



Liebe Leserin, lieber Leser,

in dieser Ausgabe beschäftigen wir uns ausführlich mit dem Verkehr auf der Schiene und in der Luft: Mit dem **S-Bahntunnel** der sog. zweiten Stammstrecke (S. 13) und mit dem Ausbau des **Münchner Flughafens** Franz Josef Strauß. Der Jubel über die Finanzierung des Tunnelprojekts hält sich in engen Grenzen. In einem Bürgerentscheid verpflichtete die Stimmenmehrheit Oberbürgermeister Ude dazu, im Aufsichtsrat der Flughafen München GmbH (FMG) gegen den Bau der **dritten Startbahn** zu stimmen. Da in dieser Bau-Frage Einstimmigkeit im Aufsichtsrat vonnöten ist, kann die Planung also im Rahmen der einjährigen Bindungsdauer nicht weiter verfolgt werden – so denkt man. Das Stadtoberhaupt hat sich aber verpflichtet, das Votum auch danach zu respektieren. Aber was tut die FMG? Sie plant weiter in der Hoffnung auf einen Sinneswandel nach der Kommunalwahl 2014 (siehe S. 2). Wenn man das Votum der Gegner der dritten Startbahn betrachtet, liegt es nahe, dass hier nicht Technikfeindschaft oder gar Hinterwäldlertum zum Ausdruck kam, sondern der Wunsch, Kurz- und Langstrecken zu trennen, wie das ja auch vor Jahren offizielles Ziel war. Kurzstrecken gehören auf die Schiene, Langstrecken werden am besten mit dem Flugzeug bewältigt. Aber dieses Versprechen Europas wird national unterlaufen, ja sogar die **Schienenanbindung des Flughafens** im Nahverkehr ist noch nicht gelöst (S. 5 und 6 Vorschläge dazu).

Das Münchner Forum mit seinen Mitarbeiter/innen und den vielen ehrenamtlich aktiven Mitgliedern im Verein und in den Arbeitskreisen wünschen sich auch im nächsten Jahr aufmerksame Beobachter und leidenschaftliche Bürgerinnen und Bürger, damit die kreative Spannung – die Mutter aller Qualität – nicht nachlässt.

Die besten Wünsche für die kommenden Feiertage und ein Frohes Neues Jahr

WOLFGANG CZISCH

1. VORSITZENDER DES PROGRAMMAUSSCHUSSES DES MÜNCHNER FORUMS

INHALT:

Flughafen München:

Flughafen ignoriert Startbahn-Bürgervotum -
Verwaltungsgerichtshof überprüft die Planfeststellung 2

Kommentar zur Bahnanbindung des Flughafens 5

Westkorridor-Kombilösung für Flughafen und SI -
Ein Vorschlag des Arbeitskreises BKS 6

Kommentar: Königshof und Stachus
Organisierte Verantwortungs-Abwesenheit 10

Nutzen statt besitzen -
Münchner Car Sharing erweitert sein Angebot 10

Meldung: Nordumgehung Pasing seit dem
18. Dezember in Betrieb 11

Wem gehört die Theresienwiese? -
Podiumsdiskussion im Januar 12

Zwei Mrd. Euro für drei S-Bahnen mehr pro Stunde
Oder: Der S-Bahntiefunnel – Illusion und Realität 13

Mittlerer Ring, City-Maut, Tempo 30 -
Zur Verkehrspolitik des Münchner Stadtrats 16

Meldung: Neue Form des Nockherberg-Wettbewerbs
mit mehr Bürgerbeteiligung 17

Studenten diskutieren über die Stadt
Die STADTfragen im Januar und Februar 18

Meldung: Was die Sozialgerechte Boden-Nutzung
(SoBoN) bisher eingebracht hat 19

„Neues Bauen am Horn“ in Weimar
Ein Vorbild auch für München? 20

Leserbrief 24
Impressum 11

Flughafen ignoriert Startbahn-Bürgervotum

Verwaltungsgerichtshof überprüft die Planfeststellung

Auch nach dem ablehnenden Bürgerentscheid in München über eine dritte Start- und Landebahn des Münchner Flughafens hält der Geschäftsführer der Flughafen-Gesellschaft Michael Kekloh an den Ausbauplänen fest, wie er auf einer Präsentation für die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft am 4. Dezember erklärte. Er argumentierte, die Stadt München sei an der Flughafen-Gesellschaft nur mit 23 Prozent beteiligt, der Freistaat (mit 51 Prozent der Anteile) und der Bund (mit 26 Prozent) wollten aber den weiteren Ausbau. Dass die Gesellschafter laut Vertrag nur einstimmig entscheiden, übergang er dabei. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof prüft derzeit noch Klagen von 16 Anwohnern gegen die Planfeststellung. Mit dem Urteil wird bis zum Sommer 2013 gerechnet, also kurz vor der Bundestags-, Landtags- und der Münchner Oberbürgermeisterwahl. Sollte das Gericht die Bauplanung als zulässig betrachten, hat die Politik wieder das letzte Wort – nach der einjährigen Gültigkeitsdauer des Münchner Bürgerentscheids und nach den Wahlen.

1,2 Milliarden Euro will der Flughafen aus eigenen Finanzquellen in den Startbahn-Ausbau investieren, rund das Doppelte dessen, was er derzeit für den Bau eines sogenannten Satelliten auf dem Vorfeld ausgibt. Dieser rund 600 Meter lang werdende Neubau mit 125.000 Quadratmetern Geschossfläche sowie 27 Flugzeugabstell- und 52 Abfertigungspositionen (Gates) wird parallel zu den Terminals 1 und 2 die Kapazität des Münchner Airports auf dem östlichen Vorfeld um die des Flughafens Köln-Bonn erweitern. Mit dem Terminal 2 wird der Satellit durch eine unterirdisch geführte fahrerlose Mini-U-Bahn verbunden. Die Leistungsfähigkeit des Luftkreuzes München soll damit signifikant steigen.

Der limitierende Faktor ist dann noch stärker als schon jetzt die Start- und Lande-Kapazität. Sie ist zu

den attraktiven Tageszeiten längst ausgebucht; lediglich zu Tageszeiten, an denen nur wenige Maschinen verkehren, gibt es noch „Slots“, also Möglichkeiten für Flugzeuge, freie Andockpositionen zu finden. Die dritte Bahn sollte, so die FMG, gerade zu den verkehrstarken Stunden des Tages für Entspannung beim An- und Abflug sorgen und nach Ansicht des Chefs der Flughafen-Gesellschaft, Michael Kerkloh, die Umwelt sogar entlasten: „Derzeit müssen nämlich viele herein kommende Maschinen Warteschleifen fliegen und abflugbereite mit laufenden Motoren warten, bis sie zum Start an der Reihe sind. Mit einer dritten Startbahn wären solche Warteschleifen entbehrlich – alles könnte zügiger laufen“ – so das grün ummantelte Argument.

Das Nein der Münchner gegen den Startbahnaus-



Der hier blau markierte Satellit östlich von Terminal 2 (ganz links im Bild) ist im Bau.

ANIMATION: FMG

bau steckt der Flughafen-Gesellschaft noch in den Knochen. Dass „weiteste Münchner Kreise“, wie Kerkloh sagte, mit Nein gestimmt hatten, hatte am Airport überrascht. Bei genauerem Hinsehen habe sich dieses Bild allerdings relativiert: Zwei Drittel der Münchner hätten sich an der Abstimmung gar nicht beteiligt; nur 17 Prozent der Wahlberechtigten hätten gegen den Ausbau votiert. – Das mag sein. Aber es war, wie auch Kerkloh einräumte, die demokratische Mehrheit der Stimmen gewesen, wie bei anderen Wahlen auch.

Die FMG sieht weitere Ausbau-Chancen und hält sich dafür finanziell gerüstet

Trotzdem sieht Kerkloh für den Startbahnausbau weiter realistische Chancen, gerade auch im Vergleich mit Frankfurt oder Berlin. In beiden Städten lebten jeweils rund 200.000 Menschen in den Anflugkorridoren, in München maximal 10.000. Wenn also ein deutsches Luftverkehrskreuz weiter ausgebaut wird, so Kerkloh, dann in erster Linie München. Finanziell ist der Airport für solche Ausbauten gerüstet. Knapp 600 Millionen Euro Kreditsumme,



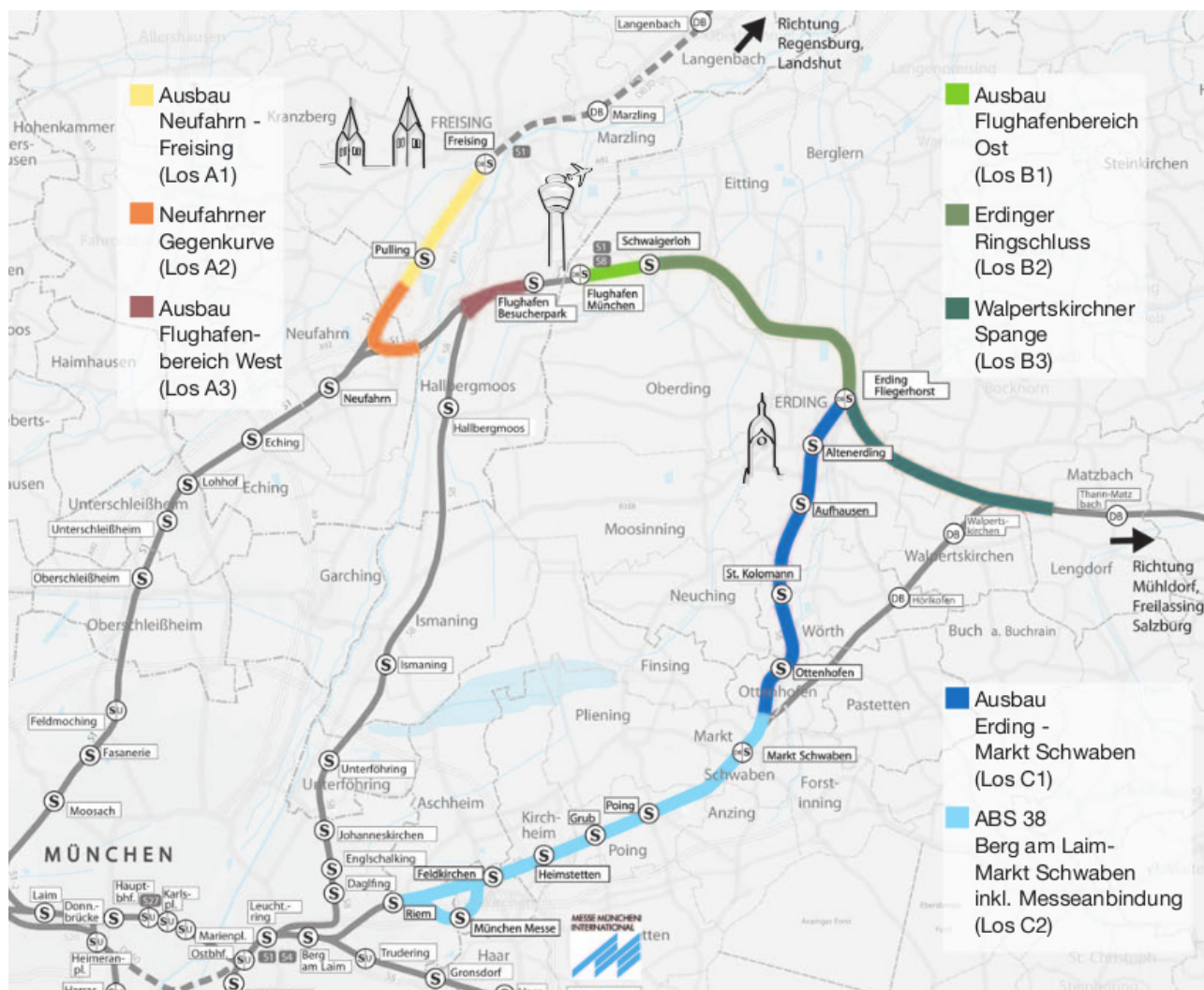
Die Münchner nutzen ihren Airport, aber wollen ihn nicht ausgebaut sehen.

BILD: HANTISCH, COPYRIGHT FMG

Mokant führte Kerkloh an, dass die Münchner alle Vorteile ihres Flughafens, der als der europaweit beste gilt, gern in Anspruch nähmen, aber trotzdem mit Nein gestimmt hätten, obwohl sie von Belastungen durch Fluglärm gar nicht betroffen seien. Genauere Analysen des Verhaltens beim Bürgerentscheid hätten gezeigt, dass die Startbahn-Befürworter beispielsweise keinen prominenten Sprecher vorweisen konnten, während die Gegner professionell auftraten und mit ihrem Appell gepunktet hätten, der „Goliath“ Flughafen solle auf die „Davids“ der Umlandgemeinden gefälligst Rücksicht nehmen. Dieser „Mitleidseffekt“, wie Kerkloh sagte, wog bei der Abstimmung seiner Ansicht nach schwerer als die Vermutung, für eine dritte Startbahn gebe es keinen Bedarf, und schwerer auch als Umweltbedenken, die erst auf Rang 3 der Kritikerargumente folgten.

die noch aus der Bauzeit des Terminal 1 vor mehr als zwei Jahrzehnten stammen und die nun für den S-Bahn-Ausbau eingesetzt werden sollten, könne der Flughafen ohne Probleme entbehren. Die Kreditgeber hätten dieses Geld bislang dem Airport gelassen, weil der es besser verzinst habe, als das Banken aktuell tun. Die Flughafen-Gesellschaft will nun einen neueren, kleineren Kredit auf dem Kapitalmarkt aufnehmen, ebenfalls zu niedrigeren Zinsen, als die Öffentliche Hand bisher vom Airport erhielt. Damit stünde die FMG finanziell sogar besser da vorher.

Zu den Ausbauplänen des Schienenverkehrs im Flughafenumfeld gehört die Walpertskirchener Spange. Diese Gleiskurve soll es möglich machen, dass Züge von München über den Flughafen weiter in Richtung Mühldorf, Salzburg und Wien/ Bratislava fahren. Die Wirtschaftlichkeit dieses Abschnitts wird



Der geplante Ausbau des schienengebundenen Verkehrs rund um den Flughafen München.

seit diesem Herbst höher eingestuft. Kerkloh forderte schon, dass „die Verbindung von Paris nach Bratislava unbedingt über den Münchner Flughafen geführt werden sollte“. Dazu müsste allerdings die Bahnlinie München – Mühldorf – Freilassing generell aufgewertet werden. Eine weitere Voraussetzung für den Bau der Walpertskirchner Spange ist der sogenannte Ringschluss der S-Bahnen zwischen der S1 nach Freising bzw. zum Flughafen und nach Erding. Im kommenden Sommer soll das Planfeststellungsverfahren für den Ringschluss-Abschnitt zwischen Flughafen und Erding und Ende 2013 für den Abschnitt auf dem Gebiet der Stadt Erding eröffnet werden.

Auf den Ausbauplänen im Flughafenareal selbst beharrte Kerkloh übrigens nicht deshalb in erster Linie, um zusätzliche Flugrouten nach München zu ziehen, sondern um seinen Betrieb flexibler organisieren zu können. Trotzdem hat er auch Wachstumspotenziale im Blick. Allen skeptischen Prognosen zum Trotz sind die Passagierzahlen nämlich 2012 gegenüber 2011 nochmals gewachsen, und zwar in den ersten zehn Monaten um gut zwei Prozent. Sollte das nicht nach viel klingen, ergeben absolute Zahlen ein

klareres Bild: Allein in der ersten Oktoberfestwoche hat der Flughafen fast 880.000 Menschen befördert. Für das Gesamtjahr 2012 erwartete Kerkloh über 38 Millionen Passagiere, fast 400.000 Starts und Landungen sowie 280.000 Tonnen Luftfracht.

Die unmittelbare Zukunft der Luftfahrtbranche sieht allerdings nicht rosig aus. Die europäischen Luftverkehrsgesellschaften machen derzeit hohe Verluste. Diverse Airlines verschwinden vom Markt. Alle Fluggesellschaften reagieren mit Kostensenkungsprogrammen, streichen wenn nötig auch Flugstrecken und versuchen, mit größeren Maschinen bei engeren Sitzabständen mit vergleichbarem Aufwand mehr Passagiere zu befördern, um so rentabler zu werden. Die Lufthansa hat schon angekündigt, ihre Flotte bis 2014 nicht mehr auszubauen und Flugziele weniger häufig anzufliegen. Airberlin verkleinert seine Flotte sogar; das betrifft auch München. Billigflieger würden gern häufiger München ansteuern, bekommen am Münchner Airport aber zu akzeptablen Tagen und Uhrzeiten keine freien Slots.

GERNOT BRAUER

2008 wurde die geplante Punkt-zu-Punkt-Magnetbahn München-Hauptbahnhof – Flughafen angesichts zu erwartender Kostenexplosion gestoppt. 2012 votierte der Münchner Souverän in einem Bürgerentscheid, dass er eine zusätzliche Start- und Landebahn klar ablehnt; das direkte Umland wurde aus juristischen, wohl aber auch politischen Gründen gar nicht erst gefragt. Der Flughafen München will den Bahnausbau, doch kaum etwas kommt voran. Warum eigentlich?

Auch 20 Jahre nach Eröffnung des Münchner Flughafens erreichen ihn nur zwei S-Bahnlinien – die zu langen Fahrtzeiten sind in der Tat eine klare Zumutung für einen Flughafen mit Weltrang. Laut Flughafen München Gesellschaft (FMG) (2011) nutzen nur 32 Prozent der Fluggäste bei ihrer Anreise die S-Bahnen. Gerade für die Entlastung der Umlandgemeinden und Pendlerstraßen steht außer Zweifel, dass die Flughafenzüge für mehr Fluggäste attraktiv werden müssen. Die Realisierung der laufenden Projekte „Neufahrner Gegenkurve“ und „Erdinger Ringschluss“ mit „Walpertskirchner Spanne“ ermöglicht zudem eine neue S-Bahn-Tangente zwischen Freising, Flughafen und Erding, wobei eine Südeinschleifung mit viergleisigem Bahnhof in Erding klüger wäre. Wichtig sind auch das zweite Gleis Erding – Markt Schwaben und der viergleisige Ausbau Markt Schwaben – Riem West.

Für die schnelle Anbindung des Flughafens zum Münchner Hauptbahnhof und nach Pasing eignet sich eine neue Schnellfahrstrecke im Korridor der S1-West, autobahnparallel und siedlungsschonend; damit könnte auch die S1-West endlich den lange versprochenen und längst nötigen 10-Minuten-Takt erhalten, ferner Expresszüge den Flughafen mit München in 15 bis 20 Minuten, mit Augsburg und Ingolstadt in 45 Minuten und mit Nürnberg in 75 Minuten verbinden: Eine Win-Win-Lösung für Flughafen und Umlandgemeinden mit großen Synergieeffekten.

Auch wenn es die FMG gut meint mit der Rückzahlung und Verwendung ihres Darlehens für den geplanten 2. S-Bahn-Tunnel, sie ist leicht widerlegbar: Schon heute könnte eine der beiden am Ostbahnhof endenden S-Bahnlinien als Express über Ismaning bis zum Flughafen durchgebunden werden. Weitere Streckenoptimierungen kosten nur einen Bruchteil des 2. S-Bahn-Tunnels. Der Engpass der Güterzüge zwischen Daglfing und Trudering löst sich durch Reaktivierung des zweiten Gleises auf nur 1,5 km südlich der A94 zuzüglich Weichenverbindungen.

Beim ebenfalls zweifelhaften Milliardenprojekt „Stuttgart 21“, einem Immobilienprojekt, wurde das Bürgervotum zu Gunsten des Vorhabens akzeptiert. Doch nur ein Jahr später musste zugegeben werden, dass der vor der Volksabstimmung als „heilig“ versprochene Kostendeckel bei Weitem nicht ausreichen wird. Ähnliches droht dem 2. S-Bahn-Tunnel, dessen 2,5 bis 3 Milliarden Euro noch lange nicht finanziert sein werden. Und doch laufen die politischen Meinungsführer mit tatkräftiger Unterstützung der FMG um die Wette, wessen Denkmal er werden soll.

Doch eine bessere Schienenanbindung des Münchner Flughafens braucht intelligente, kosteneffiziente und für die Allgemeinheit wirklich nutzenbringende Lösungen; die einseitige Fixierung auf den 2. S-Bahn-Tunnel ist leicht widerlegbar und politisch kurzsichtig. Der politische Opportunismus muss endlich durch eine unabhängige, sachlich fundierte und am Allgemeinwohl orientierte Entscheidungsfindung abgelöst werden.

Im übrigen: Ob der Flughafen München eine zusätzliche Start- und Landebahn brauche, ist im Vergleich mit ähnlich Flughäfen wie Dubai, Jakarta, Hong Kong oder London-Heathrow mit ebenfalls zwei parallelen Start- und Landebahnen, aber schon heute weit höheren Fluggastzahlen selbst unter Beachtung des hiesigen Nachtflugverbots höchst fraglich und bedarf nach dem Münchner Bürgerentscheid erst recht einer fundierten Begründung. Unverständlich bleibt, warum am Drehkreuz Flughafen München für knappe Slots der Spitzenzeiten das marktwirtschaftliche Grundprinzip von Angebot und Nachfrage nicht gelten soll. STEFAN BAUMGARTNER

Westkorridor-Kombilösung für Flughafen und S1

Wie uns die Schweizer Bahnen seit Jahrzehnten erfolgreich vorführen, *führen nur Pakete aus sinnvollen großen und nützlichen kleinen Maßnahmen zu langfristigem Erfolg. Die Infrastruktur muss sich am Angebotsziel ausrichten*, nicht umgekehrt. Gerade eine schnelle Bahnanbindung des Münchner Flughafens könnte auch große Synergieeffekte für die sehr stark genutzte S-Bahnlinie S1 Richtung Freising / Flughafen ermöglichen, wie der unabhängige und parteifreie Arbeitskreis Baumgartner / Kantke / Schwarz (AK BKS) an diesem Beispiel zeigt:

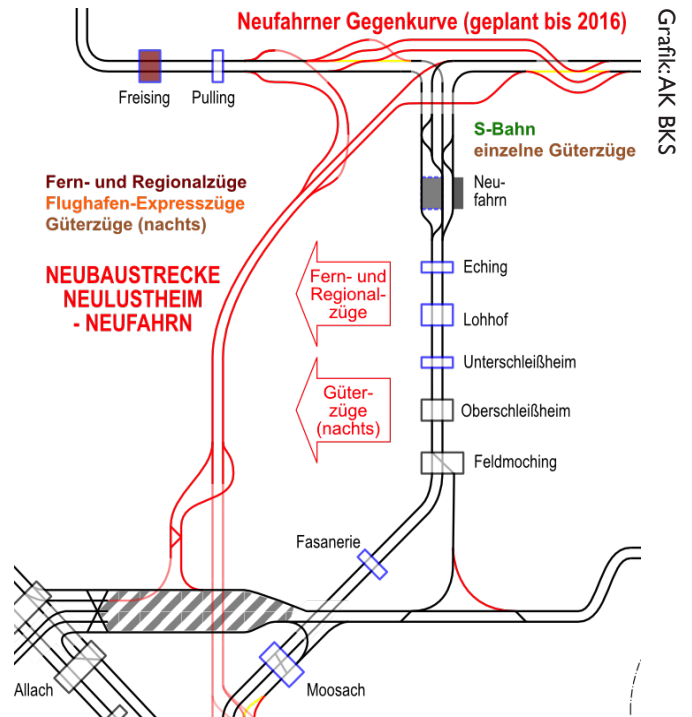
Als **Angebotsziele** werden definiert: Unabhängige Betriebsführung von schnellen und langsamen Zügen zwischen München und Neufahrn (bei Freising), ganztägiger 10-Minuten-Takt der S1 bis Neufahrn, Fahrzeitverkürzung für die Regionalzüge nach Landshut – Regensburg / Passau, Flughafen-Expresszüge alle 20 Minuten in unter 20 Minuten von München Hbf und München-Pasing zum Flughafen sowie eine zusätzliche ICE-Linie vom Flughafen München über Ingolstadt mindestens bis Nürnberg mit zur Autobahn konkurrenzfähiger Fahrzeit.

Fahrzeugtechnisch sollten die Flughafen-Expresszüge mit spurtstarken elektrischen Triebzügen und einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h gefahren werden, die attraktive neue Direktverbindungen Richtung Augsburg, nach Buchloe – Lindau (Allgäu), nach Ingolstadt – Nürnberg und nach Mühldorf – Salzburg / Linz anbieten könnten; die Allgäustrecken und die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing können erst nach der geplanten Elektrifizierung oder mit Zweisystemzügen direkt an den Flughafen angebunden werden.

Infrastrukturseitig erkennt man, dass ein viergleisiger Ausbau der S1 in Moosach, Fasanerie, Ober- und Unterschleißheim mit erheblichen Eingriffen in die Siedlungsstrukturen verbunden wäre, die Anwohner bei weitem stärker belasten und gegenüber einer eigenständigen Neubaustrecke eisenbahnbetrieblich zu längeren Fahrzeiten führen würde. Mit dem zusätzlichen, 430 m langen Flughafen-Fernbahnhof mit den Gleisen 3 und 4, der bereits seit 1992 im Rohbau parallel und nördlich zum S-Bahnhof existiert, ergäbe sich daraus eine Gesamtinvestition von über einer Milliarde Euro mit einem Großteil davon für den S1-Ausbau. [StMWIVT, 2009/2010]

Deshalb schlägt der AK BKS alternativ vor, statt dem viergleisigen Ausbau der S1 eine **unabhängige Neubaustrecke (NBS) Neulustheim – Neufahrn Nord für 200 km/h zu errichten:**

Diese Neubaustrecke fädelt am Abzweig Neulustheim, das ist westlich des Schlossparks am Pasing-Nymphenburger Kanal, aus der bestehenden Strecke aus und führt über eine Rampe in einen etwa sechs



NBS Neulustheim – Neufahrn Nord (links): Kombilösung für Flughafen-Express und Takt 10 der S1.

Kilometer langen, zweiröhrigen und weitgehend bergmännisch erstellten Bahntunnel. Dieser kreuzt unterirdisch zunächst die Verdisträße, ehe die Trasse anschließend in einem 45-Grad-Linksbogen mit einem Radius von ca. 2.200 m von der Nordost- auf die Nordrichtung einschwenkt, um dann den Hartmannshofer Park, die schmalen Freiflächen zwischen Lauinger Straße und Bautzener Straße sowie den Rangierbahnhof München-Nord zu unterqueren und taucht auf den Feldern zwischen Feldmoching und Karlsfeld aus dem Tunnel auf. Dort verknüpfen zwei Verbindungskurven den Güternordring beidseits mit der Schnellfahrstrecke Richtung Freising und Flughafen, über die die ICEs von Nürnberg – Ingolstadt sowie tageszeitabhängig auch Güterzüge die Schnellfahrstrecke erreichen. Danach verläuft die Neubaustrecke in einem langgezogenem S-Bogen mit einem Radius von jeweils 2.000 m in einer Rechts-

und Linkskurve mehrere hundert Meter östlich der Regattastrecke auf freiem Gebiet, ehe sie an der Autobahnausfahrt Oberschleißheim die A92 erreicht, der sie anschließend auf der Westseite bündig folgt. Östlich der Neufahrner Mühlseen verzweigt sich die Schnellfahrstrecke höhenfrei und mündet jeweils zweigleisig und kreuzungsfrei in die Bestandsstrecke Richtung Freising bei Streckenkilometer 35 einen Kilometer südlich von Pulling und in die Neufahrner Spange Richtung Flughafen bei Streckenkilometer 33 ein. Alle Ferngleise von München Hbf und München-Pasing bis Freising und Flughafen werden signaltechnisch mit Kurzblöcken ausgerüstet, um eine größtmögliche fahrplantechnische Flexibilität zu erreichen. Für den Störfall sind zusätzliche Gleiswechsel und die Einrichtung von Gleiswechselbetrieb hilfreich.

Durch die Schnellfahrstrecke und spurstarke Elektrozüge werden kürzere Reisezeiten erzielt:

sen sich alle Angebotsziele realisieren und zudem S1 und S8 durch die Flughafen-Expresszüge entlasten.

Die vom Freistaat Bayern 2009 beauftragten Planungsentwürfe für die Pasinger Kurve, einen weiteren Fernbahnsteig in München-Pasing an der Augsburger Strecke, einer A92-parallelen Schnellfahrstrecke und des Flughafen-Fernbahnhofs können nach Optimierungen weitgehend übernommen werden. Neu geplant werden müssen der sechs Kilometer lange Bahntunnel, für sich genommen weitaus kostengünstiger und baulich einfacher als vergleichbare Projekte im Stadtzentrum, ebenso beide Verbindungskurven zum Güternordring, eine größere Wende- und Abstellanlage in Schwaigerloh östlich des Flughafens und die bahntechnischen Umsysteme.

Ein Ausbau dieses „Westkorridors“ ist nötig, schon der S1 wegen. Die Amtsplanung und dieser Vorschlag kosten etwa gleich viel. Doch im Gegensatz

Relation		Ohnefall 2013 (kürzeste umsteigeärmste Verbindung)			Mitfall			Differenz	
		Linie(n)	Reisezeit (ohne Wartezeit)	Umsteige	Linie(n)	Reisezeit circa (ohne Wartezeit)	Umsteige	Reisezeit circa (ohne Wartezeit)	Umsteige
München Hbf	Freising	RE	23'	0	RE	18'	0	-5'	=
München Hbf	Flughafen München Terminal	S8	40'	0	Express	19'	0	-21'	=
München-Pasing		S8	50'	0	Express	16'	0	-34'	=
Augsburg Hbf		ICE/S8	1h19'	1	ICE	40'	0	-39'	-1
Ulm Hbf		ICE/S8	2h06'	1	ICE	1h25'	0	-41'	-1
Buchloe		RE/S8	1h33'	1	* RE	* 55'	* 0	* -38'	* -1
Ingolstadt Hbf		RE/Bus	1h03'	1	ICE	45'	0	-18'	-1
Nürnberg Hbf		ICE/S1	2h03'	1	ICE	< 1h15'	0	-48'	-1

*(nach erfolgter Elektrifizierung Geltendorf – Buchloe (– Lindau), Elektrifizierung derzeit in Planung)
NBS Neulustheim – Neufahrn Nord: Reisezeiten (ohne Wartezeiten) im Vergleich.

TABELLE: AK BKS

Die Flughafen-Expresse ab München Hbf und München-Pasing verkehren wie die S1/S8 alle 20 Minuten, andere Linien stündlich. Die Erreichbarkeit des **Flughafens** per Bahn ist damit unter vertretbarem Investitionsaufwand und positivem Nutzen-Kosten-Verhältnis nahezu unschlagbar: ab **München Hbf in 19 Minuten**, ab **München-Pasing in 16 Minuten**, ab **Augsburg Hbf in 40 Minuten**, ab **Ingolstadt Hbf in 45 Minuten** und ab **Nürnberg Hbf in 75 Minuten**.

Die Schnellfahrstrecke wird durch alle Fern-, Regional- und Flughafen-Expresszüge befahren, nachts auch durch alle Transitgüterzüge. Neben einzelnen Güterzügen verkehrt auf den Bestandsgleisen zwischen Neulustheim und Neufahrn Nord nur noch die S1, dann ganztägig alle 10 Minuten bis Neufahrn und jeweils alle 20 Minuten abwechselnd weiter nach Freising und Flughafen; die bisherige verspätungsanfällige Zugteilung der S1 entfällt. Damit las-

zu den Amtsvarianten erzielt eine vollständig eigenständige Neubaustrecke Neulustheim – Neufahrn Nord zusätzliche Fahrzeitgewinne, respektiert die gewachsenen Siedlungsstrukturen und erleichtert damit die Planfeststellung.

Ein Flughafen-Express auf einer großen Neubaustrecke im S1-Korridor könnte somit vielen Interessen dienen: Dem Flughafen mit vielen direkten Expresslinien mit kurzen Fahrzeiten nach München und in andere bay-erische Städte, den **S1-Pendlern** mit dem 10-Minuten-Takt, **den Regionalzug-Fahrgästen** Richtung Niederbayern und Oberpfalz mit kürzeren Fahrzeiten, **den Anwohnern** durch Lärmreduzierung (Verlagerung einige Züge auf die Neubaustrecke) und **den Steuerzahlern** durch effiziente Infrastrukturplanung unter Nutzung von Synergieeffekten.

AK BAUMGARTNER / KANTKE / SCHWARZ (BKS)

Was am Stachus auf dem Spiel steht

Im Rathaus mangelt es an Verständnis für integrierte Stadtgestaltung

Für den Abriss und Neubau des Hotels Königshof am Stachus liegt der Stadt ein Antrag auf Vorbescheid vor. Die dafür zuständige Lokalbaukommission schaltet zwar die Hauptabteilung Stadtplanung des Planungsreferats ein. Die Stadtverwaltung werde den Antrag im übrigen aber geschäftsmäßig behandeln, heißt es bei der SPD-Stadtratsfraktion. Dies zum Anlass zunehmen, auch städtebauliche Chancen für den öffentlichen Raum rund um den Hotelkomplex zu erörtern und dazu den Stadtrat einzuschalten, hält man in der SPD nicht für nötig. Offenbar fehlt die Antenne dafür, was eine solche Verantwortlickeits-Ablehnung anrichten kann.

Am Stachus ist absehbar, dass die Stadt dem Hotel Königshof einen 34 Meter hohen Neubau und damit ein zusätzliches Stockwerk genehmigen wird. Der Hotelbetreiber will seine Bettenkapazität eigentlich auf 300 Betten verdoppeln und hatte das damit begründet, dass ein Hotel der Spitzenkategorie erst ab dieser Größe dauerhaft wirtschaftlich zu führen sei. Zwischen dem Kaufhof auf der einen und

dem Justizpalast auf der anderen Hotelseite will die Stadt aber keinen dominierenden Baukörper zulassen. Ideen, wie sie die Studentenklasse von TU-Professor Fink kürzlich im Plantreff ausgestellt hat, sind von dem, was die Stadt für denkbar hält, nahezu unendlich weit entfernt.

Auch die meisten Studenten am Fink-Lehrstuhl für Integriertes Bauen sind in denselben Fehler verfal-



Vier Studenten-Entwürfe des Lehrstuhls für Integriertes Bauen an der TU München

QUELLE: TU MÜNCHEN, LEHRSTUHL FÜR INTEGRIERTES BAUEN

len, den die befragte Fraktion derzeit macht: nur einen Bau zu betrachten, nicht aber das Gefüge der Stadt an diesem Ort. Am Projekt Hotel Königshof zeigt sich nach Überzeugung des Münchner Forums exemplarisch, in welche Sackgasse dieses Wegschauen führt.

Das jetzige Hotel Königshof füllt das Grundstück, das dem Betreiber gehört, vollständig aus. Das gesamte Gelände rundherum ist öffentlicher Raum. Das Münchner Forum hatte vorgeschlagen, die sich bietende Chance des Neubaus zu nutzen, um den öffentlichen Raum zwischen der großen Münchner Fußgängerzone in der Neuhauser-/Kaufingerstraße und der kleineren in der Schützenstraße (die mittelfristig um den Bahnhofsvorplatz erweitert werden soll) insgesamt attraktiver und das „Scharnier“ Stachus aus einer bloßen Verkehrsdrehscheibe zu einem auch für Passanten attraktiven Bereich zu machen. Während der Bauzeit wird er ohnehin leiden, weil die Baustelleneinrichtung ja irgendwo hinkommen muss.

Von Einsicht in das hohe Gut der Münchner Stadtgestalt keine Spur

Und danach – alles auf Anfang? Soll die Schauseite des Hotels gegenüber dem Stachus-Rondell wieder nichts als eine gewöhnliche Hotelvorfahrt werden und im übrigen der Autoverkehr vorbei brausen? Oder registrieren die in der Stadt für deren Entwicklung Verantwortlichen endlich, dass dieser Verkehr dank der immer besseren Erschließung gerade der Altstadt mit dem öffentlichen Verkehr und wohl auch dank der Parkraumbewirtschaftung seit Jahrzehnten rückläufig ist, dass für eine Neubewertung öffentlicher Räume also Handlungsspielräume bestehen?

Danach sieht es bisher nicht aus. Zwar soll das zwei Jahrzehnte lang bis auf das personelle Mindestmaß „abgespeckte“ Planungsreferat, wie aus dem Rathaus zu hören ist, sechs zusätzliche Planstellen bekommen, hoffentlich entschließt sich der Stadtrat dann auch diese Kapazität in die Stadtplanung zu stecken mit der nötigen Kompetenz. Einstweilen bleibt das nur eine vage Hoffnung.

Worum geht es? Anders als der östliche Teil des Karlsplatzes, das Stachus-Rondell, ist die Westseite dieses wichtigsten Münchner Platzes bisher außerordentlich hässlich. Das Münchner Forum hatte vorgeschlagen, auch diese Seite für Passanten aufzuwerten. Dazu könnte unter anderem im Falle eines Hotelneubaus dessen Vorfahrt in das Gebäude hinein verlagert werden, damit die Seite zum Stachus-Rondell als erlebbarer öffentlicher Raum gestaltet werden kann, vielleicht auch mit einer als Freischankfläche auszuweisenden Hotelterrasse. Weiter hatte das Forum angeregt, dass die vom Stadtrat schon 1996 – vor einer halben Generation – begonnenen Überle-

gungen zu einer Neubewertung des Altstadtrings in der Sonnenstraße inzwischen realisierungsreif sind. Damals hatte der Stadtrat entschieden, die dortige Verkehrsführung neu zu bewerten, wenn rückläufiger Autoverkehr dafür die nötige Basis bietet. Nun existiert diese Basis, und nun bietet die Hotelplanung Anlass genug, die Sache in Angriff zu nehmen.

Besteht übergreifender Handlungsbedarf? Ja, und zwar in hohem Maß

Was aber geschieht? Erst einmal nichts. Die Mehrheitsfraktion des Stadtrats will nicht erkennen, dass Handlungsmöglichkeiten bestehen, und schon gar nicht, dass man sie auch nutzen sollte. Verwiesen wird nur auf bisher ungelöste Planungsaufgaben im näheren und weiteren Umfeld: auf den Hauptbahnhof und den Bahnhofsvorplatz, auf die Schwanthaler Straße im Zusammenhang mit der Bayerstraße und der Sonnenstraße (dazu haben wir an anderer Stelle berichtet).

Warum will die Stadtpolitik Münchens diese sich bietenden Chancen eines zukunftsweisenden Stadtumbaus nicht sehen und schon gar nicht anpacken? In wohlorganisierter Verantwortungs-Abwesenheit überlässt das Rathaus Einzelentscheidungen wie über den Hotelneubau der Verwaltung und blendet den städtebaulichen Zusammenhang, der kommunalpolitisch zu debattieren wäre, aus. Eine Stadt ist aber mehr als die Summe seiner Baufelder. Und öffentliche Räume sind mehr als nur Verkehrsflächen. Verteidigt das Rathaus den Individualverkehr gegen seine vermeintlichen Feinde? Das Münchner Forum fordert einen weiteren bürgergerechten Stadtumbau keineswegs in Frontstellung gegenüber dem Individualverkehr, sondern in Abwägung aller Interessen, die für die urbane Mobilität von Belang sind.

Wir wollen daran erinnern,

- dass die Lebensqualität einer Stadt sich in hohem Maß über ihre öffentlichen Räume definiert, also über die Straßen und Plätze, Gärten und Landschaften, die die Bürger betreten, wo sie sich aufhalten wollen und können;
- dass Erschließungs- und Aufenthaltsfunktionen ausbalanciert werden müssen – Jahrzehnte lang hat die Erschließungsfunktion besonders für den Autoverkehr aber derart im Zentrum gestanden, dass die Aufenthaltsfunktion und -qualität darüber an vielen Stellen verloren gegangen ist. Das muss sich wieder ändern.
- dass jedes Stadtquartier ein ausreichendes Maß an öffentlichen Räumen benötigt. Besonders schlecht gestellt ist in dieser Hinsicht die eng bebaute Ludwigsvorstadt mit ihren schmalen Bürgersteigen. Gerade sie braucht zusätzliche öffentliche Räume; und ein dementsprechender Umbau des Altstadtrings könnte sie erzeugen.

- dass München eine der wichtigsten deutschen Kongress- und Touristenstädte ist und Auswärtige noch stärker als Einheimische die Stadt in ihren öffentlichen Räumen erleben. Die Fußgängerachse Hauptbahnhof-Stachus-Deutsches Museum-Gasteig verdient auch unter diesem Aspekt besondere Beachtung.
- dass schließlich eine qualitative Aufwertung des Altstadttrings zwischen Stachus und Sendlinger-Tor-Platz für Fußgänger je nach dessen Ausgestaltung den erwünschten Nebeneffekt

haben wird, den Fußgängerstrom aus dem Bahnhofsviertel nicht nur in die Neuhauser Straße zu lenken, sondern verstärkt auch in das Hackenviertel.

All das erfordert langfristige, integrativ angelegte und weit greifende Arbeit – eine Arbeit, zu der zumindest die Mehrheitsfraktion im Rathaus derzeit keine Kraft zu haben scheint. Weitergehende Überlegungen, hieß es dazu nämlich in einer Aussprache mit dem Münchner Forum, könnten „in zehn Jahren“ einmal Thema sein.

Gernot Brauer

Auto fahren zu können ist wichtiger als eines zu besitzen Münchner Car Sharing erweitert sein Angebot

Nach zebramobil (wir berichteten) gibt es in München inzwischen einen weiteren Autoverleiher, dessen Fahrzeuge nicht mehr an zentralen Stellen abgeholt und zurück gebracht werden müssen, sondern am Straßenrand auf Kundschaft warten. Und so wie zebramobil nur Audi-Fahrzeuge anbietet, ist auch drive-now.com an einen hiesigen Hersteller gebunden; an BMW und an MINI. Das internetbasierte Verleihsystem von drive-now hat seit seiner Gründung im März 2011 schon rund 25.000 Kunden gefunden und peilt bis Ende 2013 rund 35.000 an. Den Grund für dieses Wachstum sieht das Management in einem geänderten Mobilitätsverhalten gerade der städtischen jungen Generation: Ein Auto zur Verfügung zu haben wird wichtiger, als selbst eines zu besitzen. Die Kommunen, die dieses Geschäftsmodell unterstützen (in Deutschland sind das bisher München, Berlin, Köln und Düsseldorf), erwarten Entlastungen im Straßenverkehr. Jedes Leihauto, hieß es am 6. Dezember auf einer Verkehrstelematik-Tagung im bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium, mache bis zu acht Privat-Pkw überflüssig und entlaste so den Straßenverkehr.

Berufstätige könnten den Arbeitstag künftig anders beginnen als bisher gewohnt: Noch ehe der Wecker läutet, registriert ihr Handy, ob auf dem bald anzutretenden Weg zur Arbeitsstelle die S-Bahn eine Betriebsstörung hat oder ob es wegen Neuschnee Staus auf den Straßen gibt und wie lange der Arbeitsweg an diesem Tag deshalb voraussichtlich dauern könnte. Automatisch rechnet das Handy daraus die nötige Weckzeit aus und holt seinen Besitzer zur richtigen Zeit aus dem Schlaf. Da es immer online ist, vergleicht es die Wege zur Arbeit mit dem Pkw oder mit Bahn und Bus, schlägt die optimale Entscheidung vor, bucht – wenn nötig und möglich – Bahnticket und Sitzplatz oder steuert das Auto per Navigationssystem um Stauzonen automatisch herum. Entscheidet sich der Besitzer für den Weg mit dem Auto und stellt sich dann trotzdem vielleicht erst unterwegs heraus, dass ein neuer Stau aufläuft, signalisiert das System dem Fahrer auch unterwegs, ob und wie er in den öffentlichen Nahverkehr um-

steigen kann. Fährt er im Raum München in einem derzeit 85 Quadratkilometer großen Gebiet dann mit einem Auto von drive-now, kann er seinen Leihwagen an den Straßenrand stellen und braucht sich um den Rest nicht zu kümmern.

Das internetbasierte System dieses Car-Sharing-Anbieters hat derzeit 300 Fahrzeuge laufen. Sie werden im Durchschnitt sechsmal täglich für im Schnitt 40 Minuten zu einem Preis von 29 Cent pro Minute benutzt. Wer im Internet feststellt, wo der nächste Wagen am Straßenrand wartet, bekommt ihn fünf Minuten lang reserviert – länger dauere der Fußweg dorthin nie, wird bei drive-now versichert. Die Elektronik prüft automatisch, wer fahren will (ein Chip im Führerschein signalisiert, dass eine Fahrerlaubnis besteht) und der Benutzer überzeugt sich mit einem Gang rund ums Auto, dass keine anderen als die angezeigten Kratzer oder Beulen bestehen. Dann kann er losfahren. Die Auto-Betriebskosten einschließlich Benzin und Parkgebühren sind in der Pauschale ent-

Bild nicht verfügbar

halten. Zwar addieren sie sich für eine durchschnittliche 40-Minuten-Fahrt schon auf 12 Euro. Verglichen mit den Gesamtkosten eines vielleicht nur selten benutzten Privatwagens einschließlich Wertverlust sei das realistisch, sagt man bei drive-now.

Wie bei zebamobil ist die Konzession auch für drive-now zeitlich befristet. Das Unternehmen und

die Kommunen wollen Erfahrungen sammeln, was das Car-Sharing-Modell im Verkehr tatsächlich bewirkt. Bislang interessieren sich vor allem die Führerscheinbesitzer dafür, die sonst einen Zweitwagen in Betrieb setzen müssten. 40 Prozent der Nutzer haben kein eigenes Auto. Selbst wenn unterschiedliche Nutzer einen Leihwagen ebenso oft fahren würden wie private Besitzer, würden deutlich weniger Parkplätze gebraucht. Darin sehen die Kommunen auf jeden Fall einen Vorteil.

Drive-now argumentiert den Städten gegenüber aber auch damit, dass ihre Kunden jedes Mal neu zu entscheiden hätten, ob die mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit einem Leihwagen fahren wollten. Der Gewöhnungseffekt an das eigene Fahrzeug falle also fort; die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel werde per Saldo gefördert.

GERNOT BRAUER

Meldung

Die Nordumgehung Pasing ist seit dem 18. Dezember in Betrieb

Nach viereinhalbjähriger Bauzeit entlastet sie die Nordumgehung den historischen Ortskern Pasings vom Durchgangsverkehr. Sie erstreckt sich über 2,2 Kilometer zwischen den Kreuzungen Bodensee-/Lortzingstraße und Landsberger Straße / Am Knie und übernimmt in diesem Abschnitt die Verkehrsfunktion der B2. Der Stadtrat hatte dafür 76 Millionen Euro Baukosten genehmigt. Die Neubaustrecke überquert auf drei Brücken die Würm, den Pasing-Nymphenburg-Kanal und die Offenbachstraße. Als Nächstes soll das Pasinger Zentrum attraktiver gestaltet werden. Zwischen Bahnhofsvorplatz, Marienplatz und Rathausplatz entsteht ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Grünflächen. Auf der Westseite der Bäckerstraße und der Ostseite der Gleichmannstraße werden Baumreihen gepflanzt. In der Landsberger Straße wird eine Allee zwischen Marienplatz und Am Knie zu einem grüneren Stadtbild beitragen. Die Trambahnlinie 19 fährt ab Ende 2013 über die Bäckerstraße und Gleichmannstraße

zum Pasinger Bahnhof. In einem neuen Terminalgebäude werden die früheren Läden, Verkehrs- und Serviceeinrichtungen der Bahn sowie Lager- und technische Betriebsflächen untergebracht. Der Zugangstunnel zu den Bahngleisen und der Fuß- und Radwegtunnel wurden erneuert und nach Süden verlängert. Eine unterirdische Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Pasing für etwa 750 Räder ist bereits in Betrieb. Barrierefreie Rampen und ein Aufzug erleichtern die Zugänge. Oberirdisch wurden östlich und westlich des Bahnhofs weitere 400 Fahrradabstellplätze installiert.

QUELLE: RATHAUS UMSCHAU

Wem gehört die Theresienwiese? Podiumsdiskussion im Januar



BILD: DETLEV STRÄTER

Die Theresienwiese ist nicht nur Ort des Oktoberfestes, sondern auch eine Freifläche von einzigartiger städtebaulicher, historischer und kultureller Qualität mitten im Zentrum Münchens. Diese einmalige Beschaffenheit ist jedoch zunehmend in Vergessenheit geraten. Für mehrere Monate im Jahr ist die Theresienwiese großräumig für Fußgänger und Radfahrer gesperrt. Die Übernutzung der Theresienwiese als Veranstaltungsort jeglicher Art hat mittlerweile das Nutzungsgleichgewicht empfindlich gestört. Es soll deshalb die dringliche Frage „Wem gehört die Theresienwiese?“ öffentlich diskutiert werden.

Zeit: Donnerstag, 17. Januar 2013, 19.00 Uhr

Ort: STRØM, Lindwurmstraße 88

Input:

Dr. Harald Gieß, Hauptkonservator und Gebietsreferent, Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege

Gespräch mit:

- Dieter Reiter, Wirtschaftsreferent der LH München
- Cornelius Mager, Leiter der Lokalbaukommission der LH München

- Ernst Dill, Mitglied des Bezirksausschusses 6 (Sendling)
- Alexander Miklosy, Vorsitzender des Bezirksausschusses 2 (Isarvorstadt/Ludwigsvorstadt)
- Ludwig Wörner, Vorsitzender des Bezirksausschusses 8 (Schwanthalerhöhe)
- N.N., Anwohnervertreter/in

Moderation:

Corinna Spies, Bayerischer Rundfunk

Stadtratsantrag

Den gemeinsamen Antrag „Wiederherstellung des Gleichgewichts der kommerziellen mit der nichtkommerziellen Nutzung der Theresienwiese“ der Bezirksausschüsse 2, 6, 8 und des Münchner Forums können Sie hier herunterladen: <http://muenchner-forum.squarespace.com/storage/pdf/Theresienwiese.pdf>

Zwei Milliarden Euro für drei S-Bahnen mehr pro Stunde

Oder: Der S-Bahn-Tieftunnel – Illusion und Realität

Seit mehreren Jahren wird der Bau des zweiten S-Bahntunnels diskutiert. Dieser wird oft als die Lösung aller Probleme der S-Bahn dargestellt. Ein genauerer Blick auf die aktuellen Planungen des bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministeriums zeigt aber, dass mit eher marginalen Verbesserungen zu rechnen ist.

Aus den zahlreichen positiven Stimmen nach der (abermaligen) Vorstellung eines Finanzierungskonzeptes für den Tieftunnel im November 2012 seien zwei beispielhaft herausgegriffen: „Ähnlich wie zur Gründung vor 40 Jahren werden jetzt die Weichen gestellt für die Fortschreibung des MVV-Erfolgs“ (Alexander Freitag, MVV Geschäftsführer, SZ vom 28.11.2012). Landrat Thomas Karmasin (CSU Fürstentfeldbruck) spricht von einem 'Riesenschritt für die Pendler in der Region'. Aber auch für die Zukunft Münchens sei das eine essenziell wichtige Entscheidung. Denn ohne zweiten Tunnel wäre der öffentliche Nahverkehr nicht leistungsfähig genug, was gravierende Folgen für die Verkehrsbelastung in der Stadt gehabt hätte (SZ vom 28.1.2012).

Diese euphorischen Lobeshymnen sind an sich schon Anlass genug, die Thematik genauer zu betrachten, umso mehr, da viele der zahlreichen Befürworter des Tieftunnels sonst nicht gerade als Förderer eines guten ÖPNV (Öffentlicher Personen Nahverkehr) auffallen.

Auch sind die Einzelheiten des Betriebskonzepts (Fahrplan), wie z.B. die Tatsache, dass nur drei S-Bahnen mehr pro Stunde als heute fahren sollen, in der Öffentlichkeit kaum bekannt. Vielfach herrscht die Meinung vor, dass eine Verdoppelung der Stammstreckengleise auch eine Verdoppelung des Angebots mit sich bringe. Nachfolgend werden die Ziele zur Verbesserung der S-Bahn sowie die geplanten Änderungen (Platzangebot, Zuverlässigkeit etc.) durch den geplanten Tieftunnel gegenüber heute dargestellt:

Ziel: Besseres Angebot (z.B. durch mehr Züge, dichteren Takt)

Auswirkungen des 2. Tunnels:

Gemäß „Startkonzept“ sind 3 Züge mehr pro Stunde und Richtung gegenüber heute vorgesehen (statt 30 Züge pro Stunde und Richtung heute künftig 21 im alten und 12 Züge pro Stunde im neuen Tunnel).

Insgesamt würde die Anzahl der Züge also gerade mal um 10% erhöht.

In diesem Punkt besteht vermutlich die größte Diskrepanz zwischen Vorstellungen in der Öffentlichkeit und dem Planungsstand.

Eine stichprobenartige Umfrage des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN) in den letzten Wochen ergab (im Durchschnitt) die Erwartung, dass der Tieftunnel zu einem um ca. 75 % höheren Zugangebot führen würde. Die tatsächliche Planung – 10 % mehr – wurde mit ungläubigem Staunen aufgenommen und führte mehrfach zur Infragestellung der Tunnelplanung.

Auch die gelegentlich genannten „weiteren Verbesserungen“ sind eher bescheiden: In einem späteren Stadium sind zwei zusätzliche Express-S-Bahnen nach dem 4-gleisigen Ausbau der Strecke im Westen nach Buchenau (S4) geplant. Der Freistaat stellte aber den Ausbau der Strecke nach Buchenau wegen des Finanzbedarfs für den Tieftunnel zum wiederholten Male zurück (noch 2006 hatte die DB Planungsleistungen für diesen Ausbau ausgeschrieben!). So gibt es heute keinerlei verbindlichen Zeitplan für diese Maßnahme.

Auch langfristig sind also bestenfalls 5 S-Bahnen mehr pro Stunde geplant. Mehr ist ohne weiteren Ausbau der Außenstrecken (der durch den Tieftunnelbau dann aber nicht finanzierbar wäre) unmöglich.

Falls dennoch höhere Zugzahlen genannt werden sollten, handelt es sich dabei nicht um zusätzliche S-Bahnen, sondern um durch den Tunnel fahrende Regionalzüge. Es handelt sich also nicht um eine Ausweitung des Angebots auf der S-Bahn, sondern lediglich um eine Verlegung bereits heute fahrender Regionalzüge in den Tieftunnel.

Fazit:

Erheblichen Kosten steht eine marginale Verbesserung des Angebots gegenüber. Von einer ernsthaften Kapazitätserhöhung kann keine Rede sein. Im Gegenteil, der Tunnel würde die Mittel für den weiteren Ausbau der S-Bahn in den Außenbereichen blockieren. Ohne einen Ausbau der Außenstrecken lässt sich aber keine deutliche Verbesserung des Angebots auf der S-Bahn durchführen. Das Beispiel Buchenau beweist, dass der Tieftunnel Mittel bindet, die für den Ausbau der Außenstrecken nötig sind.

Ziel: Verbesserung der Zuverlässigkeit

Auswirkungen des 2. Tunnels:

Die verbesserte Zuverlässigkeit soll nicht durch systematische Beseitigung der Schwachstellen (s.u.) erreicht werden, sondern durch weniger Züge im Tunnel.

Im bestehenden Tunnel sollen nur noch 21 (statt heute 30) S-Bahnen pro Stunde fahren. Im Tieftunnel sollen 12 S-Bahnen pro Stunde fahren.

Auf den Strecken nach Geltendorf, Markt Schwaben, Neufahrn und zum Flughafen soll ein 15 Minutentakt eingeführt werden (OHNE Ausbaumaßnahmen auf den Außenstrecken). Dies sieht zunächst nach einer Verbesserung gegenüber heute (20 Minutentakt) aus. Durch die höhere Auslastung der Strecken (und den Mischbetrieb mit Fern-, Regional- und Güterzügen) ist aber dann mit einem unzuverlässigeren Betrieb zu rechnen.

Durch den Tieftunnel würde eine zweite Strecke durch die Innenstadt existieren, die bei Störungsfällen entsprechend genutzt werden könnte. Dies erreicht man aber ebenso durch den Ausbau des S-Bahnstrüings. Darüber hinaus bietet der Strüing bessere Erschließung der Isarvorstadt sowie der Au und Untergiesings und kann zu deutlich niedrigeren Kosten realisiert werden.

Fazit: Durch die geringere Zugfolge könnte eine bessere Zuverlässigkeit erreicht werden, da es bei größeren Abständen nicht so leicht zu einem Rückstau kommen würde. Dies wird aber durch den 15 Minutentakt auf den o.g. Außenstrecken konterkariert, da dort mit geringerer Fahrplanstabilität zu rechnen ist.

- Die eigentlichen Schwachpunkte im S-Bahnnetz werden unverständlicherweise nicht beseitigt:
- Keine Verbesserung des untauglichen derzeitigen Abfertigungsverfahrens (Zugabfertigung dauert zu lange)
- Kein Ausbau vom Westkopf Pasing (gegenseitige Störung von S4 und Regionalverkehr ins Allgäu).
- Kein Ausbau der Außenstrecken (v.a. Geltendorf, Neufahrn und Markt Schwaben).
- Die Störungsursachen im Außenraum werden nicht beseitigt.

Regionalzüge im Tieftunnel?

Die oben dargestellte Kosten-Nutzen Bilanz ist alles andere als überzeugend. Von den Befürwortern des S-Bahntieftunnels wird auch noch die Möglichkeit angeführt, Regionalzüge durch den Tunnel fahren zu lassen, was auch offizieller Planungsstand für

die Flughafenanbindung ist. Der offiziell propagierte Flughafenexpress besteht aus der Verlängerung bereits heute verkehrender Regional Express (RE)-Züge (Fugger-Express und RE nach Lindau) durch den Tieftunnel zum Flughafen. Diese auf den ersten Blick bestechende Idee – direkt und ohne Umsteigen von Lindau, Ulm, Augsburg, Nürnberg etc. in die Münchner Innenstadt zu fahren – zeigt bei etwas näherer Betrachtung gravierende Schwächen.

Die wesentlichen Punkte sind:

Bahnsteighöhen: Die S-Bahn benötigt für barrierefreien Zugang 96 cm Bahnsteighöhe, der Regionalverkehr 76cm. D.h. für eine der beiden Zugarten ist kein barrierefreier Zugang im Tunnel möglich

Bahnsteiglänge:

S-Bahnsteige sind 210 Meter lang. Im Regionalverkehr werden aber teilweise längere Züge eingesetzt (so sollen ab Dezember 2013 300 Meter lange Züge nach Salzburg fahren). Eine Beschränkung auf 200 Meter lange Züge würde eine deutliche Kapazitätseinschränkung bedeuten. Auch auf den Strecken, wo heute nur 200 Meter lange Züge fahren, würde dadurch die Möglichkeit, längere Züge einzusetzen, für immer verbaut werden. Und eine Verdichtung der Zugfolge ist in vielen Fällen auch nicht möglich.

Zuverlässigkeit:

Die geplante gemeinsame Nutzung des Tieftunnels für S-Bahnen und Regionalzüge läuft allen Bestrebungen, durch eigene S-Bahngleise die Zuverlässigkeit der S-Bahn zu verbessern, zuwider. Im Gegenteil, die Störungen des Regionalverkehrs aus dem Allgäu, Schwaben und Mittelfranken würden auf die S-Bahn übertragen werden.

Züge zum Flughafen:

Die eventuelle Verwendung des Flughafenkredits für den Tieftunnel würde eine bessere Flughafenanbindung blockieren.

Für eine signifikante Fahrzeitverkürzung (um 13 Minuten) zum Flughafen ist im Osten Münchens der Ausbau der Strecke Zamdorf-Johanneskirchen erforderlich - der Tieftunnel würde zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof lediglich 3 Minuten Fahrzeitverkürzung bringen. Dieser Ausbau soll aus Mitteln des sogenannten „Bedarfsplans Bundesschienenwege“ finanziert werden.

Das im November mit viel Öffentlichkeitswirkung vorgestellte Finanzierungskonzept für den Tieftunnel sieht jedoch vor, 108 Millionen Euro aus diesen Bedarfsplanmitteln in den Tieftunnel umzuleiten. Der Tieftunnel verschiebt also nicht nur den

Ausbau nach Markt Schwaben und nach Buchenau auf den St. Nimmerleinstag, sondern inzwischen auch den Ausbau der S8 zum Flughafen!

Fazit:

Der Tieftunnel hat nur sehr geringe positive Effekte und kostet mehr als 2 Milliarden Euro. Der Tieftunnel blockiert auch die Mittel für den Ausbau der Außenstrecken und steht daher jeder sinnvollen Weiterentwicklung des Bahnknotens München im Weg.

Daher ist es höchste Zeit die Tunnelplanungen einzustellen und Konzepte, die für das gesamte S-Bahnnetz Verbesserungen bringen, zu verwirklichen. Diese mögen weniger spektakulär sein, werden

aber schon nach kurzer Zeit für sehr viele Fahrgäste mehr und zuverlässigere Züge mit sich bringen. Die wichtigsten Maßnahmen sind im Plan A (www.plan-a-muenchen.de) zusammengefasst.

MATTHIAS HINTZEN

ARBEITSKREIS ATTRAKTIVER NAHVERKER (AAN)

Mehr auf der AAN Homepage:

- *Schlechtere Bedienung durch geplanten S-Bahn-Tieftunnel, Teil 1 und Teil 2*
- *S-Bahn-Netzpläne mit Änderungen durch geplanten Tieftunnel*

Meldung

Anlässlich des 225. Geburtstags des ehemaligen Münchner Bürgermeisters Dr. Jakob von Bauer lud das Münchner Forum gemeinsam mit den Bezirksausschüssen Isarvorstadt-Ludwigsvorstadt und Sendling sowie dem Arbeitskreis Isarlust des Münchner Forums und der urbanauten und der „Flaucher-Runde“ am 19. Dezember 2012 zur Kranzniederlegung auf dem Alten Südlichen Friedhof in München. Lesen Sie hier das Grußwort des Oberbürgermeisters Christian Ude.

„Wähle bedächtig, handle entschlossen“ lautet ein Wahlspruch, der von Dr. Jakob von Bauer überliefert ist. Und beides zeichnete ihn tatsächlich in besonderem Maße aus. Vor allem die Entschlossenheit, mit der er sich in gut 16 Jahren seiner 1838 - 1854 währenden Amtszeit als Erster rechtskundiger Bürgermeister der Haupt und Residenzstadt München gegen den staatlichen Zugriff auf die städtischen Finanzen und gegen die im Gemeinde-Edikt von 1818 festgeschriebenen kommunale Unmündigkeit aufgelehnt hat, weist ihn als einen der frühesten Vorkämpfer für ein demokratisches Staatsverständnis in Bayern aus. Sein 1845 erschienenes Werk über die „Grundzüge der Verfassung und Vermögensverwaltung der Stadtgemeinde München“, in dem Dr. Jakob von Bauer die enormen finanziellen Belastungen der Stadt für die Prachtbauten Ludwig I aufgezeigt hat, trugen ihm jedenfalls schwere Demütigungen durch Münchens oberste Bauherren ein, die selbst nach dessen Abdankung noch von der Regierung von Oberbayern mit dem Vorwurf der „Renitenz“ und der Androhung „geschärfter disziplinärer Maßnahmen bei weiterem Fehlverhalten“ fortgesetzt wurden.

Bei der Münchner Stadtbevölkerung hat sich Dr. Jakob von Bauer dafür umso größeres Ansehen erworben, und das völlig zu Recht. Denn Dr. Jakob von Bauer, in dessen bewegte und zermürbende

Amtszeit neben den Revolutionsjahr 1848 und der Affäre um Lola Montez auch die großen Bierkrawalle fielen, hat sich auf vielfältige Weise verdient gemacht um unsere Stadt: nicht nur als heller, wacher und unbestechlicher Streiter wider der Staatskuratel und Wegbereiter einer gestärkten Rechtsstellung der Kommunen, sondern auch als Gründervater der Münchner Stadtgartendirektion und als Initiator des „Flaucher-Parks“, der ab 1839 in den südlichen Isarauen als erster kommunaler Landschaftspark und städtisches Pendant zum königlichen Englischen Garten angelegt wurde. Zur bleibenden Erinnerung daran haben Freunde von Dr. Jakob von Bauer ihm anno 1861 hier ein Denkmal gesetzt. Es ist sogar das früheste Bürgermeister-Monument in einer Residenzstadt im gesamten deutschen Sprachraum, wie es heißt. Schon das unterstreicht die außerordentlich hohe Wertschätzung, die er sich in der Münchner Bürgerschaft für sein verdienstvolles Wirken zum Wohl unserer Stadt erwarb.

Und das sei auch zu seinem heutigen 225. Geburtstag noch einmal ausdrücklich bekräftigt: Die Landeshauptstadt München wird Bürgermeister Dr. Jakob von Bauer auch weiterhin ein ehrendes und dankbares Andenken bewahren.

CHRISTIAN UDE

Mehr Geld für Mittleren Ring, keine City-Maut, kein Tempo 30 auf Hauptstraßen

Wie der Münchner Stadtrat Verkehrspolitik machen will

In der Münchner Verkehrspolitik will das Rathaus nach Auskunft von SPD-Stadtrat Ingo Mittermaier vor allem auf Bündelungswirkungen setzen. Vor Fachleuten der Verkehrstelematik umriss er am 6. Dezember Schwerpunkte der kommunalen Verkehrspolitik.

Bild nicht verfügbar

Ganz oben auf der Liste steht der weitere Ausbau des Mittleren Rings. Mittermaier nannte als primäre Aufgaben die weitere Ertüchtigung der Landshuter Allee und die Tegernseer Landstraße mit jeweils eventuell zu verlängernden Tunneln sowie die Ifflandstraße und deren Einmündung in den Isarring, der bislang den Englischen Garten durchschneidet. Hier hatte eine Bürgerinitiative die Allianz-Umweltstiftung motiviert, ein Gutachten für einen möglichen Tunnel erstellen zu lassen. Die Stadt werde diese Ergebnisse prüfen, sagte Mittermaier. Weil die Stadt den Verkehr auf Hauptstraßen zu bündeln versuche und deshalb 85 Prozent der städtischen Straßen abseits der Hauptrouten zu Tempo-30-Zonen gemacht hat, kommt eine Verlangsamung

auf Hauptstraßen Mittermaier zufolge nicht in Frage. Ein Tempo 30 auch auf Durchgangsstraßen lehnt die SPD derzeit ab. Ebenso spricht sie sich gegen eine generelle City-Maut aus. Das Parklizensystem sei bereits eine Art Maut, und man wolle die Autofahrer im Zentrum nicht nochmals abkassieren. Restliche Zonen innerhalb des Mittleren Rings ohne Parklizensenz wie etwa Milbertshofen oder Ramersdorf sollen ebenso wie stark befahrene Gebiete auch außerhalb des Rings nach Bedarf allmählich einbezogen werden. Man muss sich in Erinnerung rufen, dass diese Verkehrspolitik weder vom Kreisverwaltungsreferat (Referent Wilfried Blume-Beyerle) noch vom Referat für Gesundheit und Umwelt (Referent Joachim Lorenz) für ausreichend gehalten wird. Die geforder-

te (EU-Norm) Lärm- und Feinstaubreduzierung ist so nicht erreichbar, fahren doch auf den Hauptstraßen ca. 85% des motorisierten Verkehrs in München. Beide Referate hatten daher auch im Hauptstraßennetz in Teilen oder zeitlich begrenzt Tempo 30 in zwei Referentenanträgen gefordert, waren aber an einer Stadtratsmehrheit gescheitert. Nur die Grünen und die ÖDP hatten dem Bewohnerschutz Priorität eingeräumt.

Keine Fortschritte gibt es dagegen, wie der Stadtrat auf der Jahrestagung von IST Munich auf Nachfrage zugeben musste, bei der City-Logistik. Seit vielen Jahren will die Stadt drei Güterverkehrszentren schaffen, auf denen Lastzüge ihre Fracht so umladen

können, dass nicht mehr jeder Lkw auch wegen einer einzigen Kiste in die Innenstadt fahren muss. Firmen wie BMW praktizieren die Versorgung ihrer Arbeitsstätten längst nach diesem System. Bislang hat die Stadt aber erst einen einzigen City-Logistik-Standort auf dem Areal des früheren Paketpostbahnhofs an der Friedenheimer Brücke bestimmt; Entscheidungen über die weiteren Standorte fehlen. Und an der Friedenheimer Brücke geht seit Jahren nichts voran, weil es angeblich keine Einigung mit einem Betreiber gibt. Andere bayerische Städte wie Regensburg sind längst weiter. Die Folge sind weiterhin zahllose, eigentlich überflüssige Lkw-Fahrten durch die Münchner Innenstadt.

GERNOT BRAUER

Meldung

Neue Form des Nockherberg-Wettbewerbs mit mehr Bürgerbeteiligung

Bei den Planungen auf dem Nockherberg will die Stadt den Architekten-Wettbewerb und die erweiterte Öffentlichkeitsbeteiligung enger verschränken. Auf Bürgerversammlungen am 3. Februar 2011, am 1. und 8. März 2012 und in zwei außerordentlichen Bürgerversammlungen am 22. Mai und 13. September 2012 haben die Bewohner des Stadtviertels zu dem Bauvorhaben 33 Bürgeranträge gestellt. Sie behandeln die Gestalt der zukünftigen Bebauung, besonders die Höhenentwicklung, die geplanten Nutzungen, Freiflächen, den Verkehr und besondere Wohnformen. Weitere Anträge gingen vom Bezirksausschuss und aus der Mitte des Stadtrates ein, insgesamt 58. Vier Fünftel der Anträge nahm die Stadt an, rund ein Fünftel widersprechen bestehenden Stadtratsbeschlüssen; diese hat die Stadt deshalb beiseite gelegt. Wegen des großen öffentlichen Interesses an diesem Stück Stadtentwicklung hat der Stadtrat am 24. Oktober 2012 nicht nur den Aufstellungsbeschluss mit den Darstellungen aller Anträge und Empfehlungen beschlossen, sondern auch entschieden, die Bürger stärker als bisher gesetzlich vorgeschrieben an der Planung zu beteiligen. Die Bürgerwünsche und das Ergebnis einer Podiumsdiskussion des Projektentwicklers Bayerische Hausbau gingen inzwischen an alle Teilnehmer des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs. Das Preisgericht wird Anfang März 2013 erstmals noch keinen Siegerentwurf präsentieren, sondern eine Preisgruppe von bis zu fünf Entwürfen je Teilgebiet. Im April 2013 folgt ein Workshop mit Bürgern, Bezirksausschuss, Jury und den Planungs-

büros. Danach werden die Entwürfe noch einmal überarbeitet, bevor die besten Planungsvorschläge je Teilgebiet voraussichtlich im Juni 2013 prämiert werden. Stadtbaurätin Elisabeth Merk begründete dieses neue Verfahren so: „Bürgerbeteiligung ist eine wesentliche Voraussetzung für nachhaltige, integrierte Stadtentwicklung. Die Diskussion über die Veränderungen in Stadtvierteln und deren zukünftige Stadtgestalt muss in der Mitte der Stadtgesellschaft geführt werden.“

QUELLE: RATHAUS UMSCHAU

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: 18.12.2012

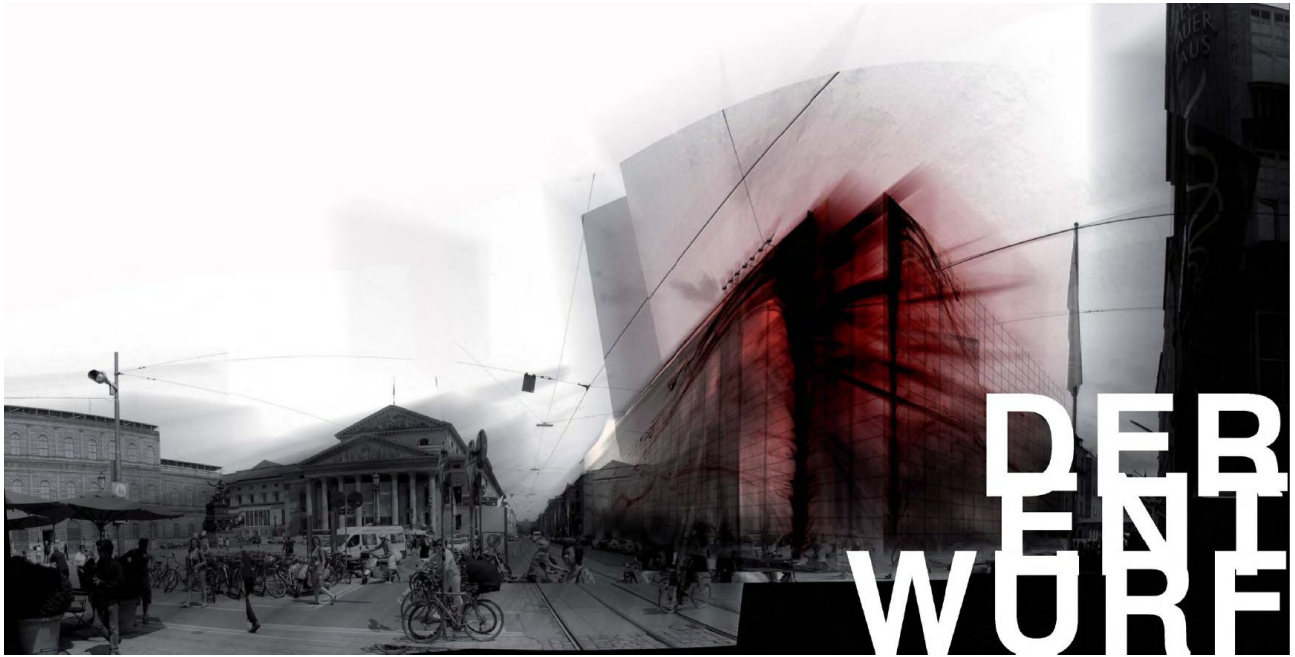
Redaktion: Ursula Ammermann, Gernot Brauer, Wolfgang Czisch, Detlev Sträter

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

Studenten diskutieren über die Stadt

Die STADTfragen im Januar und Februar

Nach einem erfolgreichen Auftakt der STADTfragen zum Thema „Klimawandel und Stadt“ am 4. Dezember 2012 setzt sich die Reihe im Januar und Februar mit drei weiteren Themenabenden fort. Neun Studenten stellen ihre Arbeiten an vor und diskutieren diese öffentlich.



Aus der Arbeit „Die Geschichtenfabrik – ein kritischer Ort für München“

BILD: TONI SCHADE

BODEN-UN-ORDNUNG ...wem gehört die Stadt?

Die Grundlage unserer Städte ist im wahrsten Sinne des Wortes der Grund und Boden, auf dem sie stehen. Dieser ist unvermehrbar und gerade in München knapp und teuer. Somit wird der Bodenpreis zu einem der limitierenden Faktoren der Entwicklung unserer Städte. Häufig ist nicht mehr der planerische Sinn oder der gesellschaftliche Wille, sondern die Finanzkraft der jeweiligen Nutzung ausschlaggebend für ihre Lage in der Stadt. Können Bürger und Verwaltung vor diesem Hintergrund überhaupt noch in ausreichendem Maße über die Geschicke ihrer Stadt mitentscheiden? Was sind die vorhandenen Beteiligungsmöglichkeiten wert? Sind die heutigen Planungsroutinen und deren Mittel ihrer Aufgabe gewachsen? Oder braucht es eine grundsätzlich neue Herangehensweise an die Fragen: ...wer macht die Stadt, wem gehört die Stadt?

Zeit: Mittwoch, 16. Januar 2013, 19.00 Uhr

Ort: Provisorium, Lindwurmstraße 37

Eintritt frei

Autoren/ Arbeiten:

- Bernadette-Julia Felsch: Wege zu einer gerechten Bodenordnung, 2012 (Diplomarbeit/ Politikwissenschaften)
- Lena Keilhofer: Equalcity – a communistic credo translated into a contemporary architectural concept, 2012 (Projektarbeit/ Architektur)
- Veronika Pauleit: Pasing im Umbruch – eine Gemeindestudie, 2012 (Projektarbeit/ Soziale Arbeit)

INNEN AUSSEN – FREMDES EIGENES ... und wie viel Abgrenzung verträgt die Stadt?

Urbanes Zusammenleben zeichnet sich durch Dichte und Vielfalt aus. Unterschiedliche Identitäten leben in der Stadt auf engstem Raum miteinander. Sie unterscheiden sich durch Religion, Herkunft, Geschlecht, Alter, Weltanschauung und Lebensstil. Identität entsteht dabei vor allem auch durch Distinktion. Produziert wird diese Abgrenzung nicht nur durch Sprache, Kleidung und Esskultur, sondern auch durch Architektur und Stadtstruktur. Ein

Resultat davon ist das Empfinden von Fremdheit. Wie entsteht „das“ Fremde? Kann Abgrenzung in der Stadt geplant werden? Wann wird Abgrenzung zur Ausgrenzung? Welchen Zweck erfüllt die Abgrenzung des Eigenen zum Fremden? Wie kann eine Vereinnahmung von Fremdheit Inklusion und gelebte Vielfalt schaffen? Wie kann das Fremde positiv auf unsere Städte wirken? ...und wie viel Abgrenzung verträgt die Stadt?

Zeit: Donnerstag, 7. Februar 2013, 19.00 Uhr

Ort: Provisorium, Lindwurmstraße 37

Eintritt frei

Autoren/ Arbeiten:

- Alexander Fehlner: Quartiersgestaltung. Was macht Architektur?, 2012 (Magisterarbeit/ Volkskunde/Europäische Ethnologie)
- Miriam Thaler: Der arabische Supermarkt – ein Ort des kulturellen Austausches oder der Exklusion?, 2012 (Seminararbeit/ Ethnologie)
- Elena Haas: Mappingprojekt: Das Fremde in München, 2012 (Seminararbeit/ Kunstpädagogik)

KREATIV STATT EXKLUSIV...in welchen Nischen wächst die Kunst?

München leuchtet. Vor allem das München der Theater, der Pinakotheken, der Symphonieorchester. Für weniger Etabliertes, Sperrigeres, für junge Künstler und Kreative, für Subkultur ist München ein schwieriges – und teures – Pflaster. Mieten sind uner-

schwinglich, Atelierplätze rar, undefinierte, alternativ nutzbare Objekte Mangelware. Welche kulturellen Positionen in der Stadt sichtbar werden, hängt nicht zuletzt am Raum, den man sich leisten kann – oder sich einfach nehmen muss. Denn das Neue entsteht oft gerade dort, wo sich Lücken in der geplanten, funktionalen Ordnung der Stadt auftun. Institutionalisierte Projekte wie städtische Off-Spaces, legale Graffitizonen oder top-down geplante Kreativquartiere geraten dann schnell in Widerspruch zur Lust der Kunst am Offenen, Unfertigen, Provisorischen. Wo also sind die Sprünge in der glatten Oberfläche, wo die Reibungspunkte, die Bruchstellen? ...in welchen Nischen wächst die Kunst?

Zeit: Dienstag, 19. Februar 2013, 19.00 Uhr

Ort: Import Export, Goethestraße 30

Eintritt frei

Autoren/ Arbeiten:

- Lisa Lampe: München als Standort für bildende Künstlerinnen und Künstler, 2012 (Bachelorarbeit/ Geographie)
- Roman Häbler: München die „saubere Stadt“ – Zur Bedeutung von Graffiti im öffentlichen Raum, 2012 (Magisterarbeit/ Volkskunde/Europäische Ethnologie)
- Toni Schade: Die Geschichtenfabrik – ein kritischer Ort für München, 2011 (Diplomarbeit/ Architektur)

Weitere Informationen zu den STADTfragen finden Sie unter: www.stadtfragen.org

Meldung

Was die Sozialgerechte Boden-Nutzung (SoBoN) bisher eingebracht hat

Bis zum 31. Dezember 2011 wurden im Rahmen der SoBoN 114 Bebauungspläne rechtsverbindlich und 9.160 geförderte Wohnungen, über 8.150 Plätze in Kindertageseinrichtungen und 47 Grundschulklassen durch die SoBoN realisiert. Aktuelle Entwicklungen haben den Münchner Stadtrat veranlasst, am 27. Juni dieses Jahres im Dialog mit der Bau- und Immobilienwirtschaft die „Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung“ weiterzuentwickeln und fortzuschreiben. Zentraler Gedanke war, auch in Zeiten der vermehrten Umstrukturierung von Gewer-

beflächen zu in München dringend benötigten Wohnflächen in München die soziale Ausgewogenheit zu gewährleisten. Nun wird angestrebt, dass auch in diesen Umstrukturierungsgebieten mindestens 30 Prozent sozial orientierter Wohnraum für geringe und mittlere Einkommenschichten entstehen kann.

QUELLE: RATHAUS UMSCHAU

„Neues Bauen am Horn“ in Weimar

Ein Vorbild auch für München?

Exkursion des Arbeitskreises „Stadt, Gestalt und Lebensraum“ des Münchner Forums am 24. bis 26. August 2012 nach Weimar. Besichtigt wurde die von der Bauhaus-Universität initiierte neue Mustersiedlung. Sie gilt als heutige Antwort auf gesellschaftliche Anforderungen analog zu der in den zwanziger Jahren geplanten, aber damals nicht mehr realisierten Bauhaussiedlung.

Ausgangslage

Es gibt in der gegenwärtigen Diskussion um die Zukunft von städtisch-urbanen Wohngebieten und Lebensräumen insbesondere für München folgende Hauptthemen:

- Nutzungsmischung und urbane Vielfalt
- Dichte bzw. Nachverdichtung
- Identifikation und Unverwechselbarkeit
- Individualität und Gemeinschaft

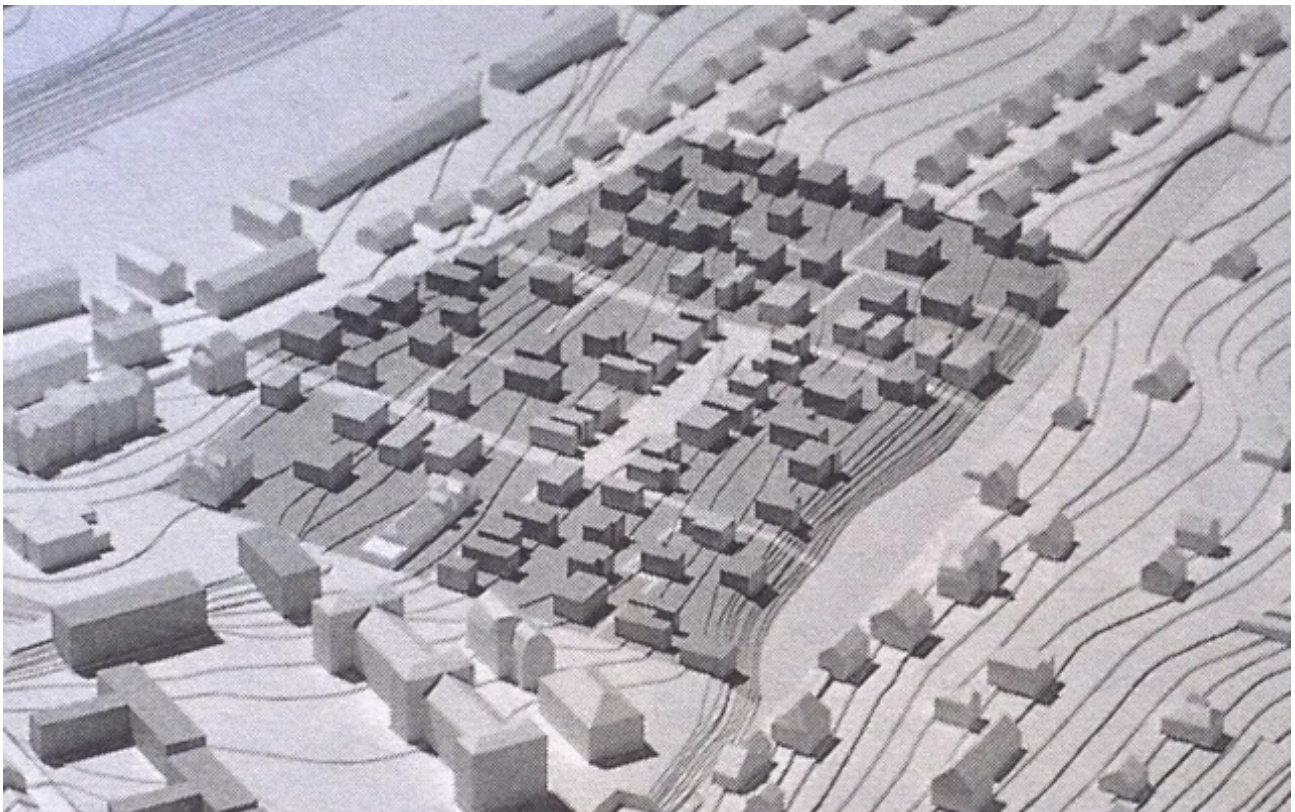
Zum Thema Nutzungsmischung gab es vor ein paar Jahren eine interessante und sehr gut besuchte Veranstaltung des Münchner Forums mit einer Vorstellung des Loretto-Viertels in Tübingen (auch Franzosenviertel genannt wegen der ehemaligen französischen Kasernen), das eine radikale Version einer konsequenten Nutzungsmischung zwischen Wohnen, Dienstleistung und teilweise auch produzierendem Gewerbe vorweist.

Ebenso könnten und sollten anschauliche Beispiele für die weiteren Themen aufgezeigt werden. Aus

diesem Grund wurde die Exkursion nach Weimar durchgeführt, um das inzwischen fast vollständig bebaute Gebiet „neues bauen am horn“ zu besichtigen, das für eine neue Art lebendiger baulicher Vielfalt in gemeinschaftlicher Identität steht.

Die neue Siedlung am Horn

Die Siedlung am Horn wurde anlässlich des Kulturhauptstadtjahres Weimar '99 und der Expo 2000 in Hannover auf ca. der Hälfte einer 11 ha großen Konversionsfläche des ehemaligen sowjetischen Kasernengeländes auf Initiative der Bauhaus-Universität Weimar (Rektor Prof. Zimmermann und Prof. Stamm-Teske, Lehrstuhl für Wohnungsbau und Entwerfen) konzipiert. Das Gebiet liegt oberhalb des Ilm-Parks, eines malerischen Landschaftsparks, in dem sich unter anderem Goethes Gartenhaus befindet und der für Weimar mindestens die Bedeutung hat wie der Englische Garten in München. Die prominente Lage und die Nähe zu den Klassik-



QUELLE: NEUES BAUEN AM HORN - EINE MUSTERSIEDLUNG IN WEIMAR. HRG. L.-CHR. UHLIG / W. STAMM-TESTE, WEIMAR 2004

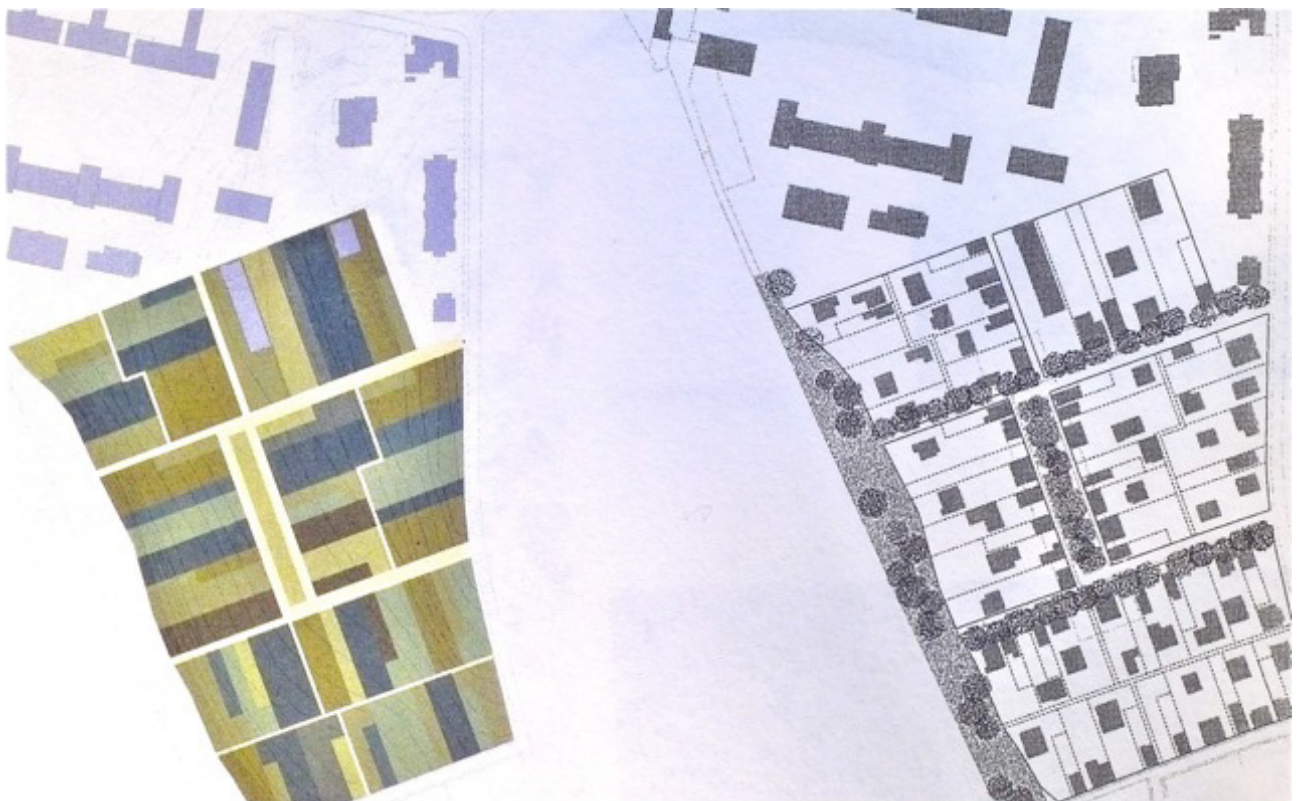
Modell des Gutachterentwurfs Prof. Krischanitz, Wien

Stätten provozierte eine besondere Sensibilität für den „Genius Loci“ Weimars, der von der Klassik bis zum Bauhaus durch verschiedene Geistesströme und Kunstentwicklungen geprägt ist. Dem Kontext der historischen, schlichten klassischen Architektur „sollten sich die neuen Bauten nicht durch die scheinavantgardistische Attitüde einer sich selbst überbietenden Moderne entziehen. Das neue Quartier Am Horn muss für eine andere Modernität stehen: eine Modernität des Dauerhaften“ (soweit die Dokumentationsschrift der Bauhaus-Uni).

Nach der Gründung des Bauhauses 1919 war schon 1922 eine Bauhaussiedlung geplant, von der aber nur ein Musterhaus, das „Haus am Horn“ von Georg Muche, realisiert worden ist und das heute als Teil des Weltkulturerbes gilt. Die in den neunziger Jahren veranlasste neue Bauhaussiedlung sollte aber kein „remake“ des alten Projektes sein, sondern „ein Projektionsversuch über die Zukunft des Wohnens im 21. Jht.“. Für die Konzeption wurde ein internationales, mehrstufiges Gutachterverfahren mit 12 eingeladenen Architekten durchgeführt, aus denen die Büros A. Krischanitz, Wien, Diener und Diener, Basel, und L. Snozzi, Lugano, als bestimmend für die weitere Planung hervorgingen. Der von Krischanitz konzipierte Masterplan für die Wohnsiedlung war Grundlage für den dann folgenden Bebauungsplan. Entscheidend für den Erfolg der Durchführung war aber ein „Baubeirat“ mit Beteiligung aller an der Entwicklung und Planung maßgeblich verantwort-

lichen Institutionen (Bauhaus-Universität als Ideen-geber, Landesentwicklungsgesellschaft als Grundeigentümer, Stadt Weimar als Genehmigungsbehörde, Thüringer Wirtschaftsministerium als Fördermittelgeber der Konversionsmaßnahme) und den gutachtenden Architekten, um die individuellen Wünsche einzelner Bauwerber mit dem hohen Qualitätsanspruch des Gesamtkonzeptes zu verbinden.

Der Masterplan legt eine „Grammatik des Bauens“ fest, die eine weitgehende Freiheit der einzelnen Grundstücksbebauung in teils offener, teils geschlossener und teils halboffener (abweichender) Bauweise mit einem formalen Architekturkanon so verbindet, dass eine „Einheit in der Vielfalt“ entstanden ist, die auch durch Weiterentwicklungen innerhalb dieses Kanons nicht entwertet, sondern eher noch gesteigert wird. Die Grundstückspartellen sind schmal und langgestreckt und bestehen aus 1 bis 3 Modulen von je 7,5 m Breite und unterschiedlicher Länge. Im rückwärtigen Bereich können sie zum Nachbargrundstück ausklinken oder einrücken, so dass sich ein Bild wie bei einer Klaviertastatur ergibt. Die Bebaubarkeit und Bauweise richtet sich nach dem Grundstückszuschnitt und bestimmt dadurch auch die Möglichkeiten und Einschränkungen zeitlich nachfolgender Bauweisen. Im Prinzip könnte die Parzellierung innerhalb des Modul-Schemas auch variabel sein, was aber in einem Bebauungsplan nicht regelbar ist, so dass von einer einmal festgelegten Parzellierung ausgegangen werden musste.



QUELLE: NEUES BAUEN AM HORN - EINE Mustersiedlung in Weimar. HRG. L-CHR. UHLIG / W. STAMM-TESKE, WEIMAR 2004

Schema der Grundstückspartzellierung und der Bebaubarkeit

Der Masterplan stimuliert praktisch eine dynamisch sich entwickelnde städtebauliche Gesamtgestalt bei Wahrung eines verbindenden und identitätsstiftenden Gesamtcharakters. Das ist im Grunde das, was wir in traditionellen mediterranen Siedlungsstrukturen gerne bewundern und resigniert als bei uns nicht durchführbar ansehen aufgrund heutiger Rahmenbedingungen und Sachzwänge. Meistens ist es mit Bebauungsplänen doch eher so, dass sich der Einzelne unangenehm in seiner individuellen Entfaltungsmöglichkeit eingeengt fühlt und die Gesamtgestalt trotzdem langweilig und nicht identitätsstiftend ist – oder wie Dieter Wieland es schon vor Jahren ausgedrückt hat: „Bebauungspläne können eine Strafe sein“.

Die erfolgreiche Umsetzung der im Prinzip einfach zu realisierenden Planungsidee des Masterplans im Korsett eines Bebauungsplanes erforderte aber umständliche und grundstücksweise differenzierte Festsetzungen sowie die intensive Beratungstätigkeit durch den Baubeirat. Gewisse städtebauliche Spielarten, die dem System nicht widersprechen würden, sind aber aufgrund der prinzipiellen Starrheit eines Bebauungsplans nicht möglich, ohne diesen jeweils zu ändern. Dies führt zu der Frage, ob unsere Planungs- und Rechtsetzungsinstrumente noch den Anforderungen zukunftsfähiger Konzepte entsprechen, wie das ja auch bei der Frage der Nutzungsmischung immer wieder angemerkt wird, die im Bauplanungsrecht eigentlich nicht vorgesehen ist.

zwar nicht realisieren lassen, stellen aber wertvolle Beiträge für die städtebauliche Planungsidee des Gebietes dar. Eine ausführliche Dokumentation hat die Bauhaus-Universität Weimar 2005 herausgegeben (inzwischen leider vergriffen). Im Jahr 2004 wurde mit dem Freistaat Thüringen und der Bundesstiftung Baukultur ein Symposium abgehalten, bei dem eine sehr positive Zwischenbilanz des noch im Entstehen begriffenen Baugebiets gezogen wurde. Prof. Dr. Söfker vom Bundesbauministerium betonte, „dass mit dem ‚neuen bauen am horn‘ wirklich ein beispielhaftes Projekt entstanden ist, das im Sinne der Baukultur ein wertvoller Beitrag ist“.

Die Weimarer Wohnsiedlung am Horn dient als hervorragendes Beispiel für die Identifikation und Unverwechselbarkeit innerhalb eines Stadtgefüges einerseits und die überzeugende Verbindung von individuellen Wohnwünschen mit einer gemeinschaftsfördernden Gesamtgestaltung des Gebietes andererseits. Für hohe Dichte ist es nur bedingt ein Beispiel, da es sich um eine verdichtete Einfamilienhaussiedlung handelt, auch wenn genossenschaftliche Mehrfamilienhäuser ursprünglich geplant waren. Prinzipiell könnte aber das städtebauliche Konzept auch für dichtere Wohnformen stehen, wodurch vor allem die allgemeine Akzeptanz einer höheren Dichte leichter zu gewinnen wäre, wenn diese sich eher in einer baulich lebendigen Vielfalt statt in rigorosen Großformen manifestieren kann.

In dem Baugebiet sind naturgemäß auch viele Architekten als Bauherren vertreten, die die gern kolportierte Ansicht Lügen strafen, Architekten würden selbst nicht dort wohnen, wo sie für andere planen. Ein eindrucksvolles Beispiel konnten wir während der Besichtigung des Baugebietes erleben, durch das uns Architekt BDA Andreas Reich freundlicherweise führte und der uns sein eigenes Haus gerne zeigte. Die Fahrt nach Weimar war insgesamt ein lohnendes Erlebnis, so wie es Wolfgang Czisch ausgedrückt hat und wie man es besser nicht formulieren kann: „dass es eine bereichernde Fahrt war, die wir uns da vorgenommen und erlebt haben; und auch das Glück hat dazugeholfen, eine solche Anschauungsbreite zu erhalten. Von Totalitarismus und Staatsterrorismus (Gauforum und Gulg-Ausstellung) bis zum

BILD: WOLFGANG KUCHNER



Kubische, aber variable Baukörperformen, Unterschiedlicher Gestaltungsanspruch

Ergebnis

Inzwischen sind fast alle 74 Parzellen des Wohngebietes bebaut. Ein 1997/98 erfolgter Wettbewerb für genossenschaftliche Mehrfamiliengebäude sowie 2004 erstellte weitere neun Musterplanungen international bekannter Architekturbüros haben sich

drückt hat und wie man es besser nicht formulieren kann: „dass es eine bereichernde Fahrt war, die wir uns da vorgenommen und erlebt haben; und auch das Glück hat dazugeholfen, eine solche Anschauungsbreite zu erhalten. Von Totalitarismus und Staatsterrorismus (Gauforum und Gulg-Ausstellung) bis zum



Atrium im Anwesen von Architekt A. Reich zwischen Wohnhaus und Atelier

großen weltbewegenden Anspruch auf neue Ästhetik im Bauhaus, über Goethe, Thomas Mann (Lotte in Weimar) und Schiller, nicht zu vergessen die Vernissage der Ausstellung der Arte Povera bis hin zur anspruchsvollen Bemühung, ein neues Wohngebiet mit Identität zu schaffen, war alles enthalten.“

Links:

<http://www.werkstatt-stadt.de/de/projekte/112/>

<http://www.uni-weimar.de/horn/>

<http://www.aff-architekten.com/story/49/2849.html>

https://de.wikipedia.org/wiki/Musterhaus_Am_Horn

https://de.wikipedia.org/wiki/Gauforum_Weimar

Konsequenzen für München

Das Baugebiet könnte vom Grundsatz her Anregungen für qualitätsvolle und interessante neue Wohngebiete für München geben, evtl. auch für das geplante Wohngebiet Freiham Nord, auch wenn der prämierte städtebauliche Entwurf des Büro *west 8 urban design & landscape* aus Rotterdam nicht unmittelbar vergleichbar ist, aber doch in manchem ähnliche Grundüberlegungen beinhaltet. Vielleicht zeichnet sich da generell ein neuer Trend bei Wohngebieten ab. Auf jeden Fall sollte in einer Veranstaltung in München (ähnlich wie die über das Tübinger Beispiel) das Baugebiet der interessierten Öffentlichkeit einmal vorgestellt werden. Außerdem gibt es hervorragendes und sehr anschauliches Ausstellungsmaterial (Modelle, Pläne und Fotos), wie zuletzt auf einer Ausstellung 2011 anlässlich einer Architekturveranstaltung in Burgau (Schwaben) zu sehen war.

WOLFGANG KUCHTNER

Wolfgang Kuchtner

Wolfgang Kuchtner, Baudirektor a.D., war von 1996 bis 1998 Referatsleiter im Ministerium für Wirtschaft und Infrastruktur des Freistaats Thüringen und bis 2012 Referent für Städtebauförderung in der Regierung von Oberbayern.

Heute möchte ich Ihnen einmal meinen Dank und meine Anerkennung für die „Standpunkte“ zuleiten. Diese berichten gut aufgemacht über wichtige Münchner Planungsvorhaben, über die man freilich geteilter Meinung sein kann. Häufig gibt es Kompromisse, die den Investoren nicht besonders weh tun, aber das Stadtgebiet Schritt für Schritt verschandeln, oder man fällt politische Entscheidungen, die fachlich nicht besonders gut begründet und nicht einmal kostengünstig sind. Als Bauingenieur mit dem Schwerpunkt Städtischer Ingenieurbau und Verkehrsplanung kann ich über die finanzpolitische Entscheidung für den geplanten Tieftunnel der **S-Bahn** in dieser Woche nur den Kopf schütteln; denn das Vorhaben hat zahlreiche Nachteile zur Folge: zu hohe Baukosten im Verhältnis zum verkehrlichen Nutzen für den innerstädtischen Verkehr, auf acht Kilometer Länge nur zwei Zwischenhalte (mehr Zwischenhalte wurden schon frühzeitig aus Kostengründen gestrichen), einen im Katastrophenfall nicht beherrschbaren Bahnhof Marienhof in 40 Metern Tiefe, eine deutliche Ausdünnung der Zugfolge auf der alten Tunnelstrecke nach Fertigstellung des neuen Tunnels, eine Erhöhung des Umsteigezwangs und unübersichtliche Linienführungen bei Fahrten vom Westen oder Osten in die Innenstadt. Ein Gelegenheitsfahrgast oder Fremder, der z. B. in Laim in den falschen Zug in Richtung Innenstadt einsteigt, landet irgendwo im Osten und kann von dort wieder zum Rosenheimer Platz oder zum Isartor zurückfahren – na bravo! Außerdem ist hochwahrscheinlich, dass nach diesem Mammutprojekt auf Jahre hinaus für den dringend notwendigen Ausbau der S-Bahn auf den Außenästen von den Verkehrs- und Finanzpolitikern für den Großraum München keine Gelder mehr zur Verfügung gestellt werden. Andere deutsche Regionen wollen auch Fördermittel sehen! Dabei ist auf der S-Bahn-Stammstrecke seit Eröffnung der parallelen U4/U5 das Verkehrsaufkommen zurückgegangen, so dass in der Hauptverkehrszeit überwiegend keine Langzüge mehr eingesetzt werden müssen. Als derzeit schlimmste Mängel, die durch den neuen Tunnel nicht behoben werden, sind zu nennen die Trennung bzw. Zusammenführung von S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr zwischen Innenstadt und Richtung Geltendorf (S4) in Pasing – die primitivste Lösung, die man sich vorstellen kann. Hätten wir als Prüfungskandidaten eine derartige Lösung angeboten, wären wir durchgefallen. Ebenfalls kein Geniestreich ist es, die beiden längsten eingleisigen

S-Bahn-Außenäste mit rund 45 Kilometern Länge von einer einzigen Linie, der S7, befahren zu lassen. Sie ist deshalb sehr unpünktlich. Wohnt an diesen Außenästen kein einflussreicher Entscheidungsträger?

WOLFGANG HENDLMEIER