

# Haidhauser

## nachrichten

August 2023

Preis 1,50 Euro

48. Jahrgang

Nr. 8/2023

B 4296 E

Haidhauser Nachrichten  
Breisacher Straße 12, 81667 München

### Neues Leben im Gasteig

## Fette Katze mit Weitblick

Es ist schon jetzt unglaublich – zu erleben, wie viel Leben eigentlich im mal mehr mal weniger liebevoll genannten „Kulturbunker“ Gasteig möglich ist. Am 9. Juli war Tag der Offenen Tür von „Fat Cat“ – dem Projekt zur Zwischennutzung des „alten“ Gasteig und zu spüren war da viel Vorfreude. Ab August geht's richtig los.

Schon jetzt ein Anziehungspunkt ist die neue Dachterrasse auf dem Bibliotheksgebäude. Spektakulär der Blick von hier oben – auf der einen Seite über die Isar hinweg in die Innenstadt mit Frauenkirche & Co – auf der anderen Seite bei klarer Sicht bis zur Zugspitze. „Wie konnte man diesen Raum bisher so ungenutzt lassen“, schießt es einem durch den Kopf. „Hier war bisher nur ein Blechdach“, meint Till Hofmann, einer der vier Gesellschafter der Fat Cat GmbH, in seiner gewohnt trockenen Art. Die Gastronomie auf der Dachterrasse übernimmt ein Wirt-Team aus Berlin. Wir werden sicher nochmal berichten.

– und so könnten beide Seiten von diesem Projekt profitieren. Etliche der 170 neuen Mieterinnen und Mieter haben ihren Raum schon bezogen – und ihn in ein Kunstatelier verwandelt, in eine Schneider- oder Schreinerwerkstatt. In letzterer ist jetzt auch das neue Start-Up der Initiator\*innen des Breisässer Platzes, die dort Hochbeete und Sitzgelegenheiten für Parklets bauen.

Ein neu eingerichtetes Tonstudio wird schon jetzt gut gebucht, wegen seiner – unter Kennern – hochgelobten Akustik, so berichtet Till Hofmann.

Und auch wenn all dies nur eine



Keine Verbissenheit, sondern Einsatz ist das Motto auch des neuen Films über die Omas gegen Rechts, Bericht Seite 3. Bild: Website omasgegenrechts.de

### Schneller, umweltschonender, komfortabler

## Vorfahrt für die Öffentlichen

„Bus- und Trambahleunigung, Chancen, Erfolg und Herausforderungen“ lautete die Überschrift eines Vortrags, gehalten Ende Juni auf Einladung des Verkehrsclubs Deutschland. Thomas Werner, Stellvertretender Bereichsleiter und Projektleiter Beschleunigung bei der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG, zog eine Zwischenbilanz, die sich zu allgemeinen Voraussetzungen, den einzelnen Maßnahmen sowie Beispielen aus Haidhausen äußerte.

#### Halt nur an Haltestellen

Es begann noch im letzten Jahrhundert: 1991 verabschiedete der Stadtrat eine Grundaussage, deren Kern darauf abzielte, dass Tram und Bus – gleich den U-Bahnen – lediglich an Haltestellen halten sollten. Nicht vor roten Ampeln, nicht weil sie im Stau stehen, nicht weil andere Verkehrsteilnehmer\*innen ihre Weiterfahrt behindern.

Wenn man die Beförderungszahlen betrachtet, wird die U-Bahn am häufigsten benutzt, hauptsächlich für längere Strecken, hin und zurück sowie quer durch die Stadt. An zweiter Stelle kommen die Busse und an dritter Stelle die Trambahn, früher wegen ihrer Langsamkeit als „Sightseeing-Tour“ verspottet. Bei dieser Rangliste muss indes berücksichtigt werden, dass Bus und Trambahn mehr Haltestellen bedienen.

#### Beförderungsgeschwindigkeit erfolgreich erhöht

Zwischen 1994 und 2004 wurden alle damaligen zehn Tramlinien und damit ein Streckennetz von 71 km Länge beschleunigt. Die ersten

zwei Maßnahmen konzentrierten sich auf

- die Umstellungen von Ampeln,
- die Errichtung von Spuren ausschließlich für Busse<sup>1</sup>.

Wenn einen das Warten an einem Rotlicht besonders lang vorkommt, über den Zyklus von 90 Sekunden hinaus, dann dürfte es daran liegen, dass es wirklich länger dauert, damit die querende Trambahn in ihrer „Vorzugsphase“ nicht stoppen muss.

Nennenswerte Komplikationen zeigen sich allerdings bei den klar definierten Kombispuren für Busse und Fahrräder. Zu den beengten Verhältnissen kommt die Tatsache, dass die Radfahrer\*innen langsamer unterwegs sind, also die Linien-, Niederflur- oder Hybridbusse aufhalten.

#### Sicherung der Attraktivität des ÖPNV

Die Resultate ließen sich sehen: Aus den zwei beschriebenen Optimierungen resultierten zum einen der Einsatz von weniger Fahrzeugen, zum anderen eine bessere Einhaltung der Fahrzeiten bei Aufrechterhaltung desselben Takts.

Weniger Busse mussten in der Folge für dieselbe Linie eingesetzt werden. Die Pünktlichkeit der Trambahn stieg auf den beschleunigten Strecken von 58 Prozent auf 79 Prozent. Die durchschnittliche Geschwindigkeit erhöhte sich von 16,5 km/h auf 18,5 km/h (zum Vergleich: Der motorisierte Individualverkehr bringt es in der Innenstadt auf 30 km/h, Scheibenkratzen und Parkplatzsuche nicht eingerechnet).

Bezüglich des Fahrkomforts sind weniger Unterbrechungen für Passagiere wesentlich angenehmer. Man kennt dies: Der Bus hält, der Vordermann springt auf, drückt den roten Knopf, um zwei Sekunden später festzustellen, dass es sich um einen verkehrsbedingten Stopp handelt und die nächste Haltestelle noch nicht mal in Sichtweite ist.

#### Veränderter Ansatz, drittes Maßnahmenpaket

Das anfängliche Konzept der linienweisen Beschleunigung (etwa bei der Tram 20 oder 21) wurde später durch eine routinemäßige Erneuerung von Ampelanlagen und



Näherinnen vor dem Laden des Bellevue Couture. Sie nennen sich Upcycling Label – verarbeiten Musterstoffreste zu Taschen, Blusen, Brillenetuis u.a. und bieten Arbeitsplätze für geflüchtete Frauen

Eines seiner Ziele ist es, die Kultur im Gasteig auch jungen Menschen zugänglich zu machen. Denn der „fetten Katze“, die bislang wie eine Kultur-Hoch- und Trutzburg überm Isarufer thront tut ein wenig Bewegung und Verjüngung gut.

Wer jetzt einmal in einem Probenraum hier Punk erlebt, der probiert vielleicht auch mal eher ein klassisches Konzert in der Philharmonie aus. Der Klassik fehlen die jungen Zuschauer, meint Hofmann

Zwischennutzung ist, es ist zu hoffen (und auch wahrscheinlich), dass die zumindest bis Ende 2024 erstmal verlängert wird.

Und vielleicht, so Hofmann, gelingt es auch, einen Teil der jetzigen Aufbruch-Stimmung mitzunehmen – vielleicht können Bereiche wie Tonstudios, Ateliers oder auch die Dachterrasse bleiben. Das wäre wahrer Weitblick.

Fortsetzung auf Seite 7

cg

Fortsetzung auf Seite 8

## Baumschutz in München

# Bilanz negativ

Anfang Juli hat das städtische Planungsreferat die Baumbilanz für das zurückliegende Jahr 2022 vorgestellt. Sie fällt ernüchternd aus. Die negative Baumbilanz in München hat ihre Ursache im Bereich privater Flächen.

Im vergangenen Jahr hat die Stadt München 7.786 Bäume durch Fällung verloren. Ihnen stehen 6.438 Neupflanzungen gegenüber. Per Saldo bedeutet dies ein Minus von 1.438 Bäumen.

Die Betrachtung der Münchner Baumbilanz macht zwei gegenläufige Entwicklungen sichtbar. Auf öffentlichem Grund, also entlang von Straßen, Plätzen, Parks und in Grünanlagen, hat der Baumbestand im letzten Jahr mit einem Plus von 160 Bäumen zugenommen. Anders auf privatem Grund. Hier wurden 5.236 Baumfällungen genehmigt, lediglich 3.728 Ersatzpflanzungen wurden angeordnet. Auch in unserem Stadtbezirk Au-Haidhausen ist die Bilanz negativ: 97 Fällgenehmigungen stehen 89 Anordnungen zur Nachpflanzung gegenüber. Der „größte Brocken“: Für den Schulneubau (FOS/BOS) an der Orleansstraße wurden 54 Bäume gefällt, 50 Bäume sind dort zur Nachpflanzung vorgesehen. Die Dienststellen, die kontrollieren sollen, ob die angeordneten Nachpflanzungen auch tatsächlich vorgenommen werden, sind unterbesetzt.

Die Zahlen der Münchner Baumbilanz drücken im Übrigen nur das rein rechnerische Minus aus, der ökologische Verlust schlägt viel gravierender zu Buche. Denn verloren gehen in der Regel alte und große Bäume mit einer ökologischen Leistung, die die nachgepflanzten kleinen Bäume auf lange Jahre gar nicht erbringen können. Als das sind: Lebensraum für die Tierwelt, Kühlung durch Schatten und Wasserverdunstung, Filterung von Staub und Schadstoffen sowie Sauerstoffproduktion. Ganz abgesehen davon, dass ein alter Baum einfach schön anzusehen ist.

Das rechtliche Instrumentarium – Baurecht und Baumschutzverordnung – ist nicht geeignet, die unheilvolle Entwicklung des voranschreitenden Verlusts von Bäumen aufzuhalten. Der aus heutiger Sicht völlig unpassende Grundsatz „Baurecht bricht Baumschutz“ hält den fort dauernden Baumverlust weiterhin in Schwung. Mit dem Abriss alter Häuser – dies ist beispielsweise in Bogenhausen vielerorts zu beobachten – verschwindet der alte Baumbestand. Das neue meist größere Haus rückt dicht an die Grundstücksgrenzen, da ist kein Platz mehr für groß wachsende Bäume, allenfalls für „Abstandsgrün“.

Wir erleben steigende sommerliche Hitzewellen und Perioden ohne nennenswerte Niederschläge, sowohl der Anzahl als auch der Intensität nach. Gerade jetzt ist der Erhalt von alten und großen Bäumen wichtiger denn je.

Der Baumschutz muss ein wesentlich stärkeres Gewicht bekommen, sonst wird das Leben in unserer Stadt immer unwirtlicher.

anb

Fortsetzung von Seite 1

den Abbau von Hindernissen abgelöst. 2006 startete die Busbeschleunigung mit der MetroBus-Linie 52 zwischen Marienplatz und Tierpark. 2018 wurde ein weiteres, mehrstufiges Busbeschleunigungspaket auf die Straße gebracht und zuletzt im Herbst 2021 das dritte Maßnahmenbündel hierzu beschlossen.

1 Die Chronologie der Maßnahmen unterscheidet in diesem Text nicht immer zwischen Tram und Bus.



Vom Ostbahnhof an den Orleansplatz

Der Antrag der SPD-Fraktion betreffend Umzug, Bündelung und barrierefreier Anlegung des Busbahnhofs mit seinen diversen Linien ist vom BA unterstützt und von der MVG aufgenommen worden. Konkrete Lösungsvorschläge befinden sich in Erarbeitung, Bild: Karin Unkrig.

### „Kap der sicheren Hoffnung“

Eine weitere Vorkehrung betrifft die bisherigen Ausfahrtbuchten bei den Bushaltestellen, ebenfalls als Platz- und Zeitfresser erkannt. Neu werden sie durch Vorspringungen ersetzt. Diese „Kaps“ gleichen vorstehenden Bürgersteigen und führen dazu, dass die Busse lediglich halten und nicht mehr ein-/ ausmanövrieren müssen. Die erhöhte Bordsteinkante erübrigt zudem das Ausklappen einer Einstiegsvorrichtung. Die Wartenden stehen auf Halbinseln. Die reduzierte Einstiegschöhe sowie der schmalere Spalt minimieren das Sturzrisiko für die Fahrgäste.

### Dauerbrenner Abbau von Stellplätzen

Widerstand formiert sich dort, wo Parkflächen wegen der Umgestaltungsmaßnahmen wegfallen. Wobei es auch hier Unterschiede gibt: Als ab 2021 Stellplätze den immer zahlreicheren Schanigärten weichen mussten, waren kaum Aufschreie zu vernehmen. Wenn jedoch der öffentliche Verkehr Straßenraum beansprucht, treffen divergierende Interessen aufeinander. Dabei betreffen diese „Reduzierungen“ vom Umfang her weniger als 1 Promille der geschätzt 500.000 Stellplätze in München.

Hierbei sei bemerkt, dass nicht wenige Inhaber\*innen von Tiefgaragenplätzen es aus verschiedensten Gründen (unübersichtliche Einfahrt, Furcht vor Überfällen, Bequemlichkeit etc.) vorziehen, oberirdisch zu parken. Diese „doppelte Auslastung“ ist im Grunde genommen unnötig.

### Hindernisse und Abstriche

Bei kurzen Abschnitten wie der Einsteinstraße und der Prinzregentenstraße konnten Engpässe durch Stau spürbar behoben werden. Komplizierter nimmt es sich bei der aktuell sanierten und verschmälerten Welfenstraße aus. In der Folge kommen jetzt nicht mehr zwei Busse aneinander vorbei. Wenn sich zwei Fahrzeuge begegnen, muss eines stehenbleiben, was zusätzliche Fahrzeit kostet. Nicht immer kann situativ reagiert werden. Im seltenen Fall dass die Trambahn zu früh ankommt, werden die Verkehrsteilnehmer\*innen dennoch aufgehalten, obgleich dies gar nicht notwendig wäre. Triebwagen und Anhänger rauschen durch, um beispielsweise am Johannisplatz bis zur korrekten Abfahrtszeit zu verweilen. Einen Wermutstropfen enthält nahezu jeder Beschleunigungsvorgang: Würde bei der Verlegung der Bushaltestellen vom Ostbahn-

hof auf den Orleansplatz – wie vom BA angeregt – ein Linksabbieger in die Wörthstraße geschaffen, ginge dies womöglich zu Lasten eines kleinen Abschnitts der Grünfläche.

### Grundlage und Grenzen

Die Diskussion zeigte, dass hinter der Erfolgsstory ein stabiler politischer Wille und besonders motivierte Personen beim KVR, beim Baureferat und der MVG stehen.

Einfach ist keine der Umsetzungen. Wenn man bedenkt, dass die Fahrdynamik, ein Spezialgebiet der Dynamik, die Bewegung von Schienenfahrzeugen sowohl ausgehend von den Gesetzen der Technischen Mechanik wie von versuchs-mäßig gefundenen Abhängigkeiten erfasst. Darin eingeschlossen sind Ermittlungen zu

- Weg,
- Zeit,
- Geschwindigkeit,
- Beschleunigung,
- Energieaufwand bzw. Wirkungsgrad,
- Antriebskräften,
- Leistungen und
- Bewegungswiderständen.

Dennoch lohnen sich die Bemühungen. Ein attraktiver, pünktlicher ÖPNV entlastet Münchens Straßen und schon die Umwelt. Noch in diesem Jahr soll das vierte Maßnahmenbündel beschlossen werden.

unk  
Anzeigen

Anzeigen

**MÜNCHEN MIT BISS**  
Stadtführungen

**BISS ZEIGT DIE ANDERE SEITE DER STADT**

**Führung III: Brot und Suppe, Bett und Hemd**  
Rund um den Hauptbahnhof werden die Gegensätze zwischen Arm und Reich besonders deutlich. In der Bahnhofsumgebung und im Kloster St. Bonifatius lernen Sie wichtige Anlaufstellen für arme und obdachlose Menschen kennen. Im alkoholfreien Treff in der Dachauer Straße stellt Ihnen der Club 29 seine Arbeit vor.  
**Treffpunkt: Bahnhof, Eingang Bayerstraße / Dauer: 2 ½ Stunden**

**Führung I: BISS & Partner**  
BISS hilft bei der Überwindung von Armut und Obdachlosigkeit. Erfahren Sie alles über unsere Arbeit und unser Netzwerk. Lernen Sie das soziale Projekt Dynamo Fahrradservice kennen und besuchen Sie das Grab der BISS-Verkäufer sowie das Mausoleum unseres Förderers Rudolph Moshammer.  
**Treffpunkt: BISS-Büro, Metzstraße 29 / Dauer: 2 ½ Stunden**

**Führung II: Wenn alle Stricke reißen**  
Besuchen Sie ein Obdachlosenheim des Katholischen Männerfürsorgevereins und gewinnen Sie Einblick in das Leben seiner Bewohner. Erfahren Sie in einer der folgenden sozialen Einrichtungen wie La Silhouette, Clearinghaus, Wohnprojekt des Projektvereins, Teestube Kontaktee oder BISS mehr über deren Arbeit.  
**Treffpunkt: Wohnungsamt, Franziskanerstraße 8 / Dauer: 2 Stunden**

**Führung III:** Brot und Suppe, Bett und Hemd  
Rund um den Hauptbahnhof werden die Gegensätze zwischen Arm und Reich besonders deutlich. In der Bahnhofsumgebung und im Kloster St. Bonifatius lernen Sie wichtige Anlaufstellen für arme und obdachlose Menschen kennen. Im alkoholfreien Treff in der Dachauer Straße stellt Ihnen der Club 29 seine Arbeit vor.  
**Treffpunkt: Bahnhof, Eingang Bayerstraße / Dauer: 2 ½ Stunden**

Die Führung I findet in der Regel dienstags und Führung II donnerstags jeweils um 10:00 Uhr statt. Für Gruppen können zusätzliche Termine vereinbart werden. Die Führungen finden vorerst nur in den Außenbereichen statt. Bitte melden Sie sich vorher an. Im August finden keine Führungen statt, aber im September wieder.

Erwachsene: € 10,- p.P. ermäßigt\*: € 3,- p.P. Gruppen: ab € 80,- ermäßigt\*: € 60,-  
\*Schüler, Studenten, Bezieher von Arbeitslosengeld oder Sozialhilfe  
**Buchung per E-Mail an stadtfuehrung@biss-magazin.de oder 089/0151 26793066**

**St. Johannis Apotheke e. K. · 81667 München  
Wörthstraße 43 · Kreuzung Pariser und  
Breisacher Straße · Telefon: 089-44 47 87 70  
www.sanktjohannisapotheke.de**

**Aromatherapie · Arznei-Manufaktur · Aura-Soma ·  
Avene · Dr. Hauschka · Ernährung · Haus- u. Reise-  
Apotheke · Hildegard Medizin · Insekten- und  
Sonnenschutz · Kräuter-Boden · Mutter & Kind ·  
Spagyrik · TCM · Wala · Weleda · u. v. m.**

**Naturheilkunde  
und Homöopathie  
für Haidhausen**