



Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dieser Ausgabe starten wir in das Jahr 2012, zu dem wir Ihnen viel Erfolg wünschen. Das Münchner Forum wird sein Jahresprogramm wie gewohnt im Februar abstimmen; dazu berichten wir noch.



Heute lesen Sie einige Beiträge zu ökologischen Themen: zum **Grün**, zur **Isar**, zu **Lärmschutz** (S. 2-5 und. 8-9), und zu einer aktuellen städtebaulichen Frage in **Allach** (EKZ, S.6). Kompakt -

urban - grün: Dass es mit der Grünversorgung in München im Vergleich zu anderen Städten gut steht, bemerken besonders die Zugezogenen und Gäste. Zufriedenheit, Dichte und Urbanität sind keine Gegensätze, sondern bedingen sich sogar – das zeigt ein Rückblick auf eine **Tagung zur Urbanität** (S 19). Zuvor kommen wir auf S.10 auf **Freiham** als Schulstandort zurück: Beteiligung und Integration von Erfahrungen an anderen Standorten werden in einem Hearing angemahnt. Auf Grundfragen der **Stadtbaukultur und Beteiligung** geht ein Gespräch von Stadtbaurätin Elisabeth Merk mit ihrer Berliner Kollegin Regula Lüscher ein (S.12); dazu bringen wir einen Kommentar. Nach einem Bericht zum Verhältnis von **Stadt und Umland** (S.13) schildern wir - pro und contra - die Entwicklungen auf dem **Flughafen** (ab S.14). Anschließend porträtieren wir die erste Runde der Diskussionsreihe **Stadtfragen**, in denen junge Menschen ihre Ideen zur Stadtentwicklung darstellen (S. 18). Sie zeigen, dass sich die junge Generation mit Fragen der Stadtentwicklung konstruktiv und ideenreich auseinandersetzt. Am Schluss stehen wie gewohnt **Kurzmeldungen** und **Leserbriefe**. Sie sind wie immer eingeladen, sich mit Zuschriften, Anrufen oder Mails an der Diskussion über München betreffende Fragen zu beteiligen.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Czisch, Vorsitzender des Programmausschusses

INHALT:

Prof. Ingrid Krau:	
Wie grün ist München?	2
Isarlust	
Raum für Urbanität und Natur	4
Letzte Frist für das Backstage Städtebaupreis 2010	5
Oertelplatz in Allach	
Was die Stadt dort vorhat	6
Einkaufszentrum Mira Münchens Konzertsaal	7
Lärmschutz in der Stadt:	
Nur bei Schnee? Was tun wir?	8
Flüsterasphalt bleibt Versuch Brauner Brücke leiser?	9
Schulen für Freiham, aber wie?	
Bitte keine Klöster/Kasernen	10
Stadtbaukultur à la Lüscher	12
Kommentar Bürgerbeteiligung	13
Stadt und Umland	13
Flughafenausbau:	
Münchner Bündnis: Keine dritte Startbahn	14
Flughafen auf Wachstumskurs: Wie FRA – in MUC-Qualität	16
Spannende Stadtfragen:	
Frei-Räume fördern	18
isw-Tagung zur Urbanität	19
Kurzmeldungen, Leserbriefe	21

IMPRESSUM

Münchner Forum e.V.

Schellingstr. 65, 80799 München
verantwortlich: U. Ammermann

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

Ingrid Krau stellt Fakten über die Grünversorgung der Stadt München zusammen:

Wie grün ist München? Einige Kennzahlen zum Nachdenken

München ist im Erbe der Stadtentwicklung des 19. Jahrhunderts, einer Zeit ungebremster privater Investitionen in den Städten Europas, auch heute noch die am dichtesten bewohnte Stadt Deutschlands.

Mit einer Einwohnerdichte von 4.275 Einwohnern/qkm hat München die höchste Dichte der insgesamt 3.103 deutschen Städte, noch vor Berlin mit 3.851 Einwohnern pro Quadratkilometer (E/qkm), das auf Platz 2 steht. (Einwohnerdichte bezogen auf die gesamte Stadtfläche für 2008, amtliche Angaben nach: Indikatoren und Karten zur Raum- und Siedlungsentwicklung in Deutschland und in Europa des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung INKAR 2010 / BBSR). Die Siedlungsdichte beträgt nach gleicher Quelle 5.721 E/qkm für München, bezogen auf die Siedlungsfläche, die alle bebauten Grundstücke umfasst. Auch hier nimmt Berlin mit 5.506 E/qkm den zweiten Platz ein.

Wie bekannt resultiert die hohe Einwohner- und Siedlungsdichte Münchens aus kompakten Bauweisen auf relativ kleinen Grundstücken, aber auch aus dem im Vergleich zu anderen Städten besonders kleinen Stadtgebiet. Daher ist es notwendig, über die Stadtgrenze hinaus zu blicken. Dabei fällt auf, dass auch eine Reihe von unmittelbar benachbarten Gemeinden, die zum Siedlungskontinuum Münchens gehören, ganz vorn auf der Dichteskala der 3.103 deutschen Städte rangieren: Ottobrunn nimmt mit 3.603 Einwohnern/qkm Einwohnerdichte Platz 3 ein, Gröbenzell mit 3.044 E/qkm Platz 5, Neubiberg mit 2.464 E/qkm Platz 17 und Unterhaching mit 2.192 E/qkm Platz 28. Auch das größere München zeigt sich also als überdurchschnittlich dicht bewohnt.

Nimmt man für das Jahr 2020 einen Zuwachs auf 1,5 Millionen Einwohner für München an, so wird die Einwohnerdichte dann bei gut 4.800 E/qkm liegen, die Siedlungsdichte bei etwa 6.300 E/qkm; aufgrund des stärkeren Einwohnerwachstums in München nimmt der Abstand zu allen anderen Städten beträchtlich zu.

INKAR 2010 macht für 2008 auch Angaben zur Freiflächenentwicklung der Städte (Freifläche = unbebaute Fläche inkl. Hausgärten, Spielplätzen, Hofflächen und Grünflächen). Danach hält München hier nur 87 qm/Einwohner bereit, Ottobrunn zeigt den Tiefstwert von 51 qm/E, Gröbenzell 90 qm/E. Alle anderen Großstädte weisen zumeist zwischen 160 und 300 qm/E auf.

München rangiert mit 15,6 Prozent Erholungsfläche an der Stadtfläche ganz weit vorn

München hat aber früh aus der Not eine besondere Tugend gemacht. Es rangiert mit 15,6 Prozent Erholungsfläche an der gesamten Stadtfläche im Jahr 2011 vor Köln, Leipzig, Bremen, Frankfurt, Stuttgart, Dresden, die in gleicher Reihenfolge nur 10,4, 9,0, 8,2, 6,7, 5,5 und 4,5 qm/E aufweisen können (die Kategorie Erholungsfläche umfasst Grünanlagen, Spielplätze, Sportanlagen und Kleingärten. Angaben aus München Statistik, 1. Quartalsheft 2011). Dabei hat München gegenüber 2001 sogar um 6,5 Prozent zugelegt. Es hat der Münchner Tradition großzügiger und wohlgestalteter Stadtparks folgend neue Parkanlagen geschaffen, die bei der hohen Dichte Zugang zu allgemeinem, öffentlichem Grün sichern.

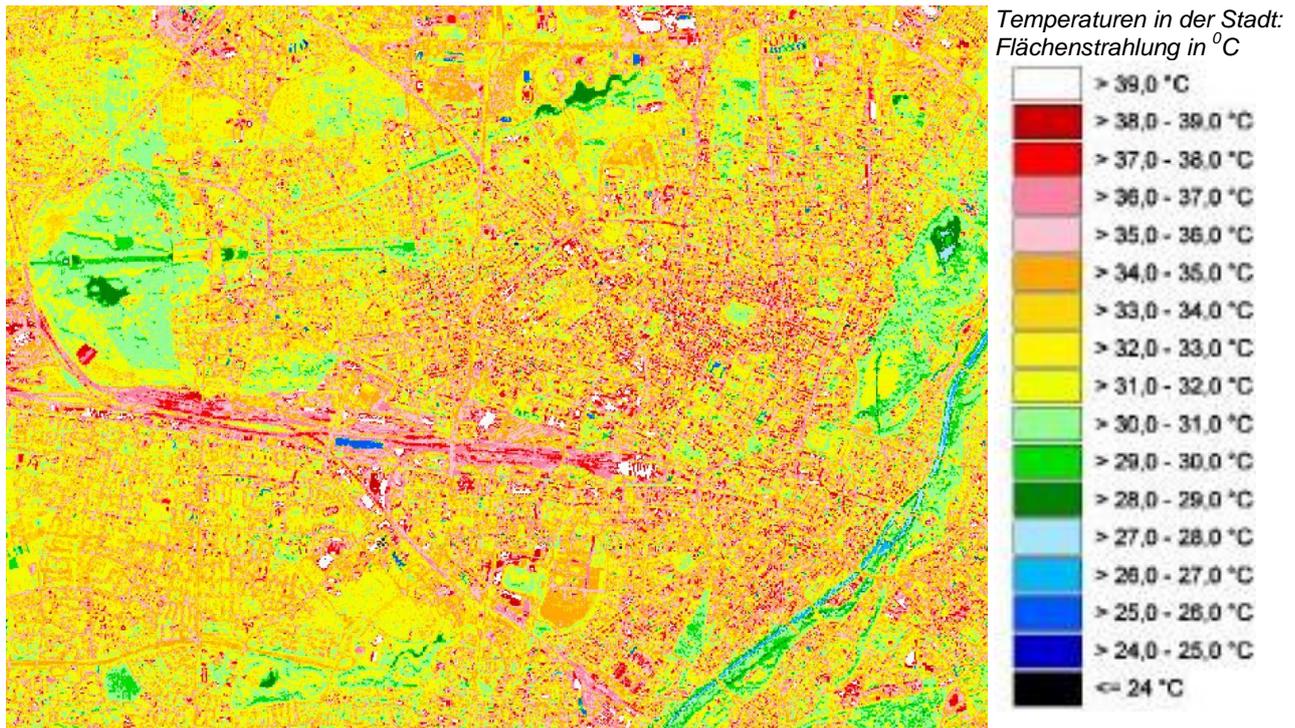
Die Kleingartenflächen haben sich gegenüber 2001 auf 2,9 Prozent an der Stadtfläche nahezu verdoppelt; das dürfte insbesondere durch die neuen Krautgärten erreicht worden sein, ist aber im Vergleich zu anderen Städten und angesichts der wachsenden Nachfrage nach Flächen für urbanes Gärtnern eher gering. Die Sportflächen haben hingegen deutlich abgenommen.

Die Münchner wissen die Vielzahl, die hohe gestalterische Qualität und den Nutzen ihrer Parks zu schätzen. Das belegen die 2006/7 durchgeführten Umfragen der Städtegemeinschaft *Urban Audit* zur subjektiven Wahrnehmung der Lebensqualität in europäischen Städten sowie des Verbandes Deutscher Städtestatistiker (VDSt) für deutsche Städte (VDSt, Urban AuditD (Hg.)), Le-

bensqualität aus Bürgersicht, Frankfurt a.M. 2008). Danach sind die Münchner mit ihren öffentlichen Parks und Gärten mit Abstand am zufriedensten, bei den Sportanlagen liegen sie nach Freiburg auf Platz 2. Beides trägt dazu bei, dass München gleichauf mit Hamburg die höchsten Anteile an Bürgern aufweist, die mit ihrer Stadt zufrieden sind. Allerdings zeigten die Münchner 2006 eine nur geringe Zustimmung, dass es in den nächsten fünf Jahren angenehmer sein wird, in ihrer Stadt zu wohnen. Da dürften vor allem weiter steigende Mietpreise in München antizipiert worden sein, wie es sich ja auch eingestellt hat.

Erwähnen möchte ich noch, wie ebenfalls von mir bei der Podiumsdiskussion „Ohne Grün kaputt?“ in der Münchner Volkshochschule in Ergänzung von Prof. Pauleit herausgestellt, dass die Klimafolgen der Dichte Münchens schon längst ein erhebliches Problem darstellen. Das zeigte schon die umfassende Thermalkartierung Münchens im Jahr 1982 im Auftrage des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen (Baumgartner, A., Mayer, H. Noack, E.-M., Abschlussbericht Stadtklima Bayern München 1985 s.u.).

Die Messungen zu unterschiedlichen Jahres- und Tageszeiten weisen in den Thermalkartierungen für das gesamte Münchner Stadtgebiet große Teile der Innenstadt als zur Sommerzeit langfristig überhitzt aus. Die Strahlungshitze kann über Nacht kaum bis gar nicht abgebaut werden, die kleineren Parks und Grünanlagen tragen nur bis in die zweite Reihe der Randbebauung zum Hitzeabbau bei. Durchlüftung aus dem Umland über Frischluftschneisen erreicht nur Teile des Innenstadtbereichs.



Diese Wärmebildkarte zeigt: Generell ist es im bebauten Stadtbereich etwa fünf Grad wärmer als in den Münchner Parks. An der Bahn kann es sogar bis zu zehn Grad wärmer werden.
Bild: RGU UW12

Die Stadt München bemühte sich seither um eine konsequente Stadtentwicklung mit der verstärkten Begrünung von Höfen, Blockinnenbereichen, Baumpflanzungen im Straßenraum und der Begrünung von Hausfassaden und Flachdächern.

Diese Vorgaben könnten in letzter Zeit mit den verstärkten Bemühungen um Nachverdichtungen in Kollision geraten. Angesichts der Zunahme der Temperaturen auch in München scheint es angezeigt, bei den Neubauprojekten die Auswirkungen auf das lokale Mikroklima und auf das Stadtklima wieder deutlicher zu bedenken und so weit es geschieht auch öffentlich zu kommunizieren.

Prof. Ingrid Krau

Von Bibern und Mücken, Menschen und Münchnern an der innerstädtischen Isar:

Der innerstädtische Isarraum - Raum für Urbanität UND Natur

Gleich in seiner ersten Themensitzung am 8. Dezember im Café München 72 hatte sich der Arbeitskreis Isarlust des Münchner Forums und der urbanauten vorgenommen, mit den Vertretern der Naturschutzbelange ins Gespräch zu kommen. Es gelang ein Gespräch in konstruktiver, offener Atmosphäre, bei dem deutlich wurde, dass es einen großen Willen zur Kooperation und gegenseitigem Respekt im Umgang mit dem innerstädtischen Isarraum gibt.

Mit dabei waren Georg Etschreit (Vorstand des Bund Naturschutz München e.V.), Dr. Heinz Sedlmeier (Geschäftsführer, Kreisgeschäftsstelle München, LBV), Rolf Renner (Isar-Allianz, Koordinationsbüro) und Astrid Sacher (Leiterin der Unteren Naturschutzbehörde der LH München)



Bild: www.yutaro.de

In der Einladung zum Treffen hieß es: „Im innerstädtischen Isarraum treffen wie in keinem anderen städtischen Raum Münchnerinnen und Münchner, Verkehr, Flora und Fauna auf engstem Raum aufeinander. Einerseits ist die Ludwigsbrücke in diesem zentralen Stadtraum der Ort des Gründungsmythos der Großstadt München (Ost-West-Achse), andererseits stellt der Flussraum eine wichtige naturräumliche Verbindung von den Alpen bis zur Donau (Nord-Süd-Achse) dar. Wie können diese scheinbaren Gegensätze Naturraum und Stadtraum eine gemeinsame sich gegenseitig fördernde Wirkung entfalten? Was bedeutet „Landschaftsschutz“ in einer solchen Situation? Gibt es Leitideen, wie sich Stadt und Natur vereinbaren lassen? Welche konkreten kurzfristigen Maßnahmen können wir uns vorstellen?“

Der Vertreter des Bundes Naturschutz Georg Etschreit äußerte zu Beginn der Diskussion als bewusst überzogene Pointierung die Sorge, dass es das Ziel der Befassung mit dem innerstädtischen Isarraum im Landschaftsschutzgebiet sei, diesen „dauerhaft zu bespielen“ oder „eventisierend aufzuhübschen“ und ihm damit den Charakter des voralpinen Wildflusses zu nehmen. Er spricht sich zugunsten von Vögeln, für Gebüsch und gegen Rückschnitt für die Gewinnung von Blickbezügen aus. Er möchte auch keine weiteren Zugänge für die Münchnerinnen und Münchner zum Isarbett wegen des „ekelerregenden Gestanks von Schweinefleisch“, das die Griller ver-

ursachen. Das eigentliche Problem des innerstädtischen Isarraums sei der Verkehr in der Nord-Süd- und Ost-West-Verbindung mit seinem Lärm und seiner Staubentwicklung. Hier könne man durchaus gemeinsam etwas machen. Dr. Heinz Sedlmeier, Rolf Renner und Astrid Sacher halten es hingegen in ihren Eingangsstatements und Diskussionsbeiträgen, getragen von einem pragmatischeren Willen, für durchaus möglich, behutsame Eingriffe zu Gunsten der Stadtgesellschaft - insbesondere der Erholungssuchenden - im innerstädtischen Isarraum vorzunehmen, ohne die Natur zu schädigen. Es gibt aus Sicht des Naturschutzes durchaus Möglichkeiten, die Isar nicht vom Menschen abzukoppeln und gleichzeitig dem Naturschutz Rechnung zu tragen. Ganz Tabu sollten dabei die Schwindinsel und die kleine Isar sein, über die anderen Bereiche des innerstädtischen Isarraums könne man reden. Eine Isar für die Münchnerinnen und Münchner UND die Natur ist aus Sicht der Vertreter der Naturschutzbelange machbar.

In der anschließenden Diskussion des Arbeitskreises wird deutlich, dass keiner von den Anwesenden an eine „dauernde Bespielung“ oder „eventisierende Aufhübschung“ des innerstädtischen Isarraums denkt. Die überspitzt vorgetragenen Sorgen des Vertreters des Bundes Naturschutz werden von allen Anwesenden mit großem Respekt wahr- und ernstgenommen und in der Diskussion entkräftet. In der spannenden und sehr ernsthaften weiteren Diskussion werden zahlreiche Vorschläge für Leitideen und kurzfristige Maßnahmen zur künftigen Entwicklung des innerstädtischen Isarraums als Stadt- UND Naturraum entwickelt.

Die ausführliche Dokumentation des Abends mit Vorschlägen für Leitideen und kurzfristige Maßnahmen findet sich auf www.muenchner-forum.de und auf www.urbanaut.org und wird dem Planungsreferat offiziell als Input für die Rahmenplanung zum innerstädtischen Isarraum zugeleitet. Die nächsten beiden Sitzungen des Arbeitskreises Isarlust finden Mitte Januar und Anfang Februar statt. Dabei beschäftigt sich der Arbeitskreis mit der Frage „Wem gehört der innerstädtische Isarraum?“ also Eigentums- und Regulierungsfragen und mit dem Thema „Der innerstädtische Isarraum als Kulturraum“. Termine und Gesprächspartner finden Sie in Kürze auf den beiden Homepages.

Benjamin David, Wolfgang Czisch

Backstage: letzte Verlängerung der Mietverträge und schrittweiser Rückzug

Die Münchner Kulturbühne Backstage soll in einen Neubau auf dem eigens dafür angekauften Grundstück an der Reitknechtstraße 6 umziehen. In ihrem jetzigen Domizil kann sie nur noch bis August 2012 bleiben. Dorthin war das Backstage 2008 nach mehreren Umzügen innerhalb des Stadtgebiets bis Ende 2010 gegangen. Damals hatte aurelis die Mietverträge kurzfristig bis Ende 2011 verlängert, die Genehmigungsbehörde erteilte die Nutzungserlaubnis. Bis Mitte 2012 muss das Backstage nun die angemieteten Stellplatzflächen räumen und andernorts neue Parkplätze ausweisen. Danach will aurelis die Mietverträge für die kleineren Veranstaltungsbereiche „Club“ und „Halle“ in der Nähe der Friedenheimer Brücke bis Ende 2014 letztmalig verlängern. An der künftigen Adresse darf ausschließlich für kulturelle Zwecke bebaut werden. Nach dem Willen von Hans-Georg Stocker soll ein mehrgeschossiges Gebäude mit Tiefgarage und mehreren Bühnen entstehen. Dem Backstage bleiben für den Neubau insgesamt knapp vier Jahre Zeit. GBR

Ausstellung zum Deutschen Städtebaupreis 2010 ist noch bis Februar im Plantreff

Noch bis zum 24. Februar zeigt der Plantreff in der Blumenstraße in einer kleinen Ausstellung die Gewinner des Deutschen Städtebaupreises 2010. Unter den Einreichern war auch München gewesen. Die schon in den 1970er Jahren begonnene, aber erst kürzlich abgeschlossene Sanierung eines Haidhauser Häuserbocks an der Rosenheimer Straße brachte München eine lobende Erwähnung ein. Den Hauptpreis bekam die westfälische Universitätsstadt Münster für die sensible Bebauung einer Stadtbrache in ihrem historischen, nach massiven Kriegszerstörungen aber zunächst weit weniger sensibel wiederaufgebauten Zentrum zuerkannt. Der Plantreff ist zu den üblichen Bürozeiten geöffnet.

Ortskern Allach: Ein Einkaufszentrum kommt. Geschäftsleute müssen sich umstellen:

Was die Stadt im Münchner Westen am S-Bahnhof Allach vor hat

In Allach will die Stadt per Bebauungsplan direkt an den Bahngleisen ein neues Einkaufszentrum durchsetzen. Ein Lärmschutzriegel ist städtebaulich sicherlich sinnvoll. Aber ob die neuen Bauvorhaben in das Ortsbild passen, ist fraglich. Und ob 13.000 Quadratmeter neue Verkaufsflächen den bestehenden örtlichen Einzelhandel nicht austrocknen oder zumindest zum Umzug in dieses künftige EKZ zwingen werden, will gut überlegt werden.



Die nördliche Schmalseite des künftigen Allacher Einkaufszentrums fügt sich in den Örtelplatz gut ein. Die Langseite (rechts, lila) wird parallel zur Bahn verlaufen. Neben das EKZ sollen neue Wohnungen kommen (rot).
Bilder: Prof. Hierl / Stadt München

Während die Stadt anderswo um jeden Baum kämpft, will sie hier einen ganzen Platz mit altem Baumbestand kahl schlagen: Der Örtelplatz soll an der einzigen Seite mit harmonischen Proportionen einer überdimensionierten überdachten Bushaltestelle (rechts, grau – es gibt dort gerade mal drei Buslinien) und einer Tiefgaragenzufahrt geopfert werden. Dieser Akzent ist unvermittelt und strukturfremd.

Die Planung nimmt keinen Bezug auf den umgebenden Gebäudebestand, und zwar weder hinsichtlich der Nutzung noch hinsichtlich der Gebäudestruktur. Für eine Weiterentwicklung und Verdichtung des Gebäudebestandes macht sie kein anschlussfähiges Angebot. Stattdessen sieht die Planung im Wohnbereich Würfelbaukörper in nicht nutzbaren halböffentlichen Freiflächen mit Flachdächern vor. Sie finden in der Umgebung keine Entsprechung – es gibt dort ausschließlich Sattel- und Walmdächer. Ein Zwang zu Flachdächern im Planungsgebiet – wie auch von Pultdächern – ist abzulehnen.

Das Einkaufszentrum mit 13.000 Quadratmetern Geschossfläche ist für den örtlichen Bedarf überdimensioniert; offensichtlich wird mit überörtlicher Kundschaft gerechnet. Das Einkaufszentrum soll nur zum S-Bahnhof hin erschlossen werden; eine Anbindung an den südlichen Wohnbereich rund um die Hintermeierstraße für Fußgänger und Radfahrer fehlt. Wegen seiner Eingeschossigkeit braucht es auch unverhältnismäßig viel Platz; es sollte auf zwei Geschosse umgeplant werden, um weiteren Platz für Wohnungen zu schaffen. Liegt ein Verkehrsgutachten vor, das den Quell- und Zielverkehr zum Einkaufszentrum prognostiziert? Und wer soll im Einkaufszentrum vertreten sein? Aldi, Lidl, Netto und Rewe sind mit Neubauten im unmittelbaren Umfeld bereits vertreten. Auch Tengemann an der Allacher Straße sowie HIT Am Neubruch sowie zwei Nettomärkte an der Eversbuschstraße sind im näheren und weiteren Umfeld mit modernen zeitgemäßen Flächen vertreten. Im Lebensmittelbereich besteht in Allach mindestens eine Vollversorgung, wenn nicht



bereits jetzt Überversorgung – weitere Angebote im Einkaufszentrum würden diese auf Kosten der vorhandenen Geschäfte verschärfen. Im übrigen würde der Einzelhandel besonders in der Vesaliusstraße durch das überdimensionierte Einkaufszentrum in seiner Existenz ebenso bedroht ebenso wie die vorhandene, noch gut gehende Gastronomie. Statt eines geplanten dreigeschossigen an das Einkaufszentrum anzuklebenden Wohnriegels sollte die Stadt Wohnungen auf dem Einkaufszentrum vorsehen, ähnlich wie das bei den Pasing Arcaden gelöst wurde.

Der ehemalige Hochbunker soll Hotel werden. Ob sich für ein so kleines Hotel ein Betreiber finden wird, beurteilt der Arbeitskreis im Münchner Forum skeptisch. Die Stadt sollte deshalb auch Alternativnutzungen zulassen und so vermeiden, dass der Hochbunker weiter ungenutzt bleibt und weiter verfällt. Die gegenwärtig oberirdisch untergebrachten, überdachten Fahrradstellplätze sollten wieder benutzerfreundlich oberirdisch angeordnet werden, damit Fahrräder nicht „wild“ um den Bahnhof und das Einkaufszentrum herum abgestellt werden.

Insgesamt braucht Allach ein angemessenes Zentrum mit einer Aufwertung des S-Bahn-Zugangs, sozusagen einen Bahn-Hof für den Bahnhof. Die jetzige Planung wird diesem Ziel nicht gerecht. Ist es nicht sinnvoll eine Planung im Kontext mit dem südlich angrenzenden Kirschgelände zu verfolgen? Nur so kann eine für Allach und den ganzen Münchener Nord-Westen optimale Lösung zustande kommen, gibt der AK Bauleitplanung zu bedenken. AK Bauleitplanung

Einkaufszentrum Mira im Münchner Norden ist derzeit Schlusslicht in Deutschland

Die Mieter des 2008 eröffneten Einkaufszentrums am U-Bahnhof Dülferstraße sind entweder besonders verwöhnt und deshalb extrem kritisch oder sie hatten an den quietschbunten Würfel an



Das Mira.

Bild: GBr

der Schleißheimer Straße besonders hohe Erwartungen. Das rund 19.000 Quadratmeter große EKZ, nach dem Stand vom November zu 97 Prozent vermietet, läuft anscheinend so schlecht, dass elf Mieter, die sich an einer Abstimmung unter 200 deutschen Einkaufszentren beteiligt hatten, ihm die Note 4,55 gaben – die schlechtestmögliche Note ist 5. Damit ist das Mira das absolute Schlusslicht in Deutschland. Der Center-Manager Wollersheim wurde in der Fachpresse mit den Worten zitiert, Einkaufszentren bräuchten heute eben etwas länger, um auf die Füße zu kommen. Mehr Umsatz erwartet er vom geplanten Autobahnanschluss der Schleißheimer Straße an die A99 sowie von der in der Nachbarschaft geplanten Fachoberschule und von weiteren Wohnungen. In vier bis fünf Jahren „schlimmstenfalls“ erwartet Wollersheim Besserung. Quelle: Immobilienzeitung

Die Gasteig-Philharmonie bleibt für lange Zeit Münchens einziger großer Konzertsaal

Oberbürgermeister Christian Ude hält die Realisierungschancen für einen zusätzlichen Konzertsaal in München für äußerst gering. Da der Freistaat entgegen seinen Ankündigungen bis Jahresende keine definitive Entscheidung bekanntgeben konnte, bietet die Stadt nach Udes Worten dem Rundfunkorchester für seine Standortentscheidung für oder gegen die Philharmonie im Gasteig (2400 Plätze; zum Vergleich: das Nationaltheater hat 2.000, der Herkulesaal 1.270 und das Prinzregententheater 1.183 Sitzplätze) ein halbes Jahr Fristverlängerung an. Falls bis dahin keine Zusage für einen weiteren Verbleib dieses Orchesters im Gasteig vorliegt, müsse die Stadt allein entscheiden, welche architektonischen, technischen und akustischen Verbesserungen sie dort schultern könne, um den Philharmonikern im Gasteig eine möglichst attraktive Zukunft zu sichern. Immerhin müsse die Stadt bis ins Jahr 2030 noch 75 Millionen Euro Leasingraten in den Gasteig stecken. „Das ist viel Geld, das man nicht missachten darf,“ sagte Ude in einem Gespräch mit den Philharmonikern. „Aber immerhin haben wir dafür im kommenden Jahrzehnt auch den einzigen real existierenden großen, reinen Konzertsaal in München.“ GBr

Lärmschutz in der Stadt: Was kann die Stadt tun gegen immer mehr Krach?

Die Natur mindert unseren Lärm nur bei Schnee. Was tun wir?

Lärmgrenzwerte für Kraftfahrzeuge, den hauptsächlichen Lärmverursachern, legt der Gesetzgeber fest, also der Bund, der sich an europäische Regelungen zu halten hat. Ebenso verhält es sich bei der Lärmentwicklung der Reifen. Bei Autobahnen auf Stadtgebiet ist die Autobahndirektion Südbayern bzw. die Regierung von Oberbayern zuständig. Also hat die Stadt bei Lärm, der von Fahrzeugen ausgeht, wenig Einfluss: Sie muss aber dessen Auswirkungen begrenzen. Das hat sie bereits an vielen Stellen getan. Trotzdem bleibt noch viel zu tun. Hier eine Übersicht.

Der effizienteste Lärmschutz greift an der Quelle: Lärm, der gar nicht erst entsteht, braucht auch nicht mühsam gemindert zu werden. Dazu gehören Verkehrsvermeidung, Verkehrslenkung und Verkehrsmanagement, mehr Radverkehr und mehr öffentlicher Verkehr mit Bussen und Bahnen, ebenso eine Parkraumbewirtschaftung und das Lkw-Umleitungskonzept durch die Innenstadt – die Umweltzone nützt auch der Lärminderung. All das wirkt aber nur langsam; und zu bedenken ist auch, dass 20 Prozent weniger Verkehr nur 1 dB(A) weniger Lärm bedeutet. Besonders wirksam gegen Lärm sind Elektro-Fahrzeuge. Sie sind beim Anfahren und bei niedrigen Geschwindigkeiten erheblich leiser. Bei der seit 19961 bundeseinheitlich festgesetzten innerstädtischen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h hat die Stadt Handlungsspielraum. 30 km/h vermindern den mittleren Pegel um 2 bis 3 dB(A), den Vorbeifahrtpegel sogar um bis zu 7 dB(A), wenn Beschleunigungen vermieden werden und der Straßenbau einen stetigen Verkehrsfluss unterstützt (Grüne Welle). Subjektiv werden die Minderungen durch die erhöhte Sicherheit noch positiver bewertet. Nun ist Tempo 30 als Zonengeschwindigkeit in München bereits in großem Stil eingeführt, weniger jedoch auf größeren Straßen. Das ist jedoch ebenso denkbar. Tempo 30 ist auch zeitlich begrenzt möglich, etwa wenn die Nachtruhe besonders geschützt werden soll.



Bild: Umweltbundesamt



Sie stören besonders häufig: Motorradfahrer. UBA

Ab etwa 30 km/h dominieren beim Pkw die Abrollgeräusche der Reifen. Da die Abrollgeräusch auch von der Qualität der Fahrbahndecke abhängig sind, spricht man von den Reifen-Fahrbahn-Geräuschen. Auf die Auswahl der Reifen hat eine Kommune keinen Einfluss, wohl aber auf die Auswahl der Straßendeckschicht. Zwischen einer lauten Kopfsteinpflasterdecke und einer speziellen lärmarmen Splittmastixdecke liegen Minderungen von bis zu 8 dB(A). Viele Kommunen Deutschlands experimentieren mit sogenanntem Flüsterasphalt. Eine bezahlbare, akustisch und bautechnisch dauerhafte Norm-Lösung gibt aber noch nicht. An mehreren hoch belasteten Straßenabschnitten in München wurden deshalb Erprobungsstrecken eingerichtet.

Alte, unebene Deckschichten sind in vielen Fällen lauter als neue. Fahrbahnerneuerungen bringen deshalb meist auch akustisch etwas. Frostschäden, Aufgrabungen, unsachgemäß behobene Straßenschäden und Kanal- und Gullydeckel sind besonders bei Lieferfahrzeugen der Grund für lästige Schlag- und Rattergeräusche. Die entstehen auch bei Brückenfugen und Querungen von Straßenbahnschienen. Greift die Stadt hier ein, dann senkt sie die Lärmbelastung spürbar. Man kann Lärm auch am Rand einer Straße abschirmen. Lärmschutzwände sind aber nur an wenigen Stellen möglich. Ihre Höhe und Länge sind stadtgestalterisch oft ein Problem.

Schwierig sind auch die häufig nötigen Unterbrechungen für Einfahrten. Schöner sind Lärmschutzwälle, sie brauchen allerdings viel Grund. Es gibt sie aber auch innerhalb der Stadt, z.B. entlang der Olympiastraße (Südpark). Die Wirkung von Abschirmungen lässt sich durch Tieferlegung verstärken. Aber auch Troglagen reduzieren den Lärm nur bedingt. Wesentlich besser wirken Einhausungen. „Richtig wegstecken“ kann man den Straßenlärm nur durch Tunnel, und auch nur dann, wenn kein Rest-Oberflächenverkehr verbleibt.

Große und lange Gebäude sind oft hervorragende Abschirmungen. Wenn die schutzwürdigen Räume zur straßenabgewandten Seite hin orientiert werden, lässt es sich darin auch wohnen. Auf den Rückseiten großer Gebäude wurden Pegelminderungen von bis zu 25 dB(A) gemessen. Keine ruhigen Gebäudefassaden gibt es allerdings, wenn die Gebäude senkrecht zur Straße stehen. Derartige Anlagen wurden in München seinerzeit gerade entlang des Mittleren Rings oft gebaut. Inzwischen wird baulich ergänzt, so dass ruhige Innenhöfe entstehen.



Lärmkiller Schnee.

Bild: münchenblogger

Meist lässt die örtliche Situation keine der aufgeführten Lösungen zu oder die Maßnahmen reichen nicht aus. Dann bleibt nur noch die Möglichkeit, die Wohnräume „abzukapseln“, d.h. die Außenbauteile, insbesondere die Fenster, mit hoher Schalldämmung zu versehen. Mit Schallschutzfenstern lassen sich hohe Pegelminderungen erreichen; sie wirken natürlich nur, wenn sie geschlossen sind. Da sie äußerst luftdicht sind, muss zusätzlich für eine ausreichende Belüftung gesorgt werden. Hier gibt es in München interessante Entwicklungen.

Ohne Kostenkalkulation und europäische Programm hilft uns übrigens die Natur an wenigen Tagen im Jahr, mehr Stille zu erleben: richtiger Winter. Rainer Kühne

Der Arbeitskreis Lärm des Münchner Forums und des Gesundheitsladens trifft sich am 16. Januar um 19 Uhr im Gesundheitsladen, Walterstraße 16 a, um den inzwischen vorgelegten Entwurf für die Lärmaktionsplanung zu diskutieren. Gäste sind willkommen.

Flüsterasphalt bleibt einstweilen ein Versuch – Ergebnisse erst in mehreren Jahren

Vor gut einem Jahr hat die Stadt wichtige Münchner Hauptverkehrsstraßen, wie z.B. die Wasserburger Landstraße auf längeren Abschnitten mit einem Lärmreduzierbelag versehen. Direkt danach wurden bei nahezu allen Teststrecken die Erwartungen im Hinblick auf die erreichte Lärmreduzierung übertroffen. Auf Dauer reduzierte sich diese Wirkung aber. Die in den Jahren 2009 bzw. 2010 aufgetragenen Beläge erreichen derzeit aber noch die ursprünglich erwartete Lärmreduzierung. Die Wirksamkeit entspricht aus Sicht des Baureferates den Erwartungen. Prognosen über die weitere Entwicklung der akustischen Eigenschaften und über die Haltbarkeit dieser Beläge kann das Baureferat derzeit nicht liefern. Ein auf fünf Jahre ausgelegtes Mess- und Untersuchungsprogramm soll dazu Daten liefern. Ob München weitere lärmreduzierende Fahrbahnbeläge bekommt, wird erst danach entschieden. GBr

Die Braunauer Eisenbahnbrücke soll leiser werden – wann, weiß noch niemand

Wie mühsam Lärmschutz in der Praxis ist, zeigt die Planung der Bahn, an der Bahnlinie München - Rosenheim im Untergiesing zwei Lärmschutzwände zu bauen und die Braunauer Eisenbahnbrücke leiser zu machen. Zu den Lärmschutzwänden haben die Stadt und die Stadtwerke sehr umfangreiche Änderungswünsche zur Gestaltung, wegen Naturschutz- bzw. sicherheitsrelevanter Aspekte (z.B. Fluchtwege, Statik) und wegen Kanälen der Stadtentwässerung, wegen der Verkehrsführung der Busse während der Bauzeit vorgebracht sowie umfangreiche statische Nachweise etwa beim U-Bahn-Tunnel an der Giesinger Bergstraße gefordert. Der Planfeststellungsbeschluss wird deshalb noch auf sich warten lassen. GBr

Hitzige Debatte über den Schulstandort Freiham – Gretchenfrage Mitbestimmung:

„Bitte keine Mischung aus Kaserne, Kloster und Finanzamt“

In Freiham soll es einmal über 3.000 Schüler in Ganztagschulen aller Stufen geben. Der erste Wohnbauabschnitt im südlichen Teil Freiham steht auf dem Papier bereits fest, die Ausplanung der weiteren Bauabschnitte wird ab 2014 realisiert. Für eine durchdachte Planung zukunftsweisender Schulgebäude drängt also die Zeit.

Es geht nicht nur darum, aus den schweren Planungsfehlern in der Messestadt Riem zu lernen. Vielmehr muss die auf Jahrzehnte hinaus einmalige Chance genutzt werden, einen neuen Stadtteil mit Heimatqualität für alle Bewohner zu konzipieren. Dazu gehört eine durchdachte Planung zukunftsweisender Schulgebäude, die auf vielfältige Weise mit dem Stadtteil vernetzt sein müssen. Unter der Leitung von MdL a.D. Anne Hirschmann lief dazu im November in Aubing eine hochkarätig besetzte und gut besuchte Podiumsdiskussion zum künftigen Schulstandort Freiham unter dem Motto „Lernräume der Zukunft – Campus Freiham“. Heftig gerungen wurde um die Mitbestimmung der Bürger.

Hübner: „Pädagogen müssen mit Sitz und Stimme im Preisgericht vertreten sein!“

Der renommierte Schularchitekt Professor Peter Hübner brachte mit seinen innovativen Schulgebäuden viele im Publikum zum Staunen darüber, wie Schule gestaltet werden kann: „Wir alle meinen zu wissen, was Schule ist, aber wir haben keine Ahnung davon, was Schule *sein könnte*. So entstehen noch heute die meisten Schulgebäude als Mischung aus Kaserne, Kloster und Finanzamt, eben typische Schulen. Es geht aber auch anders – und nicht teurer als sonst.“ Hübner zeigte Beispiele für vielfältige, kleinteilige Lernlandschaften, die das bunte Leben abbilden und Heimat bieten. Angesichts der erwarteten Zahl von über 3.000 Schülern wies er auf die Risiken des angestrebten „Campus Freiham“ hin: „Die Schulkomplexe der 1970er Jahre haben sich durchweg als Irrweg erwiesen. Sie wurden längst wieder dezentralisiert. Meine Mindestforderung für Freiham ist ein Nebeneinander überschaubarer Cluster, die jeweils stark mit dem Stadtteil vernetzt sind“, so Hübner. Zumindest die Grundschulstandorte seien dezentral anzuordnen, um kurze Schulwege und Überschaubarkeit für die Jüngsten zu gewährleisten.

„Wenn ich eine Schule für Menschen baue, muss ich die Menschen fragen!“



Das Podium folgt den Ausführungen von Professor Hübner: Stadtschulrat Rainer Schweppe, StRin Jutta Koller, StR Christian Müller (v.l.n.r.).
Bild: Göb

Hübner gab auch einen Einblick in seine bewährte Methode, Lehrer und Schüler in die Planungen von Anfang an einzubeziehen: „Bevor wir ans Bauen denken, müssen wir herausfinden, was später im Gebäude passieren soll. Deshalb ist Partizipation, also die Beteiligung der Betroffenen, das Nonplusultra.“ In zweitägigen Workshops kommen Lehrer und Schüler unter professioneller Anleitung zu erstaunlichen Ergebnissen. „Wir delegieren keine Aufgaben für qualifizierte Fachleute an Laien, sondern es geht uns zunächst um eine breite Sammlung von Wünschen und Vorstellungen, schließlich um ein pädagogisches Konzept. Je konkreter das Bild wird, desto klarer wird dem Architekten das gesteckte Ziel.“

Soll nur der über Schulen mitdenken dürfen, der dazu ausdrücklich „legitimiert ist“?

MdL Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD) und Stadträtin Jutta Koller (Grüne) plädierten ebenso wie Hübner für eine schnellstmögliche Beteiligung der Öffentlichkeit, insbesondere all jener, die eine Weiterentwicklung von Schule anstreben. Stadtschulrat Rainer Schweppe sah in Freiham „eine Riesenchance“, äußerte sich aber noch zurückhaltend zur Partizipation. Er sei sich „noch nicht im Klaren darüber, wer legitimiert ist, beteiligt zu werden.“ Martin Göb, Leiter der Abteilung Schul- und Bildungspolitik im Münchner Lehrer- und Lehrerinnenverband, erinnerte Schweppe an den Bezirksausschuss, an das gesetzlich verankerte Mitwirkungsrecht der Personalräte sowie an die Zusage des Bildungsreferates, Vertreter bestehender Schulen einzubeziehen, die an Freiham beteiligt sein werden. Eine Elternvertreterin verwies auf die bestehenden Elternbeiräte und den Gemeinsamen Elternbeirat. Schließlich nahm Schweppe „den Wunsch nach einem Forum mit“.



Münchens grausame Wirklichkeit: oben eine Schule in der Messestadt Riem – und wie Schulen auch in München sein könnten: unten eine der Schulen, die Peter Hübner gebaut hat.



„Wo ist denn hier die Schule?“ – „Sie stehen mittendrin!“ (Evangelische Gesamtschule Gelsenkirchen) Foto mit freundlicher Genehmigung von P. Hübner

Die engagierte Diskussion machte deutlich, wie wichtig ein Ausplanungsprozess unter Einbezug möglichst vieler Erfahrungen ist. Beispielsweise gab es klare Plädoyers sowohl für den Verbleib der Mittelschule an der Wiesentfelserstraße als auch für eine Verlegung der Mittelschule in den Campusbereich. Eine kluge planerische Lösung muss diesen scheinbaren Widerspruch durch einen Ansatz aufheben, der möglichst alle Argumente berücksichtigt. Perspektiven aus der Diskussion:

- Die Stadt unternimmt nach öffentlicher Debatte einen neuen Versuch, ein Reformschulkonzept vom Ministerium als „Schule der besonderen Art“ genehmigen zu lassen. (Pfaffmann)
- Der BA führt mit Unterstützung des Planungsreferats zeitnah einen Planungsworkshop durch, an dem alle Interessierten teilnehmen können. (Koller)
- Das Bildungsreferat richtet ein zentrales Forum ein, das die Ideen und Diskussionen bündelt und rasch zum angestrebten Ziel einer abgestimmten Konzeption führt. (Hirschmann)

Anne Hirschmann appellierte an alle Anwesenden: „Wir dürfen keine Zeit mehr verlieren!“ Peter Hübner ergänzte: „Wenn es in Freiham schief läuft, sind Sie alle hier schuld.“ Martin Göb

Berlins Senatsbaudirektorin Regula Lüscher im Gespräch mit Amtskollegin Merk:

„Die Münchner Bürger tragen die Baukultur ihrer Stadt mit“

Die Bürger in die Stadtentwicklung einzubinden ist eine Daueraufgabe. Sie funktioniert in Berlin anders als in München, schon weil Berlin Bundesland und Stadt zugleich ist und weil dort die Stadtbezirke über das Baugeschehen entscheiden; aber es gibt doch typisch deutsche Vergleichbarkeiten, sagt die Schweizerin Regula Lüscher mit Blick auf die basisdemokratische Tradition ihrer Heimat. Von einer Übernahme des Schweizer Modells hierzulande rät sie ab; die direkte Demokratie müsse in einer langen Volksabstimmungs-Tradition verankert sein, die es hier so nicht gibt.



Regula Lüscher. Bild: Berlin

Das zeigte sich in der Gesprächsreihe der Münchner Stadtbaurätin Elisabeth Merk zur Stadtbaukultur am 6. Dezember im Literaturhaus, diesmal mit der Berliner Senatsbaudirektorin Regula Lüscher. Die Baslerin Lüscher hat dieses Amt seit 2007 inne und wurde gerade für ihre zweite Berliner Amtszeit bestätigt. Vorher arbeitete sie in der Schweiz, zuletzt als stellvertretende Direktorin des Züricher Amts für Städtebau.

Lüscher musste in Deutschland erst lernen, dass in öffentlichen Diskussionen die Suche nach Gemeinsamkeiten oft weniger gilt als das trennscharfe Herausarbeiten einer Position für oder gegen ein Projekt. „Hier werden die Differenzen betont. In der Schweiz sucht man primär den Konsens.“ Der Grund ist einfach: Wer in der Schweiz ein Projekt durchbringen will, muss schlussendlich in einer Bürgerabstimmung obliegen, und zwar mindestens auf der Ebene einer ganzen Kommune.

In Deutschland könne ein Einzelner, wenn er die Presse hinter sich bringe, aus welchen Motiven auch immer ein Projekt torpedieren. In der Schweiz verhindere die Konsensorientierung solche Alleingänge. Widerstände werden im Vorfeld relativiert. Keine Behörde, keine Partei will vor dem Schweizer Volk eine Niederlage riskieren. Denn danach wird abgestimmt – Schluss der Debatte.

In Deutschland endet eine Bürgerbeteiligung dagegen im Allgemeinen ohne bindendes Votum. Auch wenn die Münchner Stadtbaurätin Elisabeth Merk sich überzeugt zeigte: „Wir machen bei der Bürgerbeteiligung viele Dinge sehr gut“, muss sie deshalb abwägen: Wann ist dafür der richtige Zeitpunkt? Wer soll mitreden können, nur das Stadtviertel, der Bezirk oder wie in der Schweiz die ganze Bürgerschaft der Kommune? Formell ist das geregelt – in den Teilnahmerechten der Münchner Bezirksausschüsse und in der Öffentlichkeitsphase etwa bei neuen Bebauungsplänen. Für informelle Verfahren aber gibt es kein Standardrezept. Bei großen städtebaulichen Wettbewerben etwa lädt seit neuestem das Münchner Planungsreferat nach den Worten seiner Chefin jeweils am Abend vor der Preisrichter-Vorbesprechung die Öffentlichkeit zu einer solchen informellen Erörterung des Vorhabens ein, berichtet auch unmittelbar nach der Entscheidung ebenfalls den Bürgern und schiebt bei einem unvorhergesehenen Zwischenstopp manchmal – etwa im Fall Neubebauung der früheren Prinz-Eugen-Kaserne – sogar noch eine weitere Unterrichtsphase ein.

„Es gilt eine Beteiligung zwischen denen zu orchestrieren, die auch die Musik machen“

Die eigentlichen Debatten eines Preisgerichts laufen aber hinter verschlossenen Türen, ebenso wie in Berlin in der dort seit einiger Zeit tätigen (und im neuen Koalitionsvertrag erstmals auch festgeschriebenen) Baukommission, die ähnliche Aufgaben hat wie die öffentlich tagende Münchner Stadtgestaltungskommission. Eine *closed-shop*-Atmosphäre findet Lüscher auch wichtig – ohne die Ohren von Bürgern und Medien gehe es klarer und wenn nötig härter zur Sache, würde ernster gerungen. Für Lüscher kommt es primär darauf an, „die Beteiligung zwischen denen zu orchestrieren, die auch die Musik machen“, den fachlich, politisch und finanziell Verantwortlichen also. Der Öffentlichkeit müsse man vor allem die Ziele solcher Prozesse erläutern und dabei klarstellen, wozu Beteiligung gut sei: zur Information, zur Beratung, zur Meinungsbildung und Urteilsfindung. GBr

Kommentar zum Bericht über die Diskussion mit Senatsbaudirektorin R. Lüscher:

Mit Freude habe ich die Ausführungen der Senatsbaudirektorin in Berlin über die demokratischen Gepflogenheiten in der Schweiz gehört. Häufig im Jahr ist der Bürger dort aufgefordert seine Meinung zu Gesetzesvorhaben von Bund und Land, aber auch zu jedem Bebauungsplan der Stadt abzugeben. Dabei hat die Politik keineswegs nur Zuschauer- oder Schiedsrichterfunktion gegenüber den Vorlagen der Verwaltung. Sie setzt sich öffentlich mit den Vorlagen auseinander und gießt ihre Meinungsbildung in Wahlempfehlungen, eventuell sogar in abweichende Anträge. Auf diese Weise wird das Rollenspiel transparent, der Bürger erhält Information und lernt die Positionen der Parteien kennen und einzuschätzen. Aber auch positiv überrascht hat mich die neue Praxis des Planungsreferates unter Frau Stadtbaurätin Prof. Merk, die in Zukunft bei Wettbewerben, noch unmittelbar vor der Preisrichtervorbesprechung, die Bürger informieren will, damit die Stimmung vor Ort in die Wettbewerbsentscheidung einfließen kann. Offenbar hat man schon gute Erfahrungen sammeln können, jedenfalls führte es zu keinen Irritationen des Wettbewerbsverfahrens. Am Besten aber wäre es, wenn noch vor der Ausschreibung mit der Bevölkerung das Ziel des Wettbewerbs erörtert würde. Dann könnte ein berechtigter Widerstand auch noch berücksichtigt werden.
Wolfgang Czisch

Stadt und Umland müssen besser kooperieren, sagt der Chef der Stadtentwicklung:

Die Raumentwicklung „nicht komplett dem Markt überlassen“

Viel zu sagen haben die Behörden in der Regionalentwicklung offenbar nicht; sie wird weitgehend von Marktkräften bestimmt. Es gibt aber einzelne Kooperationsmodelle der Stadt mit dem Umland: die Inzell-Initiative, Absprachen über Naherholungsgebiete, multimodale Verkehrsmodelle in der Region oder den Erreichbarkeitsatlas. Die sollten Stadt und Umland nach Ansicht von Stephan Reiß-Schmidt, Leiter der Hauptabteilung Stadtentwicklungsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung, stärker nutzen. Hier einige Schlaglichter:

Die Europäische Metropolregion München ist nach Reiß-Schmidts Einschätzung eigentlich eine Organisation ländlicher Räume. Aber München ist darin eingeschlossen. Es ist weltbekannt. Für den Ruf und damit die Anziehungskraft der EMM ist deren Lebensqualität ganz entscheidend. Die Region wächst; und Zuzügler kommen von weit her – nur selten aus Bayern.

Berufseinpender von außerhalb der Region pendeln im Durchschnitt 17.1 km in die Region ein und abends wieder hinaus. Das ist ein Problem, denn im Verkehr ist die Region im Vergleich unteres Mittelmaß – trotz guter Nahmobilität und trotz Parkraummanagement. Die anhaltende Alterung der Gesellschaft macht Nahmobilität zunehmend wichtig. Für größere Distanzen gilt: In der Schienen-Infrastruktur ist Bayern weit abgeschlagen. Ein Schulterschluss der Stadt mit den Umlandgemeinden in der Regionalplanung ist eigentlich angesagt. Die Zusammenarbeit in der Planungsregion München ist aber schwierig. Vor Ort fallen nur lokale Entscheidungen, in Kombinationen von Stärken und Schwächen. Mit anderen Regionen besteht keine Konkurrenz. Mehr zählt die Globalisierung.

Derweil steigen die Miet- und Immobilienpreise unaufhaltsam. Deswegen sind die kommunalen Wohnungsbaugesellschaften wichtig. In München sichern sie zehn Prozent des Wohnungsbestandes. Das sei politisch wichtig, sagte Reiß-Schmidt am 8. Dezember im Verkehrszentrum des Deutschen Museums, auch wenn die Öffentliche Hand mit diesem kleinen Prozentsatz zu schwach sei.

Die Raumentwicklung sollte man nach Reiß-Schmidts Überzeugung nicht ganz dem Markt überlassen. Dies bedeute, in informeller und vorgeschriebener Planung im politischen und im Verwaltungsbereich schwierige Leitbilder und Strategien umzusetzen. Dabei müssten sehr verschiedene Zielrichtungen und Prioritäten in Einklang gebracht und integriert werden. Reiß-Schmidt verwies



Die größer gewordene EMM.

Bild: EMM

auf eine MORECO Mobilitäts- und Siedlungsentwicklungs-Studie der obersten Baubehörde zur Flächenknappheit in der Region München. Man solle an Projekten gemeinsam arbeiten statt Sonntagsreden zu halten. Im MORECO-Projekt untersuchen europäische Partner den Zusammenhang von Mobilitäts- und Wohnkosten für Privathaushalte und öffentliche Akteure. Mit welchen finanziellen Belastungen muss eine Person z.B. nach einem Umzug in eine neue Wohnung rechnen? Wie teuer wird der Weg zur Arbeit vom neuen Zuhause aus, welches Verkehrsmittel wird dann das günstigste? Mit Antworten wollen die MORECO-Verantwortlichen bessere Voraussagen treffen können. Ein Ziel für München ist, den Wohn- und Mobilitätskostenrechner des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds MVV und den Erreichbarkeitsatlas der Europäischen Metropolregion München

weiter zu entwickeln (wir berichteten schon über beide). Die Region hat übrigens zum Jahreswechsel Zuwachs bekommen; der Landkreis Dillingen/Donau ist beigetreten (Bild links). Das MORECO-Projekt läuft von Mitte 2011 bis Mitte 2014.

Gerhard Meighörner, GBR

Die Diskussion um den Ausbau des Flughafens ist zentral:

„Die Weltstadt mit Herz braucht keine dritte Startbahn“

Immer wieder versuchen VertreterInnen von der Flughafen München GmbH (FMG), CSU, FDP und SPD einem weis zu machen, dass München die 3. Startbahn braucht (siehe Beitrag auf S. 16). Ein Blick in die Zahlen zeigt eindeutig: Dem ist nicht so.

Denn die Gesamtkapazität des Flughafens beträgt nach offiziellen Angaben 520.000 Flugbewegungen pro Jahr. (siehe Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Flughafenkoordination Deutschland, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) 2008 gab es das bisherige Maximum mit 432.000 Flugbewegungen. In den Jahren 2009 und 2010 sank die Zahl um fast zehn Prozent auf 390.000. Aller Voraussicht nach wird 2011 noch nicht einmal das Niveau des Jahres 2006 erreicht. Es ist also noch genug Luft nach oben und der Flughafen hat noch auf Jahrzehnte ausreichend Reserven. Vor allem wenn man bedenkt, dass durch den stark zunehmenden Kostendruck, z.B. durch steigende Ölpreise, die Fluggesellschaften immer mehr dazu übergehen, größere Flugzeuge einzusetzen, statt mehr Verbindungen anzubieten.

Es wird deutlich: Der Flughafen München soll zum Drehkreuz ausgebaut werden. 2009 ist die Zahl der UmsteigerInnen auf 37% gestiegen, mit der 3. Startbahn soll bis 2020 der Anteil auf 47% steigen. Rechnet man das um, bedeutet es, dass 2020 eine komplette Start- und Landebahn nur dem Umsteigerverkehr dienen soll! Diese Wirtschaftspolitik ist nicht nur ökologisch völlig fehlgeleitet, sondern hat auch für die Stadt München keinerlei Mehrwert: auf einem Drehkreuz 3. Startbahn kommen weder mehr TouristInnen nach München noch kurbelt es die Wirtschaft an. München trägt nur die finanziellen Lasten, sowie Lärm, Verschmutzung, Umweltzerstörung. Hauptnutznießer dieser Drehkreuzkoalition sind die Luftverkehrsgesellschaften wie die Lufthansa und die FMG. Und wie und wer bezahlt das Luxusprojekt? Bisher heißt es, dass die Baukosten 1,2 Milliarden Euro betragen werden. Bekanntlich wurden solche Anfangsschätzungen bei Großprojekten bislang noch nie eingehalten. Staatsregierung und FMG wiederholen zwar gebetsmühlenhaft, dass für den Bau angeblich keine „zusätzlichen Steuermittel“ verschwendet würden, angesichts des Schuldenstands der FMG von gesamt rund 2,727 Milliarden Euro, davon 492 Millionen Euro bei den Gesellschaftern (Freistaat Bayern, Bundesrepublik Deutschland, Stadt München) muss die

Frage erlaubt sein, wie die FMG dieses Projekt aus eigener Kraft finanzieren will. Die Stadt München hält 23% der FMG-Anteile und haftet demnach gegebenenfalls zu knapp einem Viertel für die Schulden.

Abgesehen von den nüchternen Zahlen sprechen noch mehr Gründe gegen den Bau der 3. Startbahn: Mehr als 1000 Hektar Vogelschutzgebiet würden vernichtet werden und die AnwohnerInnen im Flughafenumland mit noch mehr Lärm und Abgasen belastet. Immer mehr Beschwerden kommen nicht mehr nur noch aus den Landkreisen Freising und Erding, sondern auch aus München und Landshut. Die geplante Kapazitätserhöhung lässt die Anzahl der Betroffenen dramatisch steigern, denn die genauen Flugrouten sind noch nicht bekannt. Fakt ist, dass der Korridor der Einflug- und Abflugschneisen breiter werden würde und damit auch mehr über München geflogen würde. Außerdem passen Klimaschutz und die Ausweitung des Flugverkehrs nicht zusammen. Allen ist hinreichend bekannt, dass Treibhausgase eingespart und nicht weiter emittiert werden müssen. Dazu passt es nicht, eine Landebahn in die Landschaft zu betonieren, auf der verstärkt Umsteigerflüge innerdeutsche Städte anfliegen. Gerade die Landeshauptstadt München, die u.a. Gründungsmitglied im Klimabündnis e.V. ist, muss an dieser Stelle mit gutem Beispiel vorangehen. Offiziell sollen bis 2030 die CO₂-Emissionen um mindestens 50% gegenüber dem Referenzjahr 1990 gesenkt werden – die Erweiterung des Flugverkehrs ist dafür ein Signal in die falsche Richtung. Denn schon jetzt der Flughafen München für 10 Prozent aller Treibhausgase Bayerns verantwortlich – das muss weniger werden und nicht mehr!

Wachstumsdenken stößt aufgrund zunehmend knapperer Ressourcen an seine Grenzen

Und schon kommt man zu dem entscheidenden Punkt: Wenn FMG-Geschäftsführer Dr. Kerkloh von „nicht kleckern, sondern klotzen“ spricht und sich immer weiteren Wachstumsphantasien hingibt, dann muss man klar sagen: Das althergebrachte Wachstumsdenken stößt aufgrund der sich zunehmend verknappenden Ressourcen an seine Grenzen! Kein anderer Verkehrsträger ist so stark von einem steigenden Ölpreis betroffen wie der Flugverkehr. Peak Oil, die Spitze der Ölförderung, wurde schon längst erreicht. Es ist naiv zu glauben, dass in 10 oder 20 Jahren Erdöl immer noch so uneingeschränkt und vergleichsweise preiswert zur Verfügung stehe wie heute, alle ExpertInnen, auch die Internationale Energieagentur IEA, stimmen dieser Analyse zu. Nur die FMG verschließt die Augen. Die Diskussion um den Ausbau des Münchner Flughafens ist deshalb zentral und weichenstellend für unsere Zukunft: In welche Art von Verkehrsinfrastrukturprojekten möchten wir investieren? In intelligente Verkehrsprojekte oder betonierten Großbauten, die zu Lasten der nachfolgenden Generationen gehen?

Ich halte die immer gleichen Wachstumsargumente für falsch und schädlich. Der Vorwurf der Fortschritts- oder Wirtschaftsfeindlichkeit kommt von älteren Herren, die größtenteils seit Jahrzehnten wichtige Positionen in Politik und Wirtschaft einnehmen und Fortschritt in Kubikmeter verbautem Beton messen. Ich würde hier die Frage umdrehen: Sind nicht diejenigen fortschrittsfeindlich, die dem Wachstumswahn verfallen sind, aber keine Vorstellung davon haben, wie sozial und ökologisch innovatives Wirtschaften aussieht? Die sich keine Gedanken machen, wie die Metropolregion München sich für die kommenden Jahrzehnte aufstellt? Kerkloh und Co. geben z.B. keine Antwort auf die Frage, wo in München und im Umland bezahlbarer Wohnraum für die zuziehenden Menschen entstehen soll und kann. Deswegen sind die Argumente der Startbahnbefürworter, eine 3. Startbahn könnte Arbeitsplätze und Wirtschaftswachstum schaffen, nur Nebelkerzen. Im Vordergrund stehen wirtschaftliche Einzelinteressen der größten deutschen Fluggesellschaft, die von einer überambitionierten Flughafengesellschaft unterstützt wird, die davon träumt, dem größten deutschen Flughafen Frankfurt den Rang abzulaufen. Wir Bürgerinnen und Bürger sind jetzt gefragt, die Weichen für eine lebenswerte und generationengerechte Zukunft zu stellen – dafür braucht es keine 3. Startbahn!

Katharina Schulze, Sprecherin Münchner Bündnis gegen die 3. Startbahn

Gegenwärtig läuft ein Bürgerbegehren gegen die dritte Startbahn. Das Bündnis „München gegen die 3. Startbahn“ sammelt Unterschriften zur Verhinderung der 3. Startbahn, damit es zu einem Bürgerentscheid kommt und die Bevölkerung über den Bau abstimmen kann. Mehr Informationen, Unterschriftenliste und Eintragungs-orte findet man auf www.keinestartbahn.de

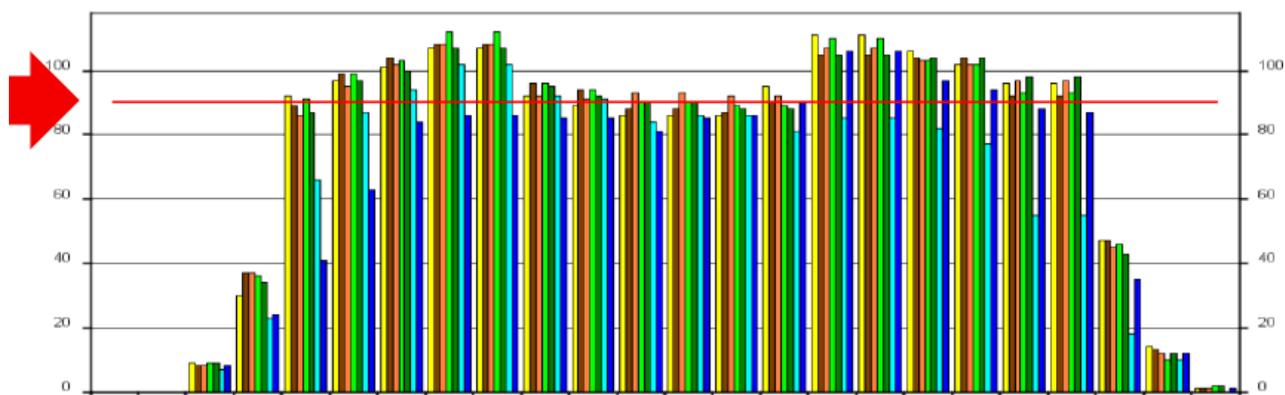
Der Flughafen setzt weiterhin auf Wachstum und hält am Bau der 3. Startbahn fest:

Münchens Flughafen: So groß wie FRA, aber in MUC-Qualität

Auf dem Flughafen im Erdinger Moss wird weiterhin nicht gekleckert, sondern geklotzt. In zwei Jahrzehnten hat der Airport die Passagierzahlen seines Vorgängers Riem (zuletzt 12 Millionen) verdreifacht; 2012 will er sie bereits viervierfachen und bis 2013 auf 58 Millionen annähernd verfünffachen. Dazu baut er massiv weiter aus.

Rund zwei Milliarden Euro weitgehend aus eigenen Finanzmitteln will die Flughafen-Gesellschaft, an der die Stadt zu einem Viertel beteiligt ist, in den nächsten Jahren auf ihrem Gelände verbauen: 800 Millionen für den mittlerweile begonnenen Terminal-Satelliten, der weitere Flugsteige bereit stellen wird, und 1,2 Milliarden Euro für die inzwischen genehmigte dritte Start- und Landebahn, gegen deren Bau aber noch Klagen und ein Bürgerbegehren in München laufen. Damit will der Flughafen die Leistungsfähigkeit Frankfurts (FRA) erreichen, aber, wie Geschäftsführer Dr. Michael Kerkloh am 8. Dezember der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft erläuterte, „in MUC-Qualität.“ Der Münchner Airport gilt nach seinen Worten als der beste in Europa und rangiert weltweit hinter den drei asiatischen Vorzeigeflughäfen Hongkong, Singapore und Seoul auf Platz vier. Dieses Standing will Kerkloh auf alle Fälle erhalten.

Der Ausbau ist nach Kerklohs Angaben unabweisbar. Denn die momentane Kapazität ist abgesehen von etwas „Luft“ am Sonntagmorgen ausgereizt. Im Abstand von weniger als einer Minute starten und landen in München die Maschinen; 90 pro Stunde hat die Luftaufsicht genehmigt. Die Fluggesellschaften haben aber vormittags wie nachmittags schon bis zu 105 „Slots“ angemeldet, die es einfach nicht gibt. Schneit es einmal – wie in diesem Herbst erstmals am Nikolaustag – und muss dann eine Bahn zum Schneeräumen gesperrt werden, landen zahlreiche für München bestimmte Maschinen in Frankfurt, Nürnberg oder Friedrichshafen. Was nicht herein kommt, geht auch nicht wieder heraus. Rund 3.000 Passagiere warteten an diesem Tag deshalb vergeblich auf ihre gebuchten Maschinen. „Mit einer dritten Startbahn wäre das nicht passiert“, sagte Kerkloh und verwies nicht nur auf die nicht möglichen Slots, die es zu bedienen gelte – sie seien bares Geld –, sondern auch darauf, dass es an rund 200 Tagen im Jahr irgend welche Unregelmäßigkeiten im Flugplan gebe, die zu Verzögerungen und damit sofort zu Engpässen führten.



So ist der Münchner Airport ausgelastet: 90 Starts und Landungen/Stunde (rote Linie) erlaubt die Luftaufsicht. Vormittags und nachmittags haben die Airlines aber deutlich mehr „Slots“ angemeldet (die Farben kennzeichnen die Wochentage; von morgens um vier bis abends um zehn wird diese Linie unter der Woche erreicht oder schon klar überschritten. Nur am Samstag (hellblau) und Sonntag (dunkelblau) sowie abends nach zehn gibt es noch Platz. Bild: FMG

Bekommt eine Maschine in München keinen Slot, also keinen Lande- und Starttermin zugewiesen, werden Fluglinien sie auch nicht in München stationieren. Das kostet nach Auskunft der Flughafen-Gesellschaft richtig Arbeitsplätze. Jedes Langstreckenflugzeug bindet rund 200 von ihnen. 26 Langstreckenflieger sind hier bisher stationiert; 40 möchte Kerkloh in München ansiedeln. Jede Langstreckenverbindung wird aus bis zu 40 Zubringerflügen gefüllt. Obwohl fast zwei Drittel aller Per-

sonen, die von München abfliegen, hier auch einchecken (die Umsteiger machen „nur“ 37 Prozent aus), sind Umsteiger deshalb die Erfolgsvoraussetzung für den Münchner Airport. Das werde so auch bleiben. Mehr Direktverbindungen seien wesentlich teurer, und die Hoffnung, künftig würden immer größere Maschinen immer mehr Menschen bei immer weniger Starts und Landungen transportieren, geht nach Kerklohs Ansicht am Markt vorbei. Er sieht den Flugverkehr weiter wachsen.



So sieht die Planung aus: In der Bildmitte der Terminal-Satellit, den eine unterirdische Bahn mit dem Terminal 2 (links, hellblau) verbinden wird. Zunächst wird der Satellit in I-Form parallel zur bestehenden Anlage errichtet und später wenn nötig in T-Form ausgebaut. Sollte auch das noch nicht reichen, ist ein weiterer Satellit (rechts, rosa) weiter im Osten möglich; die Zubringer-Bahn würde dazu einfach verlängert. Im Hintergrund die geplante dritte Startbahn, die bis 2015 gebaut werden soll. Bild: FMG

Also Ausbau. Die Arbeiten für den Satelliten haben begonnen. Er entsteht in Kooperation mit der Lufthansa. Sie bezahlt 40, die FMG 60 Prozent der Kosten. Architekt ist wie schon beim Terminal 2 das Büro Koch & Partner.

Die dritte Startbahn soll ab 2013 entstehen, wenn die Gerichte entschieden haben. 80.000 Einsprüche sind schon abgearbeitet (zum Vergleich: gegen den Ausbau der Bahn zwischen Karlsruhe und Offenburg hat es 180.000 Einsprüche gegeben). Derzeit laufen 20 Klagen (gegen die 3. Startbahn

des Frankfurter Flughafens hatte es 350 gegeben). Kommt die zusätzliche Münchner Piste, müssen 17 Anwesen abgerissen und die 80 Bewohner entschädigt werden. Vom Fluglärm betroffen sind aber auch die Bewohner zweier Orte an beiden Enden der künftigen Bahn. Die FMG ist laut Kerkloh im Planfeststellungsbeschluss verpflichtet, wenn nötig „jedes Haus anzukaufen“. Für diese und für ökologische Ausgleichsmaßnahmen ist rund die Hälfte der insgesamt 1,2 Milliarden Euro Baukosten reserviert. Außerdem gibt es auch einen Umlandfonds mit hundert Millionen Euro.

Insgesamt ist Kerkloh zuversichtlich, dass seine Gesellschaft zügig ausbauen kann. Die Planung der 3. Startbahn habe trotz 10.000 Seiten Antrag und 3.847 Seiten Beschluss (zum Vergleich: die ursprüngliche Genehmigung des Airports war auf „nur“ 650 Seiten möglich gewesen) nicht mehr als sechs Jahre gedauert; zusammen mit der Bauphase will die FMG das Projekt in einem Jahrzehnt realisieren (die 3. Startbahn in Frankfurt hatte 15 Jahre gebraucht). Zusammen mit der ersten Ausbaustufe des Satelliten (der allein die Kapazität des Flughafens Köln-Bonn erreichen wird) will der Flughafen München ab Mitte des Jahrzehnts seine heutige Position als Airport mit den meisten Europa-Verbindungen (über 160 Mittelstrecken-Ziele) nicht nur halten, sondern zur Größenordnung Paris Charles-de-Gaulle aufschließen (58 Millionen Passagiere jährlich auf vier Start- und Landebahnen, die aber nicht unabhängig voneinander betrieben werden können; dieser Parallelbetrieb wird in München weitgehend gesichert). Die jetzt schon 120.000 Passagiere täglich sollen in München dann, wenn aus 90 Slots rund 120 geworden sein werden, nochmals kräftig steigen und der Flughafen, der schon jetzt rund 30.000 Menschen beschäftigt, seinen Ruf als Jobmotor erneut unter Beweis stellen. Dass die Umwelt ihn verkraftet, davon ist Kerkloh überzeugt. Seit Inbetriebnahme 1992 seien Flugzeuge um ein Mehrfaches leiser geworden. Die Start- und Landegebühren belohnen leise und sparsame Flieger und bestrafen laute und durstige. Mit der heutigen Flugzeugtechnik würden die Menschen je hundert Kilometer für drei Liter Kerosin pro Passagier transportiert – ein Wert, den erst die wenigsten Autos erreichen. Und die Menschen wollten nun einmal mobil sein. Die Welt vernetze sich weiter. An immer mehr Flugverbindungen geht nach Kerklohs Überzeugung kein Weg vorbei. GBr

Auftakt für Forums-Projekt STADTfragen zu Themen der Stadt und ihrer Entwicklung:

„Wahrnehmung und Wertschätzung für Frei-Räume fördern“

Die Veranstaltungsreihe STADTfragen des Jungen Forums im Münchner Forum bietet Studierenden und Absolventen ein Podium, ihre Studienarbeiten rund um das Thema Stadt und Stadtentwicklung mit einem breiten Publikum in München zu diskutieren. JUNG ALT ANDERS ...und wie viel Spontaneität verträgt der öffentliche Raum? – so lautete der Titel der Auftaktveranstaltung am 13.12.2011 im Import Export.



Drei Arbeiten rund um das Thema Frei-Räume wurden vorgestellt: Moritz Monninger analysiert das Sozialleben türkischer Senioren in München, Alexander Groppe betrachtet Skaten als urbane Praxis und Ben Kerste – seine Arbeit wird stellvertretend von Marina Lessig vorgestellt – schreibt eine Ethnografie der Schachspielerszene an der Münchner Freiheit.

Im Anschluss diskutierten etwa 50 Gäste lebhaft mit den Referenten. Die Diskussion versucht zunächst den vagen Begriff „Frei-Raum“ genauer zu bestimmen:

„Frei-Raum ist das, was man selber draus macht“ oder „Frei-Raum hört da auf, wo der andere ein Problem hat“ – so einige Interpretationen des Abends. Schnell wird allerdings klar, dass sich der Begriff nicht wirklich fassen lässt und vielleicht sogar diese Offenheit braucht. Städte bieten unzählige öffentlich zugängliche Räume zur kostenfreien Nutzung. Unter welchen Bedingungen werden diese jedoch auch zu individuellen oder sozialen Frei-Räumen? Im innerstädtischen Bereich Münchens konkurrieren verschiedene Nutzergruppen um die wenigen freien Räume. Im Prozess der gegenseitigen Verdrängung werden Frei-Räume immer wieder von verschiedenen Nutzungen und Nutzern durchwandert. Außerhalb des Mittleren Rings hingegen werden auf manchen großzügig angelegten Plätzen händierend Frei-Raumpioniere gesucht.

„Das entscheidende am Frei-Raum ist, dass ich nicht alleine bin.“

In der Diskussion wurde deutlich, dass es wichtig ist, eine Wahrnehmung und Wertschätzung für bestehende städtische Frei-Räume zu fördern. Wenn Frei-Räume nur bedingt planbar sind – so der Tenor – dann sind die Räume, die heute erfolgreich genutzt werden, als besonders wertvoll für die Stadtentwicklung einzustufen. Und wenn dennoch der Versuch unternommen werden soll, planerisch Frei-Räume zu gestalten? Ein gewisser Grad der Gestaltung scheint sinnvoll zu sein: Schaffung von Schutz- und Ordnungsfaktoren, welche die Aneignung durch verschiedene Nutzergruppen erleichtern, oder die bewusste Abwechslung verschiedener Arten städtischer Freiräumen im Zusammenspiel. Für ältere Menschen scheint es wichtig zu sein, Plätze und Frei-Räume zu institutionalisieren, damit die Begegnung mit anderen wahrscheinlicher wird. Für sie gilt: „Das entscheidende am Frei-Raum ist, dass ich nicht alleine bin.“

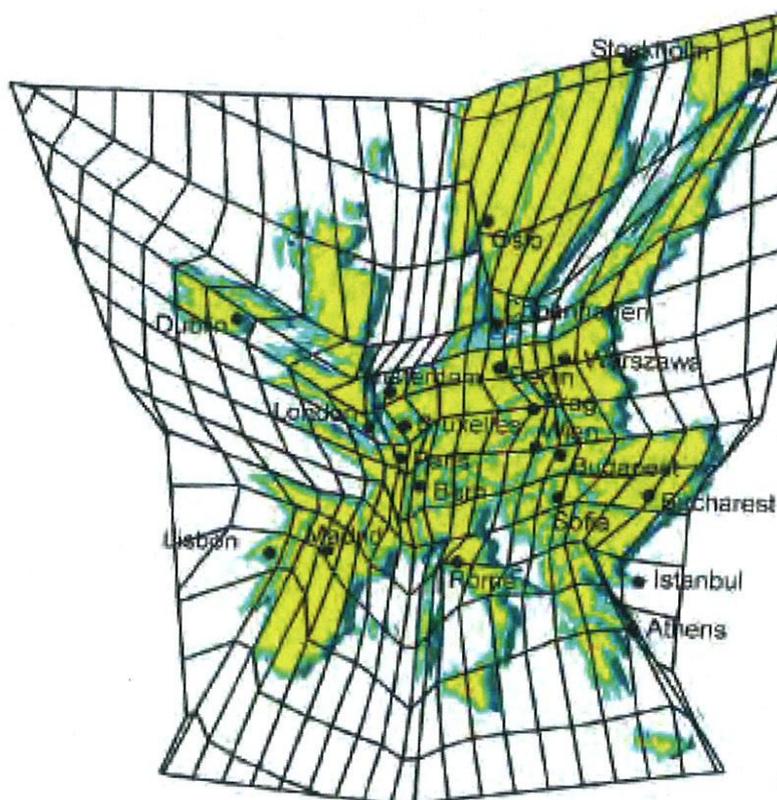
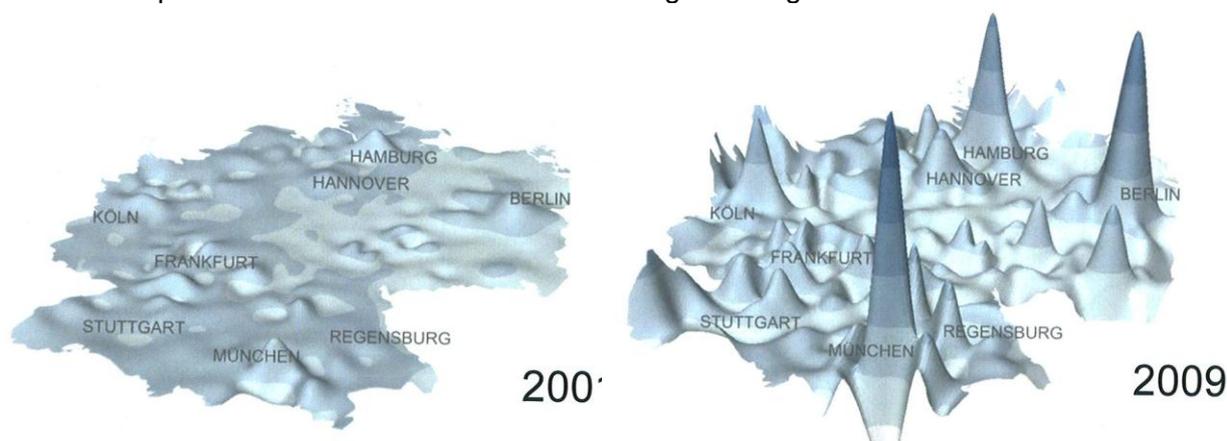
Die nächsten Veranstaltungen in der Reihe STADTfragen finden statt am 1. Februar 2012 zum Thema DREI VIERTEL STADT ...doch welche Stadt wollen wir haben? und am 29. Februar 2012 zum Thema DRINNEN ODER DRAUSSEN ...und wie viel Rand braucht die Stadt? jeweils um 19 Uhr im Import Export, Goethedstraße 30. Weitere Informationen unter www.muenchner-forum.de und www.stadtfragen.org.

Infrastruktur, Verkehr und Stadtstruktur als innovative Forschungsbereiche:

Eine Münchner Tagung erörtert, was Urbanität erzeugt und erhält

Je dichter Städte und Stadtregionen sind, desto eher lassen sie zu, Zukunftschancen zu erzeugen. Sie entstehen, wenn man miterlebt, was andere schaffen oder woran sie scheitern, um es womöglich besser zu machen. Städtische Verdichtungsräume sind also Zukunftswerkstätten – je vernetzter sie sind und je problemloser und schneller erreichbar ist, was sie zu bieten haben, desto mehr. Das (und vieles mehr) zeigte eine isw-Tagung (Sozial-ökologische Wirtschaftsforschung) am 9. November in München.

Innerhalb Deutschland verschiebt sich die Bevölkerung weiter, und das mit zunehmendem Tempo. Das zeigt ein Blick in die Wanderungsstatistik der 18- bis 29-Jährigen. Sie strömen in die Städte. Unter denen profitiert München am stärksten. Das zeigt ein Vergleich der Jahre 2001 und 2009:



Zugleich wird es immer attraktiver zu pendeln. Denn die Reisezeiten mit dem Zug schrumpfen drastisch. Links ein Vergleich der Zug-Reisezeiten von 1993 mit den bis 2020 zu erwartenden Werten. Die Situation von 1993 ist als rechtwinkliges Gitternetz dargestellt; der Abstand jeder Linie zur nächsten bedeutet eine bestimmte Reisezeit. Besonders in der Mitte wirkt die Zukunftsprojektion wie zusammengeknüllt: Die Reisezeiten schrumpfen dramatisch, am stärksten im Korridor Brüssel-Paris-Bern, aber auch östlich von Berlin, Prag und Wien. Im Raum München ist das Netz zwar ebenfalls längst nicht mehr so weitmaschig (zeitaufwendig) wie etwa nördlich von Oslo, aber noch längst nicht so dicht wie in den genannten anderen Korridoren. Das zeigt: Der Ausbau der Fernstrecken im weiten Umfeld von München kommt längst nicht so gut voran wie in anderen zentraleuropäischen Regionen.

Auch in vielen Städten wird das Schienennetz immer größer und besser. Seine Kapazität und seine Attraktivität steigen – manchmal, wie in München, übersteigt die Attraktivität die Kapazität sogar deutlich. Dann sind die Bahnen zu voll und die Leistungsfähigkeit der Gleise ist am Ende.

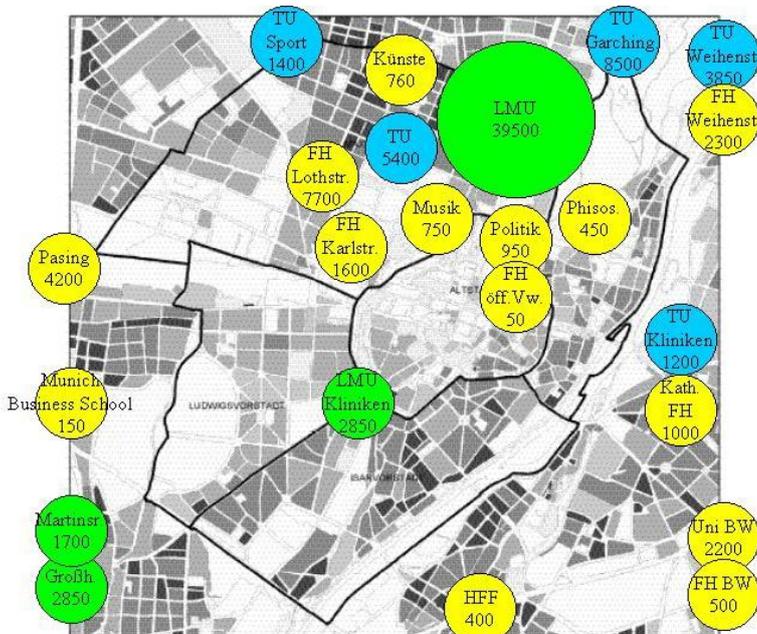
Bayern will daher seiner Landeshauptstadt bekanntlich eine zweite S-Bahn-Stammstrecke bauen, die aber keineswegs unumstritten und finanziert ist. Der Architekt und Stadtplaner Jürgen Rauch rechnete auf der isw-Tagung vor, dass sich Kapazitätsengpässe auch anders als mit



Bahnsteigtüren – anderswo gibt es sie schon.

einem zweiten Tunnel beseitigen lassen: mit längeren, häufigeren Zügen und mit Bahnsteigtüren zum Beispiel. Fahrgastlenkung und Gleiskantenabsicherung erbringen nach Rauch eine Mehrkapazität von dauerhaft 30 bis 40 Prozent. Solche Sicherheitssysteme gibt es nach seiner Auskunft schon in 40 Städten weltweit. Dabei sind längere und häufigere Züge noch gar nicht eingerechnet. Mit besserer Technik hält Rauch einen 90-Sekunden-Takt in den Münchner Bahntunneln, wie er etwa in London oder Moskau alltäglich ist, für absolut machbar. Das ergibt 40 Züge pro Stunde und Richtung. Seine Konsequenz: Das „würde für einen 10-Minuten-Takt auf allen S-Bahn-Linien ausreichen.“ Im übrigen sprach Rauch sich dafür aus, dass Stadt und Umland enger kooperieren, damit Siedlungsstruktur, Ortsstraßen und Bahnnetz optimal aufeinander abgestimmt werden können. Damit sich ein Schellbahnnetz rechnet, müssen die Gebiete, die es erschließt, eben ausreichend dicht bebaut sein.

einem zweiten Tunnel beseitigen lassen: mit längeren, häufigeren Zügen und mit Bahnsteigtüren zum Beispiel. Fahrgastlenkung und Gleiskantenabsicherung erbringen nach Rauch eine Mehrkapazität von dauerhaft 30 bis 40 Prozent. Solche Sicherheitssysteme gibt es nach seiner Auskunft schon in 40 Städten weltweit. Dabei sind längere und häufigere Züge noch gar nicht eingerechnet. Mit besserer Technik hält Rauch einen 90-Sekunden-Takt in den Münchner Bahntunneln, wie er etwa in London oder Moskau alltäglich ist, für absolut machbar. Das ergibt 40 Züge pro Stunde und Richtung. Seine Konsequenz: Das „würde für einen 10-Minuten-Takt auf allen S-Bahn-Linien ausreichen.“ Im übrigen sprach Rauch sich dafür aus, dass Stadt und Umland enger kooperieren, damit Siedlungsstruktur, Ortsstraßen und Bahnnetz optimal aufeinander abgestimmt werden können. Damit sich ein Schellbahnnetz rechnet, müssen die Gebiete, die es erschließt, eben ausreichend dicht bebaut sein.



Hochschulstandorte im Großraum München. Grauwerte: Einwohnerdichte. Quelle: RAW.

Dichte einer Stadtregion heißt aber nicht, dass nur Haus eng an Haus stehen muss. Nicht auf eine möglichst steinerne Stadt kommt es an, nicht auf gebaute, sondern auf gelebte Urbanität. Zu ihr gehört außer vielen Häusern auch soziale Dichte, Nutzungsmischung und urbane Gestalt. In anderen Worten: Urbanität ist nicht, was Bauten vorgeben, sondern was Menschen in und zwischen Bauten erleben. Die Professorin Christa Rauscher forderte deshalb auf der ISW-Tagung, Stadtlandschaften als Bildungsräume weiter zu entwickeln. Dazu gehören Hochschulen ebenso wie Kreativindustrien. Nichts sei nachhaltiger als eine Bildungslandschaft, sagte die Dortmunder Professorin in München. Das ist die eine Seite der Stadtentwicklung, die wir erleben. Die andere: Stadt und Land unterscheiden sich oft nicht mehr wirklich. Städte sind Teil der Landschaft und diese ein

Element in der Stadt. Beide sind nicht mehr Gegensätze, sondern sind komplementär. Und drittens: Suburbia wird städtischer. In dem Maß, wie die dortigen Häuslebauer sterben und Jüngere mit städtischeren Lebenserfahrungen nachziehen (aber auch weil Suburbia-Grundstücke so teuer geworden sind, dass ihr Baurecht möglichst ausgenutzt werden soll), verdichten sich etliche Vorstädte weiter – doch keineswegs alle.

Die Wissenschaft scheint noch etwas ratlos: Die Parameter seien so unterschiedlich, sagte Rauscher, dass sich Erfahrungen aus städtischen Verdichtungsräumen auf vorstädtische nicht anwenden ließen, (ganz abgesehen davon, dass es ja auch schrumpfende Städte gibt, in denen man über jeden Bürger froh ist, der sein Glück nicht in Stuttgart oder München versucht). In das Horn von gelebter Urbanität stieß auch Prof. Mark Michaeli mit seinem Plädoyer nicht für bloße städtische Infrastruktur, sondern für „Infrakultur“ und als deren probates Durchsetzungsmittel für möglichst viel Partizipation der Bürger am kommunalen Geschehen. Dabei können Städter sogar wieder von ihren ländlichen Zeitgenossen lernen: wie man Probleme genossenschaftlich anpackt oder regionale Kreislaufsysteme organisiert.

GBr

München ist die Region mit der besten Arbeitsmarktlage in Deutschland

Die Arbeitsmarktregion München ist einem Ranking des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung die Region mit der besten Arbeitsmarktlage in Deutschland. Danach folgen die Regionen Offenburg, Ravensburg, Karlsruhe und Stuttgart. Die schlechteste Arbeitsmarktsituation verzeichnet das Ranking für Neubrandenburg. Insgesamt zeigt sich ein erhebliches West-Ost-Gefälle, da alle ostdeutschen Arbeitsmärkte weit unterdurchschnittlich rangieren. Durch das gute Abschneiden der Arbeitsmärkte in Bayern und Baden-Württemberg ist darüber hinaus ein Süd-Nord-Gefälle zu erkennen.

Die Beurteilung der Arbeitsmarktlage einer Region anhand eines einzigen Indikators wie der Arbeitslosenquote greife zu kurz, betonen die Nürnberger Arbeitsmarktforscher. Denn es sei nicht nur entscheidend, wie viele Menschen ohne Arbeit sind, sondern beispielsweise auch, wie und wo die Erwerbstätigen arbeiten und was sie verdienen. Das IAB-Ranking berücksichtigt daher aus unterschiedlichen Teilbereichen insgesamt 23 Indikatoren.

Bundesverdienstkreuz für Klaus Bäumler

Der frühere Bezirksausschussvorsitzende Klaus Bäumler ist für seine Verdienste um die Maxvorstadt, für sein Engagement in der Isar-Allianz und bei der Aufarbeitung der NS-Vergangenheit und für die Errichtung des NS-Dokumentationszentrums sowie für seinen Einsatz für die Erforschung der Geschichte Münchens von Kultusminister Ludwig Spaenle mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet worden. Wir gratulieren Klaus Bäumler, der sich auch seit vielen Jahren im Münchner Forum engagiert und dem Programmausschuss des Münchner Forums angehört, ganz herzlich.

Leserbriefe

Zum Beitrag über neue Kirchenbauten in unserer letzten Ausgabe schrieben uns zwei Standpunkte-Leser:

Die **Neurieder Kirche** habe ich beim Eröffnungsgottesdienst erlebt. Damals empfand ich die innere Form des Kirchenraums mit seinen konsequent weißen Wänden und Lichtführungen im Verbund mit den anwesenden Menschen als eine zeitlose Bereicherung der Wahrnehmung spiritueller Qualitäten – weit über Zeitgeist und Moden hinaus. Kürzlich führte ich einige Freunde, sensibel und gläubig, vom Nordosten zu der Kirche. Sie waren erschreckt über die äußere Form – wie viele andere Menschen vorher – und fragten : Was soll dieser Kubus? Eine Festung schaut schöner aus! Manche Neurieder definieren den Bau sogar als "unser Gefängnis". Für viele stellt sich die allgemeinere Frage, die wir auch in unserem Buch ohne Verurteilung angetastet haben: Ist der Kubus im Sakralbau - im Gegensatz zur Skulptur - der Ausdruck einer bestimmten geistigen Haltung unserer gegenwärtigen Gesellschaft? Warum haben alle Architekten, die ihre Bauten in der Akademie vorstellten, außen kubische und innen räumlich lebendige Formen gewählt? G. Meighörner

Braucht München wirklich z.Zt. **neue Kirchenbauten**? Haben wir nicht ein großes Erbe an Kirchenbauten und bereits eine so große Aufgabe, mit den bestehenden Kirchengebäuden umzugehen? Kirchliche Gebäude sind selten hochgradig ausgenutzt. Die Kostensituation erfordert ein „Zusammenrücken“ der großen Kirchengemeinschaften. Eine breitere Nutzung von Kirchen und Gemeinderäumen ist möglich und nötig. Die Fragen sind daher vielschichtiger: Was bedeutet ein Neubau für die Stadtgesellschaft? Fördert die Architekturdiskussion vom 11.11. eher ein mystisch-geheimnisvolles Sakralverständnis oder ein gesellschafts-offenes Konzept wie „Kirche in der Stadt“? Was sind die Erwartungen und Wahrnehmungen der Stadt und der Menschen hinsichtlich ihrer Kirchen? Was könnten beide Seiten tun, um Kirchen wirklich als „Gemeinbedarfsflächen“ zu nutzen und zu

erhalten? Dabei geht es nicht um „unnötige Vielfalt“ und „Inszenierung“ „geheimnisvoller“ weißer Kirchenräume. Nötig wäre die Stärkung der bestehenden Vielfalt spiritueller und sozialer Aktivitäten in einer offenen Atmosphäre von „qualitätsvollem“ Raum, Ritus und menschlicher Nähe!

Martin Fürstenberg

Vom vielschichtigen Gehalt des Artikels „Das Forum hat noch Wünsche an den neuen **Stadtteil Freiham**“ von Wolfgang Czisch in den November-Standpunkten war ich beeindruckt. Sie schrieben: „*Dabei spielt die urbane Stadt eine entscheidende Rolle*“. Ausländische Kollegen sagten mir während Führungen in der Messestadt oder im Ackermannbogen immer wieder: „Wir haben in München bei den neuen Großprojekten ein deutlicher wahrnehmbares Angebot an Urbanität und Unverwechselbarkeit erwartet“. Wo ist diese Erwartung in den Preisträger-Projekten für Freiham klar erkennbar, und wo ist eine Umsetzung auf der Investorenebene glaubwürdig?

„*Es sollte auch kein Stadtviertel entstehen, das sich von Neuaubing absetzt.*“ Die Nahtstellen im Osten und Norden in ihrer Baukörper- und Bewegungsgestaltung so auszuformen, dass jedermann die alten und die neue Strukturen mit Willkommengesten spüren kann, wird eine realistische, aber sicher schwierige Aufgabe. Bisher ist das kaum erkennbar.

„*Daher hat der Preisträger (Architekten West 8 Rotterdam) Regeln vorgeschlagen, damit der öffentliche Raum ... nicht unter die Räder gerät.*“ Als Idee großartig. Die Umsetzung in die Realität, die ja von den Investoren geprägt werden wird, wird zu prüfen sein.

„*Hier spielt das Ziel der Fußgänger und Radfahrer vor der Stadt, das nahe Gut Freiham, keine Bezugsrolle*“. Ich habe miterlebt, wie sehr sich Stadtpolitiker wie Dr. Vogel durch Eingreifen in Investorenpläne bemüht haben, das Gut und seinen aktiven Bezug zum Nordosten in der an Landmarken armen Gegend nicht nur zu erhalten, sondern auf das neue Planungsgebiet aktiv zu beziehen. Diese Grundtendenz muss ernst genommen werden.

„*Qualität einer lebendigen Vielfalt durch exzellente Architektur... ein Wagnis, das in München meist ins Mittelmaß führte*“. Wir alle haben gelernt, auch in München, dass exzellente Architektur lebendige Vielfalt - in der Einheit - niemals ersetzen kann. Da bleibt nichts anderes übrig als ständig bewusste Stadträume zu verlangen, nicht nur Resträume. Die zählen in allen unseren Städten mehr als die Architektur!

„*Ganz unangenehm ist das nördliche Wohnband ... Siedlungen, die nur von Streetworkern friedlich gehalten werden können*“. Wie wäre es, Streetworker schon jetzt zu Wort kommen zu lassen? Ich erinnere an das Märkische Viertel in Berlin ... Was sich damals als Versäumnis erwiesen hat, konnte nur über Jahrzehnte geheilt werden!

Gerhard Meighörner

Das Münchner Forum am Montag, 9. Januar 2012, 19 - 20 Uhr auf Radio Lora, Ukw 92,4:

Ursula Ammermann im Gespräch mit Wolfgang Czisch (Vorsitzender Programmausschuss im Münchner Forum), Benjamin David (Urbanauten und Programmausschussmitglied) und Wolfgang Zimmer (Programmausschussmitglied) über die Zukunft des innerstädtischen Isarraumes.