

nahfairkehr

VCD-Journal für München und Umland



VCD-Forderung könnte bald Realität werden

Mehr Freiheit für Fußgänger im Hackenviertel!

Bald Flaniermeile? So entspannt könnte die westliche Sendlinger Straße künftig aussehen. Eine Simulation des VCD

Es könnte ja so schön sein: Fußgänger flanieren durchgehend vom Sendlinger Tor bis zum Marienplatz. Ungestört vom Autoverkehr. Doch der Weg dorthin scheint immer noch steinig zu sein: Im Viertel regt sich Widerstand. Man mag die Reduktion der Autostellplätze direkt vor dem Haus nicht hinnehmen. Geschäfte und Arztpraxen fürchten um ihren Zulauf.

Es sind halt immer wieder die gleichen Begründungen, mit denen sich die Autofechter Gehör verschaffen wollen. Man hört das immer, wenn eine Fußgängerzone eingerichtet werden soll. Im konkreten Fall fehlen wohl aber die spezifischen Argumente, die begründen, warum das, was anderswo

problemlos funktioniert, hier nicht gehen soll. Immerhin wollen OB Reiter und die SPD (und viele andere Stadträte auch) die Fußgängerzone nun auch zwischen Hackenstraße und Sendlinger Tor. Beschlossen wurde jetzt ein Probejahr, das Anfang Juli beginnen soll. Man will Erfahrungen sammeln, ob und wie alles funktioniert. Der VCD begrüßt das natürlich. Es ist ja auch die Chance, dass man sich schnell an alles gewöhnt und die Haderer peu à peu überzeugt.

Die Fußgängerzone zwischen Sendlinger Tor und Hackenviertel ist bekanntlich nur ein Teil der VCD-Forderungen. Ende 2015 hat der VCD einen Stadtplan herausgebracht, in dem ein Netz von verkehrsbe-

ruhigten Straßen im Zulauf auf das Stadtzentrum angeregt wird, um den gestiegenen Ansturm von Fußgängern im Zentrum zu entzerren. Der Stadtplan traf auf gute Resonanz. Wir machen weiter. Im Sommer soll es Infostände geben. Und wer heuer den Vorstand unterstützen will und auch etwas für die Streuung dieser VCD-Ideen tun mag: Kurze Mail genügt, wir schicken den betreffenden Mitgliedern die Publikation gern auch in entsprechender Stückzahl nach Hause - zur Weiterverteilung.

Wolfram Liebscher

angepeilt:

Die Bahn schätzt die Kosten für den Neubau des Münchner Hbf auf bis zu eine Milliarde Euro.

Editorial

Causa Marienplatz-Sperrung

Weiter stille Auto-Träume?

Noch vor Jahresfrist traf der Stadtrat eine schwerwiegende Entscheidung für den Marienplatz: Die Sperrung für Radfahrer und Linienbusse. Begründet wird dies mit der steigenden Zahl der Fußgänger. Soweit ok. Aber ist das die Lösung des Problems? Zielt nicht alles nur auf „Verlagerung“? Fahrradfahrer sollen über die Sparkassenstraße und den Viktualienmarkt ausweichen. Dort ist's aber bereits jetzt viel zu eng.

Und es stellt sich auch die Frage: Denken die städtischen Entscheider tatsächlich „pro Fußgänger“? Wenn ja, warum ist dann der Autoverkehr zwischen Dallmayer und Kaufhaus Beck

– unmittelbar vor dem Marienplatz – weiter erlaubt? Hier wird wohl der Traum der autogerechten Stadt still weitergeträumt...

Harte Fakten schafft man dagegen für den 52er-Bus. Ihn für den Marienplatz sterben zu lassen, tut allerdings gerade Gehbehinderten weh. Sie haben keine Verbindung mehr aus dem Gärtnerplatzviertel direkt an U- und S-Bahn. Denn der Marienplatz ist ja auch so etwas wie eine Verkehrsdrehscheibe, und öffentliche Verkehrsmittel erfüllen ihren tiefen Sinn nur durch Verknüpfung. Für den Stadtrat zählt das offenbar nicht.



Wolfram Liebscher, Kreisvorsitzender

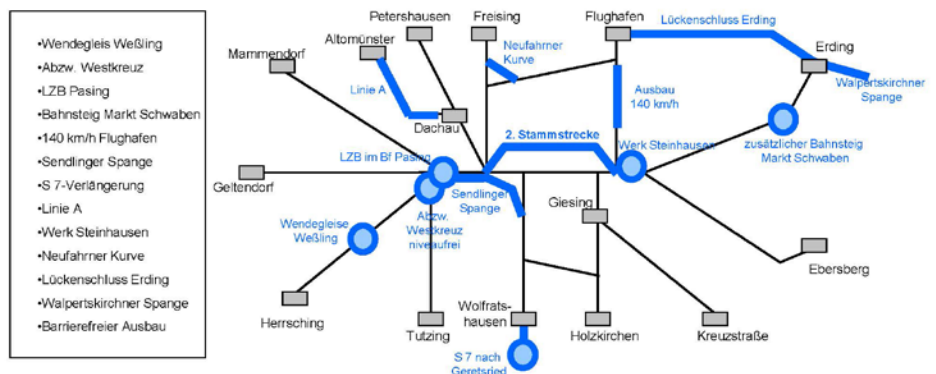
Mehr Tangenten, Ausbau der S-Bahn!

Der öffentliche Nahverkehr in München und Umgebung ist weitgehend zentralistisch ausgerichtet. Die Stammstrecke der S-Bahn durch die Innenstadt wird möglicherweise durch einen zweiten Tunnel ergänzt. Was fehlt, sind Querverbindungen in Stadt und Umland.

Im Landkreis München wurden in den vergangenen Jahren einige tangentielle Buslinien verbessert und verdichtet, zum Beispiel Verbindungen von Unterschleißheim, Garching, Ismaning, Haar, Taufkirchen und ins Würmtal. Am aktivsten ist der Landkreis Fürstentfeldbruck, der auch schon Expresslinien Landkreis-übergreifend in den Landkreis Starnberg eingerichtet hat und weitere Verbindungen plant.

Zwar kann als regionale Einheit ein Landkreis attraktive Verbindungen schaffen und die Defizite des Systems etwas ausgleichen. Woran es jedoch mangelt, ist ein Engagement auf höherer politischer Ebene.

Auch die Pläne der MVG setzen bisher nur auf mehr tangentielle Buslinien. Unbedingt notwendig ist es aber auch, die bisher verzögerten Pläne für die West- und Nordtangente der Tram umzusetzen. Darüber hinaus sind weitere Tangentiallinien und die Verlängerung bestehender Linien dringend geboten,



Das 13-Punkte-Sofort(!)-Programm des Verkehrsministeriums. Quelle: stmi

ten, auch über die Stadtgrenzen hinaus. Verbesserungen im Bahnverkehr sind extrem selten. Der Zustand der S-Bahn schreit nach Reformen, und das 13-Punkte-Sofort-Programm vom Mai 2012 ist bisher nicht umgesetzt worden. Eine Ausnahme: der Ausbau nach Altmünster. Ein zweiter Tunnel ist extrem teuer und würde die Lage nur minimal verbessern, teilweise würde es zu Verschlechterungen der bisherigen Verbindungen kommen. Im Hinblick auf die zahllosen Sperrungen der S-Bahn-Stammstrecke wäre als Minimum der „Regionalzughalt Poccistraße“ ein Segen, und auch ein Halt

am Heimeranplatz. Die S2 wird zum Beispiel häufiger ohne Halt von Obermenzing zum Ostbahnhof geleitet, ebenso die S8 von Pasing – erst demnächst wieder an 13 Abenden.

Die bisherigen Pläne sehen nur gigantischen Landverbrauch und massive Zerstörung vor: Ausbau auf vierspurige Bundesstraßen und achtspurige Autobahnen auch mit Tunnels. Das führt zu mehr Abgasen und Lärm auf den zerstörten Flächen, der Verkehrsstau verlagert sich lediglich auf einen größeren Bereich.

Rolf Schiener

Kontroversen um den neuen Münchner Hauptbahnhof!



Modernisierung statt Abriss: Das Denkmalnetz München hat den Erhalt des jetzigen Ensembles am Hauptbahnhof gefordert. Es könnte gut modernisiert werden, was auch viel Geld sparen würde. Der VCD begrüßt den Vorstoß.

Montage: Denkmalnetz/H. Lukas

Mit der Landeshauptstadt München streiten, wer für die Sanierung der Paul-Heyse-Unterführung zuständig ist - Deutsche Bahn oder Landeshauptstadt - das ist das Eine. Das Andere: den Hauptbahnhof total umbauen und zudem den denkmalgeschützten Starnberger Flügelbahnhof abreißen, um dort ein Hochhaus als „Büroturm“ und „Einkaufszentrum“ zu bauen. Da frage ich mich: Geht's noch - oder ist der Größenwahn ausgebrochen? Ginge es vielleicht auch etwas kleiner und bescheidener? Es sind ja letztlich die von der DB erwirtschafteten Gewinne (oder gab's gerade einen Milliardenverlust?), die hier verbaut werden sollen - also immer, positiv wie negativ, unsere Steuergelder.

Wozu brauchen wir ein weiteres Büro- und Einkaufszentrum? Ja, die Lage, die Lage, die Lage, die lockt mit Aussicht auf hohe Gewinne - Hauptbahnhof, Hauptbahnhof-Vorplatz und Mengen von Pendlern und Touristen. Dabei stehen in unmittelbarer Nähe Büroräume leer - weil eben offenbar die Lage doch nicht so ganz stimmt.

Vom Augustiner in der Arnulfstraße hat man einen tollen Blick auf die Türme der Frauenkirche - muss diese Sichtachse unbedingt verbaut werden? Offensichtlich kennt der Größenwahn der Bahn keine Grenzen. Genügt nicht eine Großbaustelle im süddeutschen Raum? Muss auch in München auf Teufel komm raus gebaut und gebuddelt werden?

Neubau - nur ein Spekulationsobjekt?

Auch wenn die zweite S-Bahn-Stammstrecke nicht kommen sollte, ist laut Projektplanung der bis zu 41 Meter tiefe Nukleus, ein tiefer senkrechter Schacht in der Schalterhalle, unbedingt notwendig; Baukosten nach Auskunft vom Oktober 2015: 560 Millionen bis 1,2 Milliarden Euro. Wenn man vermutet, dass auch dieses Projekt „schöngerechnet“ wurde und die Preissteigerungen in der Bauzeit von 7 bis 10 Jahren einrechnet, ist man schnell bei 3 Milliarden Euro!

Das Verkehrschaos rund um den Hauptbahnhof wird zehn Jahre lang gigantisch sein, bei drei Baustellenzufahrten in der Arnulfstraße, der Bayerstraße und auf dem Bahnhofsvorplatz!

Und was hat der Fahrgast davon? Nichts! Von Verbesserungen keine Spur. Der neue Hauptbahnhof ist ein einziges Spekulationsobjekt. So könnte das DB-Geschenk an München leicht zu einem Danaer-Geschenk werden. Und über das Projekt können die Münchnerinnen und Münchner nicht einmal abstimmen - sie sollen nur zustimmen, außer die Stadtgestaltungskommission legt ihr Veto ein und es gibt keine Baugenehmigung für die jetzigen Pläne. Sonst werden wir alle wohl an der Nase herumgeführt. Aber wir sind keine Tanzbären und wollen und werden uns nicht an der Nase herumführen lassen!

Jürgen Weiss

kommentiert

Dubai lässt grüßen - was will die Bahn wirklich?

Noch gibt es keine Anzeichen dafür, dass die Bahn im neuen Hauptbahnhof kürzere Wege für die Fahrgäste will. Der VCD hat es gefordert, es gibt eine positive Petition an den Landtag, am Hauptbahnhof im Zusammenhang mit der Überplanung auch bessere Zu- und Übergänge zu schaffen. Doch Bahn und Stadt schweigen sich noch über eine konkrete Umsetzung aus. In Rede stehen Verbindungen zwischen den Bahnsteigen und zum Busbahnhof sowie die Totalsanierung des Paul-Heyse-Tunnels mit Einbindung der Straßenbahn. Der VCD bleibt da dran. Ginge es nach uns, kann man sich gut eine halbe Milliarde Euro für Abriss und Neubau sparen. Denn ein Bauklotz in Dubai-Architektur bringt den Fahrgästen wohl kaum etwas. Für Bahn und Politik dagegen scheint er als Prestigeobjekt wichtig zu sein. Geht es um wirkliche Verbesserungen für die Fahrgäste, spart man sich das Geld.

Wolfram Liebscher

angeeckt:

Stadtrat beschloss das „Aus“ für den 52er-Bus am Marienplatz – Protestwelle.

Verkehrslenkung rund um den Marienplatz

Wir brauchen ein Gesamtkonzept für die Altstadt

Seit Mitte Februar 2016 ist die Dienerstraße zwischen Marienplatz und Rindermarkt für Busse, Fahrräder und Taxis gesperrt. Grund ist die Hugendubel-Baustelle, die die Durchfahrt verengt. Laut Stadtratsbeschluss soll diese Sperrung nach Ende der Bauarbeiten im Mai 2017 aber bestehen bleiben. Radlerinnen und Radler sollen dauerhaft die Umgehungsroute über Sparkassenstraße und Viktualienmarkt benutzen. Die Haltestelle des 52er-Busses am alten Rathaus wurde ans Sendlinger Tor verlegt.

Es ist zu wünschen, dass der Stadtrat diese Entscheidungen überdenkt. Gerade in der Altstadt sollte München ein Zeichen für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik setzen. Mit punktuellen Sperrungen, die das Problem nur verschieben, ist das nicht zu erreichen. Ein Gesamtkonzept ist gefragt. Umweltfreundliche und platzsparende Mobilitätsformen müssen absolute Priorität haben. Deshalb sollte vor allem der Fuß- und Radverkehr gefördert werden; daneben natürlich der ÖPNV. Die überfüllten öffentlichen Verkehrsmittel würden entlastet, wenn mehr Menschen zu Fuß gingen (s. VCD-Konzept „mehr Platz für Fußgänger“) oder das Rad benutzten.

Auch deshalb brauchen Radler mehr Platz – mehr unterschiedliche Strecken für unterschiedliche Bedürfnisse, nicht weniger. Die



Sparkassenstraße: Noch immer viel zu viel motorisierter Verkehr.

dauerhafte Sperrung der Dienerstraße ist das falsche Signal. Auf diesem Streckenabschnitt sollte man weiterhin im Schrittempo und mit Rücksicht auf Fußgänger radeln dürfen. Der dort geplante höhengleiche Bereich würde auch optisch den Vorrang der Fußgänger unterstreichen.

Chancen bietet der weitere Ausbau der Radl-Umgehungsroute Alfons-Goppel-Straße – Falkenturmstraße – Sparkassenstraße – Viktualienmarkt. Hier gibt es noch viel Potenzial:

Beispiel Sparkassenstraße

Ein Anfang ist gemacht mit der Ausweisung als Fahrradstraße und dem Wegfall einiger Parkplätze auf der Westseite. Das ist sehr zu begrüßen. Es ist beeindruckend, wie groß der Effekt von ein paar Parkplätzen weniger ist: Radelnde können sich sicherer fühlen – viel mehr Platz auf der Fahrbahn, keine plötzlich aufgehenden Autotüren, keine Blockade durch rangierende Fahrzeuge. Diese Sicherheit sollte für die gesamte Straße gewährleistet werden. Nach offiziellen Zählungen (Stand 2007) querten früher im Durchschnitt werktags 7.000 bis 8.000 Fahrräder die Marienplatz-Durchfahrt. Wenn die jetzt alle auf die Ausweichroute drängen, wird es eng.

Und der Radanteil ist seit 2007 gestiegen. Deshalb sind jetzt konsequentere Maßnahmen wichtig. Momentaner Status quo: Immer noch stehen hier Autos neben den regulär belegten Parkplätzen in der „zweiten Reihe“, riesige Sightseeing-Busse durchqueren neben privaten PKWs und Taxis die Straße. Die Situation ist teilweise unübersichtlich und gefährlich.

Um diesen Abschnitt attraktiv und sicher zu machen, müssten alle Parkplätze wegfallen. Das würde den nötigen Platz schaffen und den Parksuchverkehr verhindern. Darüber hinaus müsste die Radroute für Sightseeing-Busse gesperrt, Parkverstöße müssten konsequent geahndet werden.

Zwei Radrouten statt einer

Gäbe es auf Dauer allein die oben genannte Route über die stark frequentierte Kustermannfahrbahn am Viktualienmarkt, würde sich das Problem lediglich vom Marienplatz dorthin verschieben. Bei Öffnung der Dienerstraße nach Baustellenabschluss dagegen würde sich nicht der ganze Radverkehr am Viktualienmarkt konzentrieren.

Buslinie 52

Zukunftsweisend wäre auch ein attraktiverer ÖPNV. Zunächst sollte er entlastet werden, denn er ist nicht unbegrenzt ausbaubar. Und überfüllte Bahnen und Busse schrecken potenzielle Fahrgäste ab. Attraktive Radrouten und Fußgängerzonen könnten einen wichtigen Beitrag leisten. Zudem dürfen wichtige Busrouten nicht einfach wegfallen. Einer der wichtigsten Umsteigepunkte (mit laut MVG 6.500 Fahrgästen/Tag) war die Haltestelle des Busses 52 am alten Rathaus. Sie ist gestrichen worden. Das belastet die U-Bahn noch mehr. Und mobilitätseingeschränkte Fahrgäste verlieren eine wichtige Verbindung in die Innenstadt. Deshalb fordern wir, dass mit dem Ende der Baustelle auch der 52er wieder am alten Rathaus halten darf.

Eine gute Entwicklung zeichnet sich für 2017 ab: Die MVG schlägt vor, an den Wochenenden einen „Tierparkexpress“ am Hbf starten zu lassen. Das würde den Bus 52 am Marienplatz entlasten.

Fazit: Gerade in der Innenstadt besteht die Chance, ein Zeichen für eine zukunftsweisende Verkehrspolitik für München zu setzen: Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auf das notwendige Maß zugunsten des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs. Das brächte viel Platz, Sicherheit und Attraktivität der Innenstadt würden erhöht. Nötig ist ein umfassendes Gesamtkonzept.

Anja Schaefer

Links geht's schneller

VCD für einen kreuzungsfreien Radweg links der Isar

Die Radroute entlang der Isar zwischen Max-Josef-Brücke im Norden und Wittelsbacher Brücke im Süden ist sehr beliebt, aber völlig überlastet. Abhilfe könnten Tunnel schaffen. Damit könnte die Route ihrer Bedeutung gerecht werden und die Radler und Radlerinnen zügig und ohne andere Verkehrsteilnehmer zu beeinträchtigen durch die Innenstadt bringen.

Innerhalb der Innenstadt fehlen an der Luitpold-, Cornelius- und an der Wittelsbacher Brücke Unterführungen der querenden Straßen. Die vorhandenen Tunnel und die Radwege sind fast überall zu schmal, Fuß- und Radverkehr teilen sich Wege, was gefährlich ist; der Belag mit Kleinpflaster ist unangenehm zu befahren, und zu steile Stellen machen den Anstieg beschwerlich. Besonders gefährlich sind die Einfädelungen, wo sich Fußgänger und Radfahrer in die Quere kommen. Konflikte und Gefahrensituationen sind so programmiert. Nur die beiden neu ausgebauten Tunnel an der Max-Josef-Brücke trennen schon heute den Fuß- und Radverkehr. An der Boschbrücke wäre es sinnvoll, die Ampel zeigte Dauergrün für den Fuß- und Radverkehr. Ist ein Zugang für Kfz auf die Museumsinsel wirklich unverzichtbar, sollte zumindest eine Induktionsschleife sicherstellen, dass die Ampel wirklich nur dann Rot zeigt, wenn ein Auto queren will.

Warum links?

Anders als rechts der Isar ist am linken Ufer noch Platz, um Fuß- und Radverkehr zu trennen. Vor allem ist das Gelände hier



Situation auf der Max-Josef-Brücke: zu viele Räder - zu wenig Platz

eben, während rechts die Isarhangkante und das Landschaftsschutzgebiet einem Ausbau der Radwege entgegenstehen. Gut geplante und ausreichend breit angelegte Fuß- und Radwege sind die Voraussetzung dafür, dass sich der langsame und schnelle Radverkehr nicht gegenseitig behindern oder gefährden und Fußgänger ihre Wege in Zukunft wieder in Ruhe genießen können.

Warum jetzt?

Vor wenigen Monaten hat der Stadtrat ein wegweisendes Konzept für alle weiteren Entwicklungen an der Isar im Innenstadtbereich beschlossen. Der Isarraahmenplan ist zukünftig die Richtmarke bei allen notwendigen Sanierungen und Baumaßnahmen in den Isaraueen. Ziel ist demnach unter anderem, die viel befahrene Verkehrsachse Erhard-, Steinsdorf- und Widenmayerstraße am linken Isarufer zu einem Verbindungs- und Erholungsraum zu entwickeln. Der Blick zur Isar und die Zugänglichkeit sollen verbessert werden. Die erhebliche Bedeutung der isarbegleitenden Radwege wird betont. Im Zuge der anstehenden Sanierungs- und Baumaßnahmen an den



Viel besser: Der Tunnel unter der Max-Josef-Brücke

Ufermauern und Brücken und des Baus eines großen Mischwasserkanals bietet sich die einmalige Chance, neue Rad- und Fußwege anzulegen und zu gestalten. Eine durch das Planungsreferat beauftragte externe Verkehrsuntersuchung steht an. Jetzt bietet sich also die vermutlich einmalige Chance, einen kreuzungsfreien Radweg links der Isar zu realisieren.

Nina Reitz

Ein gemeinsames Gespräch von VCD und SPD-Stadtratsfraktion gab den Anstoß, das Thema kreuzungsfreier Radweg links der Isar in der Fraktion zu besprechen. Anfang April hat die Fraktion dann den Antrag auf Ausbau des Radwegs gestellt.



StVO-Schild „Fahrradstraße“. Diese Straße ist Radfahreinnen und Radfahrern vorbehalten, andere Fahrzeuge sind nur durch ein Zusatzschild erlaubt. Auch wenn anderer Fahrzeugverkehr erlaubt ist, darf die Geschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten werden. Hier darf man auch nebeneinander radeln.

angekündigt:

Ab 2018 fährt der ICE

München – Berlin in vier Stunden.

Damit wird Fliegen überflüssig.

Die Sache mit dem Parkdruck

Vor einiger Zeit kam ich in eine Straße meiner Kindheit zurück. Sie war eng geworden. Es gab einfach keinen Platz auf dem Gehsteig. Mein Kinderwagen passte nicht durch. Überall standen sehr große Autos, halb auf der Straße, halb auf dem Gehsteig. Früher standen sie in den Garagen. Da passten sie jetzt nicht mehr rein, sondern standen auf dem Platz davor, da, wo wir früher Ball gespielt haben. Und auch auf dem Gehweg standen sie.

Ich wunderte mich: stört das niemanden? Später zog ich in die Gegend, und ich ging zu einer Bürgerversammlung. Dort schilderte ich einer Verkehrs-Expertin die Lage. Erwartete bestürztes Nachfragen. Sie schaute mich groß an und sagte: „Das ist der Parkdruck“. Das Wort war mir neu. Es klang wie eine Naturgewalt, explosiv und bedrohlich. Ich sagte leise: „Aber denken Sie an Kinderwagen, Rollstühle, Kinder-

spiele, Sicherheit... Und wenn ich radle, kommen die Autos hinter mir nicht vorbei. Das macht mir Druck.“ Sie wiederholte nur nochmal „Parkdruck“ und wandte sich ab. Eine Nachbarin erzählte, sie habe schon einmal die Polizei verständigt. Dann steckten Polizisten kleine Strafzettel an jeden Wagen. Als sie nochmal rausschaute, sah sie, wie die Polizisten alle kleinen Zettel wieder abmachten. Weisung von oben: „Der Parkdruck“.

Neulich hatte ich einen Zettel vom Baureferat im Briefkasten, Straßenreinigung: „Bitte die Hecke dringend zurückschneiden. Unfallgefahr für Fußgänger, Kinder!!“. Ein Abschnitt war markiert: „Bepflanzungen, die über die Grundstücksgrenze wachsen, müssen Sie regelmäßig zurückschneiden.“ Der Gehweg müsse frei passierbar sein. Ich dachte trotzig: „Gleiches Recht für alle“ und wartete erstmal ab. Das Geißblatt

neigte sich doch nur zur Sonne. Und wenn da kein Auto stünde, wäre noch reichlich Platz. Nach der 2. Mahnung griff ich zur Schere. Hecken haben keine Lobby. Und Säuglinge in Kinderwagen auch nicht. Inzwischen weiß ich: Ich wohne in einer Großstadt. Es gibt viel Parkdruck. Um jeden Parkplatz wird gekämpft. Wer eine Wohnung baut, muss einen Parkplatz mitbauen. Das macht das Wohnen teurer. Es gibt ein paar Nischenprojekte unter dem Dach von „Wohnen ohne Auto“. Es gibt sie schon lange und sie haben es schwer. Parkplätze sind heilig. Jetzt wird überlegt, Häuser auf Stelzen über Parkplätze zu bauen, wegen der Wohnungsnot. Wie die Häuser über dem Wasser. Eine Naturgewalt eben, der Parkdruck.

Anja Schaefer

Wanninger in Milbertshofen



Die „Fußgängerzone“ Curt-Mezger-Platz

Der Curt-Mezger-Platz im Stadtteil Milbertshofen ist seit 2009 Fußgängerzone – eigentlich. Tatsächlich aber wird der Platz als Parkplatz missbraucht. So ist die Seite vor einem Geschäft fast immer zugeparkt. Auf dem Bereich vor einer Kirche ist Ladetätigkeit erlaubt, dort werden aber ganz offensichtlich häufig mehrere Pkws abgestellt.

Auf Nachfrage gibt das Planungsreferat an, es würde alles getan, um einen ordnungsgemäßen Zustand zu erreichen. Das

Kreisverwaltungsreferat empfiehlt, sich an das Polizeirevier 47 zu wenden. Dort erklärt man langatmig: die Beschilderung ist unklar; den meisten Einsprüchen der Falschparker wird stattgegeben; es werden keine Strafzettel mehr verteilt. Im übrigen solle man sich an den Bezirksausschuss 11 wenden, der sei zuständig dafür, eine Änderung herbeizuführen. Mal sehen, an wen der Bezirksausschuss weiterweist...

Rolf Schiener

Neues Gesicht im VCD-Büro

Unsere langjährige Bürokräft Maria Ernst wechselt zum Gesundheitsladen – mit etwas Wehmut bei ihr wie bei uns. Doch der VCD-Bürodienst in der Breisacher Straße läuft weiter wie gewohnt: Ansprech-



Eva Döring

partnerin ist ab sofort Eva Döring. Die gelernte Biologin hat seit Ende der 80er-Jahre zunächst Aufträge bei verschiedenen Umweltinitiativen und -einrichtungen übernommen und ist seit dieser Zeit auch VCD-Mitglied. 2000 zog sie mit ihrem Mann in ein autofreies Wohnprojekt um und arbeitet heute als freiberufliche Lektorin und Übersetzerin. Umwelt- und soziale Themen sind ihr durch ihr Engagement in der weltlichen als auch in der evangelisch-lutherischen Gemeinde vertraut. Besetzt ist das VCD- und WoA-Büro wie bisher: Montag und Mittwoch, 9.30 bis 12.30 Uhr.

Es geht doch!

Landkreis München setzt ehrgeizigen Nahverkehrsplan zügig um



Die erste Regionalbushaltestelle mit Fahrscheinautomat wird stark genutzt.

Der Kreistag des Landkreises München hat am 30. September 2013 einstimmig einen Nahverkehrsplan verabschiedet. In den MVV-Fahrplänen 2014/15 und 2015/16 wurden zwei Maßnahmenpakete umgesetzt. Damit hat man in rekordverdächtiger Zeit etwa die Hälfte des Pensums abgearbeitet.

Ein Nahverkehrsplan (NVP) beschreibt Rahmenvorgaben, Qualitätsziele und Standards für den öffentlichen Personennahverkehr einer Gebietskörperschaft. Seinen NVP hat der Kreis Anfang 2010 auf Initiative der Grünen auf den Weg gebracht. Nach Vorarbeiten eines Planungsbüros wurde Anfang 2011 ein breit angelegter Diskurs mit Mandatsträgern und Verwaltungen eingeleitet. Am Anfang stand die Bestandsaufnahme von Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur, Schulen und anderen öffentlichen Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und den zugehörigen Verkehren. Geplante und absehbare Veränderungen wurden berücksichtigt. Erstaunlich: Ausbildungs- und Berufsverkehr machen zusammen nur 25 Prozent aus.

Haltestellen, Knotenpunkte und Fahrtrelationen wurden klassifiziert (etwa vom Gemeindeteil in den Hauptort, in den Nachbarort, von abgelegenen Ortschaften nach München) und Ziele für die Bedienqualität formuliert (Fahrzeit, Frequenz, Umsteigezeiten etc.). Anhand dieser und weiterer Kriterien wurden alle existierenden Linien geprüft und ggf. angepasst. Für die geforderten europaweiten Ausschreibungen hat man „Linienbündel“ geschnürt. Erste Maßnahmen konnten durch Änderungen noch laufender Verträge verwirklicht werden.

Insgesamt generiert der NVP jährlich etwa drei Millionen zusätzliche Kilometer für Busse, Rufbusse und Ruftaxis, eine Zunahme von 34 Prozent gegenüber 2013.

Kreisrat Christoph Nadler unterstreicht, dass mit dem NVP mehrere Paradigmenwechsel vollzogen wurden: Die Planungen richten sich nicht länger nach Gemeindegrenzen, sondern nach gewachsenen Strukturen und Beziehungen. Und statt nur der Nachfrage hinterher zu hinken – Motto: Wer sich am lautesten beschwert, erhält punktuelle Verbesserungen – geht der Kreis mit einem offensiven Angebot in Vorlage.

Viele Verbesserungen im Busverkehr

Das erste Maßnahmenpaket wurde im Fahrplan 2014/15 umgesetzt. Neben zahlreichen Taktverdichtungen, Betriebszeitverlängerungen und Linienwegänderungen sind die neuen tangentialen Linien 241 (Taufkirchen – Ottobrunn – Putzbrunn – Haar) und 260 (Germering – Planegg – Neuried – Fürstenried) hervorzuheben. Auf der Relation Riem – Dornach – Aschheim – Kirchheim – Heimstetten wurde werktags der Zehnminuten-Takt eingeführt; elf Monate später resümiert der Kirchheimer Gemeinderat Marcel Prohaska: „Die Buslinie 263 ist ganz klar die Erfolgslinie des Landkreises.“ In Aschheim steht auch der erste MVV-Fahrkartenautomat an einer reinen Regionalbus-Haltestelle.

Im Dezember 2015 zündete die zweite Stufe. Auf weiteren Linien wurde das Fahrangebot erhöht. In den Würmtalgemeinden Planegg und Gräfelfing hat man das Liniennetz neu geordnet: Leise Kleinbusse bedienen nun (fast) alle Winkel, im Gegenzug fahren die Busse nach Neuaubing, Pasing, Großhadern und Fürstenried mit weniger „Schlenkern“. Mit der zusätzlichen Tangente Haar – Feldkirchen – Aschheim – fahren nun von der Aschheimer Ortsmitte in der Hauptverkehrszeit pro Stunde 18 Busse zu drei Stationen der S2, sonntags immerhin noch sechs.

Der VCD wünscht dem Projekt viel Erfolg, auf dass die Angebote von den Bürgern gut angenommen und auch nach der Erprobungsphase beibehalten werden!

Winfried Ferber

Der Nahverkehrsplan besteht aus drei Teilen (Bericht, Karten, Anlagen) und steht im Netz: unter:

www.landkreis-muenchen.de, Navigationsleiste „Veröffentlichungen“, Unterpunkt „Berichte und Statistiken“.

angesagt:

Am 16. Juni hat der VCD seine
Jahresversammlung:
19 Uhr im Eine-Welt-Haus,
Schwanthalerstr. 80.

ökologisch mobil

Einladung

Jahreshauptversammlung des VCD-Kreisverbands München

Donnerstag, 16. Juni 2016, 19.00 Uhr

Eine-Welt-Haus, Schwanthalerstr. 80 | U4, U5: Theresienwiese, Ausgang Schwanthalerstraße

Tagesordnung:

- Vortrag und Diskussion mit Wolfram Liebscher, Vorsitzender VCD-Kreisverband München
- **Teure U-Bahn in München - brauchen wir die Netzerweiterungen?**
- Begrüßung
- Wahl der Versammlungsleitung
- Rechenschaftsbericht des Vorstands
- Kassenbericht
- Bericht der Kassenprüfer
- Entlastung des Vorstands
- Beschluss des Haushaltsplans 2017
- Satzungsänderungen

- Wahl des neuen Vorstands
- Sonstiges

Weitere Vorschläge zur Tagesordnung und zu eventuellen Satzungsänderungen müssen gemäß unserer Satzung spätestens am 2. Juni 2016 bei einem der Vorsitzenden (Adressen siehe Impressum) oder in der Geschäftsstelle eingegangen sein (E-Mail: vorstand@vcd-m.org).

Der Vorstand des VCD München

nahfairkehr

VCD-Journal für München und Umland

VCD e. V., KV München, Breisacher Str. 12, 81667 München
Tel.: 089/2 01 18 98
Fax: 089/2 01 53 13
E-Mail: kontakt@vcd-m.org
Web: www.vcd-m.org

Redaktion: Sibylle Kettembeil

Für mit vollem Namen gezeichnete Artikel trägt die Redaktion keine Verantwortung.

Satz & Druck: hgs5, Fürth

Anschriften der Vorsitzenden:

Wolfram Liebscher,
Dollmannstr. 7, 81541 München
Rolf Schiener,
Thorner Str. 15, 80993 München
Rudolf Heunisch,
Ludwig-Wörl-Weg 34, 81375 München

Schöne neue Welt am Sendlinger Tor

Die Haltestelle Sendlinger Tor wird modernisiert. Geplant ist, die Umsteigebeziehungen zu erweitern und zu erneuern. Die Umsteigebereiche zu den U-Bahnlinien U1 und U2 sowie U3 und U6 sollen entzerrt und entflochten werden. Zudem sollen zwischen den beiden Bahnsteigen U1 und U2 zwei neue Zugänge entstehen, die zum Zwischengeschoss und an die Oberfläche Ecke Wall-/Blumenstraße führen. 2016 und 2017 spüren die Fahrgäste noch keine großen Veränderungen, da zunächst nur Kabel und Leitungen verlegt werden. Leider müssen an der Ecke Wall-/Blumenstraße 16 Bäume vorzeitig ihr Leben lassen. Sie werden gefällt, um Platz schaffen. Von Ende 2017/Beginn 2018 an werden dann auch die Trambahnhaltestellen stadtein- und -auswärts umgebaut. Die Bushaltestellen müssen voraussichtlich ebenfalls verlegt werden. Der VCD hofft, dass die MVG im Rahmen der Vorbereitungen genügend Wege-Simulationen durchführt, damit die Fahrgäste so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. In diesem Sinne - vorwärts MVG und viel Glück für den und beim Umbau!

Jürgen Weiss

Was – Wann – Wo

9.7.
Münchner Radnacht durch die Innenstadt; Start: Königsplatz

11./12.6. und 10./11.9.
Streetlife-Festival, Ludwig- und Leopoldstraße

16.6.
Jahreshauptversammlung VCD Kreisverband München

16.9.
Parking-Day

16.10.
Fahrrad-„Ringparade“ auf Teilen des Mittleren Rings

An jedem zweiten Donnerstag im Monat, 19 Uhr, ist Aktiventreff des VCD KV München im VCD-Büro, Breisacher Str. 12; montags trifft sich dort die Initiative „Wohnen ohne Auto“ (bitte jeweils vorher anrufen).

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
IBAN DE17 7009 0500 0000 5797 00
BIC GENODEF1S04

Sparda-Bank München.

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