

Standpunkte

Online-Magazin 4.2017

**MÜNCHNER
FORUM**
Diskussionsforum für
Entwicklungsfragen e.V.



FOTO: WOLFGANG BEYER

Erster Spatenstich für den 10-Minuten-Takt der S-Bahn am 1. April 2017

Liebe Leserin, lieber Leser,
am 5. April erfolgt der erste symbolische Spatenstich zum Bau der sog. „zweiten S-Bahn-Stammstrecke“ auf dem Marienhof hinter dem Münchner Rathaus. Die DB-Planer eines innerstädtischen Tunnel-Bypasses zur bestehenden Stammstrecke und ihre Sekundanten in Politik, Wirtschaft und Publizistik werden ihn als Startschuss zur Fortentwicklung des S-Bahn-Systems im Raum München befeiern. Kritiker befürchten hingegen explodierende Kosten bei kaum feststellbarem Nutzen, weiteren Entwicklungsdruck auf die Altstadt und eine Blockade der sinnvollen Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems auf Jahre oder gar Jahrzehnte. Kritische Stadt- und Verkehrsplaner plädieren seit Jahrzehnten für eine Dezentralisierung des sternförmigen S-Bahn-Schiennetzes durch Ringlinien-Ergänzungen zur Stammstrecke im Norden und Süden, fanden damit aber kaum Gehör. Nun haben die Freien Wähler im Landtag dazu einen eigenen Plan vorgelegt und auch die CSU-Fraktion dazu einen Stadtratsantrag eingebracht. Und die Landkreise im Umland Münchens haben jüngst endlich – spät, zu spät? – ein Positionspapier zum S-Bahn-Ausbau vorgelegt, das über den bisherigen Erschließungsraum hinausgreift und S-Bahn-Streckenbau und -betrieb zusammendenkt – dankbar registriert man geistige Lockerungsübungen zu einer seit Jahren festgefahrenen ÖPNV-Politik im Großraum München.

„Drunter und drüber und mittendurch“ haben wir unser STANDPUNKTE-Schwerpunktthema betitelt. Wir befassen uns mit Optionen der S-Bahn-Ringerschließung im Norden und der Kritik am Bau der 2. Stammstrecke, die Anzeichen einer Neuauflage von „Stuttgart 21“ aufweist. Für diese und die anderen Themen erhoffen wir das Interesse unserer Leserinnen und Leser, wünschen Lese- und Erkenntnisfreude und erwarten uns kritische (oder andere) Reaktionen.

DETLEV STRÄTER

1. VORSITZENDER DES PROGRAMMAUSSCHUSSES DES MÜNCHNER FORUMS

WOLFGANG CZISCH
Novellierung des Baugesetzbuches 2017: Stärkung der
„Europäischen Stadt“? 2

Drunter und drüber und mitten durch – S-Bahn-Perspektiven

BERTHOLD MAIER
Tiefentunnel verschlingt Nahverkehrs-Fördermittel der
nächsten 30 Jahre 5

BERTHOLD MAIER
Der Nordring – was er (nicht) ist 7

WOLFGANG HESSE
Garantiert unterirdisch: Der S-Bahn-Tiefentunnel in München 9

WOLFGANG HESSE
Projekt „Zweite S-Bahn-Stammstrecke“ in München 11

WOLFGANG CZISCH
München stöhnt unter dem Zuzug
Baurecht schaffen in Zeiten des Andrangs 13

GUNHILD PREUSS-BAYER
Autofreie Ermutigung aus der Schweiz 16

FRANZISKA LIEGL UND BRIGITTE GANS
Sich wohlfühlen im öffentlichen Raum – Handlungs-
ansätze für subjektive Sicherheit in München 17

DIETER KLEIN
Münchner Architektur in Österreich:
von Baden bei Wien bis Bregenz gefährdet 19

Von der Nützlichkeit der Unnützwiese: „Grün ist keine
Baulandreserve“ 22

LISA BUCHNER
Veranstaltungsbericht Kanalführung 2017 25

Zum Weltwassertag 2017 25

Ankündigung Treffpunkt Filmcafé 24

Leserbrief 24

Ankündigung Bachspaziergänge 26

Arbeitskreise im April 26

Impressum 4

Novellierung des Baugesetzbuches 2017: **Stärkung der „Europäischen Stadt“?**

WOLFGANG CZISCH

Als 1964 der Zeitgeist gegen die Europäische Stadt verbindlich in das Bundesbaugesetz (BBauG) gegossen wurde, nahm Deutschland auch von seinen überlieferten „Stadtpersönlichkeiten“ Abschied. Das neue Stadtentwicklungsideal setzte die „Volks-Gesundheit“ an vorderste Stelle mit „Licht“, „Luft“ und Trennung der Nutzungsarten. Der Öffentliche Raum trat hinter die Mobilitätsfunktion zurück.

Die im Gesetzeswerk dekretierte Ablösung von den bis dahin gültigen Satzungen ließ nur noch bis zum 31. Dezember 1979 eine Übergangsfrist zu, die München mit seiner „Staffelbauordnung“ voll ausschöpfte. Danach waren die Gestaltungselemente der „Bebauungsplan“ und § 34 (Art und Maß der umgebenden Bebauung), die zunächst begeistert begrüßt wurden. Es wurde aber schnell bewusst und erschrocken registriert, dass der Stadt ihre historische Tiefe und ihr Gesamtzusammenhang verloren ginge, wenn nicht ein Instrument geschaffen würde, das das Erhaltenswerte der in der Vergangenheit entstandenen und vom Krieg verschonten Bauten unter Schutz stellen würde. Anfang der siebziger Jahre wurden deshalb überall in den Ländern Denkmalschutzgesetze erlassen, in denen Ensembles und Einzelgebäude unter Schutz gestellt und Denkmalsnähe beachtet werden müssen. Der Bruch mit der „alten“ Stadtpersönlichkeit sollte in der Gegenwart kenntlich gemacht werden. Zuerst wirkte sich der Bruch auf den belebten Öffentlichen Raum aus. Die Ansprüche nach Privatheit räumten die Straßenalleen ab. Sie erweiterten den Fahr-Straßenraum für die Erfüllung des Traumes, den mobilen Privatraum mit sich zu führen oder am Straßenrand auf sich warten zu lassen. Die Verrechtlichung des Straßenraumes war die Folge. Jedermann muss jetzt beachten, auf welcher Spur er sich als Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer oder Parkplatz-Suchender befindet.

Es zeigt sich jedoch, dass die durch das Bundesbaugesetz (in den 1980er Jahren novelliert zum Baugesetzbuch [BauGB]) geprägten Räume der Neustadt die Attraktivität der klassischen Stadtpersönlichkeit, die durch Straßen und Öffentlichen Raum gekennzeichnet ist, bei weitem nicht erreicht. Nur Wenige besuchen die dort entstandenen Schlaf- und Arbeitsstätten um ihrer selbst willen. In demokratischen Strukturen fällt der Mangel an Öffentlichem Raum besonders ins Gewicht. Nach dem BauGB könne man keine Urbanität mehr bauen, ist die achselzuckende Entschuldigung der zeitgenössischen Städtebauer.

Wenn nun von der Bundesbauministerin Barbara Hendriks in Anpassung an Vorgaben der EU und durch den nun auftretenden Wohnungsmangel mit knappem Bauland eine Novellierung der Baugesetzgebung mit dem Ziel der „Stärkung des neuen Zusammenlebens“ angestrebt wird, dann kann dies eine Konsequenz aus der unbefriedigenden Stadtentwicklung seit 1945 sein. Ja, es ist ein Schritt aus dem Städtebauparadigma des BauGB zu neuer Reflektion über das Wesen der Stadt und ein pragmatischer Schritt zu effektiverem und flächenschonenderem Bauen.

Für München stellt sich die Entwicklung der Stadtentwicklungsplanung nach 1945 so dar: Die Wohnungsnot zwang zur Ausweitung des Wohnungs-, Industrie- und Gewerbebaus, und zwar, der „Charta von Athen“ folgend und gegossen ins BBauG/BauGB, getrennt nach Wohnen und Arbeiten. Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel richtete dazu eine Stabsstelle im Direktorium zur Organisation der Stadtentwicklung ein. Großmaßstäblich wurde beispielsweise in Fürstenried und Perlach gebaut – autogerecht.

Die Stabsstelle wurde unter OB Georg Kronawitter erweitert und das „Stadtentwicklungsreferat“ gegründet. Die Verwaltung wurde mit großem Aufwand für diese Aufgabe neu strukturiert und übernahm die dafür notwendigen Kompetenzen aus den anderen Referaten, z.B. die Flächennutzungsplanung aus dem Baureferat.

Doch schon sein Nachfolger als OB, Erich Kiesel (CSU), löste das Referat 1980 wieder auf und veräumte die Zentralaufgabe als Hauptabteilung in das Planungsreferat (der Leiter des aufgelösten Stadtentwicklungsreferats wurde als Chef zur „Internationalen Gartenbauausstellung IGA“, die 1983 in München stattfand, versetzt). Begründet hat Kiesel dies damit, dass die Wohnungsfrage weitgehend gelöst und diese räumliche Entwicklungsaufgabe der Stadt nicht mehr notwendig sei. Planung und Baugenehmigung waren nun „gleichberechtigt“ mit der Stadtentwicklung zusammengespannt.



Hinter dem Siegestor wird das Ensemble der Ludwigstraße durch die Highlight Towers entwertet. Stadtbildpflege tut not.

Christian Ude schließlich verlegte als OB Zug um Zug viele Kompetenzen der Hauptabteilung des Planungsreferates wieder in die einzelnen Referate zurück. Sogar die Klimaerwärmung ist keine Frage der Stadtplanung mehr, sondern wird im Umweltreferat bearbeitet.

Ende der Stadtentwicklungsgeschichte?

In der von Stadtbaurätin Christiane Thalgott 1995 in Auftrag gegebenen Fortschreibung der Hochhausstudie hat Professor Ferdinand Stracke, damals Lehrstuhlinhaber für Städtebau und Regionalplanung an der TU München, formuliert, dass die Gesamtstadt als Planungsgröße und -ziel zu groß sei und demzufolge nur noch die Quartiersentwicklung geplant werden könne. Die Beschränkung auf Quartiere löste eine Flut von Bau-Wettbewerben aus, die ohne räumliche Gesamtkriterien ausgeschrieben wurden. Der städtische Ratgeber Ferdinand Stracke wundert sich in seinem Buch „Wohn Ort München“ über die fatale Situierung des Jahn-Hochhauses am Mittleren Ring, das in der Sichtachse versetzt über dem Siegestor erscheinend das Ensemble der Ludwigstraße beschädigt. Es gab in der Stadtverwaltung niemand mehr, der über das Quartier hinaus stadtauswärts geschaut hatte. Ein Antrag zum Weltkulturerbe dieses klassizistischen Ensembles erübrigt sich nun trotz bester Voraussetzungen.

Die fehlende öffentliche Stadtentwicklungsplanung ist kein Münchner Sonderfall, sondern ein zentraler

Mangel bei den Städten und Gemeinden. Nun kommt die Ministerin in der Novellierung des BauGB zu der zweifellos richtigen Erkenntnis, dass sich über Bebauungspläne keine gedeihliche Stadtentwicklung besonders in Zeiten des Booms bewältigen lässt. Auch gerät das Gesamte aus dem Blick. Die „unbeplanten“ Bereiche nach § 34 BauGB machen gegenwärtig ebenfalls alle Strukturüberlegungen wegen der „Ansteckungsgefahr“ unmöglich. Nunmehr könnten in diesen Bereichen dichtere Gebiete entstehen, ohne damit Rechtsansprüche nach gleicher Dichte auszulösen. (In dieser Ausgabe 4.2017 der STANDPUNKTE schlage ich eine Bau-Verdichtung am Hauptstraßennetz vor, siehe Seite 13) Wenn nun zur „Unterstützung der planerischen Praxis“ punktuell erleichtert eingegriffen werden kann, bedeutet das zunächst nichts Gutes für die Stadt. Zuerst müssen durch eine kompetente Planungsverwaltung Planungsziele dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden; nur so ist eine Stadtentwicklung langfristig erfolgreich und identitätsstiftend.

Das zentrale Element in der Novelle „Zur Stärkung des Zusammenlebens in der Stadt“ ist Dichte und Mischung und ihr potentieller Gewinn für die Stadtgesellschaft. Dieses Ziel ist sehr begrüßenswert. Erst dadurch entsteht lebendiger Öffentlicher Raum, in dem sich die Stadtgesellschaft trifft in Ergänzung zum privaten Raum. Der Öffentliche Raum ist der Schlüssel für die demokratische Stadtentwicklung. Er ist das Ergebnis von urbaner Mischung, er er-

fordert auch eine neue Gewichtung der Rechte der Bürger in ihrer Stadt.

Was das Vorhaben betrifft, die bauliche Entwicklung im Außenraum (§ 13b BauGB) in das „beschleunigte Verfahren“ einzubeziehen, sind hier schwere Bedenken über die Auswirkungen geltend zu machen. Sicher lässt sich in bestehenden unbebauten Bereichen schnell Baufläche gewinnen, wenn Einsprüche nicht überwunden werden müssen. Aber hier überrennt das Bedürfnis nach rasch realisierbarem Wohnungsbau das Ziel, urbanes und flächenschonendes Bauen zu fördern. Auch der Grünausstattung der Stadt kommt in Zeiten zunehmender Sommererwärmung eine hohe Bedeutung zu.

Für das „Werksviertel“ hinter dem Ostbahnhof, den ersten Anwendungsfall der Novelle des BauGB in München, ist die Liberalisierung der „Baunutzungsverordnung“ (BauNVO) von entscheidender Bedeutung. Die industrielle und gewerbliche Mischung mit der geforderten Wohnungsergänzung wäre hier verwaltungstechnisch ohne Novelle nur schwer zu realisieren. Auch die Höchstwerte der Nutzung, ihre Höhe und der Überbauungsgrad etc. sind hier in der Mischung mit einem Konzertsaal leichter in ein interessantes Ensemble zu bringen, wenn die gesetz-

lichen Vorgaben gelockert sind. Hoffentlich sind den Teilnehmern am Wettbewerb für den neuen Konzertsaal des Bayerischen Rundfunks die neuen Möglichkeiten bewusst, um sie in ihren Entwürfen zu nutzen. Sowohl die Mischung als auch die Dichte und Höhe bieten nun erweiterte Spielräume. Die Situation in diesem Kerngebiet ist bestimmt von der ursprünglichen Nutzung und ihrer baulichen Geschichte. Das macht es spannend und kompliziert. Dem Konzertsaal wird die Aufgabe zugewiesen, in engen Verhältnissen eine übergeordnete Ordnung in diesen spannenden Raum zu tragen. Engstellen, heterogene Nachbarschaften, Öffentliche Räume und ein Ort mit Blick über die Altstadt bieten Voraussetzungen, die für München neu sind. Zu diesem Thema habe ich mich in den Standpunkten 5.2016 im Artikel „Konzertsaal – Standort für den Bayerischen Rundfunk“ geäußert.

Wolfgang Czisch, Politologe M.A., war von 1973 bis 1996 Mitglied im Münchner Stadtrat, von 1984 bis 1996 Korreferent des Referats für Stadtplanung und Bauordnung in München und von 1999 bis 2012 Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums. Er leitet die Arbeitskreise „Stadt: Gestalt und Lebensraum“ und „lsar“ des Münchner Forums.

IMPRESSUM

Standpunkte ISSN 1861-3004
Münchner Forum e.V.,
Diskussionsforum für Entwicklungsfragen,
Schellingstr. 65,
80799 München
fon 089/282076,
fax 089/2805532,
email: info@muenchner-forum.de,
www.muenchner-forum.de

Vi.S.d.P.: Ursula Ammermann,
Redaktionsschluss: 23.03.2017

Redaktion: Ursula Ammermann (UA), Klaus Bäumler (KB),
Detlev Sträter (DS), Barbara Specht (BS), Georg Kronawitter (GK), Udo Bünnagel (UB);
Layout: Barbara Specht

Wir verfolgen den Fortgang der von uns aufgegriffenen Themen. Der Inhalt dieses Magazins entspricht daher nicht zwingend dem Diskussionsstand in unseren Arbeitskreisen. Sie können Aussagen gern wörtlich oder sinngemäß mit Quellenangabe zitieren. Sollten Sie unsere Standpunkte nicht mehr erhalten oder sie jemandem zukommen lassen wollen, genügt eine Mail an: info@muenchner-forum.de

Tieftunnel verschlingt Nahverkehrs-Fördermittel der nächsten 30 Jahre

Wie soll es beim Münchner Nahverkehrsausbau weitergehen?

BERTHOLD MAIER

Angesichts des Wachstums von Stadt und Region München kommt dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine wesentliche Rolle zu. Ein bedeutender Baustein zur Finanzierung des ÖPNV-Ausbau ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Mit dem GVFG fördert der Bund Ausbaumaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr. Jährlich stehen dafür rd. 330 Mio. Euro zur Verfügung (Stand 2016). Der bayerische Anteil beläuft sich daran auf rund 55 Millionen Euro pro Jahr, ist aber nicht gesichert, da die GVFG-Mittel unter Haushaltsvorbehalt stehen.

Die kurz vor Weihnachten zwischen Bund, Freistaat und DB AG getroffene Finanzierungsvereinbarung für den S-Bahn-Tieftunnel wird den Ausbau des ÖPNV in München und ganz Bayern für die nächsten 30 Jahre massiv beeinträchtigen.

Finanzierungsmodell zur Tieftunnelfinanzierung

Gemäß Sachstandsbericht an den Landtag vom November 2016 sollen die Kosten des Tieftunnels wie folgt aufgeteilt werden:

Träger	Beitrag in Mio. Euro
Freistaat	1.286
Bund	1.552
Deutsche Bahn	177
Landeshauptstadt München	
• Umweltverbundröhre Laim	48
• Anteil Flughafen-Darlehen	113
Summe (Gesamtkosten ohne Risiken)	3.176

Was heißt das?

Nun sieht die Kostenaufteilung auf den ersten Blick so aus, als würde der Bund rund eineinhalb Milliarden Euro speziell zum Ausbau der Münchner S-Bahn beisteuern. Dieser Eindruck täuscht aber: Der Bundesanteil soll mit den regulären Zuschüssen aus dem GVFG verrechnet werden. Der Freistaat soll den Bundesanteil vorfinanzieren. Die Abzahlung soll durch die jährlichen GVFG-Raten des Bundes erfolgen. Da der bayerische Anteil pro Jahr regelmäßig bei etwa 55 Millionen Euro pro Jahr liegt, würde

es knapp dreißig Jahre dauern, bis der Bundesanteil durch die jährlichen GVFG-Raten abgezahlt ist.

Das würde bedeuten:

- Der Bund zahlt keinen Cent mehr, als er ohnehin schon im Rahmen der GVFG-Förderung eingeplant hat.
- Der Freistaat verwendet die Bundesmittel der nächsten knapp 30 Jahre nur zur Finanzierung des Tieftunnels. Wie andere ÖPNV-Vorhaben in Bayern finanziert werden sollen, ist völlig unklar.
- Es ist zu erwarten, dass dadurch der dringend notwendige weitere Ausbau des ÖPNV in Bayern massiv beeinträchtigt wird.

Anteil des Freistaats durch zweckentfremdete Regionalisierungsmittel finanziert

Zusätzlich hat der Freistaat in den zurückliegenden Jahren ca. 500 Mio. Euro aus Regionalisierungsmitteln nicht für die Bestellung von Zugleistungen ausgegeben, sondern zur Finanzierung seines Anteils am Tieftunnel zurückgelegt! Forderungen nach deutlichen Verbesserungen bei Nahverkehrszügen und S-Bahnen wurden immer mit der Begründung abgelehnt, dass dafür kein Geld vorhanden sei. Auch der seit langem notwendige und sofort mögliche Einsatz von Langzügen in der Hauptverkehrszeit bei der Münchner S-Bahn wurde damit verhindert. Diese Maßnahme würde die Kapazität des bestehenden Tunnels um ca. 20 Prozent steigern!

Erste Konsequenzen für München

Bei der Trambahn-Westtangente hat der Freistaat bereits Konsequenzen gezogen: Die Tangente (För-

derbetrag 41 Millionen Euro) wurde nicht für das GVFG-Bundesprogramm 2016-2020 angemeldet. Unklar ist, was dies für weitere Vorhaben in München bedeutet: So hat der Stadtrat das Baureferat 2015 mit der Planung der U5 nach Pasing beauftragt. Als Baukosten sind derzeit 541 Millionen Euro kalkuliert. Wie sieht es hier mit Zuschüssen aus GVFG-Mitteln aus? Falls es keine Zuschüsse geben würde: Will die Stadt die U-Bahn vollständig aus dem eigenen Haushalt bezahlen? Könnte die Stadt dies angesichts der anderen Vorhaben (Schulsanierungen, Bau der Mittleren-Ring-Tunnel etc.) leisten?

Was würde der Tieftunnel bringen, und wie soll es beim S-Bahn-Ausbau weitergehen?

Der zweite S-Bahn-Tunnel soll die Kapazität von 30 auf 33 S-Bahnen pro Stunde und Richtung erweitern – eine Zunahme von gerade einmal 10 Prozent. Im kürzlich vorgestellten Betriebskonzept steigt diese Zahl auf 36 S-Bahnen, davon sind jedoch 3 bereits heute verkehrende Regionalbahnen, die statt in den Hauptbahnhof in den Tieftunnel fahren sollen (und dadurch die Zuverlässigkeit gegenüber dem bisherigen Konzept nochmals verringern würden). Danach wären ohne den zur Kapazitätserhöhung erforderlichen Ausbau der Außenstrecken (vor allem der Streckenäste nach Geltendorf, Freising, Markt Schwaben, Wolfratshausen und Kreuzstraße) keine weiteren Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn möglich. Es ist völlig unklar, wie diese finanziert werden sollen.

Aber selbst ein Ausbau der Außenstrecken würde nicht helfen: Die – zur Rechtfertigung des Tunnels ins Spiel gebrachte – Durchleitung von Regionalzügen durch den zweiten Tunnel würde keine weiteren Kapazitäten für die S-Bahn freilassen. Abgesehen davon ist die Führung von Regionalzügen durch den Tunnel betrieblich nicht sinnvoll realisierbar (Bahnsteige zu kurz, unterschiedliche Bahnsteighöhen, Verspätungen des Regionalverkehrs werden auf die S-Bahn übertragen). Auf den Strecken mit Express-S-Bahnen würde an den meisten Haltestellen das Angebot gegenüber heute schlechter werden. Auf den Strecken nach Dachau, Petershausen, Holzkirchen, Kreuzstraße und Wolfratshausen würde es keinerlei Angebotsverbesserung geben.

Dessen ungeachtet werden von der bayerischen Staatsregierung weitere Ausbaumaßnahmen angesprochen, wie z.B. eine Untersuchung über den Ausbau des Nordrings in München. Das im Oktober 2016 für Ende des Jahres angekündigte „Gesamtkonzept für den Verkehrsausbau in der Region München, in dem auch der Nordring ein Thema sein werde“, ist allerdings bis heute nicht vorgelegt worden.

Auswirkungen auf andere ÖPNV-Projekte in Bayern

Genauer ist derzeit noch nicht bekannt. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass die Konzentration aller ÖPNV-Mittel auf München für die nächsten Jahrzehnte sicher nicht zu deutlichen Verbesserungen im ÖPNV in Regensburg, Nürnberg, Ingolstadt, Augsburg oder Würzburg führen wird. Auch ist fraglich, inwieweit es noch Verbesserungen im regionalen Schienenverkehr geben wird. Wird der Freistaat auch künftig Regionalisierungsmittel für die Finanzierung des Tieftunnels zweckentfremden?

Generelles Problem: Bundeszuschüsse insgesamt zu niedrig

Zum Vergleich: Mitte der 1980er Jahre erhielt allein München aus Bundesmitteln pro Jahr gut 150 Mio. DM für den U-Bahnbau. Heute stehen für alle Bundesländer zusammen 330 Mio. Euro pro Jahr an Bundesmitteln zur Verfügung. D.h. inflationsbereinigt sind heute für die gesamte Bundesrepublik gerade einmal doppelt so viel Bundesmittel verfügbar wie in den 1980er Jahren allein für München.

Fazit

Der ÖPNV-Ausbau in München ist mit zwei Problemen konfrontiert: Es stehen nicht nur zu wenig Mittel zur Verfügung, diese werden auch noch falsch ausgegeben. Besserung ist derzeit nicht in Sicht.

Sinnvolle Alternative – „Plan A – Takt 10 für alle!“

Die Alternative zum Tieftunnel ist der Ausbau des S-Bahn-Südrings und die Ertüchtigung der bestehenden S-Bahn-Strecken für den 10-Minuten-Takt. Einzelheiten dazu unter: <https://www.plan-a-muenchen.de/> 

Berthold Maier ist Mitglied im Programmausschuss des Münchner Forums und Sprecher des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN)

Der Nordring – was er (nicht) ist

BERTHOLD MAIER

In den Diskussionen um den S-Bahnausbau in München kommt neben dem Südring als 2. Stammstrecke auch der Eisenbahn-Nordring immer wieder ins Gespräch. Von verschiedenen Seiten wird der Nordring mal als Stammstrecke, mal als Ringbahn bezeichnet. In diesem Beitrag wird dargestellt, welche Aufgaben der Nordring übernehmen könnte.

Heutiger Zustand

Derzeit verbindet der Nordring aus Richtung Olching kommend den Rangierbahnhof Nord, Milbertshofen, Freimann und Johanneskirchen mit Ergänzung über Daglfing mit Trudering. Es gibt Abzweigungen nach Moosach, nach Karlsfeld-Dachau und nach Feldmoching. Die Gleisverbindung Feldmoching-Freimann ist derzeit außer Betrieb. Somit sind unterschiedliche Führungen der Züge möglich, wie z.B. von Milbertshofen nach Dachau. Heute wird der Nordring – außer für Sonderfahrten und Umleitungen – ausschließlich für den Güterverkehr genutzt.

Welches tangentiale ÖPNV-Angebot gibt es heute im Bereich des Nordrings?

Heute bestehen einige Buslinien (z.B. Metrobuslinie 50 von Johanneskirchen nach Moosach, Bus 177), deren Betrieb allerdings durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) stark behindert wird und dadurch unattraktiv lange Fahrzeiten aufweist.

Auch bei der Isarquerung in Höhe des Föhringer Rings sieht es nicht besser aus: Der Busverkehr wird stark vom MIV (starker Pkw- und Lkw-Verkehr) behindert.

Sind aktuell Verbesserungen geplant?

Nein. Der Münchner Stadtrats-Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat am 22. Februar 2017 eine Verbesserung des ÖPNV durch einen vierspurigen Ausbau des Föhringer Rings abgelehnt. Begründet wurde der Nicht-Ausbau des ÖPNV-Angebots mit Umweltschutzgründen, während die MIV-Kapazität verdoppelt werden soll (Ausbau von zwei auf vier Spuren).

Was kann der Nordring heute leisten?

Mit relativ geringen Investitionen in Bahnsteige und Weichen könnten ausgewählte Regionalzüge zur Unterstützung des Berufsverkehrs in den Bereich Knorrstraße (mit BMW und weiteren intensiv genutzten Gewerbeflächen) geführt werden. Jedes darüber hinaus gehende Angebot erfordert größere Investitionen.

Was kann der Nordring leisten, was nicht?

Der Nordring stellt keine S-Bahn-Stammstrecke dar, dafür liegt er zu weit vom Stadtzentrum entfernt. Er ist aber wichtig zur Erschließung des Münchener Nordens. Der Nordring ist eine leistungsfähige Schnellbahntangente, die auch einen wesentlichen Beitrag zur städtebaulichen Entwicklung des Münchener Nordens leisten kann.

Warum kann der Nordring eine Tramtangente im Münchner Norden nicht ersetzen?

Aufgrund der unterschiedlichen Aufgaben von Schnellbahn und Trambahn kann der Nordring eine Trambahn-Ost-West-Verbindung (im Zuge des Frankfurter Rings und weiter nördlich, z.B. im Bereich Bayernkaserne) nicht ersetzen. Mit dem Nordring wäre daher eine Feinerschließung von Gebieten wie mit der Trambahn nicht möglich.

Mit welchem Fahrgastaufkommen ist zu rechnen?

1995 ergab eine Untersuchung, dass beim Nordring mit einem Drittel des Fahrgastaufkommens des Südrings gerechnet werden kann. Diese Zahlen basierten aber auf dem damals ermittelten, deutlich geringeren Fahrgastpotential. Damals gab es noch keine Planungen für die Nachnutzung des Bayernkasernen-Geländes und für eine Erweiterung des Forschungs- und Ingenieurs-Zentrums (FIZ) von BMW mit 25.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Ebenso wenig war damals von umfangreichen TV-Verlagerungen des Bayerischen Rundfunks (BR) von Unterföhring nach Freimann die Rede. Der Nordring hätte heute also definitiv ein schnellbahnwürdiges Fahrgastaufkommen.

Da es heute kein attraktives ÖPNV-Angebot in Ost-West-Richtung im Bereich des Nordrings gibt, kann bei einer deutlichen Angebotsverbesserung durch den Ausbau des Nordrings bzw. einer parallelen Trambahnverbindung mit hohen Fahrgastzahlen gerechnet werden.

Wie kann der Nordring entwickelt werden?

Der Nordring könnte zu einer wichtigen Tangente

im Schnellbahnnetz werden. Hierfür ist ein auf die Stadtentwicklung abgestimmter ÖPNV-Ausbau notwendig („Public transport as urban generator“). Für einen sinnvollen Schnellbahnbetrieb ist der Bau einer zweigleisigen S-Bahn-Strecke von Pasing über Moosach und Milbertshofen nach Unterföhring notwendig, um mindestens einen 10-Minuten-Takt anbieten zu können. Eine leistungsfähige Anbindung nach Dachau ist ebenfalls vorzusehen. In Verbindung damit ist eine intensive städtebauliche Entwicklung entlang des Nordrings erforderlich, um die Chancen der neuen Schnellbahnverbindung entsprechend nutzen zu können.

Welches Taktangebot ist sinnvoll?

Ziel sollte ein 10-Minuten-Grundtakt mit Verdichtung auf fünf Minuten in den Hauptverkehrszeiten sein. Gerade Tangenten benötigen eine hohe Taktfrequenz, da sich sonst fahrplanmäßige Anschlüsse an den vielen Verknüpfungspunkten kaum realisieren lassen. Ein 15-Minuten-Takt kann nur eine Zwischenlösung sein. Generell ist der 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn in München kritisch zu sehen: München ist mit seinen Satellitengemeinden von der Größe her mit Hamburg und Berlin vergleichbar, wo der 10-Minuten-Takt bei der S-Bahn nicht zur Diskussion steht. Ein 15-Minuten-Takt hingegen findet man eher in Großstädten unterhalb der Millionengrenze wie Frankfurt oder Stuttgart.

Was bietet der Nordring?

Nach dem Ausbau stünde der Nordring als eine leistungsfähige Schnellbahntangente im Münchner Norden zur Verfügung. Die Verbindung nach Dachau verkürzte die Fahrzeiten mit dem ÖPNV von Ingolstadt in den Münchner Norden erheblich (heute ist eine Umwegfahrt über den Münchner Hauptbahnhof erforderlich). Der Nordring entlastete auch das U-Bahnnetz im Münchner Stadtzentrum. Mit dem Bau einer zusätzlichen Verbindungsstrecke zwischen Johanneskirchen und Riem wäre auch eine Erschließung des Gebiets der städtischen Entwicklungsmaßnahme Nordost (SEM) möglich (vgl. http://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2016/03/E_NOR_M_Entwicklungskonzept_Nord_Ost_M%C3%BCnchen.pdf, ↗ Folie 7 und 11,

Und die Kosten?

Die dem AAN bekannten Kostenschätzungen für eine eigene S-Bahn-Trasse zwischen Pasing und Unterföhring mit einem Takt von mindestens 10 Minuten liegen im Bereich von 600 bis 900 Mio. Euro (Ausbaumaßnahmen in Richtung Dachau sind hierin nicht enthalten). Gegenwärtig kann nicht gesagt werden, welche Investitionen für einen 15- oder

30-Minuten-Takt erforderlich wären. Derzeit findet eine Untersuchung der Landeshauptstadt München zu dieser Thematik statt. Vermutlich ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei einem Teilausbau aber ungünstiger als beim Bau einer Schnellbahnstrecke mit einem 10-Minuten- oder dichteren Takt.

Für einzelne Berufsverkehrszüge, die den Bereich BMW und Knorrstraße zum Ziel haben, sind voraussichtlich nur geringe Investitionen erforderlich, für die ein wirtschaftsstarkes Unternehmen wie BMW für einen Probebetrieb auch in Vorfinanzierung gehen könnte.

Die in einer Studie des Landkreises München genannten 1,5 bis 2,2 Mrd. Euro enthalten eine Verlängerung über Unterföhring-Feldkirchen-Messe München bis Haar und sind somit nicht mit der hier vorgeschlagenen Strecke vergleichbar (vgl. <https://formulare.landkreis-muenchen.de/cdm/cfs/eject/gen?MANDANTID=72&FORMID=6145> ↗).

Welche Fragen müssen gelöst werden?

Die Trasse des Nordrings liegt zu den heutigen U-Bahnhöfen nicht optimal. Es wird deshalb sicherlich nicht einfach werden, für die Planung der Umsteigebeziehungen des Nordrings mit den U-Bahnlinien eine gute Lösung zu finden. Zudem muss die Verbindung nach Dachau hergestellt werden, um den Regionalverkehr in Richtung Ingolstadt an den Nordring anbinden zu können.

Fazit

Der Nordring ist keine Alternative zur Zweiten S-Bahn-Stammstrecke über den Südring. Der Nordring schafft aber – bei entsprechenden Investitionen – eine leistungsfähige Schnellbahntangente im Münchner Norden, die auch die Erreichbarkeit des nördlichen Umlandes deutlich verbessert.

Der Nordring ist auch kein Ersatz für eine Tramtangente im Münchner Norden, sondern er ergänzt sich mit einer Tramverbindung, die die Feinerschließung übernimmt, zu einem attraktiven ÖPNV-Angebot. Damit ist dann eine Erschließung des Münchner Nordens möglich, die entsprechend dem Stadtratsbeschluss vom 25. Januar 2017 erlaubt, den MIV in diesem Bereich erheblich zu reduzieren.

Berthold Maier ist Mitglied im Programmausschuss des Münchner Forums und Sprecher des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN)

Garantiert unterirdisch

Der S-Bahn-Tieftunnel in München*

WOLFGANG HESSE

... Deutschland als Weltmeister der Großprojekte: Nun soll nach Stuttgart 21, der Mutter aller zynischen, aberwitzigen, pharaonischen Bahnprojekte, deren missratenes Kind, die sogenannte „Zweite Stammstrecke“, für die S-Bahn in München aus der Taufe gehoben werden. Für den 5. April 2017 haben Vertreter der Bayerischen Staatsregierung, der Landeshauptstadt München und der Deutschen Bahn einen „ersten Spatenstich“ für dieses neue Projekt im Marienhof, direkt hinter dem Münchner Rathaus anberaunt. Was hat es mit diesem neuen Großprojekt auf sich?



CARTOON: M. GÖTTL, FOTO: R. FORWARD

Um das richtig zu verstehen, muss man etwas in die Vergangenheit blicken. 1972, im Jahr der Olympischen Spiele, wurde in München gleichzeitig mit dem U-Bahn-Kernnetz die erste S-Bahn-Stammstrecke eröffnet, die den Hauptbahnhof über das Stadtzentrum und den Marienplatz mit dem Ostbahnhof verbindet und damit das Bindeglied und Rückgrat für sämtliche München durchquerende S-Bahn-Linien bildet. Ein vorbildliches, damit aber nicht zugleich für alle Ewigkeit ausreichendes Konzept!

Schon damals gab es weitsichtige Zukunftsplanungen, dieses einseitig aufs Stadtzentrum ausgerichtete und damit auch störungsanfällige System durch weitere, tangential verlaufende „Stammstrecken“ zu erweitern. Dafür bot (und bietet immer noch) das Münchner Bahnnetz optimale Voraussetzungen: es gibt zwei voll ausgebaute Ring-Bahnlinien im Süden und im Norden, die man für den S-Bahnbetrieb erüchtigen wollte und für die man Umsteigebahnhöfe an allen Kreuzungen mit den bestehenden U-Bahnen und mit vielen Trambahnlinien einrichten könnte.

Die zusätzlichen S-Bahnzüge, die es auf den überlasteten Außenästen dringend bräuchte, könnten über diese Ringe geführt werden. So könnte man

ein Netz mit vielen neuen Direkt- und Umsteigeverbindungen knüpfen und damit ein einmaliges, für Deutschland, Europa und die ganze Welt vorbildliches Nahverkehrssystem schaffen. Bis weit in die 1990er Jahre hinein herrschte weitgehende Einigkeit über dieses sinnvolle und notwendige Projekt.

Aber da gab es und gibt es ein kleines Problem: Diese Lösung ist ja viel zu einfach, zu naheliegend und vor allem: zu billig! Da wäre ja viel zu wenig für die Bau-Großunternehmer, für die Mega-Maschinerie der Tunnelbohrer, für die Immobilien-Haie und Edelboutiquen-Betreiber im Stadtzentrum herausgekommen, die womöglich eine Abwanderung

von Kunden aus ihren überbezahlten Luxusquartieren in der Innenstadt in die neuen Stadtteilzentren befürchteten! Da musste etwas anderes, ein ganz edles, glänzend aufpoliertes, zu Beginn super-billig feilgebotenes, aber am Ende natürlich sündhaft teures Mega-Bauwerk her – die sogenannte „zweite Stammstrecke“ durch die Münchner Innenstadt!

Nachtigall – ick hör' dir trapsen: Ende der 1990er Jahre war da plötzlich von einem Innenstadt-Tunnel die Rede, mit mehreren Zwischenstationen und zwei Ausfahr-Ästen im Osten für lumpige 523 Millionen Euro, und schon in fünf Jahren sollte er fertig sein. Die naheliegende Variante über den bestehenden Bahn-Südring wurde dagegen mit allen Mitteln der Gutachter-Kunst schlecht gerechnet – schon damals ein Meisterwerk in der Erzeugung alternativer Fakten. Und dieses Tun hatte Erfolg: Die Spitze der Münchner Stadtverwaltung kippte um, Stadträte ließen sich einwickeln und entmündigen und der Tieftunnel wurde auf den Schild einer künftigen „Zweiten Stammstrecke“ gehoben.

2011 (also mehr als 10 Jahre später) sollte der Tunnel schon 2,05 Milliarden Euro kosten, nur noch eine Ausfahrt im Osten und nur noch drei Stationen ha-

ben, dafür aber erst in sieben Jahren fertig sein. Die Stationen sind echt unterirdisch – nämlich in mehr als 40 Meter Tiefe; wer schon mal in Moskau oder St. Petersburg (früher Leningrad) U-Bahn gefahren ist, weiß, was das bedeutet: es entspricht einem Bergwerk so tief, wie ein 13-stöckiges Hochhaus hoch ist. An das Risiko eines Brandes da unten mag man gar nicht denken! Und ebenso wenig an die fast 10-jährige Bauzeit mit unendlichem Aushub, Dreck, Lärm, Umleitungen, Verkehrsstaus, Baum-Rodungen und Feinstaub-Belastung.

Wie ließ doch schon Karl Immermann, ein romantischer Dichter, seinen Zaren Peter zu dem treuen Gordon sagen: „Glaub dreist das Dümme, Tollste, Widerwärtigste! Denn das geschieht.“

Und so kam es: Im Oktober 2016 wurde wider alle Vernunft und trotz aller bekannten Risiken eine Entscheidung verkündet: Der Tunnel soll gebaut werden! Jetzt soll er 3,84 Mrd. Euro kosten und dafür erst 2026 fertig sein. Wie es am Ende aussehen wird, dafür hat man aus anderen Großprojekten (z.B. Elbphilharmonie, Flughafen BER, Stuttgart 21) gute Erfahrungswerte: Gute sechs bis sieben Milliarden werden es wohl werden, und vor 2030 werden wir wohl keine Einweihung erleben – wenn es überhaupt je eine geben wird.

Und nun kommen wir zum Wunder der weltmeisterlichen Nutzen-Kosten-Berechnungen: Um die Nützlichkeit solcher Projekte nicht nur zu ahnen, sondern sozusagen mathematisch zu beweisen, hat man in gut gemeinter deutscher Gründlichkeit den Nutzen-Kosten-Faktor erfunden. Er ist größer als 1, wenn der Nutzen größer als die Kosten ist. So weit, so gut.

2011 lag der Nutzen-Kosten-Faktor angeblich bei 1,04 (eine schon verdächtig niedrig anmutende Zahl!), bei Kosten von 1,77 Mrd. Euro. Inzwischen haben sich die Kosten mehr als verdoppelt (auf fast 4 Milliarden), der Nutzen hat sich dagegen verschlechtert, weil drei Stationen und der zweite Strecken-Ast – aus Kostengründen (!) – gestrichen wurden.

Und siehe da: Dank wundersamer übersinnlicher Fügung liegt der neue Nutzen-Kosten-Faktor von 2016 bei 1,05 (!). Da braucht man kein Mathematiker zu sein, um sich auszurechnen, dass er (falls alle Angaben korrekt gewesen wären) höchstens noch bei 0,3 bis 0,4 liegen könnte. Fachleute aus München sind übrigens der Auffassung, dass der wahre Faktor nicht nur unter 1, sondern sogar unter Null liegt – denn der angerichtete Schaden ist (ganz wie bei Stuttgart 21) größer als der Nutzen. Dem stimme ich mittlerweile auch zu.

So haben wir nun ein neues Weltmeister-Projekt ganz in der guten alten neoliberalen, technophilen Tradition von Wackersdorf, Transrapid, Großflug-

Zum Weiterlesen

Link zum live-Mitschnitt der vollen Rede:

<https://www.youtube.com/watch?v=k60dfsBqSdo> ↗

Die Original-Rede als Text:

http://www.schaeferweltweit.de/file/stuttgart21/mode_archiv/mode_0363_17-03-20_rede-von-wolfgang-hesse.pdf ↗

Amüsant und doch prägnant analysiert Helmut Schleich die Planungen zur 2. Münchner Stammstrecke – „2. Stammstrecke Geldverschwendung“ eingeben – oder:

<http://www.ardmediathek.de/tv/SchleichFernsehen/die-2-M%C3%BCnchner-Stammstrecke/BR-Fernsehen/Video?bcastId=14912770&documentId=39540976> ↗

Zur Petition für einen S-Bahn-Ausbau München JETZT und Aussetzung des Tiefentunnel-Projekts – „S-Bahn-Ausbau München JETZT!“ eingeben – oder:

<https://weact.campact.de/petitions/s-bahn-und-offentlicher-verkehrsmittel-ausbau-in-muenchen-und-bayern> ↗

Facebook-Nutzer: Bitte S-Bahn-Ausbau München – JETZT! eingeben.

hafen Berlin und Stuttgart 21: technisch imposant – bis an die Grenzen der Machbarkeit gehend, für die Bürger weitgehend nutzlos, in Teilen gefährlich, sündhaft teuer – aber ein Riesen-Geschäft für Baumagnaten, Tunnelbohrer, Immobilien-Haie und sonstige Spekulanten.

Apropos Tunnelbohrer: So gegen 2020 soll in Stuttgart alles fertig ausgebohrt sein, da stehen ja dann die gigantischen Tunnelbohrmaschinen nutzlos herum?! Jetzt dämmert uns, was in Wahrheit hinter dem Münchner Projekt steckt, warum man so lange für eine Entscheidung gebraucht hat, diese aber gerade jetzt getroffen werden musste: Da können ja die Tunnelbohrmaschinen geradewegs von Stuttgart nach München weiter rollen und ihre optimale Auslastung ist gewährleistet – das ist des Pudels Kern!

Wieder einmal feiert der deutsche Weltmeister-Wahn fröhliche Urständ: Wir machen das Unmögliche möglich – siehe abgasfreie Diesel-SU(ff)Vs in Wolfsburg und aller Welt, einen abrollssicheren Schrägbahnhof mit halber Gleiszahl, aber angeblichen Überkapazitäten in Stuttgart, abgrundtief-nutzlose S-Bahn-Grabungen in München usw. Dass all dies letztlich den Autoverkehr weiter befördert, dass das Klima verrückt spielt und der (Brennstoffgetriebene) Verkehr eine Haupt-Ursache dafür ist – wen juckt es?

Deshalb unser Fazit: Lasst uns in München die Tunnelpläne begraben, ehe die Bohrmaschinen heranrücken. Und macht den Weg frei zum sofortigen S-Bahn-Ausbau der vorhandenen Ringstrecken mit

10-Minuten-Takt auf allen wichtigen Außenstrecken. Lasst es nicht zu einem Dauer-Debakel wie in Stuttgart kommen, wo seit Jahren eine gigantische Bauruine produziert wird und selbst das geniale Rettungskonzept „Umstieg 21“ der besonnenen Architekten und Verkehrsplaner von den Politikern weiter hartnäckig ignoriert wird.

Dafür lasst uns gemeinsam kämpfen: dass Stuttgart und München statt Weltmeister für stinkende SU(ff)V-Autos endlich Leuchttürme für Bürgerfreundliche Verkehrsprojekte und gut funktionierende Bahnknoten werden; dass die irrwitzigen Tunnelprojekte dalanden, wo sie hingehören – im Orkus des Verges-

sens.

Das wäre mal ein Einstieg in eine Verkehrswende, die diesen Namen verdient.

** Gekürzter und geringfügig angepasster Auszug aus einer Rede bei der 363. Montagsdemonstration auf dem Schlossplatz in Stuttgart am 20.3.2017*

Prof. Dr. Wolfgang Hesse ist emeritierter Professor am Fachbereich Mathematik und Informatik der Philipps-Universität Marburg, Schienenverkehrsexperte und arbeitet im Arbeitskreis „Schienenverkehr“ des Münchner Forums mit

Projekt „Zweite S-Bahn-Stammstrecke“ in München

WOLFGANG HESSE

Am 25. Oktober 2016 haben die Bayerische Staatsregierung, Bundesverkehrsminister Dobrindt und die Deutsche Bahn ihre Entscheidung zum Bau der sogenannten Zweiten Stammstrecke in München verkündet und dafür eine Finanzierungsvereinbarung über 3,84 Mrd. Euro geschlossen. Grundsätzlich ist es zu begrüßen, wenn der Staat bereit ist, erhebliche Finanzmittel zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs bereitzustellen. Allerdings steht diese Finanzierung auf tönernen Füßen, da der Bund 60 Prozent der Kosten übernehmen soll und dafür die regelmäßigen Zuwendungen an die Länder über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) über drei Jahrzehnte geplündert werden sollen, d.h. dass andere Projekte in Bayern und im gesamten Bundesgebiet darunter erheblich zu leiden haben werden.

Doch vor allem in technischer und verkehrlicher Hinsicht stellt sich das Projekt als äußerst problematisch dar, und es ist zu befürchten, dass sich die Deutsche Bahn nach Stuttgart 21 auf ein zweites risikobeladenes und den verkehrlichen Bedürfnissen widersprechendes Projekt einlässt.

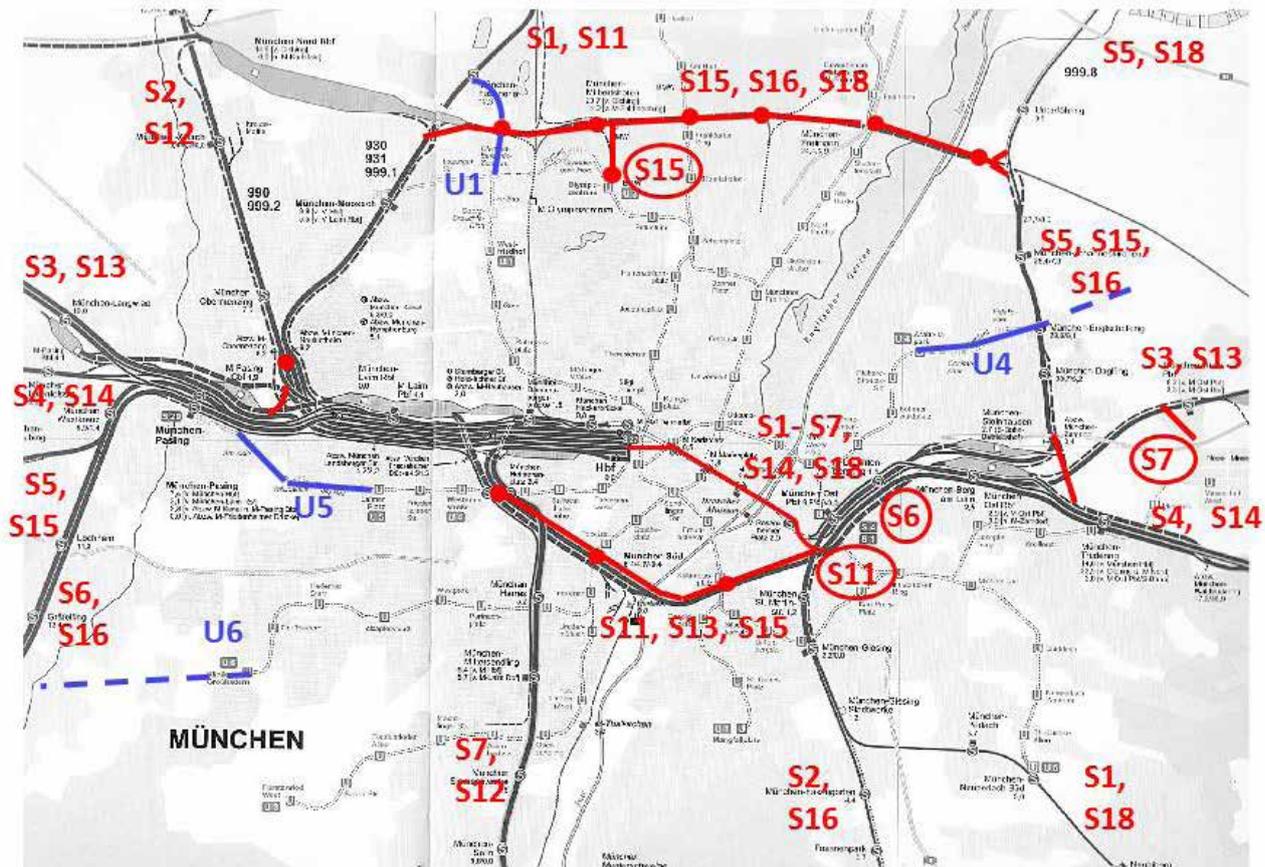
München entwickelt sich zum Kern einer europäischen Metropolregion und wächst rasch weiter. Das Angebot im Öffentlichen Verkehr hält damit nicht Schritt; dies führt zunehmend zu katastrophalen Verkehrssituationen. Daher besteht die unbestrittene Notwendigkeit, das Münchner Nahverkehrssystem und speziell das S-Bahn-Netz als dessen Rückgrat auszubauen.

Defizite bestehen vor allem bei den S-Bahn-Außenästen und dort in den stadtnahen Abschnitten wie z.B. Pasing-Fürstenfeldbruck oder Pasing-Gauting sowie in immer noch eingleisigen Streckenabschnitten wie z.B. Giesing-Kreuzstraße. Für die viel genutzten inneren Außenäste wurde den Fahrgästen seit Jahrzehnten ein 10-Minuten-Takt versprochen. Dagegen ist die vorhandene („erste“) Stammstrecke

mit einer Zugfolge von zwei Minuten (oder dichter) bestens bedient.

In dieser Situation bietet die vorhandene Eisenbahn-Infrastruktur hervorragende Möglichkeiten:

- Ein Ausbau des bestehenden Eisenbahn-Südrings ist kostengünstig und mit sofortiger Wirkung schrittweise umsetzbar. Er würde drei neue Umsteigepunkte zur U-Bahn schaffen, mehrere Stadtviertel besser erschließen und Reisewege verkürzen.
- Aufgrund der raschen städtebaulichen Entwicklung im Münchner Norden ist auch der Ausbau des Nordrings für S-Bahn-Betrieb dringend geboten und wird von der Stadt München und großen Industriebetrieben befürwortet. Auch dafür gibt es bereits Planungsunterlagen.
- Bereits mit der bestehenden Stammstrecke und dem Südring lässt sich ein 10-Minuten-Takt auf den S-Bahn-Außenästen realisieren. Der S-Bahn-Nordring würde darüber hinaus mit sechs bis sieben neuen Stationen und vielfältigen U- und Trambahn-Verknüpfungen für eine hervorragende Erschließung des Münchner Nordens sorgen.



QUELLE: EISENBahn-ATLAS DEUTSCHLAND, SCHWEIERS + WALL 2002

Das Münchner S-Bahnnetz 2030

Bis in die 1990er Jahre herrschte über diese Ausbaupläne weitgehend Konsens. 2001 hat man sich dann überraschend für einen Innenstadt-Tunnel entschieden. Dieser soll parallel zur bestehenden Stammstrecke verlaufen und (nach anfänglich mehreren geplanten) nurmehr lediglich drei Stationen neben den vorhandenen, aber in mehr als 40 Meter Tiefe erhalten. Diese Planung weist erhebliche Mängel auf:

- Mit einem zweiten Tunnel direkt neben der vorhandenen Stammstrecke verfestigt man die fatale Konzentration des S-Bahn-Verkehrs auf das Stadtzentrum, anstatt – wie in anderen Städten dieser Größenordnung, z.B. Paris, Berlin oder Wien – auch den öffentlichen Verkehr im Sinne eines Netzes mit Ringen oder eines Schachbretts zu entwickeln.
- Mit der Zementierung der sternförmigen Schnellbahn-Linienstruktur werden die Chancen zur polyzentrischen Stadtentwicklung auf Jahrzehnte vertan, und das wirtschaftliche Wachstum wird behindert.
- Der geplante Mischverkehr mit sogenannten Express-S-Bahnen schließt den versprochenen 10-Minuten-Takt ein für alle Mal aus. Für Regionalbahnen (als natürliche schnelle Vorortzüge) ist der Tunnel dagegen nicht ausgelegt.
- Der Tieftunnel leistet keine neue Verkehrserschließung und schafft keine einzige neue Verbindung,

blockiert aber alle wichtigen ÖPNV-Projekte in München, in der Region und im Freistaat (wie den Ausbau der S-Bahn-Außenstrecken) für die nächsten Jahrzehnte.

- Die Tunnel-Kosten sind seit Planungsbeginn auf das Siebenfache mit heute 3,84 Mrd. Euro gestiegen, und das Risiko für weitere Kostensteigerungen ist enorm. Der Nutzen-Kosten-Faktor liegt nach neuesten, äußerst fragwürdigen Berechnungen nur knapp über 1, nach Einschätzung eines namhaften Planungsbüros dagegen sogar unter Null. Damit ist eine Förderung durch den Bund eigentlich ausgeschlossen.
- Der Tunnelbau wird, speziell in sensiblen Innenstadt-Bereichen wie Hauptbahnhof, Marienhof, Haidhausen/Orleansplatz über 10 Jahre lang die Menschen in ein Chaos von Baustellenverkehr, Staus und Umwegen, Lärm, Dreck und Feinstaubbelastung stürzen.

Unter diesen Umständen wäre es dringend geboten, den für den 5. April 2017 geplanten „ersten Spatenstich“ zu verschieben, die S-Bahn-Planungen einer dringend notwendigen Revision zu unterziehen und die gewonnene Zwischenzeit für die sofortige Realisierung des S-Bahn-Südrings und für die dringendsten Projekte auf den Außenästen zu nutzen.

Nur so lässt sich eine schnelle und zugleich zukunftsweisende Abhilfe für die Münchner Verkehrs-

probleme schaffen. Die Führung der Deutschen Bahn wäre gut beraten, nach den miserablen Erfahrungen mit Stuttgart 21 beim Münchner S-Bahn-Ausbau auf saubere Planung, Risiko-Vermeidung, ein deutlich positives Nutzen-Kosten-Verhältnis und eine seriöse Finanzierung zu setzen.

Prof. Dr. Wolfgang Hesse ist emeritierter Professor am Fachbereich Mathematik und Informatik der Philipps-Universität Marburg, Schienenverkehrsexperte und arbeitet im Arbeitskreis „Schienenverkehr“ des Münchner Forums mit

Dieser Aufsatz ist kürzlich im neuesten „Alternativen DB-Geschäftsbericht“ des Bündnisses „Bahn für Alle“ erschienen und wurde für den Abdruck in den „Standpunkten“ geringfügig angepasst.
vgl. <http://www.bahn-fuer-alle.de/pages/bestandsaufnahme/alternativer-geschaeftsbericht-db-ag-201617/neue-stuttgart21-qualitaet.php>

München stöhnt unter dem Zuzug

Baurecht schaffen in Zeiten des Andrangs

WOLFGANG CZISCH

Braucht die Stadt weitere Wohnungen? Wird der Zuzug in die Ballungsräume, insbesondere in den Großraum München, auch bei nachlassender Konjunktur überhaupt anhalten? Ist die kurzfristige Anstrengung für den Wohnungsneubau ausreichend? Kann das Straßennetz den wachsenden Individualverkehr aufnehmen? Kann der öffentliche Verkehr mit dem Zuwachs schritthalten? Beschädigt ein weiterer Zuzug von über 250.000 Einwohnern in wenigen Jahren die Stadtgestalt und das Stadtklima? Kann sich die Stadt weiteren Wohnungsbau finanziell überhaupt leisten? Die Diskussion über diese Fragen ist in der Öffentlichkeit allgegenwärtig, ernsthafte Antworten sind überfällig.



FOTO: KATHARINA DÄNZER

Beliebtes Wohnviertel in Schwabing-West. Im Bild die Kurfürstenstraße

Eines aber wird deutlich: Die Stadt steht wegen des Zuzugs wieder vor einem Phasensprung. Um ihn zu bewältigen, muss sie sich verändern. Oder kann er vermieden werden? Argumente wie: „Soll doch der Zuwachs ins Umland gelenkt werden...“ oder „Warum wirbt die Stadt auf den internationalen Messen weiter für den Standort, wenn sie die Probleme mit dem Zuzug nicht bewältigt?“ – „Warum weist sie Baurecht für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen aus, wenn deren Arbeitsplätze auch Wohnungsnachfrage generiert?“

Es wird klar, dass sich die Stadtverwaltung widersprüchlich verhält, indem sie durch das Referat für Arbeit und Wirtschaft die Werbetrommel rührt, für das Problem des Zuzugs für die Stadtplanung aber keine befriedigende Lösung hat.

Lässt sich Zuzug überhaupt vermeiden? Anders ausgedrückt: Die freie Wahl des Wohnortes und Arbeitsplatzes – die Freizügigkeit – ist ein Grundbestandteil unserer freien Gesellschaft, unserer Freiheit, die nicht zur Disposition steht. Nicht nur der Zuwachs von Arbeitsplätzen, auch die Attraktivität der Stadt löst Zuzug aus. München ist sehr attraktiv. Auf die stete Bemühung um die Attraktivität der Stadt wollen und können wir ebenfalls nicht verzichten. Das bedeutet aber, dass Zuzug ohne entsprechende Bautätigkeit nur für Menschen mit großem Einkommen möglich ist. Die einkommenschwächere Stamm-Bevölkerung wird von ihnen verdrängt.

München war auch in der Vergangenheit ein begehrtes Ziel

Im Laufe der Stadtentwicklung Münchens hat es – außer in Kriegszeiten und 1992-1998 – keine Zeit des Einwohnerrückgangs oder einer längeren Stagnation gegeben. Die Phasensprünge der Vergangenheit mit ihren lawinenhaften Zuzügen im 19. und 20.

Jahrhundert wurden durch die Stadterweiterungen bewältigt. Zur Bewahrung von Stadtfrieden und Stadtgestalt wagte man neue Schritte. So entstanden die geplanten Stadterweiterungen Maxvorstadt, Ludwigsvorstadt, Gärtnerplatzviertel, Haidhausen etc. außerhalb der heutigen Altstadt. Mit dem ungeordneten Zuzug ohne Stadtplanung war immer wieder ein wilder Siedlungsbrei entstanden, den es galt, in eine verträgliche und attraktive Ordnung zu bringen.

Zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts wurde der Druck erneut sehr groß: Mit der „Staffelbauordnung“ von Theodor Fischer entstand das heutige dichte München innerhalb der Mittleren Ringes.

Heute gehört beispielsweise das damals geplante, dicht besiedelte Schwabing-West zu den beliebtesten städtischen Wohngebieten.

Der Phasensprung nach dem 2. Weltkrieg wurde wieder durch heftigen Zuzug ausgelöst. Die letzten Eingemeindungen, alle noch vor 1945, gaben der Stadt Erweiterungsflächen, auf denen Trabantenstädte wie Fürstenried oder Perlach errichtet wurden, in die dann die innerstädtischen Vertriebenen einzogen.

Ein neuer Stadtentwicklungsplan muss München ganzheitlich einbeziehen

Heute stehen wir erneut vor einem Phasensprung. Dem anhaltenden Zuzug muss entschlossen und planerisch nachhaltig Rechnung getragen werden, um eine gedeihliche Entwicklung der Stadt weiterhin zu gewährleisten. Diesmal besitzt die Stadt jedoch keine weiteren Ausweichflächen. Es muss also im Stadtgebiet gebaut werden, will man nicht auf eine Stadt nur für Reiche mit unverträglichen Strukturen zusteuern. Die Stadt ist auf Innenentwicklung und Stadtverdichtung angewiesen.

Daraus ergibt sich zwangsläufig die Frage nach einer Stadtentwicklung, die ganz München in den Blick nimmt.

Auch die Aufsiedlung außerhalb der Stadtgrenzen sollte in geordnete Bahnen gelenkt werden, der Regionale Planungsverband ist hierfür nicht stark genug. Ein Instrument hierfür zu schaffen ist die verfassungsmäßige Aufgabe des Landtages und darf nicht allein den gemeindeübergreifenden bilateralen Bemühungen der Stadtbaurätin von München auferlegt werden.

Der große Wurf: Schaffung von neuem Baurecht

Die Stadtspitze mit OB Dieter Reiter sucht im Sinne der Innenverdichtung private und öffentliche Grundstücke im innerstädtischen Raum, auf denen



FOTO: HEIDI HILF

Wasserburger Landstraße: Auf dem Bild ist zu erkennen, dass der Öffentliche Raum komplett durch die Straße dominiert wird, die Randbebauung ist keine Fassung des Raumes.

Wohnungen gebaut werden können, z.B. durch Überbauung von Parkplätzen, Einkaufszentren und eine bessere Ausnutzung von Bauflächen sowie Dachgeschoßausbau. Hierfür und für die Bebauung von städtischen Vorrats-Flächen werden die städtischen Wohnungsbaugesellschaften, auch Baugenossenschaften bei der Vergabe bevorzugt und stark bezuschusst, um ein Angebot für alle Einkommensgruppen bereitzustellen. Die Intention ist vernünftig. Langfristig stößt dieses Verfahren aber aufgrund der fehlenden verfügbaren Flächen und beschränkten finanziellen Mittel an Grenzen. Die Auswahl von Rest-Flächen kann keiner städtebaulichen Ordnung und keiner pragmatischen Nützlichkeit folgen. Die Infrastruktur wie Kindertagesstätten, Kindergärten, Schulen und Betreuungseinrichtungen für Ältere steht nicht notwendig dort zur Verfügung, wo ein Bauplatz vorhanden ist. Ganz zu schweigen von der Erschließung durch ÖPNV oder ein leistungsfähiges Straßennetz. Das führt zu Spannungen und Unverträglichkeiten. Auch die Stadtgestalt wird kaum gewinnen.

Die Stadt hat aber nicht nur finanzielle Möglichkeiten, um das gesellschaftliche Gleichgewicht zwischen den Einkommen aufrecht zu erhalten. Bei der gegenwärtig guten Haushaltslage kann sie sich den geförderten Wohnungsbau noch eine Zeitlang leisten.

Betrachtet man aber den öffentlichen Haushalt und setzt ihn in Relation zu der finanziellen Potenz der Bürger – nicht nur der riesigen Menge der von der Elterngeneration vererbten Werte und der in München erzielten Einkommen – so entsteht ein Missverhältnis in den Aufgaben. Private Schaffung von Wohnraum ist in München durch mangelndes Baurecht unterentwickelt, obwohl eine riesige Nachfrage vorhanden ist. Das mit dem BauGB geschaffene Baurecht ist weitgehend ausgeschöpft (§ 34 BauGB). Das private Vermögen muss in den Dienst gestellt

werden, um seinen Anteil an der Beschaffung von Wohnraum zu leisten.

Die Stadt hat die Möglichkeit, systematisch Baurechte zu vergeben, um so fiktive Werte zu schaffen, die mit privatem Kapital gehoben werden können. Es sollte also Baurecht im bebauten Bereich geschaffen werden, das eine positive Stadtentwicklung ermöglicht und dabei die Identität Münchens bewahrt. In den Vorstädten Münchens hat sich eine Einfamilienhausbebauung entwickelt, die Gartenstadtcharakter besitzt. Diese niedrige lockere Bebauung mit viel Grün dazwischen ist für die großflächige Belüftung der Stadt wichtig. Das radiale Straßennetz Münchens erschließt diese Bereiche, ist aber in Teilen nur untergeordnet bebaut. Hier lässt sich ansetzen.

Private Hausbesitzer zu Investitionen an den Hauptverkehrsstraßen ermuntern

Die Stadt kann eine städtische Bebauung am Hauptstraßennetz und Haupterschließungsnetz ermöglichen. Die Wasserburger Landstraße ist dafür ein gutes Beispiel. An dieser vierspurigen Hauptverkehrsstraße stehen Einfamilienhäuser, die weder für ihre Bewohner attraktiv sind noch einen nutzbaren öffentlichen Raum bilden. Sie dienen auch nicht der empfindlichen Bebauung hinter ihnen als Schutz. Hier sollte Baurecht E plus vier, also Erdgeschoss und vier Vollgeschosse erlaubt werden. Diese Verdichtung an der Straße sollte einhergehen mit einer konsequenten Verdichtungsabwehr im dahinter liegenden Bereich der Gartenstädte durch die Lokalbaukommission im Rahmen der Bayerischen Bauordnung (keine Befreiungen mehr!).

Für das geschaffene Baurecht kann die Stadt etwas verlangen, das sie auch anderen Bauträgern abverlangt (SoBon). Zur Schaffung eines Teils der notwendigen Infrastruktur, die durch die Verdichtung notwendig wird, kann die Gemeinde fordern, das Erdgeschoss (EG) freizuhalten. Eine Satzung, die bewehrt ist, könnte das aus „städtebaulichen Gründen“ ermöglichen.

„An der Straße wohnen wie in Schwabing? Das ist unzumutbar!“ In Schwabing ist das höchst attraktiv, wesentlich attraktiver als der jetzige Zustand mit Einfamilienhausbebauung an einer vierspurigen Hauptverkehrsstraße. Die Gesellschaft fordert immer drängender, bei Abgas- und Lärmemissionen den Stand der Technik einzuhalten, und die Politik setzt auf das Elektromobil. Mit einem Rückgang der Emissionen ist also fest zu rechnen. Zudem verfügt der Wohnungsneubau über Möglichkeiten der Grundrissgestaltung, die unempfindlicher gegen die Belästigungen des Straßenverkehrs macht (Schallschutz, durchgesteckte Grundrisse). Die Bedenken des 19. Jahrhunderts sind heute überholt.

Mit einer solchen Baurechtsschaffung lassen sich in großem Maßstab Wohnungen schaffen. Über das Stadtgebiet verteilt würde die Nachfrage nach Infrastruktur gleichmäßig und langsam ansteigen, da die private Entscheidung, ein neues Haus zu bauen, eine Generationenentscheidung und nicht von außen beeinflussbar ist. An welcher Stelle gebaut wird, verteilt sich zufällig.

Die Staffelbauordnung, von der die Stadt bis heute profitiert, wurde von einer kleinen effektiven Kommission erarbeitet mit riesiger Effizienz bezüglich der Ausweisung von Baurecht. Eine ähnliche Kommission könnte beim Direktorium oder bei der Stadtbaurätin geschaffen werden, die das Straßennetz auf seine Eignung zur Baurechtsschaffung untersucht, die einen Aufstellungsbeschluss für diese Räume vorbereitet und eine Satzung entwirft. Wer nach ihr den Bauantrag stellt, erhält eine Genehmigung, ansonsten wird zurückgestellt, bis ein Teilbauungsplan gebilligt ist. Die stadtgestalterischen Fragen, wo zusätzliche Verdichtungen Schwerpunkte setzen können, wie beispielsweise an S-, U- oder Straßenbahnhaltestellen, Plätze angelegt oder ausgebaut werden sollen, können mit einer geeigneten Besetzung der Kommission rasch geklärt werden, da die generelle Struktur bereits dem Stadtgrundriss eingeschrieben ist.

Entschließt sich die Stadt zu einer solchen großmaßstäblichen Baurechtsschaffung, die der gegenwärtigen Notwendigkeit von Wohnraumbeschaffung entspricht, so entschließt sie sich auch für die Schaffung von öffentlichem Raum, für die Nahversorgung mit all ihren Vorteilen. Sie entschließt sich damit für die europäische Stadt.

Wolfgang Czisch, Politologe M.A., war von 1973 bis 1996 Mitglied im Münchner Stadtrat, von 1984 bis 1996 Korreferent des Referats für Stadtplanung und Bauordnung in München und von 1999 bis 2012 Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums. Er leitet die Arbeitskreise „Stadt: Gestalt und Lebensraum“ und „Isar“ des Münchner Forums.

**) SoBon = Sozialgerechte Bodennutzung zur Abschöpfung von Bodenwert-Steigerung durch Baurechtsvergabe, um Investoren an den Infrastrukturkosten zu beteiligen und eine gemischte Wohnnutzung auch an stark nachgefragten Standorten zu erhalten.*

Der Beitrag ist Teil der „Tutzingen Erklärung“ der Tagung „Mehr Platz für alle“, die in Kooperation der Urbanauten, des Münchner Forums und der Evangelischen Akademie Tutzing vom 13. bis 15. Januar 2017 stattfand.

Autofreie Ermutigung aus der Schweiz

GUNHILD PREUSS-BAYER

Zum zweiten Mal war ich im Oktober 2016 in der Schweiz auf einem Fachseminar für autofreies Wohnen, diesmal in Bern. Veranstaltet wurde das Seminar durch die „Plattform autofrei/autoarm Wohnen“. Ich bin begeistert worden und darin ermutigt, dass auch München ein gutes Pflaster für autofreies und autoarmes Wohnen werden kann.

Für Genossenschaften ist die Schweiz schon länger ein Vorbild, Genossenschaften sind nun auch Vorreiter bei autofreien und autoarmen Projekten.

2007 bildete sich das Netzwerk „Autofrei Wohnen Schweiz“. Die Plattform autofrei/autoarm Wohnen (Pawo) ist ein Projekt des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS). Seit dem ersten Austauschtreffen „Autofrei Wohnen Schweiz“ am 28. Mai 2008 in Zürich hat sich in mindestens jährlichen Veranstaltungen eine Menge Fachwissen angesammelt, und eine Fülle an vorbildlichen, städtebaulich und architektonisch teilweise außergewöhnlichen Projekten ist inzwischen entstanden.

2011 wurde die erste autofreie Siedlung mit 80 Wohnungen in Bern-Bümpliz bezogen, und ab dann „hagelte“ es erfolgreiche Projekte. Diese sind fast ausschließlich Genossenschaftssiedlungen.

Zu inzwischen 1.170 Wohneinheiten, kombiniert mit Gewerbe- und Kultureinrichtungen wie Restaurants, Praxen, Läden, Kinos, Kindergärten, Theaterpraxis, gehören 279 Stellplätze einschließlich Car-Sharing-Plätzen. Die Projekte verteilen sich auf verschiedenen Städte in der Schweiz, vor allem aber auf Bern und Zürich.

Pawo unterscheidet zwischen autofrei mit einem Stellplatzschlüssel \leq bis 0,2 und autoarm bis 0,5.

Autofreie Projekte hatten keine besseren Startbedingungen als in Deutschland. Ähnlich unseren Bauordnungen in den Bundesländern haben auch die Schweizer Kantone bzw. die Gemeinden fast ausnahmslos eine Stellplatzerrichtungspflicht.

Schon bei der Tagung 2015 in Zürich war mir aufgefallen: unter den Referenten und den Zuhörern sind viele Vertreter von Ämtern, Planungsbüros und Investoren. Autoarmes und autofreies Wohnen wird als lohnendes Betätigungsfeld für die Zukunft angesehen. „Wir wollen hier ja für die nächsten 50 Jahre und mehr geeignete Wohnungen errichten, und der Trend geht klar zu weniger eigenen Autos, insgesamt zu einer vielfältigeren Mobilität.“ Allerdings sei bei den Bewohnern der ökologische Aspekt gar nicht so sehr verankert, beim Fliegen fehle noch ein Bewusstsein für Nachhaltigkeit.

Die Projekte berufen sich nicht nur auf die Veränderungen in der Gesellschaft, sondern auch auf die Klimaschutzbemühungen der Schweiz, die unter dem

Label „2000-Watt-Gesellschaft“ die Aspekte Bauen, Mobilität und viele weitere zu einem möglichst effektiven Ressourcen-Sparpaket bündeln.

Zu den Veränderungen in der Gesellschaft sagte Ursula Wyss, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern und Präsidentin der Städtekonferenz Mobilität: „Wir sehen immer mehr Leerstände in Tiefgaragen oder Fremdvermietungen, insbesondere an Pendler. Städte stehen heute vor der Herausforderung, keine Überkapazität an Parkraum zu schaffen. Für die Stadt Bern heißt das: an gut erschlossenen Standorten nicht mehr als 0,5 Parkplätze pro Wohnung.“

Das Argument, dass eine Stadt zusätzlich Auto-Pendler anzieht, wenn sie durch erzwungenen Garagenbau auch deren Vermietung erzwingt, sollte München gut überdenken.

Es gibt in der Schweiz ein neues Label „Nachhaltiges Bauen Schweiz“. Zu seinen Kriterien gehört auch die nachhaltige Mobilität – mit reduziertem Parkplatzbau ist das eine starke Motivation für auto-reduzierte Projekte.

Darauf müssen auch in unserem Nachbarland die Bauordnungen erst noch reagieren.

Renato Bomio von ‚Immobilien Stadt Bern‘ führte anschließend zum neuen Baugebiet Stöckacker-Süd: „Für diese Siedlung werden bis zum Abschluss der letzten Bauphase für 146 Wohnungen insgesamt nur 24 Parkplätze erstellt – Car-sharing-, Besucher- und Dienstleistungs-Parkplätze inklusive. Tram und S-Bahn-Station befinden sich in unmittelbarer Nähe.“ Dafür gibt es 515 Velostellplätze.

Und es geht weiter in der Schweiz. Z.B. bekommt der schon weithin bekannte Wohn- und Gewerbebau „Kalkbreite“ mit dem Projekt „Zollhaus“ für 170 Bewohner ein kleines Geschwister-Projekt.

Alle Fachveranstaltungen sind auf <http://wohnbau-mobilitaet.ch/>  dokumentiert.

Gunhild Preuss-Bayer ist Diplom-Mathematikerin. Sie hat sich seit ihrem Studium mit Fragen von Naturschutz und Nachhaltigkeit beschäftigt. Sie gründete 1995 gemeinsam mit Vertretern von acht Vereinen die Initiative „Wohnen ohne Auto“. Hauptberuflich arbeitet sie seit 1994 im Gesundheitsladen „Umwelt und Gesundheit“. Sie beschäftigt sich u. a. mit dem Thema Lärm, zusammen mit dem AK Lärm im Münchner Forum.

Sich wohlfühlen im öffentlichen Raum

Handlungsansätze für subjektive Sicherheit in München

FRANZISKA LIEGL UND BRIGITTE GANS

Die Stelle AKIM – Allparteiliches Konfliktmanagement in München – veranstaltete am 20. Januar 2017, in Kooperation mit der Katholischen Stiftungsfachhochschule München, einen Fachtag zum Thema „Sich wohlfühlen im öffentlichen Raum – Handlungsansätze für subjektive Sicherheit in München“. 85 TeilnehmerInnen aus Stadtrat und Bezirksausschüssen, städtischen Dienststellen, Polizei, sozialen Einrichtungen sowie Interessierte auch aus anderen Städten nahmen teil. Ziel des Fachtages war die Auseinandersetzung mit den Möglichkeiten, das subjektive Sicherheitsgefühl der Bevölkerung zu stärken jenseits der üblichen Sicherheitsmaßnahmen wie Polizeieinsatz, Videoüberwachung etc.



FOTO: SANDRA RAMIREZ

Die Workshop-Ergebnisse werden im Poster-Rundgang vorgestellt

Einordnung der Debatte

Um die Workshopgruppen am Nachmittag auf das Thema einzustimmen und eine Diskussionsgrundlage zu schaffen, gab es drei Einführungsvorträge. Zu Beginn stellte der leitende Kriminaldirektor im Polizeipräsidium München, Harald Pickert, die objektive Sicherheitslage in München dar und machte deutlich, dass München nach wie vor eine der sichersten Städte Europas ist. Das Sicherheitsgefühl der Menschen entstehe subjektiv und sei losgelöst von objektiven Faktoren wie Kriminalitäts-Statistiken. Herr Pickert zog als Fazit, dass ein gutes Sicherheitsgefühl in der Bevölkerung eine Gemeinschaftsaufgabe vieler Beteiligten ist und nicht alleine durch die Polizeiarbeit aufrecht erhalten oder hergestellt werden kann.

Daran anschließend beleuchtete Professor Dr. Jan Wehrheim vom Institut für Soziale Arbeit und Sozialpolitik der Universität Duisburg-Essen das Thema aus einer wissenschaftlichen Perspektive. Forschungsergebnisse verschiedener Länder bestä-

tigten, dass verschärfte Sicherheitsmaßnahmen nur bedingt einen positiven Einfluss auf das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung haben. So erleichtern Videokameras zwar die Verfolgung von Tätern. Sie verhindern aber keine Straftaten. Das Leben in Großstädten ermöglicht zwar Anonymität und damit auch Freiheit. Andererseits löst die Vielfalt der Lebensgewohnheiten in Großstädten, die sich vor allem im öffentlichen Raum zeigt, auch Unsicherheit aus. Dieser Paradoxie muss mit verschiedenen Ansätzen und Maßnahmen begegnet werden.

Brigitte Gans, Koordinatorin von AKIM und Mediatorin, schärfte zum

Schluss den Blick für die Konflikte und Bedürfnisse der Bevölkerung im öffentlichen Raum. Die Mitarbeiterinnen von AKIM erfahren täglich die Befürchtungen, Ängste und Unsicherheiten von BürgerInnen bezüglich irritierender Situationen im Alltag. Dass sich das subjektive Sicherheitsempfinden verschlechtert, wird in der Arbeit offensichtlich. Ein Umgang damit kann allerdings nicht (allein) durch ordnungsrechtliche Maßnahmen und Polizeikontrollen erfolgen, da der öffentliche Raum für alle Menschen nutzbar sein soll und durch Restriktionen oftmals nur Verdrängungseffekte entstehen. AKIM setzt sich dafür ein, dass die urbane Kompetenz der Menschen gestärkt und wieder erlernt wird. Es sei notwendig zuzuhören und Sorgen ernst zu nehmen, aber BürgerInnen auch auf eigene Handlungsoptionen und die Notwendigkeit zur Auseinandersetzung zu verweisen. AKIM stellt in seiner Arbeit den Dialog zwischen Menschen, die sich gestört fühlen, und „Störenden“ her.

Handlungsanregungen für München aus den Workshops

Am Nachmittag verteilten sich die TeilnehmerInnen auf fünf Workshops. Sie setzten sich thematisch mit den Bedürfnissen von Frauen und von geflüchteten Menschen im öffentlichen Raum, mit dem Einfluss der (sozialen) Medien auf das Sicherheitsempfinden, mit den Möglichkeiten der Stadtplanung sowie mit positiven Alltagsirritationen als Methode zum Perspektivenwechsel auseinander.

Jeder Workshop erarbeitete Bedarfe und Maßnahmen für ein subjektiv sicheres München. Fast alle Workshop-Ergebnisse reflektierten die Notwendigkeit von Bildungsmaßnahmen. Eine klare Positionierung, Zivilcourage, Kurse, Wissensvermittlung und Reflektion des eigenen Umgangs mit den Themen standen hierbei im Fokus.

- So braucht es für ein positives Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum vor allem eine klare Position gegen alltäglichen Sexismus und Grenzverletzungen, geförderte nachhaltige Kampagnenarbeit und Bildungsmaßnahmen für einen Umgang von Frauen und Männern auf Augenhöhe.
- Damit sich Menschen mit Fluchthintergrund sicher fühlen, muss in der Stadtgesellschaft ein größeres Verstehen und Wissen über Fluchtgründe und Lebensbedingungen hergestellt werden. Es braucht integrative Kontaktmöglichkeiten zwischen Neu- und Altmünchnern.
- In der Stadtplanung können Barrieren vor allem durch Mut, Freiräume für alle Nutzerinnen und Nutzer zu schaffen und diese übersichtlich zu gestalten, abgebaut werden. Plätze müssen zum Verweilen einladen, aber auch einschätzbar sein. Wichtig ist, dass sich Menschen „ihren“ öffentlichen Raum aneignen, indem sie frühzeitig in Planungen aktiv einbezogen werden, aber auch nach Fertigstellung bleiben.
- Zum Thema Einfluss von Medien ist vor allem wichtig, zuerst den eigenen Umgang zu verstehen. Im Workshop reflektierten die Teilnehmenden beispielsweise, wie sie am Tag des 11. September 2001 kommuniziert haben. Es braucht Wissen darüber, wie und mit welchen Auswirkungen (soziale) Medien genutzt werden, sowie das Erlernen eines verantwortungsbewussten Umgangs mit den (sozialen) Medien.
- Alltagsirritationen finden im öffentlichen Raum in vielfältiger Weise statt. Sie können positiv eingesetzt werden, zum Beispiel durch Straßenperformance. Diese sorgt im öffentlichen Raum für Überraschungen, regt zum Nachdenken darüber an, eigene Wertvorstellungen in Frage zu stellen. Überlegte Irritationen – im Workshop verteilten die Teilnehmenden zum Beispiel Blumen oder Geld

an Passanten – schaffen individuelle Betroffenheit und ein persönliches Erleben. Sie unterstützen den Perspektivenwechsel, um eigene Gewohnheiten zu reflektieren.



Jan Wehrheim stellt sich der von Frau Dr. Jüsten (Leitung AKIM) moderierten Diskussion

Ausblick

Die detaillierten Ergebnisse wurden allen TeilnehmerInnen zum Ende des Fachtages in einem Poster-Rundgang vorgestellt. AKIM fasst diese Ergebnisse zusammen und möchte sich damit bei der Stadtpolitik für alternative, nachhaltige Maßnahmen zur Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls einsetzen. Die Hauptbotschaften dabei sind:

Es ist die Verantwortung der gesamten Stadtgesellschaft und ihrer Mitglieder, „Sicherheit in Freiheit“ zu gestalten. Es geht darum, Urbanität mit ihren Freiräumen für alle Menschen zu erhalten. Dazu gilt es, den Umgang mit den einhergehenden Unsicherheiten und Irritationen (wieder) zu erlernen.

Dazu ist ein kontinuierlicher, ganzheitlicher Sensibilisierungsprozess nötig, der sowohl die Bürgerinnen und Bürger als auch Verwaltung und Politik mit einschließt!

Franziska Liegl, Studium der Sozialen Arbeit (B.A.) und der Angewandten Sozial- und Bildungswissenschaften (M.A.); Mitarbeiterin beim Allparteilichen Konfliktmanagement in München AKIM, davor tätig in der Wohnungslosenhilfe, mit Streetwork, Beratung, Notunterkunftsbetreuung für EU-ZuwanderInnen.

Brigitte Gans, Sozial-Geografin, Koordinatorin der Stelle Allparteiliches Konfliktmanagement in München AKIM im Amt für Wohnen und Migration der LH München, Mediatorin und Moderatorin von Bürgerbeteiligungsprozessen u.a. in München

Münchener Architektur in Österreich: von Baden bei Wien bis Bregenz gefährdet

DIETER KLEIN

Die Münchener Architekten waren um 1900 nicht nur in Bayern, sondern auch in der benachbarten österreichisch-ungarischen Monarchie tätig. Die Münchenerischen, von der heimatlich-alpenländischen Bauweise geprägten Bauten fanden besonders im Alpenraum viel Zustimmung – eine Tatsache, die heute weitgehend vergessen ist.



FOTO: JULIA FUCHS

Villa Freudeck in Bregenz, Blumenstraße 3, erbaut von Georg Baumeister

Vor einigen Monaten berichteten wir über die Gefährdung einer gut erhaltenen Villa in Baden bei Wien, die kein geringerer als Emanuel von Seidl erbaut hatte. Die Proteste engagierter Bürger führten dort zu einer Reduktion der zulässigen Bauhöhe an der dortigen Trostgasse von 11 auf 8 Meter. Damit scheint dieser Prachtbau vorerst gerettet, weil das finanzielle Interesse, dort durch einen mehrstöckigen Neubau zu verdichten, etwas gedämpft wurde.

Nachträgliche Forschungen ergaben, dass diese Villa ursprünglich für den aus Melk stammenden, aber zeitweise auch in München wohnhaften Maler Georg Theuer errichtet worden ist. Seidl hatte damals für ihn in München bereits 1887-89 eine repräsentative Villa am Bavariaring Nr. 19 erbaut, die leider nur stark verändert erhalten ist.

An der westlichen Grenze Österreichs, in Bregenz ist aktuell ein ebenfalls von einem in München ausgebildeten Architekten errichtetes Bauwerk vom Abbruch bedroht. Auch hier versucht eine Bürgerinitiative, das Ärgste zu verhindern und die von Georg Baumeister sen. errichtete Villa Freudeck an der Blumenstraße Nr. 3 zu retten. Sie ist im Dehio Vorarlberg aufgeführt, auch das österreichische Bundesdenkmalamt betonte das „erhaltenswerte Ortsbild in dieser Villengegend“. Bereits 2001 war im damaligen „Räumlichen Entwicklungskonzept“

das Erscheinungsbild dieses Villenviertels mit seinen großzügigen Gärten als „besonders schützenswert“ hervorgehoben worden. Trotzdem wurde das sogenannte Baumeister-Viertel (mit sechs von Georg Baumeister erbauten Villen) bis heute weder unter Denkmal- noch unter Ensembleschutz gestellt; die dafür zuständigen Behörden schieben sich gegenseitig die Verantwortung zu, anstatt alle Möglichkeiten für eine Rettung auszuschöpfen.

Jetzt will ein Bauträger dort einen groß geratenen, viergeschossigen Klinkerbau im zeitgenössischen Kanaldeckel-Stil errichten und dafür eine malerische Villa von Baumeister opfern. Eine „perfekte Einfügung in die vorhandene Umgebung“ wird zwar behauptet, kann aber die bisherigen städtebaulichen Qualitäten dieses Viertels sicher nicht verbessern.

Dabei erhielt die Vorarlberger Architektur wesentliche Impulse gerade durch das Werk der beiden Georg Baumeister, Vater und Sohn (1852-1927 bzw. 1887-1920).

Der Vater stammte aus Hard bei Bregenz, lebte aber seit 1878 mit seiner Familie in München, wo er Teilhaber der Baufirma Zwister & Baumeister war. Der Sohn wurde in München geboren.

Als vermutlich erstes Werk von Baumeister sen. in Vorarlberg ist die 1885 entstandene Villa Jakob Jehly an der Bludener Alten Landstraße 18 entstanden (in Friedrich Achleitners Architekturführer als „frühes Beispiel der Münchner romantischen Schule, die in Vorarlberg großen Einfluss ausgeübt hatte“, hervorgehoben).

Um 1895 übersiedelte die Familie ganz nach Bregenz, trotzdem gab Baumeister als Adresse, auch auf seinem Firmenstempel, noch jahrelang „München und Bregenz“ an.

Von seinen vielen Werken sei das Vorarlberger Landesmuseum am Bregenzer Kornmarkt (1902-03), einer der ersten Eisenbetonbauten Vorarlbergs, hervorgehoben, das ursprünglich mit einem Fresko des in München lebenden Malers Josef Huber-Feldkirch (1858-1932) geschmückt war. Leider wurde dieses Gebäude zuerst durch Modernisierung entstellt. Alles, was irgendwie phantasievoll oder dekorativ

war, verschwand. Der Giebel wurde durch einfalllose Fensterreihungen ersetzt, das Treppenhaus seiner Bogenstellungen beraubt, aller Stuck abgehackt und die den Exponaten angepasste, architektonisch durchdachte Ausstellungskonzeption vernichtet. Der Totalabbruch erfolgte dann 2010.

Vernichtet wurden auch Baumeisters Fassade für das Bregenzer Rathaus von 1897, sein Feldkircher Postamt von 1899 ist leider entkernt und durch wenig interessante Bausubstanz wieder hinterfüllt worden.

Weitgehend unverändert erhalten sind dagegen einige andere Bregenzer Werke Baumeisters: das Wohnhaus Maurachstraße 16, die sehr „münchenerische“ Villa Blumenstraße 1 und sein eigenes Wohnhaus, die „Villa Fünfland“ samt originellem Pförtnerhaus, Wolfseggstraße 13 und 15, eine denkmalgeschützte Villa in der Amtstorstraße 2 sowie das sog. Winderhaus in der Arlbergstraße 114.

Georg Baumeisters erster Vorarlberger Auftraggeber war wohl der Maler Jakob Jehly. Auch dessen Bruder, der Architekt Hans Jehly (1858 geboren) hatte direkten Bezug zu München, er arbeitete drei Jahre im Büro von Albert Schmidt (Schöpfer der Münchner Lukaskirche), bevor er ein Vierteljahrhundert lang für den berühmten Münchner Möbelfabrikanten Pössenbacher tätig war. Er schuf unter anderem große Teile der Einrichtung für die bayerischen Königsschlösser Ludwigs II., für die Münchner Residenz und für den Justizpalast.

Besonders engagiert im Sinne des Heimatschutzes arbeitete Georg Baumeister jun., sein Sohn. Nach seiner Ausbildung an der Münchner Technischen Hochschule wirkte er als Bauinspezient der Innsbrucker Universitätsbauleitung, bevor er sich auf Erforschung der historischen Vorarlberger Bauernhäuser spezialisierte. Sein Werk über „Das Bauernhaus des Wallgaus und der walscherischen Bergtäler“ ist bis heute unübertroffen.

Als lokale Besonderheit fanden Details des Rhein-

„...Seidls Hauptstärke waren komfortable, fast schon schlossartige, luxuriöse Landhäuser in Naturparks, die er allerdings erst dazukomponierte. Wenn der Bauherr es wollte, baute ihm Emanuel ein Schloßchen um ein altes Familienmöbel herum oder um eine Gemäldesammlung, oder er lieferte Haus, Garten, Hof und Hausrat bis zum Handtuch fix und fertig. Darin hatte er schon einen Weltruf, namentlich weil seine Bauten neben raffinierter Vornehmheit auch so gemütlich wirken....“

aus: Felix Schlagintweit: Ein verliebtes Leben - Lebenserinnerungen, München 1943



FOTO: STADTARCHIV BADEN IM ROLLETHMUSEUM

Villa Kraus (später Hotel Caruso) in Baden bei Wien, Trostgasse 23, erbaut von Emanuel von Seidl

tal-Hauses Eingang in die Heimatschutz-Architektur. Typisch dafür sind steile Giebel und umlaufende Traufgesimse mit verschindelten Konstruktionen, so genannten „Klebedächern“, die als Vorbild für die Erdgeschoß-Simsverdachungen an vielen Münchner Jugendstilhäusern des Architekten Martin Dülfer und dessen Schule gedient haben dürften.

Diese Vielfalt an Architekturdetails, die Phantasie der früheren Architekten, dieses sichere Formempfinden, bei gleichzeitiger Rücksichtnahme auf Bestehendes – das lassen viele unserer zeitgenössischen Bauten vermissen. Manche mittelmäßigen Entwerfer behaupten, „bewusst mit den Traditionen brechen“ zu wollen – keine neue Schutzbehauptung, die vielleicht in manchen Fällen nur den Mangel an Phantasie und Formempfinden zu bemänteln versucht? „Mut zur Hässlichkeit“ haben die Architekten in den vergangenen Jahrzehnten jedenfalls schon oft genug bewiesen.

Im Interesse der Stadtbilder bleibt allgemein zu hoffen, dass die Stadtverwaltungen endlich aufwachen und nicht nur in Bregenz, Baden, Wien oder München widerstehen, den Spekulanten ihre historischen Bausubstanz widerstandslos zur Verwertung zu überlassen. Maßstabslose Spekulationsbauten, als „notwendige Verdichtung“ angepriesen, bringen immer nur den Investoren, nirgendwo aber der Bevölkerung einen Mehrwert. Zudem ist nach über 100 Jahren diese einst richtungweisende „Moderne“ längst kraftlos geworden.

Zeit für neue Architektur und für ein wirklich neues Architektur- und Umweltbewusstsein? Zeit wäre es!

Dr. Dieter Klein ist Kunsthistoriker, er lebt in München und Wien und ist Mitglied im Programmausschuss des Münchner Forums

Werkliste:

Verzeichnis der Werke Georg Baumeisters, soweit sie in der zur Verfügung stehenden Literatur ihm zugewiesen werden:

Jahr	Bauwerk	Anmerkung	Quelle
1885	Villa Armatin (Jakob Jehly) Bludenz, Alte Landstr. 17	Denkmalschutz	Achleitner S. 406 Dehio S. 38
1892/95	Villa Fünfland Bregenz, Wolfeggstr. 13/15	bes. erhaltenswert vom BDA angefragt	Dehio S. 115
1898	Rathaus Bregenz Fassade mit Turmaufsatz	Denkmalschutz	Klein S. 81ff
1898/99	Post- u. Telegraphenamtl Feldkirch, Domplatz 3	Denkmalschutz	Achleitner S. 438 Dehio S. 197
1903/1904	Landesmuseum Vorarlberg Bregenz, Kornmarktplatz	nicht erhalten	Baumeister, Dehio S. 102
1905	Villa Wolfegg Bregenz, Blumenstr. 1	Denkmalschutz	Achleitner S. 420 Dehio S. 91
1907	Kirche Mariahilf Bregenz, Vorkloster	Entwurf	Dehio S. 67
1907/08	Kloster Marienberg, Bregenz, Josefsbau gem. mit Romedius Wacker	Denkmalschutz	Wettbewerbsunterlage S. 16
1911/14	Universitätsbibliothek G. Baumeister: Bauleitg. Innsbruck, Innrain 50	Denkmalschutz	Achleitner S. 362
1912	Winderhaus (Schmalzigaug) Bregenz, Arlbergstr. 114	Denkmalschutz	Achleitner S. 415 Dehio S. 111
1914	Villa Kritzler Innsbruck, Sonnenstr. 12		Achleitner S. 382
?	Wohn- und Geschäftshaus Bregenz, Maurachg. 16	Denkmalschutz	Dehio S. 105
?	Lourdeskapelle Schwarzach, Kapellenstr. 16	Denkmalschutz	Dehio S. 374
?	Villa Amtstorstraße 2	Denkmalschutz	Dehio S. 87 Auskunft BDA

Von der Nützlichkeit der Unnutzwiese: „Grün ist keine Baulandreserve“

Die öffentliche Grünanlage „Unnutzwiese“ bleibt erhalten

Unter dem Aufmacher „Unnutzwiese. Peinlicher Rückzieher des OB“ kommentierte die Süddeutsche Zeitung (SZ Nr. 74 vom 29.03.2017) kritisch den überraschend-glücklichen Ausgang des bürgerschaftlichen Ringens um den vollständigen Erhalt der Unnutzwiese in Trudering.



Zu Recht ist zu hinterfragen, weshalb OB Dieter Reiter die teilweise Bebauung der Unnutzwiese, die durch den in nicht-öffentlicher Sitzung gefassten Beschluss der Vollversammlung vom 20. Juli 2016 eingeleitet wurde, gestoppt hat. Die engagierten Verteidiger der Unnutzwiese hatten das bürgerschaftliche Instrumentarium in seiner ganzen Bandbreite genutzt: Schulterschluss zum Bezirksausschuss Trudering und zu den örtlichen Stadträten, Einbindung der Landtagsebene, Petition zum Bayerischen Landtag unter Einbeziehung der Regierung von Oberbayern und vor allem die Initiierung eines stadtweiten Bürgerbegehrens „Grünflächen erhalten“.

Trotz des glücklichen Ausgangs ist es für die Zukunft wichtig zu klären, welche Rechtsauffassung die Regierung von Oberbayern und die Oberste Baubehörde zur Nichtbebaubarkeit der Unnutzwiese vertreten hat.

- Handelt es sich bei einer Größe von über 10.000 qm um „Außenbereich im Innenbereich“?

- Welche Bedeutung kommt einem Bauliniengefüge aus den 1920er Jahren zu?
- Welche rechtliche Qualität hat die unentgeltliche Abtretung der gesamten Unnutzwiese zur Schaffung von Grünanlagen im Jahr 1920?
- Kann die Stadt eine seit Jahrzehnten bestehende öffentliche Grünanlage ohne weiteres einer Bebauung zuführen?
- War dem Stadtrat bei seiner Beschlussfassung am 20. Juli 2016 „hinter verschlossenen Türen“ bekannt, dass es sich bei der Unnutzwiese um eine öffentliche Grünanlage handelt?
- Aus welchen Gründen fehlte u.U. in der Stadtratsvorlage des Planungsreferats der Hinweis auf den Status „Öffentliche Grünanlage“?

Für eine vertiefte Analyse dieser Zusammenhänge ist es derzeit noch zu früh. Das Münchner Forum wird sich im Arbeitskreis Öffentliches Grün weiterhin unter diesen Aspekten mit der Causa Unnutzwiese befassen. (KB)

Unnützwiese – Chronologie der Rettung

April 2016: Der BA15 beantragt Auskünfte zur „Zukunft der Unnützwiese“ u. a. zu ihrer Bedeutung im „Spiel- und Grünflächenversorgungskonzept für Michaeliburg und Trudering Süd“

Anfang Juli 2016: Der BA15 erfährt, dass der Stadtrat in nichtöffentlicher Sitzung beschließen wird, dass die Unnützwiese im Programm „Wohnen für alle“ bebaut und dafür ganz an die städtische Wohnungsbaugesellschaft Gewofag übertragen werden soll. SPD und CSU im BA15 stellen öffentliche Anträge zur Information der Öffentlichkeit und zum Erhalt der Spielfunktion.

20. Juli 2016: Die Truderinger Stadträte Sebastian Schall (CSU), Ingo Mittermeier (SPD) und Herbert Danner (Grüne) erreichen in nichtöffentlicher Stadtratsitzung den Kompromiss, dass nur der Rand bebaut, der Rest Bolzplatz bleiben soll. Dennoch bildet sich die Bürgerinitiative „Rettet die Unnützwiese“, die ein Bürgerbegehren für das Freihalten von Grünflächen stadtweit initiiert.

September 2016: Der BA15 knüpft an eine Bebauung eine Reihe von Forderungen, u. a. zur wasserdichten rechtlichen Sicherung der Restspielfläche und zu minimalem Flächenverbrauch. Der BA15 weist auf die im Spielflächenversorgungsplan explizit ausgewiesene Rolle der Unnützwiese hin. Außerdem soll die Teilfläche erst dann der Gewofag übereignet werden, wenn eine Baugenehmigung erteilt ist.

6. Oktober 2016: Die Bürgerversammlung stellt sich mit überwältigender Mehrheit hinter die Bürgerinitiative.

6. Dezember 2016: Der Bezirksausschuss Trudering-Riem vertagt auf einer Sondersitzung eine Entscheidung zu den Bürgerversammlungsempfehlungen, bis die Pläne der Gewofag öffentlich präsentiert worden sind.

24. Januar 2017: Die Initiative verweigert bei einer Informationsveranstaltung der Gewofag die Mitarbeit: Man wolle nicht über die Art der Häuser reden, man wolle sie verhindern, da insbesondere kein Baurecht vorliege.

6. Februar 2017: Stadtrat Danner fordert ein Rechtsgutachten zum Baurecht.

8. Februar 2017: Der Landtagsabgeordnete Markus Blume (CSU) unterstützt eine Petition an den Landtag, denn es bestünden Zweifel am Baurecht.

22. Februar 2017: Der BA15 verweigert eine endgültige Stellungnahme unter Hinweis auf die massiven Zweifel am Baurecht.

27. März 2017: OB Reiter wartet das Ergebnis nicht ab, sondern stoppt das Projekt.

Quellen: Süddeutsche Zeitung Nr. 74 vom 29. März 2017, Informationen aus dem BA15



Schaukasten Kaulbachstrasse 1a

FOTO: KLAUS BRÄUMLER

Ankündigung

Treffpunkt FilmCafé

Im Lauf der Zeit – München entwickelt sich

Wann?

jeweils 14.00 bis 17.00 Uhr

Unkostenbeitrag € 3.–

Wo?

Münchener Stadtbibliothek

Deisenhofener Str. 20

U2/U7, Tram 15/25,

Bus 58/148/X30 Silberhornstraße,

Bus 54 Spixstraße

Fr 7. April 2017, 14.00 Uhr

München leuchtet wieder (1945–1950)

Regie: Waltraud Ehrhard,

D 2007, 69 Min.

Anschließend Filmgespräch mit Franz Schiermeier,
Verleger und Architekt

Fr 12. Mai 2017, 14.00 Uhr

Schöner Wohnen für Alle Neuperlach und die Messestadt Riem

D 2015/16, 2 x 45 Min.

Anschließend Filmgespräch mit Helmut Steyrer,
Architekt, Münchner Forum e.V.

Fr 7. Juli 2017, 14.00 Uhr

„Über Giesing“ und „Zeitenwende in Giesing“

D 1991 und 2014

Anschließend Filmgespräch mit Morgane Remter,
Regisseurin, und

Thorsten Müller, Quartiersmanagement Soziale Stadt
Giesing

Der Besuch der Veranstaltungen ist auch mit MVHS-
Card möglich.

Sie können sich für die Veranstaltungen anmelden
unter Telefon (089) 4 80 06-67 50 oder www.mvhs.de

Der „Treffpunkt FilmCafé“ wird veranstaltet vom
Alten- und Service-Zentrum Obergiesing, dem Fach-
dienst für ältere Migrantinnen und Migranten der
Inneren Mission München, der Münchener Stadtbli-
othek Giesing, der Nachbarschaftshilfe – deutsche
und ausländische Familien – und der Münchner
Volkshochschule.

Weitere Informationen bekommen Sie unter:

[https://www.mvhs.de/programm/sprachen/treffpunkt-
filmcafe-1899/](https://www.mvhs.de/programm/sprachen/treffpunkt-filmcafe-1899/) 

Leserbrief

Zu Standpunkte 2.2017:

Zum schönen Fußgänger-Heft meinen Glück-
wunsch!

Durch einen Beitrag in POLIS 2016, H. 4, S. 68-71
wurde ich auf das Projekt VIVA VANCOUVER aufmerk-
sam. Im Internet gibt es zu dieser Aktion umfang-
reiche Informationen. Als kurzfristige Maßnahmen
könnten die dortigen Parklets interessant sein, aber
auch saisonale Straßensperrungen zur Schaffung
eines Bewusstseins für öffentliche Räume. Viel-
leicht lohnt es sich, die Leser darauf hinzuweisen!?
München sollte vom kreativen Potenzial Vancouvers
lernen!

PROF. EM. DR. ROLF MONHEIM,
UNIVERSITÄT BAYREUTH

Link: [http://vancouver.ca/streets-transportation/
reducing-cars-on-city-streets.aspx](http://vancouver.ca/streets-transportation/reducing-cars-on-city-streets.aspx) 



Münchner Forum im Münchner Untergrund: Abwasserkanal und Regenrückhaltebecken

Anlässlich des Weltwassertages am 22. März 2017 hatte das Münchner Forum zu einer Führung durch die Münchner Kanalisation in Kooperation mit der Münchner Stadtentwässerung eingeladen. Direkt neben der Ungererstraße beim Nordfriedhof führte Herr Dr. Bernhard Böhm die rund 30 Teilnehmer über einen Einstieg hinunter in die Münchner Unterwelt. Zuerst wurde ein über 100 Jahre alter, inzwischen stillgelegter Abwassersammler mitsamt einem Überlauf erkundet. Im Falle starker Niederschläge wurde an dieser Stelle früher ein Teil des Abwassers

mittels dieses Überlaufs in die Isar abgeleitet. Heute gelangen aufgrund eines verbesserten Regen- und Abwasserrückhaltesystems nur noch geringe Anteile des Abwassers (ca. 0,5 Prozent) bei extrem starken Niederschlägen in den Vorfluter Isar.

Anschließend wurde ein Regenrückhaltebecken unter einer Grünanlage in der Nähe der Schenkendorfstraße besichtigt. In derartigen Becken kann Regenwasser bei starken Niederschlägen einlaufen und auf diese Weise das Kanalsystem entlasten. Äußerst beeindruckend waren die Dimensionen dieses Beckens, das 20.000 Kubikmeter Wasser aufnehmen kann.

Nach ca. zwei Stunden endete hier die Führung durch einen kleinen Teil des riesigen Münchner Abwassersystems, was dennoch bei allen Teilnehmern starke Eindrücke hinterließ.

LISA BUCHNER

Lisa Buchner studiert Geographie und ist derzeit Praktikantin in der Geschäftsstelle des Münchner Forums

<https://www.tz.de/muenchen/stadt/muenchen-ort29098/video-fuehrung-durch-kanalisation-von-muenchen-7975077.html> ↗

Dokumentation

Lebensader Isar 1984 – ein Video

Der Weltwassertag am 22. März 2017 steht unter dem von der UNESCO gewählten Thema „Abwasser“. Um das heutige hohe Niveau Münchens im Bereich der Abwasserbeseitigung zu unterstreichen, stellt das Münchner Forum die Video-Dokumentation „Die Isar in München: Eine Lebensader“, eine Dokumentation zum Gewässerschutz aus dem Jahr 1984 ins Netz, in der die sog. Regenauslässe der Münchner Kanalisation im Mittelpunkt stehen. Dieser vor über dreißig Jahren mit einfachsten Mitteln aufgenommene Videofilm zeigt den damaligen Handlungsbedarf auf und ist zugleich ein Dokument frühen bürgerschaftlichen Engagements für die Isar.

Im Jahr 2017 kann konstatiert werden: Die Isar in München ist durch gewaltige Anstrengungen wieder zu einem lebendigen Fluss geworden. Die sog. Renaturierung hat einen urbanen Erholungsraum geschaffen, der weltweit als Best-Practice anerkannt

ist. Durch den vom Stadtrat 1980 beschlossenen Generalentwässerungsplan, der im Planungszeitraum von 1980 bis 2020 ein Investitionsvolumen von vier Milliarden DM vorsah, wurde die Münchner Abwassersituation in einem enormen finanziellen Kraftakt beispielhaft verbessert.

Heute hat die Isar in München das hohe Niveau eines Badegewässers im Sinne der EU-Vorschriften erlangt. Die Anpassung der städtischen Bade- und Bootsverordnung mit der Aufhebung der obsolet gewordenen Verbote ist im Jahr 2017 überfällig. Dies gilt insbesondere für den Bereich des Stadtgebiets nördlich des Oberföhringer Wehrs, begrenzt im Westen durch den Englischen Garten, im Osten durch das städtische Erholungsgebiet der Isarinsel Oberföhring.

Handlungsbedarf im Sinne der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL) besteht noch für das Stammbett der Isar zwischen dem Wehr in Großhesselohe und der Wiedereinleitung des Großen

Stadtbachs („Werkkanal“) an der Braunauer Eisenbahnbrücke.

Die Stadtwerke München tragen für diesen Bereich des Stammbetts der Isar, der sog. Ausleitungsstrecke, die ökonomische und ökologische Verantwortung, bedingt durch die Ausleitung von 80 bis 90 cbm/s in den Werkkanal.

In diesem Bereich des Stammbetts der Isar ist die Durchgängigkeit für die Fischwanderung im Sinne der EU-WRRL herzustellen.

Die hierfür notwendigen, rechtsverbindlichen Auflagen sind im anhängigen wasserrechtlichen Verfahren für das Isarwerk III, dessen Konzession bereits zum 31. Dezember 2011 ausgelaufen ist, durch die Genehmigungsbehörde (Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München) festzusetzen. (KB)

Link: <http://muenchner-forum.de/2017/03/24/die-isar-in-muenchen-eine-lebensader/> 

Ankündigung

Bachspaziergänge

7. Mai 2017, 10 Uhr

Auer Mühlbach

Entlang des Auer Mühlbachs durch die Vorstadt Au
Treff: Museumslichtspiele, Lilienstraße 2
Kosten 13 Euro

14. Mai 2017, 10 Uhr

Münchner Stadtbäche links der Isar

Vom Odeonsplatz über den Hofgarten ins Lehel und zur Isar
Treff: Hofgartentor am Odeonsplatz
Kosten 13 Euro

25. Juni 2017, 10 Uhr

Münchner Stadtbäche links der Isar

Vom Odeonsplatz über den Hofgarten ins Lehel und zur Isar
Treff: Hofgartentor am Odeonsplatz
Kosten 13 Euro

Führung durch Franz Schiermeier, Architekt und Verleger

Die Kosten für die Führung werden vor Ort beglichen.

Die Führungen finden im Rahmen der Reihe München Safari statt.

www.muenchen-safari.de 

Arbeitskreise im April

Sie haben Lust, etwas für München zu tun? Unsere Arbeitskreise stehen Ihnen offen. Eine E-Mail an info@muenchner-forum.de genügt.

Arbeitskreis ‚Wer beherrscht die Stadt?‘

Leitung: Bernadette Felsch
nächstes Treffen: Mo. 10. April 2017, 17:30 Uhr

Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘

Leitung: Dr. Wolfgang Beyer
nächstes Treffen: Do. 20. April 2017, 18:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Öffentliches Grün‘

Leitung: Klaus Bäumler
nächstes Treffen: Mi. 5. April 2017, 17:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘

Leitung: Berthold Maier und Matthias Hintzen
nächstes Treffen: Do. 27. April 2017, 18:30 Uhr