Standpunkte 02/2012

Online-Magazin des Münchner Forums e.V.

MÜNCHNER FORUM
Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.

Schellingstraße 65, 80799 München
☎089 282076, www.muenchner-forum.de

ISSN 1861-3004

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 3.02.2012
Redaktion: Gernot Brauer (GBr), Wolfgang Czisch, Detlev Sträter, Ursula Ammermann

Sehr geehrte Damen und Herren,

soll ein überlebensgroßer Trachtler künftig den **Pasinger Paseo** an den dortigen Arcaden „schmücken“? Nein, sagt eine

Pasinger Bürgerinitiative zu diesem Vorschlag des Künstlers Daniel Knorr. Er hatte einen Wettbewerb mit der Idee gewonnen, Versatzstücke nach Las-Vegas-Vorbild, stark bavarisierend verfremdet, auch in Pasing aufzustellen. An solchen amerikanischen Imitaten nimmt die Bürgerinitiative aber Anstoß. Näheres auf Seite 3.

Wir berichten über Wünsche an die **Theresienwiese** (S. 2) und stellen Ihnen den nun fertigen alternativen **3-Stufen-Plan für das S-Bahn-Netz** dar (S. 6). Unsere Reihe Stadt*fragen* erörtert das Image von Münchner Stadtquartieren (S. 5).

Wohnungsbedarf und Stadtentwicklung erfordern existentielle Entscheidungen. Frau Prof. Ingrid Krau fordert eine öffentliche Debatte (S. 11).

Außerdem in dieser Ausgabe: Weitere **Verkehrsthemen** (S. 10), eine Meldung zur **Hochhauspolitik** der Stadt mit einem Kommentar unsererseits (S. 14), die geplante Absiedlung von Bernbacher (S. 15) sowie eine Meldung zum **Lärmschutz. Leserbriefe** ab S. 16 schließen wie gewohnt auch diese Ausgabe ab.

Wie stets freuen wir uns auf Ihre Anregungen und Stellungnahmen.

Mit freundlichen Grüßen
Wolfgang Czisch
Vorsitzender des Programmausschusses

INHALT:

Stadtteilpolitiker warnen:
Die Theresienwiese darf nicht noch weiter angenagt werden 2

Aufwertung des Pasinger Zentrums entzweit Jury und Bürger:
Las-Vegas-Zitate oder Brunnen 3

STADT*fragen,* Runde 3 5

Münchens Bahnnetz ertüchtigen:
3-Stufen-Plan ohne Tunnel 6

Staus rund um München:
Mehr Telematik allein wird’s nicht richten 10

Haus der Gegenwart zieht um 14

Prof. Ingrid Krau:
Wohnungsbedarf – komplexe Aufgabe 11

Prof. Merk für Wohnhochhäuser 14

Lärmschutz in München 14

Bernbacher siedelt ins Umland 15

Leserbriefe 19

IMPRESSUM

Münchner Forum e.V.
Schellingstr. 65, 80799 München
verantwortlich: U. Ammermann

Wir verfolgen den Fortgang der von uns aufgegriffen Themen. Obiger Inhalt entspricht daher nicht zwingend dem Diskussionsstand in unseren Arbeitskreisen. Sie können Aussagen gern wörtlich oder sinngemäß zitieren, aber nur mit Quellenangabe. Falls Sie unsere Standpunkte nicht mehr erhalten oder sie jemandem gern zukommen lassen möchten, genügt ein Mail an info@muenchner-forum.de

Die Bezirksausschüsse Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, Sendling und Schwanthalerhöhe fordern, dass die Theresienwiese Erholungsraum bleibt:

Die Theresienwiese darf nicht noch weiter angenagt werden

Die Theresienwiese um 1850. Gemälde von Adolf Heinrich Lier, 1882. Quelle: Denkmal-Topographie Südwest, 1, S. XXIII

Sagt jemand „Wiese“? Tatsächlich ist die Theresienwiese langsam, aber stetig zur kommunalen Verfügungsfläche für kommerzielle Großveranstaltungen verkommen. Das darf so nicht weiter gehen, erklären die Anrainer-Bezirksausschüsse. Sie fordern Freihaltung, Ertüchtigung, sinnvolle Erschließung und ungestörte Durchwegung.

Wies’n? So sperrt der Oktoberfestaufbau ab. Bild: Rahman

Die Theresienwiese südlich der Matthias-Pschorr-Straße muss nach Ansicht der Bezirksausschüsse für die Freizeit- und Erholungsnutzung ganzjährig freigehalten werden. Kommerzielle Nutzungszeiten sowie Auf- und Abbauzeiten müssen deshalb zugunsten der alltäglichen Nutzung, der Freizeit-, Sport- und Erholungsnutzung insgesamt kürzer werden. Zusätzliche Events soll es auf der Theresienwiese nicht mehr geben. Die oberirdischen Bauten der städtischen und technischen Infrastruktur für das Oktoberfest sollen unter die Erde oder nur während der verkürzten Auf- und Abbaubauzeit aufgestellt werden. Das Flutlicht am Fremdenverkehrsamt und das Sicherheitsgebäude samt Pylonen sollen ebenfalls nur zur Oktoberfestzeit installiert und aktiviert werden. Weitere oberirdische Bauten und eine weitere Versiegelung der Theresienwiese sollen in Zukunft ausgeschlossen sein.

Rund um die Theresienwiese sollte unterhalb der Hangkante der Weg als Fußweg angelegt bzw. im Süden und Norden komplettiert werden. Er soll ganzjährig auch während des Oktoberfestes und seines Auf-/ Abbaus für Freizeit, Spiel, Sport, Erholung, Gehen und Radfahren offen und für eine kommerzielle Nutzung tabu sein. Bodenverdichtungen müssen nach dem Willen der Bezirksausschüsse umgehend beseitigt und die Theresienwiese als Magerrasenfläche funktionstüchtig gehalten werden.

Die Verbuschung und Überpflanzung an der Hangkante soll zurückgeschnitten werden und die verbleibende Bepflanzung einen freien Blick auf die Innenstadt ermöglichen. Der Blick auf die

Bavaria soll vom Bavariaring und von allen Radialstraßen aus möglich sein. Müllcontainer haben nach Ansicht der BAs in diesen Durchblicken nichts zu suchen. Ein Lichtkonzept soll den Raum in seiner ruhigen Eigenart auch nachts zur Geltung bringen.

Die Straße Theresienhöhe soll zur Langsamfahrstrecke werden, um den Bavariapark und die Theresienwiese für Fußgänger wieder besser zu verbinden. Zugänge und Übergänge von allen Straßen und Wegen soll es von der und zur Theresienwiese und zum Bavariapark von allen Seiten aus geben. Sie sollen für Fußgänger und Radfahrer ganzjährig offen sein und gepflegt werden. Auch für die Zeit der Wies'n verlangen die Bezirksausschüsse mindestens zwei Durchwegungen für Radfahrer und Fußgänger von West nach Ost und eine von Nord nach Süd. Für querende Fußgänger und Radfahrer soll das Areal nämlich ganzjährig offen bleiben. Das gilt auch für die Matthias-Pschorr-Straße und für die Verlängerung Hans-Fischer-Straße über die Theresienwiese Süd zur Poccistraße bzw. zum Bavariaring sowie vom Nordeingang zur Hans-Fischer-Straße von Nord nach Süd.

Gründe für die immer stärkere Kommerzialisierung der Theresienwiese sehen die Bürgergremien bei der Stadt: Ihre Verwaltung liegt nämlich beim Referat für Arbeit und Wirtschaft und dort im Tourismusamt „mit der Folge, dass die ursprünglich vorherrschende und auch heute durch die Verdichtung nötige Erholungsnutzung außer im engeren Bavariapark an den Rand gedrängt wurde." Den stetig wachsenden Flächenbedarf für Großveranstaltungen kann die Theresienwiese nach Überzeugung der drei Bezirksausschüsse von der Theresienwiese schon lange nicht mehr decken. Die Stadtplanung müsse hierfür neue, andere Räume ausweisen. GBr

Initiative „Aufwertung Pasinger Zentrum" will Brunnen statt Las-Vegas-Imitate:

„Bewegung und Wasser" für Pasing entzweit Jury und Bürger

Die städtische Kunstkommission hat für die Promenade am Pasinger Bahnhof (Kaflerstraße-Bahnhofsplatz-Arcaden und den anschließenden Paseo) einen Wettbewerb unter dem Thema „Bewegung und Wasser" ausgelobt. Gewonnen hat ihn Daniel Knorr mit dem Vorschlag einer sechsteiligen Skulpturenreihe „Welcome to Paseo, Bavaria". Dagegen erhebt sich Widerstand.

Die Skulpturenreihe übernimmt – verkleinert und verfremdet – architektonische Motive der nordamerikanischen Spielhallen-, Kasino- und Vergnügungsstadt Las Vegas, z.B. den grüßenden Cowboy, die Pyramide des Luxor-Hotels oder den *Stratosphere Tower*. Um ihnen lokalen Bezug zu geben, verwandelt Knorr den Cowboy in einen Trachtler oder setzt vor die verkleinerte Pyramide einen bayerischen Löwen.

Die Initiative spricht sich gegen „Welcome to Paseo, Bavaria" in Pasing aus.

Den begehbare Wasserpavillon von Jeppe Hein mit dem Titel „Space between Trees and People", Wettbewerbzweiter, gibt es in ähnlicher Form schon anderswo. Auch geht Jeppe Hein mit seiner Festlegung auf eine Situierung relativ fern vom eigentlichen Pasinger Zentrum nicht auf die im Wettbewerb vorgegebene Aufgabe ein, die Ost-Westachse von Promenade/ Paseo zu unterstreichen und dort „dem neu gestalteten Areal eine unverwechselbare Identität zu geben".

Doch er spricht mit seinen wechselnd aufsteigenden Wasserstrahlwänden, durch die man gehen kann, die Sinne, Bewegungsfreude und Gefühl an, hat Magnetwirkung und bietet hohe Aufenthaltsqualität.

Kann nur zwischen dem ersten und zweiten Wettbewerbssieger gewählt werden, spricht sich die Initiative daher für den Wasserpavillon von Jeppe Hein aus – doch nur, wenn er an anderer Stelle platziert wird.

Entwurf Daniel Knorr

Mit im Wettbewerb war ein begehbarer Wasserpavillon von Jeppe Hein mit dem Titel „Space between Trees and People“. Er spricht mit seinen wechselnd aufsteigenden Wasserstrahlwänden, zwischen denen man hindurchgehen kann, die Sinne, Bewegungsfreude und Gefühl an. Sein mit dem zweiten Preis bedachter Entwurf hat nach Ansicht der Bürgerinitiative Magnetwirkung und verspricht hohe Aufenthaltsqualität. Zwar gibt es einen solchen Brunnen in ähnlicher Form schon anderswo. Jeppe Hein erfüllt mit seiner Festlegung auf eine Situierung fern vom eigentlichen Pasinger Zentrum auch nicht die im Wettbewerb vorgegebene Aufgabe, die Ost-West-Achse on Promenade/ Paseo zu bespielen und dort „dem neu gestalteten Areal eine unverwechselbare Identität zu geben“. Im Vergleich mit Knorrs Wettbewerbsbeitrag entspricht Heins Idee nach Ansicht der Bürgerinitiative den Pasinger Bedürfnissen deutlich besser. Die Initiative spricht sich daher für den Wasserpavillon von Jeppe Hein aus – wenn er an anderer Stelle platziert wird.

Eine Aufstellung dieses 400.000 Euro teuren Kunstwerks am neu entstehenden Platz an der Einmündung der Rathausgasse auf den Paseo lehnt die Initiative Pasinger Zentrum entschieden ab. Dieser Platz ist ca. 200 Meter vom Bahnhof entfernt; der Wasserpavillon wäre von dort aus nicht einmal sichtbar. Er diente somit eindeutig der Aufwertung des Arcadengeländes, nicht der Aufwertung des Pasinger Zentrums. Das bisherige Pasinger Zentrum soll mehr Aufenthaltsqualität bekommen und ein Gegengewicht zu den Arcaden bilden; es soll kein reizloser Nebenbereich

Entwurf Jeppe Hein zwischen Arcaden I, Übergang zu Arcaden II und Neubebauung Am Schützeneck

zum Arcaden-Zentrum werden. Auch die Bereitschaft der Arcaden-Investoren, die laufenden Kosten für den Wasserpavillon für zehn Jahre zu bestreiten, darf nach Überzeugung der Initiative kein

Grund sein. Hatte die Stadt, fragt sie, von Anfang an vor, nicht selbst für die Pflege eines Brunnens aufzukommen, sondern dies anderen zu überlassen? Die Initiative fordert, dass vor einer Entscheidung für den Wasserpavillon von Jeppe Hein weitere mögliche Standorte auf der Promenade geprüft werden, die sich für ihn eignen und auch Bezug zum alten Pasinger Zentrum haben. In Frage kommen dabei nach ihrer Auffassung z.B. der Bereich westlich des Bahnhofs hin zu den Hofgärten und der Bereich östlich des Bahnhofs zwischen Alex und Hacker-Stüberl, das nach einem kürzlich vorgelegten Bebauungsplanentwurf abgerissen werden soll.

Der BA Pasing-Obermenzing empfahl am 10. Januar 2012 mit breiter Mehrheit, die Entwürfe Pfaff und Hein zu verbinden, also Elemente des Entwurfs Las Vegas mit dem Wasserpavillon. Sollte sich das nicht finanzieren lassen, spricht sich der BA für den Wasserpavillon aus, und zwar am vorgesehenen Standort. Das wiederum hat die eingesessenen Pasinger Geschäftsleute verärgert. Sie erwarten wie die Initiative, dass der Wasserpavillon im gewachsenen Stadtteil und nicht nur neben den Arcaden errichtet wird. Die 100 Briefe zum Thema, die auf das in der Presse veröffentlichte Schreiben der Initiative beim Bezirksausschuss Pasing-Obermenzing eintrafen, zeigen, dass in der Bevölkerung ein starkes Diskussionsbedürfnis besteht. Der Weg nur über Kunstkommission/ BA und Stadtratentscheidung erscheint zu schmal. Sinnvoll wäre auch, dass die zum Wettbewerb eingeladenen Künstler die Problem- und Bedürfnislage eines Ortes wie Pasing gerade jetzt in einer Zeit tief einschneidenden vor der Erstellung von Entwürfen kennen lernen könnten, z.B. durch Gespräche mit verschiedenen Vertretern des Ortes. GBr

STADT*fragen* erörtert am 1. Februar das Image von drei Münchner Stadtquartieren

Am 29. Februar 2012 findet um 19 Uhr die dritte Veranstaltung der Reihe STADT*fragen* im Import-Export in der Goethestraße 30 statt. Ihr Titel lautet: DRINNEN ODER DRAUSSEN... und wie viel Rand braucht die Stadt?

Nach zwei sehr erfolgreichen Veranstaltungen findet am 29. Februar um 19.00 Uhr die dritte Veranstaltung der STADT*fragen* zum Thema Peripherie statt.

Nicht mehr Stadt, noch nicht Land: die Peripherie ist weder drinnen noch draußen, ein Zwischenraum für Geplantes, Gewachsenes, Provisorisches, Unfertiges. Ihre Leere war immer auch das Versprechen einer zukünftigen, besseren, humaneren Stadt am Rande der alten. Doch die offenen Möglichkeiten nehmen ab. Mit den Projekten in Riem und Freiham verschwinden nicht nur die letzten großen Freilandreserven Münchens, sondern auch die letzten Projektionsflächen für städtebauliche Großträume. Am Ende der Utopien tauchen Fragen auf: Ist das einmal Gebaute noch veränderbar? Was meint „Urbanität“ und „Nachverdichtung“ am Stadtrand? Hat das Leitbild der „Europäischen Stadt“ dort überhaupt eine Berechtigung? Welche anderen, spezifischen Qualitäten hat die Peripherie? Welche realen Bedürfnisse haben ihre Bewohner? ***Und wie viel Rand braucht die Stadt?***

Themen: Christoph Rickert und Michael Asböck reparieren in Neuperlach gescheiterte Visionen der 1960er Jahre; Lena Skublics untersucht Heimaten in der Messestadt Riem; und die Videoportraits von Tassilo Letzel und Daniel Samer führen an Orte, an denen nicht nur die Stadt zuende geht.

Datum: Mi. 29. Februar 2012, 19.00 Uhr, **Ort**: Import Export – Goethestraße 30, Eintritt frei

C.Heidenhain/C. Hartard

Aus „Plan B“ als Gegenentwurf zum 2. S-Bahn-Tunnel wurde „Plan A“ (Alternative):

Münchens Bahnnetz ertüchtigen – das geht auch ohne Tunnel

Freistaat und Stadt wollen das Münchner Schnellbahnnetz bekanntlich durch einen zweiten Stammstreckentunnel mit Express-S-Bahnen ertüchtigen. Von Anfang an gab es dazu nicht nur Alternativen, sondern auch Befürchtungen, dass dieser Tunnel nicht finanzierbar ist, zumal die Kosten für ihn alle anderen Verkehrsinfrastrukturprojekte in Bayern auf lange Zeit blockieren müssten. Außerdem gibt es nach wie vor keine baureife Planung. Eine Arbeitsgruppe von Verkehrsexperten hat deshalb unter Mitwirkung des Münchner Forums einen Alternativplan entwickelt. Er ersetzt nicht nur den unfinanzierbaren Stammstreckentunnel. Weil er wesentlich kostengünstigere Lösungen enthält, bleibt auch finanzieller Spielraum für weitere dringend nötige Ausbauten etwa auf den Münchner S-Bahn-Außenästen.

Dieser Plan fußt auf der Expertise der Arbeitskreise Attraktiver Nahverkehr (AAN) und Schienenverkehr im Münchner Forum e.V., des Arbeitskreises Baumgartner, Kantke, Schwarz (BKS), des Bundes Naturschutz München (BN), des Fahrgastverbandes PRO BAHN und von Green City. Er soll nicht nur Verkehrsprobleme lösen, sondern auch das Nutzerverhalten weiter zugunsten von Bahnen und Bussen verschieben, und dies drastisch:

- Derzeit steht der Modalsplit von öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Fuß- und Radverkehr in der Stadt München zum Autoverkehr in München bei rund 50 und im Stadt-Umland-Verkehr bei rund 30 Prozent.
- Mit der Alternative soll der innerstädtische Verkehr einschließlich Fuß- und Radverkehr drei Viertel ausmachen und im Großraum (Stadt-Umland-Verkehr) rund 70 Prozent.

Ein durchgehender 10-Minuten-Takt bei allen S-Bahnen ist durchaus realistisch

Ziel ist ein lebenswerter, attraktiver und zukunftsfähiger Großraum München. Lebensqualität heißt Umweltverbund und damit auch ÖPNV. Attraktivität verlangt im öffentlichen Verkehr hohe Zuverlässigkeit, einen **einheitlichen 10-Minuten-Takt** auch auf allen S-Bahn-Strecken und tagsüber schrittweise den 5-Minuten-Takt auf allen U-Bahnen und bei der Tram.

Besonders bei der S-Bahn sehen die Verfasser der Alternativplanung noch Probleme, aber auch Kapazitätsreserven. Schwierigkeiten entstehen vor allem, weil es zu viele lange Strecken gibt, auf denen auch Regional-, Fernverkehrs- und Güterzüge im Mischbetrieb mit der S-Bahn verkehren. Die Antwort: mehr eigene S-Bahn-Gleise, zumindest abschnittsweise, damit sich Züge begegnen können. Chancen gibt es, weil die S-Bahn Ihre Züge manchmal nicht nur im heute fahrplanmäßigen Takt von 120 Sekunden (zwei Minuten), sondern bereits jetzt im 100-Sekunden-Abstand fahren lässt (rechnerischer Abstand 91 Sekunden). Nachrüstungen in den Stationen (z.B. Bahnsteigtüren, die der Freistaat derzeit noch ablehnt), auf den Strecken (Signaltechnik) und für die Züge (Türschließen) könnten die 100 Sekunden zur zulässigen Regel machen. Von diesen möglichen 36 Fahrplanlagen pro Stunde und Richtung sollen planmäßig nur 33 genutzt werden – zumal laut Deutscher Bahn sogar 37,5 bzw. 39,56 Züge pro Stunde und Richtung technisch möglich sind. Aus der Differenz zu 33 S-Bahnen je Stunde und Richtung erkennt man, dass auch darin Pufferzeiten enthalten sind. Diese Steigerung der Leistungsfähigkeit und der Betriebsstabilität der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke würde den geplanten zweiten Tunnel damit erst einmal überflüssig machen. Steigt der Bedarf weiter an, soll in einem 3-Stufen-Konzept der Südring mit in das S-Bahn-Netz einbezogen werden, ohne dass dazu wie beim früher kalkulierten Komplettneubau zu utopischen Kosten auf ganzer Länge zusätzliche eigene S-Bahngleise neu angelegt werden müssen. Um ihn und seine Anwohner (vor allem während der Nachtruhe) zu entlasten, sollen Güterzüge auf den Nordring ausweichen, was im Münchner Osten kleinere Gleisergänzungen und stadtverträgliche Lärmschutzmaßnahmen verlangt.

Der Bau einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke durch München ist auch nach Ansicht der Verfasser des Alternativplans unbestritten notwendig, auch um mehr Direktverbindungen und deutlich mehr Verknüpfungspunkte S-Bahn / U-Bahn zu schaffen (neben Hauptbahnhof und Marienplatz auch an der Poccistraße, am Kolumbusplatz und - unverzichtbar - am Ostbahnhof), um künftig einen deutlich höheren Anteil des Stadt-Umland Verkehrs auf die Schiene verlagern zu können und um bei Störungen eine Alternative zur heutigen Tunneltrasse zu haben.

Daher ist der Südring schrittweise als zweite S-Bahn-Stammstrecke auszubauen. Das ist ohne dessen (ebenfalls nicht finanzierbaren) Komplettneubau möglich, wie er nach dem Stadtrats-Hearing vom 25. März 2009 auf Grundlage unzutreffender Annahmen untersucht wurde. Diesen hatten die Befürworter des 2. S-Bahn-Tunnels als Totschlagargument eingesetzt. Ein Ausbau des Südrings ist vor allem abschnittsweise möglich und so auch finanzierbar. Ohnehin ist eine stadtverträgliche Lärmsanierung des Südrings auch ohne S-Bahn überfällig. Sie ist dem Lärmschutzprogramm des Bundes zuzurechnen. Eine abschnittsweise Ertüchtigung des Südrings bedeutet: Fortschritte sind schon in wenigen Jahren erreichbar, während ein neuer Stammstreckentunnel erst befahren werden könnte, wenn er komplett fertig ist.

Die Kosten des bisher geplanten zweiten Stammstreckentunnels wachsen immer weiter

Wann das geschähe, steht immer weiter in den Sternen. Denn erstens steigen die genannten Kosten immer mehr an, und zweitens verschiebt er sich immer mehr in eine sehr vage Zukunft:

- 2001 wurde in der Entscheidungsgrundlage gegen den S-Bahn-Südring der 2. S-Bahn-Tunnel auf etwa 0,5 Milliarden Euro (eine Milliarde DM) geschätzt – und das noch mit deutlich mehr Zwischenstationen sowie einem Südast Richtung Giesing.
- Später sollte der Tunnel maximal 1,6 Milliarden Euro kosten. Um diesen Kostendeckel zu halten, haben Freistaat und Bahn wesentliche Teile des Tunnels gestrichen, nicht nur Bahnhöfe, sondern auch den kompletten Tunnelast vom Maximilianeum über den Ostbahnhof weiter nach Giesing.
- Im August 2011 war schon von 1,83 Milliarden die Rede. 950 Millionen davon träfen den Bund. Der hat davon bis 2015 aber nur 100 Millionen in seine Planung eingesetzt, so dass der Bund von einem tatsächlichen Baubeginn erst 2016 oder später ausgeht. Ob und wann der Rest zur Verfügung stünde, steht in den Sternen, zumal das zugrunde liegende Bundesgesetz (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG) 2019 ausläuft.
- Am 20. Dezember 2011 nannte die Süddeutsche Zeitung bereits Baukosten von 2,237 Milliarden Euro, eine Summe, die der Freistaat am 17. Januar 2012 als richtig bestätigte.
- Derzeit werden händeringend Finanzierungsquellen (Kostenträger) gesucht, die diese gigantischen Summen aufbringen. Von einem Termin ist schon kaum noch die Rede.

AAN-Sprecher Berthold Maier zum Tunnelprojekt, an das sich der Freistaat und die Stadt immer noch klammern: „Dieser Tunnel wäre ab 2019 nutzbar – ein unrealistisches Datum. Bei unserem Konzept erreichen wir bereits bis 2015 eine gewaltige Verbesserung des Netzes."

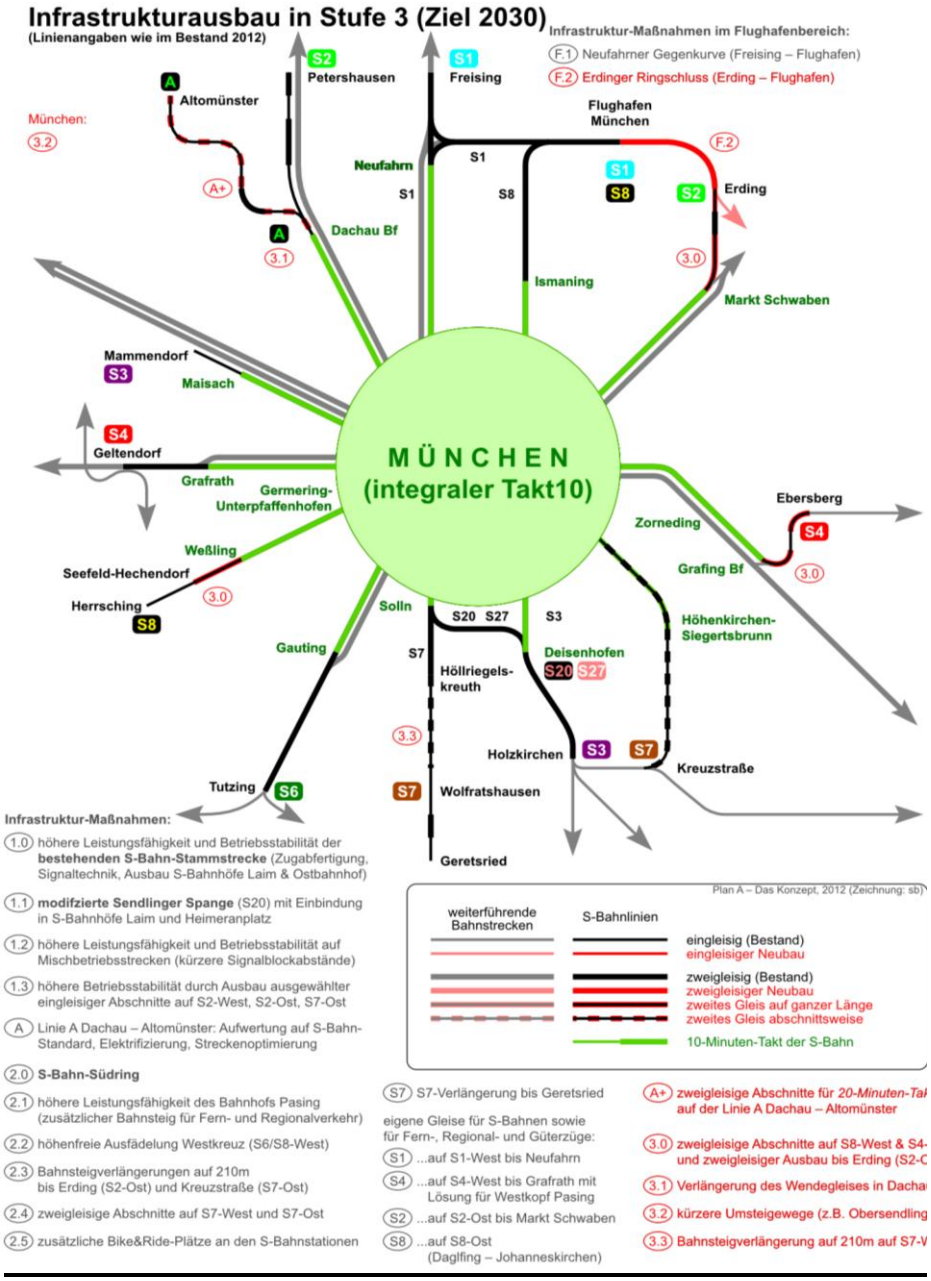
Die Alternativplanung lässt sich in drei Stufen realisieren – erste Ergebnisse schon 2015

Und so sieht der Drei-Stufen-Plan aus: **Stufe 1 (bis 2015)** soll durch punktuelle Maßnahmen bei der Zugabfertigung, mit besserer Signaltechnik und dem viergleisigen Ausbau des S-Bahnhofs Laim (einschließlich Umweltverbundröhre) sowie einem zusätzlichen S-Bahngleis am Ostbahnhof einen zuverlässigeren Betrieb erreichen. „Allein mit diesem Sofortpaket erreichen wir die Ziele, die ein 2. S-Bahn-Tunnel möglich machen würde", erläutert Maier.

In **Stufe 2 (bis 2022)** soll der Alternativplan den Großraum München mit einem **10-Minuten-Takt auf allen Außenstrecken** besser ans Zentrum anbinden. Dabei soll der stufenweise Ausbau des S-Bahn-Südrings deutlich mehr Stadt-Umland-Verkehr auf die Schiene verlagern und mehr Direktverbindungen zur U-Bahn schaffen. Maier: „Das verkürzt die Reisezeit der Fahrgäste und reduziert die Lärm- und Feinstaubbelastung durch den Straßenverkehr." Etliche S-Bahn-Stecken würden außerdem zweigleisig ausgebaut, was bei einem Verzicht auf die milliardenteure zweite Röhre

auch finanzierbar ist. Das könnte Engpässe und damit Verspätungen vermeiden. Außer der Aufwertung der Linie A von Dachau nach Altomünster auf S-Bahn-Standard und der Verlängerung der S 7 bis Geretsried sind zudem eigene Gleise für S-Bahnen sowie Fern-, Regional- und Güterzüge auf den Strecken S1, S4, S2 und S8 geplant.

In **Stufe 3 (bis 2033)** will der Alternativplan die Betriebsqualität weiter verbessern: Bahnsteigverlängerungen auf 210 Meter zwischen Solln und Wolfratshausen sollen dort Langzüge möglich machen, die Strecke von Altomünster nach Dachau soll auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet und bis München durchgebunden werden, die Haltezeiten auf der S-Bahn-Stammstrecke und die Umsteigewege zwischen der S-Bahn und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln sollen kürzer werden.



Außer dem Ausbau des S-Bahn-Systems sieht die Alternativplanung auch bessere Regionalverbindungen vor, aber nicht als Vermischung beider Zugsysteme nach ÜFEx-Idee (Überregionale Flughafen-Expresszüge), sondern auf voneinander unabhängigen Gleisen. Denn S-Bahnen und Regionalzüge brauchen unterschiedlich lange und unterschiedlich hohe Bahnsteige. Wichtiger als ÜFExe sind den Verfassern der Alternativplanung mehr Umsteig-Bahnhöfe. Sie wollen deshalb z.B. Regionalzüge über den Südring leiten, wo diese an der Poccistraße und am Kolumbusplatz mit den U-Bahnen 3/6 und 1/2 verknüpft werden sollen. „So können wir direkte Umsteigebeziehungen zwischen den Zügen von Rosenheim und Mühldorf sowie der U3/U6 ermöglichen“, so Baumgartner. „Plan A“ sieht auf allen Regionalzugstrecken in der Region ganztägig mindestens einen 30-Minunten-Takt vor.

Der Alternativplan verspricht S-Bahn-Reisenden auch schnellere und zahlreichere Fahrten zum Flughafen. Neben dem ehrgeizigen Konzept zur Verbesserung des S-Bahnnetzes sieht der Entwurf außerdem viele Änderungen beim Regional- und Güterverkehr vor. Ein Beispiel: Trennung der S-Bahn vom Fern- und Güterverkehr mittels eigener S-Bahngleise bis Neufahrn. „Damit sind Expresszüge vom Hauptbahnhof bis zum Flughafen mit weniger als 20 Minuten Fahrtzeit möglich“,

sagt Stefan Baumgartner vom Arbeitskreis Baumgartner/Kantke/Schwarz (s. auch S8 über Ostbahnhof Ismaning) Eine direkte Regional- und Fernzuganbindung des Flughafens in alle Richtungen bleibt eine Option.

Wird die Alternativplanung verwirklicht, rechnen ihre Verfasser mit grobkalkulierten Gesamtkosten von 2,5 Milliarden Euro. Das ist etwas mehr als die 2,237 Milliarden, die derzeit allein für den zweiten Stammstreckentunnel kalkuliert werden. Das Ergebnis wäre aber nicht nur eine schnellere und sicherere Verbindung quer durch die Stadt, sondern der Ausbau des kompletten Netzes, also ein Quantensprung in dessen Leistungsfähigkeit und Attraktivität.

Um ihre Ziele verwirklichen zu können, brauchen die Verfasser der Alternativplanung Zustimmung zu einer ganzen Reihe **kurzfristig** nötiger und möglicher Maßnahmen: zum 10-Minuten-Takt bis Gauting, zu einer eine besseren Zugabfertigung und Signaltechnik sowie die Nutzung von Gleis 6 am Ostbahnhof durch die S-Bahn, zum viergleisigen Ausbau des Bahnhofs Laim mit der dort geplanten Umweltverbundröhre, zum Anschluss der Sendlinger Spange an den S-Bahnhof Laim und zu mehr S-Bahn-Einheiten für Langzüge auf den Strecken der S1 und S4. **Mittelfristig** sehen sie bei der S-Bahn eigene Gleise nach Neufahrn, Grafrath, Markt Schwaben und Johanneskirchen als ebenso erforderlich an wie einen Ausbau des Bahnhofs Pasing, eine höhenfreie Ausfädelung der S-Bahnen am Westkreuz, eine Verlängerung der S-Bahn von Wolfratshausen nach Geretsried und zusätzliche Bike & Ride-Plätze. Alle diese Maßnahmen sind ebenso wie der Südringausbau in ihre Gesamtschätzung bereits einkalkuliert. Auch ein komplettes Betriebs- und Fahrplankonzept liegt bereits vor.

Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln, sagen die Verfasser der Alternativplanung, können der Südring schrittweise ausgebaut ***und*** S-Bahn-Außenäste ertüchtigt ***und*** auf weiteren S-Bahn-Strecken ein 10-Minuten-Takt eingeführt werden. Ein wesentlicher Vorzug ist, dass diese Planung sich ***schrittweise*** realisieren lässt, dass sie also auch nur schrittweise finanziert werden muss, aber erste, bereits sehr spürbare Verbesserungen ***schnell*** erzeugt. Mit einem Gesamtvolumen von 2,5 Milliarden Euro kann, anders als von den Befürwortern des 2. S-Bahn-Stammstreckentunnels geplant, auf ***allen*** S-Bahn-Strecken der 10-Minuten-Takt eingerichtet werden. Damit könnten **auch ohne neuen Tunnel doppelt so viele Reisende wie heute** zuverlässig befördert werden, nämlich 1,5 Millionen Personen pro Tag. Den *jährlichen* Aufwand dafür setzen die Verfasser geringer an als die jährlichen Investitionen der Stadt München allein für die U-Bahn in den 1980/ 90er Jahren.

Und was folgt aus der Alternativplanung für die Münchner Verkehrs-Gesellschaft?

Bei der Alternativplanung für die MVG sehen die Planer auch dort als Minimum einen durchgehenden 10-Minuten-Takt vor. Der 5-Minuten-Takt soll bei der U-Bahn und der Tram schrittweise auf den gesamten Tageszeitraum ausgedehnt werden. Das Trambahnnetz kann auf 150 km ausgebaut werden; die MVG sollte längere und breitere Fahrzeuge gemäß internationalem Standard einsetzen. Außerdem sollte die Tram auch ins Umland fahren, um die heute mangelhaften tangentialen Beziehungen zu verbessern und so Bereiche abseits der S-Bahn besser zu erschließen.
Über andere Münchner Planungen schweigt der Alternativplan sich aus – nicht überraschend bei so vielen Verfassern, die sich auf das hatten einigen müssen, was vorrangig ist, und wo Einigung möglich war. Offen bleibt einstweilen beispielsweise, ob und wie das Netz der MVG (U-Bahn, Busse und Tram) mit der S 8 verknüpft werden soll, und zwar in Englschalking und/oder Johanneskirchen. Offen bleibt die Weiterführung der U5 von Laim nach Pasing. Offensichtlich kann im Ost-West-Verkehr nur ein neuer Gleisstrang wirtschaftlich sein: entweder die zweite S-Bahn-Stammstrecke oder diese U-Bahn. Sobald sich die zweite S-Bahn-Röhre endgültig als Luftbuchung erweist, dürfte die Verlängerung der U5 deshalb wieder auf die Tagesordnung kommen. Nicht erwähnt ist auch die MVG-Idee einer U9 vom Harras unter der Theresienwiese hindurch zum Hauptbahnhof und weiter nach Schwabing. Wenn die bestehenden Schnellbahnen in München leistungsfähiger werden, gilt diese Linie als nicht realistisch. GBr

Kommentar: *Bürgerschaftliche Initiativen haben ein respektables Ergebnis erzeugt*

Die Alternativplanung der Arbeitskreise Attraktiver Nahverkehr (AAN) und Schienenverkehr im Münchner Forum, des Arbeitskreises Baumgartner, Kantke, Schwarz (BKS), des Bundes Naturschutz München (BN), des Fahrgastverbands PRO BAHN und von Green City ist ein respektabler und zwingender Denkanstoß. Während sich Freistaat und Stadt in ein Projekt verbissen haben, dem dasselbe Schicksal droht wie dem Transrapid, nämlich an seinen exorbitanten Kosten zu ersticken, hat ein bürgerschaftliches Team Nägel mit Köpfen gemacht. Herzlichen Glückwunsch.

Wolfgang Beyer

Staus rund um München: Trotz immer mehr Telematik keine Entwarnung in Sicht

450.000 Kilometer Stau gab es nach ADAC-Berechnungen letztes Jahr auf den deutschen Straßen – das wäre eine Gesamtlänge von mehr als zehnmal rund um den Globus. In Bayern summierten sich die Staustunden nach Angaben der Obersten Baubehörde 2011 auf rund 9.500 – das wären zeitlich hintereinander rund 400 Tage oder mehr als ein Jahr. Nur 17 Prozent davon sind Baustellen anzulasten; alles andere ist die Folge von zu viel Verkehr auf bestehenden Straßen. Der Freistaat und seine Partner aus Schiene und Straße wollen deshalb den Verkehr in Bayern weiter ertüchtigen. Neue Straßen und Schienen wird es aber nur sehr beschränkt geben. Also müssen die vorhandenen Verkehrswege leistungsfähiger werden. Das soll mit Verkehrstelematik geschehen, also durch Verkehrszählung und durch veränderbare Beschilderungen, die je nach Zählergebnis den Verkehrsstrom möglichst effizient lenken.

Bei Bussen und Bahnen konzentrieren sich die Behörden derzeit darauf, die Daten, die beim MVV und bei den anderen Verkehrsverbünden vorhanden sind, mit anderen Datenbeständen zu verknüpfen und so ein möglichst genaues Gesamtbild zu schaffen. Dabei ist Eile vonnöten. Nach Hochrechnungen wird der Bahnverkehr nämlich von 2007 bis 2025 weiter massiv anwachsen: der Personenverkehr um über die Hälfte und der Güterverkehr um knapp die Hälfte. Diese Wachstumsprognosen werden nur noch vom Luftverkehr übertroffen: Der Passagierverkehr steigt nach Erwartungen der Obersten Baubehörde verglichen mit 2007 bis zum Jahr 2025 auf den rund doppelten Wert. Vergleichsweise moderat soll der Anstieg des Autoverkehrs ausfallen, der den Löwenanteil der Verkehrsleistung erbringt: plus 18 Prozent. Der Lkw-Verkehr wird aber wieder alle gewohnten Dimensionen sprengen: Seine Wachstumsprognose lautet auf plus 56 Prozent. Werden immer mehr Schilderbrücken über den Autobahnen diesen Zuwachs bewältigen können? Nach Auskunft der Behörde während einer Telematik-Tagung am 16. Januar im Bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium lassen sich mit intelligenter Verkehrssteuerung geschätzte 30 Prozent der Verkehrsunfälle vermeiden und rund zehn Prozent mehr Straßenverkehr verkraften. Angesichts der erwarteten Wachstumsraten werden Bayerns Straßen also trotz immer mehr und immer intelligenterer Verkehrsregelungstechnik immer voller werden und die Staus sich weiter verlängern. Um etwas gegensteuern zu können, arbeitet die Baubehörde daran, ähnlich wie schon jetzt südlich von München auch im Norden der Landeshauptstadt die Autobahn-Standstreifen zwischen München und dem Dreieck Holledau bei Bedarf für den fließenden Verkehr freizugeben. GBr

Das „Haus der Gegenwart“ zieht um

Das 2005 am Riemer Park errichtete Haus der Gegenwart bekommt ein neues Zuhause. Der Abbruch des Hauses war im Sommer 2011 beschlossene Sache. Jetzt hat ein Unternehmer gefunden, der den auf einem Grundstück der Stadt stehenden Baukörper erwirbt und im Münchner Umland aufbaut. Bis zur Jahresmitte 2012 werden die Umzugsarbeiten abgeschlossen sein. Das Gebäude soll auch in Zukunft öffentlich zugänglich sein. Das Haus der Gegenwart war zur Bundesgartenschau 2005 errichtet und danach für öffentliche Veranstaltungen genutzt worden. Mehr als 150.000 Besucher hatte das Haus. Den Anfang hatte Ende Januar 2005 Bill Gates gemacht, der die E-Home-Technik in Betrieb genommen hatte. Eines der letzten Projekte war das *Futurelab* für Architektur, ein Forschungsprojekt in Zusammenarbeit mit der *University of California* Los Angeles. Wo das Haus künftig stehen wird, war zum Jahreswechsel noch nicht bekannt. GBr

Sinnstiftende Stadtpolitik öffentlich diskutieren? Wenn nicht in München, wo sonst?

Dramatischer Wohnungsbedarf – eine komplexe Aufgabe

Mehr Grün für München erscheint als eine Lösung, die rundum Gutes stiftet: Das Stadtklima würde profitieren (geringere Aufheizung, stärkere Bindung von Stäuben, besserer Luftaustausch); mehr Menschen könnten in der Stadt Wachsen und Gedeihen erleben, mehr könnten am urbanen Gärtnern teilhaben; das Zusammenleben würde dadurch friedfertiger. Mehr Grün gilt als Ei des Kolumbus: München würde bei begrenzter Fläche dann nicht mehr in gleicher Art wachsen können, es bliebe mehr es selbst wie gewohnt. Beides erscheint richtig und wünschenswert und zeigt sich in diesem einseitigen Denken doch auch als ein zu frommer Wunsch.

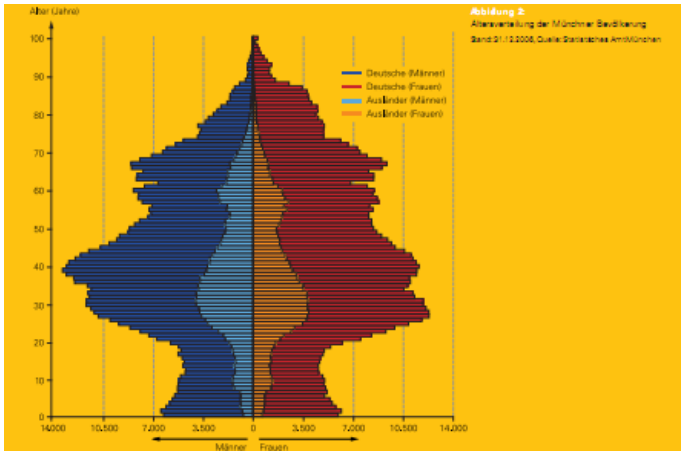
Denn München erfreut sich deutlicher Zuzüge, und diese werden auch gebraucht, um den Bedarf an hochqualifizierten Arbeitskräften für die hier versammelten gehobenen Wirtschaftstätigkeiten zu sichern. Zuzugswünsche sind auch persönliche Entscheidungen für Münchens Lebensqualität. Würde die Stadtplanung der dazu erforderlichen Nachverdichtung nicht entsprechen, würden die Zuziehenden noch stärker im Umland siedeln, der Verkehr, insbesondere der motorisierte, würde noch stärker zunehmen. Und würde zugunsten von mehr Grün weniger gebaut, würden sich die Wohnungsangebote weiter verknappen und die Miet- und Immobilienpreise noch stärker steigen.

Beide Lager ernst zu nehmender Argumente reklamieren Vernunft für ihr Denken. Die ersteren neigen mit ihrem Beharren auf Wachstumsgrenzen dazu, auch gegen einen ungezügelten Kapitalismus zu Felde zu ziehen - und das erscheint vielen inzwischen als ernst zu nehmendes Argument. Die letzteren neigen stärker dazu, die Konsequenzen der Marktliberalität zu bejahen. Die erstere Seite trägt mit ihren Einwendungen und ihrer Widerständigkeit entschieden und unabdingbar dazu bei, dass Wirtschaft und insbesondere Immobilienwirtschaft, sich einem politisch gewollten Maß der Stadtentwicklung beugen müssen.

Daher ist es um so wichtiger, dass die jeweils vorgetragenen Argumente auf Nebenwirkungen und Folgen geprüft und dass diese öffentlich diskutiert werden. Es muss gelernt werden, in Komplexitäten der Stadtentwicklung zu denken und den öffentlichen Stadtdiskurs zu qualifizieren; das zwingt mit Totschlagargumenten vorsichtiger zu sein. Hierzu ein paar erweiterte Kausalitäten:

München wächst, weil anderswo ländliche Gebiete und Kleinstädte schrumpfen

1. Die Frage, ob München tatsächlich um jeden Preis wachsen muss, ist aus der Binnensicht der Stadt gar nicht zu beantworten, wir brauchen dazu eine Perspektive über die Grenzen hinaus, um von außen nach innen zu sehen.



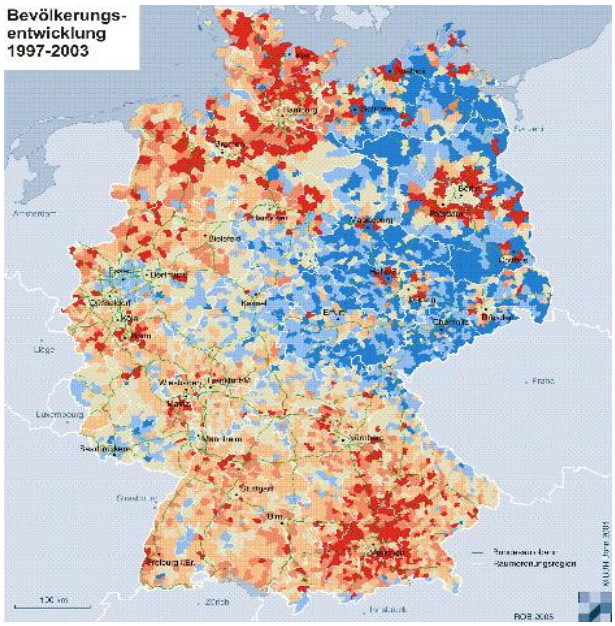
Die Bevölkerungspyramide Münchens. Die inneren, helleren Anteile an den Jahrgängen sind Ausländer. Quelle: LH München

Die „Festung Deutschland“ innerhalb der „Festung Europa“ hat lange auch das kommunalpolitische Denken mit der für alternativlos gehaltenen Vorstellung blockiert, „wir (gemeint als ganze Gesellschaft) werden älter und weniger“; und niemand hat laut gesagt, dass es auch eine Folge von extrem restriktiven Zuzugs- und Einreiseregelungen ist. Jetzt sehen „wir“ auf einmal, dass wir einen enormen Fachkräftemangel haben. Doch erbringt München mit seinem überdurchschnittlichen Anteil an nicht EU-Bewohnern (links: der generelle Ausländeranteil) auch eine erhebliche Integrationsleistung. Das ist immer auch die

Integrationsleistung der Zugezogenen, denn ihre Anwesenheit in der Stadt nimmt nach Jahren kontinuierlich zu und sie verändern sich dadurch. Die demographische Entwicklung der Deutschen setzt auch dem Wachstum Münchens ein nicht mehr fernes Ende. Jedes weitere Einwohnerwachstum wird wohl bei längerfristiger Betrachtung auf höheren Anteilen von Zuziehenden aus Nicht – EU -Ländern beruhen, fordert also neue Integrationsleistungen heraus. Auf der anderen Seite werden immer mehr sogenannte Migranten von gestern und heute zu ganz normalen Stadtbürgern.

„Wir“ nehmen das freudige Ereignis, dass München wächst, zur Kenntnis, ohne auszusprechen, dass dies den Preis der Verluste in ländlichen Gebieten und Kleinstädten in ganzen Teilen Deutschlands zur Voraussetzung hatte (Abb. re), und wissen zugleich, dass sich dies nicht weiter fortsetzen kann und sollte. Ausgleich von Zugewinnen und Lasten als Grundlage staatlichen Handelns ist ein in den letzten Jahren fast schon entschwundenes Thema geworden; es heißt stattdessen „Stärken stärken“.

Aus dieser Perspektive könnte es sinnvoll sein, dass München in Grenzen und Maßen wächst, mit einem aktiven Ja zu Partnerschaften mit den gebenden Gebieten als gewisser Ausgleich. Grenzen ergeben sich nicht nur aus den Herausforderungen des Klimawandels, sondern auch wegen der demographischen Entwicklung.



Wachsende Gebiete: rot, schrumpfende: blau. Quelle: UBA

Verdrängung trifft besonders Menschen, die an der Zukunft der Stadt bauen

Dank der SoBoN stieg seit 1994 die Baurechtschaffung für den Wohnungsbau in München deutlich an. Während zwischen 1990 und 1994 jährlich Baurechte nur für 1.000 bis 1.300 Wohneinheiten entstanden, konnten solche 1995 bereits für 2.000 und 1996 sogar für 5.000 neue Wohneinheiten geschaffen werden. Bis zum 31.12.2010 wurden 108 SoBoN-Bebauungspläne rechtsverbindlich.

Unentgeltliche Abtretungen von Grundstücksflächen, unentgeltliche Einräumung von Nutzungsrechten

Öffentliche Verkehrsflächen	1.018.000 m²
Öffentliche Grün- und Ausgleichsflächen	2.254.000 m²
Gemeinbedarf für soziale Infrastruktur	318.000 m²
Geschossfläche von sozialen Infrastruktureinrichtungen in integrierten Lagen	41.000 m²
Dienstbarkeiten (Fußgänger- und Radwege, Kindergartenflächen u.ä.)	263.000 m²

Kostenübernahme durch die Planungsbegünstigten

Herstellung öffentlicher Verkehrsflächen	203,8 Mio. Euro
öffentliche Grün- und Ausgleichsflächen	85,4 Mio. Euro
Finanzierung für die soziale Infrastruktur	127,6 Mio. Euro
Planungs- und sonstige Kosten	37,3 Mio. Euro

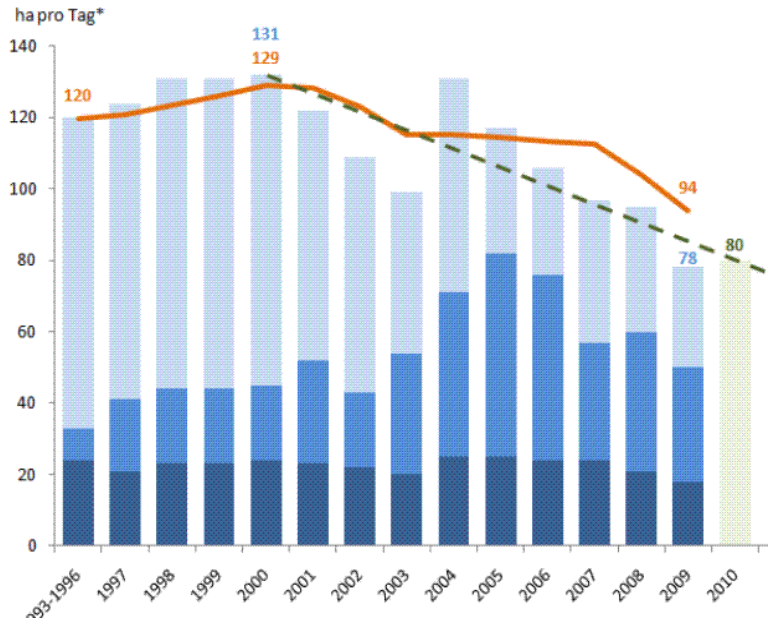
2. Für jedes neue Kontingent an neuen Einwohnern braucht es nicht nur Wohnungen sondern einen proportionalen Zuwachs an öffentlichen und kommerziellen Dienstleistungen, an benutzbarem Grün, öffentlichen Verkehrsmitteln, an Bildungs-, Kultureinrichtungen und an urbanem kommunikativen Raum. München ist dank seiner SOBON-Regelung, die die Bauherren und Investoren an den Herstellungskosten der öffentlichen Infrastruktur beteiligt, ohne Zweifel Vorbild (s. Abb. links), all dies annähernd proportional mit den neuen Wohngebieten bereit zu stellen. Aber es entstehen mit dem Wachstum über die sofortige Verwertung jedes Zipfels an Grund und Boden zwangsläufig auch Defizite. Es kostet den Preis der Verdrängung vieler Nutzungen, die der Preisentwicklung auf dem Münchner Bodenmarkt nicht folgen können. Es trifft die kleinen Dienstleister, kleinen, kreativen Starter und Künstler und damit ganz besonders Menschen, die an der Zukunft der Stadt bauen.

München muss auch künftig mit Wachstum leben – und reagiert durchaus moderat

3. München gehört aus der Sicht der Immobilienwirtschaft zu den sieben „A-Städten“ (Bulwien-Gesa Quarterly 3/2011), also zu den am stärksten prosperierenden Städten Deutschlands und längst zu den besonders erfolgreichen Global-Player-Städten auf internationalem Niveau. D.h. es gibt ein hohes und weiter wachsendes internationales Interesse hier zu bauen. Die Standpunkte des Münchner Forums hatten im Herbst 2010 meine Untersuchung zur wachsenden Baudichte und Wohngebäudegröße im Wohnungsbau der vier besonders schnell wachsenden europäischen Städte Wien, Amsterdam, Zürich und München publiziert. Ich konnte zeigen, in welcher Dramatik neue Dichterekorde (gemessen an der Geschossflächenzahl = Maß der Überbauung der Grundfläche) und größer werdende Großwohnanlagen in Wien, Amsterdam und auf niedrigerem Niveau auch in Zürich entstehen. Die Krise von 2008 brachte nur einen vorübergehenden Einbruch. München zeigt hier trotz seines Wachstumsdrucks eine moderate Entwicklung. Mit einigen Ausnahmen in der Innenstadt folgt es (bisher) nicht diesem Trend. Im Vergleich zu den genannten Städten kennzeichnet die Münchner eine geringere Dichteakzeptanz; was in den anderen drei Städten geht, ist hier nicht durchsetzbar. Aber auch hier wird um die Steigerung des Maßes des für verträglich gehaltenen gerungen.

München braucht den weit angelegten öffentlichen Stadtdiskurs für sinnstiftende Stadtpolitik

4. Als letzter Punkt nun zum Beitrag Münchens zum Klimaschutz: Es wäre wünschenswert, der politischen Willensbildung die Lebenszyklusbetrachtung von Gebäuden zugrunde zu legen. Wir wissen nicht, ob die um sich greifenden Strategie, Nachverdichtung über Abriss und Neubebauung zu bewerkstelligen, Ressourcen schonender ist als Sanierung und Aufstockung.



Immer mehr Fläche wird in Deutschland für Straßen und Bauten genutzt. Jeden Tag werden Flächen „verbraucht“, wenn auch mit abnehmender Tendenz. In den Jahren 2002-2005 nahmen besonders die Erholungsflächen zu (mittlere Säulenabschnitte), während Flächen für den Verkehr (untere Säulenabschnitte) sowie für Gebäude, Betriebe und deren Umgriff seit 2005 zwar immer noch zunahmen, aber nicht mehr überproportional. *Quelle: UBA*

Wir wissen auch nicht, welche Folgen für das Stadtklima eine durchgängige Reduzierung der Abstände in gartenstadtähnlichen Siedlungen sowie die Bebauung der großen Konversionsflächen hat, die lange brach lagen und eingrünten. Beides bringt eine Minderung des Grünanteils. München hat bereits den geringsten Freiflächenanteil pro Einwohner aller deutschen Großstädte und das auch pro Quadratkilometer Siedlungsfläche; aber es hat wie keine andere Großstadt wertvolle Parks und Grünanlagen nah zu allen Stadtteilen. Welche Folgen hat das in einer Stadt, für die schon die umfassenden Temperaturmessungen und -kartierungen im Jahr 1982 deutliche Überhitzungen in den Sommermonaten ergaben?

Jedes einseitig gedachte Rezept wie „Bauen preisgeben“, „neue Gewerbeausweisungen preisgeben“ oder die baukulturell sensiblen Gebäude und Ensembles preisgeben, die München zu dem machen, was es ist, scheint mir zu kurz zu greifen. Wir haben mit komplexen Fragestellungen zu tun, und dazu braucht München den weit angelegten öffentlichen Stadtdiskurs, um sinnstiftende Stadtpolitik zu werden. Kann man das stadtöffentlich diskutieren? Wenn nicht in München, wo sonst? Ingrid Krau

Stadtbaurätin Elisabeth Merk: Wohnhochhäuser in München kein Tabuthema mehr

München-Kenner erinnern sich: Vier noch vor wenigen Jahren geplante Wohn„spargel“ nördlich des mittlerweile in Betrieb gegangenen S-Bahnhofs Hirschgarten regten die Münchner so auf, dass das Areal umgeplant wurde. Wohnhochhäuser wird es dort keine geben, nur mäßig in die Höhe ragende Bürobauten, die man aber – das war der Stein des Anstoßes – vom Nymphenburger Schlossrondell aus nicht wird sehen können. Stadtbaurätin Elisabeth Merk will aber künftig wieder verstärkt auch Wohn„hoch“häuser genehmigen, wenn sie nicht höher als etwa 60 Meter werden. In einem SZ-Interview im Januar sagte die Stadtbaurätin unter anderem, solche Bauten seien eine Chance für nachhaltiges Bauen, wenn sie im Stadtgefüge richtig platziert, also gut erschlossen seien. „Doch sollten wir unser Altstadt-Ensemble respektieren“, schränkte die Stadtbaurätin ein, „und auch innerhalb des Mittleren Rings sollten wir vorsichtig sein.“ Wohnhochhäuser seinen keine Patentantwort auf die Wohnungsnot. „Aber ich setze mich dafür ein, dass wir an den Stellen, wo es möglich ist, den Versuch mutig wagen.“ GBr

Kommentar: *Hochhäuser sind für die Wohnungsnot in München keine Lösung*

Hochhäuser sind für die Wohnungsnot in München keine Lösung, auch nicht ansatzweise. Diese Bauform ist geeignet für alle, die die Anonymität der Großstadt suchen oder brauchen: betuchte Singles, die sich nach ihrer gesellschaftlich integrierenden Beschäftigung abends zurückziehen wollen, Vermögende, die ihren Wohlstand unbeobachtet genießen wollen, aber auch Menschen, die Gründe haben, Sozialkontakte zu vermeiden. Für alle anderen aber, für die ihre Wohnung Lebensmittelpunkt ist, ist diese Bauform ein Albtraum: Eltern werden bei der Beaufsichtigung ihrer Kinder im Wohnumfeld behindert und ihre Handlungsräume eingeschränkt. Für Ältere, Unbeweglichere, gar mit schmalem Einkommen, wird die Wohnform zur Einsamkeitsfalle. Auch leiden Arbeitslose an der Reduzierung von Kommunikation und Kontakten, die das Hochhaus aufzwingt. Der Zusammenhang von Wohntypus und erhöhter Depressivität und Selbstmordrate ist augenscheinlich. Es gibt also neben den Gründen der Stadtgestalt und der Stadtidentität, die zur äußersten Vorsicht gemahnen, auch Gründe der Nutzbarkeit und der sozialen Wirkungen, die diese Bauform auf ihre Bewohner hat und die sie – eingeschränkt – für Betuchte tauglich macht. Aber auch der Flächenverbrauch spricht paradoxerweise gegen Wohnhochhäuser. Am besten wird Baugrund im Verhältnisses von Bauhöhe und notwendigen Abstandsflächen mit fünf- bis sechsgeschossigen Gebäuden genutzt. Bei dieser Bauform lassen sich auch die Baukosten im Verhältnis zu den realisierbaren Geschossflächen optimieren, und nicht zuletzt ist das Wohlbefinden der Bewohner in diesen Siedlungsformen, die sogar privat nutzbares Grün ermöglichen, so zeigen Untersuchungen, am höchsten. Wohnhochhäuser als „Lösung“ der Wohnungsprobleme in München zu propagieren, ist ein Schnellschuss, dessen Rückstoßwirkungen offensichtlich nicht bedacht sind. *Wolfgang Czisch*

Lärmschutz in München: Forum-Arbeitskreis kritisiert Schneckentempo der Stadt

Der Münchner Stadtrat hat einen Lärmaktionsplan für München entwickelt, aber bis Ende Januar nicht beschlossen. Erst am 6. März steht er auf der Tagesordnung des Umweltausschusses. Das hat der Forum-Arbeitskreis Lärmschutz kritisiert. Wirksame Maßnahmen müssten schnellstens getroffen werden, sagt der Arbeitskreis; denn der Plan sei gegenüber den EU-Forderungen schon vier Jahre überfällig.

Lärmtechnisch sinnvolle und wirksame Maßnahmen wie z.B. den Einsatz lärmarmer Verkehrsmittel und bauliche Lückenschlüsse nennt der Aktionsplan zwar unter dem Punkt „Übergeordnete Strategien“. Sie erscheinen aber nicht im Maßnahmenkatalog, sind also kein unmittelbarer Bestandteil des Plans. Eine nicht näher beschriebene Anzahl von Maßnahmen wurden im Rahmen einer Vorprüfung – nicht unmittelbar nachvollziehbar – verworfen. Einige kleinräumige Maßnahmen sind nicht verständlich, so z.B. dass sich der Verkehrsfluss bei Tempo 30 km/h während der verkehrsarmen Nachtstunden verschlechtern würde.

Alle Bewertungen beruhen auf idealen Zuständen (z.B. trockene Fahrbahnen, Einhaltung der Geschwindigkeit, Ausblenden von Schienenquerungen). Abweichungen sollten durch Messungen verifiziert und kalibriert werden. Ein schlechtes Vorzeichen für den Fortgang der Lärmaktionsplanung und die Beteiligung der Bürger sieht der Arbeitskreis in der schon 2009 getroffenen Entscheidung, dass die Mittel für die Bürgerbeteiligung halbiert worden sind. GBr

Die Teigwarenfabrik Bernbacher verlässt München – noch mehr Chancen fürs Wohnen

Nicht weit vom jetzigen Paulaner-Gelände, auf der anderen Seite der gerade entstehenden sogenannten Welfen-Höfe, arbeitet bisher die Teigwarenfabrik Bernbacher. Auch sie wird ihr Stammgelände verlassen und ins Umland abwandern, wo sie sich ausbreiten kann. An die Stelle der jetzigen Betriebsgebäude sollen ebenfalls Wohnungen kommen. Angeblich will die Stadt diese Bernbacher-Nachfolgebebauung am Tassiloplatz nach § 34 BauGB genehmigen (Zulässigkeit von Vorhaben im Zusammenhang bebauter Ortsteile). Nach Forum-Ansicht ist das fragwürdig. Denn das Bernbacher-Grundstück ist im Flächennutzungsplan als Gewerbegebiet (GE) ausgewiesen. Das ließe im Gewerbegebiet nur wenige Werkswohnungen zu. Es darf nicht passieren, dass rechts und links der Welfenhöfe Fleckerlteppich-Städtebau entsteht. Das Forum fordert deshalb: Die Stadt sollte ein Gesamtkonzept dafür erarbeiten, wie sich dieser Stadtbezirk weiter entwickeln kann. GBr

Leserbriefe

Seit vielen Jahrzehnten sind wir die Versuchskaninchen in einem Dauerexperiment: Kann man Verkehrsteilnehmer, die mit unterschiedlichsten Geschwindigkeiten in der Stadt unterwegs sind, aufeinandertreffen lassen? Es endet bisweilen in Krankenhaus oder tödlich. Aber selbst, wenn man zuhause bleibt, holt einen das Risiko ein. Denn der Lärm, der, je schneller, desto lauter, von den Pkws ausgeht, hat ebenfalls gesundheitliche Auswirkungen. Seit Jahrzehnten fordert der Deutsche Städtetag (dessen Präsident Herr Ude war und wieder ist), Tempo 30 zur Richtgeschwindigkeit innerorts zu machen. Wir lernen aus der akustischen Forschung, dass dies ein wirksames Mittel auch gegen Lärm ist. Bitte keine Ausreden, die Lärmminderung sei ja nur „klein“, das Märchen, man könne erst ab 3 dB eine Lärmminderung hören, ist längst widerlegt. Ab 1dB ist der Unterschied wahrnehmbar.

Der Antrag des KVR zu Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Stadt im Sommer 2011 war sehr gut begründet, und es hat schon damals viel Kopfschütteln verursacht, dass und auch wie er abgebügelt worden ist. Der MVV befürchtet, sein Beschleunigungsprogramm würde an Tempo 30 scheitern. Ach, im Berufsverkehr täte man sich als Busfahrgast sehr wünschen, es gäbe Tempo 30 und nicht Stop-and-go. Und nachts fragt man sich, warum Busse an Haltestellen die Verfrühung wieder durch lange Wartezeiten ausgleichen müssen. Und wenn der Bus mal so richtig an Tempo zulegt, dann wehe denen, die keinen Sitzplatz gefunden haben, denn nach wie vor ist der Bus das Verkehrsmittel, bei dem man sich jederzeit mit beiden Händen festhalten können sollte.

Dass in Tempo-30-Zonen wegen rechts-vor-links der MVV ausgebremst würde, ist falsch. Laut Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung gilt: Wo ... die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern, kann abweichend von der Grundregel "rechts vor links" die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden. Und wo die Beschleunigung der Busse durch Vorrang an Ampeln geregelt werden soll, da lässt sich dies für jedes Tempo programmieren. Der Krieg gegen Tempo 30 wird doch sehr ideologisch geführt. Man kann ihn wohl nur verstehen, wenn man eine Windschutzscheibe vor dem Hirn hat. Denn selbst der Autofahrer, der daheim angekommen ist, wünscht sich nun Ruhe statt Straßen-, Schienen- oder Gewerbelärm. Gunhild Preuß-Bayer

Sachen gibt es, die sonst eigentlich nur im Traum geschehen: Der Münchner Stadtrat entdeckt die **innerstädtische Isar** als Zukunfts-Ort der bürgerschaftlichen Lebens-Vielfalt. Mit der umfangreichen Dokumentation „Stadt und Fluss - Innerstädtischer Isarraum“ als Sitzungsvorlage im Stadt-

rats-Ausschuss Stadtplanung und Bauordnung am 30.11.2011 sind immerhin 98 Seiten lesend zu bewältigen, um hier mitdenken zu können. Aktive Bürgerbeteiligung darf jedoch (und soll) gerne anstrengend sein. So viel Bereitschaft zur aktiven Bürgerbeteiligung an einem der sensibelsten Orte der Stadt nur ein km von der Mariensäule entfernt nährt meine Hoffnung, dass sich dies auch auf weiter entfernt liegende Stadtentwicklungs-Projekte auswirken wird. Nun halte ich es zwar immer noch für ein großes Versäumnis, dass die Stadt (im letzten OB-Jahr von Erich Kiesl) die Riemerschmid-Fabrik auf der Praterinsel 1984 nicht kaufen wollte und hier dann private Investoren herumwurschteln durften.

Aber nach fast 30 Jahren des Zuwartens und mit der einigermaßen erfolgreichen Isar-Renaturierung im Süden der Stadt sowie der euphorischen Erinnerung an das Isarbrücken-Fest zum Münchner Stadtjubiläum 2008 eröffnen sich jetzt tatsächlich lebendige Perspektiven für die Isar im Zentrum. Als im Juni letzten Jahres die Idee einer „Isar-Philharmonie" präsentiert wurde und daraufhin eine für Münchner Verhältnisse sehr lebendige Diskussion darüber stattfand, hatte ich auch gehofft, dass hier jemand den Wehrsteg zwischen der großen und kleinen Isar als potentiellen Spekulations-Ort benennen würde.

Nachdem solches aber nicht öffentlich vernehmbar geschehen ist, möchte ich jetzt dieses mehr als 150 Meter lange betonierte Bauwerk mitten in der Isar als Rückgrat für einen „Isarsteg-Balkon“ vorschlagen. Hier ist eine Isar-Plattform möglich, die im Westen tatsächlich als Balkon über der großen Isar „schweben" könnte und die im Osten als getreppte Terrasse zur kleinen Isar hinabreichen würde. Innerhalb des Terrassenbogens böte eine Kiesbank den ausreichenden Spielraum für einen urbanautischen Strand vis-à-vis vom Müllerschen Volksbad. Oben zur Ludwigsbrücke hin könnte die Grün-Anlage der Isarinsel mit dem Vater-Rhein-Brunnen in Ruhe gelassen werden.

Hege Wiedebusch

Forum aktuell – die Radiosendung des Münchner Forums

Am Montag, 13. Februar 2012, 19-20 Uhr, geht es um das Thema Bürgerbeteiligung auf **Radio Lora, UKW 92.4**: Ursula Ammermann im Gespräch mit Prof. Cordula Kropp von der Hochschule München, Fakultät für angewandte Sozialwissenschaften, und Wolfgang Czisch, Vorsitzender Programmausschuss Münchner Forum, über bürgerschaftliches Engagement und Bürgerbeteiligung unter veränderten Rahmenbedingungen, über beteiligungsorientierte Prozesse der Meinungsbildung und Entscheidungsfindung.

Einfach hinein hören!