



Die größten Sehenswürdigkeiten einer Stadt: Ist Matthias Hintzen verreist, nimmt er schon mal das Nahverkehrsnetz von beispielsweise Genf (oben rechts) oder Rotterdam (unten Mitte) genau unter die Lupe und zeichnet das Liniennetz ab. Diese Bilder stellt er gelegentlich in Galerien aus. Zeichnungen: Matthias Hintzen

Ein neuer Strich, sonst nichts

Nahverkehrsexperte Matthias Hintzen lehnt einen zweiten Münchner S-Bahn-Tunnel ab – aus ästhetischen Gründen

Von Tanja Schwarzenbach

Genf – sehr interessant, die älteste Trambahnlinie Europas. Ja! Moskau – auch sehr spannend, die Oberleitungsbusse, riesiges Netz. Und das belgische Charleroi natürlich, ach Charleroi, ein anerkennendes Seufzen. Die vielleicht hässlichste Stadt der Welt – für Matthias Hintzen, 43, ist sie die aufregendste der Welt. Nicht die Sehenswürdigkeiten, Parks oder Cafés machen eine Stadt für ihn aus, sondern die Gleise, die sich mitten durch sie winden, sich unter ihr hindurchgraben oder auch kühn über ihre Dächer hinwegführen. In Charleroi sind es die phantasievollen Schleifen, Haltestellen und Tunnel der Schnellstraßenbahn, die Hintzen faszinieren. „Ein interessantes Nahverkehrsnetz kann nur in einer interessanten Stadt entstehen“, sagt er.

Aber was ist mit München? Hintzen hat Münchens Schienenetz längst zu Papier gebracht. So wie er mittlerweile nahezu alle ungewöhnlichen Netze skizziert und in seinen Ordnern ab-

Weltweit ist er viele Strecken selbst abgefahren

gehftet hat. Denn Hintzen ist Geologe und Nahverkehrsforscher. Er ist auch politisch aktiv in Münchens Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN) und engagiert sich gegen den Bau der zweiten Stammstrecke, gegen einen neuen S-Bahn-Tunnel. Er hält das Projekt in dieser Art für Geldverschwendung und wenig nützlich. Dass es nun Anzei-

gnis, dass der Tunnel nicht zu finanzieren sei, ist für ihn erfreulich. Aus Hintzens Perspektive würde das Vorhaben auch in anderer Hinsicht nichts bringen: Es würde dadurch kein neues Netz entstehen, es würden keine spannenden Verzweigungen hinzukommen. Ein neuer Strich vielleicht, das wäre alles, was er auf der Zeichnung des Münchner Nahverkehrs hätte hinzufügen können.

Hintzens Bilder sind kunstvoll verästelt und zeigen, so schrieb ein Journalist einmal, „wie das Kapillarsystem der Blutgefäße – Wachstum und Struktur einer Stadt“. Die Zeichnungen sind ästhetisch, vor allem aber auch informativ, weil sie die historische Entwicklung der Tram-, Bus- und Bahnnetze verschiedener Städte zeigen. Bunte Linien ziehen sich über



Der Netz-Nerd: Matthias Hintzen sammelt Fahrpläne und zeichnet Bahnstrecken. Foto: Robert Haas

das Bild wie in jenem von Rotterdam, von links nach rechts und wieder ein Knick nach oben, Linie 5 durchkreuzt da Linie 4 und endet in Ooltgensplaat. „Ooooltgensplaaaat“, sagt Hintzen, die doppelten Vokale würden ganz wunderbar klingen, und deshalb schiebe er den Beschriftungen auf seinen Fahrplänen gelegentlich einen zusätzlichen Buchstaben unter.

Hintzens Haar klebt noch feucht an seiner Stirn, die Brille ist beschlagen. Denn eben noch hat es gedonnert und geregnet in Schwabing, die schwüle Luft ist innerhalb weniger Minuten abgekühlt, als Hintzen, selbstverständlich mit dem MVV, zu dem Treffen in der Galerie „Truk Tschecharow“ bei der Lach- und Schießgesellschaft gefahren ist – die Galerie hatte kürzlich seine Schienenbilder ausgestellt.

Hintzen sieht sich die Schienennetze in Stadtarchiven an, auf Plänen, die ihm Freunde von fremden Orten mitbringen oder im Internet. Viele Strecken ist er auch selbst abgefahren. Das dauert je nach Größe zwei Tage bis zwei Wochen. 1975 begann er, Netze der ganzen Welt systematisch aufzumalen. Das Busnetz von Paris und seinen Banlieues zum Beispiel, das nur in seiner Zeichnung in einem einzigen Plan vereint ist. Oder die erste städtische Pferdetrammlinie der Welt, die 1832 in der Bowery in Manhattan entstand und die heute niemand mehr kennt. „Plänchen machen, das ist für mich eine Körperfunktion“, sagt Hintzen. Er wolle einfach wissen, wie die Netze aussehen, wenn sie aufgemalt sind. Als er seine Zeichnungen erklärt, die Daumen beider Hände dabei in die Jeans-taschen bohrt, springt er gedanklich über ganze Kontinente, durchquert Europa. Doch begonnen hat alles in München.

Ein altes Bild zeigt Hintzen, wie er als Dreijähriger an einem Tisch sitzt und mit einem Filzstift die Trambahnlinien beim Scheidplatz und Nordbad in ein Telefonbuch kratzelt. „In Schwabing gab es ja hochinteressante Sachen früher“, erinnert sich Hintzen. Am Scheidplatz zum Beispiel oder auch am Nordbad, an dem sich die Strecken aus der Innenstadt mit der heutigen Trambahnlinie Nummer 12 kreuzten. Bis in die 60er Jahre hinein habe München ein sehr gutes Straßenbahnnetz gehabt, doch dann geschah, was in anderen europäischen Städten schon längst Alltag war: Man fing an, die Trambahnen abzuschaffen oder das Netz zu

Vorliebe für die Trambahnnetze

verkleinern. „Trambahnexorzismus“ nennt Hintzen das. Der Grund dafür sei gewesen, dass Trambahnen irgendwann als almodisch galten – man habe den Autos auf den Straßen Platz machen wollen, schimpft er. Und damit auch die Wirtschaft fördern, da das Öl damals billig war. Hintzen schmeißt mit Wörtern wie „kurzfristige Rendite“ und „Energieverschwendung“ um sich. In den meisten Städten stieg man also auf Busse als Hauptbeförderungsmittel um. In München konzipierte man aber auch die U-Bahn als Ersatz. Allein im Jahr 1983 seien in München 25 Kilometer Trambahnstrecke stillgelegt, dann aber doch nur sechs Kilometer U-Bahn-Strecke hinzugefügt worden. Hintzen muss ziemlich oft den Kopf schütteln, wenn es um Entscheidungen wie diese geht. So habe sich auch der MVV jahrelang gegen den Wiederaufbau der Linie 17 gewehrt mit der Begründung, sie würde der S-Bahn Fahrgäste wegnehmen. Das sei natürlich absurd, sagt er.

Hintzen hat eine Vorliebe für die Trambahnnetze – in den 90er Jahren gehörte er sogar dem „Verein der Münchner Straßenbahnfreunde“ an. Denn Tramnetze sind mit der Zeit gewachsen, gewuchert. Und wenn sie einmal zurechtgeschnitten wurden, kamen früher oder später doch wieder Triebe heraus. Ähnlich verhält es sich mit den Papierbergen in Hintzens Wohnung am Hohenzollernplatz. „Haben Sie mal Fotos der Wohnung von der Schriftstellerin Friederike Mayröcker gesehen?“, fragt er. So ähnlich sehe es bei ihm daheim aus, „viel Papier. Sehr viel. Sehr viel Papier.“ Denn daheim stapeln sich nicht nur die Zeichnungen, seit mehr als 30 Jahren sammelt Hintzen auch Fahrpläne aus aller Welt.

Seine bevorzugte Linie in München ist die Nummer 12, in Belgien ist es die Linie 89. Zum Glück gibt es das Internet. Per E-Mail schickt er einen YouTube-Link. Zu sehen ist eine Fahrt aus dem Rückfenster seiner Lieblingsstrambahn in seiner Lieblingsstadt Charleroi. Zehn Minuten Fahrt durch graue Tunnel, über rostige Brücken, durch eine Vorstadlandschaft. Langweilig? Einfach schön, würde Matthias Hintzen sagen.

Der Aussteiger

Wie Andreas Voigt die Stadt Freising vom Atomstrom befreite

Freising – Drei Landtagsabgeordnete und ein Wiener Atom-Professor sitzen auf dem Podium, doch als der Name Andreas Voigt erwähnt wird, brandet spontan Beifall auf. Der Direktor der Freisinger Stadtwerke hat bei einer Diskussionsrunde, organisiert vom Freisinger Bündnis für den Atomausstieg, die Sympathien der Zuhörer auf seiner Seite. Denn er hat schon vor Fukushima – mit freundlicher Genehmigung des Stadtrats – erklärt, dass Freising künftig keinen Atomstrom mehr beziehen wird. „Weil es auch ohne geht“, wie er sagt, und weil diese Technik nicht beherrschbar sei. Er sei geschockt gewesen über das, was in Japan passiert ist, zumal, wenn er an die Dichte der Atomkraftwerke in Europa denke, bekomme er Angst. „Fukushima“, sagt er, „war für mich die Bestätigung für den eingeschlagenen Weg.“

„Der Handel mit Strom ist eine interessante Geschichte geworden.“

Schon kurz nach seinem Amtsantritt im September 2010 haben die Atomkraftgegner und der Verein Sonnenkraft mit Voigt Kontakt aufgenommen und in ihm einen Mitstreiter gefunden. Der sofortige Ausstieg sei gar nicht so leicht gewesen, sagt Voigt. Strom werde ja schon zwei Jahre vorher eingekauft, „aber wir haben was tauschen können“. Viel Atomstrom war es ohnehin nicht, den die Stadtwerke bezogen, zwölf Prozent, sagt Voigt. Dieser Anteil werde momentan durch Strom aus fossilen Energieträgern ersetzt. Das habe zwar die CO₂-Bilanz erhöht, „aber da ist es um eine Signalwirkung“ gegangen. Von 2012 an kommt der Freisinger Strom nur noch aus regenerativen Energien, versichert der Werksleiter.

Wie so etwas geht, ist dem Normalbürger allerdings nur schwer vermittelbar. Strom ist schließlich Strom und der kommt aus der Steckdose. Voigt, der mit seinen 43 Jahren immer noch sehr jugendlich aussieht, lacht. „Ich verstehe die Bedenken“, sagt er. „Das ist halt in erster Linie eine Bilanzierungssache.“ Mit Strom werde gehandelt, „wenn nur Strom aus regenerativen Energien gekauft wird, dann steht das in der Bilanz“, und die werde streng kontrolliert. Wenn alle Deutschen nur noch Öko-Strom beziehen würden, könnte das theoretisch dazu führen, dass die großen Energieerzeuger ihre Kraftwerke – egal ob Kohle oder Atom – abschalten oder den damit erzeugten Strom ins Ausland verkaufen müssten. Freilich ist die Sache nicht ganz so einfach, erzählt Voigt. Österreicher etwa, „verkaufen uns Strom aus seinen vielen Wasserkraftwerken, und deckt sich selbst mit Atomstrom aus Deutschland oder Tschechien ein.“

„Der Handel mit Strom ist eine interessante Geschichte geworden“, sagt Voigt, und macht ein verschmitztes Gesicht. Deshalb sei es auch notwendig, das Problem europäisch anzugehen. Vor allem müsse der Strom möglichst da erzeugt werden, wo er benötigt wird. Deshalb hält er auch – aus Freisinger Sicht – nicht viel von Offshore-Windparks in der Nordsee oder Solarstrom aus der Wüste. Die Übertragungstechnik sei viel zu kompliziert und teuer.

Die in der Stadt Freising selbst erzeugte Strommenge sei zwar gering, gesteht Voigt ein, und stamme hauptsächlich aus Photovoltaikanlagen der Stadtwerke oder der Bürger sowie aus einer Biogasan-

lage. 15 Millionen Kilowatt seien das, von 320 Millionen, die benötigt werden. Aber die Stadtwerke seien auch als Investor tätig. So besitze man 25 Prozent der Anteile eines Biomassekraftwerks in Zolling. Allein hier würden 20 Megawatt erzeugt, und seit einigen Wochen sei man auch an Windparks in der Oberpfalz und in Sachsen-Anhalt beteiligt. „Wir sehen uns aber auch im Landkreis um“, sagt Voigt, die Stadtwerke prüften, was da an Windkraftanlagen geplant werde.

Mit der Wasserkraft sei es in der Stadt – anders als im Landkreis Freising, wegen der Kraftwerke an der Amper – nicht so gut bestellt. Nur eine Mühle speise ins Netz ein, weil die Moosach dafür nur bedingt geeignet sei. Auch die Geothermie sei hier nicht attraktiv, „das Wasser wird bei uns nur 65 Grad warm“. Aber wenn die Strompreise weiter steigen, werde das vielleicht noch einmal interessant.

Derzeit, erzählt der Werksleiter, stelle man zusammen mit der Stadt ein Energiekonzept auf. Darin enthalten seien auch Blockheizkraftwerke. Die hätten einen sehr hohen Wirkungsgrad, könnten mit Biogas betrieben werden und seien als „energetische Inselösungen“ für begrenzte Baugebiete vorstellbar.

Voigt ist in Thüringen geboren, hat Elektrotechnik studiert, in Bad Langensalza als Planungsingenieur gearbeitet und erst, als er bereits der Geschäftsleitung der Freisinger Versorgungs GmbH angehörte, nebenher noch in Deggendorf Betriebswirtschaft studiert. Er fühle sich auch noch immer als Techniker, sagt er, selbst wenn seine Leute im Haus oft meinten, er denke zu kaufmännisch. Seine Devise laute eben, „was technisch und ökologisch sinnvoll ist, muss auch wirtschaftlich erfolgreich sein“. So etwa hätten die Stadtwerke seit langem grünen Strom im Angebot, der zu 100 Prozent aus regenerativen Energien bestehe. Der sei nur 0,85 Cent pro Kilowattstunde – rund vier Prozent – teurer als Normalstrom, aber für Leute interessant, die ökologisch etwas tun wollten. 1250 Haushalte machten von diesem Angebot bereits Gebrauch.

„Wir stehen vor einer spannenden Zeit.“

Voigt hat auch keine Angst vor überregionalen Billiganbietern. Über 100 gebe es davon in Freising, die hätten zusammen aber nur einen Anteil von fünf Prozent. Das Geld, das die Stadtwerke verdienen, komme ja wieder den Bürgern zugute, sagt er, und es müsse „wahnsinnig viel“ in die teils sanierungsbedürftigen Netze investiert werden.

Die Stadtwerke senden aber auch sonst Signale aus, wollen Vorbild sein. So fahren auf zehn von elf Stadtbuslinien Erdgasbusse. Auch der Fuhrpark der Stadtwerke bestehe zu 80 Prozent aus Erdgasautos. Neuerdings, sagt Voigt, habe man auch ein Elektroauto und in den Parkhäusern der Stadt könnten Privatpersonen ihre Elektroautos kostenlos „betanken“. Autos mit Elektromotoren hält Voigt ohnehin für „die effizienteste Art der Fortbewegung“. Allerdings sei hier noch viel zu tun, „die Batterien sind fast so teuer wie das Auto“ und die Fahrtstrecke mit einer Tankfüllung sei noch sehr begrenzt. Aber mit dem Problem würden sich derzeit viele kluge Köpfe herumschlagen, „wir stehen vor einer spannenden Zeit.“ Johann Kirchberger



Es geht auch ohne: Andreas Voigt, Direktor der Freisinger Stadtwerke, ist strikter Kernkraft-Gegner. Foto: Marco Einfeldt

Zur **Küche** den passenden **Granit**

LÖCHLE
KÜCHEN & GRANIT

Das Küchenzentrum der Superlative
200 Musterküchen • 4000 m² Ausstellung
1000 Einbaugeräte • Eigene Schreinerei
Eigene Granitfertigung

85567 Grafing bei München • Haidling 12-15 • Tel. 089/21 83 82 27
Geöffnet: Mo-Fr 9-20 Uhr; Sa 9-18 Uhr • www.loechle.de

Wir bitten unsere Anzeigenkunden, folgende

Anzeigenschluss-Termine
zu beachten:

Montagsausgabe: Fr. 12.00 Uhr
Dienstagsausgabe: Mo. 9.00 Uhr
Mittwochsausgabe: Mo. 16.00 Uhr
Donnerstagsausgabe: Di. 16.00 Uhr
Freitagsausgabe: Mi. 16.00 Uhr
Samstagsausgabe: Do. 16.00 Uhr

Damit die gewünschten Erscheinungstage eingehalten werden können, bitten wir, die Anzeigen so rechtzeitig aufzugeben oder unseren Außendienstmitarbeitern zu übergeben, dass uns die Unterlagen spätestens zu den Anzeigenschlussterminen vorliegen.

Telefonische Anzeigenannahme
0 89/21 83 10 30.

Süddeutsche Zeitung
München

Telefon 0 89/21 83 82 27
oder per Mail an
handel-anzeigen@sueddeutsche.de

Love is easy.

Herzinfarkt: Jede Minute zählt!
sofort **112**
www.herzstiftung.de

Deutsche Herzstiftung