

Standpunkte 2/ 2006

Informationsdienst des Münchner Forums e.V.

ISSN 1861-3004



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

Redaktionsschluss dieser Ausgabe:
14.02.2006 Redaktion: Gernot Brauer

Sehr geehrte Damen und Herren,

die **Fußball-WM** rückt näher. In drei Beiträgen beschäftigen sich unsere Standpunkte diesmal mit diesem kommenden Großereignis: Wir berichten über das **Begleitprogramm**, das **WM-Medienzentrum** und über die Zukunft von **Fröttmaning**.

Im Zentrum unserer heutigen Ausgabe stehen Beiträge zum regionalen Schienenverkehr. Der Münchner Karl Klühspies setzt sich kritisch mit der **Transrapid**-Planung auseinander. Der Dresdner Verkehrsforscher Stefan Baumgartner untersucht die **Vor- und Nachteile der geplanten zweiten S-Bahn-Stammstrecke** im Vergleich zum **S-Bahn-Südring**.

**München
morgen :
Ideen für
die Stadt**

Normalerweise erörtert das Münchner Forum Entwicklungen aus der aktuellen Agenda der Stadt. Immer gibt aber auch Themen, die die Stadtgesellschaft noch nicht diskutiert. Auch solche Themen bringen wir mit ins Gespräch.

Baumgartner kommt zu einem anderen Urteil als die Planer, die dieses Projekt entwickeln. Wir sprechen mit der **DB Projektbau** über deren Münchner Nahverkehrsplanung. Das Münchner Forum hält eine intensive Diskussion dieser Überlegungen für nötig und wird sie in einer öffentlichen Veranstaltung vertiefen. Näheres lesen Sie in der nächsten Ausgabe in der zweiten Februar-Hälfte. Für diese Teilung in zwei Februar-Nummern haben wir uns entschieden, weil jede Ausgabe möglichst aktuell und keine unhandlich umfangreich sein soll.

Zwei in München besonders kenntnisreiche Autoren, der frühere Stadtplaner Gerhard Meighörner und der frühere Ratssaussprecher Florian Sattler, legen Ihnen ein Pro und Contra zur Ausstellung **Zukunft findet [Innen] Stadt** in der Rathausgalerie dar. Wir haben uns bewusst für zwei gegensätzliche Kommentierungen entschieden, um Ihnen ein unabhängiges Urteil zu erleichtern.

In unserer nächsten Ausgabe berichten wir voraussichtlich außerdem über die **Alte Akademie**, die **Standortpolitik** der beiden **Hochschulen** TU und LMU, über Aspekte des Münchner **Wohnungsmarktes** und natürlich über Aktivitäten in den Arbeitskreisen des Münchner Forums.

Wie immer laden wir Sie ein, sich in die bürgerschaftliche Diskussion über die Gegenwart und Zukunft Münchens mit einzuklinken. Das Forum ist dafür die Plattform.

Mit freundlichen Grüßen
Wolfgang Czisch
Vorsitzender des Programmausschusses

INHALT:

**Was die Fußball-WM bringt:
Im Sommer hört alles in
der Stadt auf das Wort
Fußball** **Seite 2**

**Was noch in diesem Som-
mer auf München zu kommt:
Die Kultur wartet nicht auf
den Fußball – sie kommt
auch so** **Seite 4**

**Das WM-Medienzentrum
rückt München in den Fokus:
15.000 Medienleute wer-
den berichten** **Seite 5**

**Fröttmaning hat sein Gesicht
völlig gewandelt:
Rund um die Arena wächst
ein Landschaftspark** **S. 6**

**Kommt der Transrapid? Ein
zorniges Plädoyer dagegen:
Ein „Transrapidchen“ für
die Spaßgesellschaft?** **S. 8**

**Neue Argumente zur zwei-
ten S-Bahn-Stammstrecke:
Soll die S-Bahn doch den
Südring benutzen?** **S. 10**

**Was die Bahn zu sagen hat:
„Die Resonanz auf die aus-
gelegten S-Bahn-Pläne ist
hoch“** **Seite 12**

**Zukunft findet [Innen] Stadt:
Münchens Zukunft findet
innen statt – aber welche?** **Seite 13**

MITWIRKUNG ERWÜNSCHT:
Einen Leserbrief schreiben
an **BrauerMUC@aol.com**
Dem Forum schreiben an
info@muenchner-forum.de
Vereinsmitglied werden:
Tel. 089 282076.

Was die Fußball-Weltmeisterschaft München in diesem Jahr bringt:

Im Sommer hört alles in der Stadt auf das Wort Fußball

288 Millionen Euro Steuergeld für die Erschließung der Allianz Arena, von ihnen rund hundert Millionen zu Lasten der Stadt, dazu 2,4 Millionen Euro für ein städtisches WM-Rahmenprogramm – das sind happige Kosten für die Fußball-Weltmeisterschaft. Aber sie sollen sich lohnen. Während der WM werden etwa eine halbe Million München-Besucher in der Stadt wohl 90 Millionen Euro für Hotel, Konsum und Transport ausgeben. Die mittelbaren Effekte für die Stadt und ihre Wirtschaft, besonders durch den Werbewert der WM, schätzt Dr. Reinhard Wieczorek, Referent für Arbeit und Wirtschaft, auf ein Vielfaches. Die Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern prognostiziert der Region München als WM-Effekt sogar ein Umsatzplus von bis zu einer Milliarde Euro. Dabei sollen befristet bis zu 12.000 Arbeitsplätze entstehen.

Am 9. Juni 2006 beginnt nicht nur für Millionen Fans weltweit die 18. Fußballweltmeisterschaft. Im Sommer hört alles in der Stadt auf das Wort Fußball. Im neuen Stadion in Fröttmaning, das während der WM seinen heutigen Namen ablegen muss und dann FIFA-WM-Stadion München heißt, werden das Eröffnungsspiel, drei weitere Gruppenspiele sowie ein Achtel- und Halbfinale sein. Zuvor, am 6. Juni, läuft auf der Messe im ICM der Weltfußballverband (FIFA)-Kongress. Zwei Tage später, am 8. Juni, gibt die Stadt für die FIFA in der Schrammehalle einen Empfang.

In die Allianz Arena haben der FC Bayern München und TSV 1860 München zusammen mit den sie finanzierenden Banken 340 Millionen Euro verbaut. Für die Verkehrserschließung und die öffentliche Anbindung der Arena an die A9, die A 99 und an das U-Bahn-Netz haben Stadt, Land und Bund insgesamt 288 Millionen Euro ausgegeben. Der Bund übernahm 83 Millionen Euro für den Autobahnausbau. Freistaat und Stadt teilten sich die weiteren gut 200 Millionen. Das Investitionsvolumen der Stadt von hundert Millionen blieb um sieben Millionen unter Plan. Stadion, Straßen und Schienen sind fertig. Der U-Bahnhof Fröttmaning ist umstrukturiert und erweitert. Der Ausbau des U-Bahnhofs Marienplatz ist noch in Arbeit. Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) erhöht die Kapazität der U6 bis zum Sommer auf stündlich 21.000 Passagiere und fährt das Stadion zur WM im Zweieinhalb-Minuten-Takt an. Hier ist eine Übersicht dessen, was rund um die WM in München sonst noch geschieht:

- Die Literatur entdeckt das runde Leder bereits auf der internationalen **Frühjahrsbuchwoche**, die sich **Anfang März** mit dem Thema „Literatur & Sport“ beschäftigt. Geplant sind Lesungen, Dialoge, Performances und theatralische Inszenierungen. Literaten und Sportler melden sich zu Wort.
- Das städtische Literaturarchiv **Monacensia** zeigt von **März bis Juni** 2006 die Ausstellung **Von Sportlern, Schriftstellern und sportlichen Schriftstellern** und dokumentiert, welchen großen Einfluss der Sport im Leben des Menschen inzwischen einnimmt.
- Zum Auftakt des offiziellen Kultur-Begleitprogramms kommt am **14.März** März André Hellers **Fußballglobus** nach München. Es ist die letzte Station seiner Deutschlandtournee. Der kugelrunde Pavillon **bleibt bis zum 7. Mai** auf dem Marienhof.
- Das Goethe-Institut tourt mit der Ausstellung **Weltsprache Fußball** durch 80 Länder. In München ist sie von **Mai bis Juli** im **Völkerkundemuseum** zu sehen.
- Skizzen und Modelle der Basler Architekten Herzog & de Meuron, die in München unter anderem das WM-Stadion entworfen haben, zeigt das **Haus der Kunst**. Von **Mai bis Dezember** gibt es einen Überblick über die Werke der Schweizer Baumeister.

- Das **Deutsche Museum** präsentiert im **Juni und Juli** Innovationen im Fußball: In diesem größten Technikmuseum der Welt sind Nano-Soccer, Fußball-Roboter sowie innovative Dienstleistungen und Technologien zu bestaunen.
- Die Straße ist Schauplatz für das **Fußball-Turnier Bunt kickt gut**. Die weltbesten Jugendmannschaften ermitteln auf „SoccaFive“-Feldern im Stadtzentrum ihre Champions. Die Finalrunde dieses internationalen, multikulturellen Straßenfußball-Wettbewerbs läuft vom **1. bis 11. Juni**.
- In der **Rathausgalerie** präsentiert das Kulturreferat in Zusammenarbeit mit Designparcours vom **2. Juni bis 9. Juli** die **Ausstellung Freispiel**. Zwanzig junge Designer aus Grafik, Produkt, Mode, Textil, Fotografie, Web, Film und Sound sind eingeladen, das Thema Fußball neu zu interpretieren. Sie sollen nicht nur neue Produkte entwickeln, sondern auch die kulturelle und soziale Komponente des Themas weiterdenken.
- Zum WM-Auftakt spielen am **6. Juni** die drei großen Münchner Orchester **Klassik im Olympiastadion**. Ein **Musikfestival** mit internationalem Programm geht dann vier Wochen lang täglich über die Bühne des Theatrons am Olympiasee. Eine weitere Bühne am Coubertinplatz bietet ein **Unterhaltungsprogramm** mit Talkshows und Podiumsdiskussionen. Zusätzlich sind im Olympiastadion zwei **Popkonzerte** geplant: internationale Spitzenacts für ein Weltpublikum.
- Vom **6. Juni bis zum 9. Juli** wird der **Olympiapark** zum **Fan-Park**. Alle Spiele werden dort kostenlos auf eine 60 Quadratmeter große Videowand übertragen. Die Sportangebote im Park reichen von Schwimmen, Nordic Walking und SoccaFive bis zum Inline-Skaten. Parallel präsentieren sich Sponsoren und die lokale Wirtschaft. Die **Gastronomie** im Olympiapark bietet lokale und internationale Spezialitäten. Der Gastro-Bereich mit bayerischem Biergarten wird so groß sein, dass Gäste dort den ganzen Tag durchschlemmen können.
- Auf einer **Zirkusinsel im Olympiapark** finden Kinder zwischen drei und dreizehn vom **10. bis 18. Juni** Fußballatmosphäre im **Kinderland**. Thematischer Schwerpunkt für Aktionen und Attraktionen ist Fußball als verbindendes Element der Kulturen. Der Kreisjugendring München-Stadt und die Münchner Sportjugend erwarten 50.000 Besucher.
- Am **26. Juni** wird im **Volkstheater** München die erste **Theatersport-Weltmeisterschaft** angestoßen. 16 Ensembles des internationalen Improvisations-Theaters treten danach auf Bühnen in ganz Deutschland gegeneinander an. In München werden sieben Begegnungen ausgetragen. Die Theatersport Weltmeisterschaft ist ein offizieller Beitrag des Kulturprogramms zur WM.
- Am **2. Juli** erlebt München erstmals eine **Lange Nacht des Sports**. Vorbild dafür sind die sehr erfolgreichen langen Nächte der Museen und der Musik. 180 Vereine und kommerzielle Anbieter präsentieren Sport und Spaß unterm Sternenhimmel. Action, Aqua, Fitness und neue Trends erwarten die Besucher.
- Beim großen Weltfinale des **Jetix Kids Cup** 2006 kicken von **3. bis 7. Juli** über 250 Jungen und Mädchen unter 13 Jahren im Münchner Olympiastadion. Wo Deutschland 1974 den Weltmeistertitel holte, spielen Kinder aus 16 Nationen und drei Kontinenten um ihre Trophäen. Franz Beckenbauer lobt das Turnier des Kinder TV-Kanals Jetix als „beispielhafte Initiative im Bereich Nachwuchsfußball.“
- Das Jugendkulturprojekt **Feierwerk** veranstaltet parallel zur WM ein vierwöchiges **Festival Kultur pur** in seinen Hallen am Westpark. Musik, Theater und eine Medienwerkstatt erwarten die Besucher – und natürlich dreht sich vieles im Programm um den Fußball.

- Bildende Künstler beziehen sich mit Multimedia-Installationen, Ausstellungen und medialen Aktionen thematisch auf den Fußball. Vor und während der WM präsentieren dazu die **Galerie ZKMax** in der Maximilianstraße (in der Unterführung unter dem Altstadttring) und die Program Angels in der **Lothringer Straße 13** Werke internationaler Künstler.
- Ein Schmankerl für Fans sind vom Tourismusamt angebotene **Touren zu legendären Stätten** der Fußballhochburg München. Auf dem Weg der Besichtigungstour liegen das Grünwalder Stadion, das Olympiastadion, die Allianz Arena und die Trainingsplätze der Vereine FC Bayern und TSV 1860.

500.000 Gäste werden im Sommer erwartet. Ihnen bieten 200 eigens geschulte Mitarbeiter der Stadt einen Rundum-Service. „Auf Straßen und Plätzen wird München durchfeiern“, prognostiziert Reinhard Wieczorek. „Ich freue mich auf den Münchner Fußballsommer und damit auf vier fantastische Wochen für unsere Bürger und Gäste.“ Gernot Brauer

Was sonst noch in diesem Sommer auf München zu kommt:

Die Kultur wartet nicht auf den Fußball – sie kommt auch so

Wie in den vergangenen Jahren wird es in München auch im Fußballjahr 2006 wieder gewohnte kulturelle Großereignisse geben.

- **Stadtgeburtstag**
Am **10. und 11. Juni** begeht München seinen 848. Geburtstag im Zeichen des 250-jährigen Geburtsjahrs von Wolfgang Amadeus Mozart. Eine halbe Million Menschen dürften dann die Feiermeile zwischen Marien- und Odeonsplatz bevölkern. Geplant ist ein buntes Fest, das Lust auf die große 850-Jahr-Feier der Stadt im Jahr 2008 machen soll.
- **Tollwood Kulturfestival**
Ein Höhepunkt des alternativen Münchner Kulturlebens ist auch in diesem Jahr das Tollwood-Festival. Theater, Live-Musik, Shopping und Bars im Grünen werden wie jedes Jahr Tausende von Gästen in den südlichen Olympiapark locken. Heuer wird die bunte Zeltstadt von **15. Juni bis 9. Juli** aufgebaut.
- **Klassik am Odeonsplatz**
Am **1. und 2. Juli** verwandelt sich der Odeonsplatz für zwei Nächte wieder in einen Freiluft-Konzertsaal. Im Ambiente der Feldherrnhalle spielen das Symphonieorchester des Bayerischen Rundfunks und die Münchner Philharmoniker. Das Open-Air-Konzert der beiden Orchester ist seit Jahren ein Highlight des Münchner Kulturlebens und wird vom Kulturreferat der Landeshauptstadt präsentiert.
- **„Oben Ohne“ – Jugendkultur am Königsplatz**
Woodstock-Feeling erleben, bei guter Live-Musik flirten und Spaß haben: Das soll das „Oben Ohne“-Festival als Fixpunkt des Münchner Jugendkulturlebens auf dem Königsplatz bieten. Gleichzeitig mit „Klassik am Odeonsplatz“ wird am **2. Juli** auch der Königsplatz mit aktueller Musik im klassizistischen Ambiente zum internationalen Treff.
- **Oper für alle**
Die Münchner Opernfestspiele laden alle Musikbegeisterten wieder zum Open-Air-Spektakel „Oper für alle“ auf den Max-Joseph-Platz ein. Am **8. Juli** wird direkt aus dem Nationaltheater Richard Wagners „Tristan und Isolde“ auf einen Riesenmonitor übertragen. Tags darauf spielt das Staatsorchester unter Leitung von Zubin Mehta unter freiem Himmel die 9. Symphonie von Ludwig van Beethoven. Gernot Brauer

Das WM-Medienzentrum rückt München in den Fokus der Welt:

15.000 Medienleute werden über die Fußball-WM berichten

Zwei Zentren hat die kommende Fussball-Weltmeisterschaft in München: die Arena in Fröttmaning und das Medienzentrum auf der Messe. Die erste bleibt, das zweite wird nach Ende der WM wieder verschwinden. Nach zwei Monaten 24-Stunden-Betrieb ab 8. Mai in Münchens Messehallen C2, C3 und C4 wird das Medienzentrum am 10. Juli seine Tore wieder schließen. Doch bis dahin geht die Post ab auf Münchens Messegelände.

Fünf Standorte hatten sich um das WM-Medienzentrum beworben. Alle hatten eines gemeinsam: Eine ursprünglich für neun Monate Betrieb vorgesehene Nachrichtenmaschine von 40.000 Quadratmetern Größe konnten nur Messestädte anbieten. Düsseldorf schied aus, nachdem sich herausgestellt hatte, dass dort keine WM-Spiele stattfinden werden. Frankfurt und Leipzig konnten mit den Standorten des Eröffnungs- und des Finalspiels ebenfalls nicht mithalten. Also blieben München und Berlin. Beide machten klar, dass sie ein Medienzentrum zu stemmen vermögen. Den Ausschlag, so heißt es beim Organisationskomitee der Weltmeisterschaft in Frankfurt am Main, gaben dann „weiche Faktoren“: „Spirit und Atmosphäre der Macher der Messe München haben uns überzeugt.“

Seither läuft in München-Riem der Countdown für ein *International Media Center* mit seinen beiden Schwerpunkten *International Broadcasting Center* für Hörfunk und Fernsehen sowie *International Press Center* für schreibende Journalisten und Fotografen. Das eine ist ein gigantisches TV-Studio von an die 30.000 Quadratmeter Größe, in dem bis zu fünftausend Rundfunktechniker aus aller Welt und zumindest rund um das Eröffnungsspiel bis zu tausend Reporter Sendungen schneiden, kommentieren und an ihre Heimatländer übermitteln. Das andere ist mit ursprünglich geplanten 10.000 Quadratmetern eine nicht ganz so gigantische Schreibstube für Text- und Bild-Journalisten von Zeitungen und Zeitschriften. Da die aber mit Kamera und Laptop sehr mobil geworden sind, wird diese Kapazität wohl nicht in vollem Umfang gebraucht. Das Organisationskomitee rechnet zur WM außer mit etwa fünftausend TV-Technikern mit etwa ebenso vielen Hörfunk- und Fernsehreportern und nochmals etwa gleich vielen Zeitungs- und Zeitschriften-Journalisten, im ganzen also mit etwa 15.000 Personen aus der Medienwelt. Nach München kommen die, die über die Spiele aus München und die hier auftretenden Kicker berichten, sowie die, die Rundfunksignale aus den Stadien weiterverarbeiten. Denn in jedem Stadion wird es allein Dutzende von TV-Kameras geben, die die Infront AG dort aufstellen wird. Sie hat für einen Pauschalbetrag von weit über einer Milliarde Euro die Übertragungsrechte an der WM von der FIFA erworben, baut nun in allen Stadien sowie am „13. Spielort München-Riem“ (OK-Jargon) Mediazentren mit großer Bild- und Ton-Aufnahmekapazität und vermarktet, was Mikrofone und Kameras sehen und hören. Ihre „multilateralen“ Bilder sind für alle Rundfunkstationen der Welt gleich; in München wird aus ihnen ausgewählt und kommentiert, was das jeweilige Land interessiert. Sender, die bei der Infront zusätzliche Kameraplätze in einem Stadion mieten, können auch eigene Bilder aufnehmen, etwa um einen in einem Land besonders populären Spieler kontinuierlich beobachten zu können. Auch diese Bildsignale werden nach München gesendet und hier weiterverarbeitet. In den einzelnen Stadien werden zu den Spielen trotzdem noch bis zu 600 schreibende und 150 Rundfunk-Journalisten arbeiten.

Als Service für diesen riesigen Medienpulk liefert das Organisationskomitee den Medienleuten zur Fußball-WM übrigens ebenfalls aus München einen eigenen *Media Channel* rund um die Uhr, auf dem Journalisten jederzeit spielortbezogene Informationen aller Art in allen gängigen Sprachen abrufen können. Sie berichten schon bei Vorrundenspielen an 150 bis 400 Millionen Zuschauer in aller Welt. Das Eröffnungs- und Schlusspiel werden wohl eine Milliarde Menschen am Bildschirm verfolgen. München rückt mit dem Medienzentrum also in den Fokus der Welt – eine gute Investition, auch wenn von ihr nach Spielschluss am Ort des Geschehens, in den Münchner Messehallen also, nichts bleibt als gesendete Bilder. Gernot Brauer

Fröttmaning hat sein Gesicht vom Hinterhof zum Schmuckstück gewandelt:

Rund um die Arena wächst langsam ein Landschaftspark

Wo heute die Allianz Arena den nördlichen Beginn Münchens markiert, wäre um ein Haar ein x-beliebiger Möbelmarkt hin gekommen. Statt eines Gewerbegebiets entsteht mit dem geplanten Kunstpark Nord und dem bald nach Norden zu erweiternden Landschaftsareal mit dem Fröttmaninger Berg rund um die Arena allmählich ein zusammenhängender Landschaftspark, der mit seiner Umgebung allerdings noch wesentlich besser vernetzt werden muss.

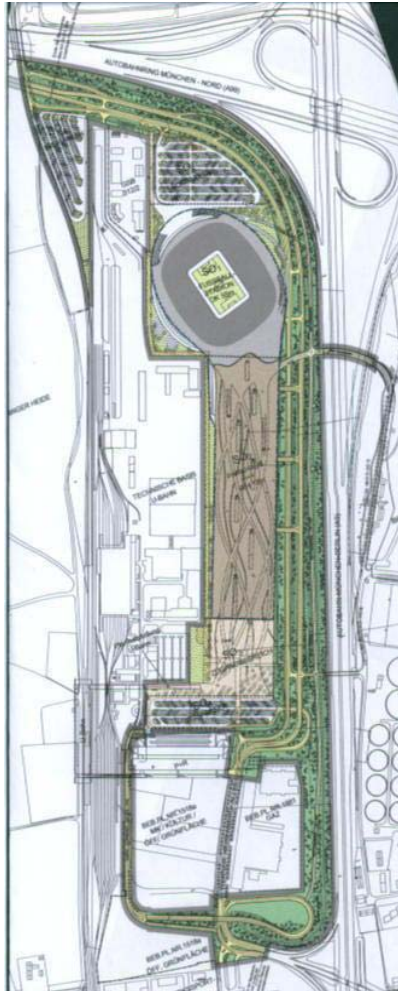
Die Entscheidung der Stadt, das Fußballstadion in der Flanke des Fröttmaninger Autobahnkreuzes der dort künstlichen Berglandschaft gegenüber zu stellen, ist bekanntlich ziemlich plötzlich gekommen. Ursprünglich hätte ja das Olympiastadion umgebaut werden sollen, was eine Allianz von Bürgern und Experten verhinderte. Fröttmaning – das war noch im Jahr 2000 ein Gewerbegebiet im Schatten von Müllberg und Klärwerk, der früher übel riechende Hinterhof der Stadt an ihrem nördlichen Ende, vorgesehen für ungeliebtes Gewerbe und Verkehr anziehenden Handel. Ein riesiger Möbelmarkt war für den heutigen Arenabereich im Prinzip schon beschlossen. Es war nur konsequent, dass die Stadt hier, in direkter Nachbarschaft ihrer Müllgebirge, sogar einen Betrieb für Sondermüll ansiedelte, der sich, jetzt zwischen den zwei offenen Parkarealen der Allianz Arena gelegen, in der entstandenen Landschaft ausgesprochen sonderbar ausnimmt. Nicht er steht aber den Planern der Fröttmaninger Zukunft im Weg. Es sind die Autobahnen und vor allem die U-Bahn, die hier die Landschaft zerschneiden. Mehr für Spaziergänger offene Überführungen sollen in den nächsten Jahren ein wenig Besserung schaffen.

Seit die Bundeswehr sich zurückzieht, ist die Fröttmaninger Heide ein FFH-Schutzgebiet

Die Landschaft des Münchener Nordens ist sehr schön: weite, offene Heideflächen und das künstliche Alpinum des Fröttmaninger Bergs geben diesem Landstrich Charakter. Aber es ist nicht leicht, sie zu erreichen. Die Fröttmaninger Heide und das anschließende Land weiter nach Norden bis zum Schleißheimer Schlosskanal sind lange Zeit Bundeswehr-Übungsgelände gewesen: Betreten verboten, auch wenn sich kaum jemand daran hielt. Inzwischen zog sich die Bundeswehr vom Südtail ihres Standortübungsplatzes zurück, der etwa zur Hälfte zur Stadt München und zu je etwa einem Viertel zur Stadt Garching und zur Gemeinde Oberschleißheim gehört. Was innerhalb des Münchner Burgfriedens liegt, will die Stadt kaufen. Der Staat hat das Areal zwischen Stadt und Autobahnring nach FFH-(Fauna, Flora, Habitat)-Regeln unter europäischen Naturschutz gestellt. Die Fröttmaninger Heide bleibt der Nachwelt damit als Naturraum erhalten. Bloß: Wie kommen Naturliebhaber und andere Ausflügler hin?

Dass allzu viele Menschen die Heide besuchen und sie damit zertrampeln, sehen Naturschützer mit etwas Sorge. Grundsätzlich muss das Gelände aber zugänglich sein. Die früheren Panzerstraßen genügen auf die Dauer als Spazierwege nicht; zusätzliche Zugänge und Wege sollen angelegt werden, um das wertvolle Areal zu erschließen. Bedenken gibt es noch wegen der möglichen Flut von Fußballbesuchern, die in die Heide und in die Wohnstraßen anliegender Siedlungen ausschwärmen könnten. Eine seit langem vorbereitete Verbindung der Fußgängerbrücke über den U-Bahnhof Fröttmaning nach Westen in die angrenzende Heidelandschaft hinein besteht deshalb immer noch nicht. Zusammen mit einem neu entstehenden Wohngebiet im Südostzipfel dieses Areals soll auch sie aber kommen – obwohl es Befürchtungen gibt, Fußballfans würden dann in diesem Wohngebiet kostenlos ihre Autos abstellen, weil sie von dort über diese Fußwegverbindung relativ bequem zum Stadion kommen. Weiter nördlich schotten die U-Bahngleise die Heide im Westen und die Isarauen im Osten massiv voneinander ab. Wer aus der Fröttmaninger Heide zur Isar wandern oder Rad fahren will, muss bis fast nach Hochbrück, um die mit hohen Zäunen abgesperrte Trasse der dort ebenerdig fahrenden U-Bahn unterqueren zu können. Zwar war ein Steg über die Bahntrasse am Nordrand der noch aktiven Mülldeponie im Gespräch. Dazu hätten sich aber drei zuständige Stellen einigen müssen: München, Garching und die Bundeswehr. Das Planungsreferat hat dieses Ansinnen fallen gelassen. Da-

gegen ist mit der Öffnung einer vorhandenen Brücke zwischen der Mülldeponie im Nordwesten des Autobahnkreuzes, die noch Jahrzehnte in Betrieb bleiben wird, und dem nordöstlichen Ablagerungsbereich vielleicht bald zu rechnen. Denn dieser Bereich der Mülldeponie



Fröttmaning heute. Die hellen Areale innerhalb der begrünten Straßen im Südtail (unten) zeigen rechts das BMW Gelände und links das Grundstück für den Kunstpark Nord, dazu das P+R-Parkhaus. Bildquelle: Planungsreferat

ist schon weitgehend begrünt; restliche noch zur Ablagerung benutzte Flächen werden in übersehbarer Zeit ebenfalls stillgelegt und der Natur zurück gegeben. Eine Bücke vom Fröttmaniger Berg nach Norden auf dieses Nordostgelände gibt es ebenfalls schon. Und zwischen dem Isarufer und dem Fröttmaniger Berg wird in der Nähe der dortigen Moschee ein neuer Verbindungsweg angelegt. Zudem dürfte die weiträumige Sperre der Bergkuppe bald fallen. Denn Stadt und Stadtwerke sind laut Planungsreferat darüber einig, das Windrad auf dem Berg abzuschalten, wenn sich an den Flügeln Eis bilden könnte. Das kommt nur an wenigen Wintertagen vor. Beheizen lassen die Flügel sich nicht. Bei Frostwetter könnten sie Eisbrocken auf Spaziergänger schleudern – der Grund für die bisherigen Absperrungen. Dieses Problem soll bald nicht mehr bestehen. Außerdem soll ein Fußweg mit deutlich stärkerer Steigung als die früheren Fahrstraßen für Müll-Laster eine *direttissima* von der neuen Brücke über der Autobahn zwischen Arena und Berg (in der Skizze in Höhe Arena ganz rechts) bis zur Kuppe schaffen und diese damit besser erschließen. Die Erreichbarkeit und Erlebbarkeit des Freizeitgeländes wird also verbessert, zumindest von Norden und Osten. Im Westen bleibt die U-Bahn auch künftig eine viel zu selten überwindbare Barriere.

Wie es im Kunstpark Nord weiter geht, weiß derzeit niemand

Auf dem Fröttmaniger Areal ist seit dem Bau der Allianz Arena und des BMW Zentrums nicht mehr viel Platz frei. Im Winkel zwischen BMW, dem P+R-Gebäude und der U-Bahn warten noch zwei Bereiche auf Nutzung. Der größere ist für den Kunstpark Nord vorgesehen. Um den ist es seit dem Frühjahr 2005 allerdings recht still geworden. Kunstpark-Planer Nöth lässt die Stadt warten. Noch nicht einmal ein für dieses Vorhaben passender Bebauungsplan ist aufgestellt. Denn derzeit weiß niemand, was konkret gebaut werden soll. Davon hängt ab, zu welchem Preis die Stadt dieses Grundstück her geben wird. Für eine rein kulturelle Nutzung und für Künstlerateliers – zumal wenn die Stadt für deren Belegung ein Mitspracherecht hätte – gälte ein völlig anderer Quadratmeterpreis als etwa für ein zu integrierendes Hotel, das sich die Planer dort auch vorstellen können. Alle Überlegungen dümpeln daher vor sich hin. Einen Streifen am Südrand des künftigen Kunstpark-Geländes behält die Stadt ohnehin weiter für sich. Eine konkrete Nutzungsabsicht hat sie dafür noch nicht.

Zwischen der neu angelegten Erschließungsstraße, die diese noch-Kiesflächen umrundet, und der bestehenden Bezirkssportanlage wird immerhin ein Freizeitgelände für Jugendliche entstehen – so viel scheint sicher zu sein. Damit und mit der wohl ab diesem Jahr zu realisierenden Wohnsiedlung in der Fröttmaniger Heide sind die Geländereserven in Fröttmaning verbraucht. Aus einem x-beliebigen Gewerbegebiet mit übel riechenden Anrainern ist ein ansehnliches Stück München geworden. Geruchsbelästigungen, die nur noch selten auftreten, sollen mit drei neuen über 30 Metern hohen, silbern glänzenden Faultürmen auf dem Gelände des Klärwerks völlig verschwinden. Die drei baukünstlerisch interessanten Faultürme des Architekten Ackermann werden den spannungsvollen Gegensatz von Natur und Technik (Windrad, Arena) auf markante Weise bereichern. Wer künftig aus Richtung Nürnberg auf München zu fährt, wird von einer modernen Stadtsilhouette begrüßt, die allerdings schnell wieder zwischen zyklischen Lärmschutzwänden gefangen ist.

Gernot Brauer

Kommt der Transrapid oder nicht? Hier ist ein zorniges Plädoyer dagegen:

Ein „Transrapidchen“ für die Spaßgesellschaft?

Das Münchner Transrapid-Projekt ist der Öffentlichkeit in München kaum zu vermitteln. Für die bewusst hochgespielte, aber unbedeutende Zeitersparnis relativ weniger Fahrgäste ist eine so hohe Investition nicht zu verantworten. Das gilt umso mehr, weil seit Jahren täglich hundertmal mehr S-Bahn-Fahrgäste unzumutbare Zeitverluste und Totalausfälle hinnehmen müssen. Für einen Bruchteil der Transrapidkosten lässt sich das S-Bahn-System entscheidend verbessern. Zwar kommt das Geld für den Transrapid aus einem anderen Topf. Aber der Verteiler ist immer die Regierung und damit der Steuerzahler. Und der wird getäuscht: Die Faktenlage zum Transrapid wird nach Kräften manipuliert. Hier einige Einzelheiten:

Der Transrapid kommt zu spät. Vor Jahrzehnten wäre der Transrapid durchaus eine Hoffnung gewesen, innerdeutschen und teilweise innereuropäischen Flugverkehr zu ersetzen. Doch diese Chance ist nach dem umfassenden, europaweiten Ausbau der Bahnnetze vertan. Kein Land wäre vermutlich in der Lage und bereit, neben den bestehenden, mit enormen Kosten aufgebauten und zu unterhaltenden Straßen- und Bahnnetzen noch ein weiteres, nicht kompatibles und teures System konkurrierend einzurichten und zu unterhalten.

Referenzprojekte gibt es bereits: Der Einwand, man müsse ein Referenzprojekt vorzeigen können, ist längst hinfällig geworden. Von einem Referenzprojekt kann erwartet werden, dass es etwas Neues vorführt oder dessen Tauglichkeit unter Beweis stellt. Dies ist jedoch durch die bereits realisierten Projekte im Emsland und in Shanghai längst bewiesen. Die Langstreckentauglichkeit aber könnte bestenfalls in Shanghai getestet werden, falls eine aus betrieblichen, prinzipiellen Gründen eigentlich notwendige Verlängerung dieser Kurzstrecke zur *systemgerechten* Langstrecke kommt, keinesfalls aber in München. Bleibt noch der Einwand, daß man nicht verkaufen könne, was im eigenen Land nicht erwünscht ist. Aber warum eigentlich nicht? Verkaufen wir nicht weltweit deutsche Atomtechnik, obwohl hierzulande kein Atomkraftwerk mehr gebaut werden darf, ja sogar der *Ausstieg* aus dieser Technik beschlossen ist?

Der Transrapid ist kein Kurzstreckentaxi: Eigentlich war es die Idee des Transrapid, als Langstreckensystem innereuropäischen *Luftverkehr* zu *ersetzen*. In München aber will man ihn als Kurzstreckentaxi *zum* Luftverkehr umfunktionieren: ein „Transrapidchen“ für die Spaßgesellschaft. So wird eine immerhin bemerkenswerte deutsche Erfindung konterkariert und zur Disneyland-Attraktion degradiert. Mit einem solchen Referenzprojekt im Freistaat (Nordrhein-Westfalen und Berlin-Hamburg wurden bereits *ad acta* gelegt) sabotiert man das Grundprinzip des Transrapid, weil er in München nicht in der Lage wäre, den Vorteil hohen Tempos über lange Strecken auszuspielen. Man setzt ja auch keine mit Überschallgeschwindigkeit fliegende *Concorde* von Augsburg nach München ein. Eine Chance hat der Transrapid allenfalls in Ländern oder Kontinenten, in denen die verkehrliche Infrastruktur noch nicht entwickelt ist. Systemgerechte *Langstreckenverbindungen*, die allein die Vorteile des Transrapid zur Geltung brächten, könnte man nur dort etablieren. Es handelt sich jedoch meist um relativ arme Länder, die schon froh wären, ihr billigeres konventionelles System ausbauen zu können.

Die Zeitersparnis ist meist Theorie: Der Zeitvorteil des Transrapid zum Flughafen beträgt wenige Minuten. Wer anschließend auf dem Flughafen vom Check-in mit verschärften Kontrollen bis zum Abflug zeitungslasend oder an der Bar bis zu einer Stunde und länger verbringt, für den spielt diese kleine Zeitersparnis keine Rolle. In vielen Fällen ergäbe sich sogar ein Zeitverlust. Denn ein Großteil der Fahrgäste, die heute unterwegs in die S-Bahn einsteigen, müssten mit dieser kofferttragend erst einmal in entgegengesetzter Richtung zum Transrapid in den Hauptbahnhof fahren - mit entsprechenden Warte- und Umsteigezeiten. Da schrumpft der mögliche Zeitvorsprung oder schlägt gar ins Gegenteil um.

Die geplante Trasse macht wenig Sinn: Wo soll denn im Ballungsraum München eine Trasse verlaufen, die nicht jahrzehntelange Enteignungsprozesse und Umweltklagen und damit nicht einkalkulierte zusätzliche Umplanungen und Kosten provozierte? Die favorisierte Westtrasse ist überdies vergleichsweise unwirtschaftlich, weil sie die Messe nicht bedienen kann. Das würde aber gerade diejenigen Fluggäste verprellen, die am ehesten noch hohe Fahrpreise bezahlen könnten. Andererseits würde eine Führung über die Osttrasse der zusätzliche Messe-Stopp die Fahrzeit erheblich verlängern, weil der Transrapid zwischen Haupt- und Ostbahnhof im Tunnel fahren müsste und erst nach dem Messe-Halt auf eine nennenswerte Geschwindigkeit käme.

Im Tunnel muss der Transrapid schleichen: Mit der derzeitigen Antriebstechnik ist es nicht möglich, in einem *normalen* Tunnel eine Geschwindigkeit von bis zu 250 km/h zu erreichen und wieder abzubremesen. Der Tunnelquerschnitt müsste entweder das Mehrfache eines U-Bahntunnels aufweisen - was im Münchner Untergrund nicht mehr möglich ist - oder die Antriebs- und Bremskraft einen Wert haben, der bestenfalls mit Raketen zu erreichen ist. Jeder U-Bahn-Fahrgast kennt außerdem den unangenehmen Luftzug, der durch den Schub bzw. Sog einer nur mit 60-80 km/h fahrenden U-Bahn entsteht. Im Fernverkehr ist dieses Problem vom ICE und TGV gut bekannt, ebenso der Druckluftschlag, den zwei sich begegnende Züge erzeugen. Bei Güterzügen gibt es bereits Bedenken, dass in Bahntunneln deswegen ein Teil der Ladung von den Waggons fliegen könnte. Ein 250 km/h schneller Transrapid in einem Tunnel würde Fahrgäste am Bahnsteig wie Ameisen wegblasen bzw. in den Tunnel hinein saugen. Sogar noch an der Oberfläche der Bahnhöfe würden schwere Schäden entstehen. Lösen will man dieses Problem durch „Luftschwall-Öffnungen“ im Tunnel. Kamine dafür müssten in bebauten Bereichen stehen. Dort ist eine derartige ins Freie gehende Lärm- und Druckbelastung nicht tolerierbar – schon gar nicht am Hauptbahnhof. Zudem müsste man im Bereich der Bahnhöfe Gleise und Bahnsteige durch aufwendige, bis an die Decke reichende Glaswände mit Extratüren trennen. Das würde den Tunnelquerschnitt nochmals vergrößern. Zu bedenken ist schließlich die Lärmbelastung im Bahnhof wegen der Zugluft, die durch kaum dicht zu kriegende Türritzen pfliffe. Aus all diesen Gründen kann im Tunnel nicht so schnell gefahren werden wie angegeben. Ein Vergleich mit dem ICE trifft nicht. Denn bei seinen großen Tunnels sind die Enden offen, und in seinen Tunnels gibt es keine Haltestellen.

Der Transrapid ist einfach zu teuer: Die Widersprüchlichkeit dieser Milliardenkonzeption am falschen Platz wird auch deutlich, wenn man bedenkt, dass bereits zwei S-Bahnlinien zum Flughafen fahren. Selbst wenn dort durch Bau einer neuen Verbindung später der ICE halten sollte, würde dies nur einen Bruchteil der Investitionskosten des Transrapid erfordern. Und wer bezahlt das zu erwartende laufende Defizit? Etwa die Mehrheit der MVV-Fahrgäste, die seit Jahrzehnten angesichts wiederkehrender Verkehrszusammenbrüche auf einen vollständigen Ausbau der S-Bahn warten? Wer ersetzt den Einnahmeverlust der beiden S-Bahnen zum Flughafen? Nicht nur die prognostizierten Fahrgastzahlen hat man zweckdienlich hochgerechnet, sondern auch Kosten verniedlicht und Umweltbelastungen sowie ungünstige Nebenwirkungen auf die vorhandene Infrastruktur negiert. Kann ein mit solchen Rechentricks angebotenes „Referenz“-Projekt überzeugen? Kann man bei dieser Vorgeschichte den Zahlen glauben?

Blamabel ist der Versuch zu manipulieren: Das Blamabelste, was man dem Transrapid antun konnte, war aber der über Internet aufgeflogene Versuch, Fakten auf dummdreiste Art zu manipulieren. Ob die offiziell prognostizierten Passagierzahlen für 2020 realistisch sind, mag dahingestellt sein. Sie wären nötig, um die angekündigt niedrigen Fahrpreise halten zu können. Dazu werden Transrapid-Fahrzeuge neuerdings sogar für Stehplätze ausgelegt (TR 09). Ob das gegenüber der S-Bahn, die meist Sitzplätze anbietet, attraktiv ist, lässt sich bezweifeln.

Dieses Projekt ist keine Referenzstrecke, sondern eine heute bereits diskreditierte Investitionsruine *in spe*, weil es seine speziellen Probleme negiert, auf falschen Berechnungen basiert und die Transrapid-Idee *ad absurdum* führt. Ein Projekt, das auf Teufel komm' raus schöngerechnet wird, kann nur blamabel enden. Seine Manager haben es schon allein deshalb *selber zu Fall gebracht*, weil sie es *systemwidrig* konzipierten und auf Biegen und Brechen *manipulierten*.

Karl Klühspies

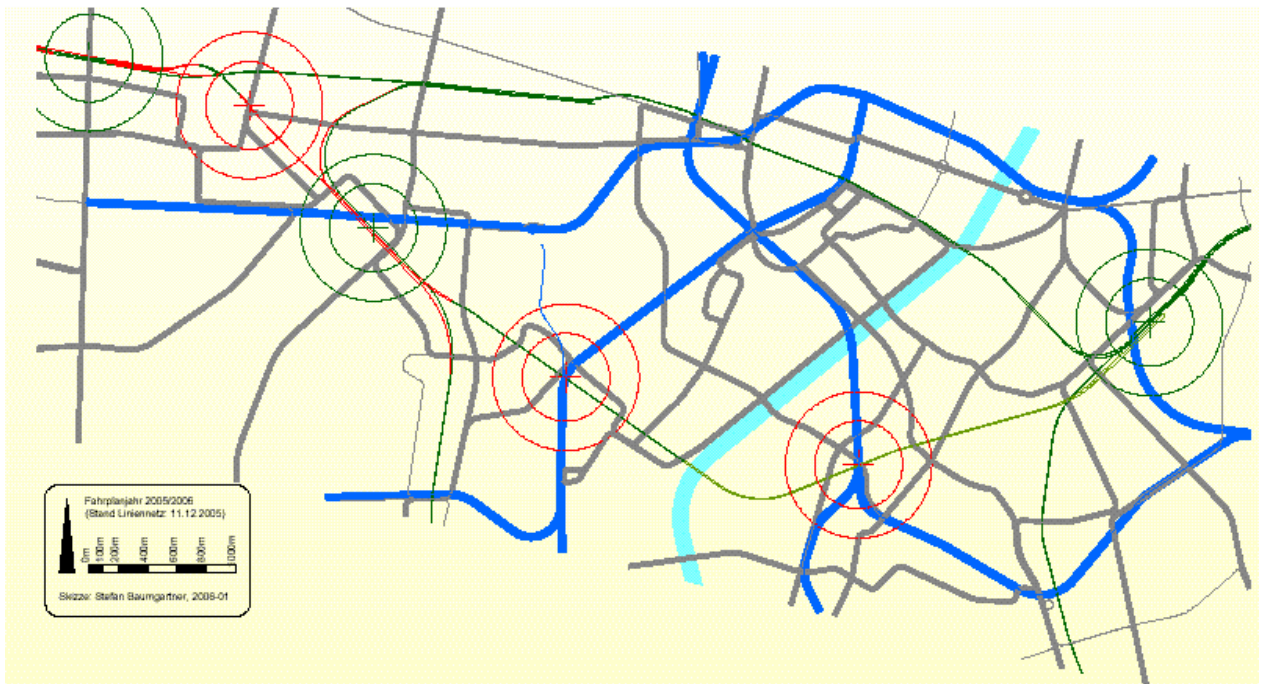
Neue Argumente aus Dresden zum Thema der zweiten S-Bahn-Stammstrecke:

Soll die S-Bahn doch den vorhandenen Südring benutzen?

**München
morgen :
Ideen für
die Stadt**

Der Dresdner Verkehrsexperte Stefan Baumgartner ist überzeugt, dass in München sehr viel Geld falsch investiert wird, nämlich in einen zweiten S-Bahn-Tunnel statt in die Ertüchtigung der Südumfahrung. Mit dem Geld für den Tunnel, sagt er, ließe sich nicht nur das gesamte S-Bahn-System auf Vordermann bringen. Der Südring sei auch mit den bestehenden Linien weitaus besser verknüpft; Umsteiger hätten von ihm mehr als von einer unterirdischen Durchmesserlinie.

Der Südring, sagt der Dresdner Verkehrsanalytiker Stefan Baumgartner, sei derzeit zu etwa 60 Prozent ausgelastet. Schicke man S-Bahn-Verstärkerzüge über diese bestehenden Gleise und baue nur die Haltestellen unterwegs aus, stiege die Auslastung erst auf unkritische 85 Prozent. Das Umsteigen an einem neuen Haltpunkt Friedenheimer Brücke in die Pasinger Tram, am Heimeranplatz in die Laimer U-Bahn und bei entsprechendem Ausbau der Fernbahngleise auch in die Bayerische Oberlandbahn, an der Poccistraße in die U-Bahn nach Großhadern und Fürstenried sowie am Kolumbusplatz in die U-Bahnen zum Mangfallplatz und zur Messestadt nütze den Münchnern mehr als nur zwei Haltepunkte der geplanten zweiten S-Bahn-Stammstrecke unter dem Hauptbahnhof und unter dem Marienhof. Das Mehr an Fahrtempo auf der zweiten Stammstrecke werde mit schlechteren Umsteigemöglichkeiten erkauft, vor allem im Vergleich zu den idealen Verknüpfungsmöglichkeiten des Südrings mit sämtlichen U-Bahn-Linien.



Umsteigmöglichkeiten zwischen U-Bahn und S-Bahn-Südring könnten beide Systeme verknüpfen. Bild: Baumgartner

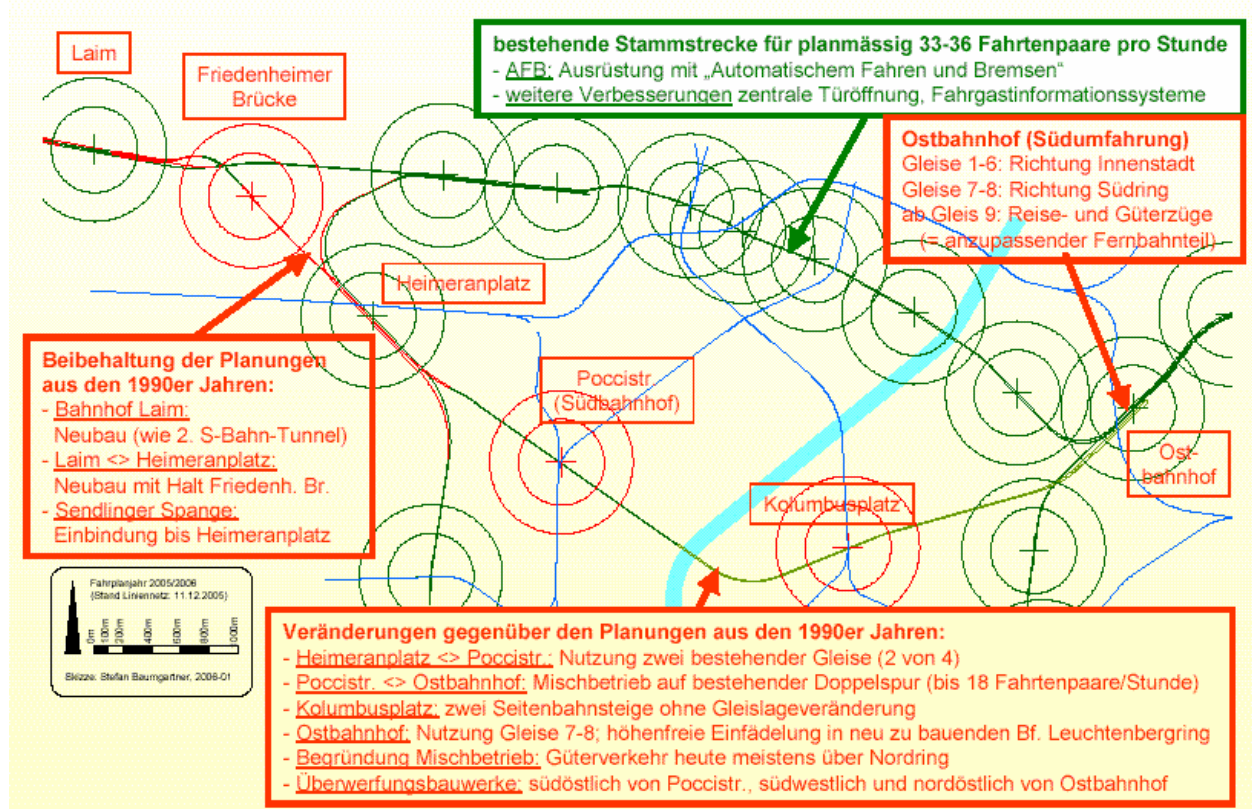
Mit den Tunnelbaukosten könnte man das Gesamtnetz der S-Bahn modernisieren

Und das noch Entscheidendere: Die geschätzten zwei Milliarden Kosten für die neue Stammstrecke würden ausreichen, das gesamte S-Bahn-Netz einschließlich einer Ertüchtigung des Südrings durchgreifend zu modernisieren. Baumgartner rechnet vor: Die S2-West zwischen Dachau Bahnhof und Hebertshausen braucht zur Anlage einer S-Bahn-Doppelspur 20 Millionen Euro. 35 Millionen kostet der S-Bahn-Vollausbau der Linie A zwischen Dachau Bahnhof und Altomünster. 15 Millionen braucht man für die Doppelspur der S4-West zwischen Maisach und

Mammendorf. 280 Millionen kostet für der vierspurige Ausbau zugunsten der S8-West von Pasing nach Grafrath. 90 Millionen sollen in die Doppelspur der S5-West zwischen Weßling und Herrsching fließen. 110 Millionen kalkuliert Baumgartner für die Doppelspur der S7-West von Höllriegelskreuth bis nach Icking. 20 Millionen benötigt nach seiner Ansicht die S7-West zwischen Solln und Wolfratshausen für Bahnsteigverlängerungen von 140 auf 210 Meter. 90 Millionen soll die Verlängerung der S7-West von Wolfratshausen nach Geretsried kosten. 100 Millionen wären fällig für die Doppelspur der S6-Ost zwischen Giesing und Höhenkirchen-Siegertsbrunn. 10 Millionen erfordert die Doppelspur der S6-Ost von Aying bis Großhelfendorf, und die gleiche Summe soll die Doppelspur der S4-Ost von Grafing Bahnhof nach Grafing Stadt kosten. 150 Millionen teuer wäre der viergleisige Ausbau der Bahn für die S2-Ost von Riem nach Markt Schwaben. 90 Millionen soll die Doppelspur der S2-Ost zwischen Markt Schwaben und Erding erfordern. Ebenfalls 90 Millionen sind Baumgartner zufolge für den vierspurigen Bahnausbau zugunsten der S8-Ost zwischen Zamdorf und Johanneskirchen zu schultern. 200 Millionen müssen nach seiner Angabe als S-Bahn-Anteil in bessere Flughafenverbindungen fließen. 40 Millionen soll die weitere Ertüchtigung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke erfordern.

Trotz des S-Bahn-Vollausbaus blieben 600 Millionen Euro für die Südumfahrung „übrig“

Und trotzdem blieben im Vergleich zu den zwei Milliarden Gesamtkosten für den zweiten Tunnel noch die nötigen 600 Millionen Euro für die S-Bahn-Südumfahrung von Laim bis zum Leuchtenbergring übrig, wenn die S-Bahn zwischen Süd- und Ostbahnhof im Mischbetrieb mit Fernzügen führe. Baumgartner hat ausgerechnet, dass die Strecke das packt.



Das Baumgartner-Konzept im Detail: Einige S-Bahnen sollen das Zentrum im Süden umfahren. Bild: Baumgartner

„Erst die Planauslage bot uns einen guten Einblick“, sagt er zum relativ späten Termin für seine Überlegungen, und: „Billig ist nicht preiswert“. Der Freistaat und die Stadt sollten ihre Planungen noch einmal überdenken. Denn die Nutzen-Kosten-Analyse für das vorgesehene unterirdische System sei mangelhaft. Am Leuchtenbergring entstehe zudem ein neuer Engpass. Die Südumfahrung zeige ein weitaus besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis. Und in Betrieb nehmen könne man eine ertüchtigte Südumfahrung außerdem bereits fünf Jahre früher als den geplanten Tunnel, nämlich schon 2010.

Gernot Brauer

Was die Bahn zur Zukunft des Münchner Nahverkehrs zu sagen hat:

„Die Resonanz auf die ausgelegten S-Bahn-Pläne ist hoch“

Das Münchner Forum hat die Bahn um eine Stellungnahme zur Diskussion um die S-Bahn gebeten. Die Fragen stellte Gernot Brauer, die Antworten gab Horst Staimer, DB Kommunikation, München.

Münchner Forum: Derzeit liegen die Pläne für den Neubau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke unter anderem für den Bereich Hauptbahnhof-Laim öffentlich aus. Welche Resonanz ist aus der Auslegung des gesamten Vorhabens bisher erkennbar?

Die Bahn: Die Resonanz zur Auslegung der einzelnen Planfeststellungsabschnitte (PFA) ist hoch, jedoch von der Interessentenstruktur her unterschiedlich. Während sich im PFA 2 die Einwendungen aus den Interessenverbänden der Gewerbebetreiber zusammensetzten, sind es im PFA 1 (Haidhausen) mehr Private, die dem Gesamtvorhaben kritisch gegenüberstehen. Im PFA 1 handelt es sich, so weit wir das bisher bewerten können, eher um eine Mischung, das heißt die Gewerbebetreibenden um den Hauptbahnhof herum stehen dem Vorhaben eher positiv gegenüber. Ein Überblick über die privaten Einwander ist noch nicht absehbar.

Münchner Forum: Wie läuft das Verfahren zur Bewertung eventueller Einwände organisatorisch und zeitlich ab? Wann ist aus heutiger Sicht mit einer verbindlichen Genehmigung des Baus zu rechnen?

Die Bahn: Einwendungen zu dem ausgelegten Unterlagen werden direkt der Regierung von Oberbayern zugeleitet und von dort aus an den Vorhabenträger, der DB AG, zur Stellungnahme übergeben. Nach Fertigstellung sämtlicher Stellungnahmen aller Einwendungen findet die Anhörung unter Leitung der Regierung von Oberbayern statt und die Einwendungen und Stellungnahmen werden gemeinsam mit dem Vorhabenträger diskutiert. Die Erörterungen für den PFA 2 fanden in den ersten Januarwochen statt. Für den PFA 3 ist der Termin der Erörterungen für Ende April vorgesehen.

Münchner Forum: Rechnen Sie aufgrund der bisherigen Resonanz mit Klagen gegen die Maßnahme, die den Bauzeitenplan verzögern könnten? Welchen zeitlichen Puffer müsste man nach aller Erfahrung in einem solchen Fall einkalkulieren?

Die Bahn: Inwieweit nach dem Planfeststellungsabschluss mit Klagen zu rechnen ist, können wir nicht beurteilen. Die Gesetzeslage ermöglicht jedem Einwander, auch Klage einzureichen. Für den Fall von Klagen ist mit Zeitverzögerungen zu rechnen. Zeitliche Auswirkungen können von hieraus nicht definiert werden. Zeitfenster sind dafür nicht eingerechnet.

Münchner Forum: Wie sieht der derzeit gültige Bauzeitenplan aus?

Die Bahn: Wir rechnen mit einer Gesamtbauzeit von ca. fünf Jahren. Der Baubeginn bestimmt sich nach der Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses.

Münchner Forum: In der Auslegung wird einleitend noch auf frühere Alternativüberlegungen hingewiesen. Sind diese definitiv vom Tisch? Wo wird bei der gegenwärtigen Planung ggf. noch in irgend einer Weise in Alternativen gearbeitet?

Die Bahn: Alternative Überlegungen zur Trassenführung wurden umfangreich angestellt und diskutiert. Der Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München und die Bahn haben nach intensiven und umfangreichen Untersuchungen entschieden, eine zweite Stammstrecke in Form eines Innenstadttunnels zu planen und zu realisieren. Insoweit wird derzeit an keinen weitergehenden Planungsalternativen gearbeitet.

Münchner Forum: Hatte oder hat die Planung zum Transrapid irgend welchen Einfluss auf die S-Bahn-Planung - abgesehen davon, dass im Hauptbahnhof-Untergrund Platz für einen Transrapid-Haltepunkt freigehalten wird?

Die Bahn: Die Planungen des Transrapid wurden lediglich hinsichtlich der Schnittstellen bei der Logistik untersucht und dies insbesondere für den Fall einer gleichzeitigen Realisierung der beiden Projekte. Schnittstellen hinsichtlich der Bauwerke gibt es nicht.

Münchner Forum: Immer wieder ist auch der Südring als Alternative ins Gespräch gebracht worden. Ist die Entscheidung für die zweite Stammstrecke aus technischen/ kapazitiven oder aus städtebaulichen/ politischen Gründen gefallen? Welche Stellungnahme hat die Bahn bisher zum Thema Südring abgegeben? Der Dresdner Verkehrswissenschaftler Baumgartner hat, wie Sie wissen werden, den Südring erst dieser Tage erneut ins Gespräch gebracht; können Sie seine Überlegungen bitte kommentieren?

Die Bahn: Die Entscheidung für die zweite S-Bahn Stammstrecke im Vergleich zum Südring fiel aus Gründen der verkehrlichen Wirkung, der Attraktivität des gesamten S-Bahn-Systems, aus Gründen der schnellen Erreichbarkeit der Innenstadt, vor allen Dingen um die bestehende Stammstrecke zu entlasten und um ein attraktives Verkehrssystem für den Fall zu haben, wenn in der bestehenden Stammstrecke ein Störfall auftaucht.

Münchner Forum: Bei den Gesamtkosten für die zweite S-Bahn-Stammstrecke wird von ca. zwei Milliarden Euro gesprochen. Stimmt diese Größenordnung, und wie setzen sich die Gesamtkosten ungefähr zusammen?

Die Bahn: Aus dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie wird für die zweite S-Bahn Stammstrecke von einer Größenordnung von ca. 1,3 Milliarden Euro gesprochen. Dies können wir bestätigen. In diesen Kosten sind alle zur Inbetriebnahme der zweiten S-Bahn-Stammstrecke erforderlichen Kosten enthalten.

Münchner Forum: Wie wird das Vorhaben finanziert? Wie weit ist die Öffentliche Hand und wie weit das Unternehmen Bahn involviert?

Die Bahn: Das Vorhaben ist ein GVFG-Projekt (Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz) und wird zu 40% von Land und zu 60% vom Bund finanziert.

Zwei Experten haben die Ausstellung „Zukunft findet [Innen] Stadt“ besucht:

Münchens Zukunft findet innen statt – aber welche?

Zwei ausgesprochene Kenner der Stadt haben wir gebeten, zur Ausstellung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung „Zukunft findet [Innen] Stadt“ in der Rathausgalerie ihre gegensätzliche Meinung zu sagen. Hier sind beide Blickwinkel. Wir stellen sie einander direkt gegenüber, damit Sie sich möglichst einfach ein eigenes Bild machen können.

Frühere Präsentationen von Münchner Stadtentwicklungsplänen gab es nur in zwar hervorragend durchgearbeiteten Büchern von bis zu drei Bänden, die aber nur Fachleute erreichten. Kaum ein Stadtpolitiker nahm sie zur Kenntnis. Die Bürger erreichten sie nicht. Das ist anders geworden. Schon Begriffe wie „Perspektive München“ kamen der Realität näher. Und nun wird also eine Ausstellung in der Stadtmitte mit einem Neugier erzeugenden Titel „Zukunft findet [Innen] Stadt“ gezeigt.

Pro: So wird Planung verständlich

Sie ist ein gar nicht selbstverständliches, sinnliches Angebot an alle Mitwirkenden in stadtplanerischen Entscheidungsprozessen und deshalb sehr positiv zu bewerten, auch wenn sie natürlich über die damit verbundenen Konflikte kaum et-

Contra: Innenstadt, schöngefärbt

Alles wäre einfacher, wenn es so wäre, wie die Ausstellung der Rathaus-Galerie unterstellt: dass nämlich Münchens Zukunft in der Innenstadt angebahnt wird. Im Sprachgebrauch der Münchnerinnen und

was andeuten kann. Jeder Münchner kann überall auch Schwächen der Regionalpolitik und -Planung kennen lernen. Es ist keineswegs selbstverständlich, dass dieses Thema einschließlich der staatlichen Verlegungspolitik der Universitäten in die Region in der Ausstellung der Stadt mit angesprochen wird - natürlich sehr behutsam. Der Besucher freut sich über die Mischung von einfachen Bildern, Plandarstellungen, Texten und Modellen. Sie ermöglichen Vergleiche von altem Zustand und neuer Erwartung. Das spricht Laien jeden Alters an, ebenso vier Hörgeräte mit Interviews und ein Bildschirm mit dem digitalen Stadtmodell des Kommunalreferates. Je nach Stimmung kann der Besucher vom Leitbild-Rechteck zu Einzelprojekten und zurück wechseln, und dabei findet er Blumenkästen unter den Bildern und Plänen und sogar unauffällige Sitzflächen. Eine Liste von 31 Orten für den Stadtrundgang, den Christiane Thalgot per Beamer beschreibt, kann als Anregung für das schon ältere Münchner Forumsprojekt Zukunftspfade dienen. Erfreulich ist auch eine Ecke für Veranstaltungen. Zusammen mit Podiumsdiskussionen wirkt der Kontext der Exponate viel mehr als in anonymen Räumen.

Ausstellung macht Lösungsansätze lebendig

Für den Umgang mit planungspolitischen Problemen und Konflikten zwischen den Partnern in Entscheidungsvorgängen stellt die Ausstellung sinnlich wahrnehmbare Bezüge her. Sie macht Lösungsansätze lebendig, allerdings nur so lange die Präsentation auch in einem Konflikt greifbar ist. Man vergleiche die Wirkung einer solchen Ausstellung im Stadtzentrum mit der gesetzlichen Verpflichtung zum Aushang viel schwerer lesbarer Planfeststellungsverfahren, Flächennutzungspläne, Bebauungspläne usw. im Hochhaus, im Stadtmuseum oder in Bezirksinspektionen...

Schade nur, dass die Bürger auf dem Marienplatz diese Offerte im Werbe-Überangebot kaum wahrnehmen können und dass sie vor 12 Uhr nicht besucht werden kann. Dass die „Leitlinien“ auch in englischer Sprache zu lesen sind, ist erfreulich. In einer Stadt mit vielen internationalen Besuchergruppen zeigt dies, dass die Stadt welt-offener ist als die meisten Münchner Anbieter von Informationen (z.B. die Verkehrsbetriebe). Schade ist auch, dass diese Ausstellung lange vor der Touristenzeit wieder geschlossen wird. Langfristig käme es der Stadtplanungspolitik und nicht zuletzt den Bürgern zu Gute, wenn sie irgendwo im Zentrum auf Dauer gezeigt werden könnte.

Gerhard Meighörner

Münchner, aber auch in ihren Köpfen ist es anders. Da findet die Stadt überhaupt nur innen statt, vor allem da, wo sie die Wittelsbacher einst mit einer Mauer samt vier Türmen hingestellt haben.

Zugegeben: Auf einem derartig mit Geschichte und Emotionen prall gefüllten Sack Erdoberfläche ist nicht leicht planen. Einen umfassenden Plan verlangt der Besucher aber auch gar nicht bei seinem Rundgang durch die zahlreichen Bau- und Umbauprojekte aus jüngster Zeit. Was ihn irritiert, ist der naive Optimismus von Wandsprüchen wie „Münchner Stadtgestalt bewahren, neue Architektur fördern.“ Schön wär's, wenn das vom Planungsreferat einfach mal so verordnet werden könnte.

Sind Behördenbauten nur Tafelsilber?

Die weitreichendsten Eingriffe in die Substanz der Münchner Innenstadt haben mit einer Entdeckung des Bayerischen Staatsministers der Finanzen zu tun. Behördenbauten sind Tafelsilber, wenn der Staatshaushalt von heute auf morgen schuldenfrei gemacht werden muss. Für diesen von urbanen Rücksichten ganz und gar unbelegten Sachverhalt findet die Ausstellung die Worte „Der Freistaat aktivierte unter dem Eindruck der Haushaltslage seinen wertvollen Immobilienbesitz (Alter Hof, Alte Chemie, Alte Akademie).“ Es folgt kein Wort über die Gefahr von Funktionsverlusten für das Oberzentrum München oder über die drohende Monostruktur in der Innenstadt: derzeit nehmen im hohem Tempo nur die Hotels zu und die Coffee-shops.

Ob die teuren Wohnungen den Einwohner-schwund – seit 1970 haben sie sich von 14.000 auf 7.000 halbiert – wirklich umkehren werden, kann man sich schwer vorstellen. Desgleichen weiß ich nicht, ob die Nachfrage nach Büroraum vorhanden ist, die als Spekulation hinter der Verlagerung der nicht nur bei den Innenstädtern beliebten Innenstadtkliniken steckt.

Über diese und über andere Zielkonflikte schweigt sich die Ausstellung aus. Gerade weil sie an ihr hängen, hätte man den Münchnerinnen und Münchnern aber ruhig etwas schonungsloser über ihre Innenstadt Auskunft geben sollen. Florian Sattler