

FOTO: WWA MÜNCHEN

„Die Region ist die Stadt“. Diese Metapher bringt auf den Punkt, was Stadtentwicklung heute ist, nämlich eine Angelegenheit, die in Verdichtungsräumen wie München weder die Kernstadt noch die Umlandgemeinden allein stemmen können. Fast alle Themen haben eine regionale Dimension erhalten, die Gemeinden sind in ihren Belangen hochgradig miteinander vernetzt. Regionalplanung, so könnte man meinen, hätte damit Hochkonjunktur. Doch eher das Gegenteil ist der Fall: Regionalplanung hat offensichtlich an Regelungskapazitäten eingebüßt, ihren Anspruch darauf gar aufgegeben? Die Gemeinden auf der anderen Seite sind auf ihre kommunalrechtlichen und jeweiligen gemeindegebietlichen Zuständigkeiten verwiesen. In die strukturelle Planungs- und Handlungslücke stoßen, so scheint es, in der Region München die Landkreise – die die Aufgabe übergemeindlicher Planung und Koordination nun übernehmen.

Wir setzen mit dieser STANDPUNKTE-Ausgabe das Thema der letzten Ausgabe fort, nämlich die Befassung mit Fragen, die in engem Zusammenhang mit dem Wachstum Münchens stehen, aber räumlich über das Stadtgebiet München deutlich hinausweisen. Insbesondere der Norden der Region München weist Dynamiken auf, die Probleme aufwerfen und neue Lösungen erfordern. Wir haben dazu Gespräche mit zwei Landräten geführt, die seit der letzten Kommunalwahl ihre Ämter ausüben. Ferner enthält diese Ausgabe Beiträge über unterschiedliche Aspekte der Entwicklung, die einen kleinen Eindruck vermitteln, wie vielfältig und komplex die Aufgaben hier sind.

Darüber hinaus greifen wir in dieser Ausgabe weitere Themen aus der Arbeit des Münchner Forums auf.

DETLEV STRÄTER

1. VORSITZENDER DES PROGRAMMAUSSCHUSSES DES MÜNCHNER FORUMS

Inhalt:

Themenswerpunkt: Der Norden der Region München

„Kommunikation und Zusammenarbeit sind zentrale Schlüssel für die Zukunft der Region“ –
Interview mit dem Münchner Landrat Christoph Göbel 2

„Ich sehe mich als Motor“ –
Interview mit dem Dachauer Landrat Stefan Löwl 4

Verkehrskonzept für den Münchner Norden 6

Sicherung der Top-Position verlangt gemeinschaftliches Handeln 8

Regionale Wohnungsbaukonferenz – Ein Nachbericht 11

Gemeinsam auf Spurensuche –
Bürger erforschen die Kulturlandschaft 13

Die Mittlere Isar – Ein Gewässerentwicklungskonzept 15

Wasserkraftnutzung contra Renaturierung der
Ampermündung 16

Agropolis Freiluftsupermarkt in München und Wien 18

Buchbesprechungen 19

Reden über Stadt! –
Untersuchung der Münchner Akteurslandschaft 22

Erkundung der Isar-Hangkante vom Gasteig bis
Harlaching – Bericht Radl-Exkursion 26

Kommentar: Bürgerdialog zur Gestaltung des
Luise-Kiesselbach-Platzes 28

Ankündigungen:

Einladung zur Radlexkursion 17

Impressum 12

„Kommunikation und Zusammenarbeit sind zentrale Schlüssel für die Zukunft der Region“ Interview mit dem Münchner Landrat Christoph Göbel

Standpunkte: Was steht bei Ihnen ganz oben auf der Agenda?

Christoph Göbel: Grundsätzlich und strukturell ist dies die Gesamtentwicklung des prosperierenden Wirtschaftsraumes Region München. Wir sind die Zuzugs- und Wachstumsregion in Deutschland. In der gesamten Region – nur um die Größenordnung anschaulich zu machen – haben wir einen Bedarf an 240.000 Wohneinheiten. Wir haben derzeit allein im Landkreis München fast 330.000 Einwohner und rechnen mit Zuwachs auf 370.000 Einwohner bis 2030. Die Entwick-

lung bei uns im Landkreis wird bestimmt durch diesen starken Siedlungsdruck, den Flächenbedarf vieler Unternehmen, den hohen Fachkräftenachzug.

Dies betrifft den ganzen Landkreis München und nicht nur einzelne Gemeinden. Es haben sich natürlich Cluster herausgebildet, wie die Aktivitäten der TUM und LMU im Norden des Landkreises (Schwerpunkt Garching, Oberschleißheim) zeigen. Das Biotechnologiecluster Planegg-Martinsried besticht durch ein eigenes Innovations- und Gründerzentrum. In Unterföhring hat Deutschlands größte Medienlandschaft ihre Standorte. Der älteste Cluster sitzt im Süden des Landkreises in Ottobrunn und Taufkirchen: Ludwig-Bölkow-Campus, EADS, Airbus.



Landrat Christoph Göbel

Welche Herausforderungen gehen mit dieser Prosperität einher?

Die andere Seite dieses wirtschaftlichen Erfolges sind die hohen und steigenden Lebenshaltungskosten, die uns als Sozial- und Jugendhilfeträger fordern. Es sind der Siedlungsdruck und Wohnraumbedarf, den wir städtebaulich nicht linear mit Wohnraumbeschaffung beantworten können, weil wir dann zu stark urbanisieren. Die Verbesserung der Mobilität

Daten Landkreis München:

Fläche: ca. 667 qkm

Unternehmen: ca. 27.800

Bevölkerung: ca. 331.000

sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: ca. 195.800

Christoph Göbel (CSU) wurde im März 2014 zum Münchner Landrat gewählt

in der Region ist unsere größte Herausforderung und zugleich die Schlüsselfunktion, um dieses Wachstum zu bewältigen und zu steuern.

Gibt es eine gemeinsame Strategie, dieses Wachstum zu gestalten?

Wir sind uns mit allen 29 Landkreiskommunen einig, dass bei allem Wachstum der Landkreis als Landkreis erkennbar bleiben muss. Wir wollen keine Verstädterung. Das Wachstum ist verträglich zu gestalten, das heißt im ausgewogenen Verhältnis zwischen Wohnen, Gewerbe, Freiraum, Natur und Landschaft. Wir wollen nicht die Stadt nach außen wachsen lassen, so dass man erst im vierten Ring den Landkreis erkennt. Die Erkennbarkeit der Kommunen muss bleiben.

Ich halte es für falsch, monokausal auf Wohnraumbedürfnisse mit Baulandausweisung zu reagieren. Ich halte es für klug, regional zu denken und zwischen diesen Siedlungsräumen die Mobilität zu verbessern, damit die Entfernungen nicht negativ zu Buche schlagen. Das betrifft Variabilität und Verfügbarkeit der Verkehrsmittel. Sie müssen den modernen Anforderungen entsprechen. Die Region muss sich polyzentral entwickeln, damit sie ihre Attraktivität insgesamt behält und die Entwicklung positiv fortschreiben kann.

Wo kann der Landkreis bei der Mobilität ansetzen?

Wir müssen Mobilitätsangebote schaffen, damit die Menschen Wohnen, Arbeiten, Versorgen besser in Einklang bringen können. Mobilitätsangebote bestimmen entscheidend die Entwicklungschancen der einzelnen Gemeinden.

Im Münchner Nordosten z.B., das letzte große Entwicklungsgebiet in München, wird es nicht aus-

reichen, die Tram nach Engelschalking zu verlängern, sondern dazu gehört auch über die U-Bahn-Verlängerung in den Landkreis hinein nachzudenken. Wir brauchen ein zweites Rückgrat neben dem sternförmig auf München ausgerichteten Bahn-Netz.

Wir als Landkreis können als Aufgabenträger im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zum Beispiel für bessere Buslinien sorgen, tangentielle Verbindungen herstellen, die im stark belasteten Schnellbahnsystem dringend benötigt werden. Im Verbund mit der EMM, dem MVV, mit anderen Behörden und Aufgabenträgern bis hin zur bayerischen Eisenbahngesellschaft ist es unsere Aufgabe, mit dafür zu sorgen, dass der Tarifraum über den MVV-Verbundraum hinaus die gesamte EMM umfasst und eine Infrastruktur aufgebaut wird für gerechtere und attraktivere Mobilitätsbedingungen.

Welchen Stellenwert hat dabei die regionale und interkommunale Zusammenarbeit?

Dies ist mit das Wichtigste. Das zu bewältigende Wachstum ist kein Münchner Spezifikum oder das Problem einzelner Gemeinden. Es ist eine regionale Aufgabe. Von der Kernstadt bis in die feinen Verästelungen in den Gemeinden im Landkreis – alle sind darauf angewiesen, diese Zusammenarbeit zu intensivieren. Man braucht einander – Stadt und Landkreis München brauchen die Region, wenn sie nicht am eigenen Erfolg ersticken wollen, und die Region braucht unsere Hilfe zur besseren Anbindung, damit sie von der Entwicklung profitieren will. Diese Erkenntnis hat sich durchgesetzt und zeigt sich in der Kooperation zwischen Kommunen, Stadt München, Landkreis, EMM, Gremien auf Augenhöhe. Das war in der Vergangenheit nicht immer so. In der ganzen Region weiß man mittlerweile, dass wir uns zur regionalen Entwicklung bekennen und sie partnerschaftlich gestalten müssen, wenn wir die Herausforderungen der Siedlungsentwicklung in unserer prosperierenden Region stemmen wollen. Wir haben z.B. letzte Woche in der EMM einstimmig beschlossen, über alle Mitglieder einen ÖPNV-Dachtarif über die ganze Europäische Metropolregion zu bilden. Das ist ein kleiner Schritt, aber ein ganz wichtiges Signal.

Welche Rolle spielen kommunale Planungshoheit und Regionalplanung dabei?

Ich bin ein leidenschaftlicher Verfechter der kommunalen Planungshoheit – ich war immerhin 12 Jahre Bürgermeister: Niemand kann und soll gezwungen werden zu einer Entwicklung, die er selber anders will. Aber wir haben gleichlaufende Interessenlagen. Für mich ist die kommunale Planungshoheit der Garant und der Schlüssel für diese Entwicklung. Ich brauche ein enges Band derer, die vor Ort leben und

ihre Gemeinschaft gestalten. Der Landrat ist in diesem Prozess Moderator und natürlich auch Gestalter in seinem eigenem Aufgabengebiet.

Die Regionalplanung als Schnittstelle zwischen kommunaler Bauleitplanung und Landesplanung ist in diesem Prozess hilfreich, wenn Fragen vor Ort nicht alleine gelöst werden können. Dies betrifft Bodenschätze, zusammenhängende Grünzüge für Frischluftaustausch u.a.m. Diese übergreifenden Belange regelt der Regionalplan und diesen großen Blick für Notwendigkeiten über den unmittelbaren Pragmatismus hinaus müssen wir uns bewahren. Die Regionalpläne werden verabschiedet von den Vertretern der kommunalen Gebietskörperschaften – wir entscheiden also über das Regelwerk, das wir berücksichtigen müssen, selbst.

Ein ganz aktuelles Thema: Wie geht der Landkreis mit dem Zustrom an Flüchtlingen um?

Das ist für die nächsten Jahre das beherrschende Thema nicht nur bei uns, sondern auf der ganzen Welt. Wir sind ein Einwanderungsland, und das sind wir besonders in dieser Region. Wir haben einen hohen Fachkräftebedarf. Wir brauchen ein erfolgreiches Diversitätsmanagement für ausländische Fachkräfte, die Arbeit suchen und für uns ein wichtiger Baustein zum Erhalt unserer Prosperität sind.

Beim akuten Flüchtlingsproblem geht es aber jetzt aktuell darum, die Flüchtlinge erst einmal überhaupt unterzubringen, sie möglichst schnell über die Sprache, den Arbeitsmarkt und die gesellschaftliche Teilhabe am kommunalen Leben zu integrieren und dies verträglich in den Gemeinden zu gestalten. Denn ein Großteil der Flüchtlinge wird bleiben. Die Landkreise sind zuständig für die Erstellung und Unterhaltung von Flüchtlingsunterkünften. Wir versuchen, anhand der Einwohnerzahlen in Abstimmung mit den Gemeinden die Flüchtlinge möglichst dezentral unterzubringen und gleichmäßig über den Landkreis zu verteilen. Wir müssen für eine längere Perspektive bis zu 10 Jahren adäquaten Wohnraum schaffen. Das bindet enorme Arbeitskapazitäten im Landratsamt. Das Bereitstellen von Wohnraum ist eine Aufgabe, hinzu kommt die Bereitstellung von Sprachkompetenzen, interkulturellen Kompetenzen, um die Flüchtlinge betreuen zu können. Das bürgerschaftliche Engagement unterstützt uns sehr, wir sind dringend darauf angewiesen. Die Gesellschaft hat enorme Integrationskraft, wir dürfen die Bevölkerung nur nicht überfordern. Eines dürfen wir nicht tun: Ängste zu unterdrücken oder für nicht bemerkenswert erachten. Die Politik muss an dieser Stelle Wege zur Kommunikation eröffnen.

INTERVIEW: URSULA AMMERMANN

„Ich sehe mich als Motor“ – Interview mit dem Dachauer Landrat Stefan Löwl

Standpunkte: Was sind derzeit die größten verkehrspolitischen Aufgaben im Landkreis Dachau?

Stefan Löwl: Es ist schwierig, da eine Reihung hinzubekommen, weil alle Verkehrssysteme, egal ob der Individualverkehr oder der öffentliche Nahverkehr, aktuell im Landkreis Dachau und auch darüber hinaus, schon am Limit sind. Die Prognosen zeigen ein steigendes Verkehrsaufkommen. Ursache ist zum einen der Einwohnerzuwachs, aber auch das geänderte Mobilitätsverhalten und geänderte gewerbliche Anforderungen – denken Sie beispielsweise an Vertriebssysteme durch den Online-Handel. Wir stehen schon an der Belastungsgrenze, und die Belastung wird auf allen Ebenen noch zunehmen.

Die klassische Pendlerbewegung hinein nach München verändert sich immer mehr, der Landkreis München hat inzwischen mehr Einpendler als Auspendler.



Landrat Stefan Löwl

Wie ist hier die Entwicklung im Landkreis Dachau?

Wir bleiben auch mittelfristig ein Auspendlerlandkreis, bedingt auch durch die gewerbliche Struktur unserer Gemeinden. Aber das Ungleichgewicht ist nicht mehr ganz so extrem. Eine zweite Entwicklung ist die Richtung der Pendlerströme: Wir hatten früher immer nur die Nord-Süd-Ausrichtung im Focus, alles Richtung München. Jetzt stellen wir fest, dass es auch einen relevanten Ost-West-Verkehr gibt, also vom Augsburg und Aichacher Raum Richtung Flughafen. Dachau wird damit noch mehr zum Durchpendler-Landkreis. Diese Verkehrsströme zu bewältigen, ist die große Herausforderung. Dazu müssen wir alle möglichen und natürlich auch finanzierbaren – dies ist die große Einschränkung – Konzepte umsetzen, um die Mobilität mit dem ÖPNV,

Daten Landkreis Dachau:

Bevölkerungszahl: 145.127 Einwohner

Wachstumsprognose des BayLfSt für den Zeitraum 2012-2032: +13,5 Prozent

(das ist das dritthöchste prognostizierte Wachstum in der Planungsregion 14 – zum Vergleich: Landkreis München: +15,7 Prozent, Landkreis Ebersberg: +14,9 Prozent)

größte Landkreisgemeinde: Große Kreisstadt Dachau 46.000 Einwohner

Stefan Löwl (CSU) wurde im März 2014 zum Dachauer Landrat gewählt

mit dem Auto oder mit dem Fahrrad zu gewährleisten. Mit Blick auf den Klimaschutz müssen wir auch über die Art der Mobilität nachdenken: E-Mobilität und Car-Sharing sind Ansätze, die wir vorantreiben müssen. Und nicht zuletzt auch den Vorrang des ÖPNV oder der Fahrräder vor dem Autoverkehr, gerade im innerstädtischen Bereich, ist etwas, was mittelfristig in die Verkehrs- und Stadtplanung mit eingebracht werden muss.

Ein großes Problem im Verdichtungsraum sind die Nutzungskonkurrenzen. Fläche ist eine endliche Größe. Alle Infrastrukturprojekte, egal ob schienengebundener Verkehr oder Verkehr auf der Straße, stoßen hier im Ballungsraum immer auf den Widerstand der konkurrierenden Nutzungsinteressen: jede Busbeschleunigung im Verdichtungsraum ist beispielhaft eine Benachteiligung des Autoverkehrs, jede Tempo-30-Zone ist ein Problem für die Busbeschleunigung. Das greift alles ineinander ein. Dies ist ein Gesamtsystem zu packen, das ist die große Herausforderung.

Eine harte Konkurrenz um den begrenzten Verkehrsraum, das kannten wir bisher ja eher aus der Landeshauptstadt München...

... gibt es aber auch bei uns, insbesondere im südlichen Landkreis Dachau, vor allem in der Stadt Dachau und in der Gemeinde Karlsfeld, die zusammen ungefähr die Hälfte der Landkreisbevölkerung ausmachen und wo in direkter Nähe zu München auch die ganzen (Durch-)Pendler durchfahren, was die Verkehrsprobleme noch potenziert. Von den Anwohnern werden immer wieder Umfahrungen und sogar Tunnellösungen gefordert. Für Karlsfeld stand ein Tunnel sogar schon einmal im Bundesverkehrs-

wegeplan, der jetzt auch wieder angemeldet wurde. Es gibt auch das Projekt Nordostumfahrung Dachau, wo der Ostabschnitt jetzt in die Planfeststellung gegangen ist. Wir untersuchen außerdem auch die Möglichkeiten einer Westumfahrung Dachau. Alle Projekte haben jedoch auch Kritiker.

Welche Ansätze verfolgt der Landkreis, damit es nicht zum Verkehrskollaps kommt?

Aktuell arbeiten wir an einem umfassenden Gesamtverkehrskonzept. Wir wollen damit sämtliche Verkehre im Landkreis Dachau und den angrenzenden Bereichen analysieren und prognostizieren, um für die Zukunft Entwicklungsszenarien aufzeigen zu können. Wir wollen nicht nur einen neuen Nahverkehrsplan, sondern vor allem eine ganzheitliche Lösung für den ganzen Landkreis. Alle Gemeinden haben sich bereit erklärt, die Daten, die sie schon haben, dem Landkreis zugänglich zu machen. Es gibt viele Einzelkonzepte und Teiluntersuchungen, und die wollen wir in das Gesamtkonzept integrieren. Wir schaffen damit eine einheitliche Datenbasis, wir nehmen die Wünsche auf, die jede Gemeinde an die Verkehrsentwicklung hat. Dabei geht es jedoch eher um die Relevanz sowie potentiellen Auswirkungen und noch nicht um konkrete Trassenführungen, beispielsweise für Ortsumgehungen.

Welche Rolle spielt dabei die Bürgerbeteiligung? Ist sie schon im ersten Schritt dabei oder kommt sie erst später?

Die hat schon begonnen. Wir sind gerade in der Phase der Grundlagenermittlung und haben mit dem Thema ÖPNV begonnen. Dazu hatten wir schon die erste Veranstaltung, wo die Bürgerinnen und Bürger sagen konnten, was sie sich wünschen: von der Einzelverbindung bis hin zu Tangentialen, die sie auf Karten einzeichnen konnten. Was für mich sehr spannend war: Wo setzen die Bürger die Prioritäten? Wollen sie lieber ein gutes Angebot in der Fläche oder setzen sie auf schnelle Verbindungen? Sind Wochenend- oder Abendverkehre wichtig oder eher die höhere Taktfrequenz untertags? Diese Wünsche fließen in den Nahverkehrsplan ein. Das Thema motorisierter Individualverkehr gehen wir im ersten Quartal 2016 an, da hierzu momentan noch die Verkehrszählungen laufen. Das Thema Nahmobilität ist im Sommer dran und hier ist u.a. auch der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) beteiligt.

Eine Stadt-Umland-Bahn ist seit über zwanzig Jahren im Gespräch, ohne dass sich bei diesem Thema etwas bewegt hat. Ihr Vorschlag ist stattdessen eine Stadt-Umland-Bahn auf Gummirädern. Ist das die billigere Alternative?

Ich möchte das weniger an den Investitionskosten festmachen, sondern vielmehr an den Zeiträumen, in denen sich so ein Vorhaben realisieren lässt. Eine Busverbindung lässt sich schneller einrichten, als wenn man an eine Schienentrasse geht, die bei den Nutzungskonflikten um die Flächen äußerst problematisch ist. Einige der Trassen, die damals für eine Stadt-Umland-Bahn untersucht wurden, sind heute schon gar nicht mehr möglich, weil die Trassen zum Teil bebaut worden sind. Deshalb glaube ich, dass eine Stadt-Umland-Bahn auf Schienen nur sehr langfristig entwickelt werden kann. Aber uns läuft die Zeit davon. Ein solches Rapid-Busangebot muss aber vergleichbar sein mit einem S-Bahn-Angebot. Es müssen schnelle Verbindungen sein, es müssen vertaktete Verbindungen sein. Hier haben wir auch schon ein erstes Pilotprojekt: Wir prüfen gerade die Finanzierung einer Schnellbusverbindung von Dasing nach Pasing. Von der Paartalbahn (Strecke Ingolstadt-Augsburg, d. R.) wollen wir einen getakteten Bus bis nach Pasing auf der Autobahn A 8 anbieten. Der Bus fährt nur die Autobahn ab, fährt an den Ausfahrten kurz raus, nimmt die Pendler mit, die am Park&Ride-Platz geparkt haben, dreht am Kreisverkehr um und fährt wieder auf die Autobahn. Das Ganze soll dann mit einer S-Bahn-ähnlichen Taktung laufen. So etwas geht aber nicht nur an der A8, das geht auch tangential. Da wird die Strecke gerade entwickelt von Fürstenfeldbruck über Esting nach Dachau, vielleicht auch weiter Richtung Oberschleißheim. Eine zweite Idee ist, einen Schnellbus aus Aichach über Altomünster, Petershausen Richtung Oberschleißheim oder weiter nach Garching zu führen.

Wie sieht beim Verkehr die Zusammenarbeit mit den benachbarten Kommunen aus? Gibt es da nach dem Ausgang der Kommunalwahl 2014 mit vielen neuen Verwaltungschefs in Landkreisen und Gemeinden andere Ansätze?

Bei der Wohnungsbaukonferenz im März 2013 auf Einladung des damaligen Münchner OB Ude gab es den Kritikpunkt des Umlandes: Allein Wohnraum schaffen hilft uns nichts. Wir brauchen Verkehrskonzepte, wir brauchen Lösungen für die soziale Infrastruktur. Da war die neue Konferenz mit OB Reiter im März 2015 thematisch schon weiter gefasst. Es ging dann auch um Verkehr oder um Kooperationen in der Bildung, also dass man den Schulneubau über die Landkreisgrenzen hinaus abstimmt. Da ist ein politischer Umschwung spürbar: Die Kommunen wollen die Herausforderungen des regionalen Wachstums gemeinsam angehen.

Wie gut sind im Landkreis Dachau Siedlungspla-

nung und Verkehrsplanung aufeinander abgestimmt?

Das Bewusstsein, dass man bei der Planung zum Nachbarn hinüberschauen muss, ist bei unseren Landkreismunicipalitäten schon da. Die großen Konflikte habe ich in meiner einjährigen Amtszeit auch noch nicht gesehen. Die Kommunen sind aber in ihrem System gebunden, gerade wenn es um die Gewerbesteuer geht. Beim Thema interkommunale Gewerbegebiete gibt es bei den Gemeinderäten große Vorbehalte.

Welche Rolle spielt der Landrat Stefan Löwl beim Thema Verkehrsentwicklung im Landkreis Dachau?

Sehen Sie sich hier mehr als Motor oder mehr als Moderator?

Ich sehe mich hier als Motor. Ich habe im Landratsamt zügig eine Arbeitsstruktur eingerichtet und ein eigenes Sachgebiet Kreisentwicklung geschaffen. Die Ideen, ein Gesamtverkehrskonzept zu erarbeiten und Mittel dazu im Haushalt einzustellen, kamen von mir. Und auch das Thema Bürgerbeteiligung ist mir von Anfang an wichtig gewesen. Hierfür habe ich finanzielle Mittel freigeschaufelt und konnte weitere Ressourcen im Kreistag einwerben, welche ich jetzt nach einem Beschluss des Kreistags dauerhaft zur Verfügung habe.

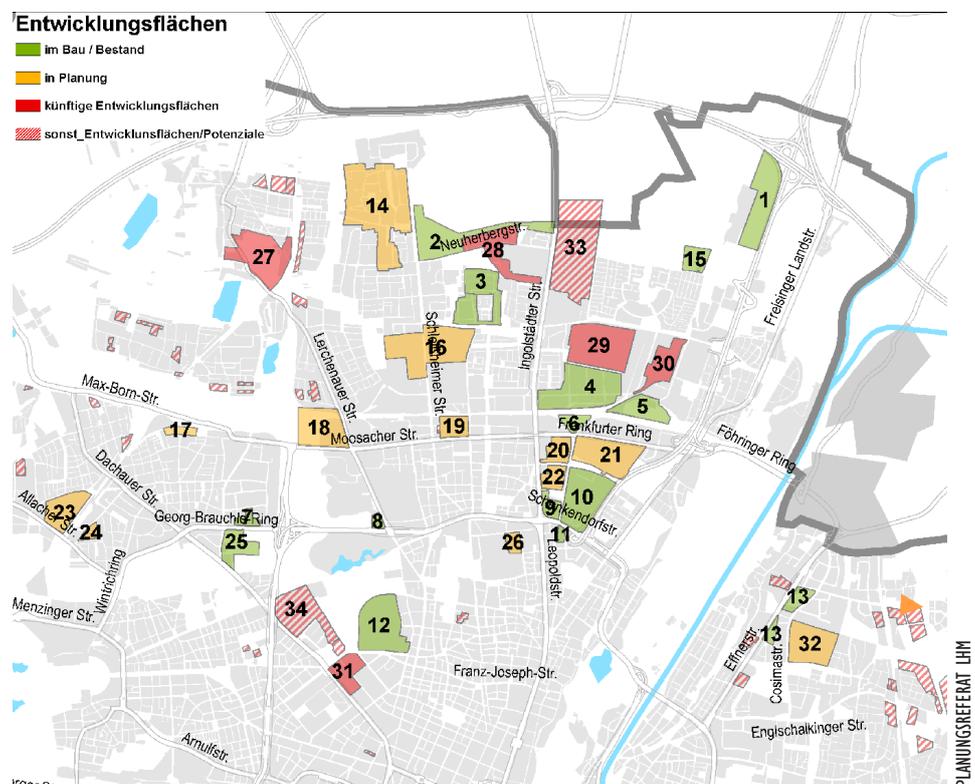
INTERVIEW: MICHAEL SCHNEIDER

Verkehrskonzept für den Münchner Norden

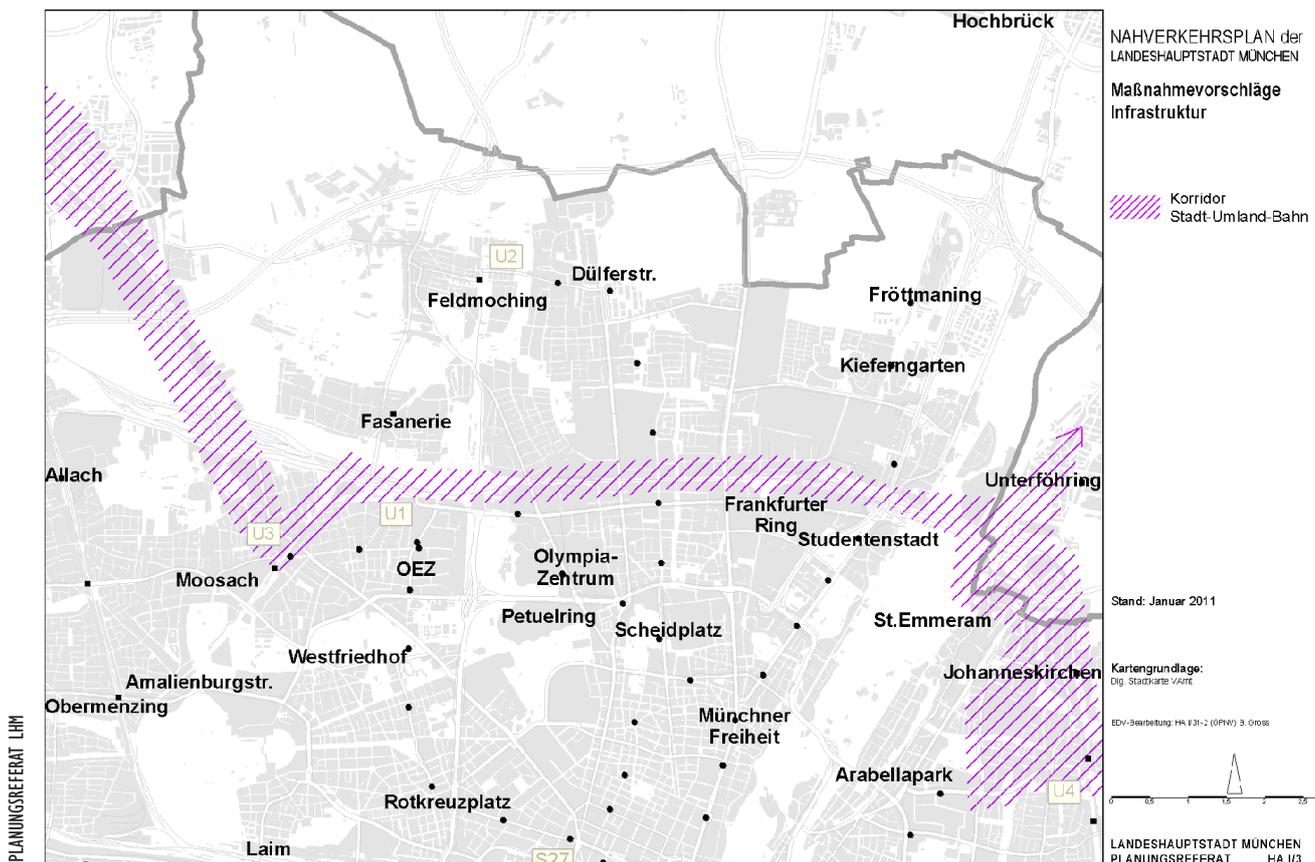
Jenseits der unter städtischer Regie verlaufenden Stadterweiterungsprojekte, der Messestadt Riem im Osten und Freiham im Westen, ist in den letzten Jahren verstärkt der Münchner Norden in den Fokus geraten. In diesem stark gewerblich-industriell geprägten Teil Münchens warten starke städtebauliche Herausforderungen – einerseits durch die Konversion von Bundeswehr- und Industrieflächen, andererseits durch das Wachstum von BMW – Stichwort: Forschungs- und Innovationszentrum FIZ future.

Unstrittig war seit langem, dass das Verkehrssystem im Münchner Norden an die neue Situation angepasst werden muss. Die Arbeit am Verkehrskonzept Münchner Norden hat mit dem Stadtratsbeschluss vom 22. Oktober 2014 eine wichtige Stufe erreicht.

Der Stadtrat hat sich unter anderem für die Aufnahme konkreter Planungen zur Tram 23/24 (Verlängerung der Tram 23 von der Parkstadt Schwabing bis zum U-Bahnhof Kieferngarten und der Tram 24 vom U-Bahnhof Kieferngarten zum U-Bahnhof Am Hart) sowie zur Verlängerung der Schleißheimer Straße mit einem Anschluss an die A 99 ausgesprochen.



Entwicklungsflächen im Münchner Norden (Stand 2011), Datengrundlage: Geodatenpool, Fachliche und grafische Bearbeitung: Stadtentwicklungsplanung, Verkehrsplanung



Ausschnitt zur Stadt-Umland-Bahn aus Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Darüber hinaus ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Freistaat Bayern weitere Maßnahmen zur mittel- und langfristigen Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs, wie zum Beispiel eine Nutzung des DB-Nordrings für den Schienenpersonennahverkehr, zu prüfen. Dies war schon 1989 bei der legendären Integrierten ÖPNV-Planung der Fa. Intraplan Untersuchungsgegenstand gewesen, wobei seinerzeit die wenig ÖV-affine Flächennutzung im Umfeld des „Nordrings“ das Thema in die weitere Zukunft schob. Jetzt, 25 Jahre später, ist es angesichts der faktischen Flächen-Konversionen überfällig, sich wieder einer ÖPNV-Nutzung des Nordrings zu widmen.

Zudem hat der Stadtrat beschlossen, dass die Planungen zur U 26 weiterverfolgt und dem Stadtrat gemeinsam mit den Planungen zum Bau einer neuen U-Bahn-Entlastungsstrecke im Korridor Implerstraße-Hauptbahnhof-München Freiheit („Projekt U 9“) und zusammen mit einer bautechnisch konstruktiven Grobeinschätzung wieder vorgelegt werden.

Das Verkehrskonzept beinhaltet außerdem viele weitere Bausteine zur Verbesserung des Verkehrsangebotes im Münchner Norden – von der Erweiterung des Busangebots über die Ertüchtigung stark belasteter Knotenpunkte im Straßennetz und die Ergänzung

des Radwegenetzes bis hin zu Maßnahmen beim Mobilitätsmanagement.

Bemerkenswert ist, wie intensiv sich BMW in die Diskussion eingebracht hat und weiter einbringt – sowohl was den MIV wie den ÖPNV betrifft. Bemerkenswert ist ferner, dass auch die Anrainer-Gemeinden in den laufenden Abstimmungsprozess eingebunden sind.

Es lohnt sich, sich über die städtische Seite <http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplannung/Projekte/Verkehrskonzept-Muenchner-Norden.html> in die diversen Berichte und Beschlussvorlagen einzuarbeiten.

GEORG KRONAWITTER

Dr. Georg Kronawitter war Mitglied des Münchner Stadtrats bis 2014 und ist Mitglied im Münchner Forum.

Sicherung der Top-Position verlangt gemeinschaftliches Handeln

Die Region München ist eine der attraktivsten Wirtschaftsregionen innerhalb Deutschlands und der EU mit einem breiten Branchenmix von Unternehmen sowie einer breit angelegten Forschungs- und Hochschullandschaft. Zudem prägen weiche Standortfaktoren wie das vielfältige kulturelle Angebot an Theatern und Museen und – bedingt durch die Nähe zur bayerischen Seenlandschaft und zu den Alpen – der hohe Freizeit- und Erholungswert die Lebensqualität in der Region. Sowohl die günstigen Beschäftigungsbedingungen als auch die günstigen weichen Faktoren mit einem hohen Wohn- und Freizeitwert sind ausschlaggebend für ein überdurchschnittliches Wachstum bei Einwohnern als auch Beschäftigten. Allerdings birgt die hervorragende wirtschaftliche Entwicklung der Region München auch Herausforderungen. Florierende Unternehmen sind auf den Zuzug weiterer Fachkräfte angewiesen, die bezahlbare Wohnungen und leistungsfähige Mobilitätsangebote erwarten.

Differenzierte Einwohnerentwicklung in der Region u. a. als Folge unterschiedlicher wirtschaftlicher Schrittgeschwindigkeit

Seit Mitte der 1990er Jahre ist sowohl in der Landeshauptstadt München als auch in der Region München eine kontinuierliche positive Bevölkerungsentwicklung festzustellen. In der gesamten Region betrug der Einwohnerzuwachs zwischen 1995 und 2013 15,5 Prozent bzw. ca. 370.000 Personen. Der positive Einwohnerzuwachs wird sowohl durch höhere Geburtenraten als auch Wanderungsgewinne, bedingt durch die günstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der Region, getragen. Der positive Trend der natürlichen Bevölkerungsentwicklung wird sich nach amtlichen Prognosen bis 2030 weiter fortsetzen, wenn auch die Dynamik des demographischen Wandels etwas eingebremst werden dürfte. Ob und inwieweit dies durch die derzeit anhaltende Zuwanderung aufgefangen oder gar überkompensiert wird, ist schwer prognostizierbar. Die Region München (Planungsregion 14) wird um weitere ca. 340.000 Einwohner (davon 180.000 Einwohner in der Landeshauptstadt München) in den nächsten 16 Jahren wachsen. Begleitet wird dieser Trend durch eine seit Jahren deutlich erkennbare Veränderung der Haushaltsstrukturen, insbesondere einer signifikanten Zunahme der Ein- und Zwei-Personen-Haushalte.

Allerdings ist die Einwohnerentwicklung in der Region sowohl in der Vergangenheit als auch in der Zukunft differenziert zu betrachten. Neben der Landeshauptstadt München konnten insbesondere nach Eröffnung des Flughafens als Wirtschaftsmotor die Landkreise im Münchner Norden (Freising, Dachau, Erding, München) sowie Gemeinden im unmittelbaren oder weiteren Flughafenumfeld (z.B. Hallbergmoos + 3.950 Einwohner, Freising), Gemeinden

entlang der S-Bahnachsen sowie Gemeinden mit guter verkehrlicher Infrastruktur (Autobahnanbindung, gute Erreichbarkeit des Flughafens München) und Kommunen mit Kreisstadtfunktion (wie die Stadt Dachau und die Stadt Freising) in der Vergangenheit deutliche Einwohnergewinne verzeichnen. Entsprechende Flächenpotenziale (ehemalige Firmenareale/ Bundeswehrareale) für die Ausweisung für Wohnbauland und gewerbliche Ansiedlung waren in diesen Gemeinden zudem mit ausschlaggebend für die markanten Einwohnerzuwächse. Gemeinden mit beschränkten Flächenpotenzialen oder mit einer restriktiven Ausweisungspolitik verzeichneten dagegen nur eine moderate oder gar stagnierende Bevölkerungsentwicklung (z.B. Neufahrn bei Freising).

Für die Zukunft ist eine Fortschreibung dieses positiven Entwicklungsprozesses nicht uneingeschränkt möglich. In der Landeshauptstadt München werden bis 2030 die größeren Entwicklungsareale von Bahn, Post, ehemaligen Bundeswehrkasernen sowie Firmengelände, die im Zuge von Verlagerungen freigeworden sind, weitestgehend entwickelt sein; weitere größere Flächenpotenziale sind in den Folgejahren nach 2031 nicht zu erwarten; ähnliches gilt für Gemeinden wie Erding und Freising, in denen in der jüngsten Vergangenheit größere Wohnbau- wie auch gewerbliche Flächenpotenziale vor allem auf ehemaligen militärischen Liegenschaften entstanden sind und aktuell bzw. in naher Zukunft realisiert werden.

Gemeinden wie Hallbergmoos oder Unterschleißheim, die vor allem durch die Nähe zum Flughafen München als einem wichtigen Arbeitgeber in der Region sowie durch die davon ausgehenden Synergieeffekte profitierten und überdurchschnittliche Wachstumsraten zu verzeichnen haben, werden aufgrund ausgeschöpfter oder nur noch beschränkt

vorhandener Flächenreserven daher lediglich moderat wachsen können.

Beschäftigtenentwicklung mit lokalen Wachstumshochburgen

Ähnlich wie bei der Bevölkerungsentwicklung hat sich auch die Zahl der Beschäftigten in der Region seit Mitte der 1990er Jahre überdurchschnittlich positiv entwickelt.

chen Hochschulen und Forschungseinrichtungen (Hochschulstandort München, Hochschulstandort Freising, Forschungscampus Garching) sowie das traditionelle Handwerk prägt die Wirtschaftsstruktur der Region. Insbesondere mit der Verlagerung des Flughafens München Anfang der 1990er Jahre wurde ein wichtiger und regional wie überregional bedeutender Arbeitgeber (550 Betriebe und ca. 33.000 Beschäftigte [Stand: 2012]) mit entsprechenden

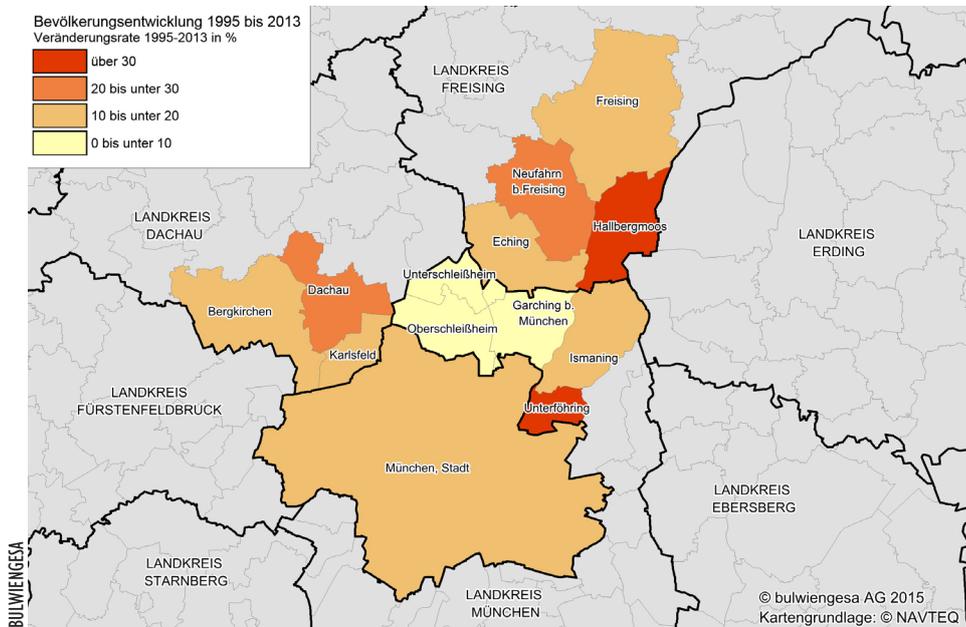
Synergieeffekten in der Region platziert.

Innerhalb der Region sind allerdings in Bezug auf die Beschäftigtenentwicklung und Beschäftigtenstreuung deutliche Unterschiede festzustellen.

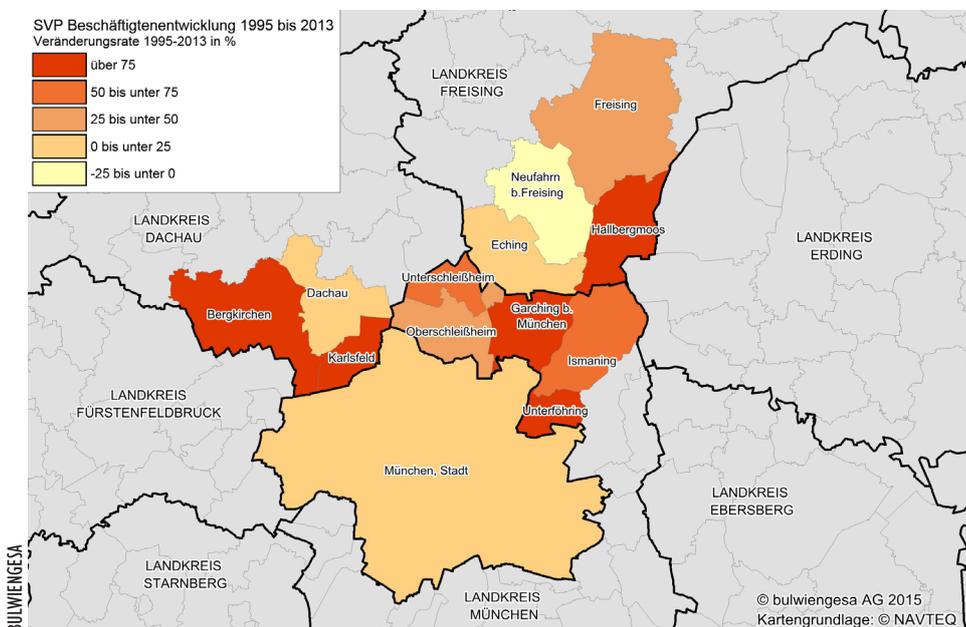
Gemeinden im Flughafenumfeld oder auch entlang bedeutender Verkehrsachsen (S-Bahn, Autobahn) mit entsprechenden Flächenpotenzialen haben infolge von Unternehmensansiedlungen in der Vergangenheit einen überdurchschnittlichen Beschäftigungszuwachs erfahren

(Hallbergmoos +700 % bzw. Stadt Freising +46% zwischen 1995 und 2013). In Gemeinden ohne direkte Anbindung an das ÖPNV-Netz bzw. ohne Autobahnanschluss oder mit eingeschränkter Flächenverfügbarkeit ist dagegen diese Dynamik nicht festzustellen (z.B. Neufahrn b. Freising -21%). Trotz eines signifikanten Beschäftigungszuwachses und anhaltender Zuwanderung hat auch die Region München analog dem bundesweiten Trend einen

zunehmenden Fachkräftemangel zu verzeichnen. Dieser wird nach einer aktuellen Studie der Industrie- und Handelskammer für die gesamte Region in einer Größenordnung von ca. 115.000 Personen beziffert. Eine zunehmende Wohnraumknappheit und Knappheit bei Flächen für gewerbliche Ansiedlung



Beschäftigtenentwicklung 1995 bis 2013



Einwohnerentwicklung 1995-2013

Allein im Zeitraum zwischen 2008 und 2014 ist die Beschäftigtenzahl um ca. 14 Prozent bzw. ca. 160.000 Beschäftigte gestiegen. Ein breiter Mix aus zukunftsorientierten Branchen (u.a. Life Science, Software-IT) das Verlags- und Medienwesen, eine weit aufgestellte Forschungslandschaft mit zahlrei-

könnte diese Entwicklung weiter verschärfen.

Als weiterer Standortvorteil kommen für die Wachstumsgemeinden günstige bzw. niedrige Gewerbesteuerhebesätze zum Tragen. Hier ist innerhalb der Region ein deutliches Gefälle zwischen der Stadt München und den Gemeinden im Münchner „Speckgürtel“ zu erkennen (Stadt München: 490 Punkte, Stadt Dachau: 350 Punkte, Garching b. München: 330 Punkte, Hallbergmoos: 320 Punkte).

Dies hat in jüngerer Vergangenheit zu Unternehmensverlagerungen aus der Stadt München in die Region geführt. Namhafte Beispiele bieten hierfür die Unternehmensverlagerungen der Versicherungskonzerne Allianz und Swiss Life von München nach Unterföhring bzw. Garching. Entsprechend kommt dieser Trend auch bei den Pendlerverflechtungen zum Ausdruck: Seit 2012 liegt der Anteil der Pendler von der Stadt in den Landkreis München erstmals höher als in Gegenrichtung.

Mit dem deutlichen Einwohner- und Beschäftigungszuwachs in der Stadt wie auch in der Region München in den vergangenen zwei Jahrzehnten ist das gut ausgebaute Verkehrsnetz, das im Zuge der Olympischen Sommerspiele von 1972 entstanden und in den Folgejahren sukzessive weiterentwickelt worden ist, mittlerweile an seine Kapazitätsgrenzen gestoßen.

Für eine gesteuerte Regionalentwicklung, die den Wachstumsprozess quantitativ wie qualitativ zu begleiten hat, ist Mobilität ein entscheidender Faktor. Ungelöste Verkehrsprobleme limitieren zukünftiges Wachstum.

Hier ist dringender Handlungsbedarf gegeben, um das zukünftige Wachstum auch verkehrstechnisch bewältigen zu können. Als wichtige Projekte sind hier innerhalb der Stadt München der Ausbau des S-Bahn- wie auch des U-Bahnnetzes (u.a. zweite S.-Bahn-Stammstrecke sowie Tangentialverbindungen) als auch auf regionaler Ebene u.a. die Einrichtung einer Stadt-Umland-Bahn und der Ausbau des Autobahn-Südrings zu nennen.

Auswirkungen auf den Immobilienmarkt durch Wachstum deutlich spürbar

Die durch das überdurchschnittliche Bevölkerungswachstum wie auch Beschäftigtenwachstum und die veränderten Haushaltsstrukturen (Zunahme der Ein- und Zwei-Personen-Haushalte) ausgelöste hohe Nachfrage nach Wohnraum wie auch nach gewerblichen Flächen bei gleichzeitig knappem Angebot in der Region hat zu deutlichen Kauf- wie auch Mietpreisanstiegen seit der Jahrtausendwende geführt. Die Kaufpreisentwicklung im Immobiliensegment Eigentumswohnungen lag zwischen 2004 bis 2014 in einer

Spannweite von 18 bis 68 Prozent (Durchschnittspreise) bei einem sehr heterogenen Verteilungsbild in der Region. Die durchschnittlichen Mietpreise von Eigentumswohnungen entwickelten sich im selben Zeitraum in einer Spanne von 18 bis 31 Prozent. Signifikant sind die Kauf- und Mietpreisanstiege vor allem in der Landeshauptstadt München (+ 68% bei den Kaufpreisen [von 3.500 auf 5.900 Euro/qm] und +19 % bei Mieten [von 11,40 auf 14,90 Euro/qm]) sowie im Landkreis Dachau (+ 43,5% Kaufpreise [von 2.860 auf 4.100 Euro/qm], + 27,3 % Mieten [von 8,80 auf 11,20 Euro/qm]) und Landkreis München (+ 54,5 % Kaufpreise [von 3.010 auf 4.650 Euro/qm] + 18,5% Mieten [von 10,30 auf 12,20 Euro/qm]).

Der prognostizierte Einwohner- wie auch Beschäftigtenzuwachs wird den hohen Nachfragedruck bei Wohnraum und damit das hohe Preisniveau auch in Zukunft aufrechterhalten. Der damit induzierte Wohnraummangel hätte allerdings negative Folgen für die Zuwanderung von Arbeitskräften und damit auch für das Wachstum insgesamt.

Die Gemeinden sehen daher einen hohen Handlungsbedarf im Bezug auf die Ausweisung von Flächen für die Wohnraumversorgung wie auch für weitere Unternehmensansiedlungen bei gleichzeitiger Wahrung von Standortqualitäten (ausreichende Naherholungs- und Freizeitangebote). Dies erfordert in Zukunft ein organisiertes und unter den Gemeinden innerhalb der Region abgestimmtes Flächenmanagement.

Als wichtiger Baustein in diese Richtung könnte die Erfassung aller in den Kommunen vorhandenen Flächenpotenziale in einem Flächeninformationssystem (z.B. Flächendatei) sein.

Das anhaltende Wachstum zwingt die Akteure in der Region, in Zukunft noch enger als bislang miteinander zu kooperieren. Dazu ist Transparenz und eine verbesserte Kommunikation notwendig. Wachstum muss als Chance begriffen und darf nicht nur negativ gesehen werden.

Nur in Kooperation können die bevorstehenden Aufgaben, die mit dem Wachstum verbunden sind, bewältigt werden.

HEIKE PIASECKI

Dr. Heike Piasecki ist Niederlassungsleiterin der bulwiengesa AG in München und Bereichsleiterin Wohn- und Serviceimmobilien

Regionale Wohnungsbaukonferenz

Ein Nachbericht

„Interkommunale Zusammenarbeit ist eine politische Notwendigkeit!“ Das bekräftigte Oberbürgermeister Reiter, als er am 18.03.2015 die Regionale Wohnungsbaukonferenz im Alten Rathausaal eröffnete. Seiner Einladung, über die gemeinsamen Herausforderungen der Zukunft zu diskutieren und gemeinsame Projekte zur Lösung zu vereinbaren, waren mehr als 400 Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Verbänden und Vereinen gefolgt. Die Veranstaltung setzte den Dialog der Konferenz der Europäischen Metropolregion München (EMM) in Rosenheim im Herbst 2014 fort.

Ziel der Konferenz war es, gemeinsame Lösungsstrategien zu entwickeln und zu vereinbaren, wie die aktuellen und künftigen Bedarfe an bezahlbarem Wohnraum in der Metropolregion München gedeckt werden können. Dass es dabei um weit mehr als die Flächenpotenziale für Wohnungsbau geht, hatte die Untersuchung des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) Ende 2014 gezeigt: für die Planungsregion 14 hat der PV Reserveflächen für 220.000 Wohnungen ermittelt. Zahlenmäßig ist die Region also gut mit Wohnbaulandpotenzialen versorgt – doch warum werden die Potenziale von den Kommunen nicht bedarfsgerechter umgesetzt?

Der genauere Blick auf die Flächenpotenziale zeigt, dass nicht allein Quantitäten gefragt sind, sondern auch Qualitäten: die bestehenden Qualitäten des Ortsbildes oder der Freiraumversorgung sowie der bedarfsgerechten Infrastruktur – sowohl der Verkehrserschließung als auch der sozialen und Bildungs-Infrastruktur. Dass die Kommunen im Rahmen ihrer Planungshoheit oft nur zögerlich ihre Flächenpotenziale für den Wohnungsbau heben, hat mit dem Erhalt der bestehenden Qualitäten zu tun und der Sorge, mit möglichen Defiziten in der Infrastrukturversorgung und den Folgekosten alleingelassen zu werden. Selbst die finanzkräftigen Kommunen und Landkreise der Region München können allein keine 2. Stammstrecke zur Taktverbesserung stemmen, nicht jede Kommune kann ein Gymnasium finanzieren oder den Bedarf überhaupt einer weiterführenden Schule mit eigenen Schülerzahlen begründen. Daher hatte Oberbürgermeister Reiter angeboten, bei diesen Aufgaben zu unterstützen und gemeinsame Allianzen zu schmieden, um beispielsweise bei Fördermit-

telgebern für bessere Unterstützung der Region zu werben.

So setzte sich die Konferenz ausführlich mit Möglichkeiten auseinander, wie die verkehrlichen Herausforderungen der Region gemeinsam anzugehen sind. Auch wenn mit dem sportlich-knappen Zeitrahmen eines Vormittags naturgemäß nicht alle Vorschläge bis zum Ende diskutiert werden konnten, wurde doch einiges vereinbart:



Plenum Regionale Wohnungsbaukonferenz

REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG MÜNCHEN

- Die von der Stadtbaurätin Merk schon seit langem geforderten „Busse nach Berlin“ mit politischen und weiteren Unterstützerinnen und Unterstützern sollen dieses Jahr (geplanter Termin 24.11.2015) nach Berlin fahren, um beim Bund die bessere und zeitgerechtere finanzielle Ausstattung des Ausbaus der Öffentlichen Verkehrsstruktur in der Metropolregion München einzufordern. Mit der Oberbürgermeisterin Bauer, Stadt Rosenheim, konnte wie bei allen in der Konferenz vorgestellten Projekten hierfür eine Patin aus der Metropolregion gewonnen werden.
- Das Raumordnerische Entwicklungskonzept München Südwest stellte als Patin Bürgermeisterin

Dr. Kössinger, Gemeinde Gauting, vor. Die Würmtal-Kommunen hatten dieses Konzept gemeinsam beauftragt und die Erarbeitung von Vorschlägen zur integrierten Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumentwicklung engagiert begleitet. Nun wollen sie die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge mit einem gemeinsamen Regionalmanagement umsetzen.

- Landrat Löwl, Landkreis Dachau, stellte die laufenden Aktivitäten zum interkommunalen Verkehrskonzept Münchner Norden vor. BMW-Geschäftsführer Dr. Grebenc erläuterte die Konzepte und legte dar welche verkehrlichen Auswirkungen und Lösungen die Entwicklung des BMW FIZ Future in diesem Bereich zu erwarten sind.

- Oberbürgermeister Gotz, Stadt Erding, sprach sich für einen gemeinsamen Vorstoß beim Bund aus, um die freiwerdenden Konversionsflächen in der Region für die Siedlungsentwicklung nutzen zu können. Gemeinsam wird nun Unterstützung eingeworben: diese Flächen sollten zum einen günstiger an die Kommunen abgegeben werden, damit mehr bezahlbarer Wohnraum entstehen kann, und zum anderen sollte auch die Verkehrs- und Infrastrukturanbindung dieser Flächen stärker mit Bundesmitteln unterstützt werden.

- Für den Nachbarschaftsdialog Schulentwicklung warben die Paten die Münchner 3. Bürgermeisterin Strobl und Landrat Göbel, Landkreis München. Aus der gemeinsamen Betrachtung der Schulbedarfe sollen, wo dies sinnvoll und umsetzbar ist, konkrete gemeinsame Projekte und geeignete Kooperationsformen entwickelt werden.

- Ausgehend von seinem Aktionsplan zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums im Landkreis Fürstentum stellte der Landrat Karmasin einige grundsätzliche Überlegungen an und hinterfragte, ob das Wachstum der Metropolregion „um jeden Preis“ akzeptiert werden müsse. Er wies auf die lediglich moderierende Rolle der Landkreise hin und ermunterte die Kommunen, ihre Planungshoheit mutig auszunutzen beispielsweise durch Anwendung der Instrumente zur sozialgerechten Bodennutzung.

- Darüber hinaus wurden weitere, spontan gemeldete Projekte diskutiert. Es wurde vereinbart, sie als Beiträge zu mehr und bezahlbarerem Wohnungsbau weiter zu konkretisieren und umzusetzen:

- Verbandsdirektor Breu, RPV München, präsentierte die laufenden Potenzialuntersuchungen zu Radschnellwegen. Die Umsetzung von Radschnellwegen unterstützt wirkungsvoll die Wahlmöglichkeiten bei der Mobilität und entlastet die übrigen Straßen- und Schienenverkehre.

- Präsident Heese, Bayerische Architektenkammer, regte an, eine Best-Practice-Sammlung guter Beispiele für Wohnungsbau, Innen- und Siedlungsent-

wicklung, gerade auch aus weniger zentralen Orten zusammenzustellen. Mit Öffentlichkeitsarbeit hierzu, z.B. Ausstellungen oder Veranstaltungen, sollte bei kommunalen Entscheidungsträgern sowie der Öffentlichkeit für aktive Orts- und Innenentwicklung geworben und gezeigt werden, dass sie neben der Bedarfsdeckung auch gestalterischen Mehrwert bringen kann.

- Landrat Niedergesäß, Landkreis Ebersberg, stellte das freiwillige Förderprogramm des Landkreises Ebersberg vor: in den nächsten zehn Jahren sollen 1.000 neue, mit Mitteln des Landkreises geförderte Wohnungen gebaut werden.

- Um das Engagement zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums weiter zu vertiefen, lud die stellvertretende Sozialreferentin Simeth zur Fachkonferenz „Wohnen für alle ermöglichen“ ein, die bereits vom 15. bis 17. Juni in Freising stattfand.

Die genannten Projekte sollen nun gemeinsam umgesetzt werden. Oberbürgermeister Reiter lud in seinem Schlusswort zu der nächsten Regionalen Wohnungsbaukonferenz im Frühjahr 2016 ein. Er betonte nochmals deutlich: „Ich habe kein Interesse an der Planungshoheit im Umland, mir reicht meine eigene!“ Um die genannten Projekte umzusetzen und die Ideen mit Leben zu füllen, sind nun alle zusammen gefragt, im Sinne eines regionalen Bündnisses für Wohnungsbau und Infrastruktur das Ihre beizutragen.

REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG MÜNCHEN

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

V.i.S.d.P.: Ursula Ammermann

Redaktionsschluss: 24.06.2015

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 ein Mail an: info@muenchner-forum.de

Gemeinsam auf Spurensuche

Bürger erforschen die Kulturlandschaft und kartieren Spuren der Geschichte

Die Kulturlandschaft der Region Freising-Erding in ihrer typischen Ausprägung und mit ihren charakteristischen historischen Elementen ins Bewusstsein der Bevölkerung zu rufen und planvoll entwickeln zu können, war das Ziel eines LEADER-Kooperationsprojektes, das unter Leitung des Instituts für Landschaftsarchitektur an der Hochschule Weihenstephan-Triesdorf zwischen September 2011 und Mai 2014 lief. Hauptanliegen des Projektes war es, über die ehrenamtliche Mitarbeit der Bevölkerung noch vorhandene Kulturlandschaftselemente zu erfassen und zu dokumentieren und sie in einem digitalen Portal einer breiten Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen.

Für viele Menschen ist das „Bild“ der Heimat eng mit dem Bild der jeweiligen Landschaft verbunden, die je nach geologischen und klimatischen Voraussetzungen, der spezifischen historischen Entwicklung und den dadurch bedingt unterschiedlichen Nutzungsformen unverwechselbare, charakteristische Züge erhielt. Prägenden Einfluss haben vor allem die ehemaligen Herrschaftsverhältnisse, die Land- und Forstwirtschaft, die Verkehrsstrukturen, aber auch die Volksfrömmigkeit und viele Dinge mehr. In all diesen Bereichen greift der Mensch in die Landschaft ein, schafft Strukturen und hinterlässt Objekte und Spuren, die das Bild einer Landschaft prägen. Das „Inventar“ an historischen Kulturlandschaftselementen, die von einer früheren Nutzung des Menschen zeugen, reicht von Grenzsteinen über Ackerraine, Torfhütten oder Brücken bis hin zu Martern oder Feldkapellen.

Die bis heute fortgeführte Erfassung der Einzelobjekte im Rahmen des LEADER-Kooperationsprojektes verfolgt mehrere Ziele: Zum einen erweitern die erhobenen Daten die Grundlage für die künftige Landschaftsplanung – beson-

HOCHSCHULE
WEIHENSTEPHAN-TRIEDORF
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



Weißt Du, wo Du wohnst?
Heimat erkennen – Identität bewahren

**HANDBUCH FÜR DIE ERFASSUNG
HISTORISCHER KULTURLANDSCHAFTSELEMENTE**



Die Vorgehensweise bei der Erfassung wird in einem Handbuch beschrieben und kann so ohne große Mühe nachvollzogen und angewendet werden. Online unter <http://www.heimat-erkennen.de/mitmachen/materialien/>. 

FOTO: CHRIS LOOS



Grundlage für die Aufnahme der Objekte ist deren Sichtung und Erfassung im Gelände. Hier werden die genauen Geo-Koordinaten aufgenommen sowie Größe und Zustand des Objektes festgehalten.

FOTO: CHRIS LOOS



Mit zahlreichen Veranstaltungen war das Projekt „Heimat erkennen - Identität bewahren“ in Freising präsent. An der Exkursion über den Dombergsüdhang im Sommer 2013 nahmen über 70 Personen teil.

FOTO: CHRIS LOOS



Eine wichtige Quelle für die Erschließung historischer Kulturlandschaftselemente ist die Sichtung historischen Kartenmaterials, hier bei einem Besuch im Vermessungsamt Freising. Anhand eines Vergleiches historischer Karten mit dem aktuellen Stadtbild werden über die Verortung einzelner Objekte hinaus die umgreifenden Veränderungen deutlich, die Freising und sein Umland in den letzten 200 Jahren erlebt hat.

dere Objekte können berücksichtigt und so besser geschützt werden. Andererseits steht die frei zugängliche Datenbank als Informationsportal jedem offen, der sich über verborgene Kleinode seiner Umgebung, die größtenteils noch keine oder nur marginale literarische Erwähnung fanden, informieren möchte. Hinter den eingegebenen Daten steckt eine oftmals spannende und detailreiche Recherche, stehen Archivbesuche, das Studium historischer Karten, die Sichtung historischen Fotomaterials oder Gespräche mit Zeitzeugen. Bisher wurden von den Mitgliedern des ehrenamtlichen Arbeitskreises über 500 Einzelobjekte erfasst. Seit dem offiziellen Ende des Projektes agieren dessen Mitglieder weiter unter dem Dach des Freisinger Vereins für Stadtheimspflege e.V. als Arbeitsgemeinschaft Kulturlandschaftserfassung (www.stadtheimspflege.de)

CHRIS LOOS, VERONIKA STEGMANN

Dr. Chris Loos und Dr. Veronika Stegmann sind Mitarbeiterinnen am Institut für Landschaftsarchitektur an der Hochschule Weihenstephan-Triesdorf

*LEADER ist ein Förderprogramm der Europäischen Union, mit dem seit 1991 modellhaft innovative Aktionen im ländlichen Raum gefördert werden. Lokale Aktionsgruppen erarbeiten vor Ort Entwicklungskonzepte. Ziel ist es, die ländlichen Regionen Europas auf dem Weg zu einer eigenständigen Entwicklung zu unterstützen. LEADER ist ein Akronym aus dem französischen Programmnamen **L**iaison **E**ntre **A**ctions de **D**éveloppement de **l'É**conomie **R**urale, auf deutsch: **V**erbindung zwischen **A**ktionen zur **E**ntwicklung der **l**ändlichen **W**irtschaft.*

Die Mittlere Isar – Ein Gewässerentwicklungskonzept

Ein kurzer Überblick über die Entwicklung der Mittleren Isar hin zu einem naturnahen Fluss

Der Bereich der Mittleren Isar beginnt am Oberföhringer Wehr und endet bei Landshut mit der Wiedereinleitung des Mittleren Isar-Kanals. Vor der Regulierung war die Isar ein weit verzweigter, mäandrierender Fluss mit alpinem Charakter, der regelmäßig seine Kiesbänke umlagerte. Mit der Begradigung ab 1920 wurde die Isar in eine 50 Meter breite Rinne gezwängt und vertiefte sich in der Folge um mehrere Meter ein. Um die intensiven Eingriffe in das Ökosystem abzumildern, führt das Wasserwirtschaftsamt München seit einigen Jahren Maßnahmen zur Verbesserung der Isar durch. Ziel aller Maßnahmen ist die Wiederherstellung eines naturnahen Zustands der Isar und der angrenzenden Auwälder unter Berücksichtigung des Hochwasserschutzes der Anlieger.

Im Jahr 2001 wurden folgende Defizite und Probleme analysiert:

- Steile, verbaute Uferböschungen und Fehlen gewässertypischer Strukturangebote
- Keine biologische Durchgängigkeit
- Teils nicht mehr angebundene Seitengewässer
- Ausleitung des Wassers zur Energiegewinnung
- Störung des Geschiebehaushaltes
- Eintiefung der Gewässersohle
- Grundwasserabsenkung
- Steigender Erholungsdruck

Das Gewässerentwicklungskonzept Mittlere Isar stellt daher Lösungsansätze für mögliche Verbesserungen zu den oben genannten Defiziten auf.

Hierzu zählen im Einzelnen:

- Rückverlegung von Deichen und Wiederherstellung von Retentionsflächen
- Förderung der natürlichen Laufverlagerung durch Rückbau von Uferbefestigungen
- Abgabe von Geschiebe in das Unterwasser von Wehren
- Umbau von Abstürzen
- Anlegen von Fischaufstiegsanlagen oder Umgehungsgerinnen
- Vernetzung von Bächen mit der Isar

- Förderung naturnaher Auelandschaften

Die Maßnahmen werden in den nächsten Jahren



Schafe beweideten die Deiche und das Vorland in der Rosenau (Juni 2014)

FOTO: WWA MÜNCHEN



Die restaurierte Schwelle bei Achering (Juni 2015)

FOTO: WWA MÜNCHEN

schrittweise umgesetzt. Hierzu finden Abstimmungsgespräche mit Grundstücksbesitzern, Anliegern, Behörden und zahlreichen Verbänden statt, um ein

ausgewogenes Konzept zur Entwicklung der Isar zu erarbeiten.

Bereits in den letzten Jahren konnten erste Maßnahmen wie beispielsweise der Umbau von Abstürzen in fischdurchgängige Rampen bei Oberföhring und Ismaning umgesetzt werden. Im Juni wurde die durch Hochwasser zerstörte Rampe bei Achering restauriert und fischdurchgängig gestaltet. Der Uferabbruch wurde gesichert, Kiesbänke angelegt und so für die Anwohner ein attraktiver Strand geschaffen, der nicht nur Erholungssuchenden Raum bietet, sondern auch von zahlreichen Tier- und Pflanzenarten als neuer Lebensraum genutzt werden kann. Um die typischen Magerrasen entlang der Isar zu erhalten, beweidet in den Sommermonaten Schafe das Vorland an der Rosenau und anderen Orten. Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen begleiten die Aktivitäten. Das Informationssystem „*IsarWächter*“ [☞](#), informiert Besucher über die Ansprüche verschiedener Interessensgruppen und lädt mit seinem Internetauftritt zum Dialog mit dem Bürger ein.

THORE GAUDA

Thore Gauda ist Mitarbeiter beim Wasserwirtschaftsamt München

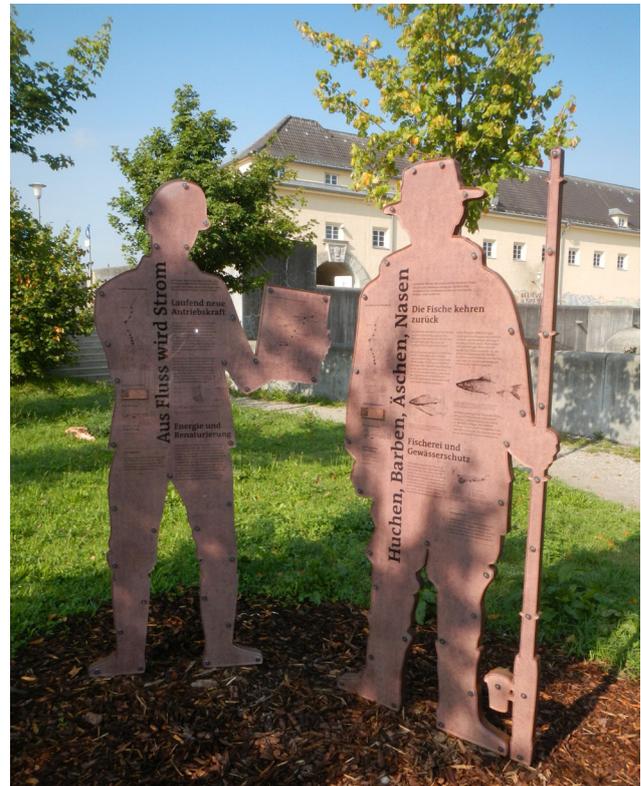


FOTO: WWA MÜNCHEN

Insgesamt 13 Isarwächter erläutern die Interessen der Akteure an der Isar, hier: Wächter der Fischerei und der Wasserkraft am Oberföhringer Wehr (Bild: August 2014)

Wasserkraftnutzung contra Renaturierung der Ampermündung

Die Stadtwerke München Services GmbH haben am bestehenden Volkmannsdorfer Wehr in der Amper an der Mündung in die Isar (Landkreis Freising) die Errichtung einer Wasserkraftanlage (Bewegliches Kraftwerk mit Kaplan-Rohrturbine) beantragt. Amper und Isar sind hier FFH-Gebiet, fischfaunistische Vorranggewässer und Biotopverbundachsen von landesweiter Bedeutung.

Der BUND Naturschutz in Bayern e.V. sowie die Isar-Allianz lehnen die Planung ab, weil einer äußerst geringen, nicht grundlastfähigen Stromproduktion erstens ökologische Schäden durch die technische Fixierung des Mündungsbereiches zwischen Amper und Isar, zweitens durch Baumaßnahmen in einem naturnahen Auwald sowie eine erhöhte Tötungsgefahr von Fischen an der Turbine entgegenstehen. Die weitere ökologisch höchst bedeutsame eigendynamische Entwicklung eines Mündungsbereiches würde durch die Fixierung unterbunden werden. Der BUND hat eine ausführliche Stellungnahme im Rahmen des Genehmigungsverfahrens abgegeben. Im folgenden werden die beiden wesentlichen Punkte dargestellt.

FFH-Gebiete sind spezielle europäische Schutzgebiete in Natur- und Landschaftsschutz, die nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie ausgewiesen wurden und dem Schutz von Pflanzen (Flora), Tieren (Fauna) und Habitaten (Lebensraumtypen) dienen, die in mehreren Anhängen zur FFH-Richtlinie aufgelistet sind. FFH-Gebiete sind ein Teil des Natura 2000-Netzwerkes.

Geringe Energieproduktion

Die Energieproduktion ist äußerst gering und nicht grundlastfähig: selbst nach den zu optimistischen Annahmen der Planung würde das Kraftwerk durchschnittlich nur an 125 Tagen in Vollast (nach

der Abfluss-Dauerlinie sogar an nur ca. 100 Tagen), an 110 Tagen in Teillast und an 130 Tagen wegen Unterschreitung des Mindest-Abflusses nicht betrieben werden. Das Wasserkraftwerk würde mit einer Jahresarbeitsleistung (laut optimistischer Berechnung der Planungsunterlagen) von ca. 1,7 Mio. kWh Strom pro Jahr weniger als ein Drittel der Stromproduktion eines einzigen modernen Windkrafttrades erbringen. Gerade angesichts der immensen Einsparpotentiale und der großen Ausbaupotentiale von Photovoltaik und Windenergie ist dieses Kraftwerk auch für die „Energiewende“ und den Klimaschutz nicht unverzichtbar und nicht alternativlos. Es überwiegt daher in der Beurteilung die negative Auswirkung infolge hoher ökologischer Schäden:

Fixierung contra Eigendynamik im Mündungsgebiet

Seit wenigen Jahren fließt die Amper ca. 1 km vor ihrer Mündung in die Isar wieder verstärkt durch eine ehemalige Flutrinne und gestaltet diese bei jedem Hochwasser um. Ein Teil der Amper umgeht somit das Wehr und fließt nun eigendynamisch flussaufwärts des Volkmannsdorfer Wehres in die Isar. Im Mündungsbereich sind ungenutzte Auwaldbestände – darunter auch europarechtlich prioritär und national gesetzlich geschützter, in Bayern stark gefährdeter Weichholzauwald. Der Biber gestaltet die Aue, und es entwickelt sich dort eine Wildnis. Durch den neuen Amper-Arm hat sich zudem die Durchgängigkeit zwischen Amper und Isar deutlich verbessert. Es ist damit zu rechnen, dass bei fortschreitender Dynamik noch mehr Wasser der Amper diesen Weg nimmt.

Um einen konstanten Wasserabfluss für die geplante Wasserkraftanlage im Hauptlauf der Amper zu

sichern, soll dieser Amperarm daher befestigt werden: Sicherung des Uferabbruches und der Sohlhöhe an der Durchbruchstelle, Fixierung z.T. mit Wasserbausteinen, mit Wellblechdurchlässen und einer Störsteinrampe an einer Brücke (Uferweg). Für die Baumaßnahmen wäre eine Baustraße in dem naturnahen Auwald nötig, die einen erheblichen Eingriff darstellen würde.

Mündungsbereiche von Flüssen – noch dazu unterschiedlicher Charakteristik wie hier Tieflandfluss Amper in den Alpenfluss Isar – sind ökologisch von besonders hohem Wert. Eigendynamische Umlagerungen in einem Mündungsbereich sind an den verbauten Flüssen Bayerns jedoch extrem selten geworden. Eine weitere dynamische Entwicklung und Umlagerung der Ampermündung ist daher naturschutzfachlich äußerst bedeutsam und Voraussetzung für die Erhaltung bzw. Wiederherstellung der hohen fluss- und auetypischen Biodiversität, da zahlreiche Arten dieser Lebensräume auf die dynamischen Prozesse angewiesen sind. Sie ist Ziel des Gewässerentwicklungsplanes, der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), der beiden FFH-Gebiete (Natura 2000), des Auenprogrammes Bayern und der Biodiversitätsstrategie Bayern – eine Fixierung dieses Amper-Armes für das Wasserkraftwerk würde all diesen Zielen und der einmaligen Chance der Renaturierung eines Mündungsbereiches entgegenstehen.

Die ausführliche Stellungnahme des BN im Rahmen des Genehmigungsverfahrens siehe:

www.freising.bund-naturschutz.de 

CHRISTINE MARGRAF

Dr. Christine Margraf ist Artenschutzreferentin Südbayern beim BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN)

Einladung zur Radlexkursion

Der Festring Perlach und das Münchner Forum laden Sie herzlich ein zur Radlexkursion

Antike Stätten im Hachinger Tal im Festjahr 1225 Jahre Nennung der Gemeinde Perlach

Wann: Samstag, 11. Juli 2015,

9.00 Uhr bis 16.00 Uhr

Treffpunkt: 9.00 Uhr Parkplatz Waldhaus am Deininger Weiher

Deininger Weiher 4, 82064 Straßlach-Dingharting

Zum Festjahr 1225 Jahre Perlach gemäß der Schenkungsurkunde des Priesters Icho an das Bistum Frey-

sing vom 14. Juli 790 AD treffen sich der Festring Perlach und das Münchner Forum mit der Denkmalpflege zu einer Radlexkursion entlang des Hachinger Tals mit Begehung der ältesten Fundstellen, Siedlungspunkte und Kirchenbauten.

Den genauen Programmablauf finden Sie hier:

<http://muenchner-forum.squarespace.com/?SSLogoutOk=true> 

Wenn Sie mitradeln möchten, bitten wir um Ihre Anmeldung unter:

Münchnert Forum info@muenchner-forum.de oder beim Festring Perlach:

manfred.westner@t-online.de

Agropolis Freiluftsupermarkt in München und Wien

Im Jahr 2009 fragte der Wettbewerb ‚open scale‘ nach zukunftsweisenden Ideen für die Stadtentwicklung der Landeshauptstadt. Der Siegerbeitrag Agropolis formulierte damals die Vision einer metropolitanen Nahrungsstrategie zur Wiederentdeckung des Erntens im urbanen Alltag. Dies präsentierte der Sieger im Format und Design des ‚Süddeutsche Zeitung Magazin‘ mit dem damals zukünftigen Datum 29.4.2015. Das als ‚Agropolis Magazin‘ publizierte Heft blickte damals fiktiv zurück auf die Entwicklung Münchens anlässlich der Eröffnung der Expo in Mailand mit dem Motto ‚feeding the planet – energy for life‘.

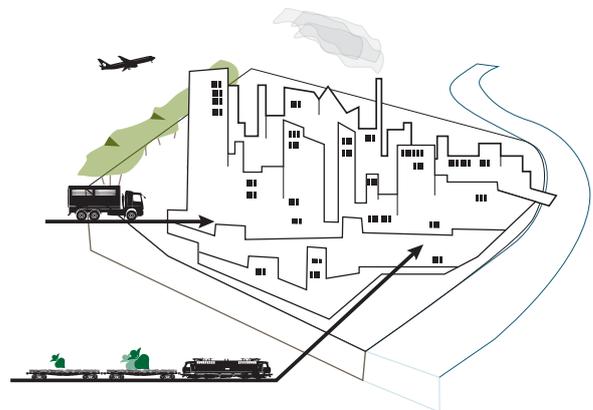
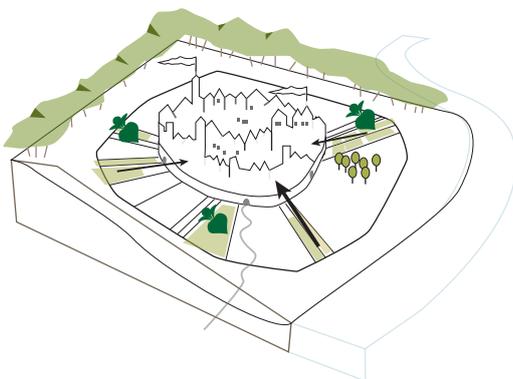
Die Expo wurde inzwischen eröffnet. Was ist los mit der Agro-Polis-München?

Viele der Ideen wie der Agrikulturpark in Freiham mit einem eigenen Stadtgut, die Viktualien-Tram und der Nahrungsmittelstadtplan harren noch einer Umsetzung. Dennoch hat sich in den vergangenen fünf Jahren viel getan, was die Produktion von Nahrungsmitteln in und um München angeht. Das Team Agropolis konnte mit einigen Aktionen wie dem ‚Erntepicknick‘ 2010 zur Architekturwoche A5 oder der Zukunftskonferenz ‚Lamm in Freiham‘ diese Entwicklung stimulieren und begleiten. Diskursbei-

träge in Ausstellungen, Medien und Veranstaltungen unterstützten parallel.

War die Idee 2009 von Vielen noch als liebliche Spinnerei abgewunken, hat sich mittlerweile der Trend zum Ernten in vielen Städten als feste Größe etabliert. Urban Farming und Co sprießen als individualisierte, nicht selten romantisierende Sehnsüchte zum urbanen Komplementär. Zusehends entwickelt sich ein Bedürfnis nach der Rückkehr lokaler Bezugspunkte in einer globalisierten Welt.

Agropolis legt seinen Schwerpunkt auf die Nahrungsmittelproduktion im urbanen Kontext. Dies ist



BAUHPLAN (X)

Ziel des Freiluftsupermarkts: Die Wiederverknüpfung regionaler Stadt-Umland-Bezüge für Nahrungsmittel.



Während in München-Freiham ein freies Feld bestellt wird, ist der Freiluftsupermarkt in Wien in einem alten Industriebauwerk platziert.

nicht nur als individuelle Bereicherung des Lebens, sondern auch als strategisches Werkzeug der Stadtentwicklung zu verstehen. Nach der sozialen Revolution des 19. Jahrhunderts befindet sich die westlich orientierte Gesellschaft im 21. Jahrhundert in einer Phase der ökologischen Neuorientierung. Abseits der Qualität eines Produktes wird damit die ethische Frage nach den Produktionsbedingungen relevanter. Mit der Industrialisierung wurden traditionelle Stadt-Umland-Bezüge entkoppelt. Dort, wo vormals Nahrung für die Stadt produziert wurde, wird sie heute in Logistikzentren umgeschlagen. Die urbane Nahrungsmittelstrategie Agropolis setzt als städtebauliches Instrument im Übergang zwischen

„heute noch Landwirtschaft und morgen schon Stadt an – gleichermaßen verfügbar in Wachstums- wie in Schrumpfungsregionen als innerurbane Bewirtschaftungsweise.“

Die Stadt macht Dich satt! – Agropolis Freiluftsupermarkt

Auf Basis des Agropolis-Gedankens entsteht im Jahr der Expo in Mailand parallel auf der Nordseite der Alpen in München-Freiham und im 23. Gemeindebezirk Wiens der Prototyp eines Freiluftsupermarkts. Das Experiment mit zunächst wenigen Feldfrüchten freut sich auf eine erste Ernte und die Erweiterung zur qualifizierenden Entwicklung der Stadtränder in München und Wien.

Der Freiluftsupermarkt begreift die Selbsternte als eine Erfahrung der Unmittelbarkeit von Produktionszyklen. Der Erntevorgang wird innerhalb des Nahrungsmittelkreislaufs als vorbereitende Phase des Konsums dem Genuss von Lebensmitteln zugeordnet. Er verbindet dabei urbane Praktiken einer konsumorientierten Erlebnisgesellschaft mit den Relationen zu Fläche und Boden, Zeit oder Witterung in Bezug auf benötigte Nahrungsgrundlagen. Er bedeutet keine Abkehr zum individuellen urban gardening sondern eine kollektive Ergänzung, die sich dem metropolitanen Maßstab stellt. In München wird es im Herbst fünf direkt geerntete Suppen zu kosten geben. Ankündigungen und Termine unter www.freiluftsupermarkt.de. ↗

BAUCHPLAN)(

Buchbesprechungen

Historische-aktuelle Nach-Lese

Das Thema „München“ erfreut sich in Verlagsprogrammen großer Resonanz. Das Print-Angebot von Verlagen, die ihren Sitz in München haben, umfasst eine Fülle Münchner Aspekte. Aber auch Verlage, die nicht durch ihren Geschäftssitz mit München verbunden sind, greifen Münchner Themen auf.

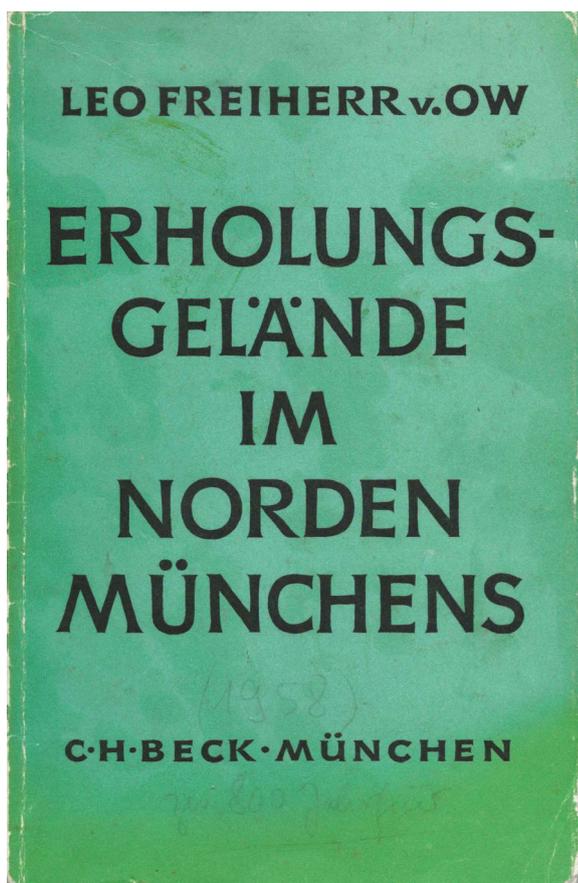
In der „Historisch-aktuellen Nach-Lese“ sollen nicht nur Neuerscheinungen mit München-Bezug vorgestellt, sondern auch Publikationen in Erinnerung gebracht werden, die längst vergriffen, für aktuelle Entwicklungen aber von Bedeutung sind.

Leo Freiherr von Ow, Erholungsgelände im Norden Münchens: Eine frühe „Bürger-Initiative“.

1958 erschien im C. H. Beck Verlag die nur fünfzig Seiten umfassende Broschüre „Erholungs-

gelände im Norden Münchens“. Der Autor, Leo Freiherr von Ow, entwickelt darin seine Vision zur Aufwertung der Isarauen im Norden der Stadt. Seine Vorschläge zielen darauf ab, „den Englischen Garten den Bedürfnissen einer Millionenstadt und ihrer weiter wachsenden Bevölkerung nach Norden zu vergrößern und auszugestalten, ohne dass für irgendeine Seite erhebliche Kosten oder Belastungen entstehen.“ Weiter führt Leo von Ow aus: „Es wäre wohl das schönste Geschenk, das die Bayerische Regierung und der Bayerische Staat der Stadt München zu ihrem 800-jährigen Geburtstag machen könnten, wenn sie das den Englischen Garten fortsetzende Auwaldgelände links der Isar für die Schaffung von Park- und Erholungsanlagen zur Verfügung stellen würden“. Es geht Leo von Ow um die „Rücksichtnahme auf ein echtes Bedürfnis der Bevölkerung“ und die Weiterentwicklung der Stadt

München „besonders in ihrem so benachteiligten und vernachlässigten Norden.“ Dabei soll der Englische Garten nach den Vorstellungen des Autors nicht in „bisheriger Art“ nach Norden erweitert werden: „Was not tut sind Bademöglichkeiten, Sport- und Spielflächen, Liegewiesen und Auslaufmöglichkeiten für Kinder.“ In der Konzeption Leo von Ows geht es um die Schaffung von Badeseen, die Aufwertung des Schwabinger Bachs, die Gestaltung einer Hügellandschaft, die Einrichtung eines Campingplatzes, Aufstauungen der Isar, die Entwicklung eines Anglerparadieses und den Ausbau von Wanderwegen durch die Isarauen bis nach Freising. Diese Entwick-



lungsmöglichkeit des Englischen Gartens sieht der Autor bereits 1958 durch Versäumnisse in der Vergangenheit für die Zukunft gefährdet: „Nördlich des Englischen Gartens wurde im staatlichen Auwald in wenig vorausschauender Weise eine Sendeanlage mit Gebäudekomplexen (Areal des Bayerischen Rundfunks in Freimann, Anm. KB) errichtet und landwirtschaftliche Kleinsiedlungen angelegt, welche fast bis zur Isar den Auwald verdrängt haben. Dadurch ist jetzt schon die Verbindung des Englischen Gartens zu den nördlich anschließenden Auwaldungen unterbrochen. Es ist allerhöchste Zeit, mit einer derartig landschaftszerstörenden Ausnutzung der Flächen, welche zur Vergrößerung des Englischen Gartens in Frage kommen, Schluß zu machen.“

Leo Freiherr von Ow, geboren 1903, war ein erfahrener Forstmann und als Eigentümer des Auwalds am östlichen Isarufer zwischen Unterföhring und Ismaning ein ausgewiesener Experte.

Mit jahrzehntelangen Beobachtungen und Erfahrungen in diesem Bereich, unter anderem bei der Entstehung des „Poschinger Weihers“, legitimiert Leo von Ow seine Kompetenz für den Projektvorschlag und führt aus: „Ein Privatmann, der einen Vorschlag macht, wird zunächst abgelehnt. Die entschiedenste Ablehnung ist von den Stellen und Behörden zu erwarten, welche für den Vorschlag zuständig sind. Dies ist menschlich verständlich, da ein Vorschlag von den dafür Zuständigen leider zu leicht als ein Vorwurf aufgefasst wird. Nichts ist für die Offiziellen ärger, als der Privatmann, der sich ‚anmaßt‘, von ihren eigenen Dingen etwas zu verstehen.“ Damit spricht Leo von Ow mit klaren Worten aus, was auch heute noch aktuell ist, obwohl bürgerschaftliche Mitwirkung im politisch-administrativen Bereich grundsätzlich angestrebt wird.

Leo von Ow überliefert in seiner Schrift die heute kaum mehr vorstellbaren Umweltverhältnisse im Norden Münchens. Vor sechzig Jahren befand sich hier der Hinterhof der Stadt. Der gesamte Müll von Stadt und Region wurde zum „Müllberg in Großblappen“ aufgetürmt, Altöl in den dortigen „Kratersee“ abgelassen. Die städtische Kläranlage hatte die Grenzen ihrer Kapazität überschritten. Die Isar war in ihrem Stammbett nördlich des Oberföhringer Wehrs durch ihre vollständige Ausleitung in den Mittleren Isarkanal zur „Flußleiche“ verkommen, nur gespeist mit ungeklärtem Abwasser der Auslässe der städtischen Kanalisation. Über den sog. Notauslass von Großblappen gelangte zumeist nur mechanisch geklärtes Abwasser in die „Rest-Isar“, da der Isar-Düker in Höhe der Mollbrücke nicht ausreichend dimensioniert war. Die Ausgleichsbecken zur Überleitung des geklärten Abwassers in den Speichersee waren noch nicht abgedeckt und entwickelten einen signifikanten Geruch. Auch in den Garchingener Mühlbach wurde mechanisch geklärtes Abwasser eingeleitet. Das mit „Nährstoffen angereicherte“ Wasser wurde von den Landwirten zur kostengünstigen Düngung ihrer angrenzenden Wiesen verwendet.

Wie würde Leo Freiherr von Ow heute die Situation in den Isarauen zwischen München und Freising beurteilen? Hatte seine bürgerschaftliche Intervention Erfolg, und in welcher Weise hat sie fortgewirkt? Zu Beginn des 21. Jahrhunderts kann konstatiert werden, dass das durch Leo von Ow angestrebte Ziel, den „Hinterhof Münchens“ zum Erholungsbereich im Norden der Stadt aufzuwerten, nahezu vollständig gelungen ist, wenn auch in gewandelter Ausformung. Die Erhaltung des Erscheinungsbilds

der Auenlandschaft erlangte im Zuge der jahrzehntelangen Planungen oberste Priorität. Die Stadt München hat zudem mit den Klärwerken Großlappen und Dietersheim wesentlich zur Wiederbelebung der Mittleren Isar beigetragen. Zusammen mit der Nachrüstung der Kläranlagen der nördlichen Anliegergemeinden und die nachhaltige Erhöhung der „Restwasserabgabe“ am Oberföhringer Wehr ist es gelungen, die Isar wieder zu einem lebendigen Fluss, nicht nur aus ökologischer Sicht, sondern auch für die erholungssuchenden Menschen werden zu lassen. Das im Landkreis Freising angeordnete Badeverbot konnte aufgehoben werden. Das immer noch bestehende Badeverbot für die Isar nördlich des Oberföhringer Wehrs sollte bei der anstehenden Novellierung der städtischen Bade- und Bootsordnung ersatzlos aufgehoben werden.

Mit dem Gewässerentwicklungskonzept für die Mittlere Isar, fachlich entwickelt vom Wasserwirtschaftsamt München, mitfinanziert vom Betreiber der Kraftwerkskette „Mittlere Isar“ (EON AG), ist eine essentielle Basis für weitere Verbesserungen geschaffen. Mit der Umsetzung des bereits vorliegenden „FFH-Managementplans“ für die Isarauen zwischen München und Landshut kann in behutsamer Weise auch die Sozialfunktion dieses wichtigen, die Isar begleitenden Naturraums nachhaltig herausgearbeitet werden.

Damit kann festgehalten werden, dass die frühe bürgerschaftliche Intervention des Freiherrn von Ow durchaus erfolgreich war.

Rüdiger Liedtke, 3 x 111 Orte in München, die man gesehen haben muss und die Geschichte erzählen.

Das Interesse am Entdecken urbaner Räume abseits touristisch breitgetretener Pfade wächst beständig. Unter dem Aufmacher „Urban adventures“ gibt es weltweit bereits in 120 Städten in über 80 Ländern diesen besonderen Weg, fremde Städte und das Leben ihrer Bewohner „auf Augenhöhe“ kennenzulernen. Das Schlagwort „Global, glocal, local, sublocal“ steht für eine aktuelle Entwicklung, die als Promenadologie, als Spaziergangswissenschaft, erforscht wird.

Im Kölner Emons-Verlag ist 2003 „Der München Atlas. Die Metropole im Spiegel faszinierender Karten“ erschienen, herausgegeben von Günther Heinritz, Claus-C. Wiegandt und Dorothea Wiktorin. Im Kapitel „Stadtführungen, Guided Tours“ ist nachzulesen, dass im Jahr 2002 schätzungsweise mehr als 200.000 Personen München bei Stadtführungen erkundet haben. Obwohl es hierzu keine Statistik gibt, ist davon auszugehen, dass die Zahl der Teilnehmer an Stadtführungen kontinuierlich steigt. Dieser Trend

spiegelt sich auch im spezifischen Programm des Emons-Verlags.

2011 publizierte Rüdiger Liedtke, der als Schriftsteller und Journalist in Köln lebt, aber auch starke Wurzeln in München hat, im Emons-Verlag einen ersten Band mit dem Titel „111 Orte in München die man gesehen haben muss.“ Bereits 2012 folgte der zweite Band dieser Reihe. 2013 erschien ein weiterer Band mit dem modifizierten Titel „111 Orte in München die Geschichte erzählen“. 2014 wurde das Oktoberfest unter dem Titel „55 ½ Orte rund ums Oktoberfest“ in den Fokus genommen.

Als problematisch für den Leser erweist sich, dass die insgesamt 388 ½ Orte im jeweiligen Band



ausschließlich alphabetisch geordnet und daher topographische und themenbezogene Verknüpfungen für individuelle Spaziergänge erschwert sind. Die Findigkeit des Lesers ist daher gefordert. Hilfreich wäre, wenn zumindest über das Internet ein Gesamtplan mit den 388 ½ Orten in der Zusammenschau abrufbar wäre.

Diesen Kritikpunkt vorausgeschickt, erweist sich die Lektüre der vier Bände als anregendes Leseerlebnis. Dem Autor und „seinen Münchner Freunden“, denen er für die Zuarbeit dankt, ist es gelungen, ein abwechslungsreiches Mosaik Münchner Kulturgeschichte aus vielen Details zu schaffen. Insgesamt

ein spannender Parcours, bei dem sowohl München-Kenner als auch Gäste der Stadt ihr persönliches „Stadt-Wissen“ auf den Prüfstand stellen können. Die nicht alltägliche Mischung ist knapp und – trotz oft komplexer Sachverhalte – leserfreundlich formuliert.

Rüdiger Liedtke ist das Kunststück gelungen, bei unterschiedlichen Zielgruppen, also eingefleischten Alteingesessenen, Zuzüglern und interessierten Gästen mit unterschiedlichen Wissens- und Erwartungshorizonten das Interesse an den Geschichten und Geschichten der Stadt und ihrer Bewohner zu wecken oder zu vertiefen.

In der Ausgabe von 2011 würdigt Liedtke den Finanzgarten „als Ort, an dem man Heinrich Heine trifft“, und führt aus: „Dieser Garten ist verwunschen. Wenn man dieses gerade mal zwei Hektar große Areal ... betritt, fragt man sich, warum man

nicht schon öfter hier war und wie man diesen Garten all die Jahre übersehen konnte.“ Schon allein deshalb ist den Publikationen Liedtkes eine große Leserschaft zu wünschen.

Wer Liedtkes München-Bücher als „Steinbruch“ für eigene Publikationen ohne Quellenangabe verwendet, sei gewarnt. Bei der Fülle von Fakten und Daten haben sich auch Fehler eingeschlichen, die hier nicht im Detail dargestellt werden, bei den zu erwartenden Neuauflagen aber behoben werden sollten.

KLAUS BÄUMLER

Klaus Bäumler, Jurist, ehem. Richter am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof 1978-2005, war viele Jahre Vorsitzender des Bezirksausschusses Maxvorstadt. Er ist zweiter Vorsitzender im Programmausschuss und Leiter des Arbeitskreises „Öffentliches Grün“ im Münchner Forum.

Reden über Stadt! – Untersuchung der Münchner Akteurslandschaft

Wer redet eigentlich in der Stadt über die Stadt? Welche Aspekte der Stadtentwicklung werden thematisiert, und wer trägt sie in die Öffentlichkeit? Im Masterstudiengang „Urbanistik – Landschaft und Stadt“ an der Technischen Universität München haben sich im vergangenen Semester sechs Studierende mit der Münchner Akteurslandschaft auseinandergesetzt. Unter Leitung von Dr. Agnes Förster untersuchten sie die in München diskutierten Themen, Projekte und Orte der letzten drei Jahre sowie Verbindungen und Verknüpfungen zwischen den lokalpolitisch-administrativen, privatwirtschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Akteuren. Ziel war es, Netzwerk-Strukturen sichtbar zu machen sowie Schnittstellen und Lücken im Münchner Akteursnetz aufzuzeigen.

München wächst. Die Folge: Die Herausforderungen an die Stadtentwicklung wachsen wie die Stadt selbst. Finanzielle und personelle Mittel sind knapp, die anstehenden gesellschaftlichen Aufgaben und die Investitionsbedarfe enorm. Münchens Stadtentwicklung ist als Aktivität der öffentlichen Hand zunehmend auf die Kooperation mit zivilgesellschaftlichen und privatwirtschaftlichen Akteuren angewiesen. Institutionen, Vereinen und Arbeitsgemeinschaften kommt eine wichtige moderierende Rolle zu, indem sie direkt mit Bürgerinnen und Bürgern kommunizieren, Einfluss auf die stadtgesellschaftliche Meinung ausüben und Inputs aus unterschiedlichen Perspektiven liefern. Die Beteiligung privatwirtschaftlicher und zivilgesellschaftlicher Akteure an der Stadtentwicklung kann insofern als Ressource der Stadtentwicklung verstanden werden. Die Aktivitäten finden dabei überwiegend nicht solitär statt, vielmehr versucht man, in

der Kooperation gemeinsam Impulse zu setzen. So haben sich schrittweise kooperative Strukturen zwischen den einzelnen, unterschiedlich organisierten Akteuren herausgebildet. In der gemeinsamen Arbeit der Akteure entstehen neue Ideen, und gemeinsam werden Impulse gesetzt. Man kann von vernetzten Strukturen zwischen den Akteuren ausgehen, welche einen Informationsfluss, kurze Wege sowie direkte Kommunikation zwischen ihnen ermöglichen. Absprachen werden nicht öffentlich getroffen, sondern finden meist intern und bilateral statt. Es fehlt eine systematische Übersicht über die jeweiligen Aktivitäten und Interaktionen untereinander.

Hier setzt das Forschungsprojekt des Masterstudiengangs „Urbanistik – Landschaft und Stadt“ (WS 2014/15) der TU München an. Die Studierenden untersuchten anhand von öffentlichen Kommunikationsereignissen zum Thema Stadtentwicklung die Strukturen der Münchner Akteurslandschaft. Das Er-

LANDESHAUPTSTADT 144

REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG 89

KULTURREFERAT 15
BEZIRKS AUSSCHÜSSE 14
BAUZENTRUM MÜNCHEN 10
REFERAT FÜR GESUNDHEIT UND UMWELT 9

MÜNCHNER VOLKSHOCHSCHULE GMBH 90

MÜNCHNER DISKUSSIONSFORUM FÜR ENTWICKLUNGSFRAGEN E. V. 69

STADTFRAGEN 10

GREEN CITY E.V. 28

STADTFRAGEN 10

TECHNISCHE UNIVERSITÄT MÜNCHEN 27

ARCHITEKTURLEHRSTUHL FÜR URBANEN ENTWICKLUNG

DIE URBANAUTEN 21

STIFTUNG FEDERKIEL 21

BAYERISCHE ARCHITEKTENKAMMER 17

ARCHITEKTURGALERIE MÜNCHEN E.V. 13

KREISJUGENDRING MÜNCHEN-STADT 12

BUND NATURSCHUTZ 11

DEUTSCHES MUSEUM 10

TU MÜNCHEN, LEHRSTUHL FÜR RAUMENTWICKLUNG

„Reden über die Stadt“ Ranking der „Macher“

kenntnisinteresse der Arbeit liegt darin zu erkunden, über welche Projekte, Räume und Themen in der Münchner Akteurslandschaft tatsächlich gesprochen wird, inwiefern die Akteure miteinander verbunden sind und welche Rolle die politisch-administrative Planung bei der diskutierten Stadtentwicklung spielt. Drei zentrale Fragen sollten im Rahmen der Untersuchung beantwortet werden: 1. Wie sieht das (hoheitliche, privatwirtschaftliche und zivilgesellschaftliche) Engagement in Bezug auf die Münchner Stadtentwicklung aus? 2. Welche (potenziellen) akteursbezogenen, räumlichen und thematischen Schnittstellen gibt es zwischen den Akteuren? 3. Inwieweit ist das zivilgesellschaftliche und privatwirtschaftliche Engagement mit dem hoheitlichen Handeln der Stadt München verknüpft?

Die empirische Untersuchung basiert auf einer quantitativen und qualitativen Inhaltsanalyse der öffentlichen Diskussion über die Stadtentwicklung Münchens. Mittels einer mehrdimensionalen Internetrecherche werden für den Zeitraum Januar 2012 bis Dezember 2014 sogenannte Kommunikationsereignisse identifiziert, in welchen sich öffentlich mit der Entwicklung von Stadt und Region als Ganzes oder mit einzelnen Teilräumen, Projekten oder Belangen der Stadtentwicklung auseinander gesetzt wurde. Anhand der Untersuchung der ermittelten Kommunikationsereignisse wurden Aussagen über die beteiligten Akteure, die besprochenen Räume, Projekte und Themen ausgewertet sowie mögliche Zusammen-

hänge, Schnittstellen und Lücken erkannt. Im Folgenden werden die zentralen Untersuchungsergebnisse zusammengefasst. Wie stellt sich das Engagement in Bezug auf die Münchner Stadtentwicklung dar?

Auf Basis der Internetrecherche konnten 510 Kommunikationsereignisse in den letzten drei Jahren identifiziert werden. 209 unterschiedliche Akteure haben Aktivitäten durchgeführt und organisiert. Weitere 624 Akteure waren Teil von Ereignissen als Diskussionspartner, Moderatoren und Experten. Die öffentliche Diskussion wurde als Veranstaltungsformat am häufigsten durchgeführt (34 %), gefolgt von Exkursionen (20 %),

Präsentationen (19 %) und Ausstellungsveranstaltungen (13 %). Workshops, in der Einschätzung der Bearbeiterinnen das interaktivste Format, finden sich unter den Veranstaltungen relativ selten – lediglich zu fünf Prozent.

Drei Akteure führen laut Untersuchung mit großem Abstand die meisten Veranstaltungen durch: Die Landeshauptstadt München mit ihren städtischen Referaten (144 Ereignisse), die Münchner Volkshoch-

KREATIVQUARTIER

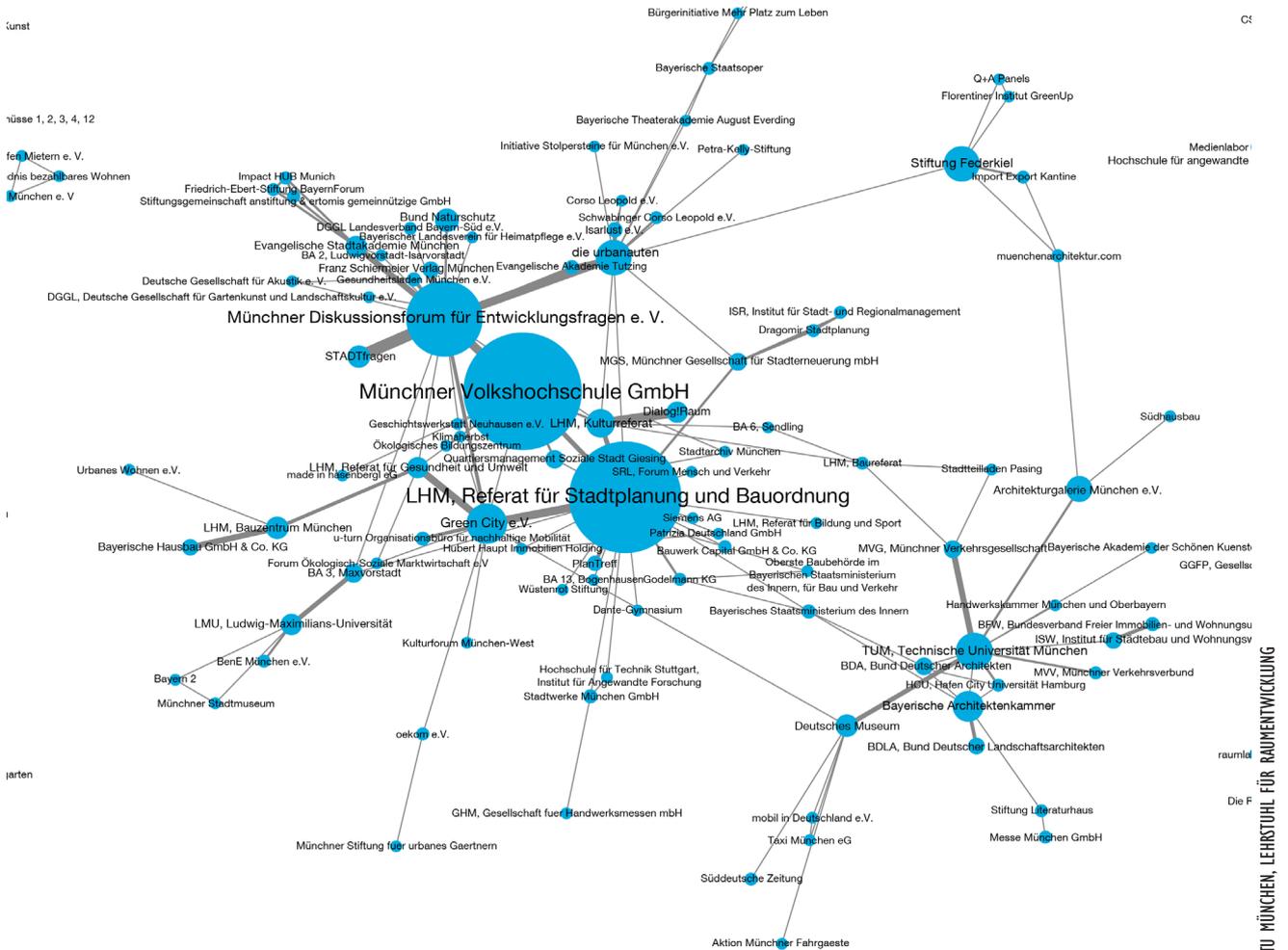
KUNSTAREAL
EHEMALIGE BAYERNKASERNE
MÜNCHNER NORDOSTEN
SOZIALE STADT
FREIHAM
MÜNCHEN UND DIE ISAR
ACKERMANNBODEN
LANGFRISTIGE SIEDLUNGSENTWICKLUNG LaSie
SOZIALE STADT GIESING
ZENTRALE BAHNFLÄCHEN MÜNCHEN
KRONPRINZ-RUPPRECHT-KASERNE
QUARTIER AN DER PAUL-GERHARDT-ALLEE
ZUKUNFT DES OLYMPIAPARKS
MITTLERER RING
FREIMANN
EHM. AGFA-GELÄNDE
WERSHOFTEL MÜNCHEN
PAULANERAREAL AM HOCKERBERG
AKTIVE ZENTREN - NEULIBING - WESTKREUZ
VERKEHRSKONZEPT FÜR DEN MÜNCHNER NORDEN
NEUES WOHNGEBIET „JOBBITZ“
DAS NEUE ZENTRUM MÜNCHEN
FRIZ EISEN-PARK
GRIMM-GELÄNDE
DOMALKSTRASSE 60D
GARDI - KUNST AM BAU
WELLSHOF FELD
HANS-MELICH-PLATZ
CAMPUS 60D
EHM. FUNKKASERNE
U-BAHNHOF MOOSACH

„Reden über die Stadt“ Ranking der „Räume“

schule (90 Ereignisse) und das Münchner Forum (69 Ereignisse). Die Rolle und Position der Münchner Volkshochschule lässt sich auf deren Jahresprogramm zurückführen, welches 2014/15 Belange der Stadtentwicklung in den Fokus rückte.

Welche akteursbezogenen, räumlichen und thematischen Schnittstellen konnten identifiziert werden? Anhand einer Netzwerkanalyse wurden die Ver-

TU MÜNCHEN, LEHRSTUHL FÜR RAUMENTWICKLUNG



„Reden über die Stadt“ Kooperationen der „Macher“, Ausschnitt

bindungen zwischen den einzelnen Akteuren über gemeinsam organisierte Kommunikationsereignisse untersucht. Die 209 ermittelten Akteure können nach drei Ebenen unterschieden werden: Ebene 1 – die drei zentralen Hauptakteure (Landeshauptstadt München, Münchener Volkshochschule und Münchener Forum), welche die meisten Ereignisse durchführten, sind eng miteinander verbunden und haben jeweils weitere Kooperationspartner. Ebene 2: Akteure wie die Stiftung Federkiel oder die Technische Universität München, diese haben weniger Veranstaltungen organisiert, sind aber eng mit den Hauptakteuren verbunden. Schließlich die Ebene 3, sogenannte Satelliten-Akteure. Sie sind kaum bis gar nicht ans Hauptnetz angebunden, bilden eigene kleine Cluster und können nur eine geringe Anzahl von organisierten Kommunikationsereignissen vorweisen.

Die Auswertung der Ereignisse nach ihrem Raumbezug zeigt, dass die Münchner Akteure besonders häufig die Stadt als Ganzes in den Mittelpunkt der Diskussion rückten. In der teils räumlichen Auseinandersetzung liegt das Areal der ehemaligen Luitpoldkaserne – das zukünftige Kreativquartier – vorn, gefolgt vom Kunstareal und der ehemaligen Bayernkaserne. Das räumliche Bild des „Redens über Stadt“

zeigt, dass die Stadtgebiete am Rande der inneren Stadt – diese befinden sich heute besonders stark im Umbruch –, die innerstädtische und gesamtstädtische Isar sowie einzelne bedeutende Entwicklungen am Stadtrand besondere Aufmerksamkeit erfahren. Dagegen bilden das nordwestliche und das südliche Stadtgebiet deutliche Leerstellen in der öffentlichen Stadtentwicklungsdebatte.

In der Auswertung der 22 definierten Themen der Stadtentwicklung entfallen die meisten Ereignisse auf die Themen Stadtplanung (140-mal), Wohnen (129-mal) und Kultur (113-mal). Die Auswertung der thematischen Schnittstellen innerhalb der einzelnen Veranstaltungen zeigt, dass die Themen Freiräume, Geschichte und Stadtgestalt in der öffentlichen Diskussion in München verschiedene Einzelthemen besonders gut miteinander verknüpfen.

Inwieweit ist das zivilgesellschaftliche und privatwirtschaftliche Engagement mit dem hoheitlichen Handeln der Stadt München verknüpft?

An der Organisation der identifizierten Ereignisse waren zu 49 Prozent zivilgesellschaftliche Akteure beteiligt, privatwirtschaftliche und hoheitliche Akteure zu jeweils 34 Prozent. Interessant ist, dass die politisch-administrativen Akteure in ihren Bei-

Erkundung der Isar-Hangkante vom Gasteig bis Harlaching

Bei einer Radl-Exkursion des Arbeitskreises Öffentliches Grün am 9. Juni 2015 erfolgte die historisch-aktuelle Erkundung des Isarhochufers zwischen Gasteig und Harlaching, vorbereitet und geleitet von Klaus Bäumler. Den Teilnehmern wurde ein Exkursionsplan, in bewährter Weise gestaltet von Franz Schiermeier, ausgehändigt. Der Arbeitskreis wird die Erkundung durch weitere Exkursionen fortführen.

Die urbane Naturlandschaft der Isar in München steht seit Jahren erfolgreich im Zentrum bürger-schaftlichen Engagements. Mit der Fortführung des Isarplans über die Corneliusbrücke nach Norden sollen in den stadtnahen Isarbereichen weitere



FOTO: DETLEV STRÄTER

Blick von der Gabsattelbrücke zum Maria-Hilf-Platz

Akzente gesetzt werden. Ausgelöst durch Anträge aus dem Stadtrat und den Bezirksausschüssen fanden 2010 und 2012 die Workshops „Stadt und Fluss – Innerstädtischer Isarraum“ statt, deren Ergebnisse mit Handlungsvorschlägen für den Isarraum bis zur Prinzregentenbrücke noch 2015 vom Stadtrat beschlossen werden sollen.

Aber auch die Hochufer der Isar sind in der topographischen Gesamtschau der Isar-Metropole von besonderer Bedeutung. Soweit ersichtlich, ist die Analyse der städtebaulichen und stadtgeschichtlichen Entwicklung dieses, das Bild Münchens prägenden Bereichs, in einer disziplinübergreifenden Gesamtbe-trachtung noch nicht erfolgt. Viele der circa zwanzig Teilnehmer an der Exkursion waren überrascht, dass zwischen Gasteig und Harlaching eine nahezu durchgehende und attraktive „Grüne Achse“ für Fußgänger und Radler existiert, die einen wichtigen Beitrag zur Entlastung des Fuß- und Radwegs-systems beidseits der Isar leisten könnte. Dass der hohe Rang der Spazierwege entlang der Hangkante mit Blick

auf Stadtsilhouette und Gebirge den Stadtplanern schon Anfang des 20. Jahrhunderts bewusst war, dokumentieren die Brücken mit welchen Eisenbahntrasse und Hangstraßen fußgängerfreundlich überwunden wurden, um den traditionellen Münch-ner Spazierweg am östlichen Isarhochufer nicht zu unterbrechen.

Ein typischer „weißer Fleck“ ist der knapp zwei Hektar große Kronepark, der als Privatpark angelegt und vor Bebauung bewahrt wurde. Es ist über den Einzelfall hinaus ertragreich, die wenig bekannte Historie dieser städtischen Grünanlage am Nockher-berg zu erarbeiten. Die Existenz dieses „öffentlichen Grüns“ geht auf das Engagement von Franz Xaver Schmederer zurück, der Ende des 19. Jahrhunderts in attraktiver landschaftlicher Lage dieses grüne Refu-gium geschaffen und noch zu Lebzeiten Regelungen getroffen hat, es vor Bodenspekulation zu bewahren.

Der Kronepark, seit 1958 städtische Grünanlage, ist ein grünes Herzstück von höchstem Erholungs-

Schmedererweg

An den Schöpfer des „Kroneparks“ erinnert heute nur noch der „Schmedererweg“, der durch die öffentliche Grünanlage vom Nockherberg zur Brücke über die Eisenbahnstrecke München – Rosenheim führt. Diese Wegebenennung erfolgte bereits 1928. Im Amtlichen Stadtplan der Stadt München waren bis kürz-lich weder der Schmedererweg noch der Kronepark eingetragen. Auf Hinweis von Klaus Bäumler wurde dies ergänzt.



PLAN: GEODATENSERVICE-MÜNCHEN

wert, privilegiert und vom Verkehrslärm abge-schottet, an der Isarhangkante gelegen. Die Stadt München hat Mitte der 1950er Jahre das Parkareal von der Familie Krone, Inhaberin des Circus Krone, erworben. Deren Bauwünsche, hier in exponierter

Lage etwa 200 Wohnungen zu errichten, ließen sich nicht realisieren. Die Bezeichnung „Kronepark“ für die idyllische Grünoase gibt Rätsel auf. Näher hätte es gelegen, mit der Benennung „Schmedererpark“ diejenige Persönlichkeit zu ehren, der Existenz und Erhaltung dieser historischen Grünanlage zu verdanken ist.

Franz Xaver Schmederer (1843-1918), Mitinhaber der Zacherlbrauerei in der Au, hat 1880 das Wiesengrundstück zwischen Nockherberg, Hangkante und Eisenbahntrasse zu Alleineigentum erworben. Schmederer beauftragte Hofgärtendirektor Karl von Effner (1831-1884) mit der Planung einer Gartenanlage im englischen Landschaftsstil. 1882 errichtete Schmederer nach Plänen des Architekten Albert Schmidt im Park eine stattliche Villa, die er bis zu seinem Tod im Jahr 1918 bewohnte. Die Schmederer-Villa am Nockherberg 7, 1932 von der Familie Krone erworben, wurde 1944 bei einem Fliegerangriff zerstört.

Bürger-Allianz für das Brückenprojekt am Giesinger Berg

Ein aktueller Schwerpunkt der Exkursion war die seit Jahren geforderte Errichtung einer Brücke für Fußgänger und Radler am Giesinger Berg, da die „Grüne Achse“ entlang der östlichen Isarhangkante in diesem Bereich gravierend unterbrochen ist. Hier wurde zwar in den Jahren 1975/77 eine



FOTO: DETLEV STRÄTER

Im Kronepark am Schmederersteg

anspruchsvoll gestaltete Fußgängerunterführung errichtet, die Teilnehmer der Exkursion konnten sich aber an Ort und Stelle überzeugen, dass dieses Bauwerk dringend einer Ergänzung bedarf. Bereits seit 2002 existiert die Projektidee, die vielspurige Verkehrsschneise mit einem Steg zu überbrücken und so die Lücke des Hochuferwegs zu schließen. Matthias Rajmann, der in Giesing wohnt, begründete bei der Exkursion die Notwendigkeit des Projekts. Architekt Ludwig Karl stellte sein Entwurfskonzept

vor: Ein filigraner Steg, der auf kürzestem Weg den Giesinger Berg überbrückt und sich optimal in das städtebauliche Umfeld einfügt. Insgesamt eine vorbildlich durchdachte und aus sich heraus überzeugende „Bürger-Initiative“, die es gilt mit Priorität im politisch-administrativen Entscheidungsprozess voranzubringen. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts kann mit diesem Brückenbauwerk die gute Münchner



FOTO: DETLEV STRÄTER

Ludwig Karl und Matthias Rajmann erläutern das Brückenprojekt Giesinger Berg

Brückenbau-Tradition im Bereich des Isarhochufers zwischen Gasteig und Harlaching beispielhaft fortgeführt werden. Das Großprojekt der Neubebauung des Paulaner-Geländes am Nockherberg sollte einen wichtigen Impuls für diesen Brückenbau geben, etwa im Rahmen einer Public-Private-Partnership. Der Arbeitskreis Öffentliches Grün ist sich einig, eine umfassende Allianz zur Realisierung dieses Projekts aufzubauen.

Planungen für ein Tierpark-Parkhaus an der Siebenbrunner Straße

Letzte Station der Exkursion war der Parkplatz des Tierparks Hellabrunn an der Siebenbrunner Straße. Nach den in der Öffentlichkeit bekannt gewordenen Plänen der Tierpark AG soll dort im Landschaftsschutzgebiet am Fuss des Isarhangs ein Parkhaus errichtet werden. Das Projekt trifft auf unterschiedlichen Widerstand von Bund Naturschutz-Kreisgruppe München und des Roten Kreuzes. An Ort und Stelle entwickelte sich mit Vertretern des Bezirksausschusses 18 Untergiesing-Harlaching, die das Projekt befürworteten, eine lebhaft-engagierte Diskussion. Dabei ging es vor allem um ein Verkehrsgutachten, das die Tierpark AG dem BA 18 überlassen hat, dies jedoch mit der Maßgabe, sich damit nur in nichtöffentlicher Sitzung zu befassen. Dieses Procedere wurde in der Diskussion heftig kritisiert. Der Arbeitskreis Öffentliches Grün hat sich an Bürgermeisterin Christine Strobl, Aufsichtsratsvorsitzende

der Tierpark AG, mit der Bitte um Überlassung des Gutachtens gewandt, der aber bisher nicht entsprochen wurde. Das dem Arbeitskreis Öffentliches Grün zwischenzeitlich von der Tierparkdirektion angebotene Gespräch macht nur Sinn, wenn das Verkehrsgutachten nicht als Geheimsache behandelt, sondern dem Arbeitskreis vor einem Gespräch überlassen wird.

Auf der Webseite des Münchner Forums sind ein detaillierter Bericht zu den neun angefahrenen Stationen und der Plan zur Exkursion unter <http://muenchner-forum.squarespace.com/?SSScrollPosition=0>  aufrufbar.

KLAUS BÄUMLER

Kommentar

Bürgerdialog zur Gestaltung des Luise-Kiesselbach-Platzes

Eine der vielen Aktionen der Bürgerbeteiligung zur Münchner Stadtgestaltung wurde von städtischen Fachleuten des Baureferats, des Planungsreferats und des Kreisverwaltungsreferats vorbereitet, die am 30. Mai in der großzügigen Halle und im Vortragssaal der Stiftung ICP an der Garmischer Straße stattfand. Wegen der vielen Anmeldungen wurde diese Veranstaltung am 17. Juni wiederholt. Auch diesmal war der Saal gefüllt von jungen und alten Nachbarn des Tunnelbauwerks in Sendling, von Bezirks- und Stadtratsmitgliedern, aber auch von interessierten Bürgerinnen und Bürgern aus der ganzen Stadt und von Planungsexperten.

Das Thema, das im Zusammenhang steht mit der Eröffnung des neuen Tunnelabschnitts des Mittleren Rings – in unmittelbarer Nähe des Knotens der Garmischer Autobahn mit der Ringführung nach Norden und nach Osten – noch in diesem Jahr, war die räumliche Gestaltung der erweiterten Freifläche des Luise-Kiesselbach-Platzes östlich des Rings, vor der „Landmarke“ des Altenheimkomplexes mit seinen beiden farbigen Zwiebeltürmen am Luise-Kiesselbach-Platz.

Im Ablauf von fünf Stunden – mit Catering-Pause – wurden zunächst im Vortragssaal Einführungen in den Planungsstand gegeben, sodann in sieben von Moderatorinnen geleiteten Themenrunden die Meinungen von Bürgerinnen und Bürgern angeregt, gesammelt und schließlich – wieder im Vortragssaal – die Ergebnisse vorgestellt und diskutiert.

Ich war – aufgrund früherer Erfahrungen – überrascht, wie unterschiedlich die Interessenlagen der Teilnehmer waren. Es kamen etliche lediglich örtliche Betrachtungen von unmittelbar betroffenen Nachbarn und Bezirksausschussmitgliedern, aber auch viele darüber hinausgehende, differenzierte Beiträge zur Sprache. Im Gegensatz zu manch ähnlichen Veranstaltungen fielen kaum unsachliche oder

polemische Äußerungen.

Dazu zwei Anmerkungen: Zum einen zeigte sich auch hier, dass, wie häufig in den letzten Jahren (oder schon immer?), auf Veranstaltungen der Stadt essentielle Anliegen wie die Einbeziehung von Fragen nach Identität und Unverwechselbarkeit des jeweiligen Standortes schlicht vergessen oder verdrängt werden, und so auch hier auf keiner der vorgestellten Thesentafeln erwähnt wurden. Darum verwies ich als Teilnehmer in einer der sieben Gesprächsrunden darauf, dass der hier zur Debatte stehende Stadtraum, im unmittelbarer Nachbarschaft



Luise-Kiesselbach-Platz

FOTO: WIKIMEDIA COMMON, USER: LABRANT

der Doppeltürme des Altenstifts, im Bewusstsein Einheimischer und auch Fremder als südwestliches Eingangstor zur Stadt wahrgenommen werden kann. Erstaunlich viele Laien und Fachleute griffen das auf! Deren Stichworte und Anmerkungen dazu kamen dann mit auf die Thesentafeln. Wird sie die Stadtplanung aufgreifen und umsetzen?

Zum zweiten wurde das schwerwiegende Problem der finanziellen Beteiligung von Eigentümern und Investoren nur als randliche Nebenbemerkung angesprochen. Eigentümer und Investoren dürften als Anrainer infolge des mit öffentlichen Mitteln finanzierten Umbaus des Mittleren Ringes und der Umfeldverbesserung zukünftig erhebliche Zusatzrenditen (windfall profits) einstreichen, wie dies

im Umgriff anderer Tunnelabschnitte des Mittleren Rings (Ost und Nord) gang und gäbe ist. Das Thema passte ja auch einfach nicht zu den Anliegen dieses Bürgerdialogs. ...Trotz des insgesamt positiven Eindrucks dieser Veranstaltung bedauere ich sehr, dass Stadtverwaltung und Stadtpolitik die Fragen einer Beteiligung der Anlieger an der Finanzierung von U-Bahnen und Autotunneln, wie am Luise-Kiesselbach-Platz, wieder einmal unter den Tisch gekehrt haben.

Wie immer wird das Ergebnis des Bürgerdialogs Luise-Kiesselbach-Platz, nachdem es durch die städtischen Veranstalter aufbereitet sein wird, den beteiligten Bürger/innen und der Öffentlichkeit mitgeteilt werden. – Als langjähriger Beobachter von Bürgerbeteiligungsprozessen in Stadtplanungskonflikten in München oder andernorts nehme ich wahr, wie sich das Verhalten der Münchner Verwaltung und der Stadtpolitik im Lauf der Jahrzehnte verändert hat. Früher konnten fast nur drastische Bürgeraktionen, die Bürger auf die Straße brachten, die Entscheidungsträger zu Kursänderungen bewegen. Heute arbeiten Stadtpolitik und -verwaltung mit den Bürgerinnen und Bürgern zusammen. Bürgerdialoge

mit und ohne Beteiligung des Münchner Forums haben einen hohen Stellenwert erlangt.

GERHARD MEIGHÖRNER

Bürgerfest zur Tunnelöffnung

Sa, 25.07.2015, 10:30 Uhr

Luise-Kiesselbach-Platz

Der Abschluss eines der größten Münchner Bauprojekte der jüngeren Vergangenheit wird mit einem großen Fest gefeiert! Am 25.7.2015 ist am Luise-Kiesselbach-Platz die offizielle Eröffnung mit einer symbolischen Verkehrsfreigabe des Tunnels Süd-West. Aus diesem Anlass gibt es ein großes Bürgerfest.

Bierzelt, Bühnenprogramm mit Live-Musik und viele Aktionen für Kinder: Beim Bürgerfest zur Eröffnung des neuen Tunnels am Luise-Kiesselbach-Platz ist eine Menge geboten. Ein Highlight ist aber sicher der Biergarten. Warum? Er befindet sich im Tunnel selbst – ein Erlebnis, das selbst für die „Biergarten-Stadt“ München einmal eine neue Erfahrung darstellt. Zudem kann man sich an Infoständen über das Bauprojekt informieren und auch für das leibliche Wohl ist bestens gesorgt...

<http://www.muenchen.de/veranstaltungen/event/20586.html> 

Arbeitskreise im Juli 2015

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

Arbeitskreis Kulturbauten

Leitung: Wolfgang Zimmer

nächstes Treffen: Mi. 08.07.2015, 17:00 Uhr

Arbeitskreis Schienenverkehr

Leitung: Wolfgang Beyer

nächstes Treffen: Do. 09.07.2015, 18:00 Uhr

Arbeitskreis Öffentliches Grün

Leitung: Klaus Bäumler

nächstes Treffen: Do. 16.07.2015, 17:00 Uhr

Arbeitskreis Innenstadt

Leitung: Peter Arnold

nächstes Treffen: Mo. 20.07.2015, 17:00 Uhr

Arbeitskreis Wer beherrscht die Stadt?

Leitung: Dr. Detlev Sträter

nächstes Treffen: Mo. 20.07.2015, 17:00 Uhr
gemeinsam mit dem Arbeitskreis Innenstadt

Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

Leitung: Berthold Maier und Matthias Hinzen

nächstes Treffen: Do. 30.07.2015, 18:30 Uhr

Einschalten und Hören: Das Münchner Forum auf Radio Lora. Montag, 13. Juli

19 bis 21 Uhr. Ukw 92,4

Öffentliches Grün in München: Finanzgarten. Flaucher. Isar. Alter Botanischer Garten. Königsplatz. Historisches Grün im Ensemble Altstadt. Maximiliansanlagen. Theresienwiese. Englischer Garten. Welches Stellenwert hat das öffentliche Grün im gesellschaftlichen Bewußtsein?

Langfristige Freiraumentwicklung - wie kann trotz des hohen Baudrucks in der Stadt Grün bewahrt bleiben? Ursula Ammermann im Gespräch mit Klaus Bäumler, Leiter des Arbeitskreises Öffentliches Grün im Münchner Forum