



FOTO: DETLEV STRÄTER

Aufgelassene Brücke der Isartalbahn in Pullach

Themenswerpunkt: Interkommunale Zusammenarbeit

Liebe Leserin, lieber Leser,

wir wissen es: natürlich ist München keine Insel. Doch das Verhältnis Münchens zu seinem Umland war jahrzehntelang davon geprägt, dass jenes dafür herhalten sollte, was in München nicht oder nur eingeschränkt zu haben war: bezahlbares Wohnen, Flächen für expandierende Unternehmen, Erholungsmöglichkeiten aller Art, Wasserressourcen, Platz für Energie- und Kläranlagen, Straßen, auf denen man die Kiste auch mal richtig ausfahren kann... Münchens tradierte Selbstbedienungsmentalität dem Umland gegenüber ist mit wachsender Problemdichte in der Stadt einem mehr oder minder kooperativen Umgang mit den gemeindlichen Nachbarn rundum gewichen. Und in den Umlandgemeinden wächst das Selbstbewusstsein gegenüber der Stadt: München und seine Nachbarn versuchen sich in einem kooperativen Umgang „auf Augenhöhe“, vielfach als bilaterale „interkommunale Zusammenarbeit“, so das Schwerpunktthema dieser STANDPUNKTE-Ausgabe. Vieles davon hat sich seit Jahrzehnten bewährt (Tram nach Grünwald, Anschluss von Nachbargemeinden an die städtischen Abwasserkanäle), anderes ist im Aufbau (gemeinsame Schulentwicklung), für wiederum anderes werden neue Bedingungen gestellt (Wasserversorgung) oder drohen Gemeinsamkeiten verloren zu gehen (regionale Grünzüge). Auffällig ist, dass bei der interkommunalen Zusammenarbeit von München mit seinen gemeindlichen Partnern im Umland die institutionelle Regionalplanung in der Region München, deren Regionalplan derzeit überarbeitet wird, offenbar keine oder nur eine geringe Rolle spielt.

Ferner führen wir die Debatte um die Nutzung der Alten Akademie und die richtige Strategie für ein regionales Schienenverkehrskonzept fort. Wie immer hoffen wir auf interessante Lektüre und kritische Rückmeldungen.

DETLEV STRÄTER

1. VORSITZENDER DES PROGRAMMAUSSCHUSSES DES MÜNCHNER FORUMS

Freiraum als „Kampfzone“ — der schwierige Umgang mit regionalen Grünzügen	2
„Dichter bauen, neue Wachstumsräume erschließen“	5
Schulinfrastruktur — Gegenstand regionaler Zusammenarbeit	8
Die Pinakothek der Moderne und der Ministerratsbeschluss vom 22. Mai 1990	10
Kein Loisach-Wasser mehr für Umlandgemeinden: Sitzt München bald auf dem Trocknen?	12
Badespaß an der Isar — dank Abwasserbehandlung mittels UV-Strahlung	14
Traum-Bikeroute in den Münchner Süden	15
Münchens Tram quert die Stadtgrenze — die Linie nach Grünwald	17
Krokodils Tränen: Eine vertane Chance — Gedanken zur Nutzung der „Alten Akademie“	19
In Neuhausen-Nymphenburg wird der Grundstein für den ersten Mitgliederladen Münchens gelegt	21
Die „Kraus-Villa“ in Baden bei Wien — von Emanuel von Seidl erbaut — vom Abriss bedroht	23
Noch ist es nur eine Vision ... Eine Win-Win-Lösung (neudeutsch) für zwei wertvolle Gebäude in der Münchner Altstadt	24
Graffiti in München — zwischen Förderung und Strafverfolgung	26
Leserbriefe	28
Radio Lora	22
Arbeitskreise im Oktober	30
Impressum	30

Freiraum als „Kampfzone“ – der schwierige Umgang mit regionalen Grünzügen

Der anhaltende Zuzug in den Raum München, insbesondere in die Kernstadt, sowie expandierendes und raumgreifendes Gewerbe und Dienstleistungen haben ihren Preis: Die neuen Bauflächen, insbesondere für bezahlbaren Wohnungsbau zugunsten der Neubürger, darunter auch Flüchtlinge, und unzureichend untergebrachte angestammte Münchner Bürgerinnen und Bürger sowie die neuen Standorte für Gewerbe und Dienstleistungen müssen erst einmal gefunden werden. Die Stadt München versucht, ihr Siedlungsgebiet nachzuverdichten, Flächenreserven in der Stadt zu mobilisieren und die Regionsgemeinden im Umland dafür zu gewinnen, die drängende weitere Bau- und Siedlungstätigkeit gemeinsam anzugehen. Das ist nicht einfach. Dabei richten sich die Flächenbegehrlichkeiten immer häufiger auf eigentlich rechtlich abgesicherte Grün- und Freiflächen.



FOTO: ©DELEV STRÄTER

Das zur Bebauung vorgesehene Grundstück im Außenbereich ragt in den regionalen Grünzug

Stadt München hat die Regionalen Grünzüge der Regionalplanung in ihren Flächennutzungsplan (FNP) parzellenscharf übernommen und mit einer eigenständigen Funktionsmarkierung belegt, mit der „übergeordnete Grünbezüge“ gekennzeichnet werden. Genug planerischer Schutz für ausgewiesene Grünflächen, könnte man meinen. Doch freie Grünflächen wecken Begehrlichkeiten, vor allem wenn Bauflächen Mangelware sind. Da könnte man über ein Anknabbern von Grünflächen doch vielleicht mal hinwegsehen.

Eines der wirksamsten Instrumente der Landes- und Regionalplanung sind die sog. Regionalen Grünzüge. Ein Regionaler Grünzug besteht aus zusammenhängenden Freiräumen. Diese dienen, insbesondere in den Verdichtungsräumen, zur Gliederung der Siedlungsräume und zur Beeinflussung ihrer Ausbreitungsrichtungen, der Erholungsvorsorge in Siedlungsgebieten und siedlungsnahen Bereichen sowie – last but not least – der Verbesserung des lokalen Klimas und der Sicherung eines ausreichenden Luft- und Temperatúraustausches. In ihnen sollen alle Planungen und Maßnahmen unterbleiben, die die jeweiligen Funktionen des Grünzugs beeinträchtigen. Regionale Grünzüge wurden nicht nur außerhalb Münchens ausgewiesen, sondern ragen fingerartig in das Stadtgebiet hinein oder durchziehen es wie etwa entlang des Isartals. Im Falle Münchens kommt den Regionalen Grünzügen besondere Bedeutung bei der Freihaltung von Schutzzonen für den klimatischen Luftaustausch zu, um etwa die Überhitzung von Stadtteilen zu vermeiden (Klimafunktionen). Die

Fall 1: München-Solln

Darf man zur Unterbringung von jungen Flüchtlingen einen Regionalen Grünzug annagen? Fingerartig greift der regionale Grünzug, der die großen zusammenhängenden Forstgebiete südlich von München planerisch schützt, von Süden in das Stadtgebiet hinein, schiebt sich zwischen die Stadtteile Solln und Forstenried. Der Münchner Flächennutzungsplan weist dieses Areal zusätzlich als „übergeordneten Grünbezug“ aus, der sich etwa dem Verlauf der Drygalski-Allee folgend bis in den Südpark (Sendlinger Park) und weiter ins Stadtgebiet fortsetzt. An der Herterichstraße, die den regionalen Grünzug zwischen Solln und Forstenried quert, besitzt die Stadt München am westlichen Rand des Grünzugs zwei Grundstücke, die sie vor Jahren aus privater Hand vererbt bekommen hat – wie man hört mit der Maßgabe, diese nicht weiter zu bebauen. Auf dem straßenseitigen Grundstück steht ein älteres zweigeschossiges Gebäude, in dem die AWO aktuell zehn unbegleitete jugendliche Flüchtlinge betreut; das

rückwärtige Grundstück ist unbebaut. Das vordere Grundstück ist im Flächennutzungsplan (FNP) wie seine Nachbargrundstücke als WR (Reines Wohngebiet), das rückwärtige Grundstück als Teil der größeren Allgemeinen Grünfläche (AG) ausgewiesen, in die es keilförmig hineinragt (s. Foto). Nun besteht unzweifelhaft Bedarf an Flüchtlingsunterkünften in München, speziell für unbegleitete Jugendliche. Die AWO hat deshalb beantragt, einen Komplex aus zweigeschossigen Gebäuden und Pavillons errichten zu dürfen, der sich über beide Grundstücke erstreckt, um hier knapp 50 Jugendliche angemessen



FOTO: ©DETLEV STRÄTER

Im Vordergrund das Grundstück im Grünzug, im Hintergrund das bebaute Grundstück (WR)

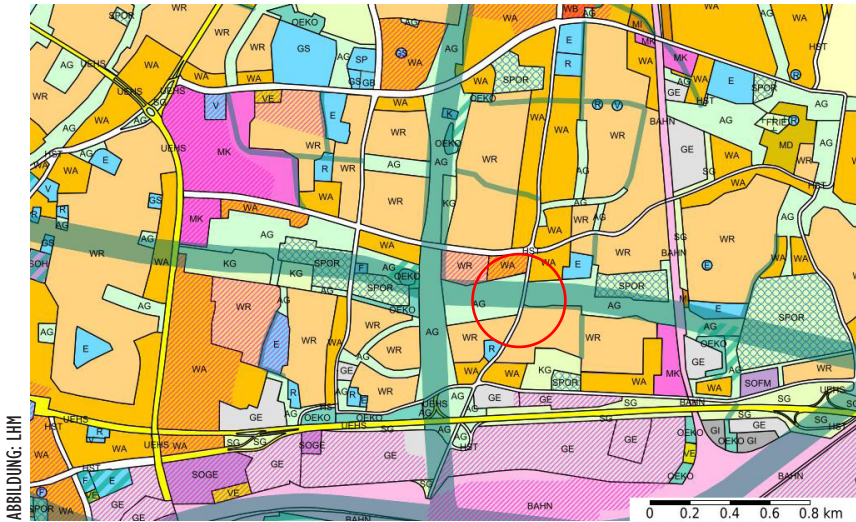
und längerfristig unterzubringen; zunächst war von einer deutlich größeren Zahl die Rede. Die AWO sieht einen Nutzungshorizont von rund 30 Jahren. Im Bezirksausschuss herrscht Uneinigkeit. Verkehrte Welt: SPD und Grüne im BA 19 sind für den Bau der Flüchtlingsunterkunft, allen planerischen Vorgaben zum Trotz. Sie halten den Eingriff in den regionalen Grünzug für vertretbar. Die CSU-Fraktion im BA hingegen möchte den Anfängen wehren, den regionalen Grünzug anzutasten, und führt u.a. die wichtige Rolle der Frischluftschneise an, die der Grünzug für weite Teile der südwestlichen Stadt habe. Ein Einknicken zugunsten des Bauens im Grünzug könnte Signalwirkung für viele Grundstückseigentümer in und an den Rändern der Grünzüge haben, ebenfalls Baurecht zu beantragen. – Die Lokalbaukommission, die Baugenehmigungsbehörde im Planungsreferat, zeigt sich geneigt, das Bauvorhaben nach § 34 BauGB (im Zusammenhang bebauter Ortsteile) zu bewerten – obgleich eines der Grundstücke als im Aussenbereich (§ 35 BauGB) liegend einzustufen und als „Allgemeine Grünfläche“, als Teil des „Regionalen Grünzugs“ und als Teil des „übergeordneten Grünbezugs“ gewidmet ist. Ob ein Kompromißvorschlag, die vorgesehenen Baukörper allein auf dem

südlichen WR-Grundstück unterzubringen, Überzeugungskraft hat, muss sich erst noch zeigen.

Fall 2: München-Bogenhausen

Im Münchner Osten, im Stadtteil Bogenhausen, erstreckt sich ein Grünzug zwischen dem Denninger Anger im Westen und dem Zamilapark im Osten, auf dem Kleingärten, Sport- und Parkanlagen, Äcker, Baumschulen und andere Freiflächenfunktionen liegen. Planerisch ist dieser Grünzug nach Darstellung im Flächennutzungsplan Teil eines „übergeordneten Grünbezugs“, der im Westen bis zur Isar und darüber hinweg reicht, nach Osten und verschwenkt nach Süden sich mit anderen Grünverbindungen vernetzt. Inmitten dieses langgestreckten Grünzugs hat die Deutsche Plasser Baumaschinen GmbH ihren Firmensitz, die als Auslandsniederlassung der österreichischen Firma Plasser & Theurer fungiert. Diese stellt Maschinen für den Neubau und die Instandhaltung von Eisenbahnschienen her, ist inzwischen darin Weltmarktführerin. In den 1960er Jahren pachtete Plasser & Theurer Gebäude der Konservenfabrik Friedrich Eckart, nach deren

Gründer auch die Straße benannt ist, an dem der Komplex liegt. Die Konservenfabrik war Jahrzehnte zuvor, im Jahre 1910, an diesem Standort auf dem Gelände einer ehemaligen Ziegelei entstanden. Nach und nach pachtete Plasser von der niedergehenden Konservenfabrik das gesamte Gebäudeareal und errichtete weitere Bauten für Verwaltung, Werkstätten und Lager, in denen heute mehr als 100 Mitarbeiter beschäftigt sind. Nun hat sich ein Konflikt zugespitzt, weil die Deutsche Plasser GmbH an diesem Standort mitten im Grünzug weitere Ausbaumaßnahmen beabsichtigt. Im Zuge dessen will sie den Gebäudeverhau neu ordnen und wird damit faktisch das Gelände weiter versiegeln (s. Auszug FNP). Das Planungsreferat widerspricht vehement. Es will den Grünzug von funktionsfremder gewerblicher und anderer Bebauung durchgängig freihalten. Ob die bestehenden Gebäude überhaupt Bestandsschutz haben, sei zweifelhaft; dieser könne mit der Konservenfabrik Friedrich Eckart untergegangen sein. Die Stadt drängt seit Jahren auf den Umzug der Deutschen Plasser GmbH und hat Alternativstandorte in Daglfing und Langwied angeboten. Doch das Unternehmen beharrt auf seiner Standortnähe zum Flughafen MUC II, und es fehlten ihm die Mittel für den Umzug an einen anderen Standort. Dabei hat die



Auszug aus Flächennutzungsplan München: Standort Deutsche Plasser GmbH an der Friedrich-Eckart-Straße in Bogenhausen (siehe Markierung)

Stadt bereits im Jahre 2004 mit dem Unternehmen vertraglich vereinbart, dass das Nutzungsrecht am heutigen Standort nur noch befristet gilt. Damals stellte man fest, dass ein Großteil der Firmengebäude Schwarzbauten waren, die nur deshalb nachträglich genehmigt wurden, wenn die Firma innerhalb einer Frist von maximal 25 Jahren einen Alternativstandort bezogen haben werde, um die Gebäude im Grünzug dann abreißen zu können. Daran mag sich die Deutsche Plasser nicht mehr recht erinnern und glaubt, die Stadt mit ihrer Drohung, bei Verweigerung ihrer Ausbaupläne mit ihren 100 Mitarbeitern der Stadt München den Rücken kehren zu wollen, unter Druck setzen zu können. Beeindruckt hat sie damit weder das Planungsreferat noch den Bezirksausschuss Bogenhausen (BA 13). Womöglich aber den Planungsausschuss des Münchner Stadtrats. Der hat zwar Anfang Juni 2016 es abgelehnt, sich mit dem von der Deutschen Plasser GmbH eingereichten Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens (§ 12 BauGB) für ihr Firmengelände zu befassen. Als Begründung wurde aber nicht auf die Grünplanungsziele der Stadt und den geltenden Flächennutzungsplan verwiesen, sondern stattdessen in Aussicht gestellt, das von der Firma beantragte Verfahren einleiten zu wollen, „wenn vom Antragsteller der Nachweis der dauerhaften und gesicherten Verfügungsberechtigung über die Grundstücke nachgewiesen wurde“, so der dann beschlossene gemeinsame Antrag von CSU- und SPD-Fraktion. Ob es der Deutschen Plasser GmbH gelingen wird, den Nachweis seiner Eigentümerschaft an den Grundstücken zu erbringen, ggf. durch den Zukauf von weiteren Grundstücken, auf denen das Unternehmen derzeit sitzt, wird sich zeigen. Welche Bedeutung der Stadtrat dabei dann seinen eigenen Grünplanungszielen beimisst, könnte interessant werden (vgl. Konzeptgutachten Freiraum München 2030). Im Moment

deutet nichts darauf hin, dass diese im vorliegenden Fall einen hohen Stellenwert haben.

Die Möglichkeiten der Regionalplanung, sich in die städtischen Planungen einzuschalten, wenn regionale Grünzüge als Flächenreserven für andere Nutzungen erhalten sollen, sind begrenzt. Der Regionale Planungsverband München wird in der Regel erst dann aktiv, wenn er im Rahmen von Bauleitplanverfahren als sog. Träger öffentlicher Belange angehört wird. Ein solches wird im Falle von Solln gar nicht erst angestrebt, wenn die

Lokalbaukommission (LBK) nach § 34 BauGB und damit ohne Öffentlichkeitsbeteiligung entscheidet. Im Falle von Bogenhausen steht dies noch nicht zur Debatte. – Anderswo wehren sich Anrainer gegen die Bebauung von Grünflächen durch Wohnungen im Rahmen des städtischen Wohnungsbauprogramms „Wohnen für Alle“ – wie etwa in Trudering, wo eine Gemeinbedarfsfläche („Unnützwiese“) für Sport und Spiel mit Einfachwohnungen in Schnellbauweise bebaut werden soll (Abendzeitung v. 27.9.2016).

So eindeutig das Eintreten für den Erhalt von regionalen Grünzügen und ökologisch wichtigen Grünflächen in einer sich verdichtenden Stadt auch erscheint, so vermengen sich in den konkreten Fällen – unbewusst oder bewusst – vielfach mehrere Argumentations- und Motivationsebenen. So wird vielfach unterstellt, dass das Schutzinteresse von Grünflächen vor Bebauung weniger dem naturräumlichen Erhalt gilt als vielmehr der Abwehr der dort geplanten Nutzung: Keine Flüchtlingsunterkünfte und keine Wohnungen für Geringverdiener „in my backyard“! Andererseits sind Vermutungen nicht von der Hand zu weisen, dass die „temporäre“ Errichtung etwa von Flüchtlingsunterkünften in Grünzügen, die nach einer gewissen Zeit ja wieder entfernt werden könnten, nur die Vorhut für spätere dauerhafte Bebauungen darstellt.

Wie dem auch sei: Der Schutz von Grünzügen und Grünflächen im sich verdichtenden München wird zukünftig wohl konfliktreicher und schwieriger werden. Umso dringlicher erscheint es, hierauf ein besonderes Augenmerk zu richten, soll München und mit seinem Umland eine sozial und ökologisch lebenswerte Stadt bleiben.

DETLEV STRÄTER

Dr. Detlev Sträter ist 1. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums

„Dichter bauen, neue Wachstumsräume erschließen“

Interview mit Christian Breu, Geschäftsführer des Regionalen Planungsverbands München (RPV) und des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München (PV)

Der Regionalplan für die Planungsregion München wird derzeit fortgeschrieben. Am 17. Juni 2016 endete die Frist im Beteiligungsverfahren. Wie läuft denn jetzt die Fortschreibung des Regionalplans weiter?

Auf Wunsch von etlichen Kommunen haben wir die Frist bis Ende Juli verlängert, einige Stellungnahmen sind erst im August eingegangen. Die Kommission, die sich mit der Erarbeitung beschäftigt, besteht aus Kommunalpolitikern unseres Planungsausschusses. Die vier Vertreter der Landeshauptstadt München und jeweils drei Vertreter der Landkreise sowie der kreisfreien Gemeinden werden sich mit den eingegangenen Stellungnahmen beschäftigen und die Richtung festlegen, mit der wir in den Planungsausschuss gehen. Nach der Planungsausschusssitzung am 06.12.2016 kommt es zu einem zweiten Anhörungsverfahren. Die endgültige Fertigstellung erwarte ich voraussichtlich 2018. So eine Gesamtfortschreibung des Regionalplans ist ein langwieriges Verfahren mit intensiver Beteiligung auch der Öffentlichkeit. Sie ist vergleichbar mit der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans in einer großen Stadt oder Gemeinde.

Es wird auch ein Bürgergutachten geben, das im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Regionalplans steht. Womit wird sich das Bürgergutachten befassen?

Das Bürgergutachten steht mit unserer Fortschreibung im Zusammenhang, das Thema ist aber etwas weiter gefasst. Die eingeladenen Bürger sollen nicht über einzelne Normen des Regionalplans diskutieren, sondern über die generelle Entwicklung der Region – was sie sich vorstellen, wünschen oder befürchten. Für dieses Bürgergutachten werden insgesamt vier Gruppen mit jeweils 25 Bürgern intensiv dieses Thema beraten. Sie werden über fachliche Voraussetzungen der Regionsentwicklung informiert, können mit Experten diskutieren und sollen sich gemeinsam dazu eine Meinung bilden. Der große Vorteil eines solchen Bürgergutachtens als Bürgerbeteiligungsform: Diese Bürger wurden zufällig ausgewählt. Es kommen also nicht die zum Zuge, die am lautesten schreien oder die schon immer meinen, sie wüssten alles besser, sondern ganz normale Bürger ab 18

Jahren aus allen gesellschaftlichen Schichten, je zur Hälfte Frauen und Männer. Nach den bisherigen Erfahrungen mit Bürgergutachten klappt das ganz gut.

Spricht jede Gruppe dann über ein Teilthema?

Nein, diese Gruppen befassen sich alle mit demselben Thema der zukünftigen Entwicklung der Region. Als wesentliche Bestandteile haben wir im Vorfeld die Bereiche Wohnen, Verkehr, Freiraum und Lebensqualität vorgeschlagen. Aber die endgültigen Themen definieren die Teilnehmer des Bürgergutachtens dort selbst.

In den letzten Jahren haben wir in der Region München ein stürmisches Wachstum gesehen, vor allem, was die Einwohnerzahl angeht. Wie ist Ihr Eindruck: Ist in dieser Situation die Wertschätzung der Kommunen für die Regionalplanung gestiegen?

Alle Beteiligten wollen sich stärker für die regionale Entwicklung engagieren. Das sind nicht nur die Kommunen, sondern auch andere Akteure aus Wirtschaft und Gesellschaft und dem Freistaat Bayern. Die Regionalplanung ist ja nicht allein auf der Welt und kann auch nicht alles alleine bestimmen. Die Kommunen sind als Mitglieder des Regionalen Planungsverbands München (RPV) dafür verantwortlich, den Regionalplan mit seinen Zielen zu beschließen. Ziel aller ist es, eine gute regionale Entwicklung voranzutreiben. In den letzten Jahren haben wir zwischen dem Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) und dem RPV eine Arbeitsteilung entwickelt: Der RPV konzentriert sich auf den Regionalplan als formales Instrument der Entwicklung, das die Kommunen bindet. Der PV beschäftigt sich neben seiner Rolle als Dienstleister für unsere Mitglieder intensiv mit Themen der kommunalen und regionalen Entwicklung; in der letzten Zeit vor allem zum Thema Wohnen. Dabei ist der Zuspruch sowohl auf den Veranstaltungen beim PV als auch beim RPV sehr groß.

Ich finde schon, dass sich – gerade in der Zeit des stürmischen Wachstums – mit Oberbürgermeister Dieter Reiter und den Landräten die Zusammenarbeit vertieft und verbessert hat. Das ist nicht nur ein

Stimmungsumschwung, sondern das gemeinsame drängende Interesse aller, besser zusammenzuarbeiten, um z. B. mehr Wohnungen entstehen zu lassen. Eine Plattform ist dabei auch die regionale Wohnungsbaukonferenz, die Oberbürgermeister Dieter Reiter ins Leben gerufen hat, die zweite fand im Frühjahr 2016 statt. Auf diesen Konferenzen wird nicht nur eine Fülle von gemeinsamen Projekten angesprochen und angestoßen. Die gute Stimmung zwischen den Kommunalpolitikern ist dort greifbar.

Ein großes Thema, auch schon bei den Wohnungsbaukonferenzen, war das Thema Wohnen, und hier besonders das bezahlbare Wohnen in der Region München. Im Jahr 2015 haben Sie aus einem Gutachten zitiert, dass in der Region München in den Flächennutzungsplänen bis zu 200.000 Wohneinheiten „schlummern“, die realisiert werden könnten, wenn die Gemeinden daraus konkrete Bebauungspläne machen würden. Wie groß ist die Bereitschaft der Gemeinden in der Region, Baugebiete auszuweisen?

Ziemlich groß. Region bedeutet Stadt und Umland zusammen. Sowohl die Stadt München als auch das Umland bemühen sich stark, Flächen auszuweisen. Allerdings ist das in der Stadt wegen der engen Situation besonders schwierig – denken Sie nur an die Diskussionen zur Nachverdichtung. Momentan ziehen mehr Menschen in das Umland als in die Stadt München. Ob das ein Trend ist, der sich fortsetzt, kann man noch nicht sagen.

Das Problem ist nicht der fehlende Wunsch der Kommunen, Wohnbauflächen auszuweisen, sondern wie man an die Flächen kommt. Diejenigen, denen diese Flächen gehören, möchten sie nicht einfach so zur Bebauung freigeben oder verkaufen.

Also bräuchten nicht die Gemeinden den Anreiz, die Flächen für den Wohnungsbau verfügbar zu machen, sondern eher die Grundstückseigentümer?

Die Gemeinden stehen mehr Wohnungsbau sehr aufgeschlossen gegenüber, das haben wir auf den Veranstaltungen des PV erlebt. Dass es in der Praxis knirscht, ist normal. Aber im Großen und Ganzen sind der Wunsch und der Wille der Gemeinden da. Andererseits gibt es schon einige Gemeinden, die alles so lassen wollen, wie es ist, und den Wohnungsbau nicht forcieren wollen. Aus meiner Sicht ist das die falsche Strategie, mit dem Thema umzugehen.

In Berlin wird das Phänomen beobachtet, dass dort Eigentümer ganz bewusst Flächen zurückhalten, um auf steigende Grundstücks-

In der Region München agieren zwei Planungsverbände

Der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV)

Er wurde 1950 als kommunaler Zweckverband gegründet. Er ist ein freiwilliger Zusammenschluss von inzwischen 150 Städten, Märkten und Gemeinden, acht Landkreisen und der Landeshauptstadt München. Wesentliche Aufgabe war die Übernahme von Ortsplanungen ihrer zum Teil kleinen Mitgliedergemeinden, die in der Regel nicht über die Verwaltungskapazität verfügten (und verfügen), um diese Aufgabe allein zu bewältigen. Die Verbandsgeschäftsstelle berät heute die Verbandsmitglieder in allen Fragen ihrer räumlichen Entwicklung und übernimmt für diese auf Anfrage vielfältige Planungsaufgaben, von Bauleitplänen über Strukturgutachten bis hin zu Schulbedarfsanalysen u.v.m. Bei Einrichtung der Regionalen Planungsverbände als Träger der Regionalplanung in Bayern Anfang der 1970er Jahre wollte man seitens des Landes eigenständige Geschäftsstellen vermeiden, sondern dockte die Verbandsgeschäftsführung an bestehende Verwaltungseinrichtungen in den jeweiligen Regionen an, vielfach an Landratsämter oder kreisfreie Stadtverwaltungen. In der Region München ergab sich die Sondersituation des bereits bestehenden PVÄWM (später PV abgekürzt), dessen Geschäftsführer in Personalunion auch die Geschäftsführung des Regionalen Planungsverbands München übertragen wurde.

Der Regionale Planungsverband München (RPV)

ist Träger der Regionalplanung in der Region 14 (München). Im Unterschied zum freiwilligen PV ist der Regionale Planungsverband München der im Landesplanungsgesetz gesetzlich definierte Zusammenschluss der Kommunen in der Planungsregion München, bestehend aus 185 Gemeinden in den acht Landkreisen und der Landeshauptstadt München. Er beschließt den Regionalplan und stimmt dabei die regionalen Interessen ab. Über relevante eigene Planungskapazitäten verfügt die RPV-Geschäftsstelle allerdings nicht: Der Verbandsgeschäftsführer muss sich diese bei der Regierung von Oberbayern – Sachgebiet 24.2: Raumordnung, Landes- und Regionalplanung – „leihen“. Dieses Sachgebiet ist somit „Diener zweier Herren“: eingebunden in die Landesbehörde Regierung von Oberbayern ist sie zugleich ausführende Stelle für Aufgaben durch die Regionalplanung resp. den Regionalen Planungsverband.

Geschäftsführer beider Planungsverbände ist Christian Breu.

Informationen zum PV unter: www.pv-muenchen.de 
Informationen zum RPV unter: www.region-muenchen.com 

preise zu setzen, und deshalb diese Flächen überhaupt nicht für den Wohnungsbau zur Verfügung stehen. Vermuten Sie so etwas auch in der Region München?

Wie überall, wird natürlich auch in der Region München spekuliert. Allerdings ist das Level, von dem aus die Grundstückspreise noch steigen könnten, bei uns natürlich wesentlich höher als in Berlin. Zudem fehlen steuerliche Anreize, Flächen für Wohnungen zur Verfügung zu stellen. Hinzu kommt, dass man mit dem Geld aus Grundstücksverkäufen keine Zinsen mehr erzielen kann.

Weiteres großes Thema in der regionalen Zusammenarbeit ist der Verkehr. Wie ist denn hier die Bereitschaft der Gemeinden, zusammenzuarbeiten? Ist hier der Leidensdruck höher als beim Thema Wohnen?

Der Leidensdruck ist etwa so wie beim Thema Wohnen auch. Beim Verkehr erlebe ich eine besonders starke Zusammenarbeit, etwa im Münchner Norden. Diese bezieht sich dann nicht nur auf den Verkehr, sondern auch auf Fragen der Siedlungs- und Freiraumentwicklung. Auch beim Thema ÖPNV kooperieren die Kommunen verstärkt. Der Landkreis München z. B. hat seine Buskilometer im Regionalverkehr um 35 Prozent innerhalb eines Jahres erhöht. Ähnliches geschieht in anderen Landkreisen. Der PV erstellt mit dem MVV in einer Arbeitsgruppe ein neues Konzept für tangentielle schnelle Busverbindungen. Und zwischen Garching und München gibt es ein konkretes Projekt zum Bau eines Radschnellwegs, das der PV gemeinsam mit der Landeshauptstadt München und dem Landkreis München vorantreibt. An diesem Pilotprojekt sind auch BMW und die TU München beteiligt. Wir planen von der Stadtgrenze nach Garching, die Stadt München plant von der Stadtgrenze in die Innenstadt.

In den letzten Jahren gab es auch landkreisbezogene Verkehrskonzepte, etwa im Landkreis Dachau, im Landkreis München gibt es das regionale Radverkehrskonzept. Sind das Konzepte, die eingebettet in kommunaler Zusammenarbeit entstehen, oder sind das Initiativen, die in einzelnen Landkreisen starten, von wo aus der Funke dann überspringt? Wie koordiniert sind diese einzelnen Initiativen?

Es gibt keine zentrale Koordination für alle Verkehrsfragen in der gesamten Region. Der RPV mit dem Regionalplan trifft Aussagen vor allem für die überörtlichen, regional bedeutsamen Verkehre, wie z. B. Bundesstraßen, Autobahnen sowie U- und S-Bahnen und den großräumigen Schienenverkehr. Mit den Themen Nahmobilität, konkrete Radverbindun-

gen, Radschnellwege und Verbindungen zwischen Erholungsgebieten befasst sich eher der PV.

Ein altbekanntes Problem ist, dass immer wieder Gewerbeansiedlungen oder auch Wohnsiedlungen entstehen, während die Anbindungen an den ÖV noch nicht vorhanden sind. Dann entsteht Autoverkehr, der als belastend empfunden wird. Ist das etwas, was sich regionalplanerisch steuern lässt?

Die Feststellung, die in der Frage steckt, würde ich bestreiten. Es mag früher gang und gäbe gewesen sein, erst die Häuser zu bauen und sich dann Gedanken zu machen, wie sie im ÖPNV angebunden werden. Inzwischen werden Planungen von größerem Umfang von vornherein mit dem MVV abgestimmt. Es gibt ja auch die Nahverkehrsrichtlinie in Bayern, die regelt, welche Gebiete wie angebunden werden müssen. Das prominenteste Beispiel für das, was Sie sagen, ist der Flughafen München. Er ist heute noch relativ schlecht erreichbar und war bei seiner Inbetriebnahme noch viel schlechter erreichbar.

Der Regionalplan betont die Notwendigkeit, den öffentlichen Personennahverkehr auszubauen. Wie sehen Sie das Verhältnis zwischen dem ÖPNV und dem Individualverkehr?

Der Regionalplan will die ÖPNV-Infrastruktur und -Angebote stark ausbauen. Beim motorisierten Individualverkehr will er die bestehende Infrastruktur erhalten und ausbauen. Aber Auto-Bashing zu betreiben und im gesamtsystemischen Maßstab nur noch den ÖPNV zu sehen, würde in die Irre führen. Man muss das abgestuft sehen. In der Innenstadt braucht man sicherlich nicht unbedingt ein Auto, weiter draußen auf dem Land schon eher. Die Inzell-Initiative hatte schon vor vielen Jahren ein einprägsames Bild dafür gefunden: Je weiter man in die Stadt München hineinkommt, desto geringer wird der Anteil des Autoverkehrs und desto höher wird der ÖV-Anteil. Jeder hat seine Rolle, also „leben und leben lassen“. Das ist auch wichtig, um die weitere Entwicklung in der Mobilität nicht zu verschlafen. Ich denke z. B. an Entwicklungen wie die Elektromobilität und die zunehmende Digitalisierung auch im Verkehrsbereich. Wichtig sind vor allem die Vernetzung und die Zusammenarbeit der unterschiedlichen Verkehrsarten.



Geschäftsführer beider Planungsverbände
Christian Breu.

Hat denn die stürmische Wachstumsentwicklung der Region München auch planerische Grundannahmen ins Wanken gebracht?

Wir sind eine ausgesprochene Wachstumsregion und wirtschaftlich das Kraftzentrum Deutschlands. Viele Instrumente und Grundsätze der Planung beruhen auf dem früheren Gedanken, dass Deutschland aber auch die Region München einwohnerzahlenmäßig stagniert. Es hieß: Wir werden älter, bunter und weniger. In Wirklichkeit werden wir viel mehr, werden fast nicht älter (weil so viele Junge zuwandern), nur bunter werden wir tatsächlich. Deshalb müssen wir uns fragen, ob unsere Instrumente, die auf den genannten Grundannahmen beruhen, noch zur Realität passen. Da bin ich mir mit vielen Kollegen in Deutschland einig, dass wir das Thema Außenentwicklung in so extremen Wachstumsräumen wieder auf die Tagesordnung bringen müssen. Man kann

Innenentwicklung bis zu einem gewissen Punkt betreiben, es muss aber eine verträgliche Innenentwicklung und Verdichtung sein. Außenentwicklung heißt, dass Gemeinden ihren Siedlungsraum auch nach außen erweitern dürfen. Im regionalen Maßstab heißt Außenentwicklung, dass das Wachstum nicht an den engen Grenzen der Wachstumsregion München Halt machen wird. Es wird eine Doppelstrategie geben müssen: Zum einen dichter bauen, zum anderen neue Wachstumsräume auch außerhalb der Region besser erschließen. Das setzt enorme Investitionen für alle Verkehrsarten voraus. Diese Entwicklungen müssen wir gleichzeitig vorbereiten.

DAS GESPRÄCH FÜHRTE MICHAEL SCHNEIDER

Michael Schneider ist Journalist und Mitarbeiter des Landratsamts München. Er ist Mitglied im Münchner Forum e.V.

Schulinfrastruktur – Gegenstand regionaler Zusammenarbeit zwischen der Landeshauptstadt München und den umliegenden Landkreisen

„Was kann die Region? Ist mehr interkommunale Kooperation möglich? Was braucht die Region?“ Diese und weitere Fragen haben jeweils mehr als 300 Expertinnen und Experten aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft auf Einladung von Oberbürgermeister Dieter Reiter bei den beiden Regionalkonferenzen 2015 und 2016 im Festsaal des alten Rathauses diskutiert.

Stadt und Region München gehören zu den attraktivsten Standorten Deutschlands. Die daraus resultierenden Bevölkerungszuwächse machen bereits heute die Wohnraumversorgung zur wichtigsten gemeinsamen Herausforderung. Auch Verkehrsinfrastrukturen, soziale Einrichtungen wie z. B. eine ausreichende Schulversorgung sowie Freiraum und Landschaft kommen ohne engagiertes Gegenlenken an die Grenzen ihrer Belastbarkeit. Diese Herausforderungen sollten noch intensiver gemeinsam bearbeitet werden. Denn sie sind nicht allein im städtischen Kontext, sondern vielmehr im Kontext von Stadt und Umland zu sehen! Oberbürgermeister Dieter Reiter hat daher das „Regionale Bündnis für Infrastruktur und Wohnungsbau“ ins Leben gerufen, um die Zusammenarbeit zwischen der Landeshauptstadt München und den Umland-Kommunen zu intensivieren. Die erste Konferenz fand am 18. März 2015 statt, mehr als 400 Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Verbänden und Vereinen diskutierten im Saal des Alten Rathauses über die Herausforderun-

gen der Zukunft für die Metropolregion München.

Bei der Konferenz am 18. März 2015 wurden mehrere regionale Kooperationsprojekte angestoßen, darunter der Nachbarschaftsdialog Schulentwicklung, für den ich als 3. Bürgermeisterin Patin bin. Ziel dieses Dialogs ist die verstärkte Zusammenarbeit bei der Bildungsinfrastruktur, um eine gute Schulversorgung insbesondere auch in den Stadt-Umland-Bereichen sicherzustellen und Hemmnisse für die Siedlungsentwicklung zu beseitigen. Angesichts der engen räumlichen Verflechtung sollten Inseldenen und Doppelstrukturen vermieden werden. Vielmehr kann eine gemeinsame Bildungsinfrastruktur sinnvoll sein. In München gibt es auf meine Initiative hin bereits seit mehreren Jahren die Arbeitsgruppe „Schulbauoffensive“ sowie eine Task Force, um die bereits jetzt vorhandenen und entstehenden Bedarfe für Kinder und Jugendliche zu decken. 7.000 Schülerinnen und Schüler pendeln per Saldo aus der Region nach München ein.

Insofern ist es naheliegend, dass die Landeshaupt-

stadt München und die umliegenden Gemeinden den Austausch zum Schulbedarf ausbauen, ihre Maßnahmen abstimmen und fallweise auch gemeinsame Maßnahmen vereinbaren. Dies soll in drei Schritten erfolgen: 1. Gemeinsame Betrachtung der Schulentwicklungsplanungen der Landkreise und der Landeshauptstadt München: Was wird wo gebraucht? 2. Schulbedarfe gemeinsam begründen: Gemeinsame Bedarfe (Züge weiterführender Schulen) beim Fördermittelgeber/ Freistaat gemeinsam einfordern. 3. Möglichkeiten der gemeinsamen Finanzierung erarbeiten. Bei gemeinsamen Investitionen in Schulen muss nicht unbedingt der (bürokratische) Weg über einen Zweckverband gewählt werden; auch über Gastschulbeiträge kann ein finanzieller Ausgleich erfolgen.

Mittlerweile hat es bei verschiedenen Projekten Gespräche gegeben, das Projekt für den Neubau eines staatlichen Gymnasiums in Karlsfeld ist dabei am weitesten gediehen. Bereits kurz nach der Konferenz im März 2015 habe ich als zuständige Schulbürgermeisterin im April ein erstes Gespräch mit Herrn Landrat Löwl vom Landkreis Dachau hinsichtlich einer möglichen Kooperation zwischen dem Landkreis und der Landeshauptstadt beim Bau eines Gymnasiums geführt. Der Landkreis Dachau verfügt bisher über insgesamt drei Gymnasien: zwei in der Stadt Dachau sowie im Markt Indersdorf, die an der Kapazitätsgrenze angelangt sind. Ein komplett neues, eigenständiges Gymnasium in der Gemeinde Karlsfeld konnte aus bedarfsplanerischer Sicht ausschließlich mit Schülern aus dem Landkreis nicht begründet werden.

Im Anschluss meines Gesprächs mit dem Landrat fanden zwischenzeitlich mehrfach gemeinsame Termine auf Arbeitsebene statt, in denen die Möglichkeiten der Schulk Kooperation und der finanziellen Beteiligung sowie weitere beiderseitig interessierende Fragestellungen erörtert wurden. Hierbei wurden auch die Zahlen der Schülerinnen und Schüler ermittelt, die aus der Landeshauptstadt ein neues Gymnasium in Karlsfeld besuchen würden. Dabei spielte insbesondere die sehr gute ÖPNV-Verbindung durch die S-Bahnlinie 2 eine große Rolle, das künftige Schulgrundstück liegt in idealer Laufweite zum S-Bahnhof Karlsfeld. Des Weiteren wurde auch die sehr dynamische Wohnbauentwicklung im nordwestlich gelegenen Stadtbezirk 23 Allach-Untermenzing berücksichtigt, die zu einer deutlichen Steigerung der Schülerzahlen führen wird. Als Beispiele seien hier das ehemalige Diamalt-Gelände sowie die sogenannte „Hirmerei“ genannt. Nicht zuletzt werden auch viele Münchner Grundschülerinnen und Grundschüler aus der direkt an der Stadtgrenze liegenden Verbandsgrundschule Karlsfeld das neue Gymnasi-

um besuchen können, hier wird bereits seit über 50 Jahren eine Kooperation zwischen der Landeshauptstadt und der Gemeinde Karlsfeld gelebt.

Somit konnte bei der Bedarfsbegründung des Landkreises Dachau gegenüber dem Freistaat Bayern zusätzlich zu den Schülerinnen und Schülern aus dem Landkreis ein Bedarf der Landeshauptstadt München von bis zu zwei Gymnasialzügen in die Begründung mit einfließen. Hinsichtlich der Zulässigkeit einer finanziellen Beteiligung der Landeshauptstadt wurde eine Stellungnahme der Regierung von Oberbayern eingeholt. Danach besteht grund-



Christine Strobl auf der Regionalen Wohnungsbaukonferenz im März 2015

sätzlich die Möglichkeit einer anteiligen Beteiligung der Stadt an den Baukosten des in Karlsfeld zu errichtenden staatlichen Gymnasiums im Wege der kommunalen Zusammenarbeit (im Wege einer Zweckvereinbarung).

Der Stadtrat hat nun in der Vollversammlung am 20. Juli 2016 das Referat für Bildung und Sport beauftragt, die nächsten konkreten Schritte wie die schulaufsichtliche Genehmigung und die Verhandlungen mit dem Landkreis über die konkrete Höhe eines einmaligen Investitionskostenzuschusses in Angriff zu nehmen. Darüber hinaus steht das Referat für Bildung und Sport dem Landkreis Dachau natürlich auch mit seiner umfassenden Expertise im Bereich des Schulbaus zur Verfügung. Die künftigen laufenden Kosten beim Betrieb des Gymnasiums werden dann anhand der Schülerzahl aus der Stadt durch entsprechende Gastschulbeiträge abgegolten.

Ein weiteres Projekt könnte im Münchner Osten an

der Grenze zur Gemeinde Haar im Landkreis München entstehen. Hier muss die Gemeinde Haar noch diverse Klärungen mit dem Landkreis herbeiführen, was den Standort sowie die anzusiedelnden Schularten betrifft, bevor konkrete Verhandlungen mit der Stadt aufgenommen werden können.

Regionale Zusammenarbeit erfordert von allen beteiligten Akteuren die Bereitschaft, aufeinander zuzugehen und Kompromisse zum Wohl aller Bürgerinnen und Bürger zu schließen. Ich persönlich freue mich sehr, dass die Kooperation mit dem Umland,

die wir mit der regionalen Wohnungsbaukonferenz im März 2015 neu angestoßen haben, jetzt auch im Bildungsbereich erste Früchte trägt. Dies ist ein deutliches Bekenntnis der Landeshauptstadt für die interkommunale Zusammenarbeit.

CHRISTINE STROBL

Christine Strobl ist seit 2006 als Bürgermeisterin u. a. zuständig für den Bildungsbereich bei der Landeshauptstadt München. Sie war von 1990 bis 2005 ehrenamtliche Stadträtin und ist Mitglied im Münchner Forum.

Die Pinakothek der Moderne und der Ministerratsbeschluss vom 22. Mai 1990

Ministerratsbeschlüsse haben zumeist ein besonderes politisch-administratives Gewicht. Ihnen kommt regelmäßig ein hoher Stellenwert als Wegweisung und Richtlinie für die Staatsverwaltung zu. Beschlüsse des Ministerrats sind aber nicht immer sakrosankt und unumstößlich. Das zeigte in jüngerer Zeit der Beschluss des Ministerrats, das Amerika-Haus am Karolinenplatz für die renommierte Deutsche Akademie für Technikwissenschaften (Akatech) freizumachen. Aufgrund gewichtiger und überzeugender Gegenargumente in der öffentlichen Diskussion gab die Staatsregierung diese Planung auf. Seit Anfang dieses Jahres residiert die Akatech im ehemaligen Gebäude der Staatlichen Lotterieverwaltung am Karolinenplatz gegenüber.



FOTO: © GRAF-FLUGPLATZ, WIKIMEDIA COMMONS

Campus TU-München Garching, Leibniz-Rechenzentrum und Fakultät für Mathematik und Informatik

Außerordentliche Bedeutung in diesem Sinn kommt dem Ministerratsbeschluss vom 22. Mai 1990 zu. Mit diesem Beschluss entschied die bayerische Staatsregierung, das staatliche Gelände der ehemaligen Türkenkaserne – entgegen seiner

bisherigen Beschlusslage und trotz der weit fortgeschrittenen Planungen – nicht für die Zwecke der Technischen Universität (TU) und der Ludwigs-Maximilians-Universität (LMU) zur Verfügung zu stellen. Mit dem Beschluss vom 22. Mai 1990 wird auf dem Areal der ehemaligen Türkenkaserne zwischen Bahrer, Gabelsberger und Türkenstraße nunmehr der Neubau der Pinakothek der Moderne festgeschrieben. Dieser Beschluss des Kabinetts ist aber auch kausal für die Fortführung der U-Bahn über das Stadtgebiet München hinaus nach Garching.

Es ist das Verdienst des damaligen bayerischen Kultusministers, Hans Zehetmair, zu einem Zeitpunkt, in dem die baureifen Planungen für die Institutsneubauten von TU und LMU auf dem Gelände der ehemaligen Türkenkaserne bereits vorlagen, eine radikale Änderung der Nutzungskonzeption für dieses Filetgrundstück

Pinakothek der Moderne Eckdaten der Realisierung

- Ministerratsbeschluss vom 22. Mai 1990
- Entscheidung des Realisierungswettbewerbs am 15. Mai 1992
- Bebauungsplan Nr. 1641 vom 27. Oktober 1994, Satzungsbeschluss durch OB Christian Ude (!) in der stadtratslosen Periode
- Erster Spatenstich am 9. September 1996
- Richtfest am 16. Juli 1998
- Eröffnung am 16. September 2002

im Museumsquartier der Maxvorstadt anzugehen und gegen viele Widerstände durchzusetzen. Hans Zehetmair ist damit der Nachweis gelungen, dass Planungen der öffentlichen Hand mit überzeugenden Argumenten und Verhandlungsgeschick gestoppt werden können, selbst wenn bereits die Baumaschinen für den ersten Spatenstich bereitstehen.

Durch den Ministerratsbeschluss vom 22. Mai 1990 erfolgte die wegweisende Weichenstellung für das Museumquartier („KunstAreal“) in seiner heutigen Ausprägung. Schon allein deshalb hat dieser Beschluss die Qualität eines „politisch-administrativen Kunstwerks“.

Der Ministerratsbeschluss hatte aber zugleich einen Dominoeffekt mit weitreichenden Folgen. Wegen der Prioritätsentscheidung zu Gunsten der Pinakothek der Moderne mussten neue Standorte für die dringend notwendigen Institutsbauten von TU und LMU gefunden werden.

Der Freistaat Bayern hatte in Garching vor Jahrzehnten große Flächen für die angedachte Detachierung der TU erworben. Die zweckmäßige Nutzung dieses Areals war jedoch durch den fehlenden Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr gehemmt. Der dringend notwendige Neubau für die Fakultät Maschinenwesen wurde nunmehr nicht auf der Türkenkaserne sondern in Garching errichtet. TU-Präsident Otto Meitinger forderte jedoch als *conditio sine qua non* die Weiterführung der U-Bahn bis in das Forschungsgelände Garching.

Durch den zwischenzeitlich in Kooperation von Stadt München, Freistaat Bayern und Stadt Garching realisierten U-Bahnanschluss ist das gesamte Areal der TU in Garching aktiviert und zugleich die optimale Verknüpfung mit der „Universitätsstadt“ Garching hergestellt.

Die damit optimierte Erreichbarkeit des TU-Standorts machte zudem den Weg frei für die Verlagerung der Mathematischen Institute nach Garching. Damit wurde das wertvolle staatliche Areal an der Gabelsbergerstraße in unmittelbarer Nähe der Alten Pinakothek frei für die Errichtung der Hochschule für Fernsehen und Film und die Ägyptische Sammlung.

Auch für die Chemischen Institute der LMU musste umgeplant werden. Deren damaliger Präsident Wulff Steinmann hatte eine schlechte Verhandlungsposition, da TU-Präsident Otto Meitinger die Neukonzeption Zehetmairs, also den Museumsneubau auf der Türkenkaserne, nachhaltig unterstützte. Statt des vorgesehenen Neubaus für die Biochemie auf dem Türkenkasernengelände unter Beibehaltung des Traditionsstandorts der Chemischen Institute am Alten Botanischen Garten kam es jetzt zu einer „großen Lösung“. Die „Alte Chemie“ am Alten Botanischen Garten wurde vollständig aufgegeben und nach Großhadern sowie partiell in den angrenzenden Ortsteil Martinsried der Gemeinde Planegg verlagert. Die Verlängerung der U-Bahn über Großhadern hinaus nach Martinsried ist in Planung.

Bleibt anzumerken: Die Entscheidung des Frei-



Pinakothek der Moderne

FOTO: © MELISSA SCHUMACHER

staats Bayern, die Pinakothek der Moderne in unmittelbarer Nähe von Alter und Neuer Pinakothek zu errichten, hatte einen Dominoeffekt, der bis heute weit über die Maxvorstadt hinauswirkt, den U-Bahnbau nach Garching auslöste und die Kooperation mit den Umlandgemeinden Garching und Planegg intensivierte.

Im Gegensatz dazu ist es der Stadt München bis heute nicht gelungen, die Grundidee des Entwurfs von Stephan Braunfels und die daraus resultierende Anstoßfunktion für das unmittelbare Umfeld der Pinakothek der Moderne zu realisieren. Die Begrün-

derung des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 1641, die auf der Internetseite der Stadt München nicht abrufbar ist, formuliert seit 1994 klar und eindeutig den städtebaulichen Handlungsbedarf, der sich aus der Realisierung des Entwurfs von Stephan Braunfels zwingend ergibt: Die Verknüpfung des Museumquartiers über die autobahnähnliche Verkehrsschneise des Altstadtrings hinweg zur Altstadt hin.

KLAUS BÄUMLER

Klaus Bäumler war von 1978 bis 2008 Vorsitzender des Bezirksausschusses (BA) Maxvorstadt und Mitglied der Preisgerichte für die Wettbewerbe auf dem Areal der ehemaligen Türkenkaserne: 1987 Architektenwettbewerb für die Institutsbauten von LMU und TU, 1992 für die Pinakothek der Moderne, 2002 für die Sammlung Brandhorst sowie 2004 für die HFF und das Ägyptische Museum auf dem Süd-Ost-Gelände der TU. Klaus Bäumler ist 2. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums.

Zum Weiterlesen:

Kurt Faltlhauser, *Bauen für die Kunst. Ein Werkstattbericht aus der Ära Stoiber, Regensburg 2013.* Diese Publikation gibt, so der Autor, einen Blick in den „Maschinenraum“ von Ministerien und Parlamenten und macht die Entscheidungsabläufe im staatlichen Bereich transparent. Dem Autor, der zu diesem Zeitpunkt nicht mehr die Stellung des Bayerischen Staatsministers der Finanzen innehatte, wurden von der Staatskanzlei, den Ministerien für Wissenschaft und der Finanzen sowie der Obersten Baubehörde insgesamt 141 (!) Leitzordner der Originalvorgänge zur Auswertung überlassen. Für den Münchner Bereich sind die Projekte Pinakothek der Moderne, Museum Brandhorst, Deutsches Museum-Verkehrszentrum auf der Theresienhöhe, Erweiterung der Akademie der Bildenden Künste, Neubau der Hochschule für Fernsehen und Film sowie Museum für Ägyptische Kunst relevant. Eine Auswertung dieses Aktenmaterials aus bürger-schaftlicher Sicht wäre sicher reizvoll

Kein Loisach-Wasser mehr für Umlandgemeinden: Sitzt München bald auf dem Trocknen?

Städte wachsen nicht ohne Zutun ihres Umlands. Unmittelbar leuchtet es bei der Wasserversorgung ein. Städte können sich damit nicht selbst versorgen; sie verbrauchen mehr, als sie über eigene Brunnen auf Stadtgebiet gewinnen können. Sie sind auf Zulieferungen und Mitwirkung aus ihrem engeren und weiteren Umland. So bekommt etwa Stuttgart sein Wasser aus dem Bodensee, Bremen, Hannover und Braunschweig aus dem Harz, Frankfurt aus der Rhön und dem Vogelsberg. Und München holt sich sein Trinkwasser – 300 Millionen Liter am Tag – zu etwa 80 Prozent aus der Mangfall, dem Abfluss des Tegernsees, und zu 20 Prozent aus der Loisach bei Garmisch; 60 Millionen Liter Wasser kommen allein von dort, bereits seit den 1950er Jahren. Nicht alles davon verbraucht die Stadt selbst: die Stadtwerke München, zuständig auch für die Wasserversorgung, leiten Trinkwasser auch in die Versorgungssysteme Münchner Umlandgemeinden wie Bergkirchen im Landkreis Dachau, Hohenbrunn, Neubiberg, Ottobrunn, Unterhaching und Neuried weiter, die keine eigene Wasserversorgung betreiben (können). Ein Geben und Nehmen, könnte man meinen.

Nun will das Landratsamt Garmisch-Partenkirchen die Wasserabgabe und -verteilung zukünftig aber ändern. Ende vergangenen Jahres hat das Landratsamt Garmisch-Partenkirchen die Stadtwerke München in einem wasserrechtlichen Bescheid aufgefordert, den Umlandgemeinden klarzumachen, dass sie zukünftig kein Loisach-Wasser mehr von den SWM erwarten können. Oder sie müssen nachweisen, dass sie nicht in der Lage sind, eine eigene Wasserversorgung aufzubauen. Dafür wird ihnen

eine Frist von fünf Jahren eingeräumt. Gelingt ihnen das nicht, steht ihnen ab 2026 kein Loisach-Wasser vermittelt über die SWM mehr zur Verfügung. Das Landratsamt Garmisch-Partenkirchen beruft sich bei seiner Entscheidung auf das Wasserhaushaltsgesetz. Dort steht in § 50 Abs. 2: „Der Wasserbedarf der öffentlichen Nahversorgung ist vorrangig aus ortsnahen Wasservorkommen zu decken, soweit überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dem nicht entgegenstehen.“ Im Schreiben des

Landratsamts GAP wird auch darauf verwiesen, dass die Wasserentnahme aus der Loisach und Weiterabgabe an die SWM in ein geschütztes Feuchtgebiet im Loisachtal eingreift und somit mit dem Naturschutz konfligiert.

Das Landratsamt Garmisch-Partenkirchen hat der Standpunkte-Redaktion auf Nachfrage folgende Erläuterung zur Motivation und Haltung, die dem Bescheid zugrunde liegen, zukommen lassen, womit auf Presseanfragen geantwortet wurde.

In dem Bescheid des Landratsamtes Garmisch-Partenkirchen heißt es, dass sich die Gemeinden im

Wasser aus ortsfernen Wasservorkommen gedeckt werden, wenn eine Versorgung aus ortsnahen Wasservorkommen nicht in ausreichender Menge oder Güte oder nicht mit vertretbarem Aufwand sichergestellt werden kann.“

Im Falle der Gemeinden Hohenbrunn (Versorgungsgebiet Riemerling), Neubiberg, Neuried, Otterbrunn (Versorgungsgebiet Ost) und Unterhaching im Landkreis München und der Gemeinde Bergkirchen im Landkreis Dachau besteht aus amtlicher Sicht die grundsätzliche Möglichkeit einer ortsnahen Selbstversorgung bzw. im Falle der Gemeinden Neuried

FOTO: © FVILSER, WIKIMEDIA COMMONS



Die Loisach bei Penzberg

Landkreis München ab 2026 selbst mit Wasser versorgen müssen und kein Wasser aus dem Loisachtal mehr erhalten, wenn sie sich anderweitig mit Wasser versorgen können. Warum wurde das beschlossen?

Zunächst muss richtig gestellt werden, dass nicht alle Gemeinden im Landkreis München aus dem Loisachtal bzw. von den Stadtwerken München (SWM) mitversorgt werden. Es muss unterschieden werden zwischen Gemeinden, die sich aktuell schon selbst versorgen, die sich nachweislich nicht selbst versorgen können und denjenigen, die derzeit zwar von den SWM versorgt werden, jedoch möglicherweise oder sicher die Möglichkeit hätten, geeignetes Grundwasser in ausreichender Menge ortsnah zu fördern. § 50 des Wasserhaushaltsgesetzes bestimmt nämlich in Absatz 2: „Der Wasserbedarf der öffentlichen Wasserversorgung ist vorrangig aus ortsnahen Wasservorkommen zu decken, soweit überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dem nicht entgegenstehen. Der Bedarf darf insbesondere dann mit

und Bergkirchen die Möglichkeit einer Mitversorgung über den Würmtal-Zweckverband bzw. durch die Stadtwerke Dachau.

Ist das Wasser in keinem ausreichenden Maß mehr vorhanden? Wenn ja, woran liegt das?

Die Verpflichtung zur Selbstversorgung gem. § 50 WHG besteht prinzipiell unabhängig vom Wasserdargebot ortsferner Gewinnungsgebiete. Abgesehen davon greift die Wasserentnahme im Loisachtal in ein streng geschütztes Feuchtgebiet ein, und muss schon aus diesem Grund auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt werden.

Welche Vorteile ergeben sich für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen?

Der Landkreis als Gebietskörperschaft hat keine Vor- oder Nachteile.

Im Bescheid heißt es, dass die Gemeinden detailliert untersuchen können, ob einer ganz oder teilweisen ortsnahen Wasserversorgung „überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit entgegenste-

hen“. Können Sie mir sagen, was das konkret heißt?

Das bedeutet, dass es Sache und Pflicht der betroffenen Gemeinden ist, die Verhältnisse im Untergrund und die Möglichkeiten einer Wassergewinnung vor Ort zu erkunden, um festzustellen, ob Grundwasser in ausreichender Menge und Güte vorhanden ist und eine Förderung mit vertretbarem Aufwand sichergestellt werden kann.

Welche Art von Gründen würde das Landratsamt Garmisch-Partenkirchen akzeptieren bzw. wie groß müsste der Aufwand für die Gemeinden sein, damit sie auch in Zukunft mit Wasser aus dem Loisachtal versorgt werden?

Angesichts der ökologischen Folgen der Wasserentnahme im Loisachtal und der möglichen Einschränkungen der örtlichen Bevölkerung im Trinkwasserschutzgebiet im Loisachtal ist ein strenger Maßstab anzulegen. Der für die Erkundung erforderliche Aufwand übersteigt aber auch nicht wesentlich die Anforderungen, die jede Gemeinde Bayerns im Zuge der Sicherung ihrer Trinkwasserversorgung hat.

Soweit das Landratsamt.

Mit dem wasserrechtlichen Bescheid hat das Landratsamt Garmisch-Partenkirchen – bewusst oder unbewusst – Fragen angestoßen, die über den

konkreten Fall der großmaßstäblichen Wasserversorgung deutlich hinausgehen. Es geht um Fragen der räumlichen Arbeitsteilung in einer Großregion wie München, aber auch jeder anderen Großregion: Von wem und wie werden Entscheidungen darüber getroffen, wie Leistungen in einem und von einem Territorium erbracht werden? Wie lassen sich Leistungen wie Wohn- und Siedlungsqualität, wirtschaftliche Standortgunst, verkehrliche Leistungsfähigkeit, landschaftliche Erholungsqualität, naturräumliche, ökologische und klimatische Territorialeleistungen gegeneinander bewerten oder gar verrechnen? Welche Maßstäbe sollen angelegt werden, wenn das bayerische Verfassungsziel der „Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse und Arbeitsbedingungen in ganz Bayern, in Stadt und Land“ (Art. 3 Abs. 2 BV) gefördert und gesichert werden sollen? So viele Fragen, so wenig klare Antworten.

(DS)

Zum Weiterhören:

<http://www.br.de/nachrichten/oberbayern/inhalt/trinkwasser-loisachtal-100.html> ↗

Badespaß an der Isar – dank Abwasserbehandlung mittels UV-Strahlung

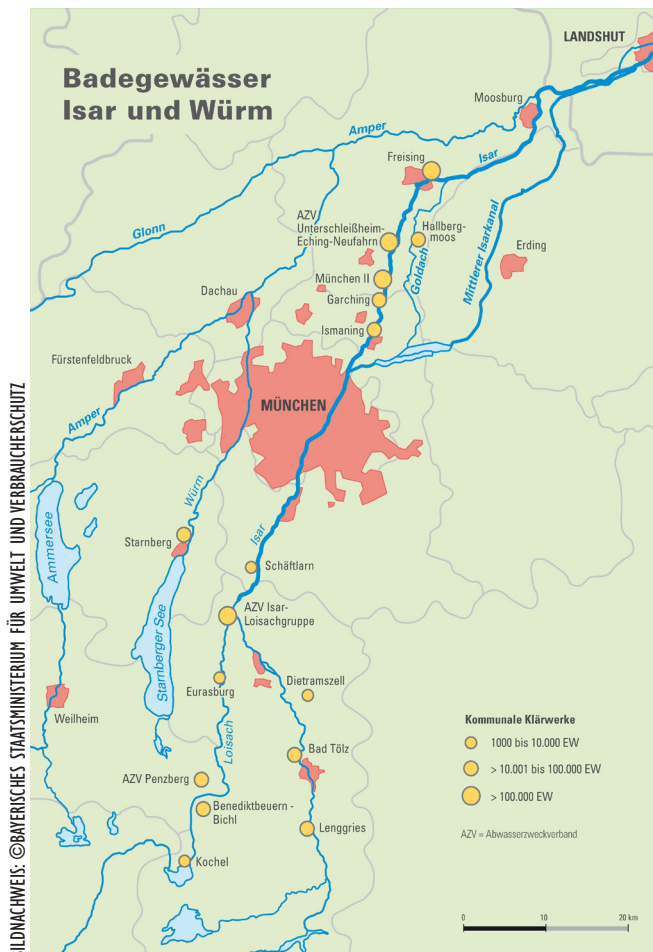
Im Jahr 2005 schlossen sich zwölf Kommunen (München, Garching, Abwasserzweckverband [AZV] Unterschleißheim-Eching-Neufahrn, Ismaning, Freising, Abwasserverband Starnberger See, Lengries, Bad Tölz, Benediktbeuern-Bichl, Penzberg, AZV Isar-Loisachgruppe und Schäftlarn) entlang der Isar und Würm auf freiwilliger Basis zusammen, um in ihren Kläranlagen UV-Desinfektionsanlagen zur Abwasserbehandlung einzurichten. Die Keimzahlen der eingeleiteten geklärten Abwässer in die beiden Flüsse sollen durch die neuen Vorrichtungen minimiert werden. Diese freiwillige Vereinbarung lief 2015/16 aus. Daraufhin wurde ein neues Übereinkommen geschaffen, diesmal mit elf Mitgliedsgemeinden, ohne Schäftlarn.

Vor der Einführung dieser UV-Behandlung des Wassers konnte das Baden in der Isar aufgrund der hohen Keimbelastung (Colibakterien, fäkale Streptokokken) nicht gestattet werden. Zu hoch war die Gefahr einer bakteriellen Infektion.

Durch das Eindringen der UV-Strahlen in die Zellwand der Bakterien, wird die C=C-Kohlenstoffverbindung in den Molekülen angegriffen, eine Reaktion mit der DNA wird erzeugt. Dies hat zur Folge, dass sich der Organismus nicht weiter vermehren kann.

Zur Sicherstellung einer optimalen Desinfektion wird die Keimbelastung der Gewässer durch Sensoren gemessen und so die Leistung der UV-Strahler in den Klärwerken reguliert. In der Oberen und Mittleren Isar sowie der Würm kann mit dieser Methode die Keimbelastung um ein 100.000-faches verringert werden. Zu bedenken ist dennoch, dass bei Starkregen Krankheitserreger in die Isar eingetragen werden können und dadurch das Infektionsrisiko kurzzeitig steigen kann.

Der Freistaat Bayern unterstützt dieses Projekt



Kommunale Klärwerke rund um München

mit einem Zuschuss von rund 9 Millionen Euro, was ungefähr die Hälfte der Investitionskosten ausmacht.

Durch den Einsatz dieser Technologie während der Badesaison (von 15. April bis 30. September) wird sowohl ein Stück neue Lebensqualität gewonnen, naturnaher Lebensraum für Flora und Fauna geschaffen als auch neue Möglichkeiten für Freizeit, Sport und Tourismus geboten.

MAGDALENA HALBGEWACHS

Magdalena Halbgewachs ist Studentin der Geographie und derzeit Praktikantin in der Geschäftsstelle des Münchner Forums.

Zum Weiterlesen:

http://www.lfu.bayern.de/analytik_stoffe/biol_analytik_mikrobielle_oekologie/abtoetung_krankheitserreger/index.htm

<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/baureferat/mse/Baden-in-der-Isar/Abwasserdesinfektion.html>

<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/baureferat/mse/Baden-in-der-Isar.html>

<http://www.stmuv.bayern.de/themen/wasserwirtschaft/abwasser/hygenisierung.htm>

http://www.lfu.bayern.de/analytik_stoffe/biol_analytik_mikrobielle_oekologie/bakterien_schaedlinge/doc/krankheitserreger.pdf

Traum-Bikeroute in den Münchner Süden in Pullach noch unterbrochen

München und sein Umland bieten zahlreiche Möglichkeiten für Radtouren – ob gemütlicher Familienausflug oder sportliche Herausforderung. Seit einigen Jahren wird an der Vervollständigung des Fahrradweges entlang des westlichen Isarufers aus der Innenstadt nach Süden ins Münchner Umland gearbeitet. Durch die Realisierung der Fahrradstraße entlang des Isarkanals zwischen Isarwerk II und Thalkirchner Brücke, angeregt vom Arbeitskreis Öffentliches Grün des Münchner Forums und in Kooperation mit dem Bezirksausschuss Sendling, wurde nun ein weiterer wichtiger Teilschnitt als Anschluß vom Flaucher zum Isartalbahnradweg auf der stillgelegten Trasse der Isartalbahn Richtung Pullach hergestellt.

Unterhalb der westlichen Auffahrtsrampe der Thalkirchner Brücke ist mit einer abgesenkten Unterführung der optimale Anschluss an die Fuß- und Radwegverbindung über das Areal des ehemaligen Thalkirchner Bahnhofs gelungen. Ab dem Asam-Schlössl nahe der Flosslande und des Maria-

Einsiedel-Bades kann das Isarhochufer zur Prinz-Ludwigs-Höhe seit 2001 komfortabel bei minimaler Steigung überwunden werden. Die Stadt München hat dafür die Eisenbahntrasse bis zur Stadtgrenze am Carusoweg erworben. Die Fortführung über die am 1. April 2001 von OB Christian Ude

FOTO: ©DETLEV STRÄTER



FOTO: ©DETLEV STRÄTER



Das vorläufige Ende des Isartalbahnradweg

FOTO: ©DETLEV STRÄTER



Aufgelassene Brücke der Isartalbahn in Pullach

eröffnete Strecke nach Süden konnte bis heute nicht in Angriff genommen werden.

Denn der „interkommunale“ Weiterbau auf Pullacher Gemeindegebiet hängt vom Ausgang eines Enteignungsverfahrens ab, das die Gemeinde beim Landratsamt (LRA) München eingeleitet hat. Die Gemeinde Pullach beabsichtigt seit Jahren, den Fuß- und Radweg auf ihrem Gebiet nach Süden über über die Eisenbahnlinie München-Holzkirchen hinaus fortzusetzen. Dabei soll die historische Brücke der Isartalbahn, die diese Strecke überquert, genutzt wer-

den. Bei dieser Brücke handelt es sich um ein technisches Denkmal, das derzeit noch im Unterhalt der Bundesbahn steht.

Die Gemeinde Pullach hat zwar die Verhandlungen mit der DB zum Erwerb der Trasse der Isartalbahn auf ihrem Gebiet nördlich der Eisenbahnlinie München-Holzkirchen erfolgreich abschließen können. Aber um ein kurzes Stück der Trasse der Isartalbahn gibt es Streit. Dieses kleine Grundstück, oft als „Schikanier-Zwickel“ bezeichnet, steht im Eigentum der Baufirma B. Diese hat von der DB-Immobilien-gesellschaft vor Jahren den gesamten stillgelegten Staatsbahnhof Großhesselohe einschließlich dieses kleinen Grundstücks der Isartalbahntrasse erworben. Der Gemeinde Pullach wurde das DB-Areal nicht zum Kauf angeboten. Die Baufirma B. will nun das von ihr erworbene Bahnhofsa-real zu Bauland aufwerten. Wegen der divergierenden Vorstellungen über die bauliche Nutzbarkeit des ehemaligen Bahnhofsa-reals hat die Baufirma B. bislang das kleine Trassengrundstück, das unmittelbar nördlich der historischen Brücke liegt, noch nicht an die Gemeinde Pullach verkauft.

Es ist zu hoffen, dass im Enteignungs-verfahren das besondere öffentliche Interesse an dieser „Traumroute in den Münchner Süden“, die auch für die Pullacher Alltagsradler ein wichtiger Zubringer zum U-Bahnhof Thalkirchen und zur „Radweg-Parallele“ am westli-chen Isarufer in die Münchner Innenstadt ist, bejaht wird und in Bälde der Weiter-bau auf Pullacher Gebiet beginnen kann. Nach Auskunft des LRA München und der Gemeinde Pullach wird ein weiterer Verhandlungstermin angesetzt werden, dessen Datum noch nicht feststeht.

Vielleicht könnte sich auch die Stadt München, die ein elementares Interesse an der Fort-führung des Isartalbahnradwegs nach Süden hat, im Rahmen des die Stadtgrenze überschreitenden Pro-jekts als „Streithelferin“ in das Verfahren mit ihren Argumenten einbringen.

ALINA GOLLIA

Alina Gollia studiert Umwelt- und Bioressourcenmanagement an der Universität für Bodenkultur in Wien und war von Juli bis Ende September Praktikantin in der Geschäftsstelle des Münchner Forums

Münchens Tram quert die Stadtgrenze – die Linie nach Grünwald

Am 12. August 1910 ist die erste Tram zwischen München und Grünwald gefahren. Diesem Start gingen viele Jahre der Planung und Realisierung voraus. Es lohnt sich, dazu die Geschichtsbücher zu wälzen. Den ersten Vorstoß gab es bereits im Jahr 1894, das rechte Isarufer durch eine öffentliche Verkehrsanbindung zu erschließen. Johann August Salberg wies in einem im Bezirksverein Giesing gehaltenen Vortrag darauf hin, dass sich die Ausdehnung des Verkehrswesens auf die Vororte und die Erschließung von Villenkolonien am Rande der Stadt einander bedingen.

FOTO: ©WOLFGANG ROTZSCHE



Drei Jahre später war es Rudolf Roa, der Direktor der Heilmann'schen Immobiliengesellschaft, der sich mit Interessenten aus Harlaching und der Meterschwaige um die Trambahnlinie nach Grünwald bemühte. Zu jenem Zeitpunkt sollte die „Elektrizitäts-Aktiengesellschaft Helios“ den Betrieb dieser Trambahnlinie sicherstellen. Aus der Landeshauptstadt kam aber ein klares Nein; die notwendige Konzession wurde nicht erteilt. 1902 kam der Heimatschriftsteller Josef Benno Sailer nicht um folgende Stellungnahme in seinen „Münchner Skizzen“ umhin: „Unbegreiflich ist die Haltung der Stadtgemeinde, die erklärt, daß sie nicht in der Lage sei, die elektrischen Bahn nach der Meterschwaige zu bauen, sich gleichwohl aber nicht entschließen kann, das Unternehmen von Privaten ausführen zu lassen. Sie scheint aber die Rentabilität der künftigen Linie überzeugt zu sein, ohne die Energie zu deren Durchführung zu besitzen.“ 1907 gründeten Interessenten ein „Comité zur Beschaffung eines Garantiebetrages“. Es waren immerhin 114 so genannte Garanten, darunter nicht wenige Immobiliengesellschaften, die für die nächsten zehn Jahre eine jährliche Garantiesumme in Höhe von 50.000 Mark zur Verfügung

stellten, um etwaige Verluste der Stadt München auszugleichen, die ihr aus dem Betrieb der Linie erwachsen könnte.

Der 14. März 1910 war bereits ein wichtiger Tag für Grünwald. An jenem Tag unterzeichneten der Bürgermeister der Königlichen Haupt- und Residenzstadt München, Wilhelm Ritter von Borscht, und Grünwalds Bürgermeister Georg Portenlänger den Garantievertrag. Am 12. August 1910 fuhr der erste Trambahnwagen mit geladenen Gästen vom Münchner Ostfriedhof nach Grünwald. Über diese Fahrt berichteten damals die

Münchener Neuesten Nachrichten: „In Geiseltagesteig wendet sich die Bahn in die freie Lichtung, von der aus sich bereits ein schöner Ausblick in die Berge zeigt. Im Hintergrund taucht die Benediktenbahn auf, Herzogstand und Heimgarten grüßen herüber, auch das Massiv der Zugspitze wird bei einzelnen Kurven schon sichtbar. Dann führt uns die Bahn durch mittlere Waldpartien, die sich dem Beschauer sehr reizvoll präsentieren. Noch einige Minuten außerhalb des Waldes und Grünwald ist erreicht.“ Anfangs waren es übrigens zwei Linien, die die Grünwalder Strecke bedienten, nämlich die Linie 25 vom Schwabinger Feilitschplatz über den Marienplatz, den Sendlinger-Tor-Platz und den Ostfriedhof nach Grünwald sowie die Linie 35 vom Grünwaldpark in Neuhausen über die Nymphenburger Straße und den „Centralbahnhof“ nach Grünwald. Diese Strecke wurde aber bereits am 15. Oktober 1913 wieder eingestellt. Dagegen wurde die „25-er“, viel früher als erwartet, zu eine der beliebtesten Trambahnlinien.

106 Jahre später ist die Trambahnlinie von München nach Grünwald nicht mehr aus dem Ortsbild und aus dem Alltagsleben in Grünwald wegzudenken. Es gäbe vieles zu berichten aus den vielen Jahr-

zehnten, seitdem die Straßenbahn nach Grünwald fährt. Zumindest erwähnen möchte der amtierende Bürgermeister Jan Neusiedl, dass die Gemeinde Grünwald stets ihr Scherflein dazu beigetragen hat, damit der Trambahnbetrieb gewährleistet werden konnte: „Der Ausspruch ist zwar nicht neu, aber zu treffend: die Tram nach Grünwald war und ist Grünwald lieb und teuer geworden. Wir haben viel Geld in den Betrieb und Unterhalt gesteckt. Und wir bereuen keinen Pfennig noch Cent!“ Doch auch viel Überzeugungsarbeit war in Gesprächen und Verhandlungen notwendig, um den Fortbestand der Trambahnlinie nach Grünwald zu sichern. Mehrmals wurde der Trambahn- bzw. Betriebsvertrag erneuert und verlängert. Mehrmals stand der Weiterbetrieb auch „Spitz auf Knopf“. 2005 beantragte die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) beispielsweise die Entbindung von der Betriebspflicht. Das hätte die Stilllegung der Strecke bedeuten können. Doch auch hier fanden alle Beteiligten zu einer Einigung.

2006 entschied sich die Gemeinde Grünwald dafür, die Kosten für die Erneuerung der Fahrleitung zu übernehmen. 184 neue Masten wurden 2007 im Rahmen der Baumaßnahmen gesetzt, neun Kilometer Fahrdrat gespannt. Weiterhin übernahm die Gemeinde Grünwald die Zuständigkeit für die Wartehäuschen, Sitzbänke und Fahrradständer an den Trambahnhaltestellen im Gemeindegebiet.

Am 22. Januar 2014 konnte der weitere Bestand der Tramlinie 25 zwischen Großhesseloher Brücke und Grünwald gesichert werden: Der Landkreis München, die Gemeinde Grünwald und die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) haben den dazu erforderlichen Verkehrsvertrag über den Betrieb und die Finanzierung der Grünwalder Linie abgeschlossen. Vorangegangen waren entsprechende Beschlüsse des Grünwalder Gemeinderats und des Kreistages München.

Der Vertrag regelt das durch die MVG zu erbringende Angebot sowie die Finanzierung von Betrieb und Infrastruktur durch Ausgleichszahlungen. Demnach übernimmt der Landkreis München als ÖPNV-Aufgabenträger im Wesentlichen die Kosten für den laufenden Betrieb. Die Gemeinde Grünwald kommt

für den Unterhalt der Infrastruktur auf.

Die MVG wird auf dem Streckenabschnitt zwischen Großhesseloher Brücke und Grünwald auch künftig rund 290.000 Zugkilometer pro Jahr erbringen. Der Streckenabschnitt zwischen der Großhesseloher Brücke und dem Derbolfinger Platz in Grünwald ist rund 4,5 Kilometer lang. Auf Grünwalder Flur liegen die Haltestellen Bavariafilmplatz, Robert-



FOTO: ©WOLFGANG ROTSCHE

Am Derbolfinger Platz zeigt eine Malerei des Künstlers Valentin Pruy Eindrücke der Grünwalder Tramgeschichte.



FOTO: ©CLAUS SCHUNK

Von links nach rechts: MVG-Chef Herbert König, Grünwalds Bürgermeister Jan Neusiedl und die damalige Landrätin Johanna Rumschöttel, Landkreis München, in der Tram auf dem Weg zur Vertragsunterzeichnung (2014).

Koch-Straße, Parkplatz, Ludwig-Thoma-Straße und Grünwald (Derbolfinger Platz).

Die Tramlinie 25 nach Grünwald stellt eine wichtige Verkehrsverbindung dar, die täglich von mehr als 6.000 Fahrgästen genutzt wird. Insbesondere am Wochenende sind auch viele Touristen und Ausflügler auf dieser Strecke unterwegs, darunter zum Beispiel viele, die das Bavaria-Filmgelände oder die



Tram 25 nach Grünwald

Burg Grünwald besuchen möchten.

Die Haltung der Gemeinde Grünwald zur Tram Linie 25 erläutert Bürgermeister Neusiedl: „Seitdem ich Bürgermeister bin, beschäftigt mich dieses Thema ganz besonders. Denn der Gemeinde Grünwald liegt die Tram 25 selbstverständlich sehr am Herzen, weswegen die Verantwortlichen im engen Austausch vor allem mit der MVG standen. Oberste Priorität hatte für uns, den Bestand der Tram 25 nach Grünwald unbedingt zu sichern. Denn mit der Tram 25 fahren unter anderem Berufstätige zu ihren Arbeitsplätzen und Kinder zu ihren Schulen. Die Tram 25 ist ein klarer Standortvorteil für unsere Gemeinde. Deswegen war mir sehr daran gelegen, rechtssichere Verträge zu bekommen. Die Verhandlungen über den Verkehrsvertrag mit dem Landkreis München und der Gemeinde Grünwald und der MVG waren nicht einfach, aber von Erfolg gekrönt. Die Tram 25 gehört seit über einem Jahrhundert zum Ortsbild Grünwalds und ist daraus nicht mehr wegzudenken. Mit diesen weitreichenden Entscheidungen ist die Tram 25 bis in die Grünwalder Ortsmitte in ihrem Bestand dauerhaft gesichert.“

WOLFGANG J. ROTZSCHE

*Wolfgang J. Rotzsche M.A. (*1972), Germanist, ist persönlicher Referent des Ersten Bürgermeisters der Gemeinde Grünwald.*

Krokodils Tränen: Eine vertane Chance – Gedanken zur Nutzung der „Alten Akademie“

Die „Alte Akademie“, ursprünglich „Wilhelminum“ genannt, wurde in den Jahren von 1585 -1598 unter Kurfürst Wilhelm V. errichtet und beherbergte bis 1773 das Jesuitenkolleg, das Gymnasium der Jesuiten. Es war das wesentliche Zentrum der Gegenreformation im süddeutschen Raum. Nach 1773 bis zur Zerstörung im Zweiten Weltkrieg war das Gebäude immer wieder Heimstatt für Nutzungen, die der Bildung, der Wissenschaft und der Kunst dienten – somit öffentlich zugänglich –, bis es nach dem Zweiten Weltkrieg durch die Nutzung als Statistisches Landesamt der Öffentlichkeit und dem öffentlichen Bewusstsein entzogen wurde. Für die Münchner Bürger war dieser Bereich der Fußgängerzone ein weißer Fleck, eine Leerstelle. Da nutzte auch der Richard-Strauss-Brunnen davor nichts.

Umsso verständlicher ist es deshalb, dass nach dem geplanten und nun erfolgten Auszug des Statistischen Landesamtes die Stadt hier eine Erweiterung des öffentlichen Raumes anstrebte und die Öffnung und das Zugänglichmachen des inneren Schmuckhofes in einem Bebauungsplan festschreiben wollte. Um diesen Hof mit Leben zu füllen, sollen deshalb im Erdgeschoss Läden und Gastronomie ermöglicht werden. Bleibt die historische

Fassade zur Fußgängerzone hin erhalten, können im Schmuckhof Fassaden im EG mit großzügigen Öffnungen, die die der fünfziger Jahre ersetzen, geplant werden, ohne den wesentlichen Bestand des historischen Ensembles zu zerstören. So weit so gut.

Keine Aussage aber macht der Bebauungsplan-Vorentwurf zu einer weiteren, wünschenswerten Nutzung, die dem historischen Ort und der ursprünglichen kulturellen Nutzung adäquat wäre. Dies wäre

durch die Ausweisung einer Sondernutzung gemäß Baunutzungsverordnung möglich gewesen. So wäre zum Beispiel ein „Haus der Wissenschaft“, das allen in München ansässigen wissenschaftlichen Einrichtungen, Universitäten und Max-Planck-Instituten sowie der Industrie als Plattform und Diskussionsforum mit einem Kongress-Bereich zum Austausch ihrer Forschung hätte dienen können, bundesweit einmalig. Ein solches Haus hätte eine Sonderstellung und sicher auch Nutzer und Financiers gefunden. Der Gedanke des Erbauers, hier eine Stätte der Bildung und Wissenschaft zu errichten, hätte eine dem 21. Jahrhundert angemessene Neuinterpretation erhalten.

Stattdessen wurde selbst das anfangs eingefügte Wort „Kultur“ aus dem Forderungs- und Aufgabenkatalog des Bebauungsplan-Vorentwurfes wieder gestrichen. Dem Stadtrat waren offensichtlich kulturelle Belange nicht wichtig genug, um hier mit dem Freistaat als Eigentümer dieser Immobilie einen ernsthaften Dialog über eine dem Ort adäquate Nutzung zu führen.

Eine solch wünschenswerte, kulturelle Nutzung wurde dann durch die Forderung der Stadt, eine 30-prozentige Wohnnutzung im Gebäude festzuschreiben, gänzlich unmöglich oder zumindest erheblich erschwert. Aufgrund der sehr hohen Grundstückspreise in dieser Lage, der hohen Kosten der Bestandssanierung sowie den Forderungen der Denkmalpflege werden aber nur hochpreisige, luxuriöse Wohnungen hier möglich sein. Die sonst übliche „soziale Bodennutzung“ wird aus diesem Grund nicht möglich sein. Die Kommentare über diese Wohnungen kann man sich heute schon ausmalen.

Dies alles hat aber die Stadt, die ja die Planungshoheit hat, zu vertreten. Die Stadt hat hier eine Chance vertan. Die Öffentlichkeit, das Münchner Forum eingeschlossen, wurde nicht informiert, nicht eingebunden, um ja keine dem Ort adäquate Lösung anregen oder fordern zu können. Vielmehr nimmt man in Kauf, dass nun der Freistaat und der Investor Signa an den Pranger gestellt werden mit dem Vorwurf, sie würden hier wieder einmal „einen weiteren schnöden Konsum- und Kommerztempel“ erstellen. Die Weichen wurden aber vor zehn Jahren gestellt, als die Aufstellung des Bebauungsplanes beschlossen wurde.

Damals hätte man für eine adäquate Nutzung Ideen entwickeln und auch dafür werben müssen. Jetzt sind die Würfel gefallen. Krokodilstränen zu vergießen, bringt nichts. Der Freistaat hat, nein wird nun nach den Vorgaben des Bebauungsplan-Vorentwurfes diese Immobilie einer neuen Nutzung zuführen müssen. Gott sei Dank geschieht dies nur auf Erbpacht. Das

Tafelsilber bleibt also, anders als beim Alten Hof, erhalten.

Der von der Stadt geforderte Architekten-Wettbewerb hat mit dem ersten Preis des Schweizer Architekten Prof. Morger und Partner eine begrüßenswerte Vorlage geschaffen. Der Entwurf sieht eine behutsame Rekonstruktion der historischen Fassade an der Neuhauser Straße vor. Die aus der Notwendigkeit in den fünfziger Jahren von Architekt Wiedemann geschaffene Passage im Kopfgebäude der Anlage wird rückgebaut, gegen die Vorgabe des Bebauungsplanes, was zu begrüßen ist. Stattdessen ist hier eine Halle für Ausstellungen vorgesehen. Bei der Umsetzung des Projektes sollte die Stadt auf jeden Fall hierauf bestehen.

Jetzt aber heißt es wachsam sein. Da der Bebauungsplan nicht ins Verfahren gegeben wurde und



Alte Akademie, Fassade zur Neuhauser Straße, 2012

erst recht nicht rechtskräftig ist, könnte der Investor versuchen, die Umsetzung des Projektes nach § 34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) durchzuführen. Anders als bei einem Bebauungsplanverfahren, in dem Öffentlichkeit und die Träger öffentlicher Belange informiert werden müssen, würden alle Entscheidungen in einem internen Zirkel ausgehandelt. Ob der Stadtrat dann dem von der Verwaltung erzielten Kompromiss aber auch geschlossen zustimmen wird, ist wiederum mehr als ungewiss. In diesem Falle wäre dann die Stadtspitze gefordert, die einhellig auf der Einhaltung der wichtigsten, städtebaulichen Vorgaben beharren müsste, um ein wesentliches Zeugnis bayerischer Baukultur zu erhalten.

Wir werden die Entwicklung auf jeden Fall kritisch verfolgen.

UDO BÜNNAGEL

Udo Bünnapel ist Architekt und Stadtplaner; Geschäftsführer des Architekturbüros Bünnapel Architekten in München und stv. Vorsitzender des Münchner Forum e.V.

In Neuhausen-Nymphenburg wird der Grundstein für den ersten Mitgliederladen Münchens gelegt

Zwei Münchner Studenten verbinden die Ideen der in Vergessenheit geratenen Konsumgenossenschaften mit den Möglichkeiten des Internets und wollen damit eine wertorientierte Alternative zum Supermarkt schaffen.



Biologisches Gemüse vom Stadtrand. Darauf legen Konstantin und Johannes wert.

Noch weiß kaum jemand davon, dass um die Ecke des Rotkreuzplatzes in Kürze eine neue Form der Nahversorgung entstehen soll. Doch vieles haben Konstantin Deininger und Johannes Schmidt, die Initiatoren des Projekts ÖkoEsel, bereits im Hintergrund in die Wege geleitet. „Seit Februar haben wir mit Erzeugern und Händlern gesprochen, rechtliche Fragen geklärt und die Website aufgebaut. Jetzt sind wir endlich so weit, es kann losgehen!“, sagt Konstantin.

Gerade in die Onlinepräsenz haben sie viel Zeit gesteckt. Denn die ist vorerst die zentrale Anlaufstelle für ihre Kunden. „Die Abnehmer bestellen die Waren auf unserer Internetseite und bekommen sie dann von uns per Rad geliefert.“ Es funktioniert also alles ein ganzes Stück anders als im herkömmlichen Supermarkt:

„Unsere höchste Priorität ist es, unsere Mitglieder und uns mit hochwertigen Produkten zu versorgen. Gleichzeitig sollen sie sich aber auch alle Menschen leisten können. Das schaffen wir nicht, wenn Gewinnmargen die Hauptrolle spielen“, meint Johannes, der sich in seiner Bachelorarbeit ausführlich mit alternativen Versorgungsgemeinschaften befasst hat.

Er und der angehende Wirtschaftsethiker Konstantin haben deshalb ein Konzept entwickelt, bei dem sämtliche laufenden Kosten durch monatliche Beiträge der Kunden gedeckt werden. Damit diese Beiträge gering bleiben, wollen sie die Betriebskosten auf einem niedrigen Niveau halten. Daher der etwas umständlich wirkende Weg über das Internet. Ein eigener Laden wäre bei den Münchner Mietpreisen derzeit ein zu großer Kostenfaktor.

Die Waren, biologisch und möglichst regional, geben sie nahezu zum Einkaufspreis ab. Wer seinen Wocheneinkauf hier erledigt, kann einiges sparen. Das ist für Konstantin

aber nicht die Hauptintention des Projekts: „Die meisten Münchner gehen ein paarmal in der Woche in den Supermarkt. Die Kunden möchten sich versorgen, der Supermarkt hingegen möchte ein Geschäft machen. Deshalb versucht er ständig die Käufer zu lenken – durch Sonderangebote, die Produktanordnung, angenehme Musik usw. Wir möchten mit ÖkoEsel zeigen, dass Nahversorgung auch anders geht: Wirklich verbraucherorientiert, wirklich nachhaltig. Auf diese Weise erobern wir uns einen Raum zurück, der sonst so oft vom Konkurrenz- und Profitdenken durchsetzt ist.“ Den Freiraum, der ihnen das ermöglicht, erhalten sie durch die Mitgliedsbeiträge.

So bald wie möglich soll auch eine Abholstation im Stadtteil Neuhausen-Nymphenburg eingerichtet werden. Sie hoffen bei der Suche nach einer passenden Räumlichkeit auf Mithilfe ihrer Kunden. Ohnehin wird auf die Zusammenarbeit mit den Verbrauchern Wert gelegt. „Wir wollen mit dem Projekt den Stein ins Rollen bringen. Unser langfristiges Ziel ist ein richtiger Laden, in dem auch Zeit für gegenseitigen Austausch ist, aber dafür benötigen wir eine breite Mitgliederbasis, die uns den Rücken stärkt“, sagt Johannes.

In München ist diese Art der Nahversorgung ein Novum. Tatsächlich ist die Idee aber keine neue, sondern baut auf dem Konzept der Konsumgenossenschaften auf. Schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts entstanden erste Gemeinschaften dieser Art, 1920 wurden dann beispielsweise in den USA schon über 2.500 solcher Projekte gezählt. Nachdem diese in den darauffolgenden Jahrzehnten von den großen Supermarktketten weitestgehend verdrängt wurden, erleben sie seit den 1970er Jahren eine Wiederbelebung, als ökologische Alternative zu den stark mit der konventionellen Landwirtschaft zusammenhängenden Supermärkten.

Dabei unterscheiden sich die heute existierenden Konzepte auf vielen Ebenen: Mancherorts gibt es kleine Gemeinschaften, die sich in Eigenverantwortung gemeinsam um ihre Versorgung kümmern. Aufgaben wie das Annehmen und Sortieren der Anlieferungen werden dabei möglichst fair untereinander aufgeteilt. Als Lager reicht dabei auch mal eine Garage oder ein ungenutztes Zimmer. Eine Stufe größer sind die Mitgliederläden. Hier kommen die Kunden für die laufenden Kosten auf. Die Betreiber verpflichten sich im Gegenzug einer den Wünschen der Kunden verpflichteten Geschäftspraxis bzw. räumen ihnen ein Mitspracherecht ein. Dass das Konzept nicht nur im Kleinen funktioniert, zeigen Projekte wie die New Yorker Park Slope Food Coop mit ca. 16.000 Mitgliedern und einer Ladengröße, die so manchen Supermarkt hierzulande klein aussehen lässt. So unterschiedlich die einzelnen Projekte auch sein mögen, es vereint sie das Ziel einer wertorientierten Alternative zum Supermarkt. Viele Bio-Supermärkte bieten sich zwar als genau diese Alternative an. Doch immer wieder hält deren Bild leider nicht, was es verspricht. Niedriglöhne und verärgerte Erzeuger kratzen an der Glaubwürdigkeit.

Der Mitgliederladen erscheint dagegen authentischer. Und das hat Erfolg. Beim Marburger Mitgliederladen Onkel Emma beispielsweise müssen sich Interessierte aus Kapazitätsgründen über ein Jahr gedulden, bis sie Teil der Gemeinschaft werden dürfen. Davon sind Johannes und Konstantin derzeit noch weit entfernt, doch sie sind positiv gestimmt. „Wir erfahren in Gesprächen sehr viel Begeisterung für unser Projekt und sind gespannt, wie sich das nun in der Praxis niederschlägt.“ Ab dem 1. Oktober kann der Stadtteil Neuhausen-Nymphenburg über die Seite ÖkoEsel.de Bestellungen aufgeben. Am Freitag darauf, dem 7. Oktober, erfolgt dann die erste Auslieferung.

Es ist den beiden Erfolg zu wünschen, schließlich sind Projekte wie dieses kleine aufmunternde Farbtupfer in einer Nahversorgungslandschaft, die immer eintöniger zu werden droht.

JUDITH OECHSLE

Judith Oechsle ist Sozialwissenschaftlerin und lebt in Nürnberg



Logo des Projekts

ABBILDUNG: ©ÖKOESSEL

Forum Aktuell auf Radio Lora 92,4 UKW

Montag, 10. Oktober 2016, 19:00 bis 20:00 Uhr

„Die Stadt und die Zeit: Raumdehnung ist Zeitschrumpfung“. Welche Folgen die immer weiter zurückgelegten Strecken der täglichen Wege auf die Zeitautonomie der Bürger haben, darüber unterhält sich das Münchner Forum mit Prof. Dr. Johannes Klühspies, Professor für Verkehrsträgermanagement an der Technischen Hochschule Deggendorf.

Sendung verpasst? Nachhören!

August 2016: Thema: „Wer beherrscht die Stadt?“ - Michael Schneider im Gespräch mit Bernadette Felsch (Leiterin des Arbeitskreises) und Dr. Detlev Sträter über aktuelle Themen und Projekte im Arbeitskreis „Wer beherrscht die Stadt?“. <http://muenchner-forum.de/im-radio/> ↗

„Forum Aktuell“: Podcasts abonnieren

Ab sofort können Sie unsere „Forum Aktuell“-Beiträge auch via iTunes abonnieren: <http://muenchner-forum.de/im-radio/> ↗
D.h. sie werden dann direkt in den Programmen ihrer Endgeräte über eine neue Folge benachrichtigt und können sich übersichtliche Archive in diesen anzeigen lassen.

Die „Kraus-Villa“ in Baden bei Wien – von Emanuel von Seidl erbaut – vom Abriss bedroht

In München werden die Werke der Gebrüder Gabriel und Emanuel Seidl als Beitrag zu einer für unsere Stadt typischen Baukultur sehr geschätzt. Das war nicht immer so, denken wir an die nur knapp verhinderte Zerstörung der Villa Lauterbach – das ist die heute als Veranstaltungsort und Bürgertreff so genannte Seidl-Villa in Schwabing. Am Bavariaring rund um die Theresienwiese verschwanden mehrere Stadtvillen, seine eigene Villa in Murnau ist in den sechziger Jahren der Spekulation zum Opfer gefallen.



Die „Kraus-Villa“ in Baden bei Wien

Emanuel Seidl (1856 – 1919, das „von“ schmückte seinen Namen seit 1906) war als Architekt beim wohlhabenden Bürgertum ebenso begehrt wie beim Adel. Er hatte immer auf die persönlichen Wünsche seiner Bauherren Rücksicht genommen, sie auf Wunsch sogar mehrere Tage in seiner Murnauer Villa wohnen lassen, um ihre Idealvorstellungen und Wohnbedürfnisse gewissenhaft und zu deren Zufriedenheit erfüllen zu können. Dazu waren andere „Stararchitekten“ wohl nur sehr selten bereit. Seine Bauten – gleichgültig ob Villa, Palais, Familienhaus oder Landhaus – passte er immer der Landschaft und der bodenständigen Architektur an, „Heimatstil“ im besten Sinne des Wortes.

In ihrer Gesamtheit sind Seidls Bauten als Gesamtkunstwerke zu bezeichnen, für die er auf Wunsch sogar sämtliche Details der Innenräume entwarf. Ein Beispiel ist eine Villa in Oberbozen in Südtirol, wo die Besitzerin noch vor wenigen Jahrzehnten stolz darauf verweisen konnte, dass sich ihre Eltern sogar die Situierung der Bilder und der Bilderhaken von Seidl vorschlagen ließen. Außerdem verwendete er immer die neuesten Techniken und Materialien, Errungenschaften wie Zentralheizung waren selbstverständlich.

Seidl hielt sich zu Anfang der 1890er Jahre gemeinsam mit seinem Architektenkollegen Martin Dülfer längere Zeit in England auf, um dort 1893 die „German exhibition“ zu gestalten. Beide sollten sich bei dieser Gelegenheit sehr intensiv mit der englischen Landhausarchitektur beschäftigen. Danach tauchen in den Entwürfen dieser beiden führenden „modernen“ Münchner Architekten die damals für den süddeutschen Raum neuartigen, englischen Elemente in Form von Wohnhallen mit angeschlossenen Treppenhäusern und

offenen Kaminen auf, die von ihren Auftraggebern begeistert aufgenommen worden sind. Nicht zuletzt aufgrund von Empfehlungen durch diese zufriedenen, oft prominenten Auftraggeber umfasst sein Werk an die 60 Villenbauten in ganz Deutschland und in der damaligen Donau-Monarchie, so in Böhmen und Österreich, dort unter anderem in Baden bei Wien, in Zell am See, in Gaaden und in St. Gilgen.

Seidl entwarf unter anderem für Großindustrielle, für Wissenschaftler und auch für den Komponisten Richard Strauss dessen Villa in Garmisch.

In Österreich ist Seidls Name bis heute nicht sehr bekannt, Und so ist in Baden bei Wien in der dortigen Troststraße die bis vor wenigen Jahren als „Hotel Caruso“ betriebene ehemalige Kraus-Villa akut gefährdet, ohne dass sich bisher internationaler Protest erhebt, so wie einst bei einer frühen Villa von Otto Wagner in der Badener Weilburgstraße. Das „Hotel Caruso“ wurde deshalb so genannt, weil dort als Gast der Hausherrin der berühmte italienische Tenor Enrico Caruso übernachtet haben soll.

Dabei handelt es sich bei der Kraus-Villa um ein besonders gelungenes und auch relativ gut erhaltenes Werk der großbürgerlichen Wohnkultur um 1900 mit eindrucksvollen Repräsentationsräumen. Die

Badener sollten stolz darauf sein, ein Werk dieses bedeutenden Münchner Baukünstlers in ihrer Stadt zu beherbergen. Eine sehr engagierte Badener Bürgerinitiative kämpft um den Erhalt dieser Villa. Es wäre Vielen unverständlich, wenn ein solch prachtvolles Bauwerk der Spekulation und Profitgier geopfert würde.

Das von Biedermeier- und von Fin-de-siècle-Architektur geprägte Badener Stadtbild hat durch zahlreiche Abbrüche interessanter Bausubstanz und durch Verdichtungen mit maßstabslosen Neubauten im Kanaldeckel-Look bereits stark gelitten. Auf Dauer dürfte dies dem Tourismus dieser Kurstadt sicher nicht förderlich sein.

Im Falle der Kraus-Villa würde ihr Abbruch auch das vorhersehbare Ende einer noch weitgehend erhaltenen und intakten Villenstraße bedeuten. Allein auf dem genannten Villengrundstück von 13.000 Quadratmetern sind ca. 100 luxuriöse Eigentumswohnungen geplant. Sicher nicht zum Wohle von armen Witwen und Waisen Das Bauprojekt wird auf einen Wert von 40 Millionen Euro geschätzt. In dieser Lage ein Grundstück zu einem Quadratmeterpreis von 110 Euro zu erwerben, war sicher ein Schnäppchen für die Bauwerber, die Unterstützung

durch eine Vizebürgermeisterin erhalten, die inzwischen von den Bürgerinitiativen als „Sprecherin der Baulobby“ empfunden wird.

Bleibt zu hoffen, dass die Badener Stadtpolitik und -verwaltung eine kulturbewusste Entscheidung zugunsten des Badener Stadtbildes fällen wird und nicht zugunsten der Profitgier. Für München relevant ist die Warnung vor weiteren, angeblich wichtigen Verdichtungen, wie sie nicht nur in Baden bei Wien drohen. Für Lebensqualität, Kultur oder Baukunst bleibt kein Platz, wenn nur der Profit stimmt.

DIETER KLEIN

Dr. Dieter Klein ist Kunsthistoriker, lebt in München und Wien und ist Mitglied im Münchner Forum. Er gibt jährlich den „Münchner Abrisskalender“ und den „Wiener Abrisskalender“ heraus.

Zum Weiterlesen:

Als weiterführende Lektüre sei die Dissertation von Joanna Waltraud Kunstmann über Emanuel von Seidl empfohlen, die im Scaneg-Verlag erschienen ist. Die Badener Villa war der Autorin bei Drucklegung im Jahr 1993 allerdings noch nicht bekannt.

Noch ist es nur eine Vision ...

Eine Win-Win-Lösung (neudeutsch) für zwei wertvolle Gebäude in der Münchner Altstadt



Traditionskaufhaus Hettlage

Die Ausgangslage

Für das Münchner Stadtmuseum steht eine Sanierung an, insbesondere des neuesten, von 1959-64 durch Gustav Gsaenger errichteten denkmalgeschützten Gebäudeteils. Verbunden damit soll die Ausstellungsfläche erweitert werden, um mehr von den Depotbeständen präsentieren zu können. Nach

dem derzeitigen Stand ist deshalb vorgesehen, in den Hof des Gsaenger-Blocks einen Kubus zu setzen und den Hof zu überdachen. Das wäre nicht nur teuer (die Stadt muss sparen) sondern auch ein gewaltiger Eingriff – man verzeihe – wie die Faust aufs Auge. Der weiter auszuarbeitende Vorschlag soll nächstes Jahr dem Stadtrat vorgelegt werden. Das Kulturreferat wird davor die Bürger einbeziehen, was allerdings noch nicht angelaufen ist:

Münchner Merkur, 4.2.2016: „Die Stadt möchte die Bürger aktiv am Sanierungsprozess des Stadtmuseums beteiligen. In einem offenen Dialog, heißt es in einer Vorlage des Kulturreferats, soll transparent diskutiert werden. In regelmäßigen zeitlichen Abständen sollen Podiumsdiskussionen und öffentliche Tagungen stattfinden. Als Gesprächspartner sind unter anderem die Architekten, Fachleute aus den Museen, Stadthistoriker, Künstler und Städteplaner vorgesehen.“

Im Gebäudeensemble der Alten Akademie gibt

es – renovierungsbedürftig, aber gut erhalten und derzeit als Trachtenladen genützt – das Traditionskaufhaus Hettlage, fertiggestellt 1953 unter Josef Wiedemann. Es stellt so wie der Kaufhof am Stachus einen Meilenstein des Kaufhausbaus in München nach 1945 dar. Aus unerfindlichen Gründen (ja gut, sicher der Privatisierungspolitik geschuldet) wurde es vom bayerischen Finanzminister 2013 in Erbpacht an den Immobilienkonzern SIGNA verkauft. Man kann fragen, wen man will, dieser Verkauf war ein Riesenfehler, denn er führt zu einer kompletten Umnutzung der denkmalgeschützten Anlage mit Entkernung des Haupttrakts und Abriss (unter Erhaltung der Fassade) des Hettlagetrakts. Die Stadt macht dabei mit, und es wird derzeit an der Baugenehmigung gearbeitet, die für Anfang 2018 erwartet wird.

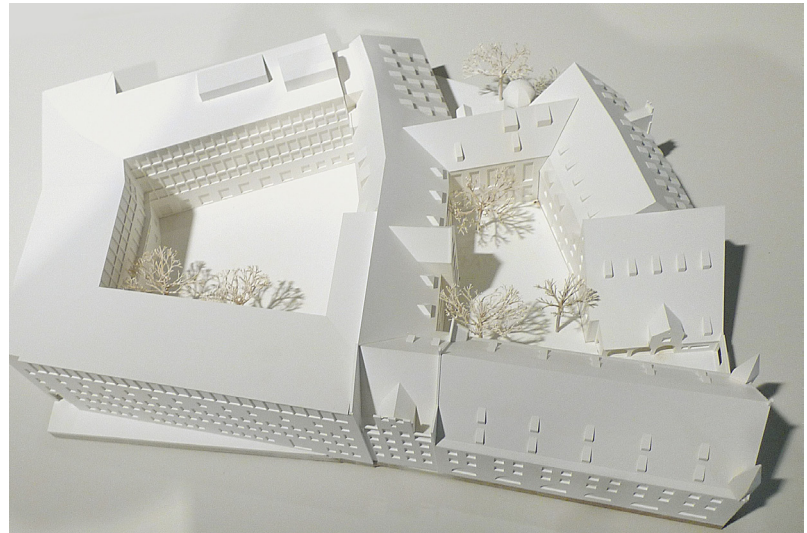
Die Vision

Wie wäre es, den Kubus im Stadtmuseum sein zu lassen, dort den Hof zu erhalten – und das Kaufhaus Hettlage als Erweiterung der Ausstellungsfläche zu nützen? Damit wäre zwei Denkmälern der Münchner Innenstadt mit einem Schlag geholfen!

Das Münchner Stadtmuseum verfügt z.B. über eine große Sammlung im Bereich Modedesign und Kostümgeschichte und eine reiche Fotografiesammlung, die im ehem. Kaufhaus Hettlage gut zu zeigen wären. Dies letztlich zu entscheiden, sei Berufeneren überlassen. Für das Kaufhaus Hettlage wäre es eine sinnvolle Weiternutzung ohne große Umbauten, und oben drüber wäre genügend dringend benötigter Platz für die Verwaltung. Das Stadtmuseum wäre mit einem zweiten Standbein ganz nah am Publikum, und die Kultur würde in der Fußgängerzone Raum zurückerobern.

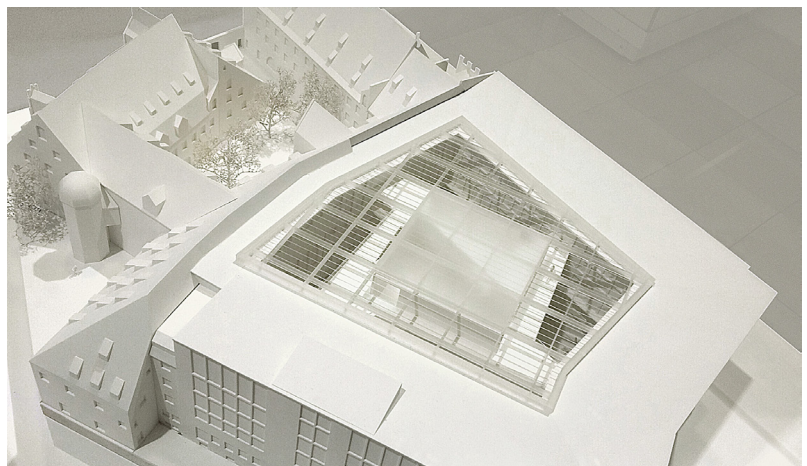
Was stünde dagegen?

Der Vertrag, den Finanzminister Söder über die Stadt München hinweg mit SIGNA geschlossen hat. Hier wäre kreatives Regieren und Einsicht gefragt, dann ist auch da ein Weg. Der bayerische Staat erkannte 2013 vorschnell keinen öffentlichen Bedarf, und SIGNA nahm die Alte Akademie im Zuge ihrer Einkaufstour ins Portfolio, auf der Suche nach „Filetstücken“ in Großstadtinnenlagen. Es kann die Behauptung gewagt werden, dass die Begeisterung der Münchner Bevölkerung nicht groß sein wird,



Stadtmuseum heute

FOTO: ©HANS HANFSTINGL



Stadtmuseum nach geplantem Umbau, Architekturbüro Auer und Weber Assoziierte

FOTO: ©HANS HANFSTINGL

wenn die Fußgängerzone (und in ihr die letzte nicht-kommerzialisierte Strecke) mit noch mehr Luxus-Verkaufsflächen überfrachtet wird. Und, die äußerst umfangreichen Baumaßnahmen bedenkend, scheint eine gewinnbringende Verwertung doch nicht so sicher wie anfangs gedacht. Nichts ist schlimmer als ein lahmendes Projekt. Mit einer einvernehmlichen Auflösung des Pachtvertrages wäre also wahrscheinlich auch SIGNA gedient (Win-Win-Win-Situation) und die Alte Akademie könnte mit Erhaltung der Räumlichkeiten des ausgezogenen Statistischen Landesamtes als „Haus des Wissens“ weiterleben, so wie es der Wirtschaftsausschuss des Münchner Stadtrats ursprünglich gerne gehabt hätte (siehe Standpunkte 8/9.2016, Seite 7).

HANS HANFSTINGL

Hans Hanfstingl ist Mediengestalter und Mitglied der Münchner Initiative Aktion gegen den faulen Zauber. Er ist Herausgeber der webseite: <https://alte-akademie.live/> 

Graffiti in München – zwischen Förderung und Strafverfolgung

Nicht ohne Stolz gab die Stadt München im Frühjahr 2015 bekannt, dass man als erste Stadt Deutschlands die Stelle eines „Sachbearbeiters für Street Art und Graffiti“, angesiedelt im Kulturreferat, geschaffen und diese mit David Kammerer und somit einem echten Urgestein aus der Graffiti-Szene besetzt habe. Damit sah man sich, wie so oft, in einer Vorreiterrolle und in den Bemühungen der Stadt, München wieder zu einem Zentrum für urbane Straßenkunst zu machen, einen großen Schritt weiter. Der Umstand, dass Kammerer und die Stadt München bereits im Herbst desselben Jahres ihre Zusammenarbeit wieder beendeten und die Stelle auch erstmal nicht mehr neu besetzt wird, wurde weniger laut verkündet.



Legale Fläche für Graffiti in der Tumblingerstraße

Zeitgleich wurde das von der Europäischen Kommission geförderte Projekt Graffolution durchgeführt (project.graffolution.eu/po/), das sich mit Graffiti und Graffiti-Vandalismus im europäischen Raum beschäftigte. Mit dem sine-Institut war neben Kooperationspartnern aus England, Frankreich, Österreich und Spanien auch eine unabhängige Münchner Forschungseinrichtung beteiligt. Das Projekt nahm das Vorgehen des Kulturreferats, aber auch die generelle Strategie und der Umgang der Stadt München mit Graffiti in den Blick. Viele Gespräche wurden mit Akteuren aus dem Münchner Raum dazu geführt. Im folgenden geben wir einen Überblick über zentrale Aspekte des Projekts Graffolution und hinterfragen am Beispiel der Stadt München, wie eine Millionenstadt mit dem Phänomen Graffiti umgeht.

Ziel des Projektes, das von März 2014 bis Februar 2016 bearbeitet wurde, war es, Handlungsstrategien im Umgang mit Graffiti und der Prävention vor Graffiti-Vandalismus zu untersuchen, davon betroffene Akteure zu identifizieren und mögliche Kooperationsformen zwischen diesen aufzuzeigen, um einen nachhaltigen Umgang mit Graffiti zu ermöglichen. Zusammengefasst und aufbereitet

wurden die Ergebnisse auf einer eigens dafür eingerichteten Online Plattform (www.graffolution.eu) , die den verschiedenen Akteuren die Möglichkeit gibt, Informationen rund um das Thema einzuholen, andere Akteure kennenzulernen und sich mit diesen auszutauschen.

Empirischer Kern des Projektes sind neben der Auswertung statistischen Datenmaterials insbesondere 85 Interviews mit verschiedenen Akteuren aus Deutschland, England, Österreich und Spanien. Ferner wurden per E-Mail-Konsultationen und Online-Umfragen europaweite Erhebungen mit relevanten Akteuren durchgeführt. Zielgruppen waren neben staatlichen Einrichtungen wie Polizei, Justiz und Verwaltung auch potentiell Geschädigte wie etwa Verkehrsbetriebe, Marktteilnehmer (Spraydosenhersteller, Reinigungsfirmen), aber auch der soziale und kunstschaftende Bereich sowie natürlich die Graffiti-Writer selbst. Erklärter Anspruch des Projektes war es, all diese Gruppen gleichberechtigt zu behandeln und gleichermaßen mit einzubeziehen. Dem liegt der Ansatz zugrunde, Graffiti nicht per se als „Verschandelung“ des öffentlichen Raumes zu stigmatisieren, sondern als eine kreative Ausdrucksform und ein soziales Phänomen anzusehen, das einen festen Bestandteil im urbanen Raum darstellt. Es galt also neben Formen der Prävention, z.B. Überwachung, insbesondere auch solche Maßnahmen zu identifizieren, welche Graffiti nicht gänzlich verhindern sondern in sozial verträgliche Bahnen lenken wollen, sodass auch die positiven Wirkungen, die Graffiti und Street Art auf das Bild einer Stadt haben können, berücksichtigt werden.

Bei näherer Betrachtung stellt sich Graffiti als ein ausgesprochen vielfältiges Phänomen dar – angefangen beim klassischen tag, einem verschnörkelten Schriftzug, welcher in der Regel mit Filzstift angebracht wird und in gewisser Weise die Unterschrift des/r Graffiti-Writers/in darstellt, über aufwändiger gestaltete, mehrfarbig gesprühte Schriftzüge (piece)

bis hin zu rein bildlichen Darstellungen wie Comics oder fotorealistischen Motiven (Street Art). Die beiden Überkategorien Graffiti und Street Art unterscheiden grob gesagt dahingehend, dass bei Graffiti der Schriftzug, also die Verbreitung des Namens bzw. Pseudonyms des/r Graffiti-Writer/s/in im Vordergrund steht, während Street Art die bildlichen Darstellungen benennt.

Unterschiede gibt es natürlich nicht nur bei der Art des Graffiti, sondern auch bei der Intensität des Graffiti-Aufkommens. Dezierte Aussagen insbesondere über einen längeren Zeitraum sind nur schwer zu treffen, da zum einen die polizeiliche Kriminalstatistik (PKS) Graffiti erst seit 2009 als eigene Subgruppe führt und zum anderen eine hohe Dunkelziffer an nicht angezeigten, illegalen Graffiti existiert. Dennoch lassen sich zumindest graduelle Unterschiede zwischen verschiedenen Städten ausmachen. So gilt Berlin auch als die deutsche „Hauptstadt der Graffiti“, wohingegen in München das Aufkommen, insbesondere an illegalen Graffiti, sichtbar geringer ist.

Als Grund für die vergleichsweise geringe Zahl an illegalen Graffiti wurde oftmals der hohe Verfolgungsdruck von Seiten der Exekutive genannt. So verfügt die Polizei München über eine eigene Koordinierungsgruppe Graffiti (KoGra), welche sich ausschließlich mit Straftaten im Zusammenhang mit Graffiti befasst. Dabei gaben viele der befragten Akteure aus dem Raum München (nicht nur die Graffiti-Writer/innen) zu bedenken, dass es gleichzeitig einen Mangel an legalen Wänden für Graffiti-Writing gäbe. Öfter wurde kritisiert, dass illegales Graffiti-Writing zwar streng verfolgt werde, es aber gleichzeitig nur wenige Möglichkeiten gäbe, dieser Passion legal nachzugehen. Bekanntester Ort dafür ist wohl die Tumblingerstraße im Schlachthofviertel und der Kunstpark Ost).

Dabei hat sich im Rahmen der Analyse von Handlungsstrategien im Graffolution-Projekt gezeigt, dass eine „Null Toleranz“-Politik nicht nur aus sozialen, sondern auch aus ökonomischen Gründen fragwürdig ist, da beispielsweise der umfassende Einsatz moderner Überwachungstechnik wie Hubschrauber etc. mit hohen Kosten verbunden ist. Ein eleganterer Weg wurde hier vom Münchner Baureferat eingeschlagen. Dieses lässt bestimmte Flächen, auf denen regelmäßig illegale Graffiti aufgebracht werden, von ausgewählten Graffiti-Writer/innen legal gestalten. Damit zielt man auf einen Kodex der Graffiti-Szene



Legale Graffiti Gestaltung an der Kultfabrik

FOTO: ©SINE-INSTITUT GGMBH

ab, wonach qualitativ hochwertige Graffiti nicht von anderen Graffiti-Writern/innen übersprüht werden. Da die Stadt dabei lediglich die Materialkosten übernimmt, stellt dies eine kostengünstige Alternative zu einer eigenständigen Reinigung der Flächen dar. Ein Ersatz für legale Wände sind diese Gestaltungen jedoch nicht, da sie einerseits nur ausgewählten Graffiti-Writern/innen entgegen kommen und andererseits neben dem Ort auch das Motiv der Gestaltung im Vorfeld vom Baureferat genehmigt werden muss, was wiederum – so die Interviewaussagen – einer erheblichen Einschränkung der künstlerischen Entfaltung gleich kommt.

Wie die organisatorische und praktische Umsetzung legaler Wände funktionieren kann, zeigt ein Blick in die Nachbarstadt Augsburg. Unter dem Titel „Schwabenswand“ hat hier der Verein „Die Bunten e.V.“, der sich der Förderung der Graffiti-Kultur verschrieben hat, in Zusammenarbeit u.a. mit dem Tiefbauamt und dem Kriminalpräventiven Rat der Stadt Augsburg, über das Stadtgebiet verteilt eine Fläche von insgesamt 1.900 qm für die freie Gestaltung durch Graffiti gewinnen können. Dabei wurden gemeinsam von den Akteuren gewisse Grundregeln für die Nutzung der Flächen festgelegt, welche u.a. die Wahrung der Sauberkeit und des gegenseitigen Respekts gewährleisten sollen.

Auch in den Interviews und Umfragen des Graffolution Projektes wurde die Bedeutung einer Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen von Graffiti betroffenen und Graffiti-produzierenden Akteuren betont. Nur in solchen Netzwerken sei es möglich, die Interessen aller zu berücksichtigen und einen nachhaltigen Umgang mit Graffiti zu entwickeln, der Graffiti einen Platz im öffentlichen Raum zukommen lässt.

Vor diesem Hintergrund ist es umso bedauerlicher,

dass die Stelle des Sachbearbeiters für Street Art und Graffiti bislang nicht wieder neu besetzt wurde. Eine solche Schnittstelle zwischen Verwaltung und Graffiti-Szene wäre jedoch von großem Wert, insbesondere wenn der Anspruch der Stadt, München wieder zu dem Zentrum für Urban Art zu machen, als welches es schon einmal in den 1980er Jahren galt, auch in die Tat umgesetzt werden soll. Denn dazu reicht es nicht, Projekte mit bereits etablierten lokalen und internationalen Street Art Künstlern (so beeindruckend deren Werke auch sind) zu ermöglichen, sondern

eben auch Strukturen zu schaffen, in welchen sich die „Nachwuchskünstler“ frei entwickeln können.

SEBASTIAN KLEELE, MARION MÜLLER, KERSTIN DRESSSEL

Sebastian Kleele ist Mitarbeiter der sine-Institut gGmbH, u.a. im Graffolution-Projekt, und promoviert derzeit an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg zum Thema Graffiti.

Dr. Marion Müller, Soziologin, und Dr. Kerstin Dressel, Soziologin, sind Gesellschafterinnen der sine-Institut gGmbH (www.sine-institut.de)

Leserbriefe

Als interessierter Leser besonders der den ÖPNV betreffenden Artikel Ihrer Veröffentlichung Standpunkte und als Mitglied des Landesarbeitskreises Verkehr des BUND Naturschutz in Bayern e.V. war ich über den Artikel „S-Bahn-Ringe und weitläufiges ÖPNV Netz statt Tieftunnelkorridor“ teilweise schon sehr überrascht. Es besteht sicher völliger Konsens, dass der derzeit geplante S-Bahn-Tieftunnel so gut wie keine Verbesserung für den Münchner ÖPNV darstellt und nur jede weitere Verbesserung des S-Bahnsystem für Jahrzehnte blockiert. Daher sind auch die Vorschläge für den Ausbau des S-Bahn-Südrings bei den meisten Verkehrsfachleuten einhelliger Konsens.

Beim S-Bahn-Nordring, der ja auch seit Jahrzehnten schon diskutiert wird, sind die Probleme jedoch etwas gravierender, da die Stadt München an allen Kreuzungspunkten mit U-Bahnstrecken die U-Bahnhöfe so gelegt hat, dass kein Übergang zum Nordring vorhanden ist. Dort müssten daher erst neue U-Bahnhöfe unter laufendem Betrieb als Kreuzungsbahnhöfe errichtet werden.

All diese Themen wurden im Rahmen der Untersuchungen eines Stadt-Umlandbahn-Systems von MVV und MVG bereits eingehend untersucht. Trotzdem sollte man auch einen S-Bahn-Nordring weiter im Auge behalten.

Beim Vorschlag, auch die Regionalbahnen in das Münchner S-Bahn-System einzubinden wird leider völlig außer acht gelassen, dass durch die zwar technisch völlig unsinnige, aber leider so festgelegte Differenzierung der Bahnsteighöhen auf 55 cm und 76 cm für Regionalbahnen sowie 96 cm für S-Bahnen ein Mischverkehr unter Berücksichtigung der Vorgaben des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes BGG künftig kaum mehr möglich ist. Abschrecken des Beispiel waren in den letzten Jahren Streckensperrungen der S1 in Moosach mit Umleitung von Regionalzügen. Teilweise wurden dabei Regionalzü-

ge mit einer Einstiegshöhe von 55 cm an den Hochbahnsteigen mit 96 cm in Feldmoching eingesetzt. Die dort auftretende Stufe von 41 cm war selbst für jüngere und gesunde Fahrgäste kaum zu überwinden. Die Überbrückung der Höhendifferenz von ca. 20 cm durch Auffahrampen, die vom Triebfahrzeugführer bedient werden müssen, lassen jeden Fahrplan zusammenbrechen und würden nur zu einer weiteren Destabilisierung des gesamten SPNV-Netzes führen.

Weiters ist mir die verkehrlich nicht nachvollziehbare Verlängerung der U1 bis zum S-Bahnhof Fasenerie aufgefallen. Diese Strecke erschließt lediglich eine nicht bebaubare Ausgleichsfläche nördlich des Ludwigsfelder Güterbahnhofs und die nur sehr geringe Bebauung rund um den S-Bahnhof Fasenerie. Da heute die Kosten für den Bau eines Kilometers U-Bahn bei mindestens 80 Mio. € liegen und beide benachbarten S-Bahnhöfe Feldmoching und Moosach bereits mit der U-Bahn verknüpft sind, gibt es sicher wichtigere Ausbauvorhaben als die Verlängerung der U1.

Auch die Verlängerung der U1 am anderen Ende bis Harlaching wurde im Rahmen der vertieften Untersuchungen zur Stadt-Umland-Bahn bereits eingehend untersucht und als völlig unwirtschaftlich und daher auch nicht finanzierbar verworfen.

Völlig unverständlich ist mir jedoch der Rückgriff auf den beim Projekt München 21 in aller planerischen Tiefe untersuchten Citytunnel vom Hauptbahnhof zum Ostbahnhof. Schon die damalige Untersuchung hatte ergeben, dass dieser Tunnel wegen der vorhandenen U-Bahntunnel nur unter größten Problemen und daher mit maximalen Baukosten zu erstellen wäre. Auch die Aussage, dieser Tunnel könne an der Hbf-Südseite in halbtiefer Lage errichtet werden, ist so nicht haltbar. Dort befindet sich bereits im Geschoß -2 der Tunnel der U 4/5, die unterfahren werden muss. Am Sendlinger-Tor-Platz müsste die U 1/2 in Tieflage -3 unterfahren werden. Nach der Isar-

unterquerung schon am Tassiloplatz das Niveau des östlichen Isarhochufers zu erreichen, dürfte extreme Anforderungen an das einzusetzende Zugmaterial stellen, wodurch eine einfache Durchbindung von Zügen zwischen Ost- und Hauptbahnhof gar nicht möglich ist.

Dagegen fehlt mir in Ihrem Artikel die derzeit sogar wieder vom MVV forcierte Idee einer Stadt-Umland-Bahn als Tangentialverbindung am Rand zwischen Stadt München und dem Umland, damit endlich nicht mehr alle tangentialen Verkehrsbeziehungen nur mit dem Auto bewerkstelligt, sondern auf einen leistungsfähigen und schnellen SPNV verlagert werden können.

Insgesamt finde ich es daher derzeit wenig förderlich, wenn die in München aktiven Verkehrsverbände und Initiativen mit immer neuen, unrealistischen Vorschlägen an die Öffentlichkeit treten und damit ein zersplittertes und teilweise sogar widersprüchli-

ches Bild abgeben, während die Protagonisten des verkehrlich unsinnigen und nicht oder nur auf Kosten wesentlich sinnvollerer Projekte finanzierbaren S-Bahn-Tieftunnels an der Umsetzung ihres Vorhabens zielstrebig weiterarbeiten.

Wir brauchen nach Stuttgart 21, dessen Kosten jetzt vom Bundesrechnungshof schon mit 10 Mrd. € prognostiziert werden, kein weiteres Milliardengrab eines S-Bahn-Tieftunnels in München! Das zu verhindern, muß unser vordringlichstes Ziel sein und nicht jeden Monat auf gut bayrisch „eine neue Sau durchs Dorf treiben“.

In diesem Sinne wäre es sehr schön, wenn auch das Münchner Forum voll hinter dem gemeinsam erarbeiteten „Plan A“ stünde und diesen nicht in Frage stellte.

DIETER KUBISCH, BUND NATURSCHUTZ IN BAYERN,
MITGLIED IM LAK VERKEHR

Mit großer Verwunderung musste ich als Stammleser den Artikel zu den „S-Bahn-Ringen“ in der aktuellen Ausgabe der Standpunkte zur Kenntnis nehmen. Die Idee, die Stadt durch ein System von S-Bahn-Ringen zu entlasten, ist sehr sinnvoll und löblich. Jedoch werden dann im Artikel einige Vorschläge genannt, die nur noch Verwunderung auslösen können.

1. Verlängerung der U1 zur Fasanerie: Wer die Gegend kennt, weiß, dass sich dort nur lockere Einfamilienhausbebauung befindet, die durch die S-Bahn und den mittlerweile im 10-Minuten-Takt verkehrenden Bus 175 zum OEZ bestens erschlossen ist. Aktuell ist eine Unterführung in Planung, die die Situation vor Ort deutlich verbessern wird. Die S1 hat bereits in Feldmoching Anschluss an die U2 zum Hauptbahnhof sowie in Moosach Anschluss an die U3 in die Innenstadt, die wiederum am OEZ die U1 kreuzt. Die Verknüpfung von S1 und U1 an der Fasanerie ist daher reichlich überflüssig – es wäre die erste S-Bahn, die an JEDEM innerstädtischen S-Bahnhof eine Verknüpfung zur U-Bahn hat. Diese Verlängerung ist daher auf dem Papier nett, in der Praxis komplett überflüssig. Das Geld wäre besser in einem Ausbau der überlasteten und chronisch verspäteten S1 nach Freising z.B. durch den Bau zusätzlicher Gleise angelegt.

2. Verlängerung der U1 nach Harlaching: Fährt da nicht alle 5 Minuten eine Trambahn? Will das Münchner Forum seine Tradition brechen und den Gedanken von Herrn Karl Klühspies, die Tram zu retten, hier aufgeben? Harlaching ist der dünnst besiedelte Stadtteil Münchens mit großen Stadtvielen – U-Bahn UND Trambahn werden sich da nicht

rechnen. Die U-Bahn hätte daher die Einstellung der Tram nach Grünwald zur Folge. Nebenbei: auf der U-Bahn-Trasse fährt heute alle 20 Minuten ein mäßig ausgelasteter Bus. Jeder potenzielle Fahrgast der U-Bahn geht damit der Tram verloren, neue Kunden sind in Harlaching kaum dazu zu gewinnen. Nachdem sich links das dort tief eingeschnittene Isartal und rechts der Perlacher Forst befinden, gibt es auch keinerlei Entwicklungsperspektive.

3. Der S-Bahn-Tunnel wird zwar vehement abgelehnt, stattdessen wird aus der Mottenkiste der Fernbahn- und Regionalzugtunnel ausgegraben. Zur Erinnerung: nahezu alle aus Italien, Österreich und Ungarn/Slowenien/Kroatien kommenden Fernzüge enden in München, eine Durchbindung würde auch aus Gründen der Pünktlichkeit und der Zugbildung wenig Sinn machen. Aus Richtung Norden und Westen enden ebenfalls alle Fernzüge (ICEs) in München (die z.B. in Italien gar nicht fahren könnten) – was soll daher eine Durchbindung? Auch beim Regionalverkehr würden die verspätungsanfälligen Strecken im Westen und Osten kombiniert und das Chaos im Bahnverkehr perfekt.

Noch seltsamer mutet die Formulierung an, der neue Tunnel würde „in der Hauptbahnhof-Südseite in halbtiefer Lage beginnen, sich durch die südliche Innenstadt mit einem möglichen ‘City-Bahnhof’ in der Nähe des Sendlinger Tors fortsetzen“..... ääääh, ist auf der Hauptbahnhof-Südseite nicht schon der Tunnel der U5? Und wie soll der „halbtiefe“ Tunnel bitte die querliegende U1/2 in erheblicher Tieflage kreuzen? Dies wurde im Rahmen von München 21 alles bereits untersucht und ad acta gelegt, da es technisch schlicht nicht machbar ist – man müsste

den Tunnel quasi durch das Fußgängergeschoss bauen. Auch am Sendlinger Tor, der in Kürze modernisiert und erheblich umgebaut wird, müsste dann wieder alles neu umgeplant werden. Daher sind auch die Annahmen zu den Kosten hinfällig, zumal eben der Tunnel bereits vor vielen Jahren als technisch nicht realisierbar eingestuft wurde.

4. Was ich ferner seltsam finde, dass vor einiger Zeit in den Standpunkten der „Plan A“ der Verkehrsinitiativen vorgestellt wurde und nun eine komplett andere und dem teilweise widersprechende Planung. Dies erweckt den Eindruck mangelnder Koordination im Münchner Forum und es überzeugt auch inhaltlich nicht als Alternative, wenn alle paar Jahre ein komplett anderes Konzept präsentiert wird.

Daher bleibt, außer der grundsätzlichen Sympathie für die S-Bahn-Ringlinien, nur ein befremdender Eindruck zurück, der nicht der sonst gewohnten hohen Qualität der Beiträge des Münchner Forums entspricht. **DIPL. ING. (ARCH.) THOMAS KRAUSS**

Nachbemerkung Thomas Krauß:

Problem eines Eisenbahntunnels unter der Innenstadt ist die querlaufende U2 am Hauptbahnhof. Es ist de facto nicht möglich, oberhalb der U1/2 zu queren. Dies wurde bei näherer Betrachtung von „München 21“, die über Skizzen hinausgingen, so festgestellt. Die Alternative ist daher, unterhalb der U1/2 zu queren – damit sind wir schon in der Tieflage des S-Bahntunnels mit den damit verbundenen Kosten für Zugangsbauwerke und Brandschutz. Da ist es fast schon Nebensache, ob der Tunnel unter dem Marienhof oder dem Sendlinger Tor verläuft – mit dem Unterschied, dass am Marienhof seinerzeit die U5/9 vorgesehen war und entsprechend Platz besteht und somit keine weiteren Anpassungen mehr nötig sind. Auch der erweiterte Bahnsteig der U3/6 ist bereits für die 2. Stammstrecke ausgelegt. Am Sendlinger Tor hingegen müsste das gesamte Bauwerk somit neu konzipiert werden, mit entsprechenden jahrelangen massiven Einschränkungen in der Umbauphase – und dies eingedenk der Tatsache, dass ab dem nächsten Jahr für mehrere Jahre der Bahnhof schon komplett modernisiert und umgebaut wird. Die Annahme, der Citytunnel sei deutlich günstiger, ist damit nicht mehr zu halten.

Anmerkung der Redaktion: Das Münchner Forum ist ein „Diskussionsforum für (Stadt-) Entwicklungsfragen“, und die STANDPUNKTE sollen dies auch widerspiegeln. Wir veröffentlichen – neben erbetenen Fremdbeiträgen – auch Beiträge, die über die Arbeit aus dem Forum berichten oder im Interessenspektrum des Forums liegen, ohne dass diese als Verlautbarung „der Meinung“ „des“ Münchner Forums zu verstehen sind.

Arbeitskreise im Oktober

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

Arbeitskreis ‚Wer beherrscht die Stadt?‘

Leitung: Bernadette Felsch

nächstes Treffen: Mo. 17. Oktober 2016, 17:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘

Leitung: Dr. Wolfgang Beyer

nächstes Treffen: Do. 20. Oktober 2016, 18:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Öffentliches Grün‘

Leitung: Klaus Bäumler

nächstes Treffen: Do. 20. Oktober 2016, 17:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘

Leitung: Berthold Maier und Matthias Hintzen

nächstes Treffen: Do. 27. Oktober 2016, 18:30 Uhr

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: 22.09.2016

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

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