahmen zu ergreifen. Wir haben sie gewarnt.“ Birol warnt vor einem deutlichen Auseinanderklaffen von Angebot und Nachfrage, für das er drei Gründe identifiziert: „Das Hauptproblem ist dreifacher Natur: Geologie, Investitionen, Produktionspolitik der Hauptförderländer.“ Für eine ausreichende Versorgung des Marktes würden genau 12,5 Millionen Barrel pro Tag fehlen. Das seien rund 15 Prozent des Weltölbedarfs. „Diese Lücke bedeutet“, so Birol, „dass wir in den nächsten Jahren eine Lieferklemme und sehr hohe Preise erleben könnten.“

Schon vor zehn Jahren hat die LBST erstmals darauf hingewiesen, dass das Maximum der Welt-Ölförderung wegen der fortschreitenden Erschöpfung der Ressourcen vor 2010 zu erwarten ist.

Matthias Altmann

➔ [www.energiekrise.de](http://www.energiekrise.de)

## Auch Fußgänger brauchen Platz

**Bereits im vergangenen Jahr berichtete Nahfairkehr über ein Thema, das den Vorstand des VCD München nach wie vor beschäftigt: die Rückgewinnung der Gehwege für Fußgänger.**

Wer hat sich nicht schon über Kraftfahrer geärgert, die Gehwege, Radwege oder Grünanlagen als Fahr- und Parkfläche benutzen und beschädigen? In über hundert Münchner Straßen werden Fußgänger täglich zum Gänsemarsch ge-



zwungen, müssen Slalom laufen oder auf die Fahrbahn ausweichen. Dringend benötigten Zustelldiensten, Lieferanten und Handwerkern bleibt wegen der Überzahl privater Individualparker oft nur die Möglichkeit, ihren Firmenwagen im Kreuzungs-, Gehweg- oder Grünanlagenbereich aufzustellen. Viele missbrauchen ihre Ausnahmegenehmigungen, indem sie vorhandene Parkplätze und Ladezonen ignorieren, sobald sie sonst weiter als 15 Meter zu Fuß gehen müssten.

In der Innenstadt, innerhalb des Mittleren Rings – wo bis 2010 „bedarfsgerecht“ weitere Parklizenzzonen entstehen sollen – und in einigen Randzentren sorgt die städtische Parkraumbewirtschaftung für regelmäßige Kontrollen. Im übrigen Stadtgebiet wird in bestimmten Straßen seit vielen Jahren konsequent unbeanstaltet wild geparkt – die Ordnungsbehörde unterscheidet zwischen toleriertem Gehweg-

parken, bei dem eine Gehwegpassage von 80 cm frei bleibt, und beanstandungsfähigem Parken bei einer schmaleren Passage. Bewegungsfreiheit und Aufenthaltsqualität von Fußgängern kommen hier buchstäblich unter die Räder. Insbesondere

Personen mit Kinderwagen, radelnde Kinder und Gehbehinderte erfahren massive Einschränkungen.

Sogar wenn Autofahrer einen gerade frisch renovierten Gehweg als Parkplatz missbrauchen, finden sich

anscheinend Bürger wie Behörden damit ab: Wie wir erfahren mussten, gibt es selbst hier kaum eine Möglichkeit, Fußgänger und Kinder vor ausuferndem Kraftverkehr zu schützen. De facto haben Kraftfahrer sich ein Sondernutzungsrecht für

Gehwege erschlichen, das sie voraussichtlich auch über das Jahr 2010 hinaus behalten werden. Wir meinen: Das darf nicht sein!

Gültige Gesetze und Verordnungen sind überall anzuwenden. Das darf nicht davon abhängen, ob in einem Viertel der Parkraum amtlich bewirtschaftet wird oder nicht. Auf eine Parkbewirtschaftungszone mehr oder weniger kommt es uns aber gar nicht an. Der VCD fordert lediglich, dass die Behörden bei Parkverstößen in den anderen Gebieten nicht beide Augen zudrücken. Aussage des für München zuständigen Kreisverwaltungsreferats: Die Umgehung des Parkverbots auf Gehwegen und das Tolerieren dieser Unrechtmäßigkeit ermöglicht eine ordnungsgemäße Verkehrsabwicklung.

*Helge Bartsch*

Was meinen nahfairkehr-Leser dazu?

Schreiben Sie an

Gehwegaktion@vcd-muenchen.de  
oder an unsere Geschäftsstelle.

**Der VCD will Gehwege wieder freimachen für Fußgänger, Rollstuhlfahrer, Kinderwagen, Kinderräder etc. Unsere Forderungen:**

- Die Gehwege den Fußgängern! Das Vereinnahmen der Fußwege durch parkende Fahrzeuge nimmt den Fußgängern den für sie vorgesehenen Platz. Fußgänger sind ernst zu nehmende Verkehrsteilnehmer! Ihre Rechte müssen durchgesetzt und Verstöße dagegen geahndet werden.
- Schluss mit dem Gehwegparken der Kraftfahrer! Auch das Parken mit nur zwei Rädern auf dem Bürgersteig muss der Vergangenheit angehören. Die Bordsteinkante soll (wieder) die Grenze zwischen Fuß- und dem Kraftverkehr sein. Der Aufenthalt auf den Gehwegen muss sicherer und angenehmer werden. Dann legen auch mehr Leute mehr Wege zu Fuß zurück.
- Halte- und Ladezonen für Versorgungsdienste! Für den stark gestiegenen Liefer- und Versorgungsverkehr müssen bedarfsgerecht Haltebereiche ausgewiesen werden. Die Zusteller, Handwerker usw. blockieren sonst Kreuzungsbereiche, Fuß- und Radwege sowie Grünanlagen.



## Mit dem VCD unterwegs

**Sonntag, 27. April:** Bergwanderung von Unterammergau aufs Hörnle. Von der Kappeler Heilig-Blut-Kapelle wandern wir bergauf zur Hörnle-Hütte (1390 m), wo wir unsere Mittagseinkehr halten. Nach der Pause überschreiten wir das Vordere, Mittlere und Hintere Hörnle (1548 m) und steigen danach wieder nach Unterammergau ab. Höhenunterschied: 700 m; Gehzeit: 5 Std.; Treffpunkt: 8.20 Uhr am BOB-Schalter im Starnberger Bahnhof; Abfahrt: 8.32 Uhr in Richtung Innsbruck, Umsteigen in Murnau in Richtung Oberammergau. Leitung: Roland Stöhr, Tel.: 31 60 90 94, oder nur am Vorabend: 015206112278

**Sonntag, 22. Juni:** Lange und daher anstrengende Bergtour ab Oberaudorf. Wir wandern über das Hocheck zum Brunnsteinhaus (1360 m), wo die Einkehr geplant ist. Kletterer können danach noch den Brunnsteingipfel (1619 m) erklimmen, bevor wir den Abstieg beginnen. Über Mühlau und den Luegsteinsee erreichen wir wieder Oberaudorf.



HU: 1000 m; Gehzeit: 6-7 Std.; TP: 7.30 Uhr am Informationszentrum in der Mitte der Halle des Hbf; Abfahrt 7.42 Uhr in Richtung Salzburg (Zustieg am Ostbahnhof und in Grafing möglich) Leitung: Roland Stöhr (s.o.)

**Samstag, 19. Juli:** Sommerlicher Ausflug ins Fränkische Seenland - beschauliches Wandern, eventuell Bademöglichkeit. Nach einem kurzen Stadtrundgang in unserem Ausgangsort Allersberg wandern wir an den Ufern des Rothsees entlang weiter über Poldorf und Birkach zur Schleuse Eckersmühlen (Main-Donau-Kanal). Durch Wald und Feld geht es bis Hilpoltstein, wo vor der Rückfahrt noch ein Rundgang geplant ist. Einkehr ist in Grashof am Badeplatz möglich. Gehzeit: ca. 4 Std., TP: 8.45 Uhr am Prellbock Gleis 24, Abfahrt 9.05 Uhr in Richtung Nürnberg Leitung: Stefan Kugelmeier, Tel.: 700 43 69; bitte unbedingt am Vortag anmelden (18.00 bis 20.00 Uhr)

## Was - Wann - Wo?

- 27.4. Bergwanderung von Unterammergau aufs Hörnle (s. links)
- 26.5. Jahreshauptversammlung VCD KV München (s. S. 3)
- 22.6. Bergtour Oberaudorf – Brunnsteinhaus – Luegsteinsee – Oberaudorf (s. links)
- 19.7. Sommerlicher Ausflug ins Fränkische Seenland (s. links)
- 7./8. 6. und 13./14. 9. Streetlife-Festival/Corso Leopold auf Ludwig- und Leopoldstraße
- 6. 9. Großdemonstration gegen die geplante 3. Startbahn (s. S. 5)

Vorstandssitzungen finden jeweils am zweiten Donnerstag 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](http://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](http://www.wohnen-ohne-auto.de)

## Cosima-Express wiederbelebt

Kommt der „Cosima-Express“? Nach kürzlich bekannt gewordenen Plänen will die MVG die bereits vor Jahren diskutierte Tramstrecke bis 2011 bauen.

Schon lange ist die Strecke zwischen Effnerplatz und St. Emmeram im Münchner Nordosten im städtischen Nahverkehrsplan enthalten. Seit rund 35 Jahren wird die Trasse im Mittelstreifen der Cosimastraße freigehalten. Die Express-Tram wird Oberführung und den Cosimapark im Zehn-Minutentakt an die U4 anbinden. Erwartet werden etwa 11.000 Fahrgäste täglich. Ob auf der 4,8 Kilometer langen Strecke mit neun Stationen die Linie 17 oder 18 fahren wird, ist noch nicht entschieden. Beide Linien enden heute am Effnerplatz.

## 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](mailto:kontakt@vcd-muenchen.de)  
Web: [www.vcd-m.org](http://www.vcd-m.org)

Redaktion: Sibylle Kettembeil

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

Fotos: privat, VCD München, PIXELIO  
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

