

Standpunkte

Online-Magazin

5.2019

**MÜNCHNER
FORUM**
Diskussionsforum für
Entwicklungsfragen e.V.



FOTO © PIMABAY

Liebe Leserin, lieber Leser,

Wohnen an mehreren Orten und auf Zeit – multilokal und temporär – ist das Schwerpunktthema dieser STANDPUNKTE-Ausgabe im Mai. Das „moderne“ Arbeitsleben verlangt in vielen Tätigkeiten Beschäftigungseinsätze an unterschiedlichen Orten außerhalb des eigenen Wohnsitzes – manchmal für Tage, Wochen, Monate oder gar mehr, und oftmals weit entfernt. Familiäres Zusammenleben und soziale Beziehungen leiden darunter, zerbrechen gar, und sortieren sich neu – bilden Patchwork-Familien, vielfältigen Haushalte und erhöhen in der Summe den Wohnbedarf. So ist temporäres Wohnen auch Ausdruck für die sich ausdifferenzierenden Arbeits-, Ausbildungs- und Lebensformen. Einige sagen euphemistisch „Individualisierung“ dazu, wo es sich doch eher um die Auflösung sozialer und gesellschaftlicher Zusammenhänge handelt. Wie auch immer: All dies benötigt zusätzlichen Platz fürs Arbeiten, fürs Wohnen und die vielen Wege dazwischen. Unser Themenheft „Temporäres Wohnen“ beschreibt einige dieser Ausdrucksformen und ihre Folgen für das Leben in der Stadt und anderswo.

Wir berichten ferner über den Kampf um den Individualverkehr-minimierten, Fuß- und Radverkehr-freundlichen Isarboulevard und greifen weitere Themen auf. Wie immer hoffen wir auf eine Leserschaft, die sich kritisch – so oder so – mit dem Heft auseinandersetzt und uns entsprechende Rückmeldungen zukommen lässt.

Detlev Sträter, 1. Vorsitzender des Programmausschusses

Berichtigungen und Klarstellungen	43
Arbeitskreise im Mai	46
Forum aktuell auf LoRa	
Impressum	

Temporäres Wohnen in München

PATRIC MEIER Unser Wohnraum wird immer teurer und knapper	2
ANDREA DITTRICH-WESBUER, SEBASTIAN EICHHORN, MARTIN SCHULWITZ On the move?	4
STEFAN BRAUCKMANN Angebote und Zielgruppen	8
MICHAELA SCHIER Heute hier, morgen dort.	10
STEPHAN HADRAVA Hotel Mama oder: von Couch zu Couch	14
SOPHIE PLESSING, STUDENTENWERK MÜNCHEN Mehr als eine Unterkunft	16
JOHANNES ERNST Über Bandbreiten und Rückeroberungen	18
JÜRGEN SCHMUDE Airbnb in München – ein überschätztes Problem?	20
ELIF BEINER Ein paar Monate, ein halbes Jahr oder eben doch Jahre?	21
AKIN ÖZTÜRK Temporäres Wohnen kann bleibenden Schaden anrichten	22
SEBASTIAN ZAHN Temporäres Wohnen zur Einschüchterung	24
JÖRN SCHEUERMANN „Temporäres Wohnen“ von Menschen in Obdachlosigkeit	26
WOLFGANG CZISCH München – zu Fuß!	28
WOLFGANG CZISCH Das Verkehrsgutachten „Stadt und Fluss“ verhindert den Isarboulevard!	32
MICHELLE ANDERSOHN, LAURA BRENNER Spontandemo für den Isarboulevard	34
BERNADETTE FELSCH Direkte Demokratie für besseren Radverkehr und schönere Städte	35
MICHAEL SCHNEIDER Alles andere als abgehoben	38
WOLFGANG CZISCH Fraktionszwang – Wider besseres Wissen!	41
KLAUS BÄUMLER Freiherr vom Stein und die Arkaden der Alten Akademie	42

Unser Wohnraum wird immer teurer und knapper

PATRIC MEIER

Wie geht Wohnen? Wann wohnen wir? Was ist Wohnen? Und was ist überhaupt temporäres Wohnen? Wenn ich auf einem Stuhl sitze, wohne ich dann? Oder muss ich dafür auf einem Sofa liegen? Beine hoch. Wenn ich einen Kaffee in meiner Küche zubereite, wohne ich dann schon? Was macht eine Küche zu einer Wohnküche? Wenn ich dort mehr tun kann als nur einen Kaffee zu kochen, sondern diesen auch zu trinken, im Sitzen.

Was mich umtreibt, sind diese Fragen, weil sie uns bewusst machen, dass die persönlichen Vorstellungen davon, wie Wohnen geht, individuell sehr unterschiedlich sind. Manche Menschen wollen sich auch über ihre Art des Wohnens repräsentieren, was sie im Leben erreicht haben. Sie können oder wollen sich diesen Raum leisten – überflüssigen Raum? Aber kann oder will sich das noch eine Stadt leisten? „Opernwohnungen“, die vielleicht zweimal im Jahr genutzt werden? Andere Menschen sind extrem bescheiden und zufrieden mit einem Bett für die Nacht und einer Möglichkeit, auf die Toilette zu gehen und sich zu waschen. Das alles ist Wohnen.

Wohnen ist heute nicht mehr das, was es früher einmal war. Die Zeiten, wo man an dem Ort, an dem man geboren wurde, auch den Lebensabend verbrachte, sind längst Geschichte. Die Anzahl der Wohnsitze eines Einzelnen ist entsprechend der zunehmenden Flexibilität und der Individualisierung unserer Lebensläufe extrem angestiegen. Zu diesem Phänomen gesellt sich seit geraumer Zeit ein anderes: Das multilokale Wohnen, auch temporäres Wohnen genannt. Wohnen also nicht nur an einem Ort, sondern an verschiedenen Orten gleichzeitig. Unter der Woche tingeln wir durch die globalisierte Arbeitswelt, das Wochenende verbringen wir dann auf dem Landsitz, bei den zu pflegenden Eltern, bei unseren beim anderen Elternteil lebenden Kindern oder bei unserer Wahlverwandtschaft. Wir arbeiten an Projekten auf Zeit, nehmen uns bewusst Auszeiten oder unternehmen lange Reisen.

Den ökologischen Wahnsinn der daraus resultierenden ressourcenfressenden Mobilität will ich an dieser Stelle bewusst außer Acht lassen – ein eigenes weites Feld. Ich will mich hier auf die mit unserer neu gewonnenen Flexibilität und Freiheit einhergehende Verschwendung von Raum konzentrieren.

Nicht zuletzt diese ist neben anderen Faktoren

dafür verantwortlich, dass der Raum zum Wohnen insbesondere in unseren Städten immer rarer und damit immer teurer wird. Die Stadt München verkauft städtische Grundstücke nur noch mit klar begrenzten Wohnungsgrößen für die Anzahl der dort lebenden Menschen. Diese Vorgaben gehen davon aus, dass es klar definierte Familiengrößen gibt, die auf Jahre festgeschrieben sind. Fakt ist jedoch, dass alles zunehmend im Fluss ist. Personell wie räumlich.

Eine Lösung unseres Wohnproblems jenseits städtischer Nachverdichtungen und endloser Ausdehnungen der Speckgürtel kann in meinen Augen in der Mehrfachnutzung bzw. der „Ent-Individualisierung“



Abb. 1: Laubengang beim Baugemeinschafts-Wohnprojekt „gemeinsam größer II“ am Prinz-Eugen-Park in München

FOTO © AGM ARCHITEKTEN + STADTPLANER

von Wohnräumen liegen. Ein Raum ist für die Zeit meiner Nutzung mein Raum, danach wird diese Hülle ein Raum für einen anderen Menschen. Im Arbeitsbereich kennen wir diese Art der gemeinsamen Nutzung von Räumen bereits. Der Bereich des Wohnens wird sich in eine ähnliche Richtung entwickeln wie der des Arbeitens. Nach dem Desksharing kommt das Roomsharing.

Der Wohnungsmarkt würde sich deutlich entspannen, wenn wir bereit wären, unsere Wohnungen nicht alleine zu nutzen. Denn um rentabel zu sein, müssen unsere Immobilien in ihrer Gänze genutzt werden. Nicht nur am Wochenende, nicht nur in einer bestimmten Lebensphase.

Im gewerblichen Bereich des Wohnens – der Hotellerie – ist diese Entwicklung bereits im vollem Gange. Appartementhäuser und Boardinghäuser sprießen wie Pilze aus dem Boden. Aber wie können wir im privaten Wohlfühlwohnen auf diese Tendenz reagieren? Wer will schon regelmäßig in einem anonymen Boardinghouse absteigen, wenn er nicht unbedingt muss?

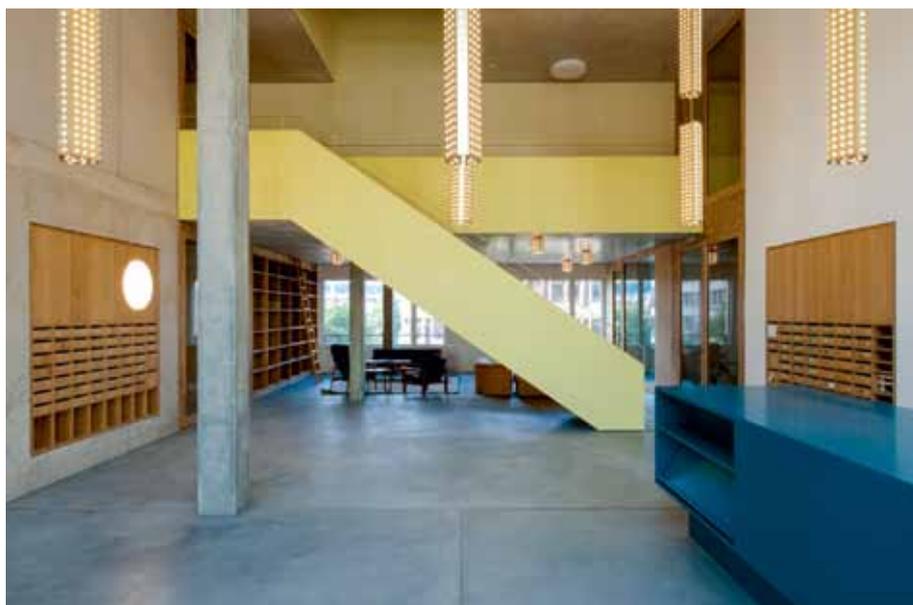


FOTO © VOLKER SCHOPP

Abb. 2: Lobby des Wohnprojekts Kalkbreite in Zürich

Im März diesen Jahres hat die Landeshauptstadt München ein Projekt ausgeschrieben mit dem Namen „Implementierung von nachhaltigen Lebenslang-Grundrissen“. Sie schreibt hierzu: „Die jeweiligen Raumgrößen, Raumanordnungen, WCs und Bäder sind für viele der genannten Lebensabschnitte nicht geeignet. Deswegen verbleiben auch viele Personen in größeren unterbelegten Wohnungen, was zur Zunahme der pro Person belegten Wohnflächen und zu hohen Energieverbräuchen und Kosten führt.“ Somit ist auch in der Stadtpolitik die Erkenntnis gereift, dass etwas Grundsätzliches geschehen muss.

Unsere Raumreserven sind endlich, und einer bereits existierenden räumlichen Dichte muss auch eine Nutzungsdichte folgen.

Vielleicht ist es an der Zeit, über eine „Bescheidenheit des Privaten“ nachzudenken. Reduzierte Individualflächen und größere bis opulente Begegnungszonen, die gemeinsame Aktivitäten ermöglichen bei gleichzeitiger Achtung eines individuellen Schutzraums. Sieht man sich z.B. die Gemeinschaftsflächen beim Wohnprojekt Kalkbreite in Zürich an, dann drängen sich Vergleiche mit der Großzügigkeit einer Hotellobby geradezu auf.

Selbstverständlich ist hierfür ein anderes Miteinander notwendig. Neue Gemeinschaften, die Werte teilen und deshalb auch bereit sind, Räume und Nutzungen zu teilen.

Aus diesen Überlegungen und Überzeugungen heraus haben wir im vergangenen Jahr eine Genossenschaft gegründet, mit dem programmatischen Namen VielLeben eG. Diese hat sich vorgenommen, dieser neuen Lebenswirklichkeit Raum zu geben. Als ein interdisziplinäres Team aus Geografen, Historikern,

Urbanisten, Journalisten und Architekten sind wir im Gespräch mit Gemeinden und Kommunen, die Interesse an einer Weiterentwicklung des Begriffs des Wohnens haben. Das temporäre Wohnen, das für viele mit Anonymität und Seelenlosigkeit verbunden wird, könnte so seinen Schrecken verlieren und stattdessen eine echte Bereicherung für unser Leben werden. Vielleicht kann auf diese Weise sogar ein Gefühl von Heimat entstehen. Heimat bezogen weniger auf den Herkunftsort, sondern auf die vertrauten Menschen, denen man an diesen Orten (wieder-)

begegnet und mit denen man ein Stück seines Lebens bzw. Wohnens teilt.

Patric F.C. Meier ist Gesellschafter von agmm Architekten und Stadtplaner in München. Das Büro sieht sich als Ermöglicher von sinnstiftenden Gemeinschaftsprojekten im urbanen und ländlichen Raum. Er ist Vorstand der VielLeben eG, einer neu gegründeten Wohnungsbaugenossenschaft und leitet den Arbeitskreis Nachhaltige Quartiersentwicklung im Münchner Forum gemeinsam mit Cornelia Jacobsen.

On the move?

Berufspendler und Zweitwohnungen in München

ANDREA DITTRICH-WESBUER, SEBASTIAN EICHHORN, MARTIN SCHULWITZ

Steigende Mobilität ist ein Megatrend unserer Zeit. Dies betrifft auch das Wohnen – häufige Umzüge und Wohnen auf Zeit werden für immer mehr Menschen zum Alltag. In diesem Trend liegt auch das multilokale Wohnen. Man pendelt zwischen mehreren Wohnorten und ist hier und dort zu Hause. Doch wie viele multilokal Lebende gibt es? Welche Effekte gehen von dieser Form der Alltagsgestaltung für die Städte aus? Durch den derzeit hohen Druck auf die Wohnungsmärkte und die weiter steigenden Verkehrsbelastungen sind diese Fragen für die Stadtentwicklung von wachsender Relevanz. „München plagt ein Zweitwohnungs-Boom“ titelte die Münchner Abendzeitung bereits 2017, und auch in vielen anderen Städten richtet sich das Augenmerk zunehmend auf Zweitwohnungen und damit auf Phänomene der Multilokalität. Der folgende Beitrag will die Diskussion mit einigen Fakten und Indizien anregen. Sie stützen sich auf Ergebnisse von Forschungsarbeiten des ILS, des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in Dortmund, das sich seit vielen Jahren mit den Entstehungsbedingungen und Ausprägungen von Multilokalität beschäftigt.

Veränderungen beruflicher Arbeit als „Treiber“

Die Veränderungen der Arbeitswelt in der sog. Spätmoderne sind für die Ausbreitung multilokaler Lebensformen von besonderer Bedeutung. Spezialisierte Jobs werden immer häufiger in zeitlich befristeten Projekten und an wechselnden Arbeitsorten realisiert. Unternehmen verlangen immer selbstverständlicher eine hohe Bereitschaft zur Mobilität von ihren Angestellten. Dabei geht es nicht nur um die Veränderung der beruflichen Mobilität hochqualifizierter Eliten, sondern um die Alltagsmobilität großer Teile der Bevölkerung. So ist die zunehmende Erwerbstätigkeit von Frauen mit erhöhten Anforderungen an die Koordination von Wohn- und Arbeitsstandorten von Paaren bzw. Familien verbunden. Durch die Schwierigkeit, unterschiedliche Arbeitsorte mit einem gemeinsamen Wohnort zu vereinen, steigen die Pendeldistanzen (vgl. Dauth & Haller 2018).

Multilokale Lebensformen – die unbekannte Größe

Wie viele Menschen hochmobil sind und an mehreren Wohnstandorten leben – das weiß keiner so genau. Laut Melderegister der Städte sind dies in der Regel nur wenige Prozent. Melderegister sind aber für diese Frage eine höchst unzuverlässige Quelle (Dittrich-Wesbuer & Kramer 2014). Hierfür sind unterschiedliche Gründe maßgeblich, u.a. das An- und Abmeldeverhalten der Neben- bzw. Zweitwohnsitzenden. So muss angenommen werden, dass die Zahl von etwa 35.000 Zweitwohnungen in München (Zensus 2011) letztlich wenig mit der Lebensrealität

der Menschen zu tun hat. Aus bundesweiten Bevölkerungsbefragungen wie dem Sozio-ökonomischen Panel (SOEP) und aus bestehenden Forschungsarbeiten kann abgeleitet werden, dass die tatsächliche Verbreitung multilokaler Arrangements höher, vermutlich eher im zweistelligen Prozentbereich der Bevölkerung liegen dürfte. Auch diese Datenbestände weisen aber Lücken auf. Aussagen über die Zahl multilokal Lebender in den einzelnen Städten und Regionen in Deutschland lassen sich kaum ableiten. Belastbare Kennwerte für Planungsprozesse in der Stadtentwicklung liegen damit in München wie auch anderswo nicht oder nur sehr eingeschränkt vor.

Das Potenzial arbeitsbezogener Zweitwohnungen in München – eine modelltechnische Annäherung

Diese Lücke greift der Wohn- und Mobilitätskostenrechner (WoMoKoR) des ILS auf. Da Primärdaten zur Multilokalität fehlen, nutzt der Rechner für die Abschätzung möglicher arbeitsbezogener Zweitwohnungen Daten zu den Wohn- und Arbeitsorten von sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten. Diese Daten liegen bei der Bundesanstalt für Arbeit gemeindescharf vor. Für diese Quelle-Ziel-Beziehungen werden Distanzen und Pendelzeiten ermittelt. Auf Grundlage dieser Informationen nimmt der Rechner einen Kostenvergleich zwischen dem täglichen Pendeln und einer Zweitwohnung am Arbeitsort vor (vgl. Eichhorn & Schulwitz 2015, 2017). Zu den betrachteten Kosten gehören dabei die in Tabelle 1 aufgeführten gemeindespezifischen Pkw- und wohnungsbezogenen Kostenparameter, aber auch

Tägliches Pendeln		Zweitwohnsitz mit Wochenendpendeln	
Kostenparameter	Grundkonfiguration	Kostenparameter	Grundkonfiguration
Kraftstoff	0,05 € / km	Nettokaltmiete (40 m ² , München)	492,00 € / Monat
Instandhaltung	0,01 € / km	Betriebs- und Nebenkosten	86,40 € / Monat
Verschleiß	0,10 € / km	Energiekosten	28,05 € / Monat
Freizeitkosten	0,09 € / km	Telekommunikation & Medien	37,98 € / Monat
Entfernungspauschale**	(-0,30 € / km)	Zweitwohnsitzsteuer	44,28 € / Monat
Wartung	22,08 € / Monat	Werbungskosten*	(-650,73 € / Monat)
KFZ-Versicherung	90,69 € / Monat	Zusätzliche Mobilität am Arbeitsplatz***	45,20 € / Monat
KFZ-Steuer	7,25 € / Monat	Fahrten Arbeitsort / Wohnort	0,37 € / km

* Steuerlich abzugsfähige Ausgaben sind eingeklammert, da fallspezifisch ermittelt

** In Abhängigkeit vom Anmeldeort (Annahme:

Wohnort)

*** Durchschnittskosten eines Monatstickets (niedrigstes Preisniveau) der Verkehrsverbände in der entsprechenden Region

Abb. 1: Kostenparameter im Wohn- und Mobilitätskostenrechner (WoMoKoR) des ILS

Freizeitkosten, die die benötigte Fahrtzeit monetarisieren. Aufgrund der Komplexität der Kostenermittlung im ÖPNV (u.a. Tarifstruktur, Linienwahl) sowie den besonderen Herausforderungen beim Routing betrachtet der Rechner in seiner aktuellen Version ausschließlich Pkws als Verkehrsmittel. Durch den gewählten Ansatz der Kostenermittlung sind aber keine substantziellen Verschiebungen zu erwarten.

Die Kostenwerte werden daran anschließend für jede Arbeitsortgemeinde saldiert und ergeben eine sog. kritische Pendelzeit. Diese beschreibt die tägliche Fahrtzeit (einfache Strecke), ab deren Überschreitung sich das tägliche Pendeln gegenüber einer Zweitwohnung am Arbeitsort mit Wochenendpendeln aus Kostengründen nicht mehr lohnt. Diese rein ökonomische Betrachtung ist selbstverständlich sehr verkürzt. In zahlreichen Forschungsarbeiten wird die Komplexität der Entscheidung zwischen dem täglichen Pendeln und dem Umziehen bzw. einer multilokalen Lebensweise detailliert beschrieben (vgl. u.a. Schier et al. 2015). Dies soll mit den Ergebnissen des WoMoKoRs keinesfalls infrage gestellt werden. Die ermittelten Werte müssen vielmehr als eine Annäherung an einen Personenkreis verstanden werden, für den eine Entscheidung zum multilokalen Wohnen wahrscheinlicher wird, nicht aber vorausgesetzt werden kann.

Die Ergebnisse sind auch raumwissenschaftlich von Interesse. So kann die Frage aufgegriffen werden, wie die Potenziale an multilokalen Arrangements unter verschiedenen raumstrukturellen Bedingungen einzuschätzen sind und welche Stell-schrauben das Potenzial jeweils beeinflussen. Da der WoMoKoR eine Veränderung aller einzelnen Kostenparameter zulässt, lassen sich eine Fülle von Szenarien durchspielen. Für die hier vorgestellten Berechnungen für München wurde als Vergleichsbasis Köln herangezogen. Die Stadt weist in Bezug

auf Größe und Arbeitsplatzbesatz Ähnlichkeiten mit München auf, ist aber in die stark polyzentrische Struktur des Metropolraumes Rhein/Ruhr eingebunden – während die Region München klar monozentrisch auf die Kernstadt München ausgerichtet ist. Als Szenario wurde das – bewusst drastisch formulierte – Szenario „Öl-Krise“ gesetzt. Es stellt die Veränderungen der kritischen Pendelzeit unter der Annahme einer Verdreifachung des heutigen Kraftstoffpreises dar.

München – Zweitwohnungspotenziale heute und in der Öl-Krise

Für das Jahr 2016 gab es nach Angaben der Bundesanstalt für Arbeit 355.910 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, die ihrer Erwerbstätigkeit im Stadtgebiet von München nachgingen, ihren Wohnsitz aber außerhalb der Stadtgrenze hatten. Die Hälfte dieser Beschäftigten benötigte für den Weg nach München höchstens 41 Minuten (Median), alle anderen waren länger unterwegs. Auch wenn die Anzahl der Pendelbeziehungen sich in den höheren Distanzen bzw. Pendelzeiten merklich ausdünn, mussten laut Statistik immer noch über 60.000 Beschäftigte 240 Minuten Wegezeit oder mehr in Kauf nehmen. Ein Arbeitsweg von mehr als 4 Stunden (Hin- und Rückweg) scheint – aus Sicht der Autor_innen – für das Tagespendeln aber insgesamt wenig plausibel. Zu vermuten ist, dass es sich bei diesen Fällen überwiegend um Arbeitsarrangements handelt, die eine tägliche Anwesenheit am Arbeitsort nicht erfordern (z. B. Homeoffice), oder dass bereits eine Zweitwohnung unterhalten wird. Daher wurden diese Beschäftigten aus der Betrachtung ausgeschlossen und die Berechnungen für die verbleibenden ca. 80 Prozent aller Beschäftigten durchgeführt.

Abbildung 2 zeigt die kritische Pendelzeit unter Annahme der derzeitigen Kostenverhältnisse (Status

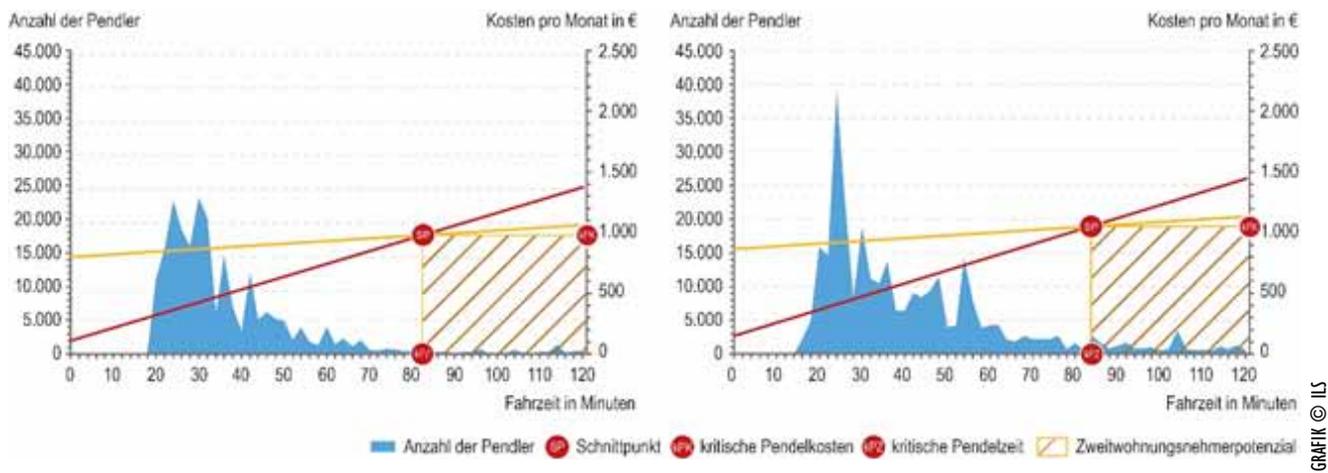


Abb. 2: „Lohnt“ sich das Pendeln? Ermittlung der kritischen Pendelzeit

Quo-Szenario) für München und Köln. München erreicht eine kritische Pendelzeit von 85 Minuten, der Wert in Köln fällt mit 81 Minuten ähnlich aus. Dies scheint angesichts des unterschiedlichen Mietniveaus beider Städte – in München 14,56 EUR/m² (Mietspiegel) und in Köln 13,25 EUR/m² (LEG Wohnungsmarktbericht 2016) – zunächst überraschend. Hintergrund sind andere Kostenparameter, die die Mehrkosten für die Zweitwohnung teilweise wieder ausgleichen (u. a. lokale Zweitwohnungssteuer, regionalspezifische Versicherungskosten). Dies zeigt, dass ein differenzierter Blick auf alle Kosten notwendig ist.

Die modellierten Fahrzeiten von derzeit 17.350 Pendler_innen und damit von 6 Prozent aller im WoMoKoR betrachteten Beschäftigten lagen in München 2016 oberhalb der kritischen Pendelzeit. In Köln sind dies im Vergleich nur 3 Prozent (6.683). Dies kann vor allem auf die klare Fokussierung der regionalen Arbeitskräfte auf das Stadtgebiet von München zurückgeführt werden. In Köln gibt es dagegen „Ausweichmöglichkeiten“ in andere Zentren wie Düsseldorf oder das Ruhrgebiet, was den Anteil der Pendler_innen mit höheren Entfernungen merklich mindert.

Was aber, wenn die Kraftstoffpreise erheblich steigen? In Abbildung 3 sind die Ergebnisse des Szenarios „Öl-Krise“ dargestellt. Die kritische Pendelzeit sinkt in beiden Stadtregionen deutlich (55 Min. München, 52 Min. Köln). In München ist aber ein größerer Teil der Pendler_innen von dieser Veränderung betroffen. Konkret steigt der Anteil potenzieller Zweitwohnungsnehmer von 6 auf 18 Prozent an. Dies bedeutet in absoluten Zahlen, dass es sich für rd. 52.000 Beschäftigte rein rechnerisch nicht mehr lohnt, täglich zu pendeln. Die polyzentrische Struktur in Köln zeigt sich dagegen etwas resilienter – allerdings wurden auch hier rd. 27.000 Beschäftigte (12 %) als Zweitwohnungsnehmer ermittelt.

So what? Effekte einer „Multilokalisierung“

In der Diskussion um die Auswirkungen einer zunehmenden Ausbreitung von multilokalen Arrangements richtet sich das Augenmerk vorrangig auf die Wohnungsmärkte. Dies gilt insbesondere für die Großstädte und ganz besonders für München. Bereits die als Status Quo identifizierten 17.000 Pendler_innen, für die sich eine Zweitwohnung „lohnen“ könnte – würden für den hiesigen Wohnungsmarkt in München eine große Herausforderung darstellen. Zumal sich die Nachfrage erwartungsgemäß auf einzelne Marktsegmente (im Bereich kleinerer Wohnung) richten würde. Hinzu kämen kommunale Lasten durch zusätzliche Aufwendungen bei den Infrastrukturen und Wohnfolgeeinrichtungen. Die Herausforderung würde bei künftigen Benzinpreissteigerungen auf jeden Fall noch deutlich größer werden. In dem hier unterstellten Fall einer drastischen Preissteigerung verdreifacht sich die Zahl der potenziellen Nachfrager_innen nach Zweitwohnungen auf mehr als 52.000.

Der einseitige Blick auf mögliche Belastungen im Wohnungs- und Infrastrukturbestand greift aber zu kurz. So können durchaus auch Entlastungspotenziale durch die mögliche residenzielle Multilokalisierung identifiziert werden. Der Münchner Verkehr würde um 7 Mio. Fahrten im Jahr entlastet, allein wenn die gut 17.000 Beschäftigten auf das tägliche Pendeln verzichten und eine Zweitwohnung bezögen. Dies entspricht knapp 300 Mio. Pkw-Kilometern und damit immerhin 30.000 Tonnen Kohlendioxid pro Jahr, die eingespart werden könnten. Minderungen der externen Effekte wie Unfälle und andere Schadstoffemissionen kämen noch dazu. Bei beschriebenen Preissteigerungen wären zudem Verlagerungsprozesse zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs möglich. Insbesondere auf den gut ausgebauten Hauptverkehrsachsen (Taktung und Fahrzeit) könnte der öffentliche Verkehr ein

Gewinner entsprechender Entwicklungen sein. Auch die Zweitwohnungssteuer könnte als positiver Effekt angeführt werden: Unterstellt man eine durchschnittliche Größe von 40 m² je Zweitwohnung, entspräche dies Mehreinnahmen im Status Quo-Szenario von überschlägig 9 Mio. EUR. Allerdings gilt es hier anzumerken, dass zusätzliche Bürger_innen mit Nebenwohnsitz für die Städte fiskalisch weit weniger attraktiv sind als Bürger_innen mit Hauptwohnsitz in der Gemeinde.

Die Städte und auch die Wissenschaft sind damit aufgefordert, genau hinzuschauen und in ihren Szenarien und Forschungsexpertisen viele Belange gegenüberzustellen. Neben ökonomischen Größen gilt dies auch für einen qualitativen Blick auf die Auswirkungen von multilokalen Lebensweisen auf städtische Gesellschaften. Welche Effekte hat die temporäre Anwesenheit auf Nachbarschaften? Wie sind die Möglichkeiten und Grenzen von Partizipation multilokal Lebender einzuschätzen? Welche neuen Fragen von Verteilungsgerechtigkeit stellen sich?

Ob Multilokalisierungstendenzen als „Plage“, als Herausforderung oder als Chance bewertet werden – in jedem Fall wird es in Zukunft eine stärkere Auseinandersetzung damit geben müssen.

Frau Dr. Andrea Dittrich-Wesbuer ist stellvertretende Wissenschaftliche Geschäftsführerin des ILS und stellvertretende Leitung der Forschungsgruppe Mobilität und Raum. Sebastian Eichhorn und Martin Schulwitz sind als Doktoranden und Wissenschaftliche Mitarbeiter in der Forschungsgruppe Raumbezogene Planung und Städtebau tätig.

Zum Weiterlesen:

Dauth, Wolfgang; Haller, Peter (2018): Berufliches Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort: Klarer Trend zu längeren Pendeldistanzen (IAB-Kurzbericht, 10/2018), Nürnberg.

Dittrich-Wesbuer, Andrea; Kramer, Caroline (2014): Heute hier – morgen dort: Residenzielle Multilokalität in Deutschland. In: Geographische Rundschau (11/2014), S. 46–53.

Plöger, Jörg; Dittrich-Wesbuer, Andrea (2018): Multiple Ortsbezüge – Hochmobile Beschäftigte als Zielgruppe der Stadtpolitik? (ILS-TRENDS, 3/2018), Dortmund.

Eichhorn, Sebastian; Schulwitz, Martin (2017): Die Kosten des Berufspendelns – Tagespendeln oder Zweitwohnung? In: Mathias Wilde, Matthias Gather, Cordula Neiberger und Joachim Scheiner (Hg.): Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie. Wiesbaden: Springer Fachmedien, S. 113–133.

Eichhorn, Sebastian; Schulwitz, Martin (2015): Pendelkosten und Zweitwohnungsbedarfe in Nordrhein-Westfalen – ein explorativer Ansatz für die Stadtforschung. In: Stadtforschung und Statistik (1/2015), S. 50–60.

Schier, Michaela; Hilti, Nicola; Schad, Helmut; Tippel, Cornelia; Dittrich-Wesbuer, Andrea; Monz, Anne (2015): Residential Multi-Locality Studies - The added value for research on families and second homes. In: Tijdschrift voor economische en sociale geografie 106 (4), S. 439–452.

Kritische Pendelzeit und Zweitwohnsitzpotenzial der Einzugsbereiche

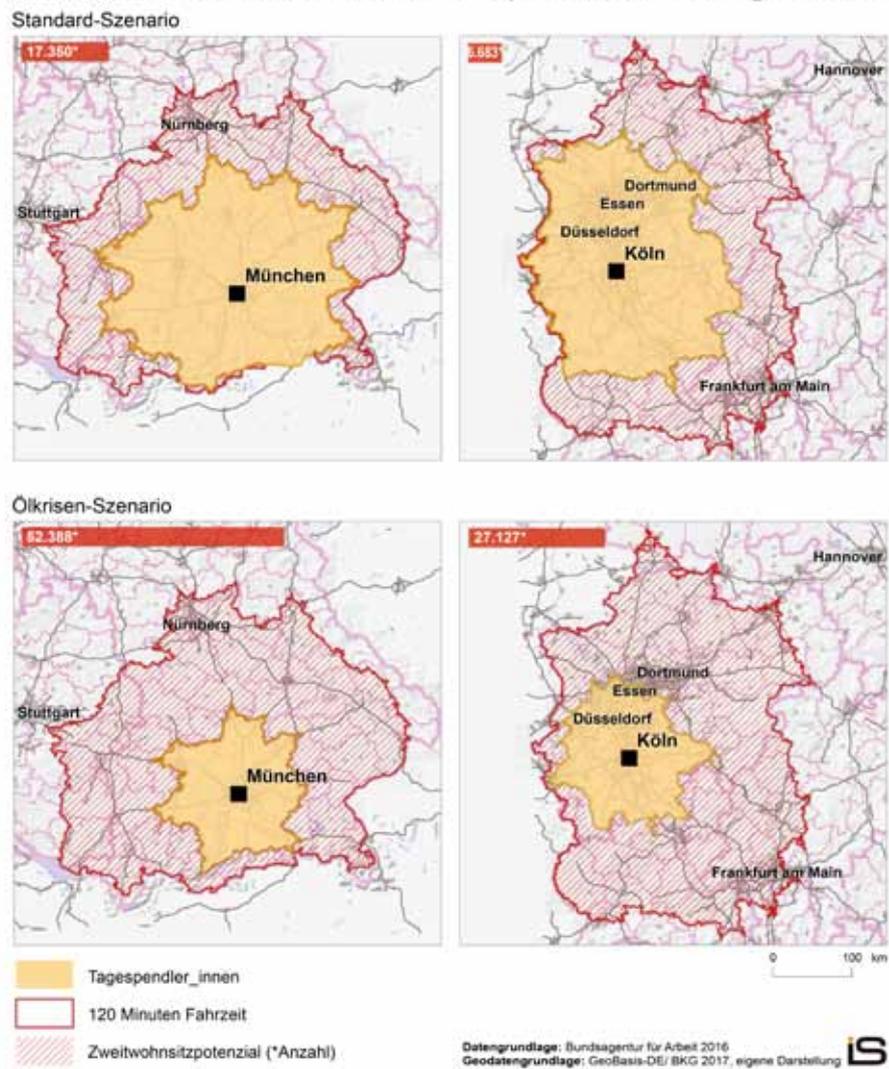


Abb. 3: Zweitwohnungspotenziale im Szenario „Öl-Krise“ in München und Köln.

Temporäres Wohnen in München

Angebote und Zielgruppen

STEFAN BRAUCKMANN

„Ein großes Problem“ (Abendzeitung 29.1.2019), „Ein System außer Kontrolle?“ (tagesschau 19.7.2018) oder „Die neuen Hausbesetzer“ (Hannoversche Allgemeine 25.2.2019) sind nur einige Überschriften, welche sich zu den Stichworten Airbnb und München finden lassen. Die von Kalifornien global operierende Internetplattform Airbnb ist dabei zu einem Synonym sowohl für die Vermittlung von temporären Unterkünften als auch von Wohnraumzweckentfremdung geworden. Ende 2017 hat der Stadtrat von München die entsprechende Satzung zum Zweckentfremdungsverbot (ZeS) erlassen. Fraglich ist, ob dadurch eher das einzelne Symptom in den Vordergrund gerückt wird, statt eine ganzheitliche Betrachtung der Gesamtumstände für das geänderte Nachfrageverhalten durchzuführen. In diesem Kontext ist zu beobachten, dass in einer international vernetzten Metropole wie München immer mehr Menschen eine Nachfrage generieren, die von der Angebotsseite weder vom herkömmlichen Beherbergungs- noch vom Wohnungsmarkt bedient werden können.

Ein gewöhnliches Hotel von einer durchschnittlichen Wohnung zu unterscheiden ist keine schwierige Aufgabe. Auf der einen Seite die Unterkunft für den kurzfristigen Gebrauch, bei der die reine Übernachtung im Vordergrund steht und alltägliche Dinge, zum Beispiel Nahrungszubereitung sowie Zimmerreinigung, nicht durch den Gast durchgeführt werden. Auf der anderen Seite die unmöblierte Wohnung, in welcher sich der Mietende im Regelfall um viele Dinge selbst kümmern muss. Das Hotel ist üblicherweise für eine durchschnittliche Aufenthaltszeit von ein bis zwei Nächten konzipiert (in München \approx 2 Nächte pro Gast); die Wohnung „für eine auf Dauer angelegte Häuslichkeit“.

Verschiedene gesellschaftliche und berufsweltliche Veränderungen führen jedoch dazu, dass es immer mehr Menschen gibt, die eine Bleibe für einen bestimmten Lebensabschnitt oder limitierten Zeitraum von mehreren Wochen bis zu einigen Monaten suchen. Für diese Zielgruppen sind oftmals weder das Hotel noch das übliche Wohnungsangebot aus wirtschaftlichen und organisatorischen Gründen die erste Wahl oder geeignet. Gemeint sind beispielsweise Saisonkräfte, Projektmitarbeitende, Personen in der Probezeit oder Praktikum sowie Patienten in ambulanter Spezialbehandlung beziehungsweise Begleitpersonen von Menschen in stationärer Behandlung mit durchschnittlichen Aufenthaltszeiten von mehreren Wochen bis unter einem Jahr. Ferner junge Menschen in der Ausbildungsphase, welche für ein Semester oder den ganzen Ausbildungsabschnitt eine Bleibe suchen. Außerdem weitere Personenkreise, die zwar in der Regel für einen längeren, teilweise unbestimmten Zeitraum suchen, aber oftmals die

gleichen Unterbringungsformen nachfragen. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Personen neu in die Wirtschaftsmetropole ziehen und nicht über ein lokales Netzwerk verfügen.

Als Reaktion auf diese veränderte Nachfrage wurden in den letzten Jahren unterschiedliche Konzepte entwickelt, deren Gemeinsamkeit darin besteht, dass es sich um relativ kleine, möblierte Zimmer und Apartments handelt. Die Bandbreite reicht dabei von freifinanzierten Studierendenwohnheimen (in München zum Beispiel Campus Viva), über zielgruppenoffenere, wohnungswirtschaftliche Angebote (zum Beispiel App.Artments) bis hin zu beherbergungsgewerblichen Serviced Apartments (zum Beispiel My Home, SMARTments business, The Flag) und Apartment-Hotels (zum Beispiel Adagio Hotels, Citadines, Derag Livinghotels). Eine weitere Sonderform sind die neuentstehenden Werkwohnungen und Wohnheime, welche nur noch für einen bestimmten Zeitraum im Beschäftigungsverlauf zur Verfügung gestellt werden sollen.

Bei den vielen unterschiedlichen Betriebskonzepten ergeben sich bei manchen Angeboten aufgrund des Hybridstatus zwischen Wohnen und Beherbergung einige juristische Fragen. Dies betrifft beispielsweise die Rechtsbereiche der Stadtplanung (im Wohngebiet oder im Gewerbegebiet zulässig?), Bauordnung (welche Auflagen oder Befreiungen sind möglich?) oder Steuern (Umsatzsteuer?).

Diesen gegenwärtigen Projekthemmnissen zum Trotz sollte eine bedarfsgerechte Stadtplanung erkennen, dass auch die Verfügbarkeit temporärer Unterbringungsformen/ Wohnungen für die weitere Stadtentwicklung unerlässlich ist. Dies gilt insbe-

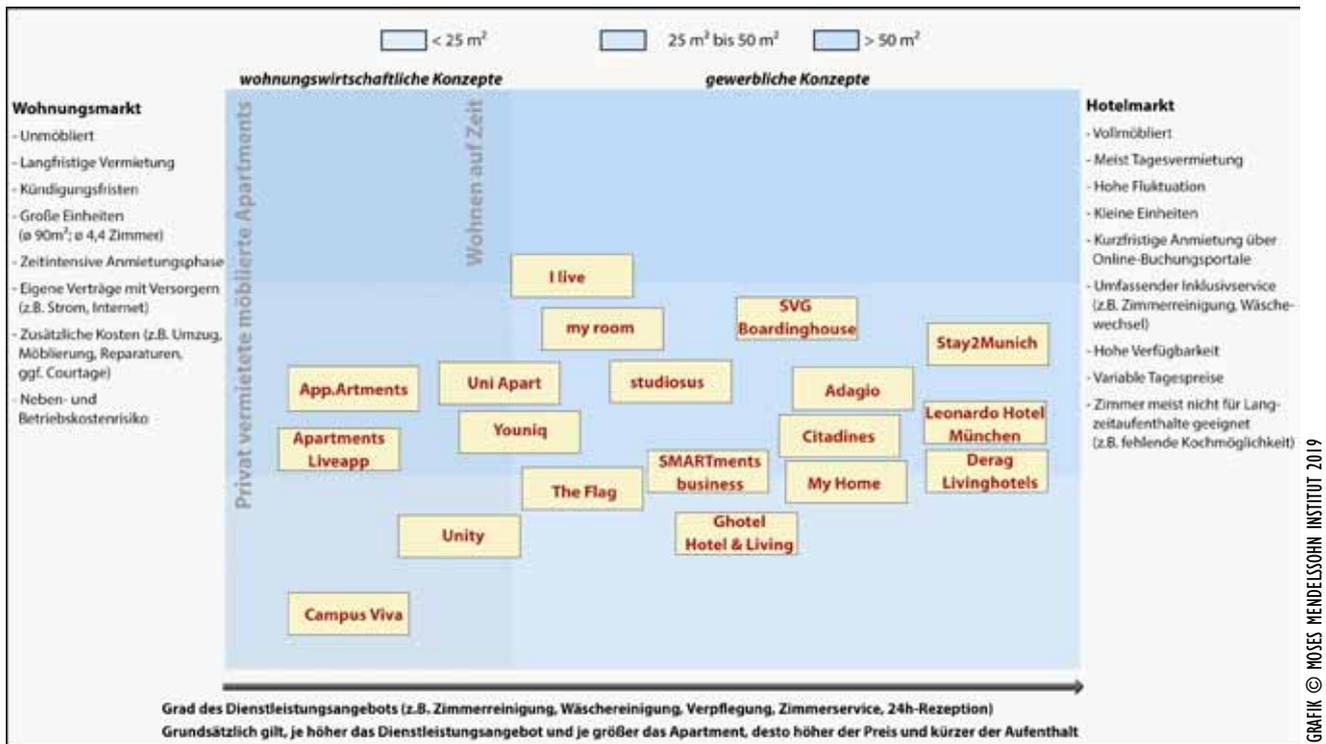


Abb. 1: Unterschiedliche Konzepte im Bereich zwischen dem herkömmlichen Wohnungsmarkt und dem Hotelmarkt

sondere für solche Konzepte, welche im unteren und mittleren Preissegment anzusiedeln sind. Bislang dominieren in München für Personen mit beabsichtigten Aufenthaltszeiten von einem Monat bis unter einem Jahr vor allem Angebote im Hotel. Die monatlichen Preise (vollinklusiv) betragen hierbei im Durchschnitt 2.635 EUR im Dreisternehotel und 3.750 EUR in einem Viersternehotel. In einem Serviced Apartment kostet die Unterkunft durchschnittlich 1.705 EUR pro Monat (vollinklusiv). Saisonbedingt, bei Veranstaltungen wie dem Oktoberfest, können die Preise noch höher liegen oder die Verfügbarkeit aufgrund der allgemeinen Auslastung und der lukrativeren Raten bei Kurzzeitgästen sehr stark eingeschränkt sein.

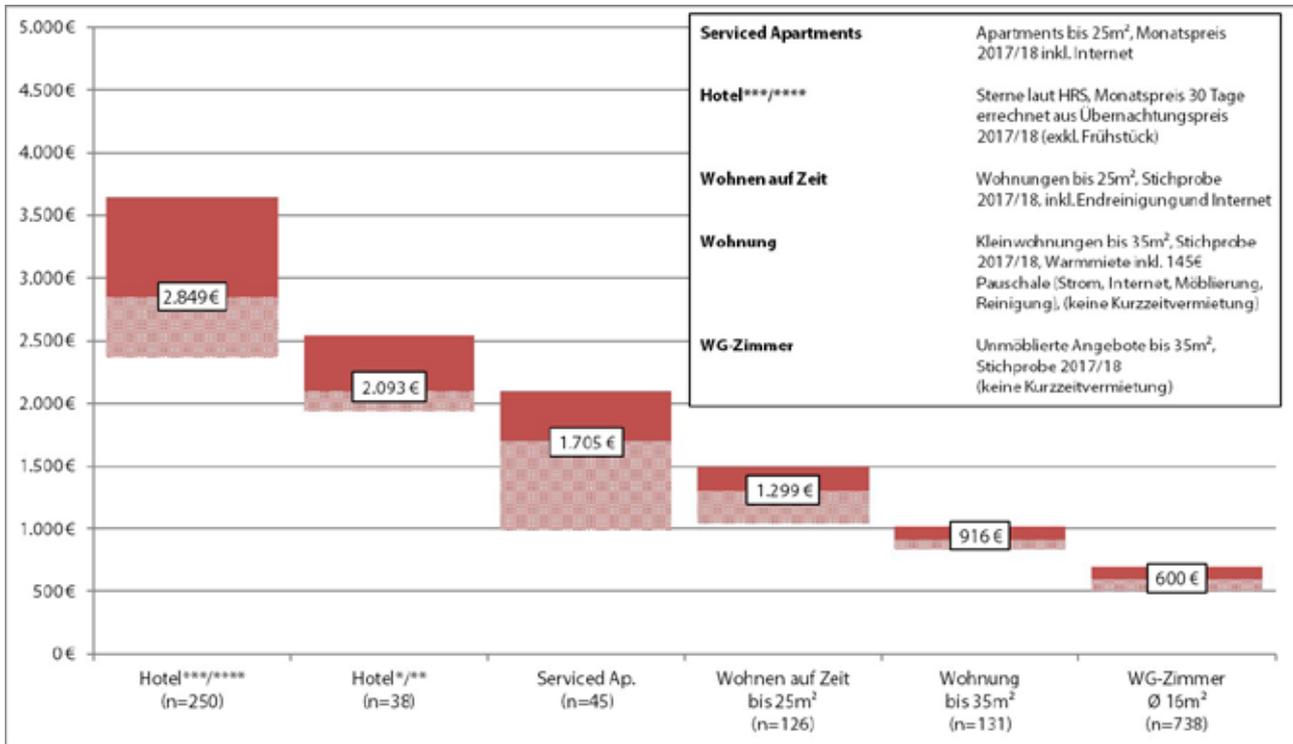
Als günstigere Alternative erscheint da häufig der Markt für „Wohnungen auf Zeit“, wo im Durchschnitt für eine möblierte Kleinwohnung bis 25 m² mit einer Vollinklusive von etwa 1.300 EUR zu rechnen ist. Bei diesen Angeboten handelt es sich oftmals um kleinere Wohnungen, die extra für die Kurzzeitvermietung hergerichtet werden und leicht im Verdacht stehen, eine Zweckentfremdung von Wohnraum darzustellen.

Ohne die Vollausstattung und die Weiterberechnung von länger laufenden Versorgungsverträgen wie Strom und Internet durch den Vermietenden würden die Wohnungen gar nicht für die Zielgruppe der temporären Aufenthalte in Frage kommen. So wird jemand, der beispielsweise für sechs Monate nach München kommt, sich kaum die Mühe machen, eine normale Wohnung zur Miete geschweige denn zum

Kauf zu suchen, diese mit eigenen Möbeln und Gerätschaften auszustatten und Verträge mit den Versorgern einzugehen. Abgesehen vom Aufwand hat auch die überwiegende Anzahl der Vermietenden kein Interesse an solchen verwaltungsintensiven Vermietungen, die gleichzeitig ein erhöhtes Leerstandsrisiko bedeuten. Insofern wird das Angebot von Wohnungen, die für Kurzzeitvermietungen genutzt werden, eher begrenzt bleiben.

Dies soll jedoch nicht heißen, dass Personen, die für einen unbestimmten längeren Zeitraum eine Wohnung in München suchen, es am hiesigen Markt leichter hätten, sich mit angepasstem Wohnraum zu versorgen. Gleichwohl soll darauf hingewiesen werden, dass angesichts der wachsenden Zahl von Personen mit zeitlich begrenzten Aufenthalten sich ebenfalls viele Menschen nicht mit einer in punkto Ausstattung und Preis adäquaten Unterbringungsform versorgen können.

Für die Stadtplanung bedeutet dies, Möglichkeiten dafür zu bieten, dass die Interessen verschiedener Nachfragegruppen unabhängig von ihrer Aufenthaltsdauer berücksichtigt werden. Lagen, die eventuell nicht unbedingt für Dauerwohnen geeignet sind, kommen möglicherweise für temporäre Unterbringungsformen in Betracht. Allgemein sollte darauf geachtet werden, dass auch in diesem Segment gerade solche Angebote geschaffen werden, die vom Gesamtpreis her betrachtet im Budget niedriger und mittlerer Einkommen liegen. Dies kann unter anderem über eine Reduzierung des Flächenverbrauchs pro Kopf sowie einer Anpassung der Bauauflagen an



GRAFIK © MOSES MENDELSSOHN INSTITUT 2019

Abb. 2: Hochgerechnete Preisspannen für unterschiedliche Unterkunftsformen bei einem Aufenthalt von einem Monat

die Realität der Nutzerstruktur erfolgen. Erst durch eine größere Angebotsausweitung für Personen mit temporären Unterbringungswünschen wird sich das Problem der Wohnraumzweckentfremdungen durch Kurzzeitvermietungen dauerhaft lösen lassen.

Dr. Stefan Brauckmann ist Geschäftsführender Direktor des Moses Mendelssohn Institutes sowie Lehrbeauftragter an der Universität Hamburg. Er untersucht schwerpunktmäßig die Auswirkungen gesellschaftlichen Wandels auf verschiedene Immobilienmärkte in Deutschland.

Heute hier, morgen dort.

Temporäres Wohnen von Kindern und Jugendlichen nach Trennung erzeugt spezifische Wohn- und Infrastrukturbedarfe

MICHAELA SCHIER

Trennen sich Eltern, so kommt es immer seltener zum Abbruch des Kontaktes zwischen den Kindern und einem Elternteil. Häufiger werden hingegen multilokale Wohnarrangements etabliert, bei denen die Kinder sowohl Zeit im Haushalt der Mutter als auch in dem des Vaters verbringen – meist mit ungleicher Dauer. Für die Kinder bedeutet dies, abwechselnd mit den Elternteilen zusammen zu sein sowie hier und dort temporär zu wohnen.

Die Lebensführung von Kindern in Familien nach Trennung erstreckt sich – zwar nicht immer, aber doch in einem Großteil der Fälle – sowohl über den mütterlichen als auch den väterlichen Haushalt, manchmal auch über weitere Wohnorte z.B. der Großeltern oder neuer Partner/-innen ihrer Eltern. Dies erfordert von ihnen wiederkehrend, die Mobilität und Übergänge von einer Lebenswelt in die

andere zu gestalten, das eigene alltägliche Leben eingebunden in unterschiedliche soziale Konstellationen und räumliche Umwelten zu führen, sich hier und dort zurechtzufinden, heimisch zu machen und sozial-räumlich zu verankern. Kinder in Familien nach Trennung sind demnach mit spezifischen Herausforderungen einer multilokalen, mehrere Wohnhaushalte übergreifenden Lebensführung konfrontiert.

Wohnarrangements von Kindern nach Trennungen

Wie viele Münchner Kinder und Jugendliche nach der Trennung ihrer Eltern zurzeit bei ihren getrennt lebenden Elternteilen im Wechsel temporär wohnen, lässt sich nicht genau sagen. Die vorliegenden Statistiken erlauben nur Annäherungen. Sogenannte Alleinerziehenden-Haushalte entstehen heute in 80 Prozent der Fälle aus einer Trennung von Eltern. 16 Prozent der Münchner Kinder lebten im Dezember 2018 bei Alleinerziehenden, in absoluten Zahlen sind das 35.875 Kinder (Statistisches Amt München). Es ist anzunehmen, dass ein großer Teil dieser Kinder temporär auch beim anderen Elternteil wohnt. Informationen darüber, wo sich die Wohnhaushalte ihrer anderen Elternteile befinden und wie oft die Kinder tatsächlich dort wohnen, liegen aus der amtlichen Statistik für München nicht vor.

Aus nationalen sozialwissenschaftlichen Studien (DJI-Survey 2013/14) ist jedoch bekannt, dass die Wohn- und Alltagsarrangements von Kindern nach Trennungen äußerst vielfältig sind. Sie variieren mit der Wohnentfernung zwischen den elterlichen Haushalten, der Häufigkeit der Wechsel und der Dauer des Wohnens der Kinder an den elterlichen Wohnorten. Die Entfernungen zwischen den elterlichen Wohnhaushalten sind in der Mehrzahl der Fälle eher gering (siehe Abb. 1).

In mehr als einem Drittel der Fälle bleiben Eltern nach einer Trennung im selben Ort wohnen. Ein nicht unbeträchtlicher Anteil der Wohnorte der anderen Elternteile liegt sogar in fußläufiger Entfernung (15 Gehminuten). 42 Prozent der elterlichen Wohnhaushalte befinden sich zwar in verschiedenen

Kurzportraits von temporär wohnenden Kindern aus München:

Marcel, 11 Jahre alt, geht in Schwabing aufs Gymnasium. Seit vier Jahren wohnt er abwechselnd eine Woche bei seiner Mutter, ihrem neuen Partner und seinem Meer-schweinchen in Schwabing und eine Woche bei seinem Vater, dessen neuer Frau und deren ebenfalls 11-jähriger Tochter in Harlaching. Von seiner Mutter aus geht er zu Fuß in die Schule, viele seiner Freunde wohnen gleich ums Eck. In den Vaterwochen nutzt er Bus und U-Bahn, um zur Schule zu kommen – häufig gemeinsam mit einem Schulfreund, der auch aus dem Münchner Süden ins Schwabinger Gymnasium fährt.

Jens (11 Jahre) und sein Bruder Phillip (13 Jahre) leben mit ihrer Mutter in einem der Hochhäuser im Olympiadorf und gehen im Münchner Zentrum in die Schule. Jedes zweite Wochenende wohnen die beiden seit 5 Jahren mit ihrem Vater in einer kleinen Wohnung mit Garten in Münster. Dazwischen liegen stundenlange Bahnfahrten.

Kommunen, sind jedoch mit öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. dem Auto in weniger als einer Stunde Fahrtzeit erreichbar. Bei 17 Prozent überschreitet die Wohnentfernung der Elternteile allerdings eine Stunde Fahrtzeit, beide Wohnorte liegen jedoch in Deutschland. Bei einer kleinen Gruppe handelt es sich schließlich um transnationale Nachtrennungsfamilien, bei denen sich einer der elterlichen Wohnorte weiter entfernt im Ausland befindet. Die Wohnentfernungen haben nicht nur Konsequenzen für die Wahl des Transportmittels, sondern auch für die Möglichkeiten der Kinder, selbstständig und selbstbestimmt vom einen zum anderen Elternteil unterwegs zu

sein, sowie den Aufwand für Begleitmobilität.

Die vorliegenden nationalen Daten zeigen außerdem, dass eine Gruppe von knapp 10 Prozent der Kinder in paritätischen Wohnarrangements lebt, d.h. diese Kinder verbringen im Wechsel hälftig bzw. bis zu einer Verteilung von 30:70 die Nächte bei jedem Elternteil. In über 60 Prozent wohnen die Kinder mehrheitlich bei ihren Müttern und übernachten eine bis acht Nächte monatlich bei ihren Vätern. Eine letzte Gruppe hat nur wenig bis keinen Kontakt zu ihren Vätern. Räumliche Nähe erleichtert hierbei intensive

GRAFIK © DATENBASIS: SURVEY DES DEUTSCHEN JUGENDINSTITUTS (DJI), AUFWACHSEN IN DEUTSCHLAND: ALLTAGSWELTEN (2013/14)

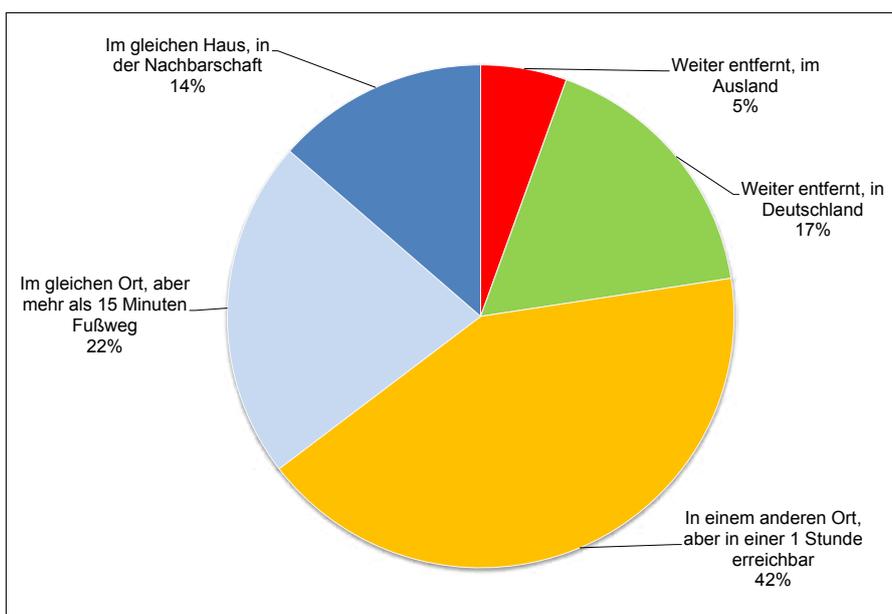


Abb. 1: Wohnentfernungen der elterlichen Haushalte von Kindern (unter 18 Jahre) nach Trennung und Scheidung in Deutschland. (AID:A II), Berechnung: S. Hubert, n=1.137 Kinder unter 18 Jahre.



Abb. 2: Sophia, 9 Jahre: Kinderzimmer bei Mutter

Kontakte und ein flexibles temporäres Wohnen der Kinder hier und dort. Kinder können schulische und andere Aktivitäten von beiden Wohnorten gleichermaßen wahrnehmen. Bei großen Entfernungen ist ein periodisches Wohnen der Kinder an beiden elterlichen Wohnstandorten hingegen mit wesentlich mehr Aufwand und höheren Transportkosten verbunden. Für Kinder ändert sich in diesen Fällen durch den Wechsel des elterlichen Wohnhaushalts das Umfeld vollständig. Aktivitäten wie der Schulbesuch oder das Treffen mit Freunden sind nicht gleichermaßen von beiden Wohnorten aus möglich.

Spezifische Wohn- und Infrastrukturbedarfe

Mit der trennungsbedingten Multilokalisierung gehen derzeit meist Verschlechterungen der Wohnsituation für zumindest „eine Seite“ einher. Die Lebenshaltungskosten steigen in der Regel für „beide Seiten“. In den Großstädten fehlt es bekanntermaßen an diversifiziertem und bezahlbarem Wohnraum. Darüber hinaus orientieren sich die Grundrisse für Wohnimmobilien auch heute noch üblicherweise am Bild der monolokal lebenden bürgerlichen Kleinfamilie des postindustriellen Zeitalters. Familie wird in der Regel nicht als dynamisches, die Wohnhaushalte übergreifendes Netzwerk gedacht. Wohnen Kinder nicht nur an einem Familienwohntort sowie mit ihren leiblichen Eltern und Geschwistern zusammen, sondern temporär an mehreren Wohnorten und mit einer im Verlauf variablen Zahl von auch sozialen Eltern und Geschwistern, braucht es mehr Wohnraum, der sich flexibel an plurale und sich wandelnde Lebenssituationen anpassen kann.

Nicht wenige Eltern versuchen nach einer Trennung, ihren Kindern in beiden elterlichen Wohn-

haushalten ein eigenes Zimmer oder zumindest ein „eigenes Eck“ anzubieten, auch dann wenn die Kinder nur wenig Zeit dort verbringen. Über einen eigenen und separaten Wohnbereich zu verfügen, wird als wichtige, häufig gar als alternativlose Bedingung für die emotionale Verortung des Kindes und den Aufbau eines Gefühls von Zuhause betrachtet. Vor dem Hintergrund, dass Eltern in Familien nach Trennung nur mehr temporär mit dem eigenen Kind zusammenwohnen, fungiert das Kinderzimmer offensichtlich als symbolisch-materieller Anzeiger für Zusammengehörigkeit und Familienmitgliedschaft. Die Kinder bleiben durch ihr Zimmer symbolisch präsent, auch wenn sie

körperlich selbst nicht anwesend sind. Der Trend zu „einem Kind mit zwei Kinderzimmern“ führt zu erhöhten Wohnflächenbedarfen, insbesondere dann wenn neue Partnerschaften mit Elternteilen mehrerer Kinder eingegangen werden, die im gemeinsamen Patchwork-Haushalt in unterschiedlichen Rhythmen mit wohnen. Rollen und Strukturen, wer wie zur Familie gehört, das „Territorium“, Gemeinschaft und Privatheit, werden in Familien nach Trennung permanent neu ausgehandelt. Dies sollte sich auch räumlich durch eine hohe Flexibilität der Einrichtung (z.B. umbaubare Möbel), der Raumgestaltung, der Raumnutzungen sowie Wohnungsgrundrisse (z.B. Veränderbarkeit der Wände) ausdrücken lassen.

Von Bedeutung sind ebenso Möglichkeiten der Wohnungserweiterung (z.B. durch Zusatzräume, Gästeappartements) sowie die Gestaltung von kinder- und jugendgerechten Wohnumfeldern auch in zentrumsnahen Gebieten. Denn es gibt Anhaltspunk-

Kurzportraits von temporär wohnenden Kindern aus München:

Mara, 13 Jahre alt, lebt, seit sie 4 Jahre alt ist, gemeinsam mit ihrer zwei Jahre älteren Schwester Nora wochenweise abwechselnd bei ihrer Mutter in Fürstenried und ihrem Vater in Thalkirchen. Dies bedeutet für sie, dass sie in den Mama-Wochen mit Nora, ihren beiden 7 Jahre alten Zwillingsgeschwestern, ihrer Mutter und deren neuem Partner in einem kleinen Haus mit Garten lebt. In den Papa-Wochen hingegen wohnt sie mit Nora und ihren beiden anderen kleinen Geschwistern (1 und 4 Jahre alt), ihrem Vater und seiner neuen Partnerin in einer ziemlich beengten Mietwohnung unterm Dach. Zur Schule kommt sie von beiden Wohnorten aus mit der U-Bahn, die Fahrt in den Mama-Wochen dauert dabei etwas länger.

te dafür, dass Elternteile nach Trennung insbesondere in innerstädtischen Gebieten von Großstädten wohnen (Sturm/Meyer 2009). Während Haushalte mit Kindern im Allgemeinen stärker an den Münchner Stadträndern verbreitet sind, findet sich bei Betrachtung der räumlichen Verteilung von Alleinerziehenden-Haushalten ein anderes Muster. Kinder leben anteilmäßig besonders häufig in den innerstädtischen Stadtbezirken Sendling, Schwanthalerhöhe, Obergiesing-Fasangarten sowie Altstadt-Lehel und in Milbertshofen-Am Hart in Alleinerziehenden-Haushalten.

Die multilokalen Lebensführungen von Kindern in Familien nach Trennung erzeugen schließlich neue Bedarfe an Infrastruktur- und Dienstleistungsangeboten. Deutsche Bahn und Fluggesellschaften haben Begleitdienste für alleinreisende Kinder eingerichtet. Initiativen für Boardinghäuser für Väter (<https://www.casa-papa.de/> ) , die ihre Kinder am Wohnort des anderen Elternteils besuchen, sowie das bundesweite Besuchsprogramm für getrennt von ihren Kindern lebende Eltern „Mein Papa kommt“ (<https://www.mein-papa-kommt.info> ) bieten spezifisch auf multilokale Nachtrennungsfamilien ausgerichtete Angebote des „Wohnens auf Zeit“.

Das Phänomen des temporären Wohnens und der multilokalen Lebensführungen von Kindern in Familien nach Trennung ist ein gesellschaftlich hoch relevantes, aber noch wenig reflektiertes Feld der räumlichen Forschung, das vielfältige Herausforderungen für die planerische Praxis birgt.

Dr. Michaela Schier, Dipl. Geographin, ist seit Oktober 2017 Geschäftsführerin des Münchner Forums. Von 2008 bis 2018 leitete sie zunächst am Deutschen Jugendinstitut und ab 2017 an der Universität Innsbruck die interdisziplinäre Forschungsgruppe „Multilokalität von Familie: Die Gestaltung von Familienleben bei räumlicher Trennung“ (gefördert von der VolkswagenStiftung und dem Deutschen Jugendinstitut).

Zum Weiterlesen:

Hubert, S./Schier, M. (2018): Die Rolle der Wohnentfernung für Vater-Kind-Kontakte nach Trennung und Scheidung. In: Kreyenfeld, M./Trappe, H./Pollmann-Schult, M. (Hrsg.): Familien nach Trennung und Scheidung in Deutschland. Berlin, S. 20-21 https://hertieschool-f4e6.kxcdn.com/fileadmin/4_Debate/Press_releases/2018-05-07_Kreyenfeld_divorce/Familien_Trennung_Scheidung_v2.pdf 



FOTO © MICHAELA SCHIER

Abb. 3: Sophia, 9 Jahre: Kinderzimmer bei Vater

Geserick, C./Bucheberner-Ferstl, S./Schraml, C./Schraml, K./Wernhart, G. (2016): Lebenssituationen und Wohntrends in Österreich. ÖIF Working Papers, no. 87, Wien https://homepage.univie.ac.at/christine.geserick/wp_87_wohntrends.pdf 

Schier, M. (2013): Multilokale Wohnarrangements von Müttern, Vätern und ihren Kindern nach Trennung und Scheidung. In: Schwedes, O. (Hrsg.): Räumliche Mobilität in der Zweiten Moderne – Freiheit und Zwang bei Standortwahl und Verkehrsverhalten. Reihe Mobilität und Gesellschaft 3, Berlin, S. 189-212.

Schier, M. (2014): Multilokalität von Familie in Deutschland. In: Geographische Rundschau, 11, Themenheft „Multi- und Translokalität“, S. 10-17.

Sturm, G.; Meyer, K. (2009): Was können die Melderegister deutscher Großstädte zur Analyse von residenzieller Multilokalität beitragen? In: Informationen zur Raumentwicklung (1/2), 15-29.

Walper, S. (2018): Elterliche Sorge und Wohn- bzw. Betreuungsarrangements. In: Kreyenfeld, M./Trappe, H./Pollmann-Schult, M. (Hrsg.): Familien nach Trennung und Scheidung in Deutschland. Berlin, S. 16-17 https://hertieschool-f4e6.kxcdn.com/fileadmin/4_Debate/Press_releases/2018-05-07_Kreyenfeld_divorce/Familien_Trennung_Scheidung_v2.pdf 

Hotel Mama oder: von Couch zu Couch

Verselbständigung von jungen Menschen in Zeiten der Wohnungsnot

STEPHAN HADRAVA

Seit Ende 2014 berät das Jugendinformationszentrum München (JIZ) ganz offiziell und im städtischen Auftrag junge Leute rund um die Suche nach einer bezahlbaren Unterkunft. Welche Chancen und Möglichkeiten haben junge Erwachsene, um in München unterzukommen, welche Herausforderungen müssen sie meistern und was könnten Ansätze zur Linderung, speziell für diese Zielgruppe sein? Die Erfahrungen im JIZ zeigen, dass aufgrund des knappen und teuren Wohnraums die Abhängigkeit vieler Jugendlicher von ihren Eltern zugenommen hat. Wer nicht auf familiären Wohnraum zurückgreifen kann (oder will), nutzt entweder temporäre Schlafgelegenheiten im Freundeskreis („Couchsurfen“) oder ist auf kommunale Unterstützung (Jugendhilfe oder Wohnungslosenhilfe) angewiesen.

Die Anzahl der Beratungsfälle im JIZ ist stetig steigend und hat sich von 2015 bis 2018 von ca. 200 Ratsuchenden auf rund 370 nahezu verdoppelt. Es wenden sich vorwiegend junge Erwachsene zwischen 18 und 26 Jahren an das JIZ (ca. 75 %), aber praktisch alle Anfragenden suchen, mehr oder weniger verzweifelt, nach einer bezahlbaren Unterkunft. Jede zweite Person ist bereits wohnungslos oder akut, d.h. innerhalb von vier Wochen, davon bedroht, und der Anteil an jungen Menschen mit Migrationsgeschichte ist mit rund 53 Prozent (2018) überproportional groß.

Rund 40 Prozent der Ratsuchenden sind nicht im Stadtgebiet gemeldet und haben somit keinen Anspruch auf Unterstützung durch die Stadt München (Ausnahme: Kälteschutz-Notunterbringung). Wer zwecks Ausbildung, Praktikum, FSJ, Studium oder einem Job neu nach München kommt, tut sich nochmal schwerer, denn neben einem familiären Background in München fehlt häufig auch ein privates Netzwerk, das mit einer vorübergehenden Schlafmöglichkeit aushelfen kann oder bei der Wohnungssuche behilflich ist. Oft werden Auswärtige auch überrascht von den hohen Preisen und der aufwändigen Suche nach einer Unterkunft, und von außerhalb ist die Suche deutlich schwieriger.

Eine große Gruppe, die die JIZ-Wohnberatung in Anspruch nimmt, bilden die unbegleiteten (ehemals) minderjährigen Geflüchteten (umF), die vor der Beendigung ihrer Jugendhilfemaßnahme („Betreutes Wohnen“) stehen oder bereits im Wohnungslosensystem untergebracht wurden. Für diese Zielgruppe wurde vom Amt für Wohnen und Migration zwar ein spezielles „Wohnprojekt“ mit münchenweit rund 400 sehr günstigen Zimmern für umF in Schule oder Ausbildung aufgelegt, aber die Warteliste ist inzwi-

schen enorm lang, und da es ein städtisches Projekt ist, können sich keine umF aus den Landkreisen bewerben. Einige umF mussten inzwischen ihre gut betreute Jugendhilfe-WG mit einem Bett im Wohnungslosensystem („Pension“) eintauschen. In dieser sehr beengten Wohnsituation (Mehrbettzimmer) sind sie oftmals Rassismus ausgesetzt und finden auch nur selten Schlaf und Ruhe, um sich auf ihre Ausbildung zu konzentrieren.

Junge Leute und der freie Wohnungsmarkt

Selbst wenn die hohen Mieten (z.B. mit Hilfe der Eltern und/oder einem Nebenjob) finanziert werden könnten, sind junge Leute per se auf dem Wohnungsmarkt benachteiligt. Ihnen wird u.a. mangelnde Zuverlässigkeit hinsichtlich der pünktlichen Mietzahlung unterstellt, dass sie kein langfristiges Mietinteresse haben und dass sie gerne ausgiebig und lautstark feiern. Notgedrungen verschieben deshalb zahlreiche junge Menschen ihren Auszugstermin aus der elterlichen Obhut bis zur (hoffentlich gut bezahlten) Festanstellung. Die hohen Mieten sind inzwischen auch auf dem WG-Markt angekommen; Untersuchungen der einschlägigen Webportale haben einen Durchschnittspreis von 600 Euro pro Monat für ein WG-Zimmer in München errechnet. Unabhängig von den hohen Preisen ist der WG-Markt traditionell vorwiegend in Studierendenhand, d.h. Azubis usw. haben es schwer, in einer „Studenten-WG“ unterzukommen. Manch junger Mensch geht notgedrungen unzulässige oder fragwürdige Unter- und Zwischenmietverträge ein oder mietet sich prekär gänzlich ohne Mietvertrag ein. Dadurch können sie ihren Wohnsitz nicht in München anmelden und weder Mieterschutz noch städtische Hilfen in Anspruch nehmen.

Alternative:Wohnheim!?

Wohnheimzimmer sind sehr günstig (ab ca. 200 Euro im Monat) und entsprechend heiß begehrt. Leider übersteigt die Nachfrage das Angebot um ein Vielfaches... Einige Wohnheime nehmen deshalb keine Interessent*innen mit Eltern innerhalb des MVV-Bereiches mehr auf („Hotel Mama“). Trotzdem kommt es zu langen Wartezeiten (bis zu vier Semester bei Studierenden). Das Studentenwerk München verlost inzwischen einen Teil seiner Zimmer (nur für „Erstsemester“ und wer zu Studienbeginn noch ohne Unterkunft ist, kann in einer temporären Notunterkunft des Studentenwerks (Oktober-Dezember) unterkommen...

Wer eine realistische Chance auf ein Zimmer zum Ausbildungsbeginn im Herbst haben will, muss sich bereits im Frühjahr bewerben. Einige Wohnheime sind auch für minderjährige Azubis offen, rechnen aber i.d.R. über Entgelt ab – d.h. zu einem Tagesatz von ca. 27 Euro pro Tag. Darin enthalten sind Frühstück und Abendessen sowie eine pädagogische Unterstützung und Freizeitangebote. Für die vergleichsweise hohen Kosten bedarf es ggf. der elterlichen Unterstützung. Für Azubis besteht für diese Wohnheime ein höherer Anspruch auf Berufsausbildungsbeihilfe (BAB) durch die Agentur für Arbeit (u.a. abhängig vom Einkommen der Eltern).

Sozialwohnung?

In der Stadt München gemeldete Personen können sich beim Amt für Wohnen und Migration für eine sozial geförderte Wohnung registrieren lassen. Für jede Person wird eine individuelle Punktzahl (vorwiegend) nach deren Dringlichkeit errechnet. Den inzwischen rund 30.000 Anträgen stehen jährlich ca. nur 3.000 frei werdende Wohnungen gegenüber, d.h. nur die Personen/Haushalte mit einer besonders hohen Punktzahl haben eine Chance. Jugendliche, die noch zu Hause wohnen (können) oder noch in einer betreuten WG leben (und auch nach dem Ende der Jugendhilfemaßnahme), erreichen i.d.R. nicht die nötige Punktzahl.

Geldquellen für Wohnen und Leben?

Jungen Leuten bis 25 Jahre steht während ihrer Ausbildung oder Studium Kindergeld zu. Schülerinnen und Schüler sowie Studierende können „BAföG“ und Azubis „BAB“ beantragen. Beide Leistungen sind u.a. abhängig vom Einkommen der Eltern, und selbst die Höchstsätze decken nur unzureichend die hohen Lebenshaltungskosten in München. „Wohn-geld“ ist ein weiterer staatlicher Mietzuschuss, der vielen bekannt ist. Aber Junge können „Wohn-geld“ i.d.R. nicht beantragen, da sie „dem Grunde nach“

Anspruch auf BAföG oder BAB haben – und dort ist ein Mietzuschuss bereits inkludiert.

Hilfe in schwierigen Lebenslagen

Für Minderjährige und junge Erwachsene in schwierigen Lebenslagen kann das zuständige Jugendamt Jugendhilfe in Form einer pädagogisch betreuten Unterbringung bewilligen. In einigen Kommunen endet die Förderung bereits mit Volljährigkeit; das Stadtjugendamt München setzt seine Altersgrenze bei ca. 21 Jahren an. Für die akute Unterbringung für Minderjährige gibt es sog. Jugendschutzstellen, und für junge Erwachsene unter 21 Jahren gibt es ebenfalls Jugendhilfeeinrichtungen zur kurzfristigen und vorübergehenden Unterbringung – Voraussetzung ist immer die Zustimmung und Finanzierung durch das zuständige Jugendamt.

Fazit und Forderungen

Die Situation auf dem Wohnungsmarkt hat sich besonders auch für junge Leute dramatisch verschärft. Sie benötigen auf ihrem Weg zu einem selbständigen Leben oft noch Unterstützung. Wenn sie diese nicht von ihren Familien erhalten, sind sie auf alternative Wohnmöglichkeiten oder Unterstützungsangebote angewiesen.

Deshalb wäre es wünschenswert,

- mehr günstige Wohnheimplätze für junge Leute im Übergang von Schule-Beruf zu schaffen – egal ob deren Eltern in München leben oder nicht;
- dass bei einem entsprechenden Jugendhilfe-Bedarf betreute Wohnformen auch für junge Menschen über 21 Jahre zugänglich gemacht werden;
- dass für die akute und kurzfristige Unterbringung Notschlafplätze speziell für junge Leute (und ohne Zuständigkeitsprüfung) geschaffen werden;
- dass in der Wohnungslosenhilfe die (Mehrbett-) Zimmer alters- und lebenssituationsspezifisch belegt werden (z.B. wohnungslose Azubis und Schüler*innen werden zusammen untergebracht).

*Stephan Hadrava (Diplom-Sozialpädagoge, 50 Jahre) berät seit 2000 im Jugendinformationszentrum (JIZ) München Jugendliche, Eltern und Multiplikator*innen zu allen Fragen – seine thematischen Schwerpunkte sind der Übergang Schule-Beruf und Wohnen.*



Mehr als eine Unterkunft

SOPHIE PLESSING, STUDENTENWERK MÜNCHEN

Die Aufgabe des Studentenwerks München ist es, den Studierenden ein möglichst sorgenfreies Studium zu ermöglichen und zu einem erfolgreichen Studienabschluss zu verhelfen. Dafür stellt die Institution die nötige soziale Infrastruktur bereit, wozu bezahlbarer Wohnraum maßgeblich gehört. Denn Studierende haben es auf dem angespannten freien Münchner Wohnungsmarkt besonders schwer: Sie sind eher kurzzeitige Mieter und verfügen oft nur über wenige finanzielle Mittel.

Der aktuelle Regionalbericht zur wirtschaftlichen Lage der angehenden Akademiker zeigt, dass Münchner Studierende durchschnittlich 375 Euro pro Monat für Miete ausgeben. Das ist ein beträchtlicher Teil ihres Gesamtbudgets und liegt über dem Landes- und Bundesdurchschnitt. Viele Studierende sind auf günstige Unterkünfte angewiesen. Das Studentenwerk München greift ihnen in dieser Situation mit nahezu 11.000 Wohnheimplätzen unter die Arme.

Ein Einzelwohnplatz des Studentenwerks ist mit durchschnittlich 289,70 Euro pro Monat inklusive Nebenkosten nach wie vor sehr günstig. Das macht unsere Wohnanlagen – neben der Nähe zum Hochschulstandort und einer guten Verkehrsanbindung – sehr beliebt. Mit einem Anteil von insgesamt 16 Prozent leben Studierende in München und Umgebung im Bundesvergleich besonders häufig in einem Wohnheim. Der Bundesdurchschnitt liegt bei nur 12 Prozent.

Die Dauer der im Wohnplatzmietvertrag des Studierenden festgelegten Wohnzeit hängt grundsätzlich von der noch bevorstehenden Studiendauer des jeweiligen aktuellen Studiengangs ab. Mietverträge werden befristet für maximal sechs Semester (Bachelor-Studierende, Staatsexamen, Diplom, Magister u.ä.) bzw. für maximal vier Semester (Master-Studierende) abgeschlossen. Promotionsstudierende/Doktoranden erhalten im Wohnheim maximal zwei Semester Wohnzeit. Wohnverlängerung ist zum Beispiel durch Tutorentätigkeit im Wohnheim möglich.

Bedarfsorientierte Wohnplätze

Insgesamt unterhält das Studentenwerk 31 Wohnanlagen in München, Garching, Freising und Rosenheim. Die Wohnformen sind so unterschiedlich wie die Bedürfnisse der Studierenden: Das Studentenwerk bietet Einzelzimmer, Einzelappartments oder Wohnungen für Paare und Alleinerziehende

an. Zahlreiche Wohnheime verfügen über rollstuhlgerechte Apartments. In den Anlagen bietet das Studentenwerk den Studierenden einen ihrem Bedarf angemessenen Wohn- und Lebensraum. Unsere Vorgaben dazu orientieren sich an den „Richtlinien für die Förderung von Wohnraum für Studierende“ des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr. Die Standards umfassen ein Mindestmaß an Individualraum und Ausstattung und bieten Möglichkeiten zum Wohnen, Schlafen und Studieren. Der Anspruch des Studentenwerks: Wohnplätze sollen modern, ansprechend und dennoch bezahlbar sein.

Aktuell sind beispielsweise Einzelappartments sehr beliebt. Das Studentenwerk trägt diesem Wunsch Rechnung, ohne die hier umso wichtigeren Gemeinschaftsflächen zu vergessen, die den Austausch zwischen den Studierenden fördern.

Soziale Kontakte in den Wohnheimen werden auch über eine von allen Bewohnern gewählte studentische Selbstverwaltung unterstützt. Aufgabe der Selbstverwaltung ist es, das Gemeinschaftsleben zu stärken, indem beispielsweise Diskussionsabende oder kulturelle Veranstaltungen organisiert werden. Unterstützt wird die Selbstverwaltung durch studentische Tutoren, die ebenfalls ein breites Spektrum aus sozialen, kulturellen und sportlichen Veranstaltungen organisieren.

Vielfältige Wohnanlagen

Die beiden größten Wohnanlagen des Studentenwerks München sind die Studentenstadt und das Olympische Dorf. Letzteres ist ein herausragendes Beispiel dafür, dass das Studentenwerk München bereits in der Vergangenheit sehr innovative Projekte im Wohnheimbau vorantrieb. Wo 1972 Olympioniken wohnten, befindet sich heute ein Zentrum studentischen Lebens. Wir stellen hier insgesamt



Günstiges Zimmer frei?

Privatzimmervermittlung des Studentenwerks München
Wir vermitteln günstigen Wohnraum an Studierende! Hier können Sie kostenlos Anzeigen aufgeben und sich beraten lassen:
Telefon: 089 357135 - 0 / -20, E-Mail: pzv@stwm.de
www.studentenwerk-muenchen.de/privatzimmer

Wohnen für Hilfe
Möchten Sie in München oder im Landkreis München ein Zimmer gegen Hilfe im Alltag zur Verfügung stellen? Dann wenden Sie sich bitte direkt an den Seniorentreff Neuhausen e.V.:
Tel.: 089 1392 8419-20, E-Mail: wfh@seniorentreff-neuhausen.de



rund 2.000 Wohnplätze sowie das Gemeinschaftszentrum „Alte Mensa“ zur Verfügung. Besonders beliebt bei Studierenden ist ein Platz in der einzigartigen Bungalowsiedlung. Vor rund zehn Jahren wurde die Siedlung um 252 neue Bungalows im 1970er-Jahre-Charakter verdichtet.

Ein weiteres Beispiel für Vielfalt sind die 2017 sanierten Familienhäuser in der Studentenstadt Freimann. Sie wurden speziell für Studierende mit Kind konzipiert. 2018 erhielten die Häuser eine lobende Erwähnung beim „Ehrenpreis für guten Wohnungsbau“ der Landeshauptstadt München.

Zusätzliche Services

Außerdem bietet das Studentenwerk zusätzliche Services an: Im Rahmen einer Wohnraumkampagne in Radiospots, über Werbung in Zeitungen und in U-Bahnen ruft das Studentenwerk regelmäßig Bürger/-innen dazu auf, günstige Zimmer an Studierende zu vermieten. Münchens Oberbürgermeister und der bayerische Wirtschaftsminister unterstützen den Aufruf. Über die damit verbundene kostenlose Privatzimmervermittlung des Studentenwerks haben schon viele private Zimmeranbieter und Studierende zusammengefunden.

Studierenden aus dem Ausland bietet das Studentenwerk das „Servicepaket“ an. Das „Servicepaket“ bietet ein festes Kontingent an Wohnplätzen speziell für Austauschstudierende. Sie haben es aufgrund der Sprachbarriere besonders schwer auf dem Münchner Wohnungsmarkt. Außerdem sind die Wohnheime bei ihnen aufgrund der sozialen Eingebundenheit besonders beliebt.

Strategie Nachverdichtung

Das Studentenwerk hat bereits seit langem die Zahl seiner Wohnplätze kontinuierlich gesteigert und reagierte so auf stark anwachsende Studierendenzahlen. Trotzdem übersteigt die Nachfrage das aktuelle Angebot bei Weitem.

Wohnheim-Neubau ist nicht leicht: Die Grundstückspreise in München, aber auch in Freising oder Garching sind sehr hoch, und Bauland ist sehr knapp. Die Strategie, mit der das Studentenwerk der Wohnraumproblematik entgegentritt, lautet daher „Nachverdichtung“. Im Zuge von sehr umfangreichen Sanierungen, Nachverdichtungen und Ersatzneubauten, die aktuell in Planung sind, sollen bis 2025 insgesamt rund 3.000 neue bzw. sanierte Wohnplätze geschaffen werden.

Derzeit führt das Studentenwerk München mehr als 20 Maßnahmen zu Nachverdichtung, Sanierung und Bau zeitgleich durch. In den Stufenbauten im Olympischen Dorf beispielsweise entstehen durch laufende Sanierungsarbeiten zusätzliche Wohnheim-

plätze und 22 rollstuhlgerechte Apartments. In der Schwere-Reiter-Straße ist eine Nachverdichtung mit mehr als 200 zusätzlichen Plätzen geplant.

Nachverdichtung ist inzwischen ein gängiges Konzept. An diesem Trend zeigt sich, dass der studentische Wohnungsbau vorwegnimmt, wie die Zukunft des Wohnens in Deutschland aussieht: eine zunehmende Optimierung der Wohnplätze auf immer kleinerem Raum.

Suche nach Grundstücken

Natürlich gilt auch: Wo es geht, baut das Studentenwerk München neu. Dazu ist die Institution stetig auf der Suche nach preiswerten Grundstücken, was in München und Umgebung sehr schwierig ist.

In Freising entstehen auf einem 2,7 Hektar großen Areal in der Giggenhauser Straße beispielsweise 119 zusätzliche Wohnplätze. Der dreigeschossige Neubau wird über einem bestehenden Parkplatz gebaut. Der 1. Bauabschnitt wird voraussichtlich Ende dieses Jahres fertig gestellt.

Auch auf dem stetig anwachsenden HighTech-Campus der LMU plant das Studentenwerk München ein neues Wohnheim. Es soll auf einem Areal in der Nähe des künftigen U-Bahnhofs Martinsried entstehen. Hier wurden Studierende bereits in die Vorbereitungsphase mit einbezogen: Studierende am Lehrstuhl für Raumkunst und Lichtgestaltung von Prof. Dipl.-Ing. Hannelore Deubzer entwarfen als Seminararbeit Vorschläge zu Bebauungsmöglichkeiten des Areals. Diese spannenden Entwürfe werden demnächst in einer Broschüre veröffentlicht und könnten als Orientierung für einen künftigen Architekturwettbewerb dienen.

Die Schaffung von Wohnraum für Studierende wird für das Studentenwerk auch künftig oberste Priorität haben. Denn bezahlbarer Wohnraum ist letztendlich eine Frage der Bildungsgerechtigkeit und sorgt maßgeblich dafür, dass Studieren gelingt.

Das Studentenwerk München ist eine unabhängige Anstalt des öffentlichen Rechts und zuständig für 14 Hochschulen und somit für über 129.000 Studierende im Bereich Oberbayern. Mit etwa 640 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern stellt es unverzichtbare Dienstleistungen für die Studierenden bereit und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Chancengerechtigkeit im Hochschulsystem. Das Studentenwerk München stellt etwa 11.000 Wohnplätze in seinen Wohnanlagen zur Verfügung, gibt in seinen Mensen jährlich rund 4 Millionen Gerichte aus und fördert fast 11.000 Studierende nach dem Bundesausbildungsförderungsgesetz (BAföG). Zusätzlich bietet es den Studierenden ein abwechslungsreiches Kulturangebot und betreibt ein umfangreiches Beratungsnetzwerk sowie 20 Kindertagesstätten mit 500 Kita-Plätzen, in denen zusätzlich 150 qualifizierte Fachkräfte beschäftigt sind.

<https://www.studentenwerk-muenchen.de> 

Vom Studentenwohnheim bis Boardinghouse Über Bandbreiten und Rückeroberungen

JOHANNES ERNST

Um es vorweg zu nehmen: Die Vorstellungen vom Leben und vom Wohnen sind so vielfältig und unterschiedlich wie die unendlich vielen individuellen Leben selbst. Des einen Ideal ist des anderen Horror: Das ist die Bandbreite der Möglichkeiten. Die uns in der Planung zur Verfügung stehenden oder noch zu entwickelnden stadträumlichen und grundrisstypologischen Varianten können diesen diversifizierten Anspruch nicht annäherungsweise und wirklich befriedigend abbilden. Insofern ist eine generelle Beurteilung einer wohnungsbautypologischen Entwicklung eine besondere Gratwanderung zwischen städtebaulichen, architektonischen und soziologisch/sozialen Eckpunkten.

Die in den letzten Jahren stark gestiegene Produktion, so kann man es wirklich nennen, von Boardinghäusern, Studentenwohnungen, Micro-apartments reflektiert zunächst ganz einfach eine Nachfrage nach Wohnraum. In einer immer flexibler und mobiler werdenden Gesellschaft gibt es offensichtlich einen Bedarf nach einer Wohnform, die zwischen der eigenständig und individuell gestalteten Dauerwohnung und dem Leben im Hotel angesiedelt ist: Arbeitsnomaden, Studenten und Gaststudenten, Reisende und Menschen, die individuelle Anonymität der gesellschaftlichen Integration vorziehen. Nun muss man allerdings auch fragen, ob man es hier mit dem Phänomen zu tun hat, dass es einfach kein anderes Angebot mehr gibt und man eben das nimmt, was man bekommen kann, oder ob diese spezifischen Bauten tatsächlich eine echte Nachfrage nach einer bewusst gewählten Lebensform reflektieren. Lebensform oder rein monopolistisch erfolgreiches Investorenmodell?

Die Wahrheit liegt wahrscheinlich, und wie so oft, irgendwo dazwischen. Nicht alle Studenten haben wirklich die Lust und die Kraft, sich auf das klassische WG-Leben in einer umfunktionierten Altbauwohnung oder einem klassischen Studentenwohnheim mit Einzelzimmer und Gemeinschaftsküche einzulassen. Oder das Geld, sich eine richtige Einzelzimmerwohnung zu leisten. Oder nicht jeder temporär an einem Ort anwesende Geschäftsmann möchte in einem anonymen Hotel dauerhaft leben. Umgekehrt wäre es sicherlich so, wenn plötzlich ausschließlich Wohngemeinschaftswohnungen angeboten werden würden: auch diese wären

mit Sicherheit voll. Und: Die eine Hälfte der Bewohner ist glücklich – die andere Hälfte vielleicht weniger. Auf diesem Feld kommt man also nur bedingt weiter.

Betrachtet man die Wirkung dieser monostrukturellen Gebäude auf städtebaulich-stadtsoziologischer Ebene, kann man der Bewertung individueller Lebensvorstellungen vielleicht entkommen und allgemein gültigere Schlüsse ziehen. Was bedeutet es für die Nachbarschaft, für das Quartier und für den öffentlichen Raum, wenn eine massive eindimensionale Nutzung einen großen Raum innerhalb einer Gesamtstruktur einnimmt? Wie sehen die Schnittstellen zum öffentlichen Raum aus? Wie korrespondiert die Gebäudenutzung mit anderen Nutzungen im Umfeld? Gibt es innerhalb der Basistypologie, also dem 20 bis 24 qm großen Einzelzimmer noch Varianten, die eine breitere Nutzergruppe anspricht?

Wie bei jeder monostrukturellen Nutzungsform (das trifft zum Beispiel sehr stark und viel problematischer auf die großformatigen Bürokomplexe in unseren Neubaugebieten zu) besteht die größte Gefahr in der kompletten Verödung des öffentlichen Raumes. Gleichgeartete Nutzergruppen verlassen die Gebäude immer zu einem ähnlichen Zeitpunkt und



Abb. 1: Das MO82 ist ein 70m hohes Hochhaus an der Moosacher Straße 82 Am Riesenfeld in München. In ihm sind ein Hotel, Büroräume und Studentenwohnungen untergebracht.

ENTWURF © STEIDLE ARCHITECTEN

kommen fast zeitgleich wieder nach Hause. Dazwischen passiert: nichts, oder nur sehr wenig. Kaum Bewegung, kaum Verkehr, kaum Austausch.

Hat ein solches Haus nun auch eine Erdgeschosszone, in welcher auch außer dem Hauseingang ebenfalls nur Wohnungen angeordnet sind: passiert noch weniger. Es kann so gar nicht zu einem lebendig gesellschaftlich-bürgerlichen Leben an einem solchen Ort kommen, die weitere Verödung des öffentlichen Raumes ist vorprogrammiert.

Innerhalb der Gebäude stellt sich die gleiche Frage: Gibt es nur einen Typus von Wohnungen/Zimmern, oder sind innerhalb der dominierenden Einzelzimmerstruktur differenzierte Lebenssituationen realisierbar? Ein Paar, das zusammenwohnt, womöglich mit Kind? Alt und Jung, sich gegenseitig unterstützend? Kann es neben den rein temporären

multipliziert mit hohem Preis ergibt immer noch eine für Privatanleger finanziell darstellbare Gesamtsumme. Hier gibt es sicherlich einen Regelungsbedarf, der derzeit überhitzte Markt kann das gar nicht alleine regeln.

In diesen Punkten unterscheiden sich die vielen geplanten und bereits realisierten Projekte doch erheblich. Großzügige, zum öffentlichen Raum hin orientierte Gemeinschaftsbereiche, gemeinsame Lernzimmer, eine für Feste und Feiern geeignete Gemeinschaftsküche, ein großes gemeinsames Wohnzimmer (in der WG das sogenannte Berliner Zimmer in der Gebäudeecke) sind Elemente, die sowohl eine innere Identität als auch eine gute Schnittstelle nach außen hin aufbauen können. Kommt dann noch die Möglichkeit dazu, einen gewissen Anteil der Wohnungen dauerhaft zu bewohnen, oder eine etwas

breitere Palette unterschiedlicher Wohnungen, kann auch diese Gebäudetypologie die Chance bieten, nicht nur den reinen Renditeinteressen der privaten Bauwirtschaft sondern durch seine Dauerhaftigkeit auch der Stadtgesellschaft im Ganzen zu dienen.

Als Impulsgeber und Katalysatoren für die Erschließung und Neubesiedlung von Arealen, die sich bislang aufgrund der modernen Funktions-trennung monofunktional und eintönig darstellen: in Gewerbegebieten, Bürostandorten etc. könnten diese robusten Wohnnutzungen durchaus ein wichtiger Baustein in der Rückeroberung dieser verlorenen Stadträume sein. In Verbindung mit interessanten Konzepten im Bereich Arbeiten und Freizeit kann gerade in

den bislang vollkommen untergenutzten Gewerbegebieten, eindimensionales Resultat der großen Zeit der „Sanierungen“ der Gründerzeitgebiete zwischen den 1970er und 90er Jahren, eine ganz neue, durchaus interessante und zukunftsfähige Stadtypologie entstehen.

Johannes Ernst, Architekturstudium an der Technischen Universität Berlin (1990-1997), 2005 Gründung von Steidle Architekten Gesellschaft von Architekten und Stadtplanern mbH in München mit Hans Kohl, Johann Spengler, Martin Klein und Verena von Gagern-Steidle und seither geschäftsführender Gesellschafter; Mitglied im Beratergremium für das Werksviertel München, Lehrauftrag und Vertretungsprofessur an der Hochschule München, Fachbereich Städtebau; zuvor Lehrstuhlvertretung im Aufbaustudiengang Architektur an der Akademie der Bildende Künste, München, dort zuvor Assistent bei Prof. Otto Steidle; 1993-94 Fulbright Stipendium und Studium am Illinois Institute of Technology, Chicago.



ENTWURF © STEIDLE ARCHITEKTEN

Abb. 2: Entwurf eines Galerie-Apartments im MO82

Wohnungen, deren Grundlage eine begrenzte Aufenthaltsdauer ist, auch Wohnungen für dauerhaften Aufenthalt geben? Ist die Gebäudestruktur so aufgebaut, dass eine flexible Reaktion auf sich wandelnde Bedingungen möglich ist? Wie konstruiert man diese Flexibilität? Sauerbruch/Huttons „Woodie“ in Hamburg, ein Studentenwohnheim bestehend aus derzeit über 400 Einzelzellen, ist aus vorproduzierten und flexibel schaltbaren Holzcontainern auch unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit zusammengesetzt. Von ein bis drei Zimmern können hier unterschiedliche Konstellationen auch zu einem späteren Zeitpunkt zusammenschaltet werden. Kommt es damit zu der Chance, aus einer gewissen inneren Differenziertheit auch einen Mehrwert für den öffentlichen Raum zu ziehen? Gebaut wurden nun, man will fast sagen: natürlich, erst einmal nur Einzelzellen, die sich gewinnbringend vermarkten lassen. Wenig Grundfläche

Airbnb in München – ein überschätztes Problem?

JÜRGEN SCHMUDE

Die steigende Bedeutung der sog. Sharing Economy ist mittlerweile nicht mehr zu übersehen: so werden beispielsweise im Bereich der Mobilität Autos und Fahrräder geteilt, aber auch auf Bücher oder Musik kann über Internetplattformen nach dem gleichen Prinzip von verschiedenen Nutzern zugegriffen werden. Und auch im Bereich der Beherbergung gibt es inzwischen mehrere Anbieter, die nach dem Sharing-Prinzip temporären Wohnraum vermitteln.

Sharing Economy im Beherbergungssektor

Erfolgreichster Anbieter ist hierbei Airbnb: Das Start-up aus dem Jahr 2008 hat sich zu einem milliardenschweren Unternehmen entwickelt, das nach eigenen Angaben aktuell rund 5,3 Millionen Unterkünfte in 191 Ländern (Stand: März 2019) anbietet (vgl. <https://pres.airbnb.com/fast-facts/>). Während die Idee, privaten Wohnraum zur Beherbergung von Touristen zur Verfügung zu stellen, zunächst positiv wahrgenommen wurde, hat die mittlerweile stark fortgeschrittene Professionalisierung bzw. Ökonomisierung des „grauen“ Beherbergungsmarktes zu einer zunehmend kritischen Auseinandersetzung mit diesem Phänomen geführt. Die Kritik an Airbnb, das häufig als Synonym für den gesamten „grauen“ Beherbergungsmarkt steht bzw. an der Sharing-Economy im Bereich der temporären Wohnraumvermietung, wird häufig in Zusammenhang mit einem „Zuviel“ an Touristen (Stichwort: Overtourism), der Wohnraumzweckentfremdung in angespannten Wohnungsmärkten und/oder der Konkurrenz von privat zur Verfügung gestellten Beherbergungsmöglichkeiten zum gewerblichen Beherbergungssektor (insbesondere Hotels) geäußert. Für die Wohnbevölkerung äußert sich das Phänomen Airbnb in häufig wechselnden Wohnungsbelegungen, Lärmbelästigung (z.B. durch Partys) und/oder der Verknappung des lokalen bzw. regionalen Mietwohnungsangebotes bzw. des dadurch weiter steigenden Wohnungsmietniveaus.

Datenlage im „grauen“ Beherbergungssektor

Allerdings ist die Informationslage über den „grauen“ Beherbergungsmarkt nicht sehr transparent, denn das Unternehmen Airbnb zeigt sich bzgl. detaillierter Angaben in einzelnen Städten sehr „zurückhaltend“. Doch mit der Methode des Data Scraping ist es möglich, für bestimmte Zeitpunkte bzw. -spannen die auf der Airbnb-Plattform angebotenen Unterkünfte systematisch zu erheben und zu analysieren. Allerdings handelt es sich dabei immer um Momentaufnahmen, die keine Rückschlüsse auf die zeitliche

Verfügbarkeit der Angebote im Jahresverlauf oder die tatsächlichen Buchungen der Angebote erlauben. Gleichwohl ist es mit dieser Methode möglich, einen Überblick über das Gesamtangebot einer Stadt zu erhalten. Entsprechend wird das Data Scraping zunehmend von der Wissenschaft als auch von Kommunen zur Analyse dieses „grauen“ Beherbergungsmarktes eingesetzt. Zudem zwingen immer mehr Kommunen den Anbieter auf juristischem Weg, Angebots- und Buchungszahlen offenzulegen.

Airbnb in München

Auch in München ist das „Problem Airbnb“ sowohl von der Stadt München als auch vom Department für Geographie untersucht worden. Entsprechend der oben beschriebenen Datenproblematik kommen die Analysen – bedingt durch den jeweiligen Erhebungszeitpunkt – zu abweichenden Zahlen, die aber in der Tendenz übereinstimmen. Danach werden in München etwa zwischen 5.000 und 7.000 Unterbringungsmöglichkeiten über Airbnb angeboten (vgl. Tab. 1).

Die auch bei Berücksichtigung saisonaler Schwankungen rückläufige Tendenz der Angebote erklärt sich zum einen durch die seitens der Stadt dem Wohnungsmarkt wieder zugeführten zweckentfremdeten Wohnungen (z.B. 2017: 298) und einer Umstellung der Angebotsbedingungen bei Airbnb. Zum anderen kann davon ausgegangen werden, dass einige Anbieter auf Grund der auch in den Medien verstärkt diskutierten unsicheren Rechtslage und ihrer Folgen keinen Wohnraum mehr über Airbnb anbieten.

Der ganz überwiegende Teil der Inserenten bietet lediglich eine Unterbringungsmöglichkeit an, wobei die Unterkünfte zu etwas mehr als der Hälfte vollständig (d.h. zur alleinigen Verfügung des Kurzzeitmieters) zur Verfügung gestellt werden (vgl. Tab. 1). Räumlich konzentrieren sich die Angebote zu allen drei Erhebungszeitpunkten auf die zentrumsnahen Innenstadtbezirke sowie Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und Maxvorstadt. Die Preisstruktur weist erwartungsgemäß eine enorme Streuung aus (nicht

Merkmal/Erhebung	April 2018	Oktober 2018	Februar 2019
Erfasste Angebote insg.	7.154	5.932	5.265
Erfasste Gastgeber	6.401	5.037	4.394
Erfasste Betten	11.608	6.244	5.510
Anteil der Gastgeber mit „nur“ einem Angebot	91,9 %	89,2 %	89,2 %
Anteil der Angebote zur alleinigen Verfügung	53,9 %	51,8 %	52,7 %

Abb. 1: Strukturmerkmale des Airbnb-Angebots in München im April 2018 sowie im Oktober und Februar 2019

anders als im gewerblichen Beherbergungssektor), wobei in der Erhebung vom April 2018 ein Durchschnittspreis von 133,10 EUR je Unterkunft ermittelt wurde (vgl. Joebges 2018, S. 54). Die größte Zahl der Angebote (Modalwert) lag in den Erhebungen vom Oktober 2018 und Februar 2019 innerhalb der Preisspanne von 50 bis 70 EUR (vgl. Jackisch 2018 und 2019). Verglichen mit den Hotelpreisen (2018: 115 EUR pro Nacht und Zimmer; vgl. Hotelpreisradar 2018) als Vertreter des klassischen Beherbergungsmarktes zeigt sich hier die besondere Attraktivität des „grauen“ Beherbergungsmarktes.

Fazit

Mit dem zusätzlichen Angebot des „grauen“ Beherbergungsmarktes wird die Bettenkapazität, die durch gewerbliche Beherbergungsbetriebe angeboten wird, ausgeweitet. Zum Erhebungszeitpunkt im April 2018 wurden 11.608 Airbnb-Betten zusätzlich zu den 74.552 Betten in gewerblichen Beherbergungsbetrieben (Joebges 2018, S. 50) angeboten (d.h. 13,5 Prozent der gesamten angebotenen Bettenkapazität entfielen auf Airbnb). Auch wenn das Wohnungsmarktpflichtproblem in München sicherlich nicht allein durch die Begrenzung bzw. Einschränkung des „grauen“ Beherbergungsmarktes gelöst werden kann,

so gilt es doch aus verschiedenen Gründen (diverse Belastungen für die Wohnbevölkerung, ungleiche Wettbewerbsbedingungen für gewerblichen und „grauen“ Beherbergungsmarkt etc.), diesen Teilbereich der Sharing Economy genau zu beobachten und zu analysieren. Hierzu gehört die Untersuchung der Wahrnehmung des Phänomens durch die ansässige Wohnbevölkerung. In München ist das Teilen von

Wohnraum über Airbnb sicherlich eher ein punktuell und zeitlich beschränkt auftretendes Problem (vgl. Namberger et al. 2019).

Prof. Dr. Jürgen Schmude ist geschäftsführender Direktor des Departments für Geographie an der Ludwig-Maximilians-Universität München und Inhaber des Lehrstuhls für Wirtschaftsgeographie und Tourismusforschung.

Zum Weiterlesen:

Jackisch, S. (2018): Airbnb-Unterkünfte.xlsx. Unveröffentlichte Bereitstellung des Lehrstuhls für Wirtschaftsgeographie und Tourismusforschung. Stand: 21.10.2018. München.

Jackisch, S. (2019): Airbnb-Unterkünfte.xlsx. Unveröffentlichte Bereitstellung des Lehrstuhls für Wirtschaftsgeographie und Tourismusforschung. Stand: 22.02.2019. München.

Joebges, S. (2018): „Cozy room in the heart of Munich“ – Home-sharing-Angebote über Airbnb in München. In: Münchener Statistik, 3. Quartalsheft, Seiten 48-56.

Namberger, P., Jackisch, S., Schmude, J., Karl, M. (2019): Overcrowding, overtourism and local level disturbance: how much can Munich handle? In: Tourism Planning and Development (erscheint in Kürze).

Das Leben in einer Gemeinschaftsunterkunft

Ein paar Monate, ein halbes Jahr oder eben doch Jahre?

ELIF BEINER

Sobald geflüchtete Personen den Kommunen zugewiesen werden, leben sie mindestens für die Dauer ihres Asylverfahrens in Gemeinschaftsunterkünften. Dazu sind sie verpflichtet. Auch wenn es Freunde oder Verwandte gäbe, bei denen sie wohnen könnten, ist dies nicht gestattet. Ein Auszug aus der Gemeinschaftsunterkunft (GU) während des laufenden Asylverfahrens ist nur in speziellen Fällen, wie z.B. schwerer Krankheit, möglich. Die allermeisten Geflüchteten sind gezwungen, in Flüchtlingslagern zu leben.

In München gibt es derzeit etwa 50 Unterkünfte für Geflüchtete. Häufig sind die Unterkünfte nicht zentral, sondern am Stadtrand gelegen. Diese Menschen leben somit abgekapselt von der Stadtbevölkerung. Oft leben mehrere hundert Menschen auf engem Raum ohne Privatsphäre über Monate und Jahre zusammen – Familien, alleinstehende Frauen und Männer, kranke Menschen, Menschen mit besonderem Schutzbedarf. Spezielle Unterkünfte für Menschen mit besonderem Schutzbedarf gibt es kaum.

Besonders schwierig macht es das Leben in diesen Containern und Häusern, wenn nicht klar ist, wie lange der Aufenthalt dort sein wird. Manche leben einige Monate in einer Gemeinschaftsunterkunft, andere Jahre. Dies ist eine schwierige und zermürbende Zeit, in der die Personen kein eigenes Zimmer haben, sich die Küche und das Bad mit vielen anderen ihnen fremden Menschen teilen. Dies wird von den Betroffenen als besonders belastend empfunden.

Die Küchen sind meist aus Edelstahl und nur mit dem Notwendigsten ausgestattet. Schränke für die Töpfe oder das Geschirr sowie die Nahrungsvorräte gibt es nicht. Alle müssen ihre Sachen in ihren kleinen Mehrbettzimmern lagern. Dort haben sie meistens ein Bett, einen Spint, einen kleinen Kühlschrank und ein Tisch mit Stuhl. Wohnlich soll es nicht werden. Eigene Möbel sind nicht erlaubt. Zweckmäßig und kühl, so sieht die gestellte Einrichtung aus.

Die Unterkünfte sind sehr unterschiedlich. So gibt es welche für etwa 50 Bewohner*innen oder welche

für ca. 500 Bewohner*innen. Manche sind alte Baracken, manche Container, wieder andere recht neue Modulunterkünfte. Besonders problematisch sind die großen ehemaligen Bürobauten, welche in Unterkünfte umgewandelt wurden. Nicht abschließbare Türen, keine Kochmöglichkeit, Duschen in der Tiefgarage ohne Sichtschutz, nicht abschließbare Duschen, Wanzenbefall durch Tauben im Haus, Kakerlakenebefall, Ratten im Haus, Wasserschäden etc., das alles ist schon vorgekommen.

Versprechungen von den zuständigen Behörden über Verbesserungen lassen sehr lange auf sich warten. Der knappe Wohnraum in der Stadt dient immer wieder als Begründung, warum Geflüchtete in abgenutzten und dreckigen Unterkünften leben müssen. Die Stadt München bemüht sich, die Missstände zu beheben, für die Bewohner*innen ist es allerdings sehr langwierig und schwer auszuhalten.

Durch die lange Unterbringung in isolierten Wohnverhältnissen wird die Integration der Menschen sehr erschwert. Die Unterbringung in großen Unterkünften in isolierter Lage ohne jegliche Privatsphäre sollte vermieden werden. Wünschenswert ist ein menschenwürdiges Leben in Wohnungen inmitten der Gesellschaft.

Elif Beiner, studierte Orientalistik an der Ludwig-Maximilians-Universität München, seit 2015 Ehrenamtskoordinatorin im Projekt Gemeinsam Aktiv des Münchner Flüchtlingsrat e.V.

Temporäres Wohnen kann bleibenden Schaden anrichten

AKIN ÖZTÜRK

Menschen, die eine ganze Welt nicht teilen können, müssen sich manchmal einen kleinen Raum teilen. Es gibt Vor- und Nachteile beim Zusammenleben und Teilen eines Daches in Flüchtlingslager, Flüchtlingsheimen oder Gemeinschaftsunterkünften. Ich war während meines Asylverfahrens in drei verschiedenen Flüchtlingslagern. Der erste Ort, an dem ich in München blieb, war das zentrale Flüchtlingslager. Menschen wurden nach ihrem Asylgesuch hierher geschickt, und bald wurden sie in die umliegenden Lager verteilt. Ob das Lager gut oder schlecht ist, hängt davon ab, woher man kommt, wofür man gekommen ist und von seinem früheren Lebensstandard.

Eigentlich war es ein großer Schock für uns. Schmutzige Zimmer, stinkende Hallen und das Esszimmer. Männer und Frauen nutzten gemeinsam Toiletten. Wir konnten eine Weile nicht essen. Privatsphäre ist uns sehr wichtig. Aber in den ersten Tagen teilten wir uns ein Zimmer mit zwei Familien.

Besonders für eine Frau waren diese Bedingungen sehr schwierig. Meine Frau wurde ständig krank wegen der ungesunden Zustände. Aber viele andere Menschen, besonders die aus Afrika, waren glücklich mit ihrem Leben. Sie hatten genug Essen, sauberes Wasser und ein Bett. Viele der Menschen, die sich in

diesem Flüchtlingslager aufhielten, erlebten Traumata und schafften es, aus Krieg, Armut, politischem Druck zu entkommen und nach Deutschland zu gelangen. Die meisten hatten das Vertrauen in andere Menschen verloren, da sie so viel Leid durch andere Menschen erfahren hatten.

Wir waren hoffnungsvoller im zweiten Lager. Das zweite Lager war sauberer. Frauentoiletten und Badezimmer waren getrennt. Der Speisesaal war besser, und es gab einen Deutschkurs im Lager. Aber es gab keine Schlüssel in den Zimmern. Wir konnten nicht schlafen, weil es die Möglichkeit gab, dass jemand Ihr Zimmer betritt, während Sie nachts geschlafen haben. Die Angestellten in der Unterkunft, die zur Abendkontrolle kamen, waren jedoch respektvoll und betraten unser Zimmer nicht ohne anzuklopfen. Wir lernten langsam die Umwelt kennen.

Zwei Monate später wurden wir 100 km von München entfernt in ein anderes Lager geschickt. Das war ein Dorf. Es ist ein süßes kleines Dorf. Diese Mal war es ein Flüchtlingsheim. Es war wie ein altes Berghotel. Jetzt hatten wir unser eigenes Zimmer, wo wir die Tür verriegeln und bequem schlafen konnten. Es gab einen Fernseher und einen Kühlschrank in unserem Zimmer. Und es war eine große Chance für uns, die Toilette und das Badezimmer im Zimmer zu haben. Monate später schliefen wir gemütlich und duschten. Wir benutzten die Küche mit anderen Leuten. Als wir uns besser fühlten, fingen wir an, Leute kennenzulernen. Einige Freiwillige lehrten uns Deutsch im Asylheim. Martin, der Direktor des Lagers, und Hausmeister Thomas waren uns gegenüber sehr freundlich und hilfsbereit.

In unserem Heim wohnten Familien, die aus Syrien, Afghanistan, Tschetschenien und dem Irak gekommen waren. Unsere Zimmer und Balkone waren nebenan. Wir bauten sehr gute Freundschaften auf. Wir tranken Tee zusammen, wir teilten unser Essen. Diejenigen, die lange im Lager lebten, begleiteten Neuankömmlinge. Obwohl es Regeln im Lager gab, gab es auch ungeschriebene Regeln. Wir respektieren einander und werteten nicht gegenteilige Gedanken unserer Mitmenschen in unserem täglichen Leben. Flüchtlinge, die in Flüchtlingslagern leben, verstehen sich besser. Viele dieser Menschen haben ähnliche Leiden erlebt, die gleichen Schwierigkeiten. Wir machten Fastenbrechen zusammen während des Ramadan. Im Lager haben wir unsere deutschen Freunde zum Abendessen eingeladen und gemeinsam auf unserem kleinen Balkon gegessen. Wir waren in diesem Heim für etwa acht Monate, dann fanden wir eine Wohnung in diesem Dorf dank unserer Freundschaften im Dorf. Nun leben wir in einem niedlichen Dorf mit guten Nachbarn.

Ein weiteres wichtiges Thema, das ich sagen möchte, ist das negative Verhalten der Beamten oder des Lagerpersonals in den Lagern. Neuankömmlinge können sich nicht äußern, weil sie Sprachprobleme haben und unter Stress stehen. Eine negative Einstellung der Beamten, Lagerpersonen in den Lagern oder das Verhalten der Behörden gegenüber den Flüchtlingen führt bei diesen zu dauerhaften psychischen Schäden und stärkt ihre Vorurteile über den Ort, an dem sie sich befinden. Außerdem haben Menschen, die diesen schlechten Verhaltensweisen ausgesetzt sind, große Schwierigkeiten im Integrationsprozess. So können temporäre Wohnungen manchmal bleibende Schäden verursachen.

Schließlich sind Lager oder temporäre Wohnorte keine Feriendörfer. Aber zumindest sind die ersten zwei Stufen der Maslowschen Bedürfnispyramide erfüllt, die physiologischen Bedürfnisse und die Sicherheitsbedürfnisse. Vor allem die Flüchtlingsunterkünfte in Deutschland sind viel besser als in anderen Ländern. Sozialisation hängt von der Person ab. Man fühlt sich weniger abgenutzt oder müde, wenn man die Ereignisse positiv betrachtet. Ich kann nicht sagen, dass ich die Tage im Heim vermissen, aber die Geschichten, die ich gehört habe, die Erfahrungen, die ich hatte, und die Menschen, die ich kennengelernt habe, waren für mich eine prägende Lebenserfahrung. Ich habe viele Geschichten gehört, die es wert sind, als Journalist aufzuschreiben. Ich hatte auch Schwierigkeiten, aber ich versuchte, auch die Leiden der anderen zu spüren.

Mein Name ist Akin Öztürk. Ich war ein Journalist in der Türkei. Ich arbeitete als Politik-Redakteur bis zum 15. Juli 2016. Unsere Zeitung wurde von der Erdogan-Regierung geschlossen. Journalisten wurden zu Terroristen und Verrätern erklärt. Dutzende meiner Kollegen wurden von der antidemokratischen Regierung verhaftet. Ich bin mit meiner Frau vor zwei Jahren wegen dieses politischen Drucks nach Deutschland gekommen. Wir leben seit zwei Jahren in einem kleinen Dorf am Fuße der Alpen.

Das Ankerzentrum Manching

Temporäres Wohnen zur Einschüchterung

Wie temporäres Wohnen nicht stattfinden sollte.

SEBASTIAN ZAHN

Als am 27. Juli 2018 das Ankerzentrum der Regierung von Oberbayern in Manching und Ingolstadt zusammen mit dem „Landesamt für Asyl und Rückführung“ eröffnet wurde, gab es kurz großes Aufsehen. Markus Söder als damaliger Finanzminister und Innenminister Joachim Hermann weihten es feierlich ein und führten Pressevertreter/innen persönlich durch das Hauptlager in der Max-Immelmann-Kaserne in Manching, um diesen die „Vorzüge“ ihres neuen Systems schmackhaft zu machen. Vor der Tür standen währenddessen eine nicht geringe Anzahl Geflohener und sie unterstützende Personen, die das genaue Gegenteil sagten...



FOTO © SEBASTIAN ZAHN (PRIVAT)

Abb. 1: Das Eingangsschild

Das System „Ankerzentrum“

Das System „Ankerzentrum“ lässt sich in gleich zweifacher Hinsicht als temporäres Wohnen definieren. Zum einen aufgrund der Zeit, die Asylsuchende dort verbringen sollen, und zum anderen aufgrund der baulichen Umstände und der Lebensweise der in den Camps untergebrachten Personen. Die eigentliche Idee hinter den Ankerzentren war ja eigentlich, alle entscheidenden Instanzen in einem einzigen Asylverfahren zu bündeln und dieses dadurch schneller durchführen zu können. Daher ist die Wohndauer in einer solchen Unterkunft auch auf durchschnittlich maximal zwei Jahre festgelegt. Und tatsächlich können einige Schritte im Verfahren dadurch sehr rasch bewerkstelligt werden. So haben Asylsuchende in der Regel nach zwei bis drei Tagen ihre Anhörung beim Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF),

in der sie die Gründe für ihre Flucht ausführlich und präzise schildern müssen. Wer eine ungefähre Vorstellung von der Komplexität eines solchen „Interviews“ hat, dem sollte bewusst sein, dass diese Zeit nicht zur Vorbereitung reicht. Aber schnell muss ja auch nicht immer gut bedeuten. Die Zeit, die allerdings danach verstreicht, unterscheidet sich teilweise signifikant. Zwar haben so ziemlich alle Menschen dort nur eine geringe Aussicht auf Anerkennung eines Schutzstatus, dennoch kommt es meistens darauf an, woher und auf welchem Wege die Asylsuchenden kommen. Geflohene aus Nigeria – die größte Gruppe im Ankerzentrum – kommen zum Beispiel häufig über Italien nach Deutschland und fallen damit unter die sogenannte Dublin-Verordnung. Diese sieht unter anderem vor, dass dasjenige Land, in dem Asylsuchende zuerst auf europäischem Boden registriert wurden, auch für deren Asylprozess zuständig ist. Das in 27 EU-Staaten auch 27 verschiedene Asylregelungen gelten, wird dabei nicht beachtet. Geflohene, die unter die Dublin-VO fallen, bekommen daher relativ schnell eine Ablehnung vom BAMF, da dieses sich nicht für ihr Asylbegehren zuständig erklärt. Bei Menschen, die allerdings nachweislich nicht über ein anderes EU-Land eingereist sind, gestaltet sich die Lage etwas langwieriger. Denn jetzt werden die Anhörungen zwar so schnell durchgeführt, dass Asylsuchende keine Zeit mehr haben, um sich darauf vorzubereiten. Doch die Entscheidungen – meist ebenfalls negativ – lassen bis zu einem halben Jahr oder länger auf sich warten. Und wenn dann jeglicher Schutz verwehrt wurde, gibt es ja immer noch den Weg der Klage. Dieser wird nicht nur fast immer beschritten, Klageverfahren gegen das BAMF ziehen sich auch extrem lang hin. Momentan verlängert sich der Aufenthalt im Ankerzentrum dann um ungefähr ein Jahr. Allerdings sind auch längere Wartezeiten auf einen Prozess möglich, und ohne die Gerichtsentscheidung

gilt das Asylverfahren als nicht abgeschlossen. Und so sind bereits Fälle bekannt, in denen Menschen auch drei und mehr Jahre in einer solchen Einrichtung verbringen mussten. Es sei daran erinnert, dass nach zwei Jahren eigentlich Schluss sein sollte.

FOTO © SEBASTIAN ZAHN (PRIVAT)



Abb. 2: Das „Tor zur Hölle“

Alles ist darauf ausgerichtet, nicht länger bleiben zu müssen

Doch nicht nur zeitlich gesehen stellt das Ankerzentrum eine Form des temporären Wohnens dar. Vor allem aufgrund der Lebensbedingungen ist das Ankerzentrum kein Ort, der zum Verweilen einlädt. Das Wort „Lager“ trifft im Wesentlichen leider den Kern. Abgesehen von der Haupteinrichtung in Manching, in welcher sich auch alle Verwaltungsgebäude befinden, ist der Rest des Ankerzentrums über das gesamte Stadtgebiet Ingolstadts verteilt. Wobei mit „Stadtgebiet“ die Außenbezirke Ingolstadts gemeint sind. Das Lager in der Neuburger Straße liegt dabei noch am zentralsten. Direkt an einem zweisepurigen Kreisverkehr. In der Marie-Curie-Straße ist es hingegen schon etwas ruhiger. Sie liegt eigentlich schon außerhalb Ingolstadts, in der unmittelbaren Nähe zum „Ingolstadt Village“ und einem guten Ausblick auf eine Erdölraffinerie. In der Manchinger Straße kann es dann schon wieder lauter werden. Dieses Camp wurde auf einem Parkplatz des Ingolstädter Fußballstadions errichtet. Wohl nicht umsonst stehen daher vor jedem Heimspiel des FC Ingolstadt auch Polizeikräfte vor der Einrichtung, um diese zu beschützen. Allen drei gemeinsam ist ihr Aufbau. Statt fester Gebäudestrukturen bestehen sie aus Containern. Umgeben sind sie – wie die Immelmann-Kaserne in der Nähe von Manching – von Zäunen und Zugangssperren. Hier sieht nichts „wohnlich“ aus. Zwar dürfen die dort untergebrachten Menschen ihr Lager verlassen, doch bleibt dabei stets die Gefahr, dass ihnen dann persönliche Gegenstände abhan-

denkommen. Sie können ihre Zimmer nämlich nicht abschließen. Das öffnet nicht nur dem Diebstahl untereinander Tür und Tor, sondern auch willkürlichen Durchsuchungen durch die Security vor Ort. Es ist bisweilen auch schon vorgekommen, dass

persönliche Gegenstände von Geflohenen vor die Tür geräumt wurden, um Platz für neue Personen zu schaffen. Ohne das Wissen und das Einverständnis der Betroffenen. Wohnlich sieht also anders aus. Frauen und Kinder fühlen sich unsicher, vor allem des Nachts.

Doch nicht nur das macht das Ankerzentrum unwohnlich. Es ist außerdem verboten, sich sein Essen selbst zuzubereiten. Stattdessen gibt es dreimal am Tag Catering-Verpflegung. Was auf den ersten Blick

vielleicht noch nach Urlaub klingen mag, birgt auf den zweiten große Probleme. Nicht nur, dass es für die Regierung von Oberbayern wahrscheinlich preisgünstiger käme, wenn sich die Geflohenen ihr Essen selber kochen könnten. Leider hat jeder Mensch auch einen eigenen Geschmack, und der bleibt im Ankerzentrum leider auf der Strecke. Jetzt ließe sich sagen „Die sollen sich nicht so haben! Wollen ja schließlich Asyl hier!“. Doch gibt es Menschen mit Nahrungsmittelunverträglichkeiten, und die werden leider nicht berücksichtigt. Oder Kinder verweigern



FOTO © SEBASTIAN ZAHN (PRIVAT)

Abb. 3: Hier wohnt niemand freiwillig

den eintönigen Fraß. Und so kommt es auch 2019 noch zu Fällen von Unterernährung in Deutschland – einem der reichsten Länder der Welt.

„Temporäres Wohnen“ in seiner schlimmsten Form

Es ließe sich noch viel mehr Negatives über das System „Ankerzentrum“ anführen. Etwa dass die isolierte Lage der Unterkünfte den Kontakt mit der einheimischen Bevölkerung verhindert. Dass dort Menschen fast ohne jegliche Angebote einer sinnvollen Betätigung vor sich hin vegetieren. Dass die Anzahl an Kindern dort sehr hoch ist. Dass die meisten Geflohenen im Ankerzentrum über kurz oder lang psychische Probleme aufgrund ihrer Unterkunftssituation entwickeln. Oder dass unabhängigen Beratungsstellen oder der Presse der Zugang zumeist verwehrt bleibt beziehungsweise nur sehr willkürlich gestattet wird. Oder oder oder... Es ließen sich

wahrscheinlich ganze Bücher darüber füllen. Das Ankerzentrum ist definitiv eine der schlechtesten Formen des temporären Wohnens. Menschen aus vielen verschiedenen Ländern und mit vermeintlich „schlechter“ Bleibeperspektive werden hier zusammengepfercht und in einer Art Lagersystem gehalten – verbunden mit der Hoffnung der Behörden, dass sie so bald wie möglich wieder abgeschoben werden können. Wohin ist egal. Hauptsache weg aus Deutschland. Und die Unterbringung signalisiert dabei eines: Du bist nicht willkommen.

Sebastian Zahn ist Mitglied des Münchner Flüchtlingsrat e.V. und dort derzeit Projektleiter des „Infobus Ingolstadt“. Der Infobus Ingolstadt bietet mobile Beratung vor den Einrichtungen des Ankerzentrums Manching/Ingolstadt und vermittelt bei Bedarf an weitere Beratungsstellen.

„Temporäres Wohnen“ von Menschen in Obdachlosigkeit – ein bodenloser Euphemismus

JÖRN SCHEUERMANN

Die Landeshauptstadt München, deren Mietwohnungsmarkt mittlerweile von Augsburg bis Rosenheim und von Ingolstadt bis fast nach Garmisch-Partenkirchen reicht, repräsentiert wie keine andere Metropole die Krise am Wohnungsmarkt in den Ballungsräumen und strukturstarken Regionen in diesem Land. Expertinnen und Experten sprechen hierbei von der größten Krise seit Gründung der Bundesrepublik 1949.

München boomt seit Jahren. Doch während der Boom und das Wirtschaftswachstum absehbar anhält und fortschreitet, bestätigen gleichzeitig alle seriösen Untersuchungen sowie alle Armuts- und Reichtumsberichte auf Bundesebene den Trend, dass die Schere zwischen Arm und Reich immer weiter auseinandergeht. Dies ist in Anbetracht der ausgesprochen positiven wirtschaftlichen Daten in München, Bayern und der Bundesrepublik bemerkenswert und diskussionswürdig. Während die Armutsrisikoquote der Gesamtbevölkerung im Beobachtungszeitraum des Münchener Armutsberichtes 2017 leicht angestiegen ist, hat sie für die über 65-jährigen sogar sehr stark zugenommen. Von Armut gefährdet und betroffen sind neben älteren Menschen vor allem auch Menschen mit Migrationshintergrund sowie

alleinerziehende Haushalte und damit einhergehend Frauen und Kinder im Besonderen.

Systemisch betrachtet reproduzieren die aktuell politisch gesteckten Rahmenbedingungen immer weiter die soziale Ungleichheit, mit deren Auswirkungen in der freien Wohlfahrtspflege unter anderem die Wohnungsnotfallhilfe, aber auch die Verwaltung und Kommunalpolitik konfrontiert ist.

Seit ca. 30 Jahren führen wir in unserer Gesellschaft einen ökonomischen Feldversuch durch, in dem es um die Anwendung des sogenannten Trickle-Down-Effektes geht. Mit der Beschreibung dieses sogenannten Sickerungseffektes behauptet die Lehrbuchökonomie ohne wissenschaftlichen Beweis, dass man nur dafür sorgen muss, dass Unternehmen und reiche Menschen möglichst keine Steuern zahlen

müssen, um damit Wirtschaftswachstum zu stimulieren und in der Folge Wohlstand und Arbeit für alle zu generieren.

Ganz in der Logik neoliberaler Forderungen nach Deregulierung, Privatisierung und Liberalisierung organisieren wir mittlerweile versorgungsrelevante Bereiche wie das Wohnen, die Pflege, aber auch unsere Gesundheit über marktwirtschaftlich strukturierte Prozesse. In diesem Zusammenhang muss die Frage erlaubt sein, ob die hinter marktwirtschaftlichen Prozessen stehende Orientierung auf Renditeerwartung ihr Versprechen des Versorgungseffektes für alle Bevölkerungsschichten einhält.

Wenn man die Entwicklung auf dem Wohnungsmarkt in München unter Ausblendung aller anderen Kontextfaktoren von der simplen Logik des Marktmechanismus von Angebot und Nachfrage her analysiert, lässt sich feststellen, dass hier ein immer

Personen, darunter über 1.650 Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren.

In diesem Kontext tummeln sich gewerbliche Anbieter, die aus der Not von Mensch und Stadt beim Vollzug der kommunalen Pflichtaufgabe zur ordnungsrechtlichen Unterbringung obdachloser Personen ein Geschäft machen. So werden für einen Platz in einer umgebauten, ehemals gewerblich genutzten Immobilie in einem 4-Bett-Zimmer mit insgesamt 20 qm bis zu 500 EUR (insgesamt also 2.000 EUR) oder für ein kleinstmögliches 3-Zimmer-Appartement von einer untergebrachten 7-köpfigen Familie pro Nase 525 EUR (insgesamt 3.675 EUR) verlangt. Dies mag auf der einen Seite zwar legal sein, lässt aber auf der anderen Seite, aus einer eher am Gemeinwohl orientierten Sicht, kein gutes Licht auf die aktuelle marktwirtschaftliche Organisation unserer Demokratie fallen.

Die Zahlen aus der Landeshauptstadt machen deutlich, dass es schnellstmöglich vor allem um die Schaffung von leistbarem Wohnraum im unteren Mietpreissegment gehen muss.

In diesem Zusammenhang ist die Bezeichnung der Unterbringung von Menschen im Kälteschutz, in Beherbergungsbetrieben, Flexiheimen, Pensionen oder Clearinghäusern als „temporäres Wohnen“ mehr als ein Euphemismus. Auch wenn die Landeshauptstadt München mehr unternimmt, als sich aus der gesetzlichen Verpflichtung

ableiten ließe, ist dies eine Situation, in welcher ein – aus Sicht der Menschenwürde und Gesundheit gebotener – mietrechtlich abgesicherter Rückzugs- und Entspannungsraum schlichtweg fehlt. Es fehlt häufig ein Raum für Ruhe, Intimität und Erholung. Bei Kindern und Jugendlichen fehlt zudem meist ein Raum zum Lernen. Die Menschen wohnen hier nicht, sie sind ohne abgesichertes Mietverhältnis temporär untergebracht.

Demgegenüber können die Bemühungen der Landeshauptstadt, gemäß deren Motto, dass „kein Mensch in München auf der Straße schlafen muss“ im Vergleich zu anderen Kommunen nicht hoch genug eingeschätzt werden, auch weil die Betreuungsdichte von akut wohnungslosen Menschen im Vergleich ihresgleichen sucht. Die Weiterent-

FOTO © JOSÉ MANUEL DE LAÁ AUF PIXABAY



Abb. 1: Schlafplätze von Obdachlosen

knapper werdendes Gut (günstiger Wohnraum) auf eine immer größer werdende Nachfrage trifft. Entsprechend dem Marktgesetz steigt der Preis.

Aktuell verzeichnet die Landeshauptstadt München ca. 30.000 Zuzüge pro Jahr. Ungefähr 18.000 Personen haben Anspruch auf einen sozial geförderten Wohnraum, während lediglich knapp 3.000 Wohnungen im Jahr vergeben werden können.

So haben die bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen des Marktgeschehens ganz konkret in München zur Folge, dass die Zahl von wohnungslosen Menschen gestiegen ist, die von der Landeshauptstadt im Sofortunterbringungssystem im Kontext der ordnungsrechtlichen Unterbringung versorgt werden müssen. Waren es 2008 noch unter 2.500 Personen, so sind es mittlerweile annähernd 9.000

wicklung des Kälteschutzprogramms hin zu einem Schutzraum, der 12 Monate geöffnet ist, ist nur ein weiterer Baustein.

Dies darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass München mit der maximalen Ausreizung der aktuellen baurechtlichen Rahmenbedingungen den eskalierenden Problemlagen in der Wohnraumversorgung nicht Herr wird. Zwar verzichtet die Landeshauptstadt in Freiam aktuell auf den Verkauf von Grundstücken im Wert von knapp einer Milliarde Euro, um Wohnraum für geringe und mittlere Einkommen zu schaffen. Es braucht jedoch dringend zusätzliche steuerliche Instrumente, welche in die immer weiter voranschreitende Entkoppelung von Eigentum und Gemeinwohl, aber auch in die zunehmende Privatisierung und Internationalisierung wirtschaftlicher Gewinne wirksam eingreifen können. Die ordnungsrechtliche Unterbringung in einem aus fachlicher Sicht bemerkenswerten System der Akutversorgung in München ist Symptom eines sich verschärfenden Problems, nicht Teil der Lösung.

In München ist das Thema „Wohnungslosigkeit“ auch durch die Gentrifizierung in der Mitte der Gesellschaft angekommen. Der unschuldige soziologische Begriff ‚Gentrifizierung‘ beschreibt die Effekte immobilien-wirtschaftlicher Aufwertungsprozesse, die in bestimmten Stadtvierteln zu einem Verdrängungsprozess von Menschen führen, die sich die damit einhergehenden steigenden Mieten nicht

mehr leisten können. Ärmere Bevölkerungsschichten stehen nicht nur bildlich gesprochen am Rande der Gesellschaft, sie werden sogar buchstäblich an den Stadtrand gedrängt.

So wurde beispielsweise einer seit 40 Jahren in einem Haus lebenden alleinerziehenden Mutter mitgeteilt, dass ihre Miete von 386,59 EUR auf zukünftig 993,65 EUR steigen wird. Dies bedeutet für sie bei einer Wohnungsgröße von 48 Quadratmetern nicht nur einen Mietzins von ca. 23 EUR pro Quadratmeter, sondern auch, dass sie zukünftig ca. 60 Prozent des Haushaltseinkommens ihrer Familie für die Miete einzusetzen hat. Betroffen sind auch Rentnerinnen und Rentner, die dort seit über 60 Jahren wohnen und sich nun mit ihrem monatlichen Einkommen teilweise unter 1.000 EUR auf dem Mietwohnungsmarkt neu orientieren müssen.

In unserer heutigen Zeit scheint es ab und an notwendig zu sein daran zu erinnern, dass es nicht die Renditeerwartung ist, welche in Artikel 1 unseres Grundgesetzes als unantastbar definiert wird.

Jörn Scheuermann, Studium der Sozialpädagogik, Ausbildung zum systemischen Berater, Coach (SE), zertifizierten Mediator und Systemtherapeuten (SE), Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft Wohnungslosenhilfe München und Oberbayern für das Münchner Netzwerk Wohnungslosenhilfe, Koordinator der Wohnungslosenhilfe in Südbayern

Weitere Themen

München – zu Fuß!

Für eine Offensive „Fußgängerstadt München“

WOLFGANG CZISCH

Immer weniger Menschen gehen zu Fuß: Gegenwärtig beträgt der Anteil des Fußverkehrs an den Gesamtverkehren bundesweit nur noch 24 Prozent, während das Umweltbundesamt (UBA) einen Anteil von 40 Prozent für machbar hält. Das wäre natürlich auch in München anstrengenswert. In der Veröffentlichung „Geht doch!“ hat das UBA 2018 die Gemeinden dazu aufgerufen, den Modal Split in den Ballungsräumen zugunsten des Fußverkehrs zu erhöhen. Die Offensive für die „Fußgängerstadt München“ soll kürzere Wege, angenehme, barrierefreie Zugänge für Bewegungsbehinderte, Planbarkeit der Wegezeit, Erholung und mehr Sicherheit für die Fußgänger in München bringen und den öffentlichen Nahverkehr ergänzen und entlasten.

Damit Zu-Fuß-Gehen wieder zum Vergnügen wird

München hat innerhalb des Mittleren Rings eine attraktive und kompakte Bebauung. Das wäre

eigentlich eine gute Voraussetzung für das Zu-Fuß-Gehen zu den Stationen des Öffentlichen Nahverkehrs, zur Arbeit, zum Spaziergehen, Einkaufen, zu den Spielplätzen und Kindergärten für Eltern und

Großeltern, zur Isar und zu den Parks, für Flaneure, für Peripatetiker – Menschen, die durchs Gehen den Kopf zum Denken frei bekommen wollen – und für Touristen, für das Stadterlebnis im interessanten und anregenden Öffentlichen Raum. Auch außerhalb des Mittleren Rings sind die Voraussetzungen für angenehme, erlebnisreiche Wege durch die Siedlungen, Dorfkerne, Grünflächen und Kleingartenanlagen vorhanden. Viele sehenswerte Gebäude, Straßen und Grünanlagen liegen außerhalb des Hauptstraßennetzes (ohne viel Verkehr), und auch im Hauptstraßennetz und an den Bahnanlagen gibt es viel Beachtenswertes. Erlebnisse, Blicke auf die Stadt, Durchblicke, Einkaufserlebnisse, Passagen und Arkaden, Rasten mit und ohne Konsumzwang, Sport, all das steigert das Vergnügen und die Attraktivität. Nur die dem Menschen gemäße Geschwindigkeit als Fußgänger erlaubt es, dabei etwas Interessantes zu entdecken, die Stadtgeschichte zu ergehen oder Bekanntschaften zu machen und sich so zur Stadtgesellschaft zugehörig zu fühlen – ohne Verkehrsstress – entspannt, beweglich und gesund.

Der Fußgänger wird in München schlecht behandelt

Obwohl also so viel dafür spricht, wählen viele Bürgerinnen und Bürger bei fußläufigen Entfernungen nicht (vorrangig) die Fortbewegung zu Fuß. Dafür gibt es sehr viele Gründe: Der motorisierte Verkehr hat Vorrang, ebenso die wirtschaftlichen Interessen, Vorsichtsmaßnahmen gehen auf Kosten der Fußgänger, der flüssige Radverkehr ist vorrangig, die Verknüpfungen von Rad- und Fußwegen überprüfungswürdig etc. Dem Fußgänger werden vielfach Umwege zugemutet, Nötigung, vorgeschriebene Wege zu benutzen, und andere Formen von Gängelungen bis hin zu Verboten.

Was sind die Ursachen für die rückläufigen Fußgängerzahlen?

Zugänge zu den Haltestellen des ÖPNV sind oft umständlich

Es gibt z.B. keinen befestigten Zugang von der Gollierstraße über die Theresienwiese zum U-Bahnhof Theresienwiese.



FOTO © WOLFGANG CZISCH

Abb. 1: Von der Güllstraße zur Theresienwiese



FOTO © WOLFGANG CZISCH

Abb. 2: Von der Theresienwiese zur Güllstraße und zur U-Bahn

Fußgängerüberquerungen sind schikanös

An Kreuzungen, die einseitig beampelt sind, wird dem Fußgänger zweimaliges Warten aufgenötigt (überall in der Stadt).

Parken auf Fußwegen

Mangelnde Kontrolle und Sanktionen, Parkplatz-Mangel darf nicht auf Kosten der Fußgänger gehen. Hier besteht Unfallgefahr für Fußgänger und Radfahrer!

Schneeräumung

Die Vernachlässigung des Fußverkehrs lässt sich sogar an der Schneeräumung feststellen: Zuerst wird die Fahrbahn geräumt, dann der Radweg und als letztes erfolgt die Räumung der Fußwege, auch im Zwangsanschlussgebiet, in dem die Stadt die Schneeräumung gegen Gebühr der Anlieger übernommen hat.



FOTO © WOLFGANG CZISCH

Abb. 3: Reihenfolge der Schneeräumung 2019 Theresienhöhe

Wegesperrungen

Kurze Wege werden durch Wege-Sperrungen vereitelt, z.B. wurde der Franziska-Bilek-Weg Süd im Westend zur Unterführung unter der Theresienhöhe und zur Bus-Haltestelle abgehängt.

Sperrung von Schleichwegen

Die Sperrung des Fußwegs vom „Quartiersplatz Theresienhöhe“ zur attraktiven Lipowskystraße oberhalb der Theresienwiese auf der Isarhangkante ist solch ein Beispiel. Er führt bis zur Sendlinger Kirche und ist für Spaziergänge besonders attraktiv, auch als möglicher Schulweg.



Abb. 4: Zugang zur Lipowskystraße versperrt

Passagensystem und Arkaden

Sie zu erhalten und zu pflegen und z.B. mit einer App bekannt zu machen, gehört zur fußgängerfreundlichen Stadt. Die beabsichtigte Sperrung der Arkaden an der Alten Akademie in der Kaufingerstraße ist ein deutliches Signal gegen den Fußverkehr.



Abb. 5: Arkaden Alte Akademie

Die Erschließung von Erholungsflächen ist oft gefährlich

Es fehlen Übergänge in und zu Erholungsanlagen; Tempo 30 und Zebrastreifen werden von der Stadt abgelehnt. Beispiele: Bavariapark zur Theresienwiese, Südpark usw.

Temporäre Sperrung von Fußwegen in Parkanlagen

Sie werden nicht geräumt und gepflegt. „Kein Winterdienst“ steht auf Schildern an der Theresienwiese, „Benutzung auf eigene Gefahr“ in den Gasteiganlagen, im Westpark u.v.m.



Abb. 6: Wegesperrung im Westpark „Im Winter gesperrt“

Vernachlässigung von Erholungswegen

Mangelnde Pflege der Gehwege: z.B. an der Isar, insbesondere am Isarboulevard, schadhafte, vernachlässigte Wege in den Grünanlagen und mangelnde Erschließung zu den Grünanlagen.

Fußgängerunfreundliche Erschließung am Busbahnhof Hackerbrücke

Die Umsteigebeziehung Busbahnhof/Hauptbahnhof/S-Bahn ist geradezu schikanös. 500 m lange Umwege über die Arnulfstraße mit Gepäck, gefährliche Querung der Paul-Heysel-Unterführung und gegenwärtig noch eine Baustellensperrung ist einer Großstadt unwürdig.



Abb. 7: Modell Hauptbahnhof. Kein Weg zum Busbahnhof geplant.

Fußgänger werden an Baustellen besonders benachteiligt

Sogar in der Fußgängerzone, der „Guten Stube“ der Stadt, ist es erklärtes Vorhaben des Baureferates, die hässlichen, hinderlichen, schadhafte Fußwege (z.B. in der Theatinerstr.) erst nach dem Bau der Zweiten Stammstrecke herzurichten. Quelle: Auskunft Baureferat; weiteres Beispiel Baustelle Sendlinger Tor.

Fehlende Aufenthaltsqualität auf Plätzen und Straßen

Sitzbänke und Toilettenanlagen fehlen. („TOI“ ist demonstrierte Lieblosigkeit), Wasserspender und Abfallkörbe reichen nicht aus oder stehen an der falschen Stelle etc.

Selbst bei Neubauten wird der Fußverkehr nicht berücksichtigt

Z.B. am Tunnelmund Oskar-von-Miller-Ring als Verbindung zur Amalienstraße und zum Kunstareal: Trotz jahrelanger Anstrengungen des Bezirksausschusses (BA), der Bürgerschaft, anliegender Unternehmen und des Münchner Forums blieb der Fußverkehr nachgeordnet.

Abstand der Straßenübergänge über Straßenbahngleise ist zu groß

Dem Fußgänger werden lange Umwege zugemutet, zum Beispiel von der Erzgießereistraße zur Hessstraße über die Dachauer Straße.

Abstand der Straßenübergänge über Hauptverkehrsstraßen ist zu groß. Zum Beispiel wurde zwischen der Fürstenriederstraße und dem Laimer Platz der Zaun als Fahrbahnteiler errichtet.

Mangelhafte Durchgängigkeit der Stadt

Unterentwickelte Fußverbindungen durch Quartiere und über Stadtviertelgrenzen hinweg; z.B. von Schwabing über Berliner Straße zur Parkstadt Schwabing zu Schwabing-Nord.

Blockgrößen und Zugänge zu neuen Vierteln mit langen Umwegen

Bei Neuplanungen sollten die Blockgrößen fußgängerfreundlich sein, keine umwegige Erschließung, auch zum Öffentlichen Verkehr (ÖV), Beispiel Domagkstraße.

Es fehlen Brücken über die Bahnanlagen

Beispiele: Brücken, die bei der Planung Hauptbahnhof-Laim-Pasing für unverzichtbare Ergänzungen des nicht-motorisierten Verkehrs gehalten wurden, darunter die durch die Verdichtung noch drängendere Brückenverbindung von Laim zur Schäferwiese und dem Nymphenburger Schlosspark (Brücken sind preisgünstiger als neue Parkanlagen). Ebenso wurde die Unterführung unter dem Ostbahnhof zur Friedenstraße nicht verlängert.

Brückenzugänge

Brücken sollten von beiden Seiten erreichbar sein. Die Hackerbrücke Nord ist nur einseitig begehbar zur S-Bahn Erschließung Arnulfpark; der Aufgang zur Donnersberger Brücke Süd wurde im Zuge eines



FOTO © WOLFGANG CZISCH

Abb. 8: Erschließung Busbahnhof

Neubaus neben dem „Central Tower“- Hochhaus beiseitigt; von der Hackerbrücke ist ein Fußweg entlang der Bahn Richtung Donnersberger Brücke im Bau, der auch eine Verbindung des neuen Fuß- und Radstegs über die Bahntrasse und neue Wohnkomplexe entlang der Bahn darstellt. Doch die Anbindung an die Donnersberger Brücke kann nicht mehr erfolgen, die Fußgänger werden an dieser Stelle zum Umweg über die Landsbergerstraße genötigt; auch an der Friedenheimer Brücke wurden Zugänge zur S-Bahn und zum Rad- und Fußweg einseitig abgehängt.

Bahnbegleitende Wege bieten sich an für die Fußerschließung. Leider haben viele Brücken keine angehängten Fußbrückenteile, so dass – selbst wenn eine Fußbrücke vorhanden ist – die Wege dorthin unterbrochen und nur noch kleinräumig für Fußgänger nützlich sind.

Erweiterung des Fußwegenetzes

Die Bemühungen der Stadt, das Wegenetz fußgängerfreundlich zu ergänzen oder durchgängig zu gestalten, halten sich in Grenzen. Die Fußwege entlang der radialen und tangentialen Bahntrassen sollten ergänzt und durchgängig gestaltet werden; z.B. ist der Weg nördlich der Bahn zwischen Donnersberger Brücke und Hackerbrücke zwar hergerichtet, aber aus unerfindlichen Gründen versperrt.



FOTO © WOLFGANG CZISCH

Abb. 9: Weg entlang der Bahn von der Donnersberger- zur Hackerbrücke

Fußgängerfreundliche Erschließung der Isar

Beispielsweise über die Braunauer Brücke, den zu bauenden Klenzesteg, einen Weg entlang der Inneren Isar (Museumsinsel, Praterinsel, Schwindinsel).

Topographiebegleitende durchgängige Fußwege

Z.B. Beispiel an der Hochleite, der Bau der geforderten Fußgänger- und Radlbrücke am Giesinger Berg.

Die Beispiele ließen sich weiter fortsetzen. Sie zeigen den dringenden Handlungsbedarf.

Fußverkehr als Leitbild im Verkehrsentwicklungsplan

Um den Anteil des Fußverkehrs zu steigern, muss ihm Priorität eingeräumt werden. Hierzu vergibt die LH München ein Gutachten zur Auslotung der Möglichkeiten und zur Förderung und Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs in München. Darauf

aufbauend werden in den verschiedenen Stadtteilen und Stadtquartieren mit den Initiativen und Bezirksausschüssen Handlungskonzepte zur Pflege, Gestaltung und Entwicklung des öffentlich begehbaren Raumes erstellt und kontinuierlich in den Haushalt und das Mehrjahresinvestitionsprogramm eingestellt. Zur Pflege des Fußwegenetzes bedarf es einer Anlaufstelle für Anregungen und Beschwerden. Ziel ist die Steigerung der Qualität und Funktionalität der Fußwege und der Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen, Straßen und Plätzen. Die Förderung des Fußverkehrs wird als Leitbild im Verkehrsentwicklungsplan der LH München eingestellt.

So könnte die Verkehrswende beginnen.

Wolfgang Czisch ist Leiter des Arbeitskreises „Stadt: Gestalt und Lebensraum“ des Münchner Forums. Er war 1. Vorsitzender des Programmausschusses von 1998 bis 2013.

Das Verkehrsgutachten „Stadt und Fluss“* verhindert den Isarboulevard!

WOLFGANG CZISCH

Die Aufenthaltsqualität der innerstädtischen Isar: Das Potential der innerstädtischen Isar ist, was ihre Aufenthaltsqualität betrifft, nicht ausgeschöpft. Das gilt für die Isarinseln von der Corneliusbrücke bis zur Schwindinsel. Das gilt im besonderen Maße für den Straßenzug Auen-, Wittelsbacher-, Erhardt-, Steinsdorf-, Widenmayer- und Ifflandstraße westlich der Isar. Bewohnern und Besuchern der Altstadt könnte der ertüchtigte öffentliche Raum der täglichen Erholung am Fluss dienen, sofern das Primat des Fuß- und Radverkehrs durchgesetzt würde. Zur Zeit ist an der ehemaligen Isarpromenade allenfalls ein Spaziergang am Rande lärmenden Autoverkehrs oder eine gefährliche, der Gesundheit abträgliche Radfahrt zur Arbeit möglich. Die Isar spielt in diesem verkehrszernutzten Raum leider keine Rolle. Die vielversprechende Allee am Fluss birgt aber einen Schatz an wunderbaren Aufenthalts- und aufregenden Erlebnismöglichkeiten. Ihn zu heben, ist jetzt DIE Gelegenheit. Die dringende Erneuerung der baufälligen Isarkais steht an, auch die Ludwigsbrücke ist baufällig, muss saniert und deshalb jahrelang gesperrt werden. Das ist die Chance, die Stadt an den Fluss heranzuführen und einen neuen öffentlichen Raum für die Altstadt zu schaffen: den Isarboulevard. Was für die Renaturierung der Isar der Hochwasserschutz war, ist für den Isarboulevard die Sanierung von Ufer und Brücke.

Der Stadtraum des Isarboulevards

Die im Westen der Isar liegende wertvolle Allee liegt, im Gegensatz zur Ostseite, auch bei großer Sommerhitze im Kühlen. Am Morgen erwärmt die aufgehende Sonne den Balkon auf den Kais, in der Mittagshitze sorgen die prächtigen alten Kastanien für angenehmen kühlen Halbschatten. Während Sonnenhungrige das Stranderlebnis auf der Ostseite bevorzugen, lädt der Isarboulevard zum Verweilen

oder Flanieren am Ufer des Flusses ein; der Besucher schaut auf die grünglitzernde Isar, genießt das Murmeln und Rauschen: eine Wohltat für Augen und Ohren. Für das Verweilen unter Bäumen ohne Störung durch Geschäfte kann Raum geschaffen werden: Bänke auf den Kais, Wege nahe am und über dem Wasser, Ausblicke auf die gegenüberliegende Aue, den Isarstrand, den Park des Gasteigs und der Maximiliansanlagen mit Landtag und Friedensengel,

den Hangwald und auf die Freizeit-Vergnügungen auf den Isarinseln gegenüber. Die Isarbalkone an den Brücken können nach ihrer Restaurierung wieder zugänglich gemacht und genutzt werden. Die zum Teil noch denkmalgeschützte Architekturkulisse gibt dem Raum seinen bemerkenswerten Abschluss. Die Chance, diesen öffentlichen Raum für die Bevölkerung neu zu entwickeln und seine stadträumliche Bedeutung zu erschließen, darf nicht vertan werden.

Gegenwärtig wird dieser Raum vom Verkehr dominiert. Ungehemmt fließt dort ein Durchgangs- und Erschließungsverkehr, der mit Lärm und Abgasen den Luftraum unerträglich macht. Die Lärmproblematik entsprechend dem Lärmaktionsplan wird im Gutachten nicht behandelt. Die Luftbelastung durch Stickoxide, die den Jahresgrenzwert von 40 mg/m³ mit bis zu 60 mg deutlich überschreitet, wird gleichfalls nicht thematisiert. Im Beschlussentwurf des Stadtrats vom 21. Januar 2019 wird der hohe Handlungsdruck nicht widerspiegelt. Es gilt, diesen Verkehr auf das Unumgängliche zurückzuführen. Unversöhnlich scheinen sich die „Freiheit fürs unbeschränkte Autofahren“ und das Recht auf gesundes Stadtklima, auf Luft-, Wohn-, Erholungs- und Stadtqualität, nach Natur in der Stadt gegenüberzustehen. Eine „nachfrageorientierte Verkehrsplanung“, wie es das Planungsreferat zur Grundlage der Untersuchung macht, ist nicht mehr zeitgemäß. Die Prämisse muss heißen: Der Verkehr muss sich der Stadt anpassen und nicht die Stadt dem Verkehr.

Die Furcht der Politik vor Bürgerinnen und Bürgern, die sich Mobilität nur mit dem privaten Automobil vorstellen können, steht der Qualifizierung von Münchens Innenstadt entgegen. Die Politiker sprechen von Verkehrswende, von der Reduzierung des Verkehrs in der Innenstadt, ja sogar von einer Altstadt gänzlich ohne Verkehr. Jetzt sollten sie den Mut haben, damit zu beginnen.

Verkehrsgutachten zum Isarboulevard

Das Verkehrsgutachten nimmt als Maßstab zu aller Verblüffung**) die heutige Verkehrsmenge des Straßenzugs an der Auen-, Wittelsbacher-, Erhardt-, Steinsdorf-, Widenmayer- und Ifflandstraße als gottgegeben an. Es entsteht der Eindruck, dass eine zukunftsorientierte Sicht auf die Mobilitätsanforderungen gar keine Rolle spielen sollte und durfte. Als Konsequenz kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass jegliche Reduzierung des Autoverkehrs an der Allee zur Verdrängung des Durchgangs- und Lieferverkehrs in die benachbarten Straßenzüge führen würde. Dass sich die Bewohner der betroffenen Wohngebiete davor fürchten, ist (selbst)verständlich. Die Frage hätte stattdessen lauten müssen: *Wie kann der Verkehr in der Innenstadt reduziert und die Wohn- und Aufenthaltsqualität dadurch verbessert*

werden? Das hätte zu konkreten Entschlüssen auch für den Isarboulevard führen können. So sind die mageren Empfehlungen für den Boulevard den Aufwand eines Verkehrsgutachtens nicht wert.

Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten: Müssen die Stadtverantwortlichen den Zorn der Autofahrer wirklich fürchten?

Furcht ist kein guter Ratgeber. Die Autofahrer sind nicht die egoistische Gruppe, die gefürchtet werden muss; Autofahrer sind auch Fußgänger und Radfahrer und vielleicht sind sie noch mehr, nämlich Liebhaber ihrer Stadt.

Richtig ist, dass Verkehre zur Erschließung und Bedienung der Altstadt notwendig sind. Diese Verkehre werden durch technischen Fortschritt immer weniger störend. Überdies ist die Verkehrsreduzierung am Isarboulevard durch den Mittleren Ring leicht zu verkraften. Es gibt jedoch eine Flächenkonkurrenz der vorhandenen Flächen. Ruhender Verkehr nimmt zu, die Nutzungszeit pro Fahrzeug reduziert sich seit langem, schon aufgrund fehlender Parkflächen. Für die Pendler zu den 70.000 Arbeitsplätzen in der Innenstadt werden angesichts der exzellenten Erschließung der Altstadt durch den ÖPNV keine opulenten Parkplätze benötigt. Viele Arbeitnehmer denken angesichts der Kosten und des zeitlichen Aufwands darüber nach, ob es sich lohnt, mit dem eigenen Pkw zur Arbeit zu fahren. Immer mehr nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel, steigen aufs Fahrrad oder gehen zu Fuß, anstatt im eigenen Pkw im Stau zu stehen und sich anschließend auf eine nervenaufreibende Parkplatzsuche begeben zu müssen. Der Trend, auf einen eigenen Pkw ganz zu verzichten und neben den oben erwähnten Alternativen die vielfältigen Möglichkeiten des Car-Sharings zu nutzen, hat sich verstärkt. Angesichts der Kosten für Fahrzeug, Stellplatz und Parkplatzfrage und des Gewinns für die Stadtluft ist das vor allem für die jüngere Generation keine so schwere Entscheidung mehr.

Auch eine Tempobeschränkung auf 30 km/h hat den Vorteil, dass die Fahrbahnen verschmälert werden können und dadurch deutlich weniger Straßenraum benötigt wird.

Die Mobilitätsgewohnheiten werden sich also ändern.

Was ist eigentlich gemeint mit der Verkehrswende? Welche Ziele muss eine Verkehrswende verfolgen?

Vor allem eine verträgliche Verkehrserschließung, insbesondere der gefragten und geplagten Innenstadt, weniger Luft- und Lärmverschmutzung, mehr Platz für neue Aufenthaltsräume. Mit dem Isarboulevard sollte die Verkehrswende in der Altstadt beginnen. Dies kann und sollte zusammen mit der Baustel-

lensperrung der Ludwigsbrücke erfolgen. An der gesperrten Ludwigsbrücke sollte der Verkehr durch gegenläufige Einbahnregelungen unterbrochen werden. Das Aus- und Einpendeln von Fahrzeugen muss während der Bauzeit sowieso durch den MVV abgefangen werden. Dies gilt auch für den Straßenzug Iffland-, Emil-Riedel-, Oettingen-, Stern- und Auenstraße. Dieser Straßenzug ist für Bewohner, vor allem für Schüler, seit langem unerträglich und gefährlich, er sollte endlich wieder zur Normalität zurückgeführt werden.

Der sicht- und erlebbare Gewinn für die Stadt, ihre Bewohner und Besucher ist so groß, die Gelegenheit, die Verkehrswende mit beeindruckendem Qualitätsgewinn zu erreichen, so überzeugend, dass sich der Stadtrat über das kleinmütige restriktive Verkehrsgutachten durch ein mutiges Bekenntnis zur Stadt-

qualität hinwegsetzen muss.

Der Antrag der Referentin sollte zurückgewiesen und der Auftrag erteilt werden, die Straßenzüge von Verkehr zu entlasten und hierfür geeignete Maßnahmen vorzuschlagen.

*) „Stadt und Fluss – Rahmenplanung innerstädtischer Isarraum. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung“. Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13255 für den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung, Entwurf vom 21. Januar 2019

**) siehe Kommentar von Dominik Hutter: „Auto fahren und Verkehr beruhigen – beides geht nicht“ in der SZ vom 19. Februar 2019

Wolfgang Czisch ist Leiter der Arbeitskreise „Stadt: Gestalt und Lebensraum“ und „Isar“ im Münchner Forum

Spontandemo für den Isarboulevard

„Heute schreiben wir Geschichte!“ Benjamin David (Isarlust e.V.)

MICHELLE ANDERSOHN, LAURA BRENNER



FOTO © MÜNCHNER FORUM

Abb. 1: Rollrasenverlegung: in der unteren Reihe Ulrike Bührlen (Isarlust e.V., 2. v.l.), Pfarrer Rainer Maria Schießler, Landtagsabgeordneter Christian Hierneis, Stadtrat Paul Bickelbacher, dahinter Benjamin David, Wolfgang Czisch (Münchner Forum), Andreas Schuster (GreenCity).

Am Reichenbachkiosk, dem Veranstaltungsort der Demo, fällt direkt auf, wie stark doch die Isar vom dichten Verkehrsgeschehen und der dominanten Bebauung beherrscht wird. Das soll sich ändern. Der Isarboulevard soll Erholungsraum schaffen und den Fluss und seine Ufer wieder zugänglicher machen. Die gegenüberliegende Uferseite ist bei schönem Wetter stark überlastet. Mit der Nutzungsänderung der Wittelsbacher Straße als Isarboulevard

gäbe es mehr Platz für die innerstädtische Freiraumnutzung.

Während der Veranstaltung wurden direkt vor dem Kiosk an der Reichenbachbrücke 50 m² Rollrasen verlegt. Zuerst wurden alle Gäste vorgestellt. Nach einer Ansprache und einem Fototermin für die Presse gab es ein kleinen Imbiss und nach dem Anstich eines Bierfasses Freibier für alle Anwesenden.

Am 7. Juli (bei Schlechtwetter: 14. Juli) soll bereits testweise für ein paar Stunden der Isarboulevard über eine Strecke von 4,5 km für den motorisierten Verkehr

gesperrt werden. In Form einer Großdemonstration findet ein Stern-Fußmarsch zwischen der Kennedybrücke und der Brudermühlbrücke statt. Dabei werden bis zu 20.000 Demonstrant*innen erwartet.

Michelle Andersohn, Bachelor der Geografie, und Laura Brenner, Bachelor der Volkswirtschaftslehre (VWL), derzeit Praktikantinnen in der Geschäftsstelle des Münchner Forums.

Direkte Demokratie für besseren Radverkehr und schönere Städte

Warum in München und vielen anderen Städten Radentscheide laufen

BERNADETTE FELSCH

Die internationale Velo-city-Konferenz 2007 in München war die Initialzündung für mehr Anstrengungen in der Münchner Radverkehrspolitik. 2008 folgte der erste Grundsatzbeschluss Radverkehr und bald darauf auch das Vorhaben, mittels Infrastrukturverbesserungen und einer Radverkehrskampagne eine der fahrradfreundlichsten Millionenstädte in Europa – also eine „Radlhauptstadt“ – zu werden. Unter Federführung des damaligen 3. Bürgermeisters Hep Monatzeder wurde deshalb die gleichnamige Kampagne aus der Taufe gehoben und vom Stadtrat ein bescheidenes Radverkehrsbudget von jährlich zuletzt (2014) 4,5 Mio. Euro beschlossen. Bescheiden deshalb, weil allein die radverkehrsfriendlichere Umgestaltung der Kapuzinerstraße 3,8 Mio. Euro gekostet und damit fast das gesamte Budget für 2013 verschlungen hatte. Die Landeshauptstadt München wurde zudem Mitbegründerin der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK) und wurde im Frühjahr 2014 von dieser auch als fahrradfreundliche Kommune ausgezeichnet. Bis dato hatte die bayerische Landeshauptstadt z.B. die Hälfte aller Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet und über 50 Fahrradstraßen und eine beachtliche Anzahl neu geschaffener Radabstellanlagen eingerichtet – u.a. am Pasinger Bahnhof. Auch die Angebote der Radlhauptstadtkampagne wie der Radlflohmarkt, die Radl-Sicherheitschecks, Neubürger-Radltouren oder die Radlnacht wurden sehr gut angenommen.

Mit der Kommunalwahl 2014 endete die grüne „Regierungsbeteiligung“ im Münchner Rathaus. Das bedeutete auch einen Bruch in der hoffnungsvoll gestarteten Radverkehrsstrategie. Die neue „große Kooperation“ aus CSU und SPD verdoppelte zwar fast umgehend die Nahmobilitätspauschale zur Finanzierung von Rad- und Fußverkehrsprojekten, kippte bald darauf jedoch die beim Planungsreferat beauftragte und bereits fertig ausgearbeitete Planung zum radfreundlichen Umbau der Rosenheimer Straße. Und das, obwohl hier schon mehrere Radfahrende verunglückt waren – zum Teil tödlich. Und obwohl die Rosenheimer Straße neben der 2013 fertig gestellten Kapuzinerstraße im Grundsatzbeschluss als ein priorisiertes „Leuchtturmprojekt“ benannt worden war, um dem Radlhauptstadt-Ziel näher zu kommen!

Anstelle eines Umbaus, bei dem je Fahrtrichtung eine Fahr- oder Parkspur in Radstreifen hätten umgewandelt werden sollen, stellte man nach längerer Debatte Tempo-30-Schilder als „Verkehrsversuch“ auf.

Angenehmer und wirklich sicherer wurde das weiterhin ungeschützte Radfahren auf der Rosenheimer Straße dadurch freilich nicht.

Die Causa Rosenheimer Straße warf ihre Schatten voraus auf die Radverkehrspolitik der folgenden Jahre: Obwohl fast alle Rathaus-Parteien zahlreiche Radverkehrsansträge stellten, sind auf Münchens Straßen bis dato keine nennenswerten Verbesserungen zu sehen – allenfalls zu kleinen Flickwerkstückchen und Instandhaltungsmaßnahmen hat es gelangt: ein bisschen Farbe hier, ein paar Schilder dort. Auch für den schon 2013 vom damaligen bayerischen



Abb. 1: Die Aktiven des Radentscheids

FOTO © MICHAEL WINKLER

Verkehrsminister Joachim Herrmann favorisierten neuen Radschnellweg von München nach Garching gibt es nach wie vor nichts als Machbarkeitsstudien. Selbst für Insider ist längst nicht mehr klar, ob und wer eigentlich wen blockiert, aber offensichtlich ist, dass außer Kleinmaßnahmen keine Verbesserungen für den Radverkehr mehr wahrnehmbar sind. Sogar die Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses Radverkehr wirkt wie ein viele Seiten umfassendes Dokument der Ratlosigkeit, in dem im Gegensatz zu 2008 klare Ziele und eindeutig definierte Aufgaben für die städtischen Referate fehlen. Geradezu folgerichtig wurde Ende 2018 auch die Radlhauptstadt-Kampagne gestoppt.

Die Zahl der getöteten und verletzten Radfahrer*innen ist in München in den letzten Jahren stark gestiegen. Opfer waren in der Mehrzahl Frauen und Kinder, die sich an alle Verkehrsregeln gehalten hatten, aber „übersehen“ worden waren. Alle paar Meter sind fast rund um die Uhr Radwege und Radstreifen zugeparkt, ohne dass dies geahndet wird. Der ADFC-Fahrradklimatest belegt die daraus resultierende große Unzufriedenheit: Über 80 Prozent der Radfahrenden fühlen sich demnach nicht sicher. Und München ist in der Klasse der Städte mit mehr als 200.000 Einwohner*innen gegenüber 2014 um ganze vier Plätze im Ranking abgerutscht.

All dies steht im krassen Widerspruch zum viel geäußerten Anspruch, mehr Menschen aufs Fahrrad bringen zu wollen, um die Luft zu verbessern, den Lärm zu mindern, mehr Platz zu schaffen und das Klima zu schonen. Denn solange die Infrastruktur nicht an den Bedarf angepasst wird und man nicht sicher radeln kann, ist Radfahren für die meisten Menschen keine Option. Dabei wäre das Fahrrad in mindestens 10 von 12 Monaten durchaus eine praktische und preiswerte Alternative – schließlich sind 50 Prozent aller zurückgelegten Wege innerhalb der Stadtgrenzen unter fünf Kilometer lang, 70 Prozent unter 10 km: Das sind ideale Fahrraddistanzen, die man mit dem Rad im Stadtverkehr so schnell und billig zurückzulegen kann wie mit keinem anderen Verkehrsmittel.

Die Unzufriedenheit der Radfahrenden mit der allgegenwärtigen Untätigkeit bei der Radinfrastruktur manifestiert sich inzwischen deutschlandweit in Volks- und Bürgerentscheiden. Mittels direkter Demokratie sollen die Entscheidungsträger*innen wach gerüttelt und für den dringenden Handlungsbedarf

sensibilisiert werden.

Inspiziert vom Berliner Volksentscheid Fahrrad, der 2018 in ein Mobilitätsgesetz mündete, das nun genaue Vorgaben für den Bau guter Radverkehrsanlagen macht und mit Ressourcen hinterlegte ambitionierte Ziele für die Radverkehrsförderung enthält, forderte der ADFC Bayern zur Landtagswahl 2018 von den bayerischen Landtagsfraktionen, sich für ein bayerisches Rad-Gesetz einzusetzen. Mit Ausnahme der CSU stimmten dem auch alle Parteien zu. Zeitgleich fand das erste bayerische Fahrrad-Bürgerbegehren in Bamberg statt, dessen Forderungen schließlich vom dortigen Stadtrat übernommen wurden.

Aktuell laufen in vielen deutschen Städten Radverkehrs-Bürgerbegehren, in Nordrhein-Westfalen sogar ein Volksbegehren auf Landesebene mit dem



Abb. 2: Der geforderte Altstadt-Radring

FOTO © PAUL BÜCKELBÄCHER

Titel „Aufbruch Fahrrad“, dessen Unterschriften am Vortag des Weltfahrradtages (3. Juni) an die Landesregierung übergeben werden sollen. Auch in München sind Ende März 2019 gleich zwei Radverkehrs-Bürgerbegehren an den Start gegangen. Wegen des Koppelungsverbotens fordert das eine („blaue“) Bürgerbegehren eine konkrete Maßnahme, nämlich durchgängige gute Radwege entlang des Altstadt-rings.

Das zweite („gelbe“) Bürgerbegehren fordert allgemeine Verbesserungen der Radinfrastruktur, konkret:

- sichere, mindestens 2,30 Meter breite Radverkehrsanlagen je Fahrtrichtung,
- ein stadtweites, lückenloses und engmaschiges Radverkehrsnetz mit sog. Radvorrangrouten,
- verbesserte Kreuzungen und Einmündungen für mehr Schutz durch abbiegende Fahrzeuge sowie
- stadtweit gute Fahrradabstellmöglichkeiten in ausreichender Menge.



FOTO © BERNADETTE FELSCH

Abb. 3: Bernadette Felsch spricht vor den Teilnehmenden der Rad-Ringdemo am Königsplatz

Der dafür notwendige Platz soll ausdrücklich nicht zu Lasten des Fußverkehrs, der Stadtnatur und des ÖPNVs gehen, sondern – sofern nicht anders möglich – auf bestehenden Fahr- oder Parkspuren entstehen. Initiatoren des Bündnisses sind der ADFC, Green City, Bund Naturschutz, Die Linke, Bündnis 90/DIE GRÜNEN und die ÖDP. Sie haben den Radentscheid fast zwei Jahre lang gemeinsam vorbereitet und sich dabei ausführlich juristisch beraten lassen, damit es dem Münchner Radentscheid nicht ergeht wie dem Bürgerbegehren „Sauber sog' I“ für bessere Luft, das vom Stadtrat 2017 übernommen wurde, dessen geforderte Maßnahmen von diesem jedoch ziemlich offensichtlich auf die lange Bank geschoben werden.

Alle Münchner Parteien und Institutionen waren eingeladen, sich an der Vorbereitung des Münchner Radentscheids zu beteiligen. Und so kamen bis dato über 20 weitere Bündnispartner*innen hinzu, darunter auch das Münchner Forum.

Außerdem unterstützen rund 1.000 „Radlbot-schafter*innen“ den Initiatorenkreis mit den unterschiedlichsten Talenten bei der Öffentlichkeitsarbeit, bei der Organisation von Events und beim Unterschriftensammeln.

Der Zuspruch aus der Bevölkerung ist ebenfalls groß: An der ADFC-Radsternfahrt zum Radentscheid am 7. April 2019 nahmen über 15.000 Menschen teil. Die Unterschriftenlisten haben sich schon in den ersten Wochen schnell und zahlreich gefüllt. 33.000 Unterschriften von kommunalwahlberechtigten Münchnerinnen und Münchnern sind für die Einrei-

chung erforderlich. Der Initiatorenkreis ist zuversichtlich, rasch eine noch deutlich größere Anzahl zu gewinnen.

Alle Details zum Münchner Radentscheid sind auf www.radentscheidmuenchen.de  und in den Sozialen Medien zu finden.

In Regensburg hat sich derweil ebenfalls ein Bündnis aus Verbänden, Parteien und Vereinen zusammengeschlossen, um noch in diesem Sommer einen Radentscheid auf den Weg zu bringen. In weiteren bayerischen Städten gibt es Vorüberlegungen.

Wie die FridaysForFuture-Demonstrant*innen erhoffen sich auch die zahlreichen Radentscheid-Aktivist*innen, dass ihr Engagement zu entschlossenerem Handeln für den Klimaschutz auf allen politischen Ebenen führt. Eine Verkehrswende weg vom subventionierten Verbrennungsmotor, hin zu den Verkehrsträgern des Umweltverbunds könnte nicht nur einen sehr maßgeblichen Beitrag zum Klimaschutz, sondern auch für mehr Lebensqualität in den Städten leisten!

Bernadette Felsch ist Mitglied des Programmausschusses des Münchner Forums, Leiterin des Arbeitskreises „Wer beherrscht die Stadt?“ und Landesvorsitzende des ADFC Bayern e.V.

Alles andere als abgehoben

Die urbane Seilbahn als Treiber der Mobilitätswende

MICHAEL SCHNEIDER

Am 19. Dezember 2018 hat der Münchner Stadtrat beschlossen, den Bau einer Seilbahn entlang des Frankfurter Rings untersuchen zu lassen. In den STANDPUNKTE-Ausgabe 02./03.2019 hat Matthias Hintzen die wesentlichen Parameter einer urbanen Seilbahn vorgestellt. Michael Schneider nimmt nun in den Blick, welche Rolle die Seilbahn für die Mobilitätswende spielt.

Seilbahn auf der mentalen Landkarte

Mit der Seilbahn kommt ein sichtbares Verkehrsmittel in die Stadt. Nach jahrzehntelangen Tunnelräumen deutet sich damit eine Trendwende an. Fahrgäste, die Strecke und die Fahrzeuge werden nicht mehr nur in den Untergrund verdrängt, wo sie sich möglichst unauffällig verhalten sollen. Für die Art und Weise, wie sich Menschen in der Stadt bewegen, sind mentale Landkarten enorm wichtig. Die Streckenführung einer Seilbahn ist im Stadtraum mit einem Blick in den Himmel ablesbar, eine Seilbahn kann die mentalen Landkarten der Stadtbewohner formen und damit auch die Wahl des Verkehrsmittels.

Perlenkette Seilbahn

Bei Hochleistungs-Seilbahnen wie der Dreiseil-Umlaufbahn (3S-Seilbahn) können die Kabinen im dichten 30-Sekunden-Takt fahren, wie Perlen an einer Kette. In der spröden Sprache der Verkehrsplaner werden Verkehrsmittel, in die Fahrgäste jederzeit einsteigen können, Stetigförderer genannt. Die Seilbahn ist in jedem Moment sichtbar, spürbar, erfahrbar, der Fahrgast braucht keinen Fahrplan mehr. Dass er nicht nur die nächste, sondern auf einer langen Geraden noch viele andere Kabinen auf sich zufahren sieht, transportiert eine wichtige Botschaft: die Seilbahn kommt mir entgegen, sie ist Teil der urbanen Grundversorgung, sie ist immer da, wenn ich sie brauche. An dieser Stelle wird die mentale Landkarte auch noch mit einem guten Gefühl eingefärbt.

Die Suche nach dem perfekten Plan

Schienenverkehrsmittel zu bauen ist häufig teuer, die Planung langwierig und aufwendig – verständlich, weil besonders dann, wenn Tunnel gebohrt und gegraben werden, die Verkehrsbedürfnisse von heute, aber auch die einer fünfzig oder hundert Jahre entfernten Zukunft punktgenau getroffen werden müssen. Es beginnt die Suche nach dem perfekten Plan.

Wir alle kennen diese quälenden Projekte: sie heißen Tram-Westtangente oder 2. S-Bahn-Stammstrecke. Beispiel Tram-Westtangente: im Jahr 1991 fällt

der Grundsatzbeschluss des Stadtrats, jahrelang ruht das Vorhaben, später wird es auf die Planungen zum Neubau des S-Bahnhofs Laim abgestimmt. Ein Trassierungsbeschluss wird 2018 gefasst, voraussichtlicher Baubeginn: 2023, Eröffnung: frühestens 2026. Das sind 35 Jahre von der ersten Beschlussfassung bis zur Eröffnung. Ein extremes Beispiel? Keineswegs, jeder erfahrene Planer rechnet Neubauten von U-Bahn und Trambahn inzwischen in Jahrzehnten, nicht in Jahren. Der häufigste Satz, der von Ingenieuren zu hören ist, die Schienenverkehrsmittel planen "Ja, das erleben wir nicht mehr" – wobei bisweilen sogar unklar bleibt, ob sie damit ihren aktiven Dienst oder ihr irdisches Dasein meinen. Kann so die Mobilitätswende gelingen?

Seilbahn durchbricht Planungsroutinen

Beim Seilbahnbau erleben die Planer und Politik etwas völlig Neues: politische Entscheidung und Eröffnung können in derselben Wahlperiode liegen – Mobilitätswende zum Anfassen. Dazu tragen neben einem schlanken Genehmigungsverfahren (in Bayern ist für den Bau einer Seilbahn kein Planfeststellungsverfahren notwendig) auch kurze Planungszeiten und Bauzeiten bei. Selbstwirksamkeit nennt man das in der Psychologie. Erlebt ein Mensch, dass er in kurzer Zeit erreicht, was er sich vorgenommen hat, ermutigt ihn das, weiterzumachen und „das nächste große Ding“ anzupacken. Diese Tatkraft ist es, die Politik, Planer und Bürger für die Mobilitätswende brauchen.

Seilbahn als lernendes System

Die Seilbahn ist ein lernendes Verkehrssystem. Wenige Jahre nach Eröffnung stellt sich heraus, dass an einem Ende der Strecke ein neues Gewerbegebiet entsteht? Die Seilbahn wird einfach um eine Station verlängert. Oder ein früheres Bundeswehrgelände wird neu bebaut, in der Nähe fährt schon eine Seilbahn? Dann werden einige neue Stützen gesetzt, die Seilführung verändert und die Seilbahn kann das Neubaugebiet anbinden. Oder: Der letzte Kilometer der Seilbahn hat zu wenige Fahrgäste? Kein Problem, dann wird dieser letzte Kilometer eben zurück-

gebaut. Das entlastet nicht nur den Haushalt, sondern auch Politiker und Planer.

Die Seilbahn muss nicht am ersten Tage perfekt sein. Sie darf besser werden, sich entwickeln. Politiker, Planer und Bürger lernen aus ihren Erfahrungen. Bei der Schiene sieht es anders aus. Am Ende eines perfekten Plans steht dann – wenn sie denn gebaut wird – die perfekte U-Bahn oder die perfekte Straßenbahn. Sollte sich dann herausstellen, dass sie nicht ganz so perfekt ist, wird das Vorhaben trotzdem mit Zähnen und Klauen gegen jede Kritik verteidigt, schon aus Prinzip. Wer den perfekten Plan macht, kann nicht irren. Wenn die Bürger damit nicht zurechtkommen, sind sie eben selbst schuld, weil sie die Schönheit der Planung nicht begreifen. Daraus lernt niemand. Wer den perfekten Plan macht, ist für Kritik so empfänglich wie das Zentralkomitee der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands. Auch deswegen durchbricht eine Seilbahn lang geübte Planungsroutinen.

Nicht für die Ewigkeit

Eine Seilbahn ist nicht für die Ewigkeit gebaut, sie kann auch als kostengünstiger Vorläufer für U-Bahn oder Straßenbahn dienen. Diese Chance lässt die Landeshauptstadt in Freiam gerade spektakulär verstreichen. Nach einer über zehnjährigen Diskussion darüber, ob nun die Straßenbahn oder die U-Bahn das Verkehrsmittel der Wahl ist, entschied sich der Stadtrat für – ja, genau: nichts. Die Suche nach dem perfekten Plan führt in Freiam zu äußerst unperfekten Lösungen. In diesem Jahr ziehen die ersten neuen Bewohner ein und finden einen Stadtbus im 20-Minuten-Takt vor, der zu einer störanfälligen S-Bahn fährt. Verkehrssozialisation lässt sich das nennen, was dort, im Münchner Westen, gerade in einem Realexperiment mit alsbald 30.000 Menschen passiert. Dass das Auto einfach immer noch das beste Verkehrsmittel ist, daran werden die neuen Bewohner von Freiam damit vom ersten Tage gewöhnt. Sie später, also nach 2040, wenn – vielleicht – eine U-Bahn nach Freiam fährt, zum Umsteigen zu bewegen, ist ein Ding der Unmöglichkeit. Dabei hätte gerade Freiam ein Experimentierfeld für innovativen öffentlichen Nahverkehr sein können. In den Bebauungsplänen lässt sich eine Seilbahn von Anfang an verankern. So aber reiht sich Freiam ein in eine lange Reihe autofixierter Münchner Trabantenstädte – und das im Jahre 2019!

Geringere Risiken für ein Seilbahnvorhaben

Noch ein gewichtiges Argument spricht für die urbane Seilbahn: während der Bauzeit werden die Stadtbewohner kaum beeinträchtigt. Der Verkehrsplaner und Seilbahnbefürworter Heiner Monheim bezeichnet den Bau von Seilbahnen mit einem Begriff aus der Medizin: minimalinvasiv.

Genau das Gegenteil, nämlich maximalinvasiv, ist oft der Bau von Schienenverkehrsmitteln.

Wir allen kennen die alten Fotografien mit den tiefen Baugruben, dem Gewirr aus Kabeln und Rohrleitungen, den provisorischen Gehwegen und Fahrbahnen, mit denen zentrale Plätze wie der Marienplatz und der Stachus beim U- und S-Bahnbau in Mondlandschaften verwandelt wurden. Der Bau von Schienenverkehrsmitteln bedingt oft einen halben Stadtumbau, damit werden viele friedliebende Bürger durch die Planung zu „Betroffenen“, die dann über Nacht zu NIMBYs (Not In My Backyard) mutieren. Wenige, gut organisierte NIMBYs können



Abb. 1: Kienberg Marzahn und Umgebung (IGA 2017-Gelände) in Berlin

dann, unterstützt von ihren Anwälten, sinnvolle und wichtige Vorhaben, die dem Gemeinwohl dienen, zu Fall bringen. Eine solche NIMBY-Aktion führte etwa in Hamburg dazu, dass die neue SPD-Alleinregierung unter Olaf Scholz im Jahr 2011 die weit fortgeschrittene Stadtbahnplanung fallenließ, obwohl bereits ein Planfeststellungsverfahren für den ersten Bauabschnitt lief.

Auch München hat echtes NIMBY-Potenzial zu bieten. Bei einer Info-Veranstaltung zur Tram-Nordtangente durch den Englischen Garten im Dezember 2018 wurden bereits in Gelbwesten gewandete Wutbürger gesichtet.

Wertvollste Ressource Personal

In Deutschland ist das Wuppertaler Seilbahnprojekt am weitesten fortgeschritten. Dort können die Bürger

in einer Befragung im Mai 2019 ihr Votum abgeben, ob die Stadt die nach nordrhein-westfälischem Seilbahnrecht erforderliche Planfeststellung bei der Bezirksregierung beantragen soll. Das bedeutet nicht, dass das Seilbahnprojekt glatt durchgeht. In der 350.000-Einwohner-Stadt entzündete sich die Kritik der Bürger daran, dass bestehende Buslinien ausgedünnt oder eingestellt würden, wenn die Seilbahn vom Hauptbahnhof zur Bergischen Universität und weiter zum Küllenhahn fährt. Die Wuppertaler Stadtwerke (WSW) als zukünftiger Betreiber der Seilbahn erkannten in dem Vorhaben die Chance, ihre hohen Personalkosten zu senken, wenn Busfahrten eingespart würden. Für nordrhein-westfälische Großstädte mit ihren oft schuldengeplagten kommunalen Haushalten durchaus verständlich, in der öffentlichen Wahrnehmung aber ausgesprochen unglücklich.

In München ist die Seilbahn kein Sparpaket wie in Wuppertal, trotzdem geht es auch hier ums Personal. Fahrpersonal ist die wertvollste Ressource der



Abb. 2: Kienberg Marzahn und Umgebung (IGA 2017-Gelände) in Berlin

Verkehrsunternehmen in der Region München. Alle Streckenneubauten für U-Bahn und Tram und neue Buslinien stehen und fallen damit, ob es gelingt, neues Fahrpersonal in die teuerste Stadt Deutschlands zu locken. Das Potenzial innerhalb der Region ist längst ausgeschöpft, schon heute lässt sich beobachten, dass sich die in München ansässigen Verkehrsunternehmen gegenseitig die Mitarbeiter abwerben. Eine Seilbahn lässt sich dagegen mit sehr wenig Leitungs- und Aufsichtspersonal betreiben, das wertvolle Fahrpersonal bleibt für die Strecken, wo U-Bahn, Bus und Tram auch weiterhin unersetzlich sind.

Chance für die Stadtentwicklung

Auch bei der Diskussion um Flächenreserven für den Wohnungsbau spielt die Seilbahn ihre Rolle – in sonst schwer erschließbaren Bereichen, die von Gleisen halb umschlossen sind (Berduxstraße) oder jenseits der Bahnlinie Daglfing - Johanneskirchen (SEM Nordost). Anstatt weitere Jahrzehnte mit dem Lamento über die Trennungswirkung dieser

Bahnstrecke zu verbringen und in milliardenschweren Tunnelräumen zu schwelgen, lässt sie sich an mehreren Stellen mühelos mit einer Seilbahn überspannen.

In seiner Untersuchung „Wohnbauflächenreserven in der Region München“ hat der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV München) im September 2017 Flächenreserven für Wohnungsbau in der Region München zusammengetragen. Viele dieser Flächen liegen nur ein bis zwei Kilometer vom nächsten Bahnanschluss entfernt. Die sogenannte „letzte Meile“ von der S-Bahn lässt mit der Seilbahn bequem überwinden und kann von Anfang in die Bebauungspläne eingearbeitet werden. Und diese letzte Meile ist immer auch die erste Meile. Wer seine Fahrt mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds beginnt, setzt sie auch damit fort. Wer dagegen vor der Haustür ins Auto steigt, bleibt häufig drin sitzen.

Mobilitätswende wird gemacht

Die Mobilitätswende braucht Begeisterung. Dazu passen keine „Eigentlich-müsste-man-endlich“-Debatten. Diese Debatten sind fruchtlos, freudlos, nehmen engagierten Planern, Politikern und Bürgern den Schwung und die Überzeugung, gestalten zu können. Wie viel Begeisterung löst ein Verkehrsmittel aus, das einfach gemacht werden kann, eine Planung, deren Umsetzung alle Beteiligten erleben – in überschaubarer Zeit?

Vom menschengemachten Klimawandel wissen wir, dass eine Verhaltensänderung heute sich erst in Jahrzehnten am System ablesen lässt. Ursache und Wirkung fallen zu weit auseinander - ist das bei der Verkehrsplanung so sehr viel anders? Planungen von Schienenverkehrsmitteln liegen bis zur Umsetzung außerhalb der erfahrbaren Spanne, in der Zeit dazwischen sprießt bei Bürgern, Planern und Politikern der Zweifel, ob sie wirklich noch gestalten können. Dieser Zweifel ist pures Gift für die Mobilitätswende.

Mobilitätswende heißt auch, den Umweltverbund zu erweitern. Zu U-Bahn, Bus und Tram gehört heute in München selbstverständlich das MVG Rad und morgen eben die Seilbahn. Die Seilbahn ist nicht nur ein Verkehrsmittel von vielen, die Seilbahn ist Treiber, Türöffner, Beschleuniger für die Mobilitätswende, sie sorgt für Bewegung in der Stadt und für Bewegung in einer festgefahrenen verkehrspolitischen Debatte.

Michael Schneider ist Mitglied im Münchner Forum und wirkt im Redaktionsteam für die Sendung „Forum aktuell“ auf LoRa 92,4 mit.

Billigungsbeschluss B-Plan Nr. 1975a Alte Akademie **Fraktionszwang – Wider besseres Wissen!**

WOLFGANG CZISCH

Schon lange bewegt die Öffentlichkeit die Frage, was für München und seine Fußgängerzone als positive Entwicklungsoption gelten muss. Wir kamen, als die Alte Akademie zur Entwicklung anstand, zu dem Ergebnis, dass eine weitere forcierte Entwicklung des Warenangebotes keine qualitative Verbesserung mehr bringen kann. Das Über-Angebot macht aus der Innenstadt ein Kaufhaus und schädigt den Münchner Mittelstand. Folglich sollten Räume dazu genutzt werden, ein kulturelles Angebot zu machen. Eine adäquate Entwicklung wäre die Darstellung der geistigen Ressourcen Münchens an diesem Ort. In der Alten Akademie könnte die Vielfalt der Wissenschaftsfelder in München vorgestellt werden und jungen Menschen eine berufliche Angebotspalette präsentiert werden. Die Fußgängerzone würde aus der Monostruktur herausgeführt und neue qualitätsvolle Attraktivität gewinnen. Mit allen naturwissenschaftlichen Universitäten und Hochschulen, dem Fraunhofer-Institut und der Max-Planck-Gesellschaft und dem Münchner Forum wurde ein Konzept entwickelt, in dem der Bezug der Alten Akademie zur Wissenschaft aufgegriffen und neu belebt werden sollte.

Das Konzept scheiterte an den Gewinnerwartungen des damaligen bayerischen Finanzministers Kurt Faltlhauser. Der Glaube, dass der Handel auch das Feld der Kultur bestellen wird, ist längst ausgeübt. Trotzdem setzte der Minister auf Kosten der Qualität der Münchner Innenstadt, des Mittelstandes, der Hochschulen und der Präsentation der Münchner Wissenschaft eine Erbbaurechtslösung mit weiterem Einzelhandelsschwerpunkt durch.

Auch die LH München zeigte wenig Interesse, die Fußgängerzone aus der Monokultur zu holen, und reichte hilfreich die Hand bei der Umnutzung der Alten Akademie von „Gemeinbedarf Verwaltung“ in „Kerngebiet“. – Also Gewinn für die Staatskasse auf Kosten der Qualität der Altstadt, der Tradition und Geschichte?

Heute geht es nur noch um die Raum-Qualität, Aufenthaltsqualität und den schieren Platz für die Fußgänger. Aber selbst da wird dem Kommerz der Vorzug gegeben, so sieht es die Vorlage des zuständigen Planungsreferates unter Professor Elisabeth Merk sowie der Fraktionen von CSU und SPD und Oberbürgermeister Dieter Reiter vor. An der engsten Stelle der Fußgängerzone soll Fußgängern der dringend erforderliche Raum genommen und dem Unternehmer Benko, dessen Signa AG – inzwischen auch Eigentümerin der Karstadt und Kaufhof AG – 2013 den südwestlichen Teil der Alten Akademie im Erbbaurecht übernommen hat, zur Verwertung gegeben werden.

Bei der Auseinandersetzung um die öffentlichen Arkaden, die zum Nutzen der Fußgänger noch unter Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel rechtlich

festgesetzt sind, stellte sich auch heraus, dass die Stadt nicht in der Lage war, diesen öffentlichen Raum instand zu halten und zu pflegen („Spielt die Verwaltung dem Investor in die Hände?“ STAND-

Fraktionszwang:

In Deutschland gilt gemäß Artikel 38 Absatz 1 Satz 2 Grundgesetz (GG) das Prinzip des freien Mandats und der Unabhängigkeit des einzelnen Abgeordneten. Danach sind die Abgeordneten des Deutschen Bundestages [gleiches gilt für kommunale Parlamente; DS] „Vertreter des ganzen Volkes, an Aufträge und Weisungen nicht gebunden und nur ihrem Gewissen unterworfen“. Das freie Mandat ist wesentlicher Bestandteil demokratischer Repräsentation und essentiell für die Funktionsfähigkeit parlamentarischer Mehrheitsentscheidungen.

Durch den Fraktionszwang wird das freie Mandat der Abgeordneten in der Praxis allerdings regelmäßig eingeschränkt. Dabei wird oft zwischen verschiedenen Formen der Einflussnahme unterschieden, die sich in verfassungswidrigen Fraktionszwang und zulässige Fraktionsdisziplin unterteilen lassen, wobei eine exakte Grenzziehung nicht möglich ist. Diese Unterscheidung beschreibt zudem das Spannungsverhältnis zwischen der verfassungsrechtlich gesicherten Unabhängigkeit der Abgeordneten und Artikel 21 Absatz 1 Satz 1 GG, der die Aufgabe der Parteien enthält, bei der politischen Willensbildung des Volkes mitzuwirken.

Quelle: www.juraforum.de/lexikon/fraktionszwang ↗

Zum Weiterlesen:

Volksparteien: Selbsttötung per Fraktionszwang (Wolfgang J. Koschnick 15.1.2019; Link: <https://www.heise.de/tp/features/Volksparteien-Selbsttoetung-per-Fraktionszwang-4271103.html?seite=all> ↗)

PUNKTE 6.2018, S. 28-32). Also sollen die Arkaden verschwinden bis auf einen unbrauchbaren, nicht durchgängigen Rest. Daraus ergibt sich sogar noch eine Verschärfung der Monofunktion, diesmal auf Kosten der Fußgänger.

Mit den Mandatsträgern kann man darüber sprechen. Viele Stadträte der genannten Fraktionen befürworten diese Entwicklung keineswegs, sie zeigen sich betroffen. Trotzdem soll der fatale Weg gegen das Zu-Fuß-Gehen ohne erkennbare Not durchgedrückt werden. Die Wirtschaftlichkeit der Kommerzmeile leidet nicht darunter, wenn der Fußgänger beachtet wird. Rückzugsorte und Entschleunigung sind jetzt schon Mangelware. Manche Besucher beginnen wegen der Enge in der Fußgängerzone sogar den Ort zu meiden.

Dass so ein Beschluss mit Geruch gefasst wird, ist dem Missbrauch des Fraktionszwangs geschuldet. In der Gemeindeordnung ist dieser Zwang nicht vorgesehen, und er ist demokratisch bedenklich. Welches Gut soll hier geschützt werden, wer profitiert davon? Jedenfalls nicht die Münchner. Daher der Appell an die Rathauspolitik: Gebt die Abstimmung frei.

Wolfgang Czisch war von 1973 bis 1996 ehrenamtlicher Stadtrat (SPD-Fraktion), Korreferent im Referat für Stadtplanung und Bauordnung von 1984 bis 1996 und 1. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums von 1999 bis 2012. Dort leitet er den Arbeitskreis „Stadt: Gestalt und Lebensraum“.

Die Arkaden der Alten Akademie **Freiherr vom Stein und das bürgerschaftliche Engagement**

„Nicht der Erfolg soll uns in unseren Handlungen bestimmen, ihn hat die Vorsehung dem Auge des Menschen entrückt. Die Menge der ineinandergreifenden Umstände, von denen er abhängt, ist unübersehbar und unerforschlich. Daher hat die Vorsehung den Menschen das Gefühl für Recht und Pflicht gegeben, das uns oft gebietet, selbst bei der anscheinenden Gewißheit des Nichterfolgs zu handeln.“

Der Planungsausschuss des Münchner Stadtrats hat sich in seiner Sitzung vom 2. Mai 2019 mit der Mehrheit von CSU und SPD über die von der Münchner Bürgergesellschaft erhobenen Einwendungen hinweggesetzt. Entsprechend dem Billigungsbeschluss soll der öffentliche Raum der Arkaden um 400 qm reduziert und in Verkaufsflächen umgewandelt werden. Es ist davon auszugehen, dass in der Vollversammlung am 15. Mai dieser Beschluss bestätigt werden wird.

Ob das Ringen der Bürgerschaft um die Erhaltung der Arkaden des Wiedemann-Baus vielleicht doch noch Erfolg haben kann, wenn alle juristischen und politischen Möglichkeiten ausgelotet werden, ist derzeit nicht vorhersehbar.

Aber schon vor rund zweihundert Jahren machte Freiherr vom Stein (1757-1831) den Bürgern Mut, auch in scheinbar aussichtslosen Situationen nicht aufzugeben. „Selbst bei der anscheinenden Gewißheit des Nichterfolgs“ sollen die Bürger nicht kapitulieren, denn es ist nicht auszuschließen, dass Umstände eintreten, die letztlich doch noch zum Erfolg führen.

In diesem Sinn wird das Münchner Forum die weiteren Schritte des Bebauungsplanverfahrens Nr. 1975 a aufmerksam begleiten.

KLAUS BÄUMLER

Zum Weiterlesen

Das aus dem Jahr 1822 stammende Zitat findet sich in:

Walther Hubatsch (Hrsg.): Freiherr vom Stein. Briefe und Amtliche Schriften. Band 6, Dokument 443, S. 463f., Stuttgart 1965 (= Große Stein-Ausgabe)

Erich Botzenhart, Gunther Ipsen (Hrsg.): Freiherr vom Stein. Ausgewählte politische Briefe und Denkschriften, S. 400, Stuttgart 1955.

Rückblick auf die Standpunkte-Jubiläumsausgabe „50 Jahre Münchner Forum“ **Berichtigungen und Klarstellungen**

DETLEV STRÄTER

Die Jubiläumsschrift unserer STANDPUNKTE-Ausgabe „Wir alle sind München“ anlässlich des 50. Geburtstages des Münchner Forums hat Beachtung gefunden. Aufmerksame Leserinnen und Leser haben uns Rückmeldungen gegeben und auf Fehler, Unrichtigkeiten und vermeintliche Fehlinterpretationen hingewiesen. Für die Fehler und Unrichtigkeiten entschuldigen wir uns. Dass manche Beschreibungen/ Darstellungen auch anders gesehen werden können, möchten wir zugestehen und darauf selbstverständlich hinweisen.

Einer der aufmerksamsten Leser der Jubiläumsschrift ist Alt-Oberbürgermeister Dr. Hans-Jochen Vogel. In einem ausführlichen Schreiben hat er uns auf mehrere Unebenheiten hingewiesen, über die wir auch unsere Leser/innen informieren wollen und hiermit berichtigen.

Selbstverständlich hat Dr. Vogel recht, wenn er darauf hinweist, dass er nicht erst seit 1962, wie auf Seite 15 geschrieben, sondern bereits seit 1960 Oberbürgermeister von München gewesen ist – dies gehört zum kommunalpolitischen Allgemeinwissen in München, ist uns dennoch beim Redigieren des Textes durchgerutscht.

Ebenso berechtigt ist sein Hinweis, dass der Stadtrat auf seinen, Dr. Vogels Antrags hin nicht nur „den Freistaat Bayern, die Nachbarlandkreise und Nachbargemeinden, sämtliche Bezirksausschüsse und mehr als 50 Institutionen zu einer Prüfung des Entwurfs und zu einer kritischen Äußerung“ zum damaligen Stadtentwicklungsplan-Entwurf 1962 („Jensen-Plan“) eingeladen habe, wie in unserem Text „50 Jahre zwischen Planung, Leben und Politik“ auf S. 15 aus dem Vogel-Buch „Die Amtskette“ (1972) zitiert wird. Unser Text moniert, wie im Jubiläumsheft (auf S. 15) zu lesen ist, dass „also nur Institutionen“ eingeladen worden seien. Dr. Vogel kritisiert zu Recht, dass das Zitat unvollständig ist und außen vor lässt, dass nicht nur „mehr als 50 Institutionen“, sondern „mehr als 50 Institutionen und Verbände“ zur Kritik eingeladen waren (Die Amtskette, S. 37). Und im Buch wie auch in seinem Schreiben erwähnt Dr. Vogel ausdrücklich den Werkbund, der grundsätzliche Bedenken erhob an dem Prinzip der Sternstadt, das dem Jensen-Plan für München zugrunde lag, und stattdessen das Prinzip der Bandstadt favorisierte.

Der Begriff der „autogerechten Stadt“ ist ein Axiom, das in der städtebaulichen und verkehrspolitischen Geschichte der bundesdeutschen Nachkriegszeit der 1950er und 60er Jahre eine feste Größe hat.

Immer wieder wird darauf hingewiesen, dass dem aufkommenden Automobilzeitalter gleichsam vorausseilend planerisch der „rote Teppich“ ausgebreitet wurde mit expansiven Straßenausbauvorhaben in Stadtentwicklungs- und Verkehrsplänen. In ihnen wurde die Gestaltung der Städte den Erfordernissen des individualisierten Pkw-Verkehrs unterworfen – gleichsam nach dem Vorbild der Entwicklung in den USA. In der Bundesrepublik gibt es hinreichend Beispiele dafür, dass die Bevorzugung der Straße gegenüber der Schiene in den Städten Vorrang hatte – in Hannover, in Hamburg, im Ruhrgebiet und anderswo. Für München mag Alt-OB Vogel dies



nicht gelten lassen. Bereits im Nachwort zum Buch von Münchner Forum-Mitbegründer Karl Klühspies („München NICHT wie geplant“, Franz-Schiermeier-Verlag, München 2015), in dem der Autor das stadtentwicklungspolitische Ziel der „autogerechten Stadt“ anhand verschiedener Beispielmaßnahmen unterfüttert, widerspricht Dr. Vogel: „Auch der Stadtentwicklungsplan selbst war durchaus nicht primär auf die Bedürfnisse des Autos ausgerichtet“ (S. 300). Das US-amerikanische Vorbild habe seinerzeit überhaupt keine Rolle gespielt: „Kann die Stelle benannt werden, in der es im Stadtentwicklungsplan erwähnt wird?“, fragt Dr. Vogel. Statt eine Antwort zu geben, verstecken wir uns hinter unserem Autor Oskar Holl, der kolportiert, dass der damalige Münchner OB Vogel bei einer USA-Reise „abschreckende Beispiele von ‚autogerechter Stadt‘ gesehen hatte“ (S. 16). – Wir möchten diesen Dissens nicht entscheiden, sondern auf ihn hinweisen. Für Planungshistoriker mag die Retrospektive auf die Frage der „autogerechten Stadt“ als Utopie von vorgestern und gestern bedeutsam sein für das, was später folgte. Für die Stadtpolitik von morgen ist die Frage beantwortet, dass die „autogerechte Stadt“ zweifelsfrei keine Option für die Zukunft der Stadt ist – und auch wohl nie war.

Alt-OB Vogel hat völlig recht mit seiner Intervention, dass er nicht nur ein „Förderer“ des Münchner Forums war, „sondern einer, der seine Gründung angeregt hat“ (Schreiben von Dr. H.-J. Vogel an das Münchner Forum vom 31.01.2019). Die Textpassage, in der Dr. Hubert Abreß, seinerzeit ingenieüser Leiter des neu geschaffenen städtischen Referats für Stadtentwicklung (und später Staatssekretär im Bundesbauministerium unter Bauminister Dr. Vogel ab 1972), als „ebenfalls ein Förderer des Münchner Forums“ (S. 17) apostrophiert wird, soll aber eher die Sympathien für das Münchner Forum in der damaligen Stadtspitze unterstreichen als die Rolle des damaligen OBs bei der Gründung des Münchner Forums mindern. An anderer Stelle („Back to the roots – OB Vogel und das Münchner Forum“, S. 31) würdigen wir die Rolle von OB Vogel bei der Gründung des Münchner Forums ausdrücklich.

Stadtrat Walter Zöllner und auch Alt-OB Hans-Jochen Vogel weisen zu Recht darauf hin, dass Erich Kiesl mitnichten der erste Oberbürgermeister der CSU in München war (von 1978 bis 1984; S. 18). Karl Scharnagl war von 1945 bis 1948 und zuvor von 1926 bis 1933 Münchner Oberbürgermeister (1945 war er Mitbegründer der CSU).

Und wie soll man die Bemühungen um ein soziales Bodenrecht bewerten? Die planerischen und gesetzgeberischen Bemühungen des Bau- und späteren Justizministers Dr. Vogel und seiner Mitstreiter in der ersten Hälfte der 1970er Jahre wurden zur Mitte des

Jahrzehnts vom kleineren Koalitionspartner, auch der eigenen Partei/Fraktion und vor allem der konservativen Opposition im Bundestag und über den Bundesrat ausgebremst. Andererseits: Es wurden Modelle und Instrumente für einen Bodenwertausgleich auf höchster politischer Ebene debattiert, die gerade heute praxistauglich wären und deren Debattenniveau erst wieder erreicht werden müsste. Die Kritik des ehem. Bundesbauministers Vogel am Postulat, dass sein „Ruf“ nach einem sozialen Bodenrecht „damals [1972] fast unerhört geblieben“ sei (S. 24), ist insofern berechtigt: „Vielmehr hat die Bundesregierung noch vor Ende meiner Amtszeit als Bundesbauminister eine Novelle zum Bundesbaugesetz in den Bundestag eingebracht, in dem der Planungswertausgleich wenigstens zu 50 Prozent vorgesehen war. Die damalige Opposition – also die Union –, die im Bundesrat die Mehrheit besaß, hat ihn dann im Verlauf der Beratungen aus dem Entwurf gestrichen.“ (ebd.) – Gilt es doch heute, die Debatte aufzugreifen und weiterzuentwickeln. Die Rahmenbedingungen haben sich dafür verschlechtert, insofern müssen die Vorschläge für ein soziales Bodenrecht radikaler werden.

Abschließend wünscht Alt-OB Dr. Hans-Jochen Vogel in seinem Schreiben „dem Münchner Forum, dass es auch in Zukunft aktiv an der Gestaltung und Planung unserer Stadt mitwirkt“. Dafür danken wir Dr. Vogel herzlich. Vielleicht können es die Jubilare zum 100-jährigen Bestehen des Münchner Forums 2068, sollte es dazu kommen, im Rückblick bewerten, ob dies gelingen konnte.

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

Zum Weiterlesen:

Das Jubiläumsheft können Sie in gedruckter Form in der Geschäftsstelle des Münchner Forums kostenfrei abholen.

Legislating Architecture: Architecting after Politics

Ein Ausstellungsprojekt von Brandlhuber+ und Christopher Roth

Wann: Donnerstag, 14. März 2019 bis Samstag, 8. Juni 2019

Öffnungszeiten: Di bis Fr 11.00 bis 18.00 Uhr, Sa 11.00 bis 17.00 Uhr

Veranstaltungsort: „aut. architektur und tirol“ im Adambräu in Innsbruck, Österreich, Lois Welzenbacher Platz 1

Wer gestaltet Gesetze? Was gestaltet Architektur? Wem gehört der Boden? Wer baut die Welt? Diese aktuellen Fragen nach der politischen Handlungsfähigkeit von ArchitektInnen stehen im Mittelpunkt von drei Filmen; Architektur wird dabei nicht nur als gebaute Umwelt, sondern als gesellschaftliches Feld verstanden: Der Film **Legislating Architecture** (2016) ist ein Zusammenschnitt von Gesprächen mit einer Reihe von ArchitektInnen. Im Fokus steht die Fragestellung, inwiefern Gesetze und Regeln (Normen, Bauordnungen, aber auch Sicherheitsvorschriften oder das Steuerrecht) die gebaute Umwelt und

die Architekturpraxis prägen. – Der zweite Film **The Property Drama** (2017) fokussiert die Thematik, wem der Grund und Boden gehört, auf dem wir bauen. Als Manifest zum Umgang mit Bodeneigentum stellt er einen Zusammenhang zwischen steigenden Grundstückspreisen und dem Zerfall sozialen Lebens in den Städten her. – Der jüngste Film **Architecting after Politics** (2018) führt in Spielfilmlänge fort, was die beiden Kurzfilme begonnen haben und mündet in die entscheidende Frage: Who architects? Wer baut die Welt? Durchaus kontroverse Antworten darauf liefern u. a. die Architektin und Aktivistin Phyllis Lambert, der „Anarcho-Kapitalist“ Patrick Schumacher, der legendäre deutsche Sozialdemokrat *Hans-Jochen Vogel*, die amerikanische Architektin, Theoretikerin und Autorin Keller Easterling und der flämische Baumeister Leo van Broeck.

In der Ausstellung „Legislating Architecture | Architecting after Politics“ werden die verschiedenen Themenfelder innerhalb der Auseinandersetzung mit Architektur, Politik und Wirtschaft vorgestellt. Die Ausstellung wurde in Kooperation mit vai Vorarlberger Architektur Institut, Dornbirn, sowie station+, DARCH sowie ETH Zürich erstellt.

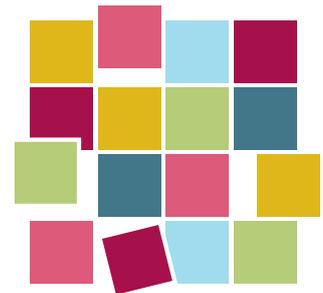
Mehr unter <https://aut.cc/ausstellungen/legislating-architecture> ↗

12. Wohnprojekttag 2019

Unter dem Motto „Das QUARTIER gestalten WIR - Wohnprojekte als Partner in der Quartiers- und Nachbarschaftsentwicklung“ findet am **12. und 13. Juli 2019** der 12. Wohnprojekttag im **Kulturzentrum Gasteig** in München statt.

Weitere Informationen sowie die Anmeldung unter: <http://www.mitbauzentrale-muenchen.de/home.html> ↗

12. WOHN
PROJEKT
TAG 2019



Möchten Sie etwas zu unseren STANDPUNKTEN beitragen? Wir würden uns freuen!
Hier die geplanten Schwerpunktthemen der kommenden Ausgaben:

7.2019 Erhalt natürlicher und gesunder Lebensräume

8/9.2019 Stadtentwicklung 2.0

10.2019 Resümee – 20 Jahre Messestadt

11.2019 Straßenraumgestaltung

12.2019/1.2020 Gender- und Diversity-gerechte Stadtentwicklung

Forum Aktuell auf LoRa 92,4 UKW

Montag, 13. Mai 2019, 19:00 bis 20:00 Uhr

Seilbahnen in München

München hebt ab. Vor drei Monaten beschloss der Münchner Stadtrat, eine Machbarkeitsstudie für eine Seilbahn über dem Frankfurter Ring in Auftrag zu geben. Seilbahnen sind in vielen Teilen der Welt längst aus dem Gebirge in die Städte gekommen, als urbanes Verkehrsmittel, das ganz neue Verbindungen möglich macht. Eine Seilbahn, sichtbar für alle, überschwebt die Stadt, kennt keinen Stau, luftig, experimentell und doch geerdet, technisch bewährt seit über einhundert Jahren. Wo sind die Stärken, die Grenzen der Seilbahn, welchen Beitrag zur Mobilitätswende leistet sie, wo passt sie ins Gefüge der Stadt, verträgt sich mit Bus und Bahn?

Michael Schneider im Gespräch mit Matthias Hintzen (AK Attraktiver Nahverkehr)

<http://muenchner-forum.de/im-radio/> 

Arbeitskreise im Mai

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

Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘

Leitung: Dr. Wolfgang Beyer, Prof. Wolfgang Hesse
nächstes Treffen: Do. 16. Mai 2019, 18:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Maxvorstadt‘

Leitung: Martin Fürstenberg
nächstes Treffen: Mi. 22. Mai 2019, 18:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘

Leitung: Berthold Maier, Matthias Hintzen
nächstes Treffen: Do. 23. Mai 2019, 18:30 Uhr

Arbeitskreis ‚Nachhaltige Quartiere‘

Leitung: Patric Meier, Cornelia Jacobsen
nächstes Treffen: Mo. 27. Mai 2019, 19:00 Uhr
zusammen mit

Arbeitskreis ‚Wer beherrscht die Stadt?‘

Leitung: Bernadette Felsch
nächstes Treffen: Mo. 27. Mai 2019, 19:00 Uhr

IMPRESSUM

STANDPUNKTE ISSN 1861-3004
Münchner Forum – Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.
Schellingstr. 65, 80799 München
fon 089/282076, fax 089/2805532
email: info@muenchner-forum.de 
www.muenchner-forum.de 
www.facebook.com/muenchnerforum 

V.i.S.d.P.: Dr. Michaela Schier
Redaktionsschluss: 19.04.2019
Redaktion: Klaus Bäumler, Caroline Klotz, Dr. Georg Kronawitter, Dr. Michaela Schier, Dr. Detlev Sträter
Layout: Caroline Klotz
Endredaktion: Dr. Detlev Sträter

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