

DIE GRÜNE MAMBA

Zeitung der Stadtratsfraktion Die Grünen - rosa liste in München
www.gruene-muenchen-stadtrat.de

WACHSTUM OHNE GRENZEN

Das dynamische Wachstum des Flugverkehrs ist künstlich erzeugt und belastet die Atmosphäre

Der Flugverkehr in München wächst nicht – er wuchert. Die exorbitanten Wachstumsraten sind nicht zuletzt das Resultat der systematischen Bevorzugung des Flugverkehrs vor anderen Verkehrsträgern und der Abwälzung der Umweltkosten auf die Allgemeinheit - auch am Flughafen München.

Kurz vor der Sommerpause hat der Stadtrat beschlossen, dem Bau einer dritten Startbahn am Münchner Flughafen zuzustimmen. Mal wieder fand sich für diese wichtige strukturpolitische Entscheidung eine Große Koalition zusammen, die sich in einem Hau-ruckverfahren über die Kritik der Grünen hinwegsetzte.

Erst am Tag der Entscheidung selbst erhielt der Stadtrat die Beschlussvorlage. Per Dringlichkeitsantrag wurde das Vorhaben durchgepaukt, ohne



dass die Mitglieder des Stadtrates genügend Zeit hatten, sich gründlich zu informieren. Für CSU, FDP und auch SPD war dies offensichtlich nicht notwendig, sie stimmten auch ohne Kenntnis der Sachlage zu. Die grüne Fraktion hat sich vehement gegen den Bau einer dritten Startbahn ausgesprochen und die Entscheidung des Stadtrates nicht mitgetragen.

Auslöser für die Planungen sind die Wachstumsprognosen für den Flughafen, die ein Ansteigen der Passagierzahlen von gegenwärtig 28 Millionen auf 45-55 Millionen im Jahr 2015 vorhersagen. 582.000 Starts und Landungen sollen dann jedes Jahr über die drei Startbahnen im Erdinger Moos abgewickelt werden.

Aufgrund dieser Zahlen geht das Management der Flughafen München GmbH (FMG) davon aus, dass es bei

der dynamischen Entwicklung des Luftverkehrs in München bereits im Jahr 2008 zu Engpässen kommen und im Jahr 2015 die endgültige Kapazitätsgrenze erreicht sein wird. Darüber hinaus geht man großzügig davon aus, dass der Flughafen München die Option hat, zu den fünf größten europäischen Luftverkehrsdrehscheiben – London, Frankfurt, Paris, Amsterdam und Madrid aufzuschließen.

Unbestritten hat der Flughafen in den letzten Jahren ein starkes Wachstum erreicht. 2004 waren 10,4% mehr Fluggäste zu verzeichnen als im Vorjahr, die Starts und Landungen nahmen in diesem Jahr um 7% zu. Doch gerade im Flugverkehr sind Wachstumsprognosen mit Vorsicht zu genießen. Zwar ist der Münchner Flughafen seit dem Umzug aus Riem überproportional gewachsen. Doch das heißt nicht, dass

Was drin ist

Seite

Das S-Bahn-Dilemma.....	5
Verkehrsberuhigung.....	8
München hilft Batticaloa.....	9
Haushaltskonsolidierung.....	11
Büchergeld.....	12
Muslimische Bestattungen.....	13
Resultate.....	14

dieses Wachstum sich ungebremst fortsetzen muss. Ölpreiserhöhungen, die anstehende Entscheidung der EU zur Kerosinbesteuerung oder die labile globale Sicherheitslage könnten die Prognosen schnell auf den Kopf stellen. Schon 9/11 hat der boomenden Luftfahrtindustrie eine deutlich sichtbare Wachstumsdelle verpasst.

München- Drehscheibe für Minijets

Selbst wenn man das dynamische Wachstum des Münchner Flughafens einfach in die Zukunft projiziert, bleibt das Projekt einer dritten Startbahn fragwürdig. Ein Blick hinter die Kulissen macht dies deutlich:

Der Flughafen München wird oft mit dem Londoner Flughafen Heathrow verglichen, der ein ähnliches Startbahnsystem wie München hat. Heathrow ist mit 60 Millionen Passagieren und 467.000 Flugbewegungen im Jahr der größte Flughafen Europas und kommt doch mit zwei Startbahnen aus. Warum also will München eine dritte Startbahn, wenn die Kapazitätsgrenze der bestehenden Bahnen bei beachtlichen 474.000 Flugbewegungen liegt? Die Antwort darauf ist in der geringen Zahl der Passagiere pro Start bzw. Landung zu finden: 142 sind es in Heathrow, weniger als die Hälfte (70) am Münchner Flughafen.

Ursache dafür ist nicht eine geringe Auslastung der Maschinen, sondern die große Zahl kleiner Flugzeuge, die in München starten und landen und viele Kapazitäten binden, die für die Großraummaschinen fehlen. So gibt es 13 Abflüge am Tag nach Nürnberg, 18 nach Stuttgart und 40 nach Köln – allesamt Ziele, die von der Bahn gut erschlossen sind. Dennoch lohnt es sich für die Fluggesellschaften diese Strecken zu bedienen, weil München für viele Passagiere nicht das Ziel, sondern eine Durchgangsstation ist, an der man in die Maschine zum eigentlichen Zielort steigt.

Der Flugverkehr sollte vernünftigerweise der Verbindung zwischen großen Zentren über große Entfernungen dienen. Doch mittlerweile kann man allein in Deutschland unter 19 verschiedenen Flughäfen wählen, die eine regelmäßige Flugverbindung mit München ha-

ben. Die polyzentrische Struktur des deutschen Luftverkehrs, wo jeder Landkreis am liebsten seinen eigenen Flughafen hätte, treibt da merkwürdige Blüten. Ein Blick auf den Münchner Flugplan zeigt es:

Um 13.40 landet eine Dornier 328 aus Erfurt mit 33 Sitzen. Um 14.05 schwebt eine British Aerospace mit maximal 128 Sitzen aus Dresden ein. Und um 14.20 folgt aus Leipzig, von Erfurt und Dresden je knapp 120 km entfernt, eine 50sitzige De Havilland Canada 8, um die Luftverbindung mit der Region Sachsen-Thüringen für diesen Nachmittag zu vervollständigen.

Auch Saarbrücken, Paderborn, Dortmund, Rostock – alles direkt von München aus zu erreichen, ja sogar ein Nest wie Friedrichshafen (allerdings nur einmal in der Woche), wo Die Grünen vor Ort gegen immer neue Subventionen für den Flughafen ankämpfen.

Auch die Billigflieger, ökologischer Wahnsinn unserer Tage, starten und landen immer öfter in München: Schon 12 % des Gesamtverkehrs machen sie aus.

Gelänge es, diese Kapazitäten anders zu nutzen, bspw. durch eine Verlagerung des Zubringerverkehrs auf die Schiene oder durch eine Bündelung von Zubringerflügen, dann gäbe es noch genügend freie Kapazitäten in München. Doch hier rächt es sich, dass dieser Flughafen ohne Anschluss an das Fernbahnnetz geplant und einfach vor die Tore der Stadt gesetzt wurde – eine verkehrsplanerische Todsünde, die immer weitere ökologische Schäden anrichten wird, denn ein Fernbahnanschluss ist nicht einmal als theoretische Option in Sicht.

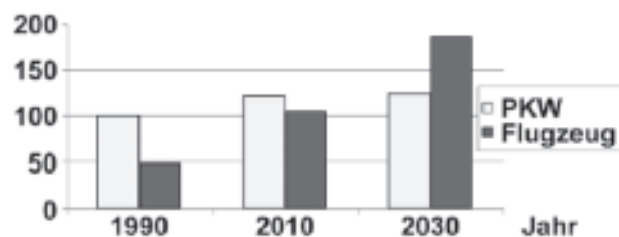
Künstlich erzeugtes Wachstum

Die hohen Wachstumsraten im Flugverkehr sind zum Teil auch künstlich erzeugt. Kostengerechtigkeit durch Internalisierung der Umweltkosten sollte man beim Flugverkehr nicht erwarten. Kerosin ist – auch in anderen Ländern – steuerfrei – wodurch in Deutschland im Jahr 2004 allein für die innerdeutschen Flüge 373 Millionen Euro an Steuergeldern verloren gingen. In München wird Kerosin für Interkontinentalflüge mit 13 Euro pro Tonne sogar bezuschusst – ein Ärgernis, gegen das die Grünen im Stadtrat seit langem vergeblich ankämpfen.

Die Kosten für eine dritte Startbahn wurden bisher noch nicht klar benannt, sie dürften sich im Milliardenbereich bewegen. Zunächst wird die Stadt wohl davon profitieren, dass auch der Mehrheitsgesellschafter Freistaat Bayern mit seinen ehrgeizigen haushaltspolitischen Zielen klamm ist. Finanzminister Faltlhauser hat angekündigt, nun wenigstens einen Teil der 1,27 Milliarden Euro Darlehen zurückzufordern, die die öffentlichen Hände in die FMG gesteckt haben. Auch für die Stadt, die 293 Millionen Kredite in die FMG gesteckt hat, wird da ein hübscher Batzen hängen bleiben – und das ist auch höchste Zeit, denn bisher hat sie durch jährliche Zinsverluste in zweistelliger Millionenhöhe immer nur draufgezahlt. Das Geld für die Rückzahlung und für die neue Startbahn muss die FMG sich jetzt auf dem freien Kapitalmarkt besorgen – wegen der gegenwärtig niedrigen Zinsen ein günstiger Zeitpunkt.

Abbildung 1: Weltweiter Vergleich zwischen dem Einfluss von PKW und Flugzeugen auf die Klimaerwärmung.

Skalierung: PKW für 1990 = 100.



Quelle: BUND, BVF, Germanwatch, Robin Wood, VCD (Hg.): Billigflieger: Kollapsgefahr für Mensch und Klima. Presse-Hintergrund. Düsseldorf/Berlin 04.09.2003, Seite 7. (Datenbasis: OECD 2000)

Liebe Leserinnen und Leser,

wieder ist ein Jahr vergangen, milde gestimmt blicken wir zurück auf die Zeitläufte, die München und sein Rathaus ja eher mit lauen Lüftlein umschmeicheln als mit Stürmen umtosen. Freilich, auch hier muss gespart werden, doch auf einem Niveau, das man in anderen deutschen Rathäusern kaum mit dem Begriff „sparen“ in Verbindung bringen würden.

Fürwahr kein leichtes Spiel für die politische Opposition in einer Stadt, die in puncto Prosperität und Lebensqualität regelmäßig Spitzenplätze belegt und sich in der Kriminalitätsrate immer am unteren Ende der Tabelle wiederfindet. Wir wollen also am Ende dieses Jahres, des fünfzehnten rot-grünen in München, keine allzu strengen Maßstäbe anlegen an die CSU. Aber irgendwann sollte sie doch bitte schön anfangen Opposition zu sein - wenn sie schon keine Ambitionen aufs Regieren zeigt. Jedes demokratische System braucht eine ordentliche Opposition, sonst werden die Regierenden träge und selbstgefällig - ganz gleich, welche Farbenkonstellation gerade an der Macht ist.

Wach auf, CSU!“ möchte man ihr daher zurufen, wüsste man nicht, dass ihr Gehörsinn ganz und gar nach innen gerichtet ist, um dort die neuesten Gerüchte und Intrigen wachsen zu hören.

Zu Anfang der Stadtratsperiode sah es mal so aus, als würde die CSU sich zu neuen Ufern aufmachen. Eine ganze Reihe junger Nachwuchsleute bevölkerte die Rathausbänke. Aber der eine wollte arg schnell nach oben, der nächste erbte ein Landtagsmandat (eh das, was ein CSU-Politiker eigentlich will), von den anderen ist nicht viel zu hören. So kommt's, dass die politischen Verhältnisse in München derart stabil sind, dass sie an die Lage im Freistaat zu erinnern beginnen.

Das muss nicht schlecht sein für die Stadt und für die Chancen grüner Politik. Aber ein bisschen langweilig ist es schon. Und Jamaika ist von München aus noch weiter weg als von Berlin - aller Geographie zum Trotz.

Markus Viellvoye

Unverkäuflich durch die 3. Startbahn

Allerdings wird das die Chancen zum Verkauf der Flughafenanteile weiter schmälern. Die Stadt (und auch der Bund) würde gerne verkaufen, da sind sich Rot und Grün einig. Aber für eine derart hoch verschuldete Gesellschaft wie die FMG hätte sich selbst vor dem Beschluss zum Bau der 3. Startbahn nur schwer ein Investor gefunden. Hinzu kommt, dass der Freistaat alle Verkaufspläne seiner Mitgesellschafter bisher abgelehnt hat.

Auch wenn die Flughafengesellschaft das Projekt in Eigenfinanzierung durchführen muss, werden auf die Stadt München Kosten zukommen. So wird bei der Realisierung der dritten Startbahn für den motorisierten Individualverkehr zum und vom Flughafen ein Wachstum um 55 % gegenüber 2000 prognostiziert. Man braucht nicht viel Phantasie, um zu erahnen, dass München und die umliegenden Gemeinden mittelfristig in die Verkehrsinfrastruktur werden investieren müssen. Vorrang sollte der Ausbau des Schienenverkehrs haben: Express S-Bahn, Erdinger Ringschluss, Schienenanbindung an die Strecke Mühldorf-Salzburg. Aber Bundes- und Landesregierung haben ja bekanntlich noch andere kostspielige Pläne.

Folgen hätte die dritte Startbahn natürlich auch für die Menschen im Umland, die jetzt schon unter dem Fluglärm leiden und für die natürlichen Lebensräume in der Nähe.

So wird die neue Bahn im Norden der jetzigen Bahnen und Terminals liegen, d.h. der Flughafen rückt näher an Freising heran, vor allem an den Ortsteil Attaching, wo ca. 16.000 Menschen von dem zu erwartenden Lärmzuwachs durch die Einflugschneise betroffen wären. Auch im Naherholungsgebiet Stoibermühle im Süden Freisings würde es wohl ziemlich laut werden.

Momentan werden noch drei verschiedene Lagen für die neue Startbahn ernsthaft in Betracht gezogen. Ein Blick auf die Pläne (http://www.munich-airport.de/Mediapool/Content/Download/ausbauplanung/Bahnlagen_3.pdf) macht klar, dass vermutlich alle drei nicht ohne Absiedelung von Anwohnern aus den Ortschaften Eittinger Moos und Schwaigermoos zu verwirk-

lichen sind (die beiden Orte haben zusammen etwa 400 Einwohner). Von dem zu erwartenden Lärmzuwachs durch die Einflugschneise wären im Süden Freisings ca. 16.000 Menschen betroffen. Das Naherholungsgebiet Stoibermühle im Süden Freisings wird für die Freisinger völlig unbrauchbar, die noch vorhandenen Reste des Erdinger Moos gingen durch den Bau der dritten Startbahn an diesem Standort verloren.

Es ist schwer, in diesen Zeiten hoher Arbeitslosigkeit dem Argument der Arbeitsplätze etwas zu entgegnen, denn mehr Flugverkehr bringt in der Tat mehr Jobs – vor allem die Langstreckenflüge. 23.000 Menschen sind jetzt am Flughafen beschäftigt, hinzu kommen die Sekundärwirkungen des Flugverkehrs, über deren Zahl es aber keine zuverlässigen Aussagen gibt. Schätzungen schwanken zwischen 40- und 60.000. Allerdings produziert die Jobmaschine Flughafen vor allem im Niedriglohnsektor. 6,50 Euro die Stunde sind für viele Dienstleistungen die Regel, oft in kurzfristigen Beschäftigungsverhältnissen.

Eulen nach Athen...

Darüber hinaus stellt sich auch die Frage, ob es strukturpolitisch sinnvoll ist, in einer Region auf Teufel komm raus Arbeitsplätze schaffen zu wollen, die seit 20-25 Jahren die niedrigste Arbeitslosenrate hat – also auch schon vor Inbetriebnahme des Flughafens. Die Folgen dieses forcierten Wachstums sind in der Region schon jetzt spürbar: Zersiedelung, überlastete Straßen und Verkehrsmittel und auch die soziale Infrastruktur kommt kaum hinterher.

Trotz der seit Jahren unangefochten bundesweit besten Arbeitslosenstatistik muss sich der Landkreis Freising verschulden, um die nötigen sozialen und Bildungseinrichtungen zur Verfügung stellen zu können. 25.000 Zugezogene verzeichnete die Region Freising/Erding seit Eröffnung des Flughafens, viele von ihnen arbeiten im Niedriglohnbereich, weswegen die Einnahmen aus der Einkommensteuerbeitragsrückläufig sind. Die Region hat wenig von dem Flughafenboom – denn niedrige Arbeitslosenraten gab es hier auch schon vor der Flughafenära. Natürlich können wir den Flugverkehr nicht aufhalten, das wollen wir auch

nicht. Aber wir müssen uns auch fragen, ob wir einem sich grenzenlos ausufernden, hochsubventionierten Flugverkehr in Ruhe zuschauen können.

Aufgabe der Grünen ist es, darauf hinzuweisen, dass die Inflation des Flugverkehrs für uns nicht nur ein großes umweltpolitisches, sondern auch ein steuer- und finanzpolitisches Problem darstellt. Wie wird sich der Flugverkehr

entwickeln, wenn Flüge eines hoffentlich nicht allzu fernen Tages nicht mehr subventioniert und dadurch teurer werden? Wenn die Nachfrage sinkt, weil sich nicht mehr jede und jeder einen Flug mal eben um die Ecke nach London, Rom, Paris oder New York leisten kann?

Beim Thema Autoverkehr haben wir klar für eine Verteuerung des Treibstoffes

(Ökosteuer) Stellung bezogen und für die Verlagerung auf den Öffentlichen Verkehr. Auch beim Flugverkehr sind die Grünen gefragt, die ökologischen und ökonomischen Nachteile zu benennen und Alternativen aufzuzeigen - auch wenn uns mal wieder das Image der „Spaßbremserinnen“ droht.

Lydia Dietrich

KEIN GRUND ZUR NACHHALTIGKEIT

Für den Flugverkehr gibt es keine Anreize zum sparsamen Umgang mit Ressourcen

Der Flugverkehr trägt mit seinen Emissionen zum Treibhauseffekt bei. Neben dem typischen Treibhausgas CO₂ sind vor allem Stickoxide, Schwefeloxide, Rußpartikel und Wasserdampf klimawirksam. Der Wasserdampf kann, je nach Wetterlage, zur Bildung von Kondensstreifen führen, die später zu Zirruswolken werden können. Dieser Effekt ist besonders in der nördlichen Hemisphäre zu beobachten – und zwar über den dicht besiedelten Räumen, die häufig überflogen werden.

In den höheren Regionen der Atmosphäre, der Stratosphäre, wirken die Emissionen des Flugverkehrs stärker als in der tiefer gelegenen Troposphäre, wo Gase und Partikel durch Regen ausgewaschen werden können. Stickoxide, die in der Troposphäre die Bildung des Treibhausgases Ozon fördern, tragen in darüber liegenden Schichten zu dessen Abbau bei. Es ist daher schwierig, den Anteil des Flugverkehrs am komplexen Geschehen des Treibhauseffekts zu beziffern. Die Angaben der Experten schwanken zwischen 3,5 und 9 %.

Auch die Aussagen über die weitere Entwicklung divergieren. Die Luftfahrtindustrie kann zwar auf erhebliche Effizienzsteigerungen verweisen: 10 % mehr Treibstoffeffizienz in den letzten zehn Jahren, weitere 10 % sollen bis zum Jahr 2010 erzielt werden. Es ist jedoch nicht damit zu rechnen, dass die technischen Fortschritte das äußerst dynamische Wachstum (so wuchs die Luftverkehrsleistung z.B. in Deutschland von 1991 bis 2000 um 88,9 %) kompensieren können. Nach Auffassung der deutschen Umweltverbände wird das Flugzeug in den nächsten Jahren das Auto als umweltschädlichstes Verkehrsmittel ablösen (s. Grafik S.2).

Neben der technischen Weiterentwicklung der Triebwerke sind also weitere Maßnahmen gegen die klimaschädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs sinnvoll. In Frage kommen:

- Die Besteuerung von Kerosin, das momentan für den gewerblichen Flugbetrieb steuerfrei gestellt ist.

- Die Erhebung der Mehrwertsteuer auch auf internationale Flüge (gibt es bisher nur auf Inlandsflüge).

- Die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel.

- Die Differenzierung von Start- und Landegebüren nach Emissionen und Lärm.

Tanktourismus vermeiden

Die Besteuerung von Kerosin wäre natürlich vor allem auf internationaler Ebene wirksam. Das Chicagoer Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt von 1944 garantiert jedoch die Steuerfreiheit des an Bord der Flugzeuge befindlichen Treibstoffes. Gegenwärtig ist nicht abzusehen, das sich dieser Zustand ändern könnte. Auch auf europäischer Ebene ist diese Steuer zwar immer wieder im Gespräch, aber dabei bleibt es dann auch. Eine Kerosinsteuer auf den inländischen Flugverkehr, wie sie beispielsweise in den Niederlanden existiert, müsste vor allem die Vermeidung des Tanktourismus im Auge behalten.

Die Einführung einer Mehrwertsteuer auf den grenzüberschreitenden Flugverkehr hatte der Bundestag mit rot-grüner Mehrheit beschlossen, sie wurde jedoch vom Bundesrat blockiert.

Eine große Lenkungswirkung war allerdings nicht zu erwarten, denn etwa die Hälfte der Flüge sind Geschäftsreisen, auf die eine Mehrwertsteuer we-

gen des Vorsteuerabzugs keine Auswirkungen hätte. Immerhin wäre dies – ebenso wie die Aufhebung der Mineralölsteuerbefreiung des Flugverkehrs - ein Beitrag zur Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.

Zirruswolken noch unerforscht

Die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel müsste tunlichst nicht nur CO₂, sondern sämtliche klimawirksamen Emissionen erfassen, denn nach momentanem Forschungsstand werden mindestens 40 % der Treibhauswirkungen des Luftverkehrs nicht durch CO₂ verursacht. Da die Wissenschaft über die Entstehung und Wirkungen der verschiedenen Gase in großer Höhe noch kein abschließendes Urteil gebildet hat, gibt es hinsichtlich des Ausgestaltung des Emissionshandels noch beträchtliche Unsicherheiten. Immerhin hält auch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation ICAO den Emissionshandel für das Instrument der Wahl. Allerdings ist mit einer solchen Maßnahme auf internationaler Ebene allenfalls mittelfristig zu rechnen

Start- und Landegebüren nach Emissionen (incl. Lärmemissionen) zu staffeln verspricht ebenfalls eine emissionsmindernde Steuerungswirkung, die außerdem auch im nationalen Alleingang zu verwirklichen wäre. Als Ziel ist dieses Instrument schon im rot-grünen Koalitionsvertrag 2002 formuliert, geschehen ist jedoch nichts.

Markus Viellvoys

DAS S-BAHN-DILEMMA

Die Stadt hat die Wahl zwischen einer schlechten oder gar keiner Lösung

München bekommt den 10-Minuten-Takt bei der S-Bahn. Der Stadtrat hat die ehrgeizigen Planungen der Bahn zur 2. Stammstrecke fast einstimmig - und immer mit den Stimmen der Grünen - abgesegnet.

Endlich, sollte man meinen - wenn die vorgelegten Planungen nicht katastrophal ausfallen würden: viel zu teuer, umstrittener verkehrlicher Nutzen und verheerende Folgen durch die lange Bauzeit.

Dabei wird der argumentative Notstand, der jeden einzelnen grünen Stadtrat momentan zerteilt, deutlich: Ja, wir wollen und brauchen eine 2. Stammstrecke - aber nicht diese Lösung. Die Stadtratsfraktion geht daher

mit Unterstützung der Grünen Stadtversammlung einen etwas unbefriedigenden Weg. Eigentlich sind es drei Wege, der „Ja“-, der „Aber“- und der „Und“-Weg.

Der Dreisatz zur S-Bahn-Stammstrecke lautet:

■ Ja zur Tunnellösung mit vollem Einsatz für Verbesserungen innerhalb dieser Lösung;

■ Aber wir müssen die möglichen Alternativen wie den Südring weiter offen halten und auch vorantreiben, da das Tunnelprojekt immer noch scheitern kann;

■ Wir müssen dafür sorgen, dass die vielen sonstigen notwendigen Verbesserungen im S-Bahn-Netz nicht liegen bleiben.

München braucht einen Ausbau der S-

Bahn. Als größtes Nadelöhr haben Fahrgäste wie Bahn-Experten die S-Bahn-Stammstrecke ausgemacht. Auch die Grünen haben den 10-Minuten-Takt für die S-Bahn immer eingefordert und sich stets vehement für den Ausbau des Bahn-Südrings für die S-Bahn eingesetzt.

Wer zahlt, schafft an...

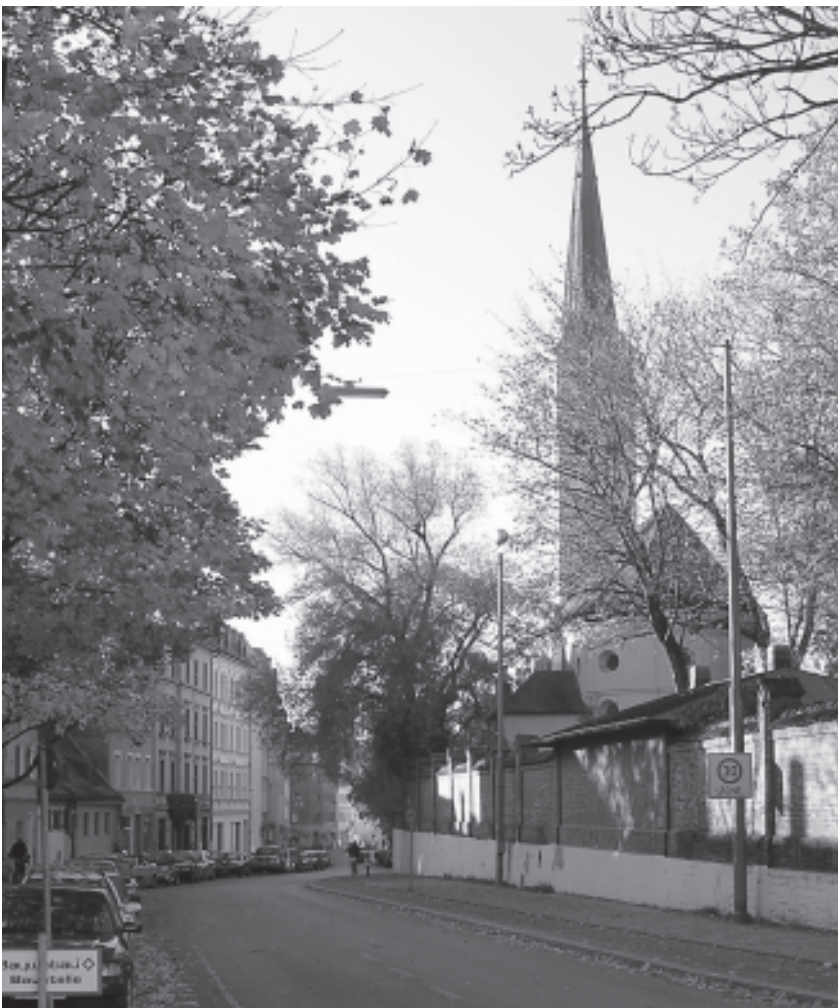
Doch die Stadt ist beim Ausbau der S-Bahn nicht Herrin des Verfahrens. Bauherr ist die DB, das Geld kommt vom Freistaat und vom Bund, die Entscheidung über die Planung fällt letztlich das Eisenbahnbundesamt. Die Stadt kann ihre Interessen nur als eine von vielen Beteiligten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geltend machen.

Eine gemeinsame Machbarkeitsstudie der Stadt und des Freistaats hat 2001 die Weichen für die Tunnellösung gestellt. Dort wurde vorgerechnet, dass die beiden Projekte fast gleich teuer seien, der verkehrliche Nutzen des Tunnels jedoch größer und die Beeinträchtigungen durch den Bau bei der Tunnellösung geringer sei. Die Grünen und die Verkehrsinitiativen haben alle drei Punkte angezweifelt, doch der OB hat den Weg der Stadt schnell aufgezeigt: pro Tunnel.

Die Probleme des 2. S-Bahn-Tunnels

Schon 2001 wollten die Grünen nicht als Verhinderer eines wichtigen Nahverkehrsprojekts dastehen und stimmten ebenfalls für den Tunnel. Jetzt, im Jahr 2005 wird das Ausmaß der Planungskatastrophe immer deutlicher.

Die jetzt geplante Lösung sieht eine 2. Stammstrecke zwischen Laim und dem Ostbahnhof bzw. Leuchtenbergring vor mit Haltepunkten in Laim, Hbf, Marienhof sowie Ostbahnhof bzw. Leuchtenbergring. Dabei sollen die Züge je nach Betriebskonzept teilweise den Ostbahnhof rechts liegen lassen und im Express-Betrieb direkt vom Marienhof zum Leuchtenbergring düsen. Durch diese Planung entstehen 6 Hauptkritikpunkte:



Noch liegt sie still und friedlich da. Aber bald wird es ungemütlich in der Kirchentraße.

1. Nur zwei Haltepunkte in der Innenstadt: Der verkehrliche Nutzen wird durch diese „Spar“-Variante in Frage gestellt. Die Haidhauser haben nichts von der neuen Stammstrecke, die durch ihr Viertel führt. Im Gegenteil: Für die mehrjährige Belastung durch eine Großbaustelle droht ihnen eine Verschlechterung ihrer Verkehrsanbindung, weil einige S-Bahnen vom Ostbahnhof abgehängt werden.

2. Die stark belastete Verbindung zwischen Laim und Pasing wird sich mit der neuen Stammstrecke nicht verbessern, sondern zweigleisig bleiben. Auch Mittel für die Beseitigung von Mängeln in den Außenästen fehlen weiterhin. Dadurch wird es auch in Zukunft zu vielen Verspätungen und Störfällen im S-Bahn-Netz kommen.

3. Zusätzliche Belastung von Hauptbahnhof und Marienplatz, den jetzt schon maximal ausgelasteten Umsteigeknoten zwischen S- und U-Bahn: Nach Angabe der MVG ist die U-Bahn mitsamt Bahnsteigen an diesen Knoten nicht mehr aufnahmefähig, eine Erweiterung ist technisch nicht möglich. Der ebenfalls parallel verlaufenden U4/5 drohen spürbare Fahrgastverluste, die das Betriebsdefizit bei der Stadttochter MVG steigern werden.

4. Extremtieflage: Sowohl der Bahnsteig am Hauptbahnhof als auch der am Marienhof sollen in 40 Meter Tiefe zu liegen kommen. Das ist sowohl völlig unkomfortabel als auch gefährlich im Katastrophenfall. Zeitgewinne der Express-S-Bahn werden durch lange Umsteigebeziehungen wieder aufgewogen.

5. Offene Bauweise am Marienhof und vor allem in Haidhausen: Die durch die Einrichtung der Baustelle sowie die lange Bauzeit auftretenden massiven Belästigungen für die Anwohner und Geschäftsinhaber können auch langfristige negative strukturelle Veränderungen mit sich bringen, z.B. den Niedergang der örtlichen Versorgungsstrukturen.

6. Und natürlich die Kosten: Von ursprünglich 1,1 Milliarden DM zu Zeiten der Machbarkeitsstudie (2001) sind die Kosten des Projekts auf bereits 1,3

Milliarden Euro um mehr als das Doppelte gestiegen. Wahrscheinlich werden die Gesamtkosten bei über 2 Mrd. Euro liegen.

Diese grundsätzlichen Planungsfehler können zwar innerhalb des Projekts nicht mehr geheilt werden, aber zumindest die Baustellenbelastung lässt sich vermindern, und eventuell sind noch Detailveränderungen möglich.

Die grüne Stadtratsfraktion wird daher mehrere Initiativen ergreifen. Zum einen wollen wir das System der Express-S-Bahnen und damit die Notwendigkeit der Verbindungsspanne Marienhof-Leuchtenbergring überprüfen. Diese Spange verursacht unseres Erachtens sehr hohe Kosten durch ein äußerstkompliziertes unterirdisches Bauwerk, sie ist außerdem wegen der dadurch notwendigen oberflächennahen Bauweise für die großen Belastungen der Haidhauser Anwohner verantwortlich und für verkehrliche Probleme, die - in Abhängigkeit vom Betriebskonzept - durch das mögliche Abhängen der S-Bahn-Linie aus Ebersberg sowie der Express S-Bahnen vom Ostbahnhof entstehen.

Zum anderen werden wir auf ein umweltfreundliches und stadtverträgliches

Verkehrskonzept während der Bauzeit dringen. Das bedeutet einerseits eine Erreichbarkeit von Läden, Spielplätzen und Kindergärten und Schulen, andererseits eine möglichst feinstaubfreie und lärmgeminderte Transportlösung für den Aushub - vom Marienhof grob geschätzt immerhin bis zu 150 LKW pro Tag (s. Kasten „Cargo Tram“). Dabei gilt natürlich: je mehr unterirdisch gebaut und abtransportiert werden kann, desto besser.

Der Tunnel könnte noch scheitern

Es ist durchaus möglich, dass die Tunnelösung doch noch scheitert - zu nahe ist die sogenannte Standardisierte Bewertung an der Eins (bei 1,08). Die Fördermittelgeber aus Bund und Land sollten diesen volkswirtschaftlichen Nutzenfaktor, der über 1,0 liegen muss, vor einer Mittelausschüttung noch einmal rechnen. Setzen sich etwa die Brandschutzbehörden mit ihren Forderungen zur sicherheitstechnischen Ausrüstung in 40 Meter Tiefe am Hauptbahnhof und Marienhof durch, dann ist es schnell vorbei mit der 1,0. Wir werden auf eine ehrliche Rechnung und einen vernünftig ausgestatteten Tun-

ALTERNATIVE „S-BAHN SÜDRING“

Der Bau des Südrings wurde schon 2001 eher zu teuer geschätzt (unter 1 Mrd. DM). Zudem gibt es die Möglichkeit, nur Teilvarianten auszuführen: z.B. könnte in nur 2 Jahren ein „Südring light“ mit provisorischem Bahnhof an der Poccistraße (U3/6) als Störfall-Alternative für die bestehende Stammstrecke verwirklicht werden.

Ein großer Vorteil des Südrings läge in der Erschließung bisher am Innenstadtrand liegender Stadtviertel. Möglich wären neue Entwicklungen rund um den ehemaligen Südbahnhof, in Untergiesing und Giesing.

Die drei geplanten Haltestellen am Heimeranplatz (U4/5), der Poccistraße (U3/6) und am Kolombusplatz würden neue Verknüpfungen zum U-Bahnnetz eröffnen - und dies an Haltestellen, die noch freie Kapazitäten haben. Die U-Bahn würde also eher gestärkt im Gegensatz zum S-Bahn-Tunnel, der eine Konkurrenz zur U4/U5 darstellt. Außerdem entstünde eine sehr wichtige neue Tangentialverbindung zwischen den Stadtvierteln, die teilweise ungeahnte Fahrtzeitgewinne ermöglichen würde.

Die oberirdische Bauweise scheint viele Anwohner zunächst mit mehr Lärm und Staub zu belasten. Doch das Projekt ermöglicht durch die zu bauenden Lärmschutzmaßnahmen vielmehr die Möglichkeit, einen Teil der Anwohner auch von dem jetzt schon lauten Güter-, Regional- und Fernverkehr auf der Strecke zu entlasten - unter der Voraussetzung, dass die von der Stadt favorisierte Variante ohne Abriss von Wohnhäusern zugrunde gelegt wird.

Kurz gesagt: Der Südring kostet weniger und ist außerdem städtebaulich, verkehrlich und -wenigstens zum Teil - für die Wohnqualität der betroffenen Anwohner die bessere Wahl.

nel drängen. Aus diesem Grund ist eine Freihaltung der Südringtrasse unbedingt notwendig. Die betroffenen Bezirksausschüsse 1, 2 und 5 als Anrainer des Südrings haben auf grüne Anträge hin schon eine Freihaltung des Südrings eingefordert – zum eigenen Nutzen. Es dürfen also weder weitere Bauvorhaben (z.B. Welfenstraße) zu nahe an die Gleise rücken noch potentielle Bahnhöfe wie etwa an der Poccistraße verbaut werden.

München - für den Fernverkehr ein Nadelöhr

Für die Anwohner hat der Südring ebenso viele Vorteile wie für die Fahrgäste (siehe Kasten „Alternative Südring“). München sollte außerdem die Bedeutung des Fernverkehrs nicht aus dem Auge verlieren: München 21, der nächste Tunnel quer unter der Altstadt hindurch, ist in weite Ferne gerückt. Auch hierfür ist der Südring eine wichtige Alternative. Verkehrsplaner wie Karl Klühspies warnen schon längst davor, dass das Nadelöhr München den Fernverkehr vergraulen und die großen europäischen Verbindungen Paris – Wien – Budapest dann über Passau statt über München laufen könnten.

Die grüne Landtagsfraktion hat zudem ein Gutachten in Auftrag gegeben, das einen Südring-Light als Sofortmaßnahme empfiehlt. Für ca. 5 Millionen Euro könnte eine Störfallstrecke im Falle eines Ausfalls der Stammstrecke eingerichtet werden, auf der einige S-Bahnzüge mit Umsteigepunkten am Heimeranplatz und an der Poccistraße den Betrieb aufrecht erhalten könnten – und das in weniger als 2 Jahren.

Das restliche S-Bahn-Netz nicht vergessen

Laut Expertengutachten, ebenfalls von der grünen Landtagsfraktion beauftragt, entstehen die meisten Störungen in den Außenästen bzw. an den Schnittstellen zur Stammstrecke. Oft wird dort die S-Bahn in Mischbetrieb mit dem Regional- und Fernverkehr betrieben, und die S-Bahnen treffen nicht kreuzungsfrei auf die Stammstrecke. Dadurch werden Störungen von einer Linie auf das gesamte Netz bzw. vom Fernverkehr auf den Nahverkehr über-

tragen. Die Stammstrecke selber ist entgegen der landläufigen Auffassung nicht der Hauptstörungsgrund sondern es sind die vielen kleinen Probleme in den Außenästen.

Die Grünen Fraktionen im Stadtrat, im Landtag und im Bundestag (mit unserem neuen grünen Bundestagsabgeordneten Toni Hofreiter, einem ausgewiesenen S-Bahn-Experten) werden alles daran setzen, dass nicht alle Bahnmittel für Bayern in der 2. Stammstrecke verbuddelt werden, sondern daran arbeiten, dass dringend notwendige Projekte wie die Ertüchtigung der Außenäste oder eine Express-S-Bahn zum Flughafen schnell realisiert werden – eine schwierige Aufgabe, bedenkt man die Milliardenverschwendung durch das Projekt „Transrapid.“

Die jetzt begonnene Planfeststellung zum 2. Tunnel ist also nur ein weiterer Schritt im Gerangel um das beste Konzept und um Verbesserungen im Münchner S-Bahn-System. Grundsatz der Grünen muss trotz allem Zorn sein: auch eine schlechte Verbesserung ist eine Verbesserung. Der Dreifach-Spagat aus „Ja – Aber – Und“ ist daher ein argumentativ schwieriger Ritt durch das Dickicht der Zuständigkeiten. Aber wir reiten wie gewohnt mit wehenden Fahnen und geben – hoffentlich entsteht dabei eher das Bild eines D'Artagnan als das eines Don Quichotte.

Jens Mühlhaus



Dresden hat sie schon, Wien (im Bild) testet sie gerade: Die Cargo-Tram.

DIE CARGO TRAM

Durch den Bau der 2. Stammstrecke wird auf dem Marienhof eine riesige Baugrube entstehen. Schmutz und Lärm werden die anliegenden Geschäfte belasten und den Aufenthalt hinter dem Münchner Rathaus für längere Zeit noch ungemütlicher machen als er jetzt schon ist. Der Aushub für die zweite Tunnelröhre soll mit bis zu 150 LKW täglich abtransportiert werden – eine zusätzliche Quelle für Abgase, Lärm und Staub.

Der größte Teil des LKW-Verkehrs könnte jedoch mit einem neuen Güterverkehrskonzept vermieden werden, das vom Bund Naturschutz ins Gespräch gebracht wurde: Eine Cargo-Tram soll den Aushub auf den bestehenden Gleisen der Linie 19 von der Innenstadt bis zum Ostbahnhof transportieren und dort zum Weitertransport auf die Eisenbahn umladen. Dazu wären einige – eventuell auch schon ausgemusterte – Trambahnzüge umzubauen, eine Be- und Entladestation einzurichten und einige Veränderungen an den Gleisen vorzunehmen.

Gleichzeitig wäre dies ein interessanter Probelauf: Wenn sich die Cargo Tram bewährt, könnte sie mit erweitertem Streckennetz die geplanten City-Logistik-Zentren anfahren und auf diese Weise zur Reduzierung des LKW-Verkehrs in der Stadt beitragen. Beispiele für derartige Gütertrams gibt es bereits in Dresden und Wien.

LEBENSQUALITÄT AUF DER STRASSE

München braucht mehr Boulevards, Spielstraßen und Flanierzonen

Um mehr nutzbare Freiräume (z.B. für Kinderspiel) und um bessere Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr zu schaffen, setzt sich die Grüne Stadtratsfraktion dafür ein, die Aufenthaltsqualität auf Münchens Straßen zu verbessern. Bei unserem Koalitionspartner stoßen wir hierzu allerdings nicht selten auf taube Ohren.

Die Münchner Planungsprämisse „kompakt-urban-grün“ wird in ihren Grundzügen von der grünen Stadtratsfraktion unterstützt. Nur dichtes Bauen gewährleistet, dass sich Infrastruktureinrichtungen (Einkaufsmöglichkeiten, ÖPNV-Anschluss, soziale Einrichtungen) lohnen und verhindert zu große Versiegelungen. Einige Neubaugebiete der letzten Jahren zeigen allerdings, dass die Dichte ihre Grenzen hat und noch so qualitätsvolle Grünflächen bei zu kleiner Bemessung ihren Reiz verlieren (Negativbeispiel Alte Chemie oder z.T. die Theresienhöhe). Wir halten in diesem Zusammenhang die vielfältigere Nutzung des bisher auto-dominierten Straßenraums für eine gute Möglichkeit, mehr Freiräume zu schaffen und gleichzeitig die Bedingungen für das Fahrradfahren und Zufußgehen zu verbessern. Bausteine für mehr Lebensqualität auf Münchens Straßen sind:

Spielstraßen und Fußgängerzonen in Neubaugebieten

Am einfachsten und kostengünstigsten ist es, Verkehrsberuhigung bzw. komplette Fußgängerbereiche gleich von Beginn an mitzuplanen - wie dies in vielen anderen Gemeinden gang und gäbe ist. Daher möchte die Stadtratsfraktion Verkehrsberuhigung bzw. Fußgängerzonen in größeren Baugebieten im Rahmen der Bebauungsplanung - in Kombination mit Quartiersgaragen bzw. mit zentral erschlossenen Tiefgaragen - festsetzen. Bei unseren letzten Versuchen z.B. an der Bajuwarenstraße, am Birketweg oder in (der sogenannten

Ökosiedlung) Fröttmaning bitten wir allerdings bei der SPD auf Granit bzw. Asphalt. Verkehrsberuhigte Bereiche - so die GenossInnen - seien nicht sicher für Kinder, außerdem würden die Leute halt gerne mit dem Auto bis zu ihrem Reihenhaus fahren - Spielstraßen seien also geradezu familienfeindlich. Nicht zuletzt sprächen die Sachzwänge, d.h. die Investoren oder das angeblich schon weit fortgeschrittene Planungsstadium, dagegen.

Trotz dieser frustrierenden Beispiele werden wir weiterhin bei größeren Baugebieten innovative Erschließungskonzepte vertreten. Darüber hinaus regte die grün-rosa Stadtratsfraktion in einem Antrag einen Workshop mit externen Experten zum Thema Gestaltung von Wohnerschließungsstraßen an, um die Thematik auf einer breiteren fachlichen Basis zu diskutieren.

Fußgängerzonen in den Stadtteilzentren

Um die Stadtteilzentren lebendiger und attraktiver und somit auch überlebensfähig gegenüber den Angeboten auf der grünen Wiese zu machen, setzen wir uns für die Gestaltung von Fußgängerzonen ein. Prominentestes Beispiel ist das Zentrum Pasings, das wir im Zuge des Baus der Nordumfahrung Pasing gerne komplett beruhigt sähen. Wir stellen uns vor, dass in dem Ge-

viert vom Bahnhof im Norden über die Bäcker- und Gleichmannstraße bis zur Landsberger Straße im Süden keine Autos fahren und parken dürfen. Nur so ist ausreichend Platz für wirkliche Verbesserungen der Aufenthaltsqualität. Diese Ideen, die die Stadtrats- und die BA-Fraktion im Februar 2005 der Öffentlichkeit vorstellten, riefen ein positives Echo hervor. Die Grüne Fraktion konnte zusammen mit der SPD im Stadtrat erreichen, dass diese Vorschläge in die weitere Planung zum Pasinger Zentrum als Alternative zur von der Verwaltung vorgeschlagenen Minifußgängerzone einbezogen werden. Im Frühjahr 2006 diskutiert der Stadtrat erneut über das Pasinger Zentrum.

Aufwertung oder Umbau bestehender Straßen

Angesichts vieler Asphaltwüsten in München bietet der Umbau bestehender Straßen ein riesiges Potential zur Stärkung des Umweltverbundes und der Aufenthaltsqualität. Dieses Potential wird sogar im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP), der im Februar 2006 verabschiedet werden soll, beschrieben. Im VEP werden exemplarisch einige innerstädtische Hauptverkehrsstraßen genannt, in denen Spielraum für eine „Erhöhung der straßenräumlichen Verträglichkeit“, wie es dort heißt, gegeben ist. Im Rahmen der VEP-Diskussion werden wir uns dafür ein-



Fußgängerzone in der Preysingstraße

Foto: Paul Bickelbacher

setzen, dass diese Ideen auch konkretisiert werden.

Da ein kompletter Straßenumbau immer sehr teuer ist, wird man derzeit kaum Verkehrsberuhigungen im großen Stil (wie in den 80ern) realisieren können. Es gibt aber auch eine Vielzahl an kostengünstigen Maßnahmen, die das Leben für Fußgänger und Radfahrer erleichtern können: z.B. Abmarkierung von Fahrradstreifen oder Aufstellflächen zum Abbiegen für Radfahrer auf der Fahrbahn, Öffnung von Einbahnstraßen für Radler, fußgänger- und radfahrerfreundlichere Ampelschaltungen, Umwidmung von PKW- in Fahrradstellplätze (v.a. in Geschäftsstraßen wie z.B. der Sendlinger Straße), bessere Querschnittsmöglichkeiten (Bordsteinabsen-

kung, Parkverbote) für Fußgänger. Bei unseren bisherigen Initiativen dazu waren die dicksten Bretter im Kreisverwaltungsreferat zu bohren, das darüber wacht, dass die Autofahrer ungehindert fahren – und auch parken – können.

Auch in Zeiten knapper Kassen sind dank Sponsoren (z.B. in der Schillerstraße mit Hilfe der Green City-Wanderverbaumallee), im Zuge von Straßenumbau (z.B. Blumenstraße vor der Schrannehalle) und nicht zuletzt durch die Entsiegelungspauschale, die bei allen Haushaltsverhandlungen von der grün-rosa Stadtratsfraktion vehement verteidigt wird, Baumpflanzungen im Straßenraum möglich.

Angesichts der Haushaltslage sehen

wir die temporäre Sperrung von Straßen als einfachen Weg, zumindest zeitweise (z.B. an Sonntagen) mehr Raum für Fußgänger, Radfahrer und Skater zu schaffen. Die temporäre Sperrung ist die optimale Ausnutzung des Straßenraumes: an Wochentagen kann der Autoverkehr darauf fließen, am Wochenende wird Raum für Freizeitaktivität geschaffen. Vorbilder sind z.B. Paris, das an Wochenenden unter dem Motto „Paris respire“ ganze Straßenzüge für Skater und Radler freigibt, aber auch deutsche Tourismusgemeinden (wie Langenargen am Bodensee), die so ihre Ortszentren zeitweise zum Flanieren öffnen.

Alexandra Weiss

MÜNCHEN HILFT BATTICALOA

Nach der Flutkatastrophe im vergangenen Jahr hat München der Stadt Batticaloa an der Ostküste Sri Lankas Gelder für Katastrophen- und Wiederaufbauhilfe angeboten. Der Grüne Bürgermeister Hep Monatzeder war im Oktober vor Ort. Hier ist sein Bericht:

27 Jahre ist es her, dass ich als Student in Batticaloa war. Seitdem habe ich noch etliche weitere Reisen nach Sri Lanka unternommen, ein langjähriger Bürgerkrieg und die verheerende Tsunami-Katastrophe im Dezember 2004 sind vergangen.

Die Flutwelle hat allein in Batticaloa 2000 Tote gefordert und 7000 Menschen obdachlos gemacht. Daher bin ich mit sehr zwiespältigen Gefühlen angereist. Ich wollte aber sehen, was bisher mit den Münchner Spendengeldern geschehen ist, und das weitere Hilfsprogramm besprechen und festlegen. Wir haben bisher schon insgesamt 700.000 Euro aus städtischen Mitteln und aus Spenden der Münchner Bevölkerung für den Wiederaufbau in Batticaloa und im Nachbarort Kalmunai eingesetzt, weitere 500.000 Euro sollen in den nächsten zwei Jahren noch folgen.

Schon die Anreise gestaltete sich recht anstrengend: nach 13 Stunden Flug ging es ohne Pause mit dem Auto in sieben Stunden quer über die Insel an die Ostküste von Sri Lanka. Batticaloa liegt in einem Gebiet, in dem 20 Jahre lang Bürgerkrieg geherrscht hat und das erst seit der Waffenruhe vor zwei Jahren wieder von Ausländerinnen und Ausländern besucht werden darf. Heute sieht man in Batticaloa zahlreiche Weiße, da sich nach der Tsunami-Katastrophe sehr viele Hilfs-Organisa-

tionen eingefunden haben.

Für den Commissioner (Bürgermeister) von Batticaloa ist die Stadt München jedoch ein sehr wichtiger Helfer, da die meisten Hilfsorganisationen ihre eigenen Projekte mit eigenem Personal und eigener Ausstattung durchführen. Von den Hilfsgeldern aus München und Vitoria profitieren dagegen einheimische Unternehmen. Um den Wiederaufbau der städtischen Infrastruktur kümmert sich außer uns kaum jemand. Deshalb hat uns der Commissioner der



Auf der Baustelle der Munich-Colony

Foto: Catherina Hess

800.000 Einwohner-Stadt auch persönlich begleitet, um uns zu zeigen, wie unsere Gelder eingesetzt worden sind.

Stolz zeigt er uns die Munich-Vitoria-Friendship-Road, die mit Mitteln aus München und aus Vitoria instand gesetzt wurde. Vitoria ist die spanische Stadt, mit der München und Batticaloa schon vor dem Tsunami in einem Umweltprojekt zusammengearbeitet haben. Das Material für die Straße kommt von weit her und die Preise dafür haben sich durch die vielen Baumaßnahmen nach der Flut verdoppelt. Fünf Brücken wurden mit den Münchner Geldern wieder aufgebaut und fünf Abwassergräben. Letztere sind eine äußerst wichtige Einrichtung, wie wir nach dem ersten tropischen Regenguss feststellen konnten.

Stolz waren auch wir, als wir zur Baustelle der Munich-Colony geführt wurden. Die hier entstehenden 40 Häuser sind die ersten, die in Batticaloa nach dem Tsunami gebaut werden, während all die andere Hilfsorganisationen noch mit dem Behörden-Dschungel kämpfen. Das verdanken wir sicherlich in erster Linie den Erfahrungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von UN-Habitat, die die Koordination unseres Wiederaufbauprojekts vor Ort übernommen haben.

Ein kleineres, aber nicht weniger wichtiges und anrührendes Projekt ist das Waisenhaus von Reverend Puvenendran, der zusammen mit seiner Frau an

die 30 Mädchen versorgt. Die Münchner Rudolf-Diesel-Realschule hat für das Haus 950 Euro gesammelt, um Schuhe und Kleidung für die Kinder und eine Milchkuh zu kaufen. Der Reverend, der sein letztes Hemd für die Mädchen hergibt, erzählte uns trotzdem schmunzelnd, dass seine Mädchen reich seien. Schließlich schliefen sie in richtigen Betten und das könnten sich in Sri Lanka nur reiche Leute leisten.

Politische Unruhen – so kurz vor der Präsidentschaftswahl war die Stimmung sehr angespannt – haben unser Besuchsprogramm leider etwas durcheinander gebracht. So waren nach einer nächtlichen Schießerei zwischen Regierungsgruppen und militanten Tamilen fast alle Straßen gesperrt, und wenig später wurde nur wenige Minuten von uns entfernt eine Polizeidienststelle Ziel eines Handgranaten-Anschlags.

Trotzdem haben wir auch den Nachbarort Kalmunai besucht. Obwohl der Schwerpunkt unserer Wiederaufbaumaßnahmen aufgrund der schon seit Jahren bestehenden Kontakte in Batticaloa liegt, ist ein kleiner Teil der Münchner Gelder auch nach Kalmunai geflossen. In Kalmunai waren die Tsunami-Schäden besonders groß, da der Uferstreifen in dieser Region besonders dicht besiedelt ist. Kalmunai ist hauptsächlich von Nachfahren muslimischer Seefahrer bewohnt. Die Haupteinkommensquelle ist der Han-

del, und aus diesem Grund sind die Ortschaften sehr dicht bebaut. In Kalmunai tummeln sich auch sehr viel weniger Hilfsorganisationen, was wohl auch an der schlechteren Infrastruktur des Ortes liegt. Es gibt zwar inzwischen ein Hotel in der Stadt, aber das Hotelzimmer musste ich mir mit einem Ameisenvolk teilen.

Die Stadtverwaltung hat mit unseren Spendengeldern erst einmal Räumfahrzeuge gekauft, um den größten Schutt wegzuschaffen und ist nun dabei, eine Busstation wieder aufzubauen. Der Wohnungsbau geht hier leider noch schleppender voran als in Batticaloa. Es gibt kaum Bauland, denn die bebaubare Fläche ist nur sehr schmal und schon einen Kilometer hinter dem Strand beginnt Sumpfbereich. Erfreulich ist das Engagement der Bewohner trotz der verzweiferten Lage. So kümmert sich die muslimische Gemeinde rührend um die Kinder in den Auffanglagern. Nun soll ein eigenes Haus gebaut werden, in dem die Waisenkinder wohnen und andere Kinder tagsüber betreut werden können. Wir werden auch diesen Hausbau mit Münchner Spendengeldern unterstützen.

Insgesamt ist es sehr erfreulich zu sehen, dass ein Jahr nach der Katastrophe, viele Wiederaufbaumaßnahmen im Gange sind. Gleichzeitig ist klar, dass noch sehr viel zu tun ist. In vielen Bereichen – wie zum Beispiel im Krankenhaus in Batticaloa – wollen wir über die reine Wiederaufbauhilfe hinausgehen und zusammen mit der Hilfsorganisation „Ärzte der Welt“ eine langfristige Verbesserung der ärztlichen Versorgung erreichen. Mit den örtlichen Akteuren sind wir uns einig, dass die weitere Entwicklung in der Region stark von den politischen Rahmenbedingungen und insbesondere davon abhängt, ob endlich dauerhafter Frieden einkehrt. Darum schaue ich auch nach meiner Rückkehr mit Spannung auf die in Sri Lanka anstehenden Wahlen und hoffe mit unseren Freunden, dass die nächste Regierung in der Lage ist, Sri Lanka wieder etwas mehr zu dem Paradies zu machen, das es nach singhalesischer Sage schon immer war

Hep Monatzeder



Foto: Catherina Hess

Hep Monatzeder übergibt eine symbolische Stoffkuh der Münchner Diesel-Realschule an ein Waisenhaus

4. HAUSHALTSKONSOLIDIERUNG IN 11 JAHREN

Über 3,5 Milliarden € Schulden lasten Ende 2005 auf der Stadt. Allein 147 Millionen € wird sie für Zinsen aufbringen müssen und trotz hoher Gewerbesteuererhöhungen neue Schulden in Höhe von netto 316 Millionen € machen. Eine weitere Haushaltskonsolidierung – mittlerweile die vierte in den letzten 11 Jahren – ist daher unausweichlich.

Das strukturelle Defizit ist zum größten Teil nicht von der Stadt selbst verschuldet. Die wichtigsten Pflichtausgaben – also die Sozialausgaben sowie die Umlagen an Bund, Land und Bezirk – sind in den vergangenen Jahren deutlich stärker gestiegen als die Steuereinnahmen. Real sind die Netto-Steuereinnahmen der Stadt im Jahr 2005 um nur 4 % höher als im Jahr 1991, während die Pflichtausgaben im gleichen Zeitraum um 78 % gestiegen sind. Obwohl es der Stadt in den letzten Jahren durch konsequentes Sparen gelungen ist, konsumtive Ausgaben (Personal- und Sachkosten und Zuschüsse) zu begrenzen, ist eine Lücke entstanden, die auch der aktuelle Gewerbesteuer-Boom (2005 wird die Stadt 1,35 Mrd. € einnehmen) nicht schließen kann.

München hat im nächsten Jahr Investitionen in Höhe von 784 Millionen geplant. Diese Summe wird sich durch Projekte wie die Nordumgehung Pasing, G 8-veranlasste Umbaumaßnahmen an städtischen Gymnasien und die 1. Rate zum Erwerb der Prinz-Eugen-Kaserne noch erhöhen, die wegen der nicht abgeschlossenen Planung durch Nachtragshaushalte finanziert werden. Und dem Haushalt drohen noch andere Risiken:

■ Die Steuerschätzer gehen von Konjunkturprognosen aus, die – wie schon mehrfach vorgekommen – zu optimistisch sein könnten.

■ Die im Berliner Koalitionsvertrag vereinbarten degressiven Abschreibungsmöglichkeiten für Unternehmen führen 2006 wahrscheinlich zu Mindereinnahmen in Höhe von über 80 Mio. €.

■ Ein zumindest leichter Anstieg

der momentan sehr niedrigen Zinsen ist im kommenden Jahr sehr wahrscheinlich.

■ Noch unklar ist, ob die Verlagerung der Zuständigkeit bei der Sozialhilfe für Ausländer (Kosten: 80 Mio. €) vom Bezirk auf die Stadt mit einer entsprechenden Reduzierung der Bezirksumlage ausgeglichen wird.

€

Diesen Risiken steht als einzige „Chance“ die Tilgung der städtischen Darlehen an die Flughafen GmbH gegenüber. In einer ersten Tranche werden 183 Mio. € (von insgesamt 293 Mio.) an die Stadt zurückfließen.

Auch in der mittelfristigen Finanzplanung 2005 bis 2009 gibt es Risiken. Zwar soll das Investitionsniveau kontinuierlich bis auf 560 Mio. € sinken, doch gibt es auch hier etliche Projekte, die aus haushalts- oder planungsrechtlichen Gründen noch nicht im Investitionsplan aufgeführt sind, z.B. die Umwelt-Verbundröhre Laim mit ca. 50 Mio. €, notwendige Sanierungen des Lenbachhauses (bis zu 56 Mio. €) und des Stadtmuseums (ca. 24 Mio. €), diverse Schulprojekte (ca. 200 Mio. €) und das NS-Dokumentationszentrum (Summe noch unklar, die Stadt wird ein Drittel der Investitionskosten übernehmen sowie die gesamten Betriebskosten).

100 Millionen in 5 Jahren

Damit die Stadt nicht immer weiter in die finanzielle Schieflage rutscht, hat Stadtkämmerer Ernst Wolowicz ein Konsolidierungskonzept vorgelegt, mit dem Schritt für Schritt 100 Mio. € nachhaltig eingespart werden sollen.

Die rot-grünen Mehrheitsfraktionen haben das Konzept weiterentwickelt und sich auf ein Konsolidierungsprogramm geeinigt, das bereits ab 2006 greifen soll:

Durch die Erhebung einer **Zweitwohnungssteuer**, wie sie bereits in zahlreichen anderen deutschen Städten existiert, soll die Stadt 12 Mio. € zusätzlich einnehmen. Seit 2004 haben auch bayerische Kommunen das Recht, diese Steuer zu erheben, um auch die Inha-

ber von Zweit- und Ferienwohnungen an der Finanzierung der städtischen Infrastruktur zu beteiligen. Die Kämmererei schätzt, dass von den 168.000 Personen mit Zweitwohnsitz in München letztlich ca. 21.000 die Steuer in Höhe von 9 % der Nettokaltmiete zahlen werden. Aber auch die zu erwartenden Ausweichbewegungen können Geld bringen: Ummeldungen zum 1. Wohnsitz in München erhöhen den Anteil der Stadt an der Kfz- und an der Einkommensteuer.

In den Referaten haben sich in den letzten Jahren erhebliche sog. **Restmittel** angesammelt, insgesamt 660 Mio. €, die jetzt um knapp 2 % gekürzt werden. So ergeben sich Minderausgaben von weiteren 12 Mio. €.

76 Mio. € wollen Grüne und SPD in einem **Fünfjahresprogramm** konsolidieren. Durch die Zweitwohnungssteuer und die Beschneidung der Restmittel fallen gegenüber dem Vorschlag des Stadtkämmerers einige „Grausamkeiten“ weniger drastisch aus. Pauschal sollen die Referate – ohne betriebsbedingte Kündigungen – beim Personal 0,9 %, bei den Sachmitteln 6,75 % und bei den Zuschüssen 3,75 einsparen. Vor allem im Sozialhaushalt und in der Kultur ist diese maßvolle Kürzung der Zuschüsse leichter zu verkraften als die ursprünglich von der Kämmererei angesetzten 6,5 %. Erziehungspersonal an Schulen und Kindertagesstätten wird von dem Konsolidierungskonzept ausgenommen. Gebührenerhöhungen – vor allem bei Kindertagesstätten und – krippen ein soziales Problem – werden maximal an die Inflationsrate angepasst. Mieten und Pachten steigen um 12 %, Buß- und Verwarnungsgelder um 15 %. Fazit: Völlig ohne Grausamkeiten wird auch diese Konsolidierungsrunde nicht über die Bühne gehen. Doch trotz aller Einschnitte bleiben die Leistungen der Stadt, vor allem für soziale und kulturelle Zwecke, auf einem Niveau, das andere deutsche Großstädte gerne wieder erreichen würden.

Boris Schwartz

BÜROKRATIEMONSTER BÜCHERGELD

Abzocke auf Kosten von Schülern, Lehrern und Kommunen

Mit Einführung des Büchergeldes zum neuen Schuljahr hat sich Bayern von der Lehrmittelfreiheit verabschiedet. Als Kompromiss geplant, um nicht alle Elternverbände zu verschrecken, entpuppt es sich als Bürokratiemonster, das nur Einsparungen für den Freistaat bringen wird. Kommunen, Lehrer und Schüler zahlen die Zeche.

Am 1. Oktober war es so weit. An allen Schulen im Freistaat sollte Büchergeld erhoben werden. 20 € für die Grundschüler und 40 € für die Schüler der weiterführenden Schulen. Doch was in den Informationsblättern so einfach klang, machte in der Umsetzung einige Probleme. Fragen über Fragen stellten sich:

Müssen wirklich alle zahlen? Es gibt für Familien, die drei oder mehr Kinder haben, ab dem dritten Kind Befreiungen, ebenso für Familien, die Hilfe zum Lebensunterhalt nach dem Zwölften Buch Sozialgesetzbuch (SGB XII), Arbeitslosengeld II, Sozialgeld nach dem Zweiten Buch Sozialgesetzbuch (SGB II) oder Leistungen nach dem Wohngeldgesetz beziehen. Flüchtlinge und Asylbewerber hat das Gesetz vergessen. Erst nachdem dieses Problem im Landtag auf Antrag der Grünen noch mal diskutiert wurde werden nun auch Flüchtlinge und Asylbewerber vom Büchergeld befreit werden.

Darf der Klassenlehrer oder nur der Vertrauenslehrer einsammeln? Darüber streiten sich das Kultusministerium und der Datenschutzbeauftragte noch immer. Denn sammelt der Klassenlehrer das Geld ein (wie es jetzt gilt) besteht die Gefahr, dass er Kenntnis über die soziale Stellung der Eltern erhält. Neben der Einsammlung ist es aber auch möglich, das Geld auf das Schulkonto zu überweisen. Von dieser Regelung machen viele Schulen in München Gebrauch.

Wird eingesammelt, muss das Bargeld bis zur Einzahlung auf das Schulkonto in einem Tresor aufbewahrt werden.

Von dort wird das Geld vom Schulkonto an den städtischen Haushalt, den Schulaufwandsträger, überwiesen.

Anschließend erhält die Schule das gesamte Geld wieder zurück, denn im Gesetz ist festgelegt, das jede Schule das Geld erhält, das sie eingesammelt hat. Ein großes Problem für Schulen mit einem hohen Anteil an Befreiungstatbeständen: Die Schulen, die es eigentlich am nötigsten bräuchten, hätten dann weniger Geld für Bücher als Schulen mit einem wohlhabenden Klientel.

Finanzieller Ausgleich reicht nicht aus

Also muss die Stadt einen finanziellen Ausgleich schaffen. Das Gesetz verpflichtet die LH München dazu, für jeden Schüler 2 € bereitzustellen. Bei ca. 150.000 Schülern sind das ca. 300.000 €. Der Freistaat beteiligt sich an dem finanziellen Ausgleich mit 4 € pro Schüler, also für München ca. 600.000 € - aber erst ab 1.1.2007! Solange muss die Stadt das Geld vorstrecken. Und ob dann das städtische und staatliche Geld ausreichen wird, um die Befreiungstatbestände zu decken ist fraglich. Denn der Freistaat setzt hier einfach einen bayernweit durchschnittlichen Anteil von 18 % Befreiungsfällen an. Es ist zu vermuten, dass dieser Wert in München überschritten wird. In diesem Fall müsste wieder die Kommune für die Chancengleichheit zahlen.

Bisher hat die Stadt zwar 734.000 € jährlich in Lernmittel investiert, der Freistaat ca. 1,75 Mio. €. Da klingen die 300.000 € eigentlich nach Einsparungen. Aber auf die Stadt werden noch weitere Kosten zukommen.

Der Münchner Lehrer- und Lehrerinnenverband e. V. hat den tatsächlichen Arbeitsaufwand im Zusammenhang mit der Einführung des Büchergeldes an zwei Grund- und Hauptschulen stichpunktartig verfolgt und protokolliert. So benötigen Schulleiter, Lehrkräfte und Verwaltungsangestellte an den

Schulen für Elternbriefe, Einsammeln von Geld und Empfangsbestätigungen, Kontrollieren von Listen und Kontoauszügen und die Kommunikation mit Schulreferat und Bank ca. 22 Minuten pro Schüler. Da kein Unterricht ausfallen darf, müssen diese Stunden zusätzlich geleistet werden. Daraus ergeben sich für ca. 150.000 Münchner Schüler insgesamt 55.000 Arbeitsstunden, d.h. bei 30 € pro Arbeitsstunde 1,65 Mio. €. Dazu kommt der Materialaufwand für Papier, Kopien und Kuverts mit rund 25.000 €.

Zusätzlich muss die Stadt ein Mahnverfahren einleiten, wenn ein Schüler nicht zahlt. Dadurch und durch die Überprüfung der Befreiungstatbestände entsteht weiterer Verwaltungs- und Personalaufwand. Wie hoch der sein wird, kann bisher noch nicht abgeschätzt werden. Sicher ist aber, dass allein durch die zu kompensierenden Arbeitsstunden nur der Freistaat sparen, die Stadt aber massiv draufzahlen wird.

Neben den finanziellen Auswirkungen gibt es weitere Probleme. Nach dem neuen Gesetz darf das Büchergeld nur für Bücher und Software verwendet werden. Bisher konnten die Schulen in München das zugewiesene Geld auch für andere Lehrmittel verwenden (z.B. Karten), jetzt wird ihre Selbständigkeit stark eingeschränkt. Es ist absehbar, dass der Etat für Bücher jetzt sehr hoch sein wird, aber andere Lehrmittel dafür nicht mehr angeschafft werden können. Und natürlich stellt sich die Frage, wer überhaupt etwas hat vom neuen Geldsegen. Werden überhaupt noch Bücher für die auslaufenden Zweige G9 und R4 produziert? Wenn ja, sind die Schulen dann noch bereit, diese anzuschaffen? Ungeklärte Fragen, die das Kultusministerium bisher nur zurückgewiesen hat. Vermutlich, werden viele Eltern Geld für Bücher bezahlen, von denen ihre Kinder nichts mehr haben - eine schreiende Ungerechtigkeit!

In einer Zeit, in der alle Welt von mehr Investitionen in Bildung spricht, glaubt man dies in Bayern ignorieren zu kön-

nen. Bayern spart und spart und spart - auch bei der Bildung. Mit der Einführung des Büchergeldes will der Freistaat 1,4 Milliarden € einsparen. Doch dieses Geld fließt nicht in die Bildung, sondern in Stoibers Sparstrumpf. Eine fatale Entwicklung, die Bayern auf Grund der neusten PISA-Ergebnisse meint sich leisten zu können. Aber trotz des

Spitzenplatzes hält Bayern auch einen anderen Rekord. Bayern ist das Land, in dem die größte Chancenungleichheit herrscht. So hat ein Kind aus einer Mittelschichtfamilie eine 6,65-fache höhere Chance, ein Gymnasium zu besuchen als ein Kind aus dem Arbeitermilieu oder einer Migrantenfamilie. Ein trauriger Rekord, der nach zusätzlichen In-

vestitionen verlangt und nicht nach Umverteilung der Kosten auf die Betroffenen.

Sabine Krieger

GERECHTE BESTATTUNG VON MUSLIMEN

Die in den vergangenen Jahrzehnten zugewanderten Migranten muslimischen Glaubens leben nunmehr in der dritten und vierten Generation in München. Immer stärker wächst das Bedürfnis, Verstorbene hier, am Wohnort der Familie, zu bestatten.

Auf diesen gewachsenen Bedarf hat die Stadt München zwar mit Erweiterung der Friedhofsanlagen für islamische Bestattungen reagiert, die Bayerische Staatsregierung weigert sich jedoch bisher, den muslimischen Bürgern Bestattungsmöglichkeiten nach islamischem Ritus anzubieten.

Nach islamischem Brauch wird der oder die Tote nach einer rituellen Waschung des Leichnams nur in einem Leinentuch und mit nach Mekka gewandtem Gesicht beigesetzt, möglichst noch am Sterbetag oder am Tag danach.

Im Gegensatz zu Bayern haben zum Beispiel Nordrhein-Westfalen und Hamburg den bei Erdbestattungen bestehenden Sargzwang für Muslime aufgehoben. Der Hamburger Senat hat auf Drängen der muslimischen Bewohner der Stadt und des Ausländerbeauftragten das letzte Hindernis für eine vollständig muslimische Beerdigung in Hamburg aus dem Wege geräumt. Gemeinsam mit der Umweltbehörde wurden neue Richtlinien in der Bestattungsverordnung festgelegt, die es den Muslimen erlauben, ihre Toten nur mit einem Leintuch umwickelt zu begraben. Entgegen den Richtlinien des Islams war es den Muslimen bis jetzt nur gestattet, ihre Toten in einfachen Holzsärgen beizusetzen. Die beiden größten Hamburger Friedhöfe stellen jetzt gesonderte Grabflächen zur Verfügung, die den Anforderungen des Islams Rechnung tragen: d.h., die Toten kön-

nen nach Mekka ausgerichtet werden, es bestehen Einrichtungen zur Waschung der Leichname und die Toten haben dort ein „ewiges“ Liegerecht. Hamburg stellte zudem fest, dass bis zur Neufassung der Bestattungsverordnung etwa 99% aller muslimischen ImmigrantInnen aus Hamburg – vor allen Dingen diejenigen der ersten Generation – ihre Toten zur Bestattung ins Herkunftsland überführten. Spricht man mit türkischen Bestattungsinstituten, den konsularischen Vertretungen und den Moscheen in München, so trifft diese Zahl derzeit aller Wahrscheinlichkeit nach auch für München zu.

Der bestehende Sargzwang und die damit verbundene, gesetzlich vorgeschriebene Bestattungsform ist eine denkbar integrationsfeindliche Regelung. Sie macht den in Deutschland lebenden Hinterbliebenen die im Islam – wie im Christentum auch - als wichtiger Bestandteil der Trauerkultur erforderliche Grabpflege unmöglich. Ein adäquates Trauern wird so behördlich verhindert. Die Migrantinnen erleben dieses Verwaltungsverfahren als stur und rückwärts gewandt. Solange die religiös vorgeschriebenen Bestattungsrituale für ihre Toten nicht akzeptiert werden, kann auch nicht von wirklicher Akzeptanz der Menschen mus-

limischen Glaubens gesprochen werden.

Der Bedarf an islamischen Bestattungen wird aufgrund der Altersentwicklung der MigrantInnen in München zweifellos stark zunehmen. Jetzt sind kurzfristige Lösungen mit Tragfähigkeit für die Zukunft erforderlich.

Ich habe den Oberbürgermeister daher aufgefordert, im Rahmen des Bayerischen Städtetages auf die Bayerische Staatsregierung einzuwirken, um eine Änderung des Bayerischen Bestattungsgesetzes zu erwirken, damit der Glauben muslimischer Toter respektiert wird und die Hinterbliebenen nach ihren Bräuchen um sie trauern können.

Sedef Özakin



Muslimische Grabstätte

„WICHTIG IST, WAS HINTEN ‘RAUS KOMMT“

Oben stehendes Prachtstück aus dem Zitatenschatz von Helmut Kohl will die Grüne Mamba ab jetzt beherzigen und nicht nur Grüner Anträge und Anfragen präsentieren, sondern auch deren Ergebnisse.

Antragspaket „Offensive für den Radverkehr“

Das im Juli 2003 eingereichte Antragspaket „Offensive für den Radverkehr“ wurde im Oktober 2005 (!) endlich behandelt – wenn auch nur teilweise. Drei der insgesamt sechs Anträge des Pakets (nämlich zu dem Themen „Fahrradstellflächen, „Fahrradstraßen“ und „Fahrradschutzstreifen“) stecken weiterhin in den Mühlen der Verwaltung – aber wir haben ja längst gelernt, in historischen Zeiträumen zu denken. Immerhin haben die Beschlüsse über die andere Hälfte des Pakets durchaus Erfreuliches zu bieten. Im Rahmen des Beschlusses „Realisierungsnetz Radverbindungen“ zum Ausbau des Radverkehrsnetzes in München wurden dank der grünen Initiative die Maßnahmen hinsichtlich Umsetzungszeit und Kostenrahmen konkretisiert. Zudem sollen bis zur europäischen Radverkehrskonferenz „Velo City 2007“, bei der München Gastgeber sein wird, fünf vorbildliche Radverkehrsprojekte umgesetzt werden.

Nicht zuletzt wurde in diesem Zusammenhang auf Antrag der Grünen auch die beschleunigte Umsetzung eines neuen Konzeptes zur Fahrradwegweisung beschlossen. Bis Ende 2007 soll die Beschilderung nicht nur komplett geplant, sondern auch realisiert werden, damit den Radfahrern die Orientierung leichter gemacht wird, die mit den aktuellen, sehr kleinen Schildern häufig recht schwer fällt. Darüber hinaus wird der Radverkehr mit einer professionellen Beschilderung im Straßenraum sichtbar und ernster genommen. Das „Realisierungsnetz Radverkehr“ bietet außerdem eine umfangreiche Bestandsaufnahme zur Rad-Infrastruktur in München (Wer sich den ganzen Text lesen will, findet ihn unter www.ris-muenchen.de - suchen unter Vorlagen:

bei Rubrik Detailsuche, die Vorlagennummer 6223 eingeben).

Einige Daten und Fakten: Im Jahr 2004 umfasste das Münchner Radverkehrsnetz 708 km, das sind 80 % des im Jahre 1998 geplanten Solls (die 20 % sind neben den andauernden Haushaltskonsolidierungen auch der Zaghaftigkeit der Verwaltung (und Politik) geschuldet, da viele Maßnahmen für Verbesserungen im Radverkehr Auswirkungen auf den ruhenden und fließenden Autoverkehr haben). 13 der 16 geplanten Radialrouten mit einer Gesamtlänge von rd. 112 km wurden seit 1998 fertiggestellt und beschildert.

Bisher wurden insgesamt 95 Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet, weitere sind geplant.

Der erfreuliche Beschluss zum Realisierungsnetz kann allerdings nicht darüber hinweg täuschen, dass München in den letzten Jahren wenig Wegweisendes und Innovatives im Radverkehr zustande gebracht hat. Knapp 2 Jahre vor der Velo City Konferenz ist es höchste Zeit, einige Weichen für den Radverkehr zu stellen.

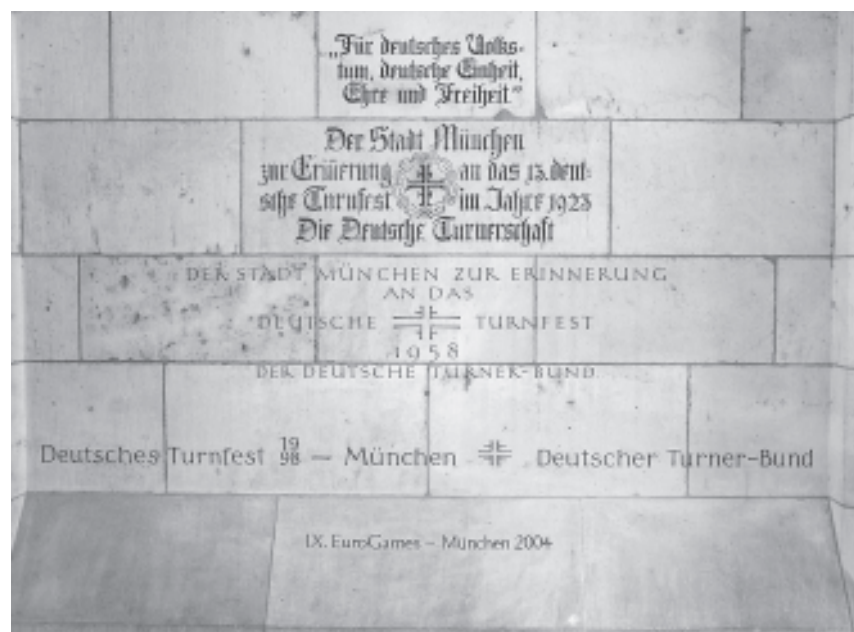
Alexandra Weiß

Schwules Patenprojekt

Ausgangspunkt war die von der Stadt in Auftrag gegebene Studie „Lesben und Schwule unter dem Regenbogen.“ In dieser Studie gaben gerade die älteren Schwulen an, dass sie Angst vor Vereinsamung im Alter haben - eine Sorge, die viele ältere Menschen betrifft. Bei älteren schwulen Männern kommen die Verfolgungserfahrungen aus den letzten Jahrzehnten dazu, die die Sorge um Ausgrenzung und Isolation im Alter noch verstärken.

Die Koordinierungsstelle für gleichgeschlechtliche Lebensweisen hat daher zusammen mit dem Sozialreferat und dem SUB (Schwules Kontakt- und Kommunikationszentrum) ein schwules Patenprojekt gestartet. Bereits jetzt gibt es 20 Paten, die sich um ältere Schwule kümmern, die sie besuchen, mit ihnen ins Theater gehen oder auch bei Arztbesuchen und Behördengängen begleiten. Koordiniert wird das Projekt über das SUB, wo auch Fortbildungen und regelmäßige Treffen für die Paten stattfinden.

Das Projekt ist ein Beispiel dafür, wie auf ehrenamtlicher Basis unbürokratisch



So ändern sich die Zeiten: Oben im zeitgenössischen Stil das Bekenntnis zu deutschem Volkstum, unten die Gravur für die EuroGames, die wohl größte schwul-lesbische Sportveranstaltung der Welt, die im Sommer 2004 in München stattfand. Die Gravur geht auf einen Antrag der Grün-rosa Fraktion zurück.

tische Hilfe geleistet werden kann, die durchaus zum Nutzen für beide sein kann - für die jungen Paten ebenso wie für die älteren Personen.
Wenn das Projekt läuft, sollen auch Patinnen für lesbische Frauen gefunden werden.

Lydia Dietrich

Videos in Gaststätten oft rechtswidrig

Wirt, die zum Zwecke der Veröffentlichung ihre Gäste per Video ablichten ohne sie darüber zu informieren, verstoßen gegen deren Rechte. Das ergab die Antwort des Kreisverwaltungsreferats auf eine Anfrage von Stadtrat Siegfried Benker.

Auch Gastwirte müssen demzufolge das Datenschutzrecht beachten und auf die Verwendung von Videokameras hinweisen. Im Falle einer Veröffentlichung, etwa im Internet, muss die Genehmigung der Gäste eingeholt werden. Geschieht dies nicht, können sich die Gäste gegen die Verbreitung ihrer Aufnahmen im Internet wehren und die Herausgabe oder Vernichtung der jeweiligen Aufnahmen verlangen. Widerrechtliche Verletzungen, so das KVR, können „einen Schadensersatzanspruch, in schwerwiegenden Fällen auch einen Schmerzensgeldanspruch nach § 847 BGB auslösen.“

M. Viellvoye

Von-Trotha-Straße wird umbenannt

Im Juni 2003 hatte Siegfried Benker beantragt, sich näher mit den Straßennamen im Truderinger „Kolonialviertel“ zu befassen, denn einige der Straßen sind nach blutigen Gewalttättern benannt.

Dieser Antrag wurde zwar weit über die Grenzen Münchens hinaus bekannt (andere Städte haben auch Reminizenzen an die deutschen Kolonien), brachten den Grünen aber auch viel - zum Teil nicht zitierfähige - Kritik der Anwohner ein, die sich mit großer Mehrheit gegen eine Umbenennung aussprachen. Das Stadtarchiv legte in einer Stellungnahme die Umbenennung von vier Straßen nahe: der Dominikstraße, der

Von-Gravenreuth-Straße, der Wissmanstraße und der Von-Trotha-Straße, letztere benannt nach dem Verantwortlichen für die massenhafte Tötung der Hereros im Hereroaufstand 1904/1905.

Eine Mehrheit fand sich im Kommunalausschuss am Ende nur für die Umbenennung der Von-Trotha-Straße, für die sich sogar die ÖDP und FDP aussprachen. Wie die Straße in Zukunft heißen wird, muss noch beraten werden. Der Vorschlag „Hererostraße“ stieß auf Skepsis.

M. Viellvoye

Ökologische Heuchlei in Fröttmaning

Gegen die Stimmen der Grünen hat der Planungsausschuss die Bebauungspläne der Siedlung am Kiefernwald in Fröttmaning gebilligt.

Die Grünen hatten das Bauvorhaben wegen seiner Nähe zum FFH-Gebiet Fröttmaninger Heide von Anfang an skeptisch betrachtet.

Unter der Voraussetzung, dass an diesem ökologisch sensiblen Standort eine echte Ökosiedlung verwirklicht wird, hätten wir dennoch einer Bebauung zugestimmt. Doch der Bauträger BLS war nicht bereit, über die üblichen Standards hinauszugehen und diese auch im städtebaulichen Vertrag festzuschreiben.

Die Einhaltung des ökologischen Kriterienkatalogs der Stadt ist bei städtischen Grundstücken Standard, konkrete Verpflichtungen zu weitergehender Energieeinsparung fehlen ebenso wie ein kinder- und fußgängerfreundliches Verkehrskonzept. Die passive Nutzung von Solarenergie wird durch die Ost-West-Ausrichtung der meisten Gebäude erschwert, zusätzliche ökologische Qualität wie Brauchwassernutzung, Solarthermie etc. soll den Käufern nur als Option angeboten werden – wenn sie bereit sind, den entsprechenden Aufpreis zu zahlen.

Kurz: Die Siedlung am Kiefernwald ist ein Exempel für ökologische Heuchlei. So wird die Stadt ihre Klimaschutzziele niemals erfüllen.

Sabine Krieger

Speaker's Corner auf dem Marienhof

Wenn eines fernen Tages alle Bauarbeiten abgeschlossen sind, wäre eine Speaker's Corner auf dem Marienhof eine Bereicherung der politischen Kultur in München.

Ein Versuch auf der BUGA verlief im Sommer vielversprechend. Die Veranstaltungsreihe unter dem Titel „mitReden - Speaker's Corner für München“ war vom Bündnis zur Erneuerung der Demokratie und dem studentischen Debattierclub an der LMU ins Leben gerufen worden. Die Debatten basierten auf kurzen Pro- und Contra-Reden und anschließenden Beiträgen des Publikums. Am Ende wurde abgestimmt. Bewährt hat sich dieses Format an zahlreichen Hochschulen in Deutschland, wo sich in den letzten Jahren fast 40 Debattierclubs angesiedelt haben. Die Clubs veranstalten Debattier-Events, bei denen sie gegeneinander antreten. Das Finale der Deutschen Meisterschaft im Debattieren, gesponsert von der Wochenzeitung „Die Zeit“, lockte im Mai 2005 rund 700 Besucher in die LMU. Das große öffentliche Interesse lässt es sinnvoll erscheinen, nach dem erfolgreichen Testlauf auf der BUGA eine „Speaker's Corner“ auf dem Marienhof zu schaffen.

Siegfried Benker

Kronzeuge gegen den Transrapid zum Flughafen

Die Gegner des Transrapid vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen können sich neuerdings auf einen kompetenten Kronzeugen berufen: Günter Steinmetz, Erbauer des Transrapid und Betriebsleiter der Versuchsanlage im Emsland, hat die Magnetschwebetechnik im Gespräch mit der Wochenzeitung DIE ZEIT (Nr. 38, 15.9.2005) als „im Nahverkehr nicht ganz vernünftig“ bezeichnet.

Steinmetz hält darüber hinaus den industriepolitischen Wert des Münchner Transrapid als Demonstrationsanlage zur besseren Vermarktung für gering, da es in Shanghai jetzt eine funktionierende Strecke gebe. Der Bahn in Shanghai, so Steinmetz, füge der Münchner Transrapid nichts Wesentliches hinzu.



Abschlussfoto von der Klausur in Kochel, wo sich die Stadtratsfraktion und einige Gäste zwei Tage intensiv mit der anstehenden Haushaltskonsolidierung befassten. Von links: Karin Binstener, Jutta Koller, Anja Berger, Regina Schreiner, Joachim Lorenz, Anke Wittmann, Sabine Krieger, Siegfried Benker, Jens Mühlhaus, Alexandra Weiß, Boris Schwartz, Ulrike Goldstein, Sedef Özakin, Sabine Gehring, Sylvia Franzl, Gabriele Friderich, Silke Pesik, Lydia Dietrich, Hep Monatzeder, Thomas Niederbühl.

GRÜNE ANLAUFSTELLEN:

Stadtratsfraktion

Bündnis 90/Die Grünen - rosa liste

Tel.: (089) 233 92 620

Fax: 089 233 92 684

presse@gruene-muenchen-stadtrat.de

www.gruene-muenchen-stadtrat.de

Fraktionsvorsitzende:

Siegfried Benker

Lydia Dietrich

Büro 3. Bürgermeister

Hep Monatzeder

Tel. 233 92 482

Büroleitung:

Dr. Sylvia Franzl

www.hep-monatzeder.de

Grünes Stadtbüro:

(täglich von 15-18 Uhr)

Sendlingerstr. 47, 80331 München

Tel.: 201 44 88

Fax: 202 18 14

stadtbuero@gruene-muenchen.de

www.gruenemuenchen.de

Mitarbeiterinnen:

Annette Louis

Liane Rohen

Petra Tuttas

Stadtvorsitzender:

Dr. Florian Roth

DrFlorianRoth@aol.com

Grüne Jugend München:

Tel.: 089-21159720

Johannes Dafinger

johannes@gjm.de

www.gjm.de

Inhaber und Verleger:
Stadtratsfraktion Bündnis 90/
Die Grünen-rosa liste

Marienplatz 8

80331 München

Redaktion:

Markus Viellvoye (verantwortl.) Alexandra Weiß, Tassia Fouki, Sabine Gehring, Regina Schreiner.

Die Zeitung ist für Mitglieder der Münchner Grünen kostenlos.

Einzelpreis 1,50 Euro.

Druck:

Ulenspiegel Druck und Verlag

Besengäß 4

82346 Andechs

Mit diesen Äußerungen des Transrapid-Chefingenieurs ist eines der wesentlichen Argumente gegen die nur 37 Kilometer lange Münchner Strecke bestätigt: Der Transrapid ist nicht nahverkehrstauglich. Offenbar ist auch der Plan, eine exportfördernde Demonstrationsstrecke zu schaffen, obsolet. Es spricht also alles dafür, auf weniger kostspielige Projekte zurückzugreifen und die Anbindung Münchens an seinen Flughafen durch eine Express-S-Bahn zu verbessern.

Übrigens: Mit dem Beginn der Planfeststellung für den Münchner Transrapid ist nach Einschätzung der Stadtratsfraktion im März 2005 zu rechnen.

Boris Schwartz

Biosprit fördern statt Ökosteuer senken!

Angesichts der hohen Benzin- und Dieselpreise haben Die Grünen beantragt, bis 2010 10 % des Treibstoffverbrauchs der Fahrzeuge der Stadt München und ihrer Beteiligungsunternehmen auf alternative Treibstoffe umzustellen.

Biotreibstoffe machen uns langfristig unabhängiger vom Erdöl und leisten einen erheblichen Beitrag sowohl zum Klimaschutz als auch zur Unterstützung der heimischen Landwirtschaft. Pflanzenöl gibt es bei Aldi schon für 0,59 €. Biodiesel ist seit 2004 steuerbefreit und kann bis zu 5% herkömmlichem Diesel beigemischt werden. Auch Bioethanol, in Schweden und Brasilien bereits weit verbreitet und sehr kostengünstig, ist in Deutschland auf dem Vormarsch. Beimischungen von 1,5 % sind bereits heute schon möglich und spezielle Flexible Fuel Vehicles erlauben ein Gemisch von 85 % Ethanol zu 15 % Benzin. Interessant sind auch Hybridfahrzeuge, mit Elektro- und Verbrennungsmotor, die bis zu 30 % Kraftstoffeinsparungen möglich machen.

Es existiert also eine breite Palette an Kraftstoffen, die die Kosten des städtischen Fuhrparks erheblich senken könnten. Denn die sind in den letzten 10 Jahren um ca. 75 % gestiegen, obwohl sich die Gesamttreibstoffmenge kaum erhöht hat.

Sabine Krieger