



Rathaus Umschau

Mittwoch, 31. Juli 2024

Ausgabe 146

ru.muenchen.de

*Als Newsletter oder Push-Nachricht
unter muenchen.de/ru-abo*

Inhaltsverzeichnis

Terminhinweise für Medien	2
Bürgerangelegenheiten	2
Meldungen	2
› IT-Referat macht Cyber-Security zu neuer Hauptabteilung	2
› Baubeginn für den Ersatzneubau der Kreuzhofbrücken	4
Antworten auf Stadtratsanfragen	5
Anträge und Anfragen aus dem Stadtrat	
Pressemitteilungen städtischer Beteiligungsgesellschaften	

Terminhinweise für Medien

Wiederholung

Donnerstag, 1. August, 10 Uhr, Rathaus, Großer Sitzungssaal

Stadträtin Kathrin Abele (SPD/Volt-Fraktion) begrüßt in Vertretung des Oberbürgermeisters junge Sportler*innen des deutsch-japanischen Sportjugend-Simultanaustausches 2024.

Wiederholung

Donnerstag, 1. August, 19 Uhr, Kunstpavillon im Alten Botanischen Garten

Stadtrat Lars Mentrup (SPD/Volt-Fraktion) überreicht in Vertretung des Oberbürgermeisters den Seerosenpreis an die Bildhauerin Susanne Thiemann und die Malerin Annette Lucks.

Bürgerangelegenheiten

Mittwoch, 7. August, 18.30 Uhr, Bayerisches Schnitzel- und Hendlhaus, Limesstraße 63 (Zugang ist nicht rollstuhlgerecht)

Sitzung des Bezirksausschusses 22 (Aubing-Lochhausen-Langwied). Zu Beginn der Sitzung findet eine **Bürgersprechstunde** statt.

Meldungen

IT-Referat macht Cyber-Security zu neuer Hauptabteilung

(31.7.2024) Ab dem morgigen Donnerstag, 1. August, hat das IT-Referat eine neue Hauptabteilung. RIT-III verantwortet künftig das Informationssicherheitsmanagement der Stadt München, das bisher der IT-Strategie angegliedert war. Geleitet wird RIT-III von Dr. Thomas Reeg, der bereits 2019 zum Informationssicherheitsbeauftragten der Landeshauptstadt berufen worden war und seither als Chief Information Security Officer (CISO) für die Informationssicherheit verantwortlich ist.

IT-Referentin Dr. Laura Dornheim: „Damit digitale Dienste und Werkzeuge genutzt werden, müssen Menschen darauf vertrauen können, dass ihre Daten sicher und verlässlich verarbeitet werden. Dies gilt sowohl für Mitarbeitende der Verwaltung als auch für alle, die in München leben und die Online-Angebote der Stadt nutzen. In Zeiten von Desinformationskampagnen und internationalen Konflikten, die immer stärker auch im Digitalen

ausgetragen werden, wird der Schutz der digitalen Infrastruktur immer wichtiger, aber auch immer komplexer. Das Informationssicherheitsmanagement der Landeshauptstadt als eigene Hauptabteilung im IT-Referat zu etablieren, verdeutlicht den Stellenwert, den digitale Sicherheit für uns hat. Mich persönlich freut es, noch enger mit dem Informationssicherheitsbeauftragten zusammenzuarbeiten und damit die Cyber-Security noch mehr im Auge zu haben.“

Dr. Thomas Reeg, Informationssicherheitsbeauftragter der Stadt München: „Informationssicherheit zu gewährleisten, ist eine Kernaufgabe der Verwaltung und eine wesentliche Grundlage für die erfolgreiche Digitalisierung Münchens. Hierzu ist es notwendig, unsere Fähigkeiten im Informationssicherheitsmanagement stetig weiterzuentwickeln, um mit der dynamischen Bedrohungslage im Cyberraum Schritt halten zu können. Neben technologischen Aspekten ist für uns der Faktor Mensch von zentraler Bedeutung, sowohl mit Blick auf die sichere Nutzung unserer Online-Dienste wie auch bei der Gestaltung unserer Cybersicherheitsarchitektur. Als CISO freue ich mich sehr, in der neuen Organisation zusammen mit unserer IT-Referentin ein sicheres, digitales München gestalten zu können.“

Seit der Gründung des IT-Referats im Jahr 2019 kümmert sich das Informationssicherheitsmanagement (ISM) an zentraler Stelle um die digitale Sicherheit in den Referaten und Eigenbetrieben der Stadt. Verteilt auf zwei Einheiten werden im IT-Referat unter der Leitung des Informationssicherheitsbeauftragten alle Maßnahmen zur Prävention, Detektion und Reaktion im Hinblick auf Cyberangriffe geplant, gesteuert und stadtweit etabliert. Als Rahmen fungiert die Informationssicherheitsstrategie Münchens, in deren Fokus sowohl die Entwicklung der Cybersicherheitsarchitektur der Stadt steht wie auch IT-Sicherheitsprozesse und -konzepte als weitere wichtige Handlungsfelder im ISM.

Im operativen Bereich der Informationssicherheit wird kontinuierlich die Bedrohungslage im Cyberraum für die Stadtverwaltung analysiert, die Sicherheit der IT-Infrastruktur überwacht und auf konkrete Sicherheitsvorfälle reagiert. Pro Jahr ist die Informationssicherheitsorganisation der Stadt dabei in über 1.000 Fällen aktiv an der Behandlung von IT-Sicherheitsvorkommnissen beteiligt. Diese werden aber nicht immer durch aktive Angriffe aus dem Cyberraum ausgelöst. Auch gestohlene Endgeräte zählen zu solchen sicherheitsrelevanten Ereignissen ebenso wie die Behandlung von erkannten oder gemeldeten Schwachstellen in der IT-Infrastruktur oder auch der schnelle Klick auf einen schadhaften Link, der in den Monitoringsystemen einen Alarm auslöst.

Dr. Thomas Reeg: „Auch Kommunen stehen vermehrt im Fokus von Cyberkriminellen, wie aktuelle Entwicklungen leider eindrucksvoll zeigen. Unsere Zielsetzung im Informationssicherheitsmanagement besteht somit ganz klar darin, die Cyberresilienz Münchens konsequent auszubauen, um auf

Bedrohungen jederzeit angemessen reagieren zu können.“ Mit der neuen Hauptabteilung III im IT-Referat wurde eine wichtige Grundlage für diese notwendigen Entwicklungen geschaffen.

Baubeginn für den Ersatzneubau der Kreuzhofbrücken

(31.7.2024) Das Baureferat beginnt am 1. August mit den Arbeiten für den Ersatzneubau der beiden Kreuzhofbrücken. Die beiden bestehenden Stahlbetonbrücken wurden im Jahr 1966 errichtet und müssen alters- und materialbedingt ersetzt werden. Sie befinden sich an der Autobahn-Anschlussstelle Kreuzhof auf der Grenze der drei Stadtbezirke Sendling-Westpark, Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln und Hadern in direkter Nähe zum nordwestlich gelegenen Waldfriedhof und zum östlich gelegenen Südpark. Die Brücken überführen die vier Fahrstreifen der A 95 / B 2 sowie Teile der Auf- und Abfahrt über die Fürstenrieder und Boschetsrieder Straße. Die Projektgenehmigung für die Erneuerung der beiden Brücken mit Kosten in Höhe von 54 Millionen Euro hat der Stadtrat im November 2023 erteilt.

Die Kreuzhofbrücken sind zwei der insgesamt zwölf Münchner Brücken, die in den späten 1960er Jahren teilweise mit sogenanntem Sigma-Spannstahl gebaut wurden. Dieser ist nach heutigen Erkenntnissen spannungs-riss-korrosionsgefährdet. Deshalb werden speziell diese Brücken vom Baureferat aus Gründen der Verkehrssicherheit regelmäßig intensiv geprüft. Auf Basis vertiefender Bauwerksuntersuchungen müssen die erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen ermittelt und geplant werden. Im Fall der Kreuzhofbrücken haben die Prüfengeure festgestellt, dass ein Neubau zwingend notwendig ist.

Das Baureferat beginnt nun mit den bauvorbereitenden Maßnahmen. Danach werden zwei Behelfsbrücken hergestellt, so dass mit dem Abbruch der Bestandsbrücken begonnen werden kann. Alle Abbruch- und Neubauarbeiten erfolgen grundsätzlich unter fließendem Verkehr. Nur in der Fürstenrieder und Boschetsrieder Straße kommt es während des Ein- und Ausbaus der Behelfsbrücken sowie beim Abbruch der Bestandsbrücken zu Verkehrssperrungen, die auf das Wochenende begrenzt bleiben.

Im 2. Quartal 2027 sollen alle neuen Brückenbaukörper fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben sein. Die Anlieger werden über die Maßnahme informiert.

Achtung Redaktionen: Mehr Informationen finden sich im Beschluss des Bauausschusses vom 7. November 2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11122).



Antworten auf Stadtratsanfragen

Mittwoch, 31. Juli 2024

Wann geht's weiter, in der Karlingerstraße. Eine Nachfrage

Anfrage Stadtrat Alexander Reissl (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE
WÄHLER) vom 25.4.2024

Wann geht's weiter, in der Karlingerstraße. Eine Nachfrage

Anfrage Stadtrat Alexander Reissl (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER) vom 25.4.2024

Antwort Stadtbaurätin Professorin Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk:

Mit Schreiben vom 25.4.2024 haben Sie gemäß §68 GeschO folgende Anfrage an Herrn Oberbürgermeister gestellt, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt beantwortet wird.

In Ihrer Anfrage führen Sie aus, dass in der Antwort zu Ihrer Anfrage vom 17.1.2024 die erste Frage „Ist es üblich, für den Abbruch von drei Wohnblöcken (drei Vollgeschoße, ca. 15 Hauseingänge) 22 Monate zu brauchen?“ nicht wirklich beantwortet wurde.

Aus diesem Grund bitten Sie nun um erneute Beantwortung Ihrer ersten Frage aus der Anfrage vom 17.1.2024.

Frage:

Ist es üblich, für den Abbruch von drei Wohnblöcken (drei Vollgeschoße, ca. 15 Hauseingänge) 22 Monate zu brauchen?

Antwort:

Insgesamt wurden 5 Gebäude im Zeitraum von Dezember 2021 bis Oktober 2023 abgebrochen.

In der nachfolgenden Tabelle werden die bei einem Abbruch erforderlichen Schritte übersichtlich dargestellt:

	1. Bauteil	2. Bauteil
Leerzug Wohnen	11/2019	01/2022
Leerzug Gewerbe	09/2020	
Beprobung und Bodenuntersuchungen	02/2020 – 10/2020	04/2022 – 07/2022
Ausschreibung und Vergabe	10/2021 – 12 /2021	07/2022 – 09/2022
Abbruch Beginn	12/2021	10/2022
Abbruch Ende	06/2022	10/2023

Beim 1. Bauteil führten Schwierigkeiten mit dem zur Ausschreibung beauftragten Subunternehmer und die daraus folgenden vergaberechtlichen Vorgaben des öffentlichen Vergaberechtes zu einer Verzögerung von gut 10 Monaten.

Der Tabelle ist zu entnehmen, dass sich die baulichen Abbruchzeiten nach den beiden Bauteilen stark unterscheiden. Dieser Unterschied begründet



sich in den unterschiedlichen schadstoffgutachterlichen Bewertungen und den damit verbundenen baulich notwendigen Maßnahmen.

Die Abbrucharbeiten selbst des 1. Bauteiles mit 3 Gebäuden wurden in 7 Monaten abgeschlossen, die des 2. Bauteiles mit 2 Gebäuden in 12 Monaten.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit nun damit abgeschlossen ist.

Anträge und Anfragen aus dem Stadtrat

Mittwoch, 31. Juli 2024

Studie zu Effizienzvorteilen von On-Demand-Mobilität (ODM) im Vergleich zum Busbetrieb

Antrag Stadtrats-Mitglieder Hans Hammer, Hans-Peter Mehling und Veronika Mirlach (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER)

Kosten und CO₂-Belastung Vergleich Tram – Bus/Mobilitytool Schweiz

Anfrage Stadtrats-Mitglieder Sonja Haider, Dirk Höpner, Nicola Holtmann und Tobias Ruff (Fraktion ÖDP/München-Liste)

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



31.07.2024

Studie zu Effizienzvorteilen von On-Demand-Mobilität (ODM) im Vergleich zum Busbetrieb

Das Mobilitätsreferat wird gebeten, eine Studie zu Effizienzvorteilen eines ODM-Betriebs gegenüber dem Busbetrieb im ÖPNV erstellen zu lassen und die Ergebnisse dem Stadtrat vorzustellen. Die Studie ist aus Referatsmitteln zu finanzieren. Die relevanten Akteure, wie etwa die MVG mbH und die MVV GmbH sind mit einzubeziehen.

Begründung

Der bereits beschlossene Einstieg in den Bedarfsverkehr im ÖPNV (ODM) soll auch dahingehend überprüft werden, ob sich beispielsweise gering ausgelastete Buslinien ersetzen lassen. Dies gilt insbesondere für den Stadtrand, die Tagesrandzeiten und den Nachtverkehr. Besonders berücksichtigt werden soll hierbei, ob zu niedrigeren Kosten eine mindestens gleich gute oder sogar bessere Bedienqualität erreicht werden kann. Bei der On-Demand-Mobilität sind Fahrzeuge im öffentlichen Nahverkehr ohne festen Fahrplan und ohne feste Routen unterwegs. Die Fahrzeuge können einfach und bequem beispielsweise per App oder Telefon gebucht werden.

Hans Hammer (Initiative)

Stadtrat

Hans-Peter Mehling

Stadtrat

Veronika Mirlach

Stadträtin

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 31.07.2024

Anfrage:

Kosten und CO₂-Belastung Vergleich Tram – Bus / Mobitool Schweiz

Welches Verkehrsmittel ist umweltfreundlicher und kostengünstiger – Tram oder Bus? Zuletzt ergab eine Studie zur Sinnhaftigkeit einer Seilbahn am Frankfurter Ring, dass dort für die Tram reine Investitionskosten in Höhe von 574,40 Mio. € brutto und beim Expressbus X37 nur 19,02 Mio. € brutto anfallen würden.¹ Das Verhältnis der Kosten von Bus zu Tram liegt hier also bei satten 1:30. Zwar wurden bei der Tram Extrapolationen wie Brückenbauwerke, U-Bahn-Überführungen, Abstellflächen, Fahrzeuge u.v.m. mit einkalkuliert. Ungeachtet dessen scheinen die Kosten für einen Bus unschlagbar zu sein.

Wir fragen daher den Oberbürgermeister:

1. Welche Kosten und welche CO₂-Emissionen sind durchschnittlich jeweils zu erwarten bei Bau und Betrieb von Bus und Tram, je Kilometer unter der Annahme von gleicher Taktfrequenz und gleicher Beförderungskapazität? Berechnet werden sollen die Kosten und die CO₂-Emissionen, wenn beides mit der gleichen erneuerbaren Energie betrieben wird. Wie groß ist die durchschnittliche Differenz im Fahrgastaufkommen zwischen Bus und Tram, aufgrund der üblichen Fahrgastpräferenzen für eines der beiden Verkehrsmittel?
2. Wie nah kann man (durch welche Maßnahmen?) bei der Bevorrechtigung des Busses der Bevorrechtigung der Tram gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) kommen, welche die Tram u.a. durch ihr eigenes Gleis und die generelle Vorfahrt in Kreuzungsbereichen hat? In dem Dokument ‚Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für eine urbane Seilbahn am Frankfurter Ring (Stand vom 13.10.2022, abgestimmt zwischen MOR und MVG)‘, heißt es auf Seite 2 von 7: „Der Systemvergleich sollte zwischen der Seilbahn und den Systemen Schnellbus auf durchgehend eigenem Fahrstreifen, Tram und Expressbus mit partiell eigenem Fahrstreifen durchgeführt werden. Da sich aber relativ früh gezeigt hat, dass ein Bus sich

¹ Sitzungsvorlage 20-26 / V 09091, unter:

<https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7600600?dokument=v8279460>

mit durchgehend eigenem Fahrstreifen aufgrund der erforderlichen Eingriffe und der Auswirkungen insbesondere auf den MIV nicht realisieren lässt, wurde das System Schnellbus im Systemvergleich nicht mehr berücksichtigt. Der Expressbus 37 im Systemvergleich fährt zwar weitestgehend auf eigenem Fahrstreifen, er muss sich aber an den Knotenpunkten vom rechtsabbiegenden Verkehr kreuzen lassen und hat daher nicht den gleichen Reisezeitvorteil eines Schnellbusses auf komplett eigenem Fahrweg. Im Weiteren wird nur noch vom Expressbus gesprochen.“²

3. In der Schweiz nimmt man ein Berechnungswerkzeug zur Hilfe, das Mobitool³: Beim Vergleichsrechner Mobitool werden die CO₂-Emissionen pro Personenkilometer von über 150 Verkehrsmitteln verglichen. Mobitool ist ein gemeinschaftliches Engagement aus SBB, Swisscom, EnergieSchweiz, Bundesamt für Umwelt BAFU und öbu (Verband für nachhaltiges Wirtschaften). Die Emissionen werden nach der Lebenszyklus-Methode bilanziert, das heißt unter Berücksichtigung der bei der Herstellung, Entsorgung und Infrastrukturbereitstellung entstehenden Emissionen (Ökobilanz). Wäre es möglich, dass die Stadtverwaltung sich mit den Verantwortlichen für das Mobitool in der Schweiz in Verbindung setzt und eruiert, wie und zu welchen Konditionen wir dieses System für München nutzbar machen könnten?

Initiative:

Dirk Höpner, Planungspolitischer Sprecher, Stadtrat

Sonja Haider, Mobilitätspolitische Sprecherin, Stadträtin

Tobias Ruff, Fraktionsvorsitzender, Stadtrat

Nicola Holtmann, Stadträtin

² <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7600600?dokument=v8279460>

³ <https://www.mobitool.ch/de/tools/vergleichsrechner-v2-0-15.html> bzw. <https://luzern-wird-klimaneutral.ch/oekobilanz>

Pressemitteilungen städtischer Beteiligungsgesellschaften

Mittwoch, 31. Juli 2024

Sanierung der Oberfläche des U-Bahnhofs Olympia- zentrum

Pressemitteilung MVG

MVGO löst „MVG Fahrinfo München“ ab

Pressemitteilung MVG

Nachwuchs bei den Rosaflamingos in Hellabrunn

Pressemitteilung Tierpark Hellabrunn

MVG Information für die Medien

31.7.2024

Sanierung der Oberfläche des U-Bahnhofs Olympiazentrum

Im Rahmen des Grunderneuerungsprogramms der Münchner U-Bahn sanieren die Stadtwerke München (SWM) und die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) die Oberfläche am U-Bahnhof Olympiazentrum. Die Arbeiten haben keine Auswirkungen auf die Fahrgäste.

Die Oberfläche am U-Bahnhof Olympiazentrum wurde vor mehr als 50 Jahren für die Olympischen Spiele 1972 gebaut. Alle zur U-Bahn gehörigen Anlagen und Kioske, die sich an der Oberfläche befinden, müssen in den kommenden Jahren saniert werden. Die Sanierung der Dächer des ehemaligen Busbahnhofs, der zwischen den Zugangsbauwerken liegt, befindet sich bereits in der Fertigstellung.

Bevor die Sanierungsarbeiten der Oberfläche des U-Bahnhofs beginnen können, müssen die bestehenden Dächer entfernt werden. Diese bestehen zum Großteil aus einer Holzkonstruktion, die das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht hat. Ab Mittwoch, 31. Juli, findet ein Probeabbruch statt. Die Abbrucharbeiten der gesamten Dachkonstruktion beginnen Mitte August und dauern bis voraussichtlich Ende November.

Die unterirdischen Bahnhoferanlagen des U-Bahnhofs Olympiazentrum sind seit 2020 eigenständiges Baudenkmal, für die Anlagen und Dächer an der Oberfläche gilt Ensembleschutz. Die SWM sind daher auch in engem Austausch mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde.

Der Zeitplan der Sanierungsarbeiten hängt auch von der Umsetzung des Nachnutzungskonzepts des ehemaligen Busbahnhofs ab.

Herausgeber

Stadtwerke München GmbH
Pressestelle
Telefon: +49 89 2361-5042
E-Mail: presse@swm.de
www.swm.de

Ansprechpartner

Pressereferent Bereich MVG
Maximilian Kaltner
Telefon: +49 89 2361-6042
E-Mail: presse@mvg.de
www.mvg.de

MVG Information für die Medien

31.7.2024

MVGO löst „MVG Fahrinfo München“ ab

Am Freitag, 2. August, löst die Mobilitäts-App für München und das Umland MVGO die App „MVG Fahrinfo München“ ab.



Rechnerisch sind seit der Ankündigung der Ablöse alle Nutzer zur MVGO gewechselt und weitere neue User dazugekommen. Die Mobilitäts-App der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) hat aktuell mehr als 800.000 Nutzer.

Neue Funktionen auf Kundenwunsch

Die MVGO ist die führende Mobilitätsplattform in und um München. Sie verbindet den Öffentlichen Nahverkehr mit Sharing-Angeboten. Fahrgäste und Kunden brauchen damit nur noch eine App, um in München und im Umland gut mit den Öffis mobil zu sein. Die MVGO bietet HandyTickets für den gesamten MVV-Raum, Verbindungssuche und Abfahrtszeiten aller öffentlichen Verkehrsmittel, die Buchung von MVG-Rad, E-Bikes und E-Scootern, Carsharing-Angebot und vieles mehr. Beim jüngsten Update wurden zahlreiche Wünsche der User berücksichtigt und bewährte ÖPNV-Funktionen aus der App „MVG Fahrinfo München“ übernommen.

Neue Funktionen: Bayernweite Auskunft, Abfahrts-Countdown und Störungsübersicht

Seit Anfang Juli lassen sich in der MVGO auch Verbindungen in ganz Bayern suchen und in Echtzeit anzeigen. Die App findet alle Haltestellen, Adressen und relevanten Orte, sogenannte Points of Interest, im Freistaat in der Suche und zeigt sie auch auf der Karte an. Damit verbessert sich das Angebot der MVGO auch für Nutzer im ländlichen Raum. Ab sofort wird bei der Anzeige der Abfahrten an einer bestimmten Haltestelle ein von vielen Nutzern

Herausgeber

Stadtwerke München GmbH
Pressestelle
Telefon: +49 89 2361-5042
E-Mail: presse@swm.de
www.swm.de

Ansprechpartner

Pressereferent Bereich MVG
Maximilian Kaltner
Telefon: +49 89 2361-6042
E-Mail: presse@mvg.de
www.mvg.de

MVG Information für die Medien

gewünschter Countdown neben der Abfahrtszeit angezeigt.

Außerdem wird es im August unabhängig von der gesuchten Verbindung eine Übersicht aller Betriebsstörungen geben.

Zum 1. Dezember soll das CheckIn/CheckOut-System zur einfachen und flexiblen Buchung einer Fahrt im MVV starten und mit Beginn in der MVGO integriert sein.

Weitere Informationen zur MVGO gibt es unter mvg.de/mvgo. Hinweise zum Umstieg von der „MVG Fahrinfo München“ zur MVGO sowie eine Anleitung gibt es unter mvg.de/umsteigen.

Pressemitteilung

Nachwuchs bei den Rosaflamingos in Hellabrunn

Was piepst denn da unter dem zartrosa Federkleid? In der Flamingo-Kolonie des Tierparks gibt es mehrfachen Nachwuchs. In den letzten Wochen sind drei Küken geschlüpft. Die noch etwas unbeholfenen, gräulichen Jungtiere sind am besten von der Plattform vor dem Flamingo-Café zu beobachten und werden ausgiebig bestaunt. Für Hellabrunn sind es die ersten Küken, die seit der genetischen Untersuchung und Verkleinerung der Gruppe im letzten Herbst geschlüpft sind.

Im Tierpark Hellabrunn mischt sich dank der drei Küken lautstarkes Piepsen unter das bisher gewohnte Geschnatter der Rosaflamingos. Seit kurzem sind die kleinen Jungvögel mit den rosa Beinchen auch außerhalb des Brutkegels unterwegs und erkunden an der Seite der rosa Elterntiere die Anlage. Die Jungvögel und ihre Erzeuger erkennen und unterscheiden sich gegenseitig an der Stimme – so wissen die Elternvögel immer, welches Küken sie mit hervorgewürgter Kropfmilch füttern müssen.

In den ersten Monaten werden die Küken von ihren Eltern mit einer fett- und eiweißreichen Absonderung aus den Drüsen in der Speiseröhre ernährt, der sogenannten Kropfmilch. Im Gegensatz zu Muttermilch wird diese von beiden Geschlechtern produziert. Außerdem ist sie leuchtend rot gefärbt, da sehr viele Farbstoffe (Carotinoide) und sogar Blut enthalten sind. Später filtern sie mit ihrem siebartigen Schnabel Nahrung aus dem Wasser. Flamingo-Jungvögel schließen sich nach Verlassen des Brutplatzes zu einem „Kindergarten“ zusammen. Dieser besteht in Hellabrunn aktuell aus drei Küken. Junge Flamingos sind nach dem Schlüpfen zunächst grau und weiß mit rosa Beinen und färben sich erst nach zwei Jahren in den typischen blassrosa Ton um.

Erster Nachwuchs nach genetischer Bestimmung im Herbst 2023

Im letzten Herbst wurde die Flamingogruppe nach einer wissenschaftlich bisher einzigartigen Genanalyse untersucht, um die Artzugehörigkeit zu bestimmen. Zuvor lebten Rosaflamingos mit Kubaflamingos zusammen, die sich manchmal auch untereinander fortpflanzten und Hybriden bildeten. Mittels genetischer Untersuchung konnten die Hybriden identifiziert werden. „Wir haben im vergangenen Jahr Unterstützung aus der Wissenschaft geholt, um per Genanalyse die Artzugehörigkeit jedes einzelnen Flamingos zweifelsfrei zu ermitteln. So konnten wir sicherstellen, wirklich nur noch Rosaflamingos zu pflegen und weitere Flamingo-Hybride auszuschließen“, so Dr. Eric Diener, in Hellabrunn zuständiger Kurator unter anderem für Flamingos.

Mithilfe von Prof. Dr. Willems von der Justus-Liebig-Universität in Gießen gelang es erstmals, die Artreinheit aller 94 zuvor in Hellabrunn lebenden Flamingos zu ermitteln. Diese weltweit erstmalige wissenschaftliche genetische Differenzierung unterstreicht, dass die moderne wissenschaftliche Methodik in wissenschaftlich geführten Zoos wie Hellabrunn eine immer größere Rolle spielt. Diese in Zoos entwickelten Forschungsmethoden werden dann auch in der Wildtierforschung und im Artenschutz eingesetzt.

„Wir haben die Küken seit dem Schlupf beobachtet. Sie sind nun aus den kritischen ersten Tagen heraus und werden von den Eltern vorbildlich versorgt“, freut sich Diener. Rosaflamigos leben in großen Kolonien in einem weitläufigen Verbreitungsgebiet, das sich vom Mittelmeerraum hin über Teile Afrikas, im Nahen Osten bis nach Indien erstrecken kann. Sie bevorzugen flache, nährstoffreiche Gewässer wie etwa Salzseen oder sogar Meeresbuchten.

München, den 31.07.2024

Weitere Informationen:
Sophia Zimmerling
Unternehmenskommunikation
Münchener Tierpark Hellabrunn AG
Tierparkstr. 30, 81543 München
Tel: +49(0)89 62508-718
Fax: +49(0)89 62508-52
Email: presse@hellabrunn.de
Website: www.hellabrunn.de

Münchener Tierpark Hellabrunn AG

Vorsitzende des Aufsichtsrates:
Verena Dietl, 3. Bürgermeisterin
Vorstand: Rasem Baban
Eingetragen in das Handelsregister
des Amtsgerichts München, HRB 42030
UST-IdNr.: DE 129 521 751