

# Nah *fair* kehr

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



**Nr. 1 / 2010**

**Mitgliederrundbrief**  
**Kreisverband München**

**Hilfreich:**  
**Fahrradtipps**

**Halbseiden:**  
**E-Automobilität**

**Hohl:**  
**2. S-Bahn-Tunnel**



**Jahreshauptversammlung**  
**20. Mai 2010**



## Editorial

### Werbe-„Kultur“ im öffentlichen Verkehr

„Wohin verkehrt die Baukultur?“ war der Titel einer Veranstaltung der Bundesstiftung Baukultur im November 2009 in München. Bei der Exkursion am Nachmittag wurde – unter Mitwirkung des VCD München – auch der neue Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) an der Hackerbrücke besichtigt. Oben hui, unten pfui, das war der Eindruck vieler Teilnehmer. Auf Nachfrage stellte sich heraus, dass die Wartebe-  
reiche an den Bushaltestellen bewusst un-  
wirtlich gestaltet worden sind. Die Fahr-  
gäste sollen gezielt in in die oberen Etagen  
gelotst werden, in den Bereich mit Ge-  
schäften, Friseur etc.

Das scheint mir kein Einzelfall mehr zu sein. Die Fahrgäste im öffentlichen Ver-  
kehr finanzieren über die Fahrpreise hin-  
aus die Infrastruktur, indem sie sich auf ih-  
ren Wegen mit Werbung oder Einzelhan-  
dels- und Gastronomieangeboten konfron-  
tieren lassen. Im Straßenverkehr verhin-  
dern das Aspekte der Verkehrssicherheit  
weitestgehend. Und die Werbung im Au-  
toradio kann man ausschalten. Die Augen  
beim Weg durch den U-Bahnhof zu schlie-  
ßen, klappt dagegen in der Regel nicht.  
Nicht, dass ich generell gegen Werbung  
und Kommerzialisierung bin. Der VCD  
München wirbt zusammen mit „Wohnen

ohne Auto“ im U-Bahnhof Harras für au-  
tofreies Wohnen. Doch gegen ein Über-  
maß an Kommerzialisierung und Werbung  
im Bereich des öffentlichen Verkehrs soll-  
ten wir etwas tun. Letztendlich sollen  
Werbebotschaften beim Kunden eine ge-  
wisse Unzufriedenheit erzeugen, die dann  
den Kaufimpuls auslösen soll. Ich finde,  
Teilnehmer am öffentlichen (Nah)Verkehr  
sollen diese Verkehrsmittel und die zuge-  
hörige Infrastruktur jederzeit mit einem  
Gefühl der Zufriedenheit verlassen kön-  
nen.

Rudolf Heunisch

## Thema E-Mobilität: Unverständnisse und erstaunliche Eigendynamik

### Elektromobilität – wie kann's gehen?

**Wir sind uns gesellschaftlich einig: (Straßen-)Verkehr sollte mit erneuerbaren Energien erfolgen. Kraftstoffe vom Acker werden breit abgelehnt, was sich jedoch in politischen Entscheidungen bisher nicht niederschlägt – im Gegenteil, die steigende Beimischung von Agrokraftstoffen ist unverändert Gesetz.**

Sinnvoll ist jedoch ein Verkehr auf Basis er-  
neuerbarer Energie. Würde auf allen Flä-  
chen, auf denen heute in Deutschland  
Biosprit angebaut wird, Solarstrom produ-  
ziert, gäbe es keine Kohle- und Aromkraft-  
werke mehr – Deutschland würde zu 100

Prozent mit Solar-  
strom versorgt. Hinzu  
kommen Solaranlagen  
auf Dächern und an-  
deren versiegelten Flä-  
chen und weitere  
Quellen wie Wind-  
kraft.  
Fragt sich nur, wie  
Mobilität mit Strom  
funktionieren soll. Bei  
Zügen und Straßen-  
bahnen gibt es eine  
Lösung, diese tragen  
aber nur relativ wenig  
zum Energieverbrauch



im Verkehrssektor bei. Der große Brocken  
ist der Autoverkehr. Also Batterieautos!?

Namhafte Experten kommen zu interessan-  
ten Einschätzungen: Einerseits werden die  
Batterien im Massenmarkt zwar billiger  
werden, aber langfristig so teuer bleiben,

das ein typischer  
Kleinwagen dadurch  
über 5.000 Euro mehr  
kostet – bei stark ein-  
geschränkter Reichwei-  
te. Andererseits werden  
die Autohersteller wei-  
terhin auf E-Autos set-  
zen, weil sie nur so die  
Chance haben, den  
durchschnittlichen  
CO<sub>2</sub>-Grenzwert von  
120 g/km einzuhalten.  
Batterieautos emittieren  
nämlich rein rechtlich  
0 g/km – selbst wenn

der Strom aus dem ältesten Braunkohle-  
kraftwerk kommt. Man muss nur für jeden  
verkauften Q7 auch ein Batterieauto ver-  
kaufen, schon ist man gesund!

Und die Stromversorger setzen auf Elektro-  
mobilität, weil es das einzige positiv besetz-  
te Thema in der Öffentlichkeit ist. Es lässt  
die Debatte um Atomkraft-Pannen und  
Laufzeitverlängerungen vergessen; Klima-  
zerstörung und Rekordgewinne auf Kosten  
der Kunden geraten in den Hintergrund.  
Konsequenterweise erfolgt die interne Fi-  
nanzierung aus dem Marketingbudget.

Bleibt die Frage, ob Batterieautos technisch  
machbar und verkehrlich sinnvoll sind.  
Wenn Reichweiten unter 100 km genügen  
und man danach vor den nächsten 100 km  
acht Stunden Zeit hat, sind Batterieautos  
machbar. Mehr ist allerdings vorerst von  
dieser Technik nicht zu erwarten: also reine  
Stadtautos. Aber S-, U- und Straßenbahn  
sind doch schon Elektromobilität!

Gleichzeitig zeigt die Studie Mobilität in Deutschland, dass auch auf dem Land die meisten Fahrten deutlich kürzer als 50 km sind. Hier fänden Batterieautos also eine sinnvolle Anwendung. Begrenzte Reichweiten und lange Ladezeiten will die auf den Service für E-Autos spezialisierte Firma Better Place mit Batterie-wechselstationen lösen: leere Batterie raus, volle rein. Das ist nicht ganz einfach, aber möglich. Bleiben die hohen Kosten – Leasing macht Produkte nun mal nicht billiger, sondern verteilt die Kosten über die Zeit und schlägt eine Dienstleistungsgebühr drauf. Statt einer Batterie pro Auto braucht man dann mehrere, die in der Wechselstation geladen werden oder aufgeladen auf die Kunden warten – wieder Mehrkosten. Insgesamt ein sehr teurer Spaß, da helfen auch die geringeren Spritkosten nichts. Öffentlich etwas in Vergessenheit geraten ist Elektromobilität mit Wasserstoff: Wasserstoff tanken, in der Brennstoffzelle Strom erzeugen, elektrisch fahren. Fast unbemerkt wird systematisch an der Markteinführung gearbeitet. Nur ab und zu findet man eine überraschte Schlagzeile: „Wasserstoff immer noch nicht tot“. Reichweite und Betankungsdauer? Kein Thema. Kosten? Im Massenmarkt deutlich unter Batteriekosten, vergleichbar mit einem modernen Diesel. Einziger Nachteil ist die geringere Effizienz im Vergleich zur Batterie. Zum Glück schickt die Sonne 15.000-mal soviel Energie zur Erde, wie wir Menschen täglich verbrauchen.

Matthias Altmann



## Einladung

Jahreshauptversammlung  
des VCD-Kreisverbands München

**Donnerstag, 20. Mai 2010, 19.00 Uhr**

"Drehleier"/Haidhauser Bürgersaal

Rosenheimer Str. 123

U-/S-Bahn, Bus und Tram 19: Ostbahnhof

Bus 152: Bushaltestelle Orleansstraße

### Tagesordnung:

- Begrüßung
- **Paul Bickelbacher**, VCD-Mitglied und Stadtrat der Grünen:  
Impulsvortrag und Diskussion zum **Stand der S-Bahn-Debatte**  
**Achtung: Der Vortrag beginnt bereits um 18.30 Uhr**
- Wahl der Versammlungsleitung
- Rechenschaftsbericht des Vorstands
- Kassenbericht
- Bericht der Kassenprüfer
- Entlastung des Vorstands
- Beschluss des Haushaltsplans 2011
- Satzungsänderungen
- Wahl des neuen Vorstands

Weitere Vorschläge zur Tagesordnung und zu eventuellen Satzungsänderungen müssen gemäß unserer Satzung spätestens am 21. April 2010 bei einem der Vorsitzenden (Adressen siehe Impressum) oder in der Geschäftsstelle eingegangen sein.

Der Vorstand des VCD München

## 9. Münchner Nacht der Umwelt

### Stadt fair teilen



Dem Verbund klimaverträglicher Verkehrsmittel mangelt es mitunter an Licht. Um den oft an den Rand gedrängten Fußgängern, der Nahmobilität und Aufenthaltsqualität im Stadtviertel mehr Aufmerksamkeit zu schenken, bewirbt sich der VCD München zusammen mit Mitgliedern des Fachverbands Fußverkehr Deutschland ([www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de)) zur Teilnahme an der „Nacht der Umwelt“. Zu dieser Veranstaltung lädt das Referat für Gesundheit und

Umwelt für den 17. September 2010 ein. Vom Nachmittag bis in die Nacht hinein gibt es ein umfangreiches Programm ([www.muenchen.de/nacht-der-umwelt](http://www.muenchen.de/nacht-der-umwelt)), an dem sich Vereine und Verbände beteiligen können. Weil Vieles nahezu gleichzeitig angeboten wird, fragen wir schon heute:

Wie geht es Münchens Fußgängern, Nichtmotorisierten und Kindern auf der Straße?

Gehweg vor der Sankt-Martin-Schule in Giesing am PARK(ing) DAY 2008. Der anwesende Ordnungshüter zeigte Verständnis - für den Lkw-Fahrer.

Zu Fuß zu Bus, Bahn und Tram – Wo gehen wir gern? Was lässt sich verbessern? Wir dokumentieren öffentliche Gehwegsituationen - besonders auch außerhalb der Innenstadt - und suchen hierfür Interessentinnen und Interessenten, Fotos und Belege. Schreiben Sie an: [gehwegaktion@vcd-muenchen.de](mailto:gehwegaktion@vcd-muenchen.de)

Helge Bartsch

Beitrag des VCD München zur Nacht der Umwelt: siehe Seite 8.





Initiative Wohnen ohne Auto

## Autofrei wohnen – wir wollen es!

**Als vor gut zehn Jahren die ersten Haushalte in das erste autofreie Wohnprojekt in der Messestadt Riem einzogen, dachten wir, das Konzept „Wohnen ohne Auto“ hätte den Durchbruch geschafft: Trotz aller Schwierigkeiten blieben immer genügend Bauwillige, die sich schließlich den Traum vom autofreien Wohnen erfüllten. Weitere Projekte in der Messestadt folgten bald. In ganz Deutschland und auch im Ausland entstanden autofreie Siedlungen mit meist deutlich mehr Wohnungen als in Riem.**

Unsere Zuversicht, nun würden auch in anderen Neubaugebieten – Theresienhöhe, Ackermannbogen – autofreie Quartiere entstehen, erwies sich allerdings als zu optimistisch. Die Stadtverwaltung hat autofreie Planungsinitiativen in anderen Stadtteilen nicht unterstützt und eine Reduzierung von Stellplätzen in einzelnen Bauvorhaben nicht genehmigt. Und das

- ▶ obwohl sich das Konzept „Wohnen ohne Auto“ bewährt hat,
- ▶ obwohl sich der MIV, wie viele Verkehrswissenschaftler sagen, nur durch Maßnahmen an der „Quelle“ wirksam verringern lässt (in der Messestadt schafften rund 30 Prozent der autofreien Bewohner erst mit dem Einzug den eigenen Pkw ab),
- ▶ obwohl autofreies Wohnen nachweislich relevant ist für den Klimaschutz,
- ▶ obwohl erfahrungsgemäß in vielen Neubaugebieten zahlreiche Stellplätze leer stehen (2009 waren 42 Prozent der Plätze in der Gemeinschaftstiefgarage Messestadt nicht belegt),
- ▶ obwohl die neueste bundesweite Mobilitätsstudie bestätigt, dass auch in der „Auto-Stadt“ München 29 Prozent der Haushalte kein Auto besitzen,
- ▶ obwohl mit „Peak oil“ eine stark veränderte Mobilität zu erwarten ist.

Warum diese fehlende Akzeptanz bei den meisten Entscheidungsträgern? Zum einen gibt es immer noch viele Vorurteile – da wird das Konzept nicht richtig wahrgenommen („autofeindlich“), die Nachfrage falsch eingeschätzt („Autofreie gibt es nicht oder sie sind alt und arm“) oder die Zukunftsfähigkeit bestritten („irgendwann ha-

ben alle ein Auto“). Zum anderen sehen viele Stadt- und Verkehrsplaner die „Stellplatzpflicht“ als unumstößlich an. Sie schreibt vor, dass zu jeder neu gebauten Wohnung eine bestimmte Anzahl von Stellplätzen (in München meist 1, bei mehr als 156 qm großen Wohnungen 2) zu schaffen ist – egal, ob die Plätze gebraucht werden. Denn, so das Argument, irgendwann könnten sie nötig sein.

praxistauglich erwiesen. Und was immer wieder vorgeschlagen wird – Duplex-Gruben zu bauen und zuzuschütten –, ist natürlich nicht praktikabel.

So steckten alle Ansätze für autofreies Wohnen fest: Die Stadt wollte im Bebauungsplanverfahren mögliche autofreie Projekte nicht zusichern, ohne diese Rechtssicherheit konnten sich Bauwillige natürlich nicht für ein solches Projekt entscheiden,



Foto: Gunhild Preuß-Bayer

Unsere Hoffnungen auf die neue, seit 2008 gültige Münchner Stellplatzsatzung erfüllten sich nicht. Trotz unserer Anträge enthält auch sie keine generelle Regelung für den Umgang mit autofreiem oder -reduziertem Wohnungsbau. Ein Passus soll zwar im Einzelfall weniger Stellplätze ermöglichen, hat sich jedoch als wenig

ohne Bauwillige wollte die Stadt sich mit dem Thema Stellplatzreduzierung gar nicht befassen.

Wir wollen diesen Teufelskreis jetzt durchbrechen und das Risiko eingehen, für den 4. Bauabschnitt am Ackermannbogen ein autofreies Projekt zu planen, ohne zu wissen, ob es eine Stellplatzreduzierung zu

vernünftigen Bedingungen geben wird. Darüber könnte auch erst verhandelt werden, wenn das Grundstück gekauft ist – was völlige Rechtsunsicherheit bedeutet und im worst case hieße: Eine autofreie Gruppe kauft ein Grundstück und erfährt dann, dass sie doch alle Stellplätze bauen muss. Trotz dieser Unwägbarkeiten ist der Wunsch nach einem solchen Projekt groß: Zur ersten Infoveranstaltung kamen über

30 Interessenten. Mittlerweile gibt es eine feste Gruppe, die bereit ist, viel Zeit und auch Geld zu investieren, um das Projekt vorzubereiten.

**Nun ist die Stadt am Zug:**

Wenn sie „Wohnen ohne Auto“ ermöglichen will, braucht die neue Baugemeinschaft möglichst bald Gewissheit, dass ein annehmbarer Stellplatzschlüssel (0,2 bis 0,4) zugelassen wird, und zwar vor einem

Da die Streichung unseres kleinen, aber für uns sehr wichtigen öffentlichen Zuschusses angekündigt wurde, sind wir mehr denn je auf Spenden angewiesen. Wir würden uns deshalb sehr freuen, wenn Sie unsere Arbeit unterstützen würden. Unser Spendenkonto: VCD München, Kto.Nr. 579 700, BLZ 700 905 00, Spardabank München, Zweck „Spende für WoA“.

Noch kann man bei unserem Projekt am Ackermannbogen einsteigen – einfach im VCD-Büro melden oder E-mail: kontakt@wohnen-ohne-auto.de

Grundstückskauf. Zudem darf eine Nachrüstmöglichkeit auf 100 Prozent Stellplätze nicht zur Bedingung gemacht werden, weil das Konzept gerade auch langfristig ohne Stellplätze auskommt und der Wohnungsbau so nur unnötig verteuert und erschwert würde.

Noch ist der Durchbruch nicht geschafft, aber wir sind überzeugt: „Wohnen ohne Auto“ ist ein Modell mit Zukunft. Wir werden uns weiter dafür einsetzen, dass es nicht nur in Einzelprojekten möglich wird, sondern dass in großen Neubaugebieten (etliche Kasernengelände, Freiham) schon in der Bebauungsplanung größere (mindestens 200 Wohneinheiten) autofreie Quartiere vorgesehen werden.

Maria Ernst

**Aus dem Fahrgastbeirat****Es gibt viel zu tun**

Von der dreijährigen Amtsdauer des derzeitigen MVV-Fahrgastbeirats sind inzwischen zwei Jahre vorüber. Es ist also Zeit, eine kurze Zwischenbilanz zu ziehen.

Der MVV und die Vertreter der einzelnen Verkehrsträger, wie MVG oder DB Regio, sind bei den Sitzungen des Fahrgastbeirats immer gut vorbereitet. Die Auskünfte im Informationsteil der Sitzungen geben Einblick in Teile der aktuellen Arbeit und Planungen. So wurde zum Beispiel in der letzten Sitzung über die Vorbereitung zum Ökumenischen Kirchentag berichtet. In Anbetracht des eher gemäßigten Publikums erwartet unser Oktoberfest-erfahrener MVV keine unlösbaren Aufgaben. Auch Darstellungen von Kundenbefragungen oder der Störungsempfindlichkeit der S-Bahn hören die Mitglieder des Fahrgastbeirats gern an und diskutieren darüber.

Im Abschnitt „Anliegen, Anträge und Fragen“ kommen dann die großen und kleinen Sorgen der Fahrgäste bzw. ihrer Verbände an die Reihe. Hier reicht die Spanne von Kritik an fehlenden oder fehlerhaften

Durchsagen, Problemen mit Aufzügen oder Rolltreppen bis hin zu Wünschen nach Umgestaltung von Haltestellen und Änderungen bei Buslinien. Wie auch im normalen Leben ist der Einfluss des Fahrgastbeirats bei kleinen kostengünstigen Wünschen am größten. Anträge zu Veränderungen an der Tarifgestaltung haben aber kaum Chancen, durchgesetzt zu werden. So gibt es noch immer keine Abos für Zeitkarten des Ausbildungstarifs oder Jugendkarten. Dass man das BOB-MVV-Ticket nur an wenigen Stellen kaufen kann, wird wohl noch eine Weile so bleiben. Der Verkauf an (fast) allen Fahrschein-Automaten im MVV-Gebiet ist zwar technisch möglich, doch der dafür geforderte Vertriebspreis ist für die BOB zu hoch.

Trotz der durchwachsenen Aussichten ist es für Sie, liebe Leser der nahfairkehr, sinnvoll, Ihre Probleme mit dem MVV an uns zu melden (Kontakt siehe Impressum). Wir kümmern uns darum.

Rudolf Heunisch

**Was – Wann – Wo?****28.4.** Tag gegen Lärm

Motto: Kostbare Ruhe/Teurer Lärm  
→ [www.tag-gegen-laerm.de](http://www.tag-gegen-laerm.de)

**12.-16.5.** Ökumenischer Kirchentag. Der VCD Bayern beteiligt sich gemeinsam mit der Verbraucherzentrale Bayern im Rahmen des Klimaprojekts

**20.5.** Jahreshauptversammlung VCD KV München (s. Seite 3)

**30.6.** „Virus Auto - Die Geschichte einer Zerstörung“ Prof. H. Knoflacher (Wien), Ringvorlesung Umwelt, TU München, Hörsaal 1100, Arcisstraße 21, 19:30 Uhr

**31.7.** Ausflug Bründlings-Alm und Hochfelln (s. Seite 8)

**17.9.** Nacht der Umwelt (s. Seiten 3 und 8)

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](http://www.wohnen-ohne-auto.de)



## VCD in Stadtrat und Bezirksausschuss

### Aktiv für den Umweltverbund

Schon im vergangenen Jahr haben wir zwei Münchner VCD-Mitglieder vorgestellt, die dem Stadtrat bzw. einem Bezirksausschuss angehören und ein offenes Ohr für die Probleme von Fußgängern, Radlern und Benutzern öffentlicher Verkehrsmittel haben: Paul Bickelbacher, Stadtrat der Grünen mit Spezialgebiet Verkehr und Mitglied des Bezirksausschusses Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt (BA 2), und Nina Reitz, SPD-Mitglied im BA 5 (Au-Haidhausen).

Heute lernen Sie zwei weitere VCDler kennen, an die Sie sich mit Anliegen und Vorschlägen wenden können, egal, ob es um die Sicherheit von Schulwegen, mangelhafte Radwege oder fehlende Haltestellenhäuschen geht. Nikolaus Gradl ist SPD-Stadtrat und stellvertretender verkehrspolitischer Sprecher seiner Fraktion, Grünen-Mitglied Roland Zintl ist im BA 9 (Neuhausen-Nymphenburg) stellvertretender Vorsitzender und stellvertretender Fraktions-sprecher.

Was er als einige seiner verkehrspolitischen Ziele formuliert, kann wohl für alle vier Ansprechpartner gelten: mehr urbane Lebensqualität durch fußgängerfreundliche Gestaltung öffentlicher Räume und Plätze, Förderung und Verbesserung des Radverkehrs etwa durch Öffnung von Einbahnstraßen für Radler, Schaffung von Begegnungszonen (Shared Space), mehr Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum und mittelfristig eine deutliche Erhöhung des Radverkehrsanteils.



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



Nikolaus Gradl, Tel.: 089/85 63 97 97  
E-Mail: gradl@rathaus-muenchen.de



Roland Zintl, Tel.: 089/18 69 20  
E-Mail: zintl.architekt@online.de

## Radlsaison 2010

### Jetzt geht's los!

Auch wenn im letzten Winter deutlich mehr Radler unterwegs waren als sonst in der kalten Jahreszeit – große Freude kam angesichts der mangelhaft geräumten Radwege selten auf. Jetzt aber gibt es keinen Grund mehr, auf das Rad zu verzichten. Etwas Wartung und Pflege helfen dabei, das Radeln auf einem gut funktionierenden und verkehrssicheren Fahrrad zu genießen – vor allem, wenn das Rad den Winter über im Freien stand. Robert L. Baer, der in München die Fahrradhandlung VeloM betreibt, hat für alle, die jetzt wieder aufs Radl steigen, ein paar gute Tipps:

Der richtige Reifendruck bewirkt nicht nur, dass sich Ihr Rad leichter fährt, er schützt

auch vor der Pannensache Nummer eins, dem Platten. Mein Rat: Da der hintere Mantel wegen der höheren Gewichtsbelastung doppelt so schnell verschleißt wie der vordere, kann es die Lebensdauer der Reifen verlängern, wenn man zum richtigen Zeitpunkt die Mäntel von Vorder- und Hinterreifen miteinander vertauscht.

Kette und Antrieb werden gern getreu dem Motto „viel hilft viel“ dick mit Öl behandelt. Das hilft aber nicht Ihnen, sondern den Herstellern von Ketten, Zahnkränzen und anderen Antriebsteilen. Schmutz und vor allem Sand bleiben so an der Kette haften und beschleunigen den Verschleiß des gesamten Antriebs, besonders bei Ketten-

schaltungen. Wer selbst Hand anlegen möchte, sollte Kette und Ritzel mit Kriechöl einsprühen und gründlich säubern. Meist ist dann noch genug Öl zwischen den Bolzen und den sie umgebenden Rollen – übrigens der einzige Ort, wo Schmierstoff nötig ist.

Überaus wichtig sind gut funktionierende Bremsen. Besonders die Cantilever-Bremse und deren Nachfolger, die V-Brake, sind ziemlich witterungsempfindlich und benötigen regelmäßige Pflege. Gut geschmierte Bremszüge und etwas Öl auf die Sockel, an denen die Bremsarme am Rahmen befestigt sind, sorgen für gut dosierbares Bremsen und gleichmäßige Abnutzung der Beläge.

Klingt alles zu kompliziert? Kein Problem, unter dem Motto "Fahrräder für München" betreibe ich unweit des Rotkreuzplatzes die Fahrradhandlung VeloM, deren Ziel es ist, das Fahrrad als zweckmäßiges Nahverkehrsmittel zu fördern. Abhängig von den Gegebenheiten im Einzel-

fall erhalten VCD-Mitglieder in der Regel zehn Prozent Preisnachlass auf mein Warenangebot und bis zu 20 Prozent auf meine Arbeitszeit. Darüber hinaus berate ich Sie gern in allen Fragen rund ums Fahrrad.

*Robert L. Baer*

Fahrradhandlung VeloM — Robert L. Baer  
Ysenburgstraße 9, 80634 München  
Telefon (ganztags): 089/54 87 05 91  
E-Mail: info@velom.de

➔ [www.velom.de](http://www.velom.de)

Öffnungszeiten: Di - Fr: 13 bis 19 Uhr,  
Sa: 9 bis 13 Uhr und nach Vereinbarung

## Zweiter S-Bahn-Tunnel

# Gewinner und Verlierer

**Das Bedienungskonzept für den zweiten S-Bahn-Tunnel bedeutet Zeitersparnisse für die einen, für die anderen Verschlechterungen wie Taktausdünnung und neue Umsteigezwänge. Hier eine Zusammenfassung, was eigentlich geplant ist und wen es wie treffen würde, falls das Konzept Wirklichkeit werden sollte:**

Veränderungen sind auf acht Außenästen geplant. Auf fünf Ästen wird der derzeitige Takt 20 (alle 20 Minuten in der Hauptverkehrszeit) auf einen Takt 15 verkürzt, also vier statt drei Verbindungen pro Stunde. Davon profitieren 33 Stationen. An den äußeren Enden dieser Äste wird dafür auf einen Takt 30 ausgedünnt, teils mit Verstärkerfahrten, teils ohne – wie in Freising.

An 21 Stationen wird der Takt 10 auf einen Takt 15 verschlechtert. Acht dieser Stationen werden dafür zusätzlich im Takt 30 von einer Express-S-Bahn (XS) bedient; nur hier bleibt es also bei sechs Fahrten stündlich.

Die wesentliche Neuerung sind XS auf drei Ästen: S3/Mammendorf, S4/Ebersberg und S8/Herrsching. Die XS startet jeweils am Ende des Astes und bedient ihn im Takt 30. Unterwegs lässt sie Stationen aus und schwenkt ab Laim in den zweiten Tunnel ein. Ebersberger und Mammendorfer haben also nur noch einen 30-Minutentakt, kommen dafür aber schneller ins Münchner Zentrum. Nur in Herrsching wird der 30-er Takt in der Hauptverkehrszeit verdichtet. Alle anderen zehn Außenäste erfüllen nicht die technischen Voraussetzungen für eine XS. Eine „Ertüchtigung“ ist im Zuge des Tunnelprojekts nicht vorgesehen.

### Beispiel XS3 Mammendorf

Ab Mammendorf XS mit Takt 30 statt bisher Takt 20. Stationen: Malching, Maisach, Olching, Gröbenzell und Pasing, ab Laim zweiter Tunnel mit Stationen Hbf, Marienhof und Ostbahnhof. Maisach hat derzeit einen 10-Minutentakt, der auf einen 15-Minutentakt

ausgedünnt wird. Die an manchen Stationen haltende XS kann nicht vertaktet werden mit den normalen S-Bahnen – die übrigens weiterhin durch den alten Tunnel fahren. Fahrtzeitgewinn von Mammendorf zum Marienhof: elf Minuten (durch Auslassen von Gernlinden, Esting, Lochhausen, Langwied, Hirschgarten, Donnersberger-, Hackerbrücke und Stachus). Bis Ostbahnhof werden etwa weitere drei Minuten eingespart, da auch Isartor und Rosenheimer Platz ausfallen. Wer den alten Tunnel anfahren will, kann bahnsteiggleich in Laim umsteigen. Ähnlich sieht es für Ebersberg/S4 und für Herrsching/S8 aus.

### S1/Freising und Flughafen

Die S1 ab Freising und Flughafen fährt nur noch im Takt 30 und bedient den zweiten Tunnel. Beide Äste werden ab Neufahrn zusammenggeführt und zu einem Takt 15 verdichtet (Koppeln und Flügel entfallen). Die Fahrtzeit von Freising zum Marienhof verkürzt sich um acht Minuten. Wer andere Stationen der Innenstadt anfahren möchte, kann in Laim bahnsteiggleich umsteigen.

### Verbesserung für Altomünster

Die Linie A wird durchgebunden. Wer von Altomünster kommt, kann also ohne Umsteigen in die Innenstadt fahren – der einzige Fall mit weniger Umsteigezwängen im Vergleich zu heute.

Soweit ist also aus einem einheitlichen Takt 10/20 (teilweise 40) ein 15er-Takt plus XS im 30-Minutentakt auf drei Linien geworden. Es gibt Fahrtzeitgewinne, weil Haltestellen ausgelassen werden. Dadurch entstehen aber auch neue Umsteigezwänge.

## 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](http://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







Werden mit dem zweiten Tunnel mehr S-Bahnen fahren? Ja... drei! Derzeit fahren ca. 30 Fahrtenpaare in der Hauptverkehrszeit durch den Tunnel – mit dem zweiten Tunnel könnten es zunächst 33 sein, die sich aber auf zwei Tunnel aufteilen. Soweit halten sich Verschlechterungen und Verbesserungen die Waage. Ein Ergebnis, das dringend nach Überplanung ruft!

Nina Reitz

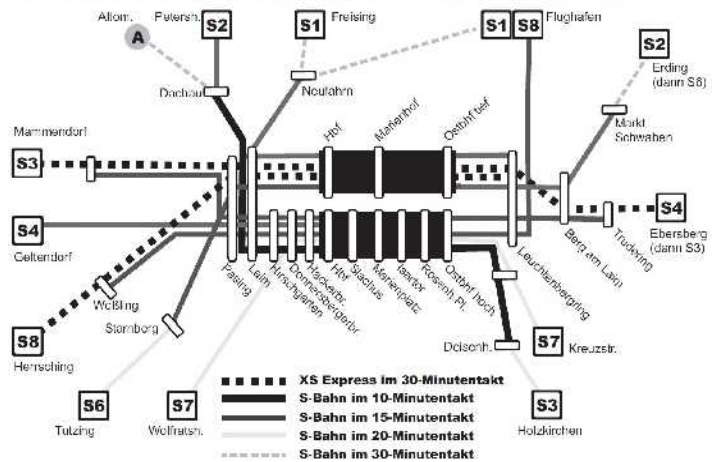
Quelle für die hier zugrunde liegende Planung ist die „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel/Südring“ des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie:

[www.stmwivt.bayern.de/pdf/verkehr/Muenchen\\_Vergleich\\_Tunnel\\_Suedring.pdf](http://www.stmwivt.bayern.de/pdf/verkehr/Muenchen_Vergleich_Tunnel_Suedring.pdf)

Ausführlichere Version dieses Artikels: [www.vcd-muenchen.de](http://www.vcd-muenchen.de)

### S-Bahn/Bedienungskonzept 2. Tunnel und XS

Vereinfachte Darstellung laut vergl. Untersuchung Südring und Zweiter Tunnel, geplante Bedienungsverkettung



## 9. Münchner Nacht der Umwelt

### Wem gehört der Gehweg?



Gehwege sind zum Gehen da, sie können zur Begegnung und zum Verweilen einladen und dienen der Nahmobilität. Manchmal teilen sich Fußgänger und Radler den Gehweg am Rand der Straße, damit mehr Platz für Autos bleibt. Oft wird ein Teil des Bürgersteigs stillschweigend und dauerhaft für Autos genutzt. Der VCD München lädt in der Nacht der Umwelt zum Spaziergang auf typischen „Parkplatz-Ersatz-Gehwegen“ ein und fragt: Wem gehört der Gehweg? Straßen für Autos, Radwege für Fahrräder – Gehwege für Alle und Alles?

#### Programm

14-15 Uhr Treffpunkt Bodenstedt-/Cervantesstraße (Tram 19, Haltestelle Knie)

16-17 Uhr Treffpunkt Orffstraße 22, beim Café Ruffini (Tram 12, Station Neuhausen)

18-19 Uhr Treffpunkt Utzschneider-/Blumenstraße, beim Restaurant Lounge (Tram 17 u. 18, Station Reichenbachplatz)

Gehen Sie mit! Rollstuhl, Kinderwagen und Kinderfahrrad willkommen.

[www.vcd-muenchen.de/themen\\_m.html](http://www.vcd-muenchen.de/themen_m.html)

### Mit dem VCD unterwegs

Samstag, 31. Juli: Von der Talstation der Hochfelln-Bahn, die wir mit dem Bus erreichen, steigen wir über die Maximilianshütte und die Bründlings-Alm (Brotzeitpause) auf zum Hochfelln (1.671 m). Zum Abstieg nehmen wir die Seilbahn (12 Euro), von deren Talstation wir durch das Moos zurück zum Bahnhof Bergen wandern. Wanderzeit ca. 5 Stunden. Treffpunkt 8.30 Uhr am Gleis 5 im Holzkirchner Flügelbahnhof; Abfahrt 8.48 Uhr Richtung Salzburg. Anmeldung bei Stefan Kugelmeier, Tel.: 7 00 43 69.

Diese Wanderung führt der VCD gemeinsam mit dem Verein „Genuss zu Fuß... Du Bon Pied“ durch, der regelmäßig Wanderungen und Wanderurlaube anbietet. Das Programm findet sich im Internet:

➔ [www.genuss-zu-fuss.de](http://www.genuss-zu-fuss.de)

### Spendenaufruf

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie die Arbeit des Kreisverbands München und die Ausgabe des Nahfairverkehrs 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.