

Standpunkte

Online-Magazin

3.2020

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



FOTO © ALLGEMEINE SÜDBODEN GRUNDBESITZ AG



Liebe Leserin, lieber Leser,
München lebt von seiner Wirtschaft – gewiss. Aber auch umgekehrt gilt: Seine Wirtschaft lebt von München – und das nicht schlecht. Von einem exquisit qualifizierten Arbeitskräfteangebot, von der Vielfalt der Wissenschafts-, Forschungs- und Ausbildungseinrichtungen, von den national und international hervorragenden „harten“ und „weichen“ Standortbedingungen. Die Frage nach der Entwicklung des Gewerbes in der Stadt hat viele Facetten: Nicht unbedeutend für die Münchner Stadtentwicklung ist aktuell der Umstand, dass der Wachstumspfad, den München seit Jahrzehnten verfolgt, zwar einerseits als Prosperitäts-Generator der Agglomeration München wirkt, aber so ganz nebenbei all jene Effekte mitproduziert, die als soziale, ökologische und selbst wirtschaftliche Kollateralschäden des „Wachstums“ immer deutlicher zutage treten.

Wir bescheiden uns in dieser Ausgabe auf einige wenige Aspekte des gewerblichen Wandels in der Stadt. Wir haben Unternehmen gebeten, Beispiele für den gewerblichen Strukturwandel an ihrem Standort darzustellen – Knorr-Bremse, das ehemalige Siemens-Gelände an der Balanstraße als neuer, vielfältiger Produktions- und Dienstleistungsstandort und die Wandlung des Paulaner-Brauereigeländes zu einem neuen, innenstadtnahen Wohnstandort am Nockherberg in der Au. Zudem erläutert ein Beitrag aus dem Planungsreferat den Zusammenhang von gewerblichen Wandel und neuen Flächenbedarfen in der Stadt.

Darüber hinaus befassen wir uns damit, was passiert, wenn das Landesamt für Denkmalpflege jetzt „gefühlte Denkmäler“ entdeckt und diese nicht mehr pflegt und dem Denkmalschutz keinen Schutz mehr gewährt – ein Beispiel aus der Maxvorstadt, pars pro toto. Und wir debattieren über den vorhandenen Gleisring, der schon längst als Erweiterung in das S-Bahn-Netz hätte integriert werden können, wenn Deutsche Bahn und Politik nur gewollt hätten. Und einiges mehr...

Wie immer hoffen wir auf kritische, gern auch lobende Reaktionen, sofern wir überhaupt das Interesse unserer Leser/innen erregen können.

Detlev Sträter, 1. Vorsitzender des Programmausschusses

Gewerbe in der Stadt

SUSANNE BÄUMLER, TORSTEN BRUNE
Gewerbe als Teil der Stadt 2

VOLKER JOKSCH
Knorr-Bremse-Areal 4

PETER MÜLLER
Vom Sudkessel zum Südbalkon 7

MAXIMILIAN VON DER LEYEN
Bestandsgewerbeflächen im Wandel 10

MAX OTT
Anmerkungen zur politisch legalisierten
Ertragserwartungsspekulation 12

KLAUS BÄUMLER
Vollendeter Abbruch eines „gefühlten Denkmals“ 15

S. HERZOG, L. FRIED, K. FRIED, S. GOTRE,
M. UND K. LAMOTTKE
Ring frei für die Ringbahn! 18

WOLFGANG HESSE
Stellungnahme zur „Ringbahn München“ 20

ALEA METSCHKOLL, CHRISTINA LAMPART
ÖPNV im Münchner Norden 21

MICHAEL ECKERT
Technik im Schlosspark 23

WOLFGANG REINHARDT
Monumentaler Kalenderbau 25

KLAUS BÄUMLER
Guter Zustand der Isar für Fisch und Mensch 26

DETLEV STRÄTER
Orte der Erinnerung 28

Veranstaltungshinweise: Stadtpaziergänge 30
Arbeitskreise im März
Forum aktuell auf LoRa 92,4
Impressum

Gewerbe als Teil der Stadt


SUSANNE BÄUMLER, TORSTEN BRUNE

München wächst. Durch Zuwanderung, attraktive Arbeitsangebote und hohe Lebensqualität werden im Jahr 2040 voraussichtlich 1,85 Millionen Menschen in der bayrischen Landeshauptstadt leben. Gleichzeitig nehmen die Flächenreserven in der Stadt ab. Strategien zur Deckung der Flächenbedarfe für das Wohnen, Gewerbe sowie die verkehrliche, technische und soziale Infrastruktur sind in der stadtentwicklungspolitischen Diskussion ein Dauerthema. Die wenigen geeigneten Flächen sind erheblichen Nutzungskonkurrenzen und -konflikten ausgesetzt. Immer wieder neu stellt sich die Frage nach der Herstellung eines tragfähigen dynamischen Gleichgewichts in der Stadt und wie der Erhalt der Lebensqualität vor Ort gesichert werden kann.

Ausbau und Förderung von flächensparendem Gewerbe

In München arbeiten rund 900.000 sozialversicherungspflichtig (sv) Beschäftigte, davon knapp 140.000 im Produktionsgewerbe und Handwerk. München verzeichnet derzeit eine jährliche Steigerung der SV-Beschäftigung von ca. 2 Prozent. Das Angebot an Gewerbeflächen ist hingegen in den letzten Jahren zurückgegangen. Die Gründe liegen vor allem in flächensparenden Produktionsweisen, hohen Bodenpreisen, im Umnutzungsdruck und in Nutzungskonflikten zum Wohnen sowie im gewerblichen Strukturwandel von großen Produktionsflächen hin zu spezialisierten Dienstleistungen. Von 2001 bis 2015 hat die Nutzungskategorie ‚Gewerbegebiet‘ im Flächennutzungsplan um 5 Prozent abgenommen, die Kategorie ‚Industriegebiet‘ sogar um 40 Prozent. Die Fläche von ‚Kerngebieten‘ und gewerblichen ‚Sondergebieten‘ ist hingegen um ca. 30 Prozent angewachsen, so dass der Flächenverlust der Gebietskategorien insgesamt verhältnismäßig gering ist, jedoch zu Lasten störender und produzierender Gewerbe- und Industriebetriebe geht. Nachfrage nach Gewerbeflächen ist in München aktuellen Prognosen zufolge nach wie vor in allen Sektoren, dem klassischen Gewerbe sowie dem Büromarkt, vorhanden.

Bei allen notwendigen Anstrengungen zur Schaf-

fung zusätzlichen (preiswerten) Wohnraums ist es natürlich auch von großer Bedeutung, die Münchner Wirtschaft als Stütze von Arbeitsmarkt und Finanzkraft zu fördern. Dazu wurde das Gewerbeflächenentwicklungsprogramm von 2000 in den Jahren 2017 und 2018 in zwei Stufen fortgeschrieben (<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/EntwicklungsFlaechennutzungsplanung/Gewerbeflaechenentwicklungsprogramm.html> ).

Diese Fortschreibung legt angesichts der reduzierten Flächenkulisse und der Notwendigkeit, mit den



Abb. 1: Der erste Gewerbehof in Europa mit Technologiezentrum wurde in der ehemaligen Reifenfabrik „Metzeler“ im Westend von München gebaut. Ansicht von Fabrik Metzeler (1980) und Gewerbehof (1988).

Flächen sparsam umzugehen, den Schwerpunkt auf eine zukunftsfähige Bestandsentwicklung und ein bedarfsgerechtes Angebot zur Sicherung einer vielfältigen Wirtschaftsstruktur. Auf die Neuentwicklung

FOTO © KARL SCHILLINGER, WIKICOMMONS

und Erweiterung von Gewerbegebieten insbesondere für das klassische Gewerbe kann dabei nicht ganz verzichtet werden. Neue Gebiete sollen möglichst flächensparend und in Teilen Nutzungsgemischt geplant werden, z.B. über das Stapeln von Nutzungen und Stellplätzen. München hat bereits lange Erfahrungen mit kompakten Gewerbekonzepten wie dem Gewerbehofprogramm als festem Bestandteil der Wirtschafts- und Beschäftigungspolitik (<https://www.muenchen.de/rathaus/wirtschaft/gewerbe-flaechen/gewerbehoefe/gewerbehofpolitik.html> ). Auch private Initiativen schaffen neue Wohn- und Arbeitswelten, die die Strukturen für eine gemischte gewerbliche Nutzung bieten, z. B. im Werksviertel (<https://werksviertel.de/> ) oder der Macherei (<https://www.die-macherei.de> ). Im Bestand geht es um die Revitalisierung von Gewerbegebieten durch gezielte Umstrukturierung von Teilgebieten und die Stärkung und Stabilisierung von Bestandsgebieten durch Beseitigung von Leerständen und Nutzungskonflikten. Gestützt wird das Maßnahmenkonzept durch integrierte Planungskonzepte für ausgewählte Gebiete sowie die Prüfung des Einsatzes eines Gebietsmanagements, ferner durch Angebote von Beratungen zu konkreten Verbesserungen wie dem betrieblichen Mobilitätsmanagement oder Begrünungsmaßnahmen und der Möglichkeiten zur Entwicklung interkommunaler Gewerbegebiete. Insgesamt wird eine Flächenkulisse von 435 ha betrachtet. Für die Neuentwicklung und Erweiterung von Gewerbeflächen sieht das Maßnahmenkonzept vor, die Voraussetzung für die Entwicklung von ca. 35 ha innerhalb von sieben Jahren zu schaffen.

Nutzungsmischung

Durch Nutzungsmischung kann die Stadt der kurzen Wege erst entstehen. Gemischt gewerbliche Strukturen innerhalb des durch den ÖPNV gut erschlossenen Stadtgebiets tragen dazu bei, die Verkehrsentwicklung vom individuellen Pkw auf alternative Verkehrsmittel umzulenken. Durch punktuelle Wohnnutzungen und ergänzende Infrastruktur und Freiräume

können funktionale Verbesserungen erreicht werden, die zu einer Stabilisierung oder Belebung der gewerblichen Anteile in den Bestandsgebieten und zu kürzeren Wegen in den Gebieten führen. Auch zu Fuß gehen und der regelmäßige Arbeitsweg mit dem Fahrrad sind in innerstädtischen Lagen oft attraktiver als in Randbereichen, in denen davon auszugehen ist, dass ein höherer Anteil der Wege mit dem eigenen Pkw zurückgelegt wird. Weniger Autofahrten im Berufsverkehr mindern nicht nur die Umweltbelastung, sondern dienen auch einer besseren Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs, der oft auf Transporte und Transfers angewiesen ist.

Wichtiges Ziel ist es, den Menschen in München weiterhin ein lebenswertes Umfeld zu individueller Entfaltung zu ermöglichen und dabei gleichzeitig das leistungsfähige Zentrum einer starken und attraktiven



Abb. 2: Lebendige Szene aus dem Werksviertel

Region zu sein. Gewerbe als Teil der Stadt ist dabei auch eine Chance für lebendige urbane Stadtviertel, mit einer Vielfalt an Nutzungsmöglichkeiten und Angeboten für alle Menschen.

*Susanne Bäumler ist Leiterin des Bereichs gesamtstädtische und teilräumliche Konzepte im Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München
Torsten Brune ist Leiter der Abteilung Räumliche Entwicklungsplanung, Flächennutzungsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München*

Knorr-Bremse-Areal:

Vom Industriestandort zum Mischquartier der kurzen Wege

VOLKER JOKSCH

Mit der schrittweisen Verlagerung und Verdichtung der Unternehmensgebäude der Knorr-Bremse AG in den nördlichen Teil des Geländes am Standort am Frankfurter Ring in München wird Raum für eine moderne städtische Entwicklung frei. Platz für die Schaffung eines nachhaltig grünen Stadtquartiers im Münchner Norden.



Abb. 1: Die Südbremse vom Flughafen Oberwiesenfeld 1924.

Als Knorr-Bremse am Ende der 1910er Jahre in München am Oberwiesenfeld auf dem ehemaligen Gelände des Flugmotorenbauers Bayerische Motorenwerke AG mit der Produktion von Bremszylindern und Steuerventilen für Züge an den Start geht, denkt dabei noch niemand an Wohnraum. In München werden die neu errichteten Werksanlagen am Nordrand des Flughafens Oberwiesenfeld – dem späteren Olympiagelände – dafür gefeiert, dass sie „den Grundgedanken eines vollkommen organischen Fabrikationsganzen, das jeden unnützen Weg des Fabrikats vermeidet [...], restlos verwirklicht“.

An das im Stil des wilhelminischen Neoklassizismus gestaltete Verwaltungsgebäude schließt sich damals auf 200 m Länge ein Hallenbau mit Hauptwerkstätten und Betriebsbüros an. Das Pfortnergebäude der 1921 fertiggestellten Gesamtanlage befindet sich – entgegen der ursprünglichen Planung – weit abseits des Verwaltungsgebäudes neben dem Sozialgebäude. Das spart den Arbeitern einen täglichen Fußweg von fast einem Kilometer. Nicht nur dem „Fabrikat“, in erster Linie die Kunze-Knorr-Güterzugbremse für die bayerische Eisenbahn, werden hier unnütze Wege erspart, sondern auch den Mitarbeitern. Die damalige Nachbarschaft: Das Flugfeld auf der gegenüberliegenden Seite der Moosacher Straße und vor allem agrarisch genutzte Flächen.

Global Player mit lokalen Wurzeln

100 Jahre später ist Knorr-Bremse Weltmarktführer für Brems- und weitere Systeme für Schienen- und Nutzfahrzeuge mit rund 28.500 Mitarbeitern an über 100 Standorten in mehr als 30 Ländern. Das Unternehmen treibt als Innovator in seinen Branchen Entwicklungen in den Mobilitäts- und Transporttechnologien voran und hat einen Vorsprung im Bereich der vernetzten Systemlösungen.

München wird Firmensitz

Nach dem Ende des zweiten Weltkriegs fällt die strategische Entscheidung, den Firmensitz von Berlin nach München zu verlagern. Für kurze Zeit ist auch Mannheim im Gespräch. Vorübergehend stockt die Bremsenproduktion für Züge. Der Produktionsausfall soll durch andere Fertigungszeile kompensiert werden. Man baut auch Dieselmotoren, sogar Webstühle, steigt in die Produktion von Druckluftbremsen für Lkw ein. Im Ergebnis für den Standort bleibt: Er wächst. Schon früh geht eine Eisengießerei auf dem Gelände in Betrieb. Verwaltungsgebäude und Werkstätten ergänzen die im Kern stets von der industriellen Produktion geprägte Lokation.

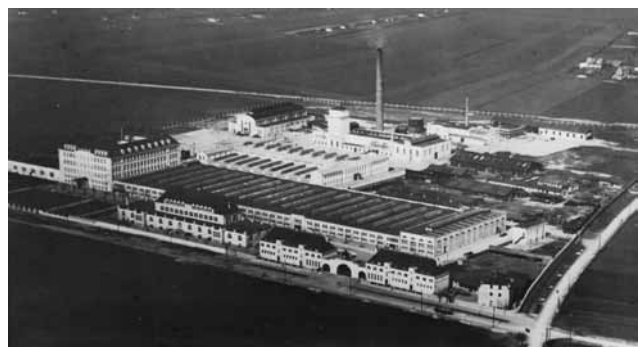


Abb. 2: Das Gelände der Süddeutsche Bremsen AG Ende der 1940er Jahre.

Im Jahr 2008 erreicht das Knorr-Bremse-Areal in München mit rund 430.000 m² seine größte Ausdehnung. Das entspricht in etwa 60 Fußballfeldern. Es reicht von der Moosacher Straße im Süden bis

zur Schittgablerstraße im Norden, von der Lerchenauerstraße im Osten bis auf die Höhe der B 304 im Westen.

Der Mauerfall ändert alles

Mit der Wiedervereinigung und dem politischen Wechsel in vielen Staaten der ehemaligen Sowjetunion ändert sich auch die wirtschaftliche Perspektive auf viele planungsrelevante Faktoren. Die über Jahrzehnte hinweg als Kooperation mit dem Volkseigenen Betrieb Berliner Bremsenwerk (ehemalig Knorr-Bremse) in der DDR aufgebaute Kooperation lässt sich jetzt in das erste deutsch-deutsche Joint-Venture überführen. Mit einem Schlag stehen weitere Produktionskapazitäten zur Verfügung. Darüber hinaus bekommen Überlegungen Gewicht, das ohnehin schon vorhandene Werk in Aldersbach im niederbayerischen Landkreis Passau weiter auszubauen. Selbst der Sprung in weiter östlich gelegene Länder rückt quasi über Nacht in erreichbare Nähe. Um all dem Rechnung zu tragen, werden die Planungen für den Standort München komplett neu gedacht.



Abb. 3: Das Gelände der Knorr-Bremse AG an der Moosacher Straße 1995.

Boom-Town München

Am Übergang von Allach-Untermenzing und Milbertshofen-Am Hart ist inzwischen die Stadt angekommen. Im Norden schließen Wohnsiedlungen und Wiesen an das Firmengelände an, im Süden nicht mehr das Flugfeld, sondern das Olympiadorf. Die U3 erschließt das Oberwiesenfeld verkehrsgünstig. Per Auto lassen sich von hieraus alle wichtigen Autobahnen gut erreichen. Allerdings ist der Platz für Wohngebäude rar.

Fläche dafür hat Knorr-Bremse reichlich. Nicht nur, weil die Produktion leicht von anderen Standorten übernommen werden kann. Auch weil seit den Anfängen des Standorts fast ausschließlich in die Breite gebaut wurde. Abgesehen vom neo-klassizistischen und inzwischen kernsanierten Hauptverwaltungsgebäude dominieren einstöckige Zweckbauten das Gelände.

Verdichtung zum High-Tech-Standort

2003 beschließt der Münchner Stadtrat auf Initiative der Knorr-Bremse einen neuen Bebauungsplan. Das Ziel: einen Großteil der bislang industriell genutzten Flächen für anderweitige Nutzungen freizumachen und die Infrastruktur des Unternehmens im nord-östlichen Teil des Geländes so zu verdichten, dass ein Zentrum für Forschung und Entwicklung im Konzern entsteht.

Eines der wichtigsten Elemente dieses Umbaus ist das Entwicklungszentrum, das 2016 eingeweiht wurde. Auf fünf Etagen stehen insgesamt 100 Prüfstände und Testeinrichtungen – zum Teil so groß wie ein kleines Einfamilienhaus – zur Verfügung. Es ist die Basis für Ingenieure und Techniker aus beiden Unternehmenswelten – Schienenfahrzeuge und Nutzfahrzeuge –, neue wegweisende Systemlösungen zu entwickeln, zu erproben und Synergien zu nutzen.

Das Entwicklungszentrum ist die größte Einzelinvestition in der Geschichte von Knorr-Bremse. Der damalige Ministerpräsident Horst Seehofer nennt sie „eine Ankerinvestition“ in den Traditionsstandort München.

Darüber hinaus bestehen bereits drei neue Bürogebäude sowie ein Parkhaus. In einem zweiten und dritten Bauabschnitt werden weitere Gebäude folgen, um auch die übrigen Mitarbeiter aufnehmen zu können, die vorübergehend in benachbarten Büros außerhalb des Geländes untergebracht sind.

Nachhaltigkeit wird Bauabschnitt-übergreifend umgesetzt. Die Photovoltaik-Anlage auf dem Parkhausdach liefert seit März 2019 Strom. Auch das Blockheizkraftwerk sowie die dazugehörige Wärmepumpe gingen in dieser Zeit in Betrieb. CO₂-Einsparungen zusammen: ca. 500 Tonnen pro Jahr. Die Fläche hin zu den Gleisanlagen wird renaturiert. Es entstehen ökologisch wertvolle Flächen als Lebensraum für Insekten, Frösche und Lurche.

Im Westen viel Neues

Für die städtebauliche Entwicklung steht – parallel zur Umstrukturierung der unternehmenseigenen Infrastruktur – zuerst der westliche Teil des Geländes zur Verfügung. Unterschiedliche Bauprojekte sind hier bereits realisiert: Eine Kolping-Schule, das Leonardo Royal-Hotel und das Bürogebäude H2O, beide direkt an der Moosacher Straße gelegen. Dahinter, vom Verkehrslärm abgeschirmt, entstand der Olympia Wohn Park mit knapp 400 Wohnungen sowie das Ibis Budget Hotel und ein sogenanntes Boardinghouse, also Apartments mit hotelähnlichen Leistungen, die für einen längeren Zeitraum vermietet werden. 2019 wurde das MO82-Ensemble fertiggestellt. Neben modernen Büroflächen und einem 70 Meter hohen Hotelgebäude mit 462 Zimmern runden



Abb. 4: Das Gelände der Knorr-Bremse AG an der Moosacher Straße heute.

Studenten- und Mikro-Apartments das in allen Nutzungsarten durchmischte Angebot des westlich der Straße am Oberwiesenfeld gelegenen Entwicklungsgebietes ab.

Gleich ob kurz- oder langfristig gebunden, alle Anwohner profitieren auch vom hohen Grünanteil in ihrer unmittelbaren Umgebung. Dazu gehört der nahegelegene Olympiapark genauso wie die neue Grünanlage, die das Areal Richtung Westen abschließt. Und mit dem Fahrrad sind es von hier aus nur wenige Minuten zum Naherholungsgebiet Lerchenauer See.

Im süd-östlichen Areal geht das Konzept nun in die Verlängerung

Im süd-östlichen Teil des Knorr-Bremse-Areals soll zum Abschluss der städtebaulichen Umwandlung in den nächsten Jahren ein gemischt genutztes Stadtquartier mit Büro-, Gewerbe- und Wohnraum entstehen. Es wird dem benachbarten Teil im Westen des Geländes in seiner Nutzungsidee grundsätzlich folgen. Die geplante Architektur wird allerdings deutlich abwechslungsreicher. Mit dem OPES Campus, einem dreigliedrigen Bürogebäude mit Natursteinfassade und dem OPES Tower, einem Bürohochhaus mit ca. 100 Metern Höhe, werden nicht nur gestalterische Highlights an der Moosacher Straße gesetzt. Die Gebäude stellen auch den Schallschutz für die dahinter liegende Wohnbebauung sicher.

Zwischen diesen Büros und dem im Norden angrenzenden Entwick-

lungszentrum sowie den Bürogebäuden von Knorr-Bremse fügt sich der OPES Wohnpark ein. Auf diesem Gelände sind mehr als 500 Wohnungen geplant.

Teil des neuen OPES Wohnparks wird neben zwei Kindertagesstätten, studentischem Wohnen, sozial geförderten Wohnungen, klassischem Wohnraum für Familien und betreutem Wohnen auch eine vollstationäre Pflegeeinrichtung sein. Außerdem wird es ein Zentrum mit diversen Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen und Ärzten geben.

Beim Wohnpark wird darauf geachtet, dass die Wohnungen insbesondere Beschäftigten der Firmen im Quartier angeboten werden. Auch die Pflegekräfte für das geplante Seniorenheim sollen die Möglichkeit bekommen, in der Nähe ihrer Arbeitsstätte zu wohnen. Die künftigen Grundschulkinder können von der Grundschule in der Waldmeisterstraße aufgenommen werden.

Alles zusammen wird so ein städtebaulich zeitgemäßes, nachhaltig gemischt genutztes Quartier der kurzen Wege entstehen: Zum Leben und Arbeiten, mit Gewerbeflächen und diversifizierten Wohnnutzungen für Bewohner aus allen Generationen – unter den derzeit ältesten Bewohnern: Knorr-Bremse mit 115 Jahren.

Volker Joksche, freier Autor & Journalist, lebt in München



Abb. 5: Der Entwicklungsplan für das Gelände der Knorr-Bremse.

Vom Sudkessel zum Südbalkon

Paulaner-Gelände wird Wohnquartier mitten in der Stadt

PETER MÜLLER

„Die Zukunft ist urban.“ Hinter dieser plakativen Aussage steht eine unleugbare Tatsache: Großstädte werden immer attraktiver – weltweit und auch bei uns. In Deutschland erleben Metropolen wie München, Hamburg, Stuttgart und Berlin einen bislang ungebrochenen Boom. Und je mehr sich dieser Trend fortsetzt, desto schwieriger wird es, innerhalb der Stadt ausreichend Wohnraum für alle zur Verfügung zu stellen. Um dieses Dilemma, das aus eigentlich Positivem, nämlich Prosperität und Wachstum heraus entsteht, zu lösen, gibt es verschiedene Ansätze: von der Entwicklung neuer Wohnquartiere an der Stadtperipherie über die Nachverdichtung von Flächen und die Umwidmung von Bestandsimmobilien bis hin zur Konversion ehemals industriell, militärisch oder anderweitig genutzter Areale.

Die Umwandlung innerstädtischer Grundstücke in Wohnquartiere bietet neue Chancen für die Stadt. Nicht nur, dass sie einen Beitrag zur Deckung des in Ballungsgebieten stetig steigenden Bedarfs an Wohnraum leistet. Neue Viertel bereichern ihre Umgebung in der Regel auch um eine zeitgemäße Architektur, um Vielfalt und Vernetzung sowie neue Infrastrukturangebote. Doch Flächen, auf denen sich solche stadtplanerischen Konzepte realisieren lassen, sind rar. Umso größer ist der Glücksfall, wenn ein umfangreiches Gebiet dieser Art plötzlich frei wird – und unerwartet Raum für neue Ideen und Projektentwicklungen schafft.

Standortverlagerung der Paulaner Brauerei

Mitten in München, am traditionsreichen Nockherberg im Herzen der Au, bot sich 2011 ein solcher Glücksfall. Grund war die Entscheidung der Paulaner Brauerei, ihren Produktionsstandort nach Langwied zu verlagern. Mehr als 375 Jahre hatte das Unternehmen bis dahin an seiner ursprünglichen Braustätte produziert – als letztes seiner Art in München. Dabei stießen die Produktion und die Logistik längst an ihre Kapazitätsgrenzen. Viele Prozesse fanden bereits über- statt nebeneinander statt, weil der Platz zu ebener Erde nicht mehr ausreichte. Um den Wachstumskurs des Unternehmens abzusichern, war eine Verlegung also längst überfällig.

Mit der Entscheidung der Paulaner Brauerei für den Produktionsstandort Langwied wurde inmitten der Stadt ein Areal, bestehend aus drei Teilflächen an der Welfen-, der Reger- und der Falkenstraße verfügbar, das weder die Bayeri-

sche Hausbau noch die Stadt München bis dahin auf der Agenda hatten: eine insgesamt 13 Fußballfelder oder 91.000 Quadratmeter umfassende Fläche in einem der urtümlichsten und beliebtesten Münchner Stadtviertel. Die Vision: Durch die Umwidmung in ein Wohnquartier könnte die Fläche räumlich und funktional in die umgebende Stadtstruktur integriert werden. Dabei würden sich auch neue Möglichkeiten für die Vernetzung von Straßen, Wegen und Freiräumen, aber auch für das Neben- und Miteinander unterschiedlicher Nutzungen ergeben. Aus Sicht der Bayerischen Hausbau eine Herausforderung mit viel Potenzial.

Allerdings: Es bedurfte 2011 schon einer gewissen Fantasie, sich ein lebendiges, grünes Wohnquartier auf einer versiegelten Fläche vorzustellen, auf der noch bis 2016 Bier gebraut, abgefüllt, gelagert und ausgeliefert werden würde. Dass diese Quartiersentwicklung nur in enger Zusammenarbeit mit der Stadt München sowie unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger möglich sein würde, war schon zu diesem frühen Zeitpunkt klar.



Abb. 1: Bebauungsflächen des ehemaligen Brauereigeländes

Von der Idee zum Projekt

Nach einer Phase sorgfältiger Vorplanung und im engen Austausch mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie den politischen Vertretern zeichnete sich ab, dass am Nockherberg eines der größten innerstädtischen Wohnquartiere Münchens entstehen kann. Mit einem Eckdatenbeschluss wurde 2015 festgelegt, dass am Standort ein Bauvolumen von rund 148.800 Quadratmetern Geschossfläche einmal bis zu 3.500 Menschen Platz bieten soll. Insgesamt sind in den drei Teilgebieten an der Welfenstraße, der Regierstraße und der Falkenstraße 1.500 Wohneinheiten geplant. 30 Prozent der Fläche sind für den geförderten Wohnraum vorgesehen. Der Mix aus EOF-, München Modell-, Mitarbeiter- und Eigentumswoh-

Funktionaler und optischer Gewinn

Am Nockherberg entsteht ein breit gefächertes Wohnungsangebot. Mehr als ein Viertel der freifinanzierten Wohnungen sind Mietwohnungen. Auf rund 45,6 Prozent der Gesamtgeschossfläche entstehen Eigentumswohnungen. Auf dem Teilgebiet Welfengarten hat die Bayerische Hausbau zum Beispiel 390 Mietwohneinheiten, davon 70 geförderte Wohnungen und zudem 30 Wohnungen für Mitarbeiter im München Modell errichtet.

Insgesamt entsteht auf dem ehemaligen Brauereigelände ein zusammenhängendes Quartier, dessen einzelne Bereiche dank unterschiedlicher Architekturstile, differenzierter Fassaden und einer jeweils individuellen Note aber durchaus heterogen sind.

Gleichzeitig war es von Anfang an ein zentrales Ziel, die neuen Bauten harmonisch in das historisch gewachsene Stadtviertel Au mit seiner Isarnähe, dem mitunter fast dörflichen Charakter und dem hohen Erholungswert mitten in der Stadt einzubinden. Deshalb sah die Projektentwicklung über den reinen Wohnraum hinaus auch die Integration großzügiger Grünanlagen vor: Mehr als 14.000 Quadratmeter bepflanzte Flächen werten das früher überwiegend versiegelte Gelände deutlich auf. Auch die Einbindung von Ladeneinheiten, Kleingewerbe, Gastronomie sowie insgesamt vier Kindertagesstätten erhöht die

Aufenthaltsqualität deutlich und macht aus reinen Wohnblocks ein lebendiges Stadtquartier.

Umsetzung mit intensiver Bürgerbeteiligung

Sowohl die Größe als auch die Komplexität des Projektes ließen bereits in der Frühphase eine besonders intensive Form der Bürgerbeteiligung sinnvoll erscheinen. So hat die Bayerische Hausbau noch vor Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs im Jahr 2012 begonnen, die Bewohner der Au umfassend zu informieren und aktiv in die Entscheidungsprozesse einzubinden. In zahlreichen, lebhaft besuchten Veranstaltungen, darunter einer Bürgerwerkstatt, konnten Anregungen und Kritik direkt in die Entwürfe eingebracht und so eine qualitative Weiterentwicklung erzielt werden. Beispielsweise wurden auf Anregung der Bürgerinnen und Bürger die Gebäudehöhen in Teilen angepasst und Hochpunkte reduziert. Um eine abwechslungsreiche Gestaltung der Einzelgebäude und Fassaden zu ermöglichen, ließ die Bayerische Hausbau zudem mehrere Archi-



BILD © FORMSTADT ARCHITEKTEN

Abb. 2: Entwurf für das Gelände Am Alten Eiswerk

nungen soll durch Gewerbe, Gastronomie, Nahversorgung, vier Kindertagesstätten, einen öffentlichen Quartierspark sowie durch begrünte Flächen und Plätze ergänzt werden. Wo bisher ein geschlossener Riegel war, soll eine neue Durchlässigkeit entstehen, zum einen durch ein neues Wegenetz, aber auch durch den Anschluss an den ÖPNV mit einer eigenen Trambahnstation.

Um bei diesem großen und wichtigen Projekt eine ansprechende Gestaltung zu gewährleisten, hat die Bayerische Hausbau Ende Oktober 2012 in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb für die drei Teilbereiche ausgelobt und anschließend in einem mehrstufigen Verfahren die ausführenden Architekturbüros bestimmt. Für eine möglichst abwechslungsreiche Fassadengestaltung und Adressbildung wurden jeweils mehrere Architekturbüros mit der Ausarbeitung der einzelnen Entwürfe beauftragt – unter Leitung der Preisträger des Wettbewerbs.



Abb. 3: Baustelle am Nockherberg

tekturbüros unter Federführung der Preisträger des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs an den Entwürfen arbeiten. Darüber hinaus kam die Bayerische Hausbau auch der Forderung der Öffentlichkeit nach, die auch der Landeshauptstadt München ein wichtiges Anliegen war, die sozial-geförderten Wohnungen auf die drei Teilareale zu verteilen. Die Praxis bestätigt immer wieder: Gerade in solchen qualitätsvollen Planungsprozessen und im Rahmen einer intensiven Partizipation entstehen Stadtquartiere mit hoher Lebensqualität, die dem jeweiligen Standort Rechnung tragen. Der Weg der konsequenten Bürgerbeteiligung wurde in der Folge weiter fortgesetzt. Am 23. Mai 2017 leitete die Grundsteinlegung auf dem Teilbereich Welfengarten die Phase der praktischen Umsetzung ein, gefolgt vom Baubeginn an der Falken- und der Regerstraße. Bereits in diesem Jahr werden die ersten Bewohner das neue Stadtquartier mit Leben erfüllen. Die Gesamtfertigstellung ist für 2023 geplant.

Ein Stück vom Alten im Neuen

Nicht alles verändert sich am Nockherberg. Neben dem Verwaltungsgebäude der Paulaner Brauerei in der Ohlmüllerstraße, das Teile der historischen Fassade mit einer modernen Gestaltung kombiniert, ist der Standort auch geprägt durch die Gastwirtschaft Paulaner am Nockherberg. Diese hat sich in mehr als 160 Jahren zu einer echten Münchner Institution entwi-

ckelt und ist weit über die Stadt- und Landesgrenzen hinaus dafür bekannt, dass dort jährlich wiederkehrend das Derblecken, die traditionelle Fastenpredigt mit anschließendem Singspiel, stattfindet. Nach einer Rundumerneuerung 2017/2018 schenkt sie nun den neuen Bewohnern am Nockherberg echte Aufenthaltsqualität. Als bereiteter Zeuge der früheren Gewerbenutzung integriert sie

sich wunderbar in das Stadtquartier und wird ihrer traditionellen Rolle als Treffpunkt der Münchner und ihrer Gäste weiter gerecht. Und das nicht nur zum Starkbieranstich im März.

Peter Müller ist Geschäftsführer der Bayerische Hausbau Ressort Development. Studium des Wirtschaftsingenieurwesens, von 1991 bis 2000 im Ingenieurbüro für Bauwesen Prof. Burkhardt in München. Ab 2001 Projektentwickler und -manager bei Accumulata Immobilien Development in München. Anschließend Projektcontrolling und Beteiligungsmanagement bei der Helaba in Frankfurt. Ab 2004 bei aurelis Real Estate in München. Seit 2007 bei der Bayerischen Hausbau; ab 2016 Gesamtleitung der Projektentwicklung und des Projektmanagements. Zum 15. Juli 2018 Mitglied der Geschäftsleitung für das Ressort Projektentwicklung; zum 14. Februar 2019 Geschäftsführer der Bayerischen Hausbau, verantwortlich für das Geschäftsfeld Development.



Abb. 3: Entwurf für das Gelände an der Welfenstraße

Bestandsgewerbeflächen im Wandel:

Besonderer Standort „neue balan“ an der Balanstraße 73

MAXIMILIAN VON DER LEYEN

Die Stadt ist im Wandel. Das war sie schon immer. Bereits im 18. Jahrhundert beispielsweise nutzte die alteingesessene Münchner Familie Kustermann große Geländeabschnitte im heutigen Ramersdorf für ihre Eisenfabrikationsbetriebe. Ihr gehörte bis 1949 auch das Areal zwischen der Balanstraße, Claudius-Keller-Straße und St.-Martin-Straße. Als nach dem Zweiten Weltkrieg Siemens mit seiner Hauptverwaltung und einem Teil seiner Produktion von Berlin nach München umsiedelten, erwarben sie das Gelände, um dort einen Forschungs- und Entwicklungsstandort zu etablieren. Nach Ausgliederung einzelner Geschäftsbereiche übernahm die Tochterfirma ‚Infineon‘ den Standort in 1999 und errichtete ihre Hauptverwaltung samt Chip-Produktion. Der Standort gilt seitdem als die „Wiege“ der Halbleiterindustrie. Infineon wiederum verlegt im Laufe der Zeit ihre Produktion nach Asien und schließlich 2005 auch ihren Hauptsitz mit 4.000 Arbeitsplätzen vor die Tore Münchens. Im Dezember 2006 verkaufte Siemens das Grundstück mit einer Grundfläche von 8,5 Hektar und 100.000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche (BGF) Leerstand an die Allgemeine SÜDBODEN Grundbesitz AG.



Abb. 1: Der Siemens-Standort an der Balanstraße in den 1950er Jahren.

Die Gegend hatte sich schon in den 1990er Jahren zu einem attraktiven Standort für moderne Unternehmen entwickelt. Man erinnere sich an die Wandlung des Geländes der ehemaligen Kreidler Motorradfabrik hinter dem Ostbahnhof zu ‚Munich Media Works‘ oder den ‚Kunstpark Ost‘, heute als ‚Werksviertel‘ bekannt.

Besonderer Käufer

Als Bestandshalter plante die Allgemeine SÜDBODEN Grundbesitz AG von vornherein, die Gebäudesubstanz zu erhalten, sukzessive zu renovieren und zu ergänzen. Dies stellte beim Ausschreibungsverfahren während des Verkaufes einen nicht zu unterschätzenden Wettbewerbsvorteil dar. Die Mitbietenden waren im Wesentlichen von einem Komplettabriss und einer Neubebauung im Bebauungsplan-(B-Plan-)-Verfahren ausgegangen,

was mit schwer abzuschätzenden Auswirkungen auf das Ergebnis und den zeitlichen Ablauf verbunden gewesen wäre.

Es bedurfte einiger Überzeugungsarbeit, den ersten Mieter dafür zu begeistern, auf die „neue balan“ – so heißt das umgenutzte Gewerbe-Areal seither – oder anders ausgedrückt auf 100.000 Quadratmeter Leerstand zu ziehen. Letztendlich war die Vollvermietung dann aber bereits fünf Jahre später erreicht. Eine jährliche Vermietungsleistung von ca. 20.000 Quadratmetern wurde erreicht. Das entsprach etwa 2 bis 3 Prozent des gesamten Münchner Gewerbeimmobilienmarktes. Ein sehr lebendiger Mietermix mit an die 350 verschiedenen Mietern aus den unterschiedlichsten Branchen ist so entstanden. Von sozialen Einrichtungen wie der integrativen Montessori-Volkschule mit Hort oder der Mediadesign Hochschule, von der Bundeswehr Informationstechnik und SAP zum ehrwürdigen Stahlstichdrucker der Firma Prantl. Der High-Tech-Automobilzulieferer im Reinraum ist ebenso anzutreffen wie die beste Currywurst der Stadt oder der hochwertige Wellnessclub mit Indoorschwimmbad. Vom Fliesenlegerbetrieb bis zum 3,2-Megavoltampere-Rechenzentrum ist alles anzutreffen.

Besondere Stadtverwaltung

Bei der Umnutzung des Geländes bewies die Stadtverwaltung Mut. Die Liegenschaft war im Flächennutzungsplan als Industriegebiet klassifiziert, jedoch längst als Gewerbegebiet genutzt. Hätte die Stadt für die Restrukturierung einen Bebauungsplan aufgestellt, wäre in der Folge das Areal möglicherweise über Jahre hinaus blockiert gewesen. Abgesehen

davon, dass ein Bebauungsplan kaum die entstandene Vielschichtigkeit des Areals hätte vorhersehen können.

Auch aufgrund der engen und vertrauensvollen Zusammenarbeit bei einem anderen Projekt erklärte sich die Stadt stattdessen dazu bereit, die zukünftige Entwicklung des Areals mit einem nur wenige Seiten umfassenden ‚Städtebaulichen Vertrag‘ zu skizzieren. Ein Weg, der in dieser Form bei einem so großen Objekt erstmalig beschritten wurde.

Auf Basis des Städtebaulichen Vertrages war es auch möglich, die auf dem Gelände vorhandenen Baureserven nach § 34 BauGB zu klären. Von diesen Reserven wurden bis dato etwa 60.000 Quadratmeter mit erstklassiger ÖPNV-Verbindungen realisiert – Flächen, die Arbeitsplätze stadtnah schaffen und damit Versiegelungen am Stadtrand reduzieren.

Besondere Immobilie

Die Revitalisierung ehemaliger Industriebrachen zu modernen Loftflächen liegt generell im Trend. In München gibt es historisch bedingt jedoch nur wenige geeignete Objekte. Mit seiner authentischen Architektur der klassischen Moderne aus den 1950er Jahren ist das Areal deshalb an sich schon etwas Besonderes.

Die damaligen Architekten Eduard von der Lippe und Hans Maurer stehen in einer Linie mit Walter Gropius oder Mies van der Rohe, den Ikonen der Moderne. Die Bauten auf dem Gelände sprechen eine sehr ehrliche, starke, technische und auf die Inhalte bezogene Sprache, die auch nach der Sanierung unbedingt erhalten bleiben sollte. Heute stechen vor allem die aufwändig gestalteten Fassaden im Bauhausstil ins Auge. Die starke Schwarz/Weiß-Kontrastierung ist Reminiszenz an das ursprüngliche Industrieclair.

Gleichzeitig schufen die Architekten eine sehr variantenreiche Baukörperstruktur. Dadurch weist das Areal ein breites Spektrum an Flächenqualitäten auf, und Räume unterschiedlichster Zuschnitte und Funktionen können geschaffen werden. Jeder Mieter findet die für sich optimalen Flächen, die auch zu einem späteren Zeitpunkt vergrößert oder verkleinert werden können.

Der Rückzug von Siemens aus seinem angestammten Gelände in Ramersdorf, das bis zur St.-Martin-Straße reicht, führte dazu, dass die vorhandenen, eher abweisenden Großkonzernstrukturen aufgebrochen werden. In der Folge entstanden kleinteiligere Wirtschaftsstrukturen. Der Stadtteil insgesamt erlebt in der Folge – auch mit dem Werksviertel – einen großartigen Umbruch.

Besonderes Konzept

Die Leitgedanken der neuen Arbeitswelt sind heute in aller Munde: die Verbindung von Open Space, shared Workplaces und traditioneller Arbeitsumgebung, die in Verbindung mit übergreifenden Kollaborations- und Kommunikationsflächen ein effektives und harmonisches Arbeiten ermöglichen. Vor 12 Jahren war damit die „neue balan“ ein Pionier. Klassische „nine-to-five-Jobs“ werden immer weniger, dafür steigt die Zahl der „Jobs around the clock“. Gerade Kreative verbringen viel Zeit im Arbeitsumfeld. Das führt zu einer zunehmenden Vermischung von Arbeitswelt und Privatem. Und genau deshalb muss das Arbeitsumfeld Identifikationspotential bieten.

Darüber hinaus stehen Arbeitgeber in starkem Wettbewerb um qualifizierte Mitarbeiter, und diese lassen sich mit attraktiven Arbeitsplätzen leichter werben.

Mitarbeiter bevorzugen ein individuelles Umfeld und Räume für lebendiges Arbeiten. Sie brauchen Möglichkeiten für Vielfalt im Raum. Und diese werden nicht nur von den Mietern selbst geschaffen. Auch von Vermieterseite kann Entsprechendes geboten werden: Dachterrassen zum Arbeiten oder Abhängen beispielsweise; gemeinsame Räume zum Erleben und Spielen wie Grillplätze oder Tischtennisplatten; auch gutes Essen gehört dazu, wie zum Beispiel im integrativen Mittags-Café ‚Balan Deli‘ oder in den täglich wechselnden Foodtrucks und nicht zuletzt im REWE-Nahversorger.

Es gilt, Bewegung im Raum zu schaffen: mit der ‚grünen Mitte‘, einer 3.600 Quadratmeter großen Grünfläche mit 50-Meter-Pool oder schön gestalteten Treppenhäusern. Gleichzeitig kann man für Abwechslung sorgen, nicht nur in den Mietflächen,



Abb. 2: Die „Grüne Mitte“. An warmen Sommertagen herrscht reger Badebetrieb an dem 50 Meter langen Pool. Willkommener Ausgleich für lange Arbeitstage.

FOTO © ALLGEMEINE SÜDBODEN GRUNDBESITZ AG

sondern auch durch Kunst am Bau. Mit Hingabe zur Ästhetik in bester Tradition des Bauhauses und einem Eigentümer, der nicht jeden investierten Euro in kurzfristige Rendite umrechnet, sondern langfristig in das Wohlfühlen der Nutzer und in die Identität des Standortes investiert.

Besonderer Erfolg

Infolge des demographischen und gesellschaftlichen Wandels bevorzugen Menschen heute urbane Stadtteile. Und das ist unabhängig davon, welcher Altersgruppe sie angehören. Die Generation Y sowie die Babyboomer entscheiden sich vermehrt für lebendige und gut angebundene Orte in der Stadt. Monochrome Nutzungsstrukturen sind nicht mehr gefragt.

Es ist entscheidend, die nachhaltigen Faktoren für Wertsteigerungen von Immobilien zu erkennen. In städtischen Räumen geht dies eng einher mit dem persönlichen Wohlbefinden der Nutzer. Mieter, die

sich wohlfühlen, bleiben an einem Standort. Auf der ‚neue balan‘ beobachten wir einen sehr geringen Mieterwechsel. Die jährliche Fluktuation liegt bei max. 2 Prozent. Der durchschnittliche Vermietungsstand beläuft sich seit 2012 auf ca. 97 Prozent. In 2015 prämierte das Urban Land Institute (ULI) die ‚neue balan‘ mit dem Leadership Award in der Kategorie „Building Healthy Places“.

Maximilian von der Leyen ist Mitglied des Vorstands der Allgemeine SÜDBODEN Grundbesitz AG. Der ausgewiesene Immobilienfachmann ist seit gut 30 Jahren in der Immobilienwirtschaft tätig. Zu seinen Kernkompetenzen gehören die Standortentwicklung sowie die Betreuung und Entwicklung anspruchsvoller Immobilienprojekte. Die Allgemeine SÜDBODEN verzeichnete in 2019 eine Vermietungsleistung von über 70.000 Quadratmetern. Das entspricht rund 9 Prozent des gesamten Münchner Büovermietungsmarktes. Standortes investiert.

Wohnungskrise in München: **Anmerkungen zur politisch legalisierten Ertragserwartungsspekulation** Das Beispiel Türkenstraße 52/54

MAX OTT

Spekulative Immobiliengeschäfte basieren auf Wetten über die zukünftigen Ertragsaussichten von Grundstücken. Gerade weil sie ‚gesetzmäßig‘ verlaufen, bedrohen sie Mieter*inneninteressen und untergraben das städtische Gemeinwesen. An der Zerstörung des Ensembles Türkenstraße 52/54 lässt sich das beispielhaft nachzeichnen.

Abrisserwartung

Anfang 2007 wurde meinen Eltern durch die Erben ihres langjährigen Vermieters in der Türkenstraße 54 mitgeteilt, dass diese ihr Erbstück – ein gründerzeitliches Ensemble aus zwei Vorderhäusern, Seitenflügeln und Hinterhäusern – verkauft hatten. Käuferin der denkmalgeschützten Anlage war die Münchener Immobilien GmbH & Co KG Braun-Leberfinger-Ludwig-Weidinger, hinter der noch eine größere Zahl von Teilhaber*innen stand. Sie ließ den Mieter*innen umgehend Mieterhöhungsbegehren und die Aufforderung zum Auszug wegen „Renovierungsvorhaben“ zukommen. Einige Bewohner*innen gründeten daraufhin eine Mieter*innengemeinschaft und begannen mit Medien- und Öffentlichkeitsarbeit. Die neue Eigentümerin hingegen erwirkte – mit Ausnahme des Vorderhauses Nr. 54 – die Aufhebung des Denkmalschutzes und ebnete so den Weg für eine

im Jahr 2008 von der Lokalbaukommission erteilte Abriss- und schließlich eine Neubaugenehmigung auf dem Grundstück Türkenstraße 52/54.

Angesichts der Krise bezahlbaren Wohnens in München verkommt die reibungslose Aufhebung des Denkmalschutzes zum Randaspekt. Denn zwei andere Punkte sind skandalöser. Erstens die Tatsache, dass das Abriss- und Bauvorhaben ausschließlich auf einem privaten Profitinteresse gründete, dessen massive Folgekosten auf die Bestandsbewohner*innen umgewälzt werden sollten. Das Projekt zielte nämlich darauf ab, durch den Neubau von Miet- und Eigentumswohnungen signifikant höhere Erträge erwirtschaften zu können als durch die bisherigen Mieten. Das wiederum erforderte den Auszug aller Mieter*innen aus den insgesamt 64 Bestandswohnungen oder – deutlicher ausgedrückt – die Verdrängung von Menschen aus ihrem Zuhause.

Schwerer wiegt noch, dass diese Rücksichtslosigkeit ein politisches Problem ans Tageslicht bringt, denn erst die Rechtslage auf kommunaler, Landes- und Bundesebene bzw. der mangelnde Wille, Gesetze anzuwenden oder zu ändern, macht das Vorhaben mit all seinen Konsequenzen zu einem legalen, ‚gesetzmäßigen‘ Projekt. Dort, wo auf Milieuschutzgebiete verzichtet wird und Innenentwicklung mittels § 34 Baugesetzbuch (BauGB) stattfindet, prägen ungebremste Ertragserwartungen durch Immobilienverwertung die eine Seite einer Medaille, deren andere Seite sozialräumliche Segregationsprozesse sind, weil die vorhandene Bewohnerstruktur diese Ertragserwartungen kaum dauerhaft finanzieren kann. Ohne Milieuschutz fehlen die Möglichkeiten kommunaler Vorkaufsrechte oder Genehmigungsvorbehalte, während der ‚Bauparagraph‘ 34 lediglich festlegt, dass sich Neubauten „nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung“ einfügen haben. Für die sozialräumliche Dimension gebauter Umwelt und die Verwertungsmodelle, die eine Baumaßnahme entscheidend formen, ist er blind. Die euphemistisch als ‚Aufwertung‘ bezeichnete Transformationen der Türkenstraße 52/54 veranschaulicht jedoch, dass eine Innenentwicklung durch aktive Bestandsvernichtung nichts anderes als den irreversiblen Verlust bezahlbaren Wohnraums zur Folge hat. Das Ensemble setzte sich aus gut instand gehaltenen Häusern zusammen, deren Erstellungs- und Modernisierungskosten von ihren Mieter*innen bereits mehrfach abbezahlt worden waren. Es war bis zum Abrissbescheid durchgehend vermietet gewesen und hätte auch nach weiteren Instandsetzungen durch moderate Mieten solide bewirtschaftet werden können. Das ist der grundlegende Unterschied zum Wohnungsneubau, bei dem unabhängig seiner Bewirtschaftung und

zusätzlich zu den enormen Grundstückspreisen in München zunächst einmal die Erstellungskosten über lange Zeiträume refinanziert werden müssen.

Kommt Zeit, kommt Profit

Die Verschrottung des Anwesens Türkenstraße 52/54 hat erst letztes Jahr stattgefunden, obwohl ein genehmigter Bauantrag bereits seit über 10 Jahren vorliegt. Der Grund dafür ist banal: Wer in einer prosperierenden Stadt wie München ein Stück bebautes oder bebaubares Land erworben hat, kann einfach abwarten und dann eine sagenhafte Rendite erzielen.

Zwar haben wir es beim Boden mit einer limitierten Ressource zu tun, die zugleich jeder Mensch zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben benötigt – anstatt ihn deshalb aber als Gemeingut zu schützen, wird er als Ware gehandelt. Sein Marktwert ist der höchste Gewinn, der durch eine Bewirtschaftung erzielbar erscheint, und auf der Grundlage eines politisch garantierten Eigentumsmonopols spiegelt dieser Marktwert immer nur die Erwartungen derjenigen wider, die den Boden vermarkten können, weil sie ihn besitzen, oder ihn kaufen können, weil sie über das entsprechende Kapital verfügen. Letztlich sind es also Wetten auf Grundrenten, die die Bodenwerte nach oben treiben. Verfügt man über die Rechte oder Mittel, um solche Wetten abzuschließen, erweist es sich als Vorteil, wenn das handelbare Gut nicht reproduzierbar ist und gleichzeitig ein unentbehrliches Grundbedürfnis darstellt.

Erst im Rückblick habe ich verstanden, welche Möglichkeiten sich der Eigentümerin des Ensembles Türkenstraße 52/54 dadurch eröffneten. Sie musste gar nicht in neue Gebäude investieren, um Gewinne erzielen zu können, sondern nur darauf spekulieren und dafür Sorge tragen, dass die Wette auf die Verwertbarkeit des Grundstücks weiterlaufen würde. In den Jahren nach dem Grundstückserwerb stiegen

die Preise für Wohnraum in München weiter, und zwar nicht nur durch den Zuzug neuer Bewohner*innen, sondern vor allem, weil eine Form der Nachfrage geradezu explodierte, bei der es gar nicht um ‚das Wohnen‘ als Gebrauchsweise geht, sondern als Kapitalanlage: Inzwischen dürfte jede(r) mitbekommen haben, in welchen enormen Dimensionen seit der Weltfinanzkrise von 2008 Privatvermögen zur Steuerersparnis oder Wertversicherung in sogenanntem Betongold angelegt worden sind, und zwar vorzugsweise durch den Erwerb von Anteilen an Immobiliengesellschaften oder von Eigentumswohnungen.



FOTO © MAX OTT

Abb. 1: Abriss der Türkenstraße 52/54 in 2019

Vor diesem Hintergrund hatte die Grundstückseigentümerin Maßnahmen ergriffen, um deren steigende Ertragsaussichten sicherzustellen, und konnte dabei auf behördliche Unterstützung zählen. Dank der Abschaffung des Denkmalschutzes, der Abrissgenehmigung für nahezu den gesamten Bestand und der Erteilung des Baurechts für Eigentumswohnungen konnte sie die Entmietung der Anlage in Gang setzen. Zum Großteil erfolgte diese durch den ‚freiwilligen‘ Auszug von Mieter*innen, die mit ihren unsicheren Bleibeaussichten nicht leben konnten. Wer sich als renitenter erwies, dem bot die Eigentümerin – allerdings erst im Lichte einer dank Pressemobilisierung starken öffentlichen Aufmerksamkeit – finanzielle ‚Auslösen‘ oder Wohnungen aus ihrem Portfolio an – und nahm so der Mieter*innengemeinschaft ihre Basis. Anschließend wurden befristete Verträge in den Abrisserwartungshäusern abgeschlossen, um auf eine zwischenzeitliche Rendite nicht verzichten zu müssen. Nach Ablauf der Zwischennutzungsverträge entleerte sich der Wohnblock in den letzten Jahren bis auf das Vorderhaus 54 komplett. Bis zum Beginn der Abrissarbeiten im Februar 2019 waren alle Räume etwa eineinhalb, teilweise sogar sechs Jahre lang vollkommen leer gestanden – in einer Stadt, in der Wohnraumbedarf seit geraumer Zeit das prägende Thema ist.

Am Abriss selbst war die Eigentümerin nur noch mittelbar beteiligt. Nach Ablauf der zehnjährigen gesetzlichen Spekulationsfrist verkaufte sie am 22. Juni 2017 steuerfrei das Grundstück Türkenstraße 52/54 mit den leerstehenden Gebäuden inklusive Abrissgenehmigung und Planungssicherheit an einen neuen Investor, die REAL-Treuhand Immobilien GmbH. Sie kassierte dafür einen leistungslosen Gewinn in zweistelliger Millionenhöhe für einen Bodenpreis, der durch die Verdrängung von Mieter*innen und die Entleerung der Häuser, durch die hohe Nachfrage nach Wohnraum als Finanzanlage und durch die steuerfinanzierte Arbeit städtischer Genehmigungsbehörden gestiegen war. Meine Eltern und die verbliebenen Mieter*innen in Haus Nummer 54 hingegen sind Zeugen einer obszönen, weil buchstäblich destruktiven Wertschöpfungskette geworden: Jede(r) langjährige Nachbar*in, die sich in den vergangenen zwölf Jahren von ihnen verabschiedet hatte, jede soziale Bindung, die sich damit auflöste, und jede abgebrochene Mauer, die den Innenhof zerstörte, in dem

früher gemeinsame Sommerfeste gefeiert wurden, bedeutete für den Investor reinen Wertzuwachs. Nachdem er sich auf Kosten anderer hat auszahlen lassen, liegt jetzt der nackte Boden dieser Tatsachen vor uns.

Die nächste Wette?

Seit einem halben Jahr ruht die Baustelle. Es gibt Gerüchte, die jetzige Eigentümerin plane, das Grundstück weiterzuverkaufen oder mit dem Nachbargrundstück zusammenzulegen. In der Abendzeitung vom 09.12.2019 können wir nachlesen, dass der Gaststätte im Nachbarhaus gekündigt wurde und dass dort eine Wohnung befristet bis Herbst 2020 angeboten wird. Am 23.10.2019 hatte sich die REAL-Treuhand Immobilien GmbH im Stadtviertel-Anzeiger ‚Hallo München‘ zitieren lassen. Sie schließt „einen Verkauf (...) nicht aus, wenn ein anderer Investor kommen sollte“. Das spiele aber eigentlich keine Rolle: „Ob wir das Projekt machen oder ein nächster, ist egal, das ändert nichts.“

Meine vorangegangenen Schilderungen verdeutlichen, dass diese Aussage eine Lüge ist. Nicht nur, weil sie androht, einen bestehenden Leerstand weiter zu verlängern, wo einst Menschen in 64 Mietwohnungen lebten. Sondern auch, weil die jetzige Eigentümerin garantiert mit Gewinn weiterveräußern



Abb. 2: Innenhof der Türkenstraße 52/54 in 2019

möchte. Wird das Grundstück also erneut verkauft, wird auch der Druck auf einen neuen Investor steigen, alles zu unternehmen, um selbst Profite erzielen zu können. Diesen Druck wird er auf andere umzulegen versuchen. Schon jetzt sind im genehmigten Neubauvorhaben nur noch Eigentumswohnungen vorgesehen – dort, wo vor zwölf Jahren noch eine Kombination aus Miete und Eigentum angekündigt war. Was geschieht also nach einem erneuten Ver-

kauf? Wird dann auch die Wohnung meiner Eltern der Türkenstraße 54 in eine Eigentumswohnung umgewandelt? Sitzen dann zwei Rentner*innen auf der Straße, in der sie seit 42 Jahren zu Hause sind?

Diese Fragen machen mir Angst, und sie machen mich wütend. Weil ich in einem Land lebe, in dem geltende Gesetze die Umverteilung immer größerer Teile der Löhne, Gehälter und Renten von Mieter*innen in die Hände von Körperschaften mit exklusivem Eigentumstitel an einer unverzichtbaren Ressource mitorganisieren. Weil es zu wenig Vertreter*innen der Bürgerschaft gibt, die ihre Aufgabe, dem Gemeinwohl zu dienen, durchsetzen, wenn leistungslose Gewinne privatisiert werden, während Planungsbehörden jahrelang Bauanträge für

sogenannte Investor*innen erneuern, die am Ende keine einzige Wand errichtet haben. Wird sich nach den Kommunalwahlen etwas bewegen? Sicher ist nur: Wir müssen selbst etwas tun, um den Druck zu erhöhen. Damit aus unserem Zuhause wieder ein Gebrauchswert wird. Denn Zuhause bedeutet Existenzgrundlage und Lebensmittelpunkt. Ein unverkäufliches Gut.

Max Ott, Dipl.-Ing., ist studierter Architekt und forscht wissenschaftlich an der Schnittstelle von Architektur, Stadtplanung und empirischen Kulturwissenschaften. Er engagiert sich für eine gemeinwohlorientierte Wohn- und Bodenpolitik und arbeitet freiberuflich für die Berliner Entwicklungsgenossenschaft urban coop.

„Denkmal-Schutz“ im Abbruchmodus: „Gefühltes Denkmal“ Türkenstraße 52

KLAUS BÄUMLER

Im Sommer 2019 wurde das Wohnhaus Türkenstraße 52 abgebrochen, obwohl es von 1974 bis 2009 als Baudenkmal schutzwürdig anerkannt war. Der Umgang mit diesem Wohnhaus wirft Fragen des Perspektivenwechsels des „Denkmal-Schutzes“ im Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege auf.

Baudenkmal in der amtlichen Denkmalliste bis 2009

Zum Denkmal-Schutz in München hat im Jahr 2009 das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege (BLfD) gemeinsam mit der Landeshauptstadt München die grundlegende dreibändige Dokumentation „Denkmäler in Bayern. Landeshauptstadt München Mitte“ herausgegeben, verfasst von Heinrich Habel, Johannes Hallinger und Timm Weski.

Zu diesem Zeitpunkt sind die Wohnhäuser Türkenstraße 52 und 54 als Baudenkmäler erfasst und ausführlich dokumentiert.

Dr. Johannes Hallinger würdigt beide Wohnhäuser mit seiner Kompetenz als damaliger Leiter des Referats Denkmalerfassung und -forschung im BLfD als Baudenkmäler und kommt zum Haus Türkenstraße 52 zum Ergebnis:

„Durch den Luftkrieg verlor das Vordergebäude sein Dachtragwerk. Bei den Wiederherstellungsarbeiten verfuhr man weniger rekonstruierend als reduzierend. Die nach dem Krieg erfolgte Aufsetzung eines weiteren Halbgeschosses wirkte sich auf die

Straßenfront verändernd aus, auch die Wahl verkleinerter Fensterformate für das 3. Obergeschoss tat der historischen Erscheinung Abbruch. Diese war ursprünglich mit Formen klassisierenden Neubarocks akzentuiert worden. Geblieben sind der charakteristische Rhythmus der Fassade sowie als Hauptmotiv der kräftige fassadenmittige Erker, der das 3. Obergeschoss mit einem Austritt bedient.“



Abb. 1: Abbruch eines „gefühlten Denkmals“

FOTO © KLAUS BÄUMLER

Baudenkmal in der „Münchener Häuserliste“ seit 1974

Zum Schutz der historischen Bausubstanz in München erschien 1974 das frühe Standardwerk „Münchener Fassaden. Bürgerhäuser des Historismus und des Jugendstils“. Verfasser waren Heinrich Habel, Klaus Merten, Michael Petzet und Siegfried von Quast. Das Werk enthält eine von Heinrich Habel erarbeitete „Münchener Häuserliste“, die nicht mit der offiziellen Denkmalliste nach dem Denkmalschutzgesetz identisch ist. In die „Habel-Liste“, die über 5.000 Fassaden umfasst, sind die Wohnhäuser Türkenstraße 52 und 54 mit der prägnanten Charakterisierung „Neubarock mit Erker, Ende 19. Jh.“ aufgenommen.

Willibald Sauerländer würdigte diese Dokumentation in seiner Eigenschaft als Direktor des Zentralinstituts für Kunstgeschichte als „Streit- und Bittschrift für die Bewahrung des überkommenen Münchner Stadtbildes.“

Im Klappentext heißt es:

„Nachdem blinder Fortschrittsglaube und rigores Nachjagen nach dem Phantom der autogerechten

weiteren Verlust wertvoller und unwiederbringlicher urbaner Substanz zu verhindern.“

Diese Hoffnung des Jahres 1974 hat sich nicht erfüllt. In nicht nachvollziehbarer Weise stuft das BLfD das Wohnhaus Türkenstraße 52 nicht mehr als Baudenkmal ein. Das Haus wurde zwischenzeitlich aus der offiziellen Denkmalliste entfernt und damit zum Abbruch freigegeben. Im Sommer 2019 wurde das Wohnhaus Türkenstraße 52 dem Erdboden gleichgemacht.

Ein „gefühltes Baudenkmal“ im Sinne von Prof. Dr. Mathias Pfeil?

Generalkonservator Prof. Dr. Mathias Pfeil hat mit seiner Autorität als Chef des BLfD die wissenschaftlichen Kategorien der Denkmalpflege um einen neuen Begriff bereichert. Bei seinem Vortrag „Denkmalpflege in einer zerstörten Stadt – Möglichkeiten und Alternativen“ in der Katholischen Akademie am 9. Mai 2019 hat Mathias Pfeil den Begriff des „gefühlten Denkmals“ eingeführt. Wie definiert sich dieser neu geschaffene Begriff?

Die Antwort von Mathias Pfeil:

„Denkmalverluste erschüttern uns nach wie vor. In Giesing verschwand das Uhrmacherhäusl Die entsetzten und verärgerten Nachbarn wurden tätig: sie informierten die Behörden und die Medien, organisierten Informationsveranstaltungen und Mahnwachen, brachten das Thema an die Öffentlichkeit.

Das bürgerschaftliche Engagement zugunsten der Denkmalpflege wächst momentan, Beispiele wie das Uhrmacherhäusl, zu dessen Gedenken es immer noch Mahnwachen von Bürgerinnen und Bürgern gibt, zeigen dies. Aber auch für die Tierklinik in München, die drei alten Häuser an der Sailerstraße

und viele andere Gebäude gibt es engagierte Fürsprecher.

Nicht immer handelt es sich bei diesen Bauten um Denkmäler, nicht immer ist es mit den Instrumen-

Interessant:

„Wem gehört die Stadt? Türkenstraße 52/54: Wohnraum vernichtet für Spekulation“: Unter diesem Motto hat Stadträtin Brigitte Wolf (Die Linke) am 04.03.2020 eine detaillierte Stadtratsanfrage gestellt (Aufrufbar unter <https://www.muenchen-transparent.de/dokumente/5929598#page=1&zoom=page-fit,-438,351>). Die Antwort kann mit Spannung erwartet werden.

FOTO © KLAUS BÄUMLER



Abb. 2: Abbruch-Perspektive / Blick aus Türkenstraße 50

Stadt den aus dem letzten Krieg glücklich geretteten urbanistischen wertvollen Kern Münchens schon einer zweiten Zerstörung ausgeliefert hatten, erfolgte in letzter Stunde endlich eine Besinnung auf die Erfordernisse einer humanen und menschengerechten Stadt. Aufgeschlossener Bürgersinn und öffentliche Wettbewerbe haben es in den letzten Jahren in München bewirkt, dieses reiche Erbe wieder zu schätzen, zu bewahren und zu restaurieren.

Gerade zur rechten Zeit erscheint daher auch dieser Katalog der Münchener Wohnhausfassaden: Er bestätigt die bisherigen Bemühungen, setzt Maßstäbe für künftige Initiativen und trägt so dazu bei, den

tarien des Denkmalschutzgesetzes möglich, diese **„gefühlten Denkmäler“** zu erhalten.“

Das BLfD nimmt in selbstverständlicher Weise die alleinige Deutungshoheit zur Wertung eines Gebäudes als Baudenkmal im Sinne des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes für sich in Anspruch. Im bürgerschaftlichen Engagement sieht das BLfD primär den emotionalen Aspekt hervorgehoben, der nach den Kriterien des Denkmalschutzes nicht ausreicht, ein Gebäude als Baudenkmal einzustufen und zu erhalten.

Nach dem von Mathias Pfeil neu entwickelten Denkmalbegriff handelte es sich beim Wohnhaus Türkenstraße 52 offensichtlich um ein „*gefühltes Denkmal*“. Denn jahrelang haben sich Bewohner der Häuser Türkenstraße 52 und 54, engagierte Persönlichkeiten der Maxvorstadt und der Münchner Fachöffentlichkeit, für die Erhaltung des Hauses Türkenstraße 52 eingesetzt.

Im spektakulären Fall des Hauses Türkenstraße 52 konnte sich die engagierte Bürgerschaft zu Recht darauf berufen, dass das Gebäude als Baudenkmal durch Eintragung in die Denkmalliste dokumentiert und dadurch vor dem Abbruch geschützt war.

Zwischenzeitlich hat das BLfD das Wohnhaus Türkenstraße 52 jedoch aus der Denkmalliste gestrichen und damit zum Abbruch freigegeben. Durch diesen intransparenten und nicht nachvollziehbaren Akt des BLfD, dem Haus Türkenstraße 52 den Denkmal-Status zu entziehen, wurde die Fachkompetenz der hochqualifizierten Mitarbeiter des BLfD, Dr. Heinrich Habel und Dr. Johannes Hallinger, in Frage gestellt.

Denn die beiden ausgewiesenen Experten Habel und Hallinger haben – legt man die aktuelle Auffassung des BLfD zu Grunde – in Verkennung der gesetzlichen Kriterien das Wohnhaus Türkenstraße 52 als amtliches Baudenkmal wahrgenommen und offenbar nicht als „*gefühltes Baudenkmal*“ gemäß der Nomenklatur des BLfD des Jahres 2019.

Klaus Bäumler ist 2. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums, dort Leiter des Arbeitskreises „Öffentliches Grün“ und Richter (rtd.) am Bayerischen Verwaltungsgeschichtshof.

Zum Weiterlesen:

„Zerstörung und Wiederbelebung. Münchner Kulturbauten in der Nachkriegszeit“. Dokumentation der Vortragsreihe in der Katholischen Akademie in Bayern am 09.05.2019 in: Zur Debatte. Ausgabe 1/2020; S. 23-38. Vortrag Mathias Pfeil, S. 23-27.

Zur Frage der erteilten Zweckentfremdungsgenehmigung für den Abbruch des Wohnhauses Türkenstraße 52 hat das Sozialreferat auf unsere Nachfrage am 4. März 2020 mitgeteilt:

„Für die Anwesen in der Türkenstr. 52/54 gab es bereits im Jahr 2012 eine Zweckentfremdungsgenehmigung, welche den Abbruch der beiden Seiten- und Rückgebäude sowie den Teilabbruch des Vordergebäudes in der Türkenstr. 52 genehmigte. Als Ersatz für den wegfallenden Wohnraum wurde der auf den Grundstücken geplante Neubau benannt.

Folglich war die Genehmigung damals zu erteilen, weil das öffentliche Interesse an der Erhaltung des bestehenden Wohnraumes durch ein beachtliches und verlässliches Ersatzwohnraumangebot entfiel und die Wohnraumbilanz dadurch insgesamt wieder ausgeglichen wurde (Art. 2 Satz 1 Nr. 2 ZwEWG, §§ 5 Abs. 3 und 7 ZeS).

Der tatsächliche Abbruch der Gebäude verzögerte sich aus diversen gerechtfertigten Gründen (Verkauf des Grundstücks, Eigentümerwechsel und Neubepanung) und erfolgte daher erst Anfang 2019. Mit der Fertigstellung des Neubaus ist bis Ende 2022 zu rechnen.

Es handelt sich hier um einen genehmigten Abbruch gegen Ersatzwohnraum. Die Errichtung des Ersatzwohnraumes wird vom Amt für Wohnen und Migration entsprechend überwacht.“

Weshalb hat das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege das Baudenkmal Türkenstraße 52 aus der Denkmalliste gestrichen?

Eine Antwort hierauf hat das Landesamt trotz mehrmaliger Nachfrage nicht gegeben.

Montag, den 13. April 2020, 19:00 bis 20:00 Uhr

Interview mit Bürgermeisterin Christine Strobl

Am 13.4.2020 zu Gast bei Forum aktuell: Christine Strobl, Münchens 3. Bürgermeisterin. Nach vielen Jahren in der Stadtpolitik beendet sie Ende Mai 2020 ihr politisches Engagement für München. Ursula Ammermann spricht mit ihr über ihre 15 Jahre als 2. und 3. Bürgermeisterin, ihre Beweggründe, ihren Arbeitsalltag, ihre Ziele, Erfolge und ihre Sicht auf die Herausforderungen für die Kommunalpolitik in einer wachsenden Stadt.

Einschalten!


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

Sendung verpasst? Demnächst zum Nachhören!

Montag, den 09. März 2020, 19:00 bis 20:00 Uhr

Wie steht es mit dem ÖPNV - Ausbau in München? – Nahverkehrsplan & ÖPNV im Münchner Norden

Das Gespräch bei Forum Aktuell kreist in diesem Monat um den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in München. Michael Schneider hat dazu Matthias Hintzen, einen der Sprecher des Arbeitskreises ‚Attraktiver Nahverkehr‘ (AAN) im Münchner Forum, zu Gast. Gemeinsam besprechen sie: Was ist bezüglich der Fortschreibung des Nahverkehrsplans seit 2015 passiert? Was ist der Nahverkehrsplan überhaupt? Wird er eingehalten? Was steht noch bevor? Und was denkt der AAN dazu? Außerdem widmen sich die beiden dem viel diskutierten Ausbau des ÖPNV im Münchner Norden. Der aktuelle Stand wird Thema sein, ebenso wie die Ergebnisse einer Veranstaltung des AAN im Münchner Norden, bei der der Arbeitskreis mit den Bürgern und Bürgerinnen vor Ort diskutierte, außerdem eine aktuelle Entwicklung: Der Antrag der Grünen Fraktion für zwei Seilbahnverbindungen (Dülferstraße-Garching-Hochbrück und Freiham-Aubing-Lochhausen-Karlsfeld) vom 28.02.2020.

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

Zur Diskussion gestellt

Drei Straßen-Ringe – kein Schienen-Ring? Ring frei für die Ringbahn!

SIMON HERZOG, LUITPOLD FRIED, KATHARINA FRIED, STEFAN GOTRE, MARIA UND KAI LAMOTTKE

Der gemeinnützige Verein Ringbahn München e.V. wurde gegründet mit dem Ziel, die Kräfte aus Wissenschaft, Wirtschaft und Bürgerschaft zu bündeln, um eine Ringbahn für München zu realisieren. Eine Ringbahn auf bestehenden Trassen wäre in wenigen Jahren realisierbar und kann einen erheblichen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme im Großraum München beitragen.

München wächst, so auch der Verkehr. Straßen und Schienen haben ihre Belastungsgrenzen überschritten. Lange Pendelzeiten, Staus, ausfallende und überfüllte Züge sind die Folge. Der Altstadtring umschließt den Stadtkern, der Mittlere Ring verbindet die Stadtteile Münchens. Mehrere Untersuchungen [1], [2], [3] haben gezeigt, dass leistungsfähige Querverbindungen im öffentlichen Verkehr Münchens fehlen. In diesem Kontext stellt eine ringförmige S-Bahn um München eine Möglichkeit zur Lösung der hohen Nachfrage im Personenverkehr dar. Diese Ringbahn würde eine direkte und schnelle Verbindung der Stadtteile bieten – ohne Umwege mitten

durchs Stadtzentrum – und darüber hinaus alternative Kapazitäten zur Verfügung stellen. Eine Entlastung für die Stadtbewohner, ein Gewinn für München und die Region durch die Entzerrung und die viel schnellere Anbindung der Außenbezirke untereinander und zu bisher nur schlecht angebundenen Orten. Insbesondere gäbe es erstmals im Schienenpersonennahverkehr eine echte Alternative zum staugeplagten Mittleren Ring, in Abbildung 1 grau eingezeichnet. Eine Ringbahn würde nicht nur verkehrstechnisch vorteilhaft sein, sondern könnte auch städtebauliche Potenziale entfalten. Ein möglicher Verlauf der Ringbahn ist in rot in Abbildung 1 skizziert. Die Strecke





Abb.: Rot =Verlauf der angedachten Ringbahn, Grau = Mittlerer Ring

ist aktuell für den Güterverkehr vorhanden, und Planungsanalysen müssten zeigen, wie schnell eine Ringbahn hier realisiert werden kann.

Im Koalitionsvertrag der Bayerischen Staatsregierung ist ein S-Bahn-Ring für München erklärtes Ziel [4]. Ohne Druck aus der Bevölkerung bleibt jedoch zu befürchten, dass sich die Realisierung über Jahrzehnte hinziehen oder das Vorhaben gar in Vergessenheit geraten wird. Der im Jahr 2019 gegründete gemeinnützige Verein Ringbahn München e.V. hat das Ziel, die Kräfte aus Wissenschaft, Wirtschaft, Politik und Bürgerschaft zu bündeln, um eine beschleunigte Realisierung zu erreichen. Spenden dienen vorrangig für wissenschaftliche Untersuchungen und der Vernetzung von Akteuren und Entscheidungsträgern. Eine Ringbahn für München ist greifbar nah: Eine mögliche Linienführung existiert seit mehr als 100 Jahren. Diese wird aber nur abschnittsweise vom Personenverkehr und hauptsächlich für den Güterverkehr genutzt. Alljährlich um die Weihnachtszeit werden allerdings Personalfahrten eines Eisenbahnvereins angeboten, bei welchen der Schienenring, wie auf der Abbildung dargestellt, vollständig befahren wird. Von der prinzipiellen Machbarkeit einer Ringbahn kann man sich bei den Dampflokfahrten in der Adventszeit überzeugen. Für die Einrichtung eines regelmäßigen Ringbahnbetriebes auf dieser Strecke wären in einem ersten Schritt neue oberirdische Personenbahnhöfe nötig. In welcher Art und in welchem Umfang Ausbauten für die Aufnahme eines Ringbahnbetriebes erforderlich sind, sollen die Untersuchungen klären, stets unter Einbezug aller Akteure. Das vorderste Ziel des Vereins ist die Erarbeitung eines Stufenplans zur Realisierung einer

Ringbahn für München. Alle Bürger, Unternehmen und Institutionen sind herzlich eingeladen, sich beim gemeinnützigen Verein einzubringen, um eine wissenschaftlich fundierte Entscheidungsgrundlage zu schaffen. So kann die Ringbahn für München schnell Re-

alität werden. Besuchen Sie uns unter www.ringbahn.de , folgen Sie uns auf www.facebook.com/ringbahn.de  und unterstützen Sie uns als aktiver „Ringbahner“!

Die Autoren Simon Herzog, Luitpold Fried, Katharina Fried, Maria Lamottke, Kai Lamottke und Stefan Gotre sind – gemeinsam mit Patrick Hübler – Gründungsmitglieder des Ringbahn München e.V.

Simon Herzog studierte Wirtschaftsingenieurwesen an der RWTH Aachen und befasst sich am Gründungs- und Innovationszentrum UnternehmerTUM mit der Mobilität der Zukunft. Er ist Vorsitzender des Ringbahn München e.V.

Zum Weiterlesen:

- [1] vgl. S. 23 f. in Landratsamt München, 2017, Perspektiven im öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis München, Weblink: <https://formulare.landkreis-muenchen.de/cdm/cfs/eject/gen?MANDANTID=72&FORMID=6148>
- [2] S. Herzog, S. und D. Atabay, 2016, Perspektiven für den Schienenverkehr im Großraum München, Weblink: www.ringbahn.de
- [3] R. Leonhartsberger, F. Krüttli und F. Dirschedl, 2012, Das München der 2ten Reihe: Stadtstrategische Studie, Weblink: panm.info/portfolio/das-muenchen-der-2ten-reihe/
- [4] vgl. S. 49 in CSU, Freie Wähler: Koalitionsvertrag für die Legislaturperiode 2018-2023, Weblink: www.csu.de/common/csu/content/csu/hauptnavigation/dokumente/2018/Koalitionsvertrag_Gesamtfassung_final_2018-11-02.pdf

Stellungnahme aus dem AK Schienenverkehr zum Vorschlag „Ringbahn München“

WOLFGANG HESSE

Zunächst begrüßen wir sehr alle Art von Initiativen, die sich mit uns für die Nutzung der bestehenden *Bahn-Ringstrecken* für den Personenverkehr und insbesondere für eine künftige S-Bahn-Nutzung einsetzen. So ähnelt die Grafik der Ringbahn-Freunde äußerlich sehr den Grafiken, die wir auch nutzen (vgl. etwa Standpunkte 11.2019: <https://muenchner-forum.de/2019/standpunkte-11-2019-s-bahn-ausbau-jetzt/> ^[7]). Schaut man genauer hin, so zeigen sich jedoch deutliche Unterschiede, vor allem im Betriebskonzept.

Beim Ringbahn e.V. strebt man einen geschlossenen Ring an – etwa analog zum Berliner S-Bahn-Ring. In München liegen die Verhältnisse jedoch in vieler Hinsicht anders. So ist rein geografisch gesehen (aus historischen Gründen) der Münchner „Ring“ sehr deformiert – der Südring ist eher

vor allem als „Bypass“ für die 1. Stammstrecke, vornehmlich bei Störungen, allfälligen Wartungsarbeiten und Überlastungen benötigt. Es ist ein nun schon jahrzehntelang andauernder Skandal, dass die für eine S-Bahn-Nutzung erforderlichen Maßnahmen (Sendlinger Spange, Errichtung von 3 Bahnhöfen,

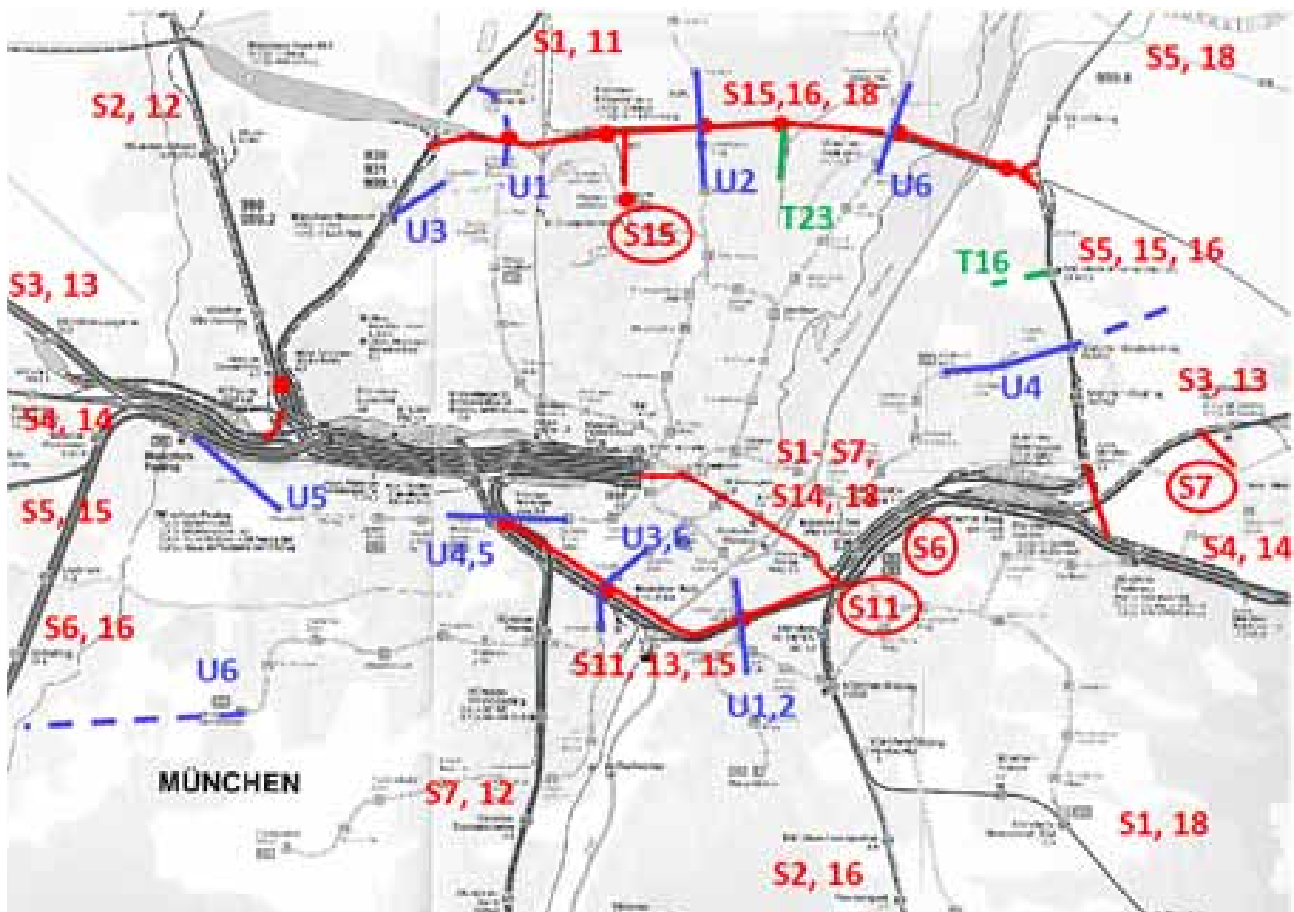


Abb.: Mögliche Linienverteilung für ein S-Bahnsystem nach dem „Gabelprinzip“. Linienverknüpfungen sind rein tentativ und dienen lediglich der Illustration des Konzepts

eine (potentielle) Entlastungs- und Alternativstrecke für den bestehenden Innenstadt-Tunnel („1. Stammstrecke“), während der Nordring der weiträumigen Umfahrung des Zentrums und der Erschließung großer Wohn- und vor allem Gewerbegebiete dient.

Daraus ergeben sich für einen möglichen S-Bahn-Betrieb ganz andere Prioritäten: Der Südring wird

durchaus auch zunächst provisorisch) zugunsten eines äußerst zweifelhaften, immens kosten- und zeitraubenden sowie risikoreichen 2. Tunnelprojekts zurückgestellt und fortdauernd sabotiert wurden und immer noch werden. Beim Nordring geht es dagegen vorrangig um die Erschließung der nördlichen Stadtrandgebiete und vor allem der verkehrsintensi-

ven Gewerbegebiete für die umfangreichen Pendlerströme aus dem Umland.

Für beide Ringstrecken sind die Direktverbindungen von und zu den Außenstrecken ausschlaggebend. Deshalb sieht unser Konzept – neben der Beibehaltung der bestehenden S-Bahnlinien – die Einrichtung je einer Zusatzlinie für jede Außenstrecke mit direkter Durchbindung auf den Süd- oder Nordring vor. So könnten nach dem „Gabelprinzip“ 2 bis 3 Linien von den Außenstrecken auf den Südring, weitere 2 bis 3 auf den Nordring geleitet werden. Zwei Zusatzlinien könnten auf der 1. Stammstrecke und mittelfristig durch einen neuen Innenstadttunnel verkehren. Dessen vorrangige Nutzung wäre dem Regionalverkehr vorbehalten, der als „S-Bahn-Expressverkehr“ auf eigenen Gleisen fungiert (siehe Abbildung unten und das o.g. STANDPUNKTE-Heft).

Die Grafik der Ringbahn e.V. wäre dazu um drei

wichtige Verbindungskurven zu ergänzen: (1) von Pasing in Richtung Moosach (im Bereich des zu errichtenden Bahnhofs Berduxstraße), (2) vom zu errichtenden Bahnhof Unterföhring Südwest (dieser fehlt in der Ringbahn-Grafik) zur S8 in Richtung Unterföhring-Flughafen und (3) vom Ostring (Daglfing) zur S4 Richtung Haar-Grafring (Daglfinger Spange, die jetzt sowieso errichtet werden soll, allerdings womöglich nur für Güterzüge).

Ein gemeinsames Interesse an der Fortentwicklung unterstellt, besteht seitens des Münchner Forums Bereitschaft, mit Vertretern des Ringbahn e.V. diese Konzepte zu prüfen und weiter zu erörtern

Prof. Dr. Wolfgang Hesse hat am Fachbereich Mathematik und Informatik der Philipps-Universität Marburg gelehrt. Er ist einer der beiden Leiter des Arbeitskreises „Schienenverkehr“ des Münchner Forums.

Veranstaltungsrückblick

S-Bahn Nordring, U-Bahn, Bus und Tram? – ÖPNV im Münchner Norden

Eine Veranstaltung des AK Attraktiver Nahverkehr

ALEA METSCHKOLL, CHRISTINA LAMPART

Am Dienstag, den 18. Februar 2020 fand im Gemeindesaal der Evang.-Luth. Versöhnungskirche München-Harthof eine gut besuchte Veranstaltung des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN) statt. Thema der Veranstaltung war der Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs im Münchner Norden. Durch den Abend führte PD Dr. Monika Popp vom Department für Geographie der LMU München, auch Mitglied des Programmausschusses des Münchner Forums. Mit den drei Referenten diskutierte im Anschluss das interessierte Publikum kontrovers.

Zunächst referierte Berthold Maier (AAN) über Stärken und Schwächen von U-Bahn, Bus und Tram. Er hob hervor, dass die Tram im Vergleich zur U-Bahn eine stärker flächendeckende Erschließung zu gleichen Kosten ermöglicht. Zudem erfordere die U-Bahn höhere Erhaltungs- und Betriebskosten und sei komplizierter in das bestehende Schienennetz einzubinden. Im Vergleich zum Bus habe die Trambahn eine höhere Kapazität; ihr könne im Straßenverkehr leichter Vorrang verschafft werden. Außerdem ist es möglich, die Tram auf einem Rasengleis fahren zu lassen und somit auch die ästhetische Attraktivität zu erhöhen. Matthias Hintzen (AAN) informierte mit seinem Vortrag über den S-Bahn-Ausbau im Münchner Norden. Er stellte Möglichkeiten und Vorschläge

vor, wie der überlastete S-Bahn-Verkehr entzerrt werden könnte. Beispielsweise könne nach der Fertigstellung des Tiefunnels die S1 Richtung Freising/Flughafen im 15-Minuten-Takt verkehren und somit effizienter genutzt werden.

Im Anschluss an eine erste Diskussionsrunde präsentierte Khoi Anh Dang (Master Student der Urbanistik an der TU München) ein Planungsprojekt von Studierenden der TUM. Dieses Projekt wurde in Kooperation mit Industrieunternehmen wie BMW und Knorr Bremse sowie der Landeshauptstadt München erarbeitet. Der Planungsentwurf berücksichtigt, dass auch im Münchner Norden Bevölkerungswachstum stattfindet und zudem das Pendleraufkommen sehr hoch ist. Dies wird durch die Tatsache unterstri-



Abb.: Die Diskussionsveranstaltung

chen, dass die Bürger*innen im Münchner Norden häufiger das Auto als Verkehrsmittel nutzen als der gesamtstädtische Durchschnitt. Die Studierenden entwickelten ein Konzept, das mittels Nachverdichtung, Gewerbeansiedlung, Einzelhandel, Kulturangebot und Arbeitsplätze eine Stadt der kurzen Wege mit großer Nutzungsvielfalt fördert. Wichtiger Bestandteil des Konzepts ist eine flächendeckende Erschließung durch den ÖPNV. U2 und U6 behalten im Konzept ihre tragende verkehrliche Rolle, da sie bereits ein gutes Einzugsgebiet vorweisen. Die U1 sollte verlängert und die vorhandenen Gleise für den S-Bahn-Nordring genutzt werden. Die verbleibenden Zwischenräume von U- und S-Bahn sollen durch ein zu verdichtendes Tram Netz erschlossen werden.

An die Vorträge schloss sich eine intensive Diskussion an. Konsens war, dass der ÖPNV im Münch-

ner Norden und der S-Bahn-Nordring ausgebaut werden müssen. Über das Wie bestanden aber auch an diesem Abend Kontroversen. Große Teile des Publikums plädierten für die U-Bahn bzw. den Bus als Übergangslösung. Außerdem wurde Kritik vor allem an der Tram, aber auch am Bus geäußert. Diese bezog sich auf die Flächenkonkurrenz zwischen Tram bzw. Bus und dem Autoverkehr, die Lärmbelastung, die geringeren Fahrgastkapazitäten im Vergleich zur U-Bahn und die Kompatibilität dieser Verkehrsmittel mit der Straßenführung. Zudem

äußerten einige Anwesenden ihren Eindruck, dass die Probleme des Münchner Nordens von Stadtpolitik und der Stadtplanung der Landeshauptstadt nicht ernst genommen werden. So wurde bemängelt, dass am Münchner Norden gespart werde, indem eine Trambahnlinie gebaut wird, allein weil sie kostengünstiger ist als eine U-Bahn. Verärgert zeigte man sich, dass seit Jahrzehnten erfolglos versucht wird, die Erschließung des Nordrings für die S-Bahn zu forcieren, während die viel teurere 2. Stammstrecke offensichtlich von der Politik präferiert und bewilligt worden sei.

Christina Lampart studiert B.Sc. Geographie an der Katholischen Universität Eichstätt-Ingolstadt, Alea Metschkoll studiert B.A. Ethnologie und Berufsorientierte Linguistik im interkulturellen Kontext (BLIK) an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg. Beide sind momentan Praktikantinnen im Münchner Forum.

Arbeitskreise im März

Alle Termine sind vorbehaltlich weiterer Maßnahmen zur Eindämmung des Corona-Virus!

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

Arbeitskreis ‚Stadt: Gestalt und Lebensraum‘

Leitung: Wolfgang Czisch, Andreas Dorsch
nächstes Treffen: Do. 19. März 2020, 17:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Wer beherrscht die Stadt?‘

Leitung: Bernadette Felsch
nächstes Treffen: Mo. 23. März 2020, 19:00 Uhr
zusammen mit

Arbeitskreis ‚Nachhaltige Quartiersentwicklung‘

Leitung: Cornelia Jacobsen, Patric Meier
nächstes Treffen: Mo. 23. März 2020, 19:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘

Leitung: Berthold Maier, Matthias Hintzen
nächstes Treffen: Do. 26. März 2020, 18:30 Uhr

Arbeitskreis ‚Junges Forum‘

Leitung: Ellena Markus, Nick Förster
nächstes Treffen: Mi. 31. März 2020, ca. 19:00 Uhr

Arbeitskreis ‚SEM‘

vorläufige Leitung: Dr. Detlev Sträter
nächstes Treffen: Mi. 8. April 2020, 18:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘

Leitung: Dr. Wolfgang Beyer, Prof. Dr. Wolfgang Hesse
nächstes Treffen: Do. 16. April 2020, 18:00 Uhr

Schloss Nymphenburg: Technik im Schlosspark

MICHAEL ECKERT

Den wenigsten Besuchern des Nymphenburger Schlossparks dürfte bewusst sein, dass sie hier nicht nur französische und englische Gartenkunst, sondern auch Technik aus den Anfängen des Industriezeitalters wie in einem Freilandmuseum besichtigen können. Mit welcher Energie werden die Fontänen in die Höhe getrieben? Wo kommt das Wasser dafür her? Vielleicht wundert sich die eine oder der andere über die Bezeichnungen Johannisbrunnhaus und Grünes Brunnhaus auf den Übersichtstafeln am Parkeingang. Brunnhäuser sorgten früher für die Wasserversorgung – nicht nur von Schlossgärten. In München gab es viele Brunnhäuser, die mit der Wasserkraft der Stadtbäche Grundwasser in hochgelegene Reservoirs pumpten, um von dort die tiefer liegenden Stadtbrunnen zu versorgen. Die städtischen Brunnhäuser verschwanden mit der Erneuerung der Trinkwasserversorgung im 19. Jahrhundert. Was in Brunnhäusern an hydraulischer Maschinenteknik installiert war, kann man heute nur noch im Museum besichtigen – oder im Nymphenburger Schlosspark, wo die Pumpen im Johannisbrunnhaus und im Grünen Brunnhaus heute wie vor zweihundert Jahren mächtige Fontänen in die Höhe treiben.

Ähnlich wie Mühlen lagen Brunnhäuser meist an Flüssen, Bächen und Kanälen, wo aufgestautes Wasser für den Antrieb von Wasserrädern genutzt werden konnte. Der Nymphenburger Schlosspark liegt aber von natürlichen Wasserläufen weit entfernt. Weder die Isar und die daraus für die Münchner Wasserversorgung abgezweigten Stadtbäche noch die weiter westlich fließende Würm konnten direkt angezapft werden. Bei der Anlage des Schlossparks vor mehr als dreihundert Jahren stellte sich als erstes die Frage, wie die Bassins und Springbrunnen, die zu einem barocken Lustgarten gehörten wie das Amen in der Kirche, mit ausreichend viel Wasser versorgt werden konnten. Die Gartenarchitekten beantworteten diese Frage mit der Planung eines Kanals, der in Pasing von der Würm abgezweigt wurde und nach Durchqueren des Nymphenburger Schlossparks in nordöstlicher Richtung weitergeführt wurde. Am Ende sollte auf dem Wasserweg die Residenz in München mit den Schlössern in Nymphenburg, Schleißheim und Dachau verbunden werden. Nicht alle Pläne wurden verwirklicht, die Verbindung mit der Residenz kam nicht zustande. Aber das am Ende realisierte Kanalsystem ist immer noch imposant genug, um uns Respekt vor dem technischen Können der Wasserbauingenieure des Barockzeitalters einzuflößen.

Auch innerhalb des Schlossparks wurde die Anlage von Kanälen zu einer besonderen technischen Herausforderung. In dem ebenen Gelände ist die Fließgeschwindigkeit des Wassers im Kanal viel zu gering, um damit Wasserräder anzutreiben. Die

Kanäle mussten deshalb so verzweigt werden, dass mit aufgestautem Wasser auf unterschiedlichen Höhenstufen Wasserräder angetrieben werden konnten. Dazu wurde das von Westen in den Schlosspark strömende Wasser mit einer Kaskade, der neben ihrer ästhetischen Wirkung vor allem die Funktion eines Wehrs zukommt, gestaut. Das über die Kaskade fallende Wasser fließt in einem imposanten Mittelkanal auf geradem Weg weiter Richtung Schloss. Das aufgestaute Wasser wird über einen nach Süden



Abb. 1: Der erste Windkessel Baaders im Grünen Brunnhaus

FOTO © MICHAEL ECKERT



Abb. 2: Blick ins Johannisbrunnhaus: Das in die Wanne geleitete Wasser fällt durch Öffnungen auf drei darunter installierte Wasserräder, die jeweils 4 Pumpen antreiben.

abzweigenden Kanal in Richtung Badenburg und weiter zum Grünen Brunnhaus geführt, wo ein Teil des Wassers zwei große Wasserräder rotieren lässt. Der Höhenunterschied gegenüber dem Mittelkanal reicht aus, um mit den vom Wasserrad angetriebenen Pumpen Wasser in gusseiserne Windkessel zu pressen, wo es unter dem hohen Druck der darin einge-



Abb. 3: Diese Schleuse befindet sich in der Nähe des Grünen Brunnhauses; im Hintergrund sieht man die Rückseite der Amalienburg.

schlossenen Luft die Fontäne auf der Gartenseite des Schlosses in die Höhe treibt. Diese Anlage geht auf Joseph Baader zurück, wie die lateinische Inschrift auf dem ersten Windkessel im Grünen Brunnhaus dokumentiert (s. Abb. 1).

Das zweite, im nördlichen Schlossflügel errichtete Johannisbrunnhaus wird mit Wasser aus dem Mittelkanal versorgt (s. Abb. 2). Auch diese Anlage geht auf Baader zurück: Mit drei Wasserrädern und einer Reihe von Pumpen und Windkesseln wird nach demselben Prinzip wie im Grünen Brunnhaus – aber in ganz unterschiedlicher Ausführung – das Wasser in eine Druckleitung für die Fontäne auf der Stadtseite des Schlosses gepresst. Das aus dem Johannisbrunnhaus abfließende Wasser liegt um zwei Höhenstufen (ca. 6 m) tiefer als das im Westen eintretende Wasser.

Um die Kanäle auch über diese Höhenstufen hinweg schiffbar zu machen, wurden Schleusen angelegt. Auch diese alte Wasserbautechnik lässt sich im Park noch bestaunen: eine Schleuse befindet sich vor der Fontäne auf der Stadtseite des Schlosses, eine weitere beim Grünen Brunnhaus (s. Abb. 3) und eine dritte – in einem leider sehr verfallenen Zustand – bei der großen Kaskade.

Die Kanäle, Schleusen und Brunnhäuser sind sichtbare Zeugen dafür, dass der Schlosspark auch unter technischen Aspekten ein Kulturgut ersten Ranges darstellt. (Näheres dazu findet man in dem gerade im Allitera-Verlag erschienenen Buch mit dem Titel „Physik im Schlosspark“).

Michael Eckert ist Physikhistoriker. Er war wissenschaftlicher Mitarbeiter am Forschungsinstitut des Deutschen Museums, wo er seit Erreichen des Rentenalters als Senior Researcher weiter an wissenschafts- und technikhistorischen Themen arbeitet.



Zum Weiterlesen:

Eckert, Michael: Physik im Schlosspark. Der Lustgarten als Schauplatz neuer Technik. Schloss Nymphenburg, Versailles, Sanssouci. Allitera Verlag.
ISBN: 978-3-96233-114-6, 204 Seiten, 24,90€.

Buchpräsentation am Donnerstag, 14. Mai 2020, um 19.30 Uhr in der Stadtbibliothek Neuhausen (Nymphenburger Str. 171b, 80634 München)

Die Ausrichtung von Schloss Nymphenburg

Monumentaler Kalenderbau

WOLFGANG REINHARDT

In diesem Beitrag wird knapp dargestellt, wie die Ausrichtung des Schlosses Nymphenburg, und natürlich auch anderer Bauwerke, in Übereinstimmung mit der Richtung der Strahlen der aufgehenden/untergehenden Sonne bestimmt werden kann. Zudem wird nachgewiesen, dass das Schloss das Kriterium eines Kalenderbaus erfüllt.

In dem Bildband Schloss Nymphenburg (Fuchsberger u.a. 2015) heißt es: „Der Schlossbau ist auf diesen astronomischen Zeitpunkt (Anm.: den Frühlingsbeginn) ausgerichtet. Er nimmt Bezug auf die Frühlingsäquinox, weshalb seine Hauptachse leicht aus der Ost-West-Richtung verschoben ist. So laufen zur Tag- und Nachtgleiche die Strahlen der aufgehenden Sonne durch das Zentrum des Schlosses ...“ und weiter „Damit gehört Nymphenburg in die Reihe jener monumentalen Kalenderbauten, die vielerorts und zu allen Zeiten rund um den Globus errichtet wurden.“

Im Zeitalter des Internets, das ja bekanntlich nahezu alles Wissen dieser Welt irgendwie und irgendwo beinhaltet, basiert auch diese Vorgehensweise auf Internetdiensten. Es geht somit um das „Wie gehe ich vor?“ und um das „Wo finde ich die relevanten Informationen?“

Die Vorgehensweise gliedert sich in zwei Teilschritte, die Bestimmung der Ausrichtung des Schlosses sowie die Bestimmung der Richtung der

Sonnenstrahlen an diesem Ort zur Tag- und Nachtgleiche (Equinox).

Eine ausführlichere Diskussion dieser Vorgehensweise mit Hintergründen und Betrachtungen zur Genauigkeit des Verfahrens findet sich in der „Ostausrichtung der mittelalterlichen

Kirchen und Gräber“ (Krack/ Oberholzer 2015). An dieser Stelle soll dies nur kurz skizziert werden:

Zur Bestimmung der Ausrichtung kann einer der vielen Kartendienste, z.B. das sehr verbreitete Google Maps, aber auch der Bayernatlas, ein Kartenservice des bayerischen Landesamtes für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (vgl. <https://geoportal.bayern.de/bayernatlas>), genutzt werden. Dazu

bestimmt man die Ausrichtung des Schlosses visuell und setzt entsprechend zwei Punkte als Anfangs- und Endpunkt einer Linie, welche die Ausrichtung definiert; Abbildung 1 illustriert dies durch die rote Linie. Durch einen Klick auf die rechte Maustaste lassen sich im Bayernatlas die geographische Breite (B) und Länge (L) dieser Punkte bestimmen und ausgeben. Seien nun BA und LA sowie BE und LE die geographische Breite und Länge des Anfangs- (A) bzw. des Endpunktes (E), so ergibt sich das Azimut A (die Richtung bezogen auf die Nordrichtung) aus (vgl. Krack/Oberholzer 2015):

$$A = \text{ArcTan}((LE - LA) * \cos((BE - BA) / 2) / (BE - BA))$$

In unserem Fall ergibt sich 88 Grad für das Schloss, also annähernd eine Ost-West-Ausrichtung.

Auch für die Bestimmung des Azimuts, der Richtung der Sonnenstrahlen zum Zeitpunkt des Sonnenaufgangs bzw. Untergangs, an einem Ort, dessen geographische Breite und Länge bekannt ist, kann ein Internetdienst genutzt werden (vgl. <http://www.jgiesen.de/astro/astroJS/sunriseJS/index.htm#>).

Setzen wir dort die Breite und Länge der Position des Schlosses und das Datum des Frühlingsanfangs sowie eine genäherte Uhrzeit für den Sonnenaufgang (20.3.2020, 6:00 Uhr) ein, so erhalten wir 88,5 Grad für den Sonnenaufgang. Entsprechend gehen wir für den Sonnenuntergang vor und erhalten 271 Grad. Somit ist klar nachvollziehbar, dass die Strahlen der aufgehenden und der untergehenden Sonne durch den im Zentrum des Schlosses befindlichen



Abb. 1: Illustration der Ausrichtung



Abb. 2: Einfallender Sonnenstrahl im Schlosspark

Saal (Mittelbau) laufen. Abbildung 2 zeigt schematisch den einfallenden Sonnenstrahl im Schlosspark auf einem Kartenausschnitt.

Damit lässt sich Schloss Nymphenburg klar in die Kategorie der Kalenderbauten einordnen. Die Quellenlage zur Gestaltung des Schlossbaus gibt hier keine eindeutige Auskunft, aber aufgrund der Intentionen und Ideen des auftraggebenden Kurfürsten Ferdinand und seiner Gemahlin Henriette Adelaide (Fuchsberger u.a. 2015) können wir davon ausgehen, dass die Ausrichtung kein Zufall sondern Planung war, zumal eine entsprechende Ausrichtung christlicher und anderer Baudenkmäler eine lange Tradition hat, wie z.B. in (Krack/Oberholzer 2015), (Kasper 1998) und (Wolfschmidt 2014) gezeigt, und zum Zeitpunkt der Bauausführung gut bekannt war.

Wolfgang Reinhardt studierte Geodäsie an der TU München und promovierte ebendort mit einem IT-Thema. Nach leitenden Tätigkeiten in der IT-Industrie wurde er 1997 zum Professor für Geoinformatik an die Universität der Bundeswehr München berufen und lehrt in der Geodäsie, dem Bauingenieurwesen, der Informatik und der Wirtschaftsinformatik.

Zahlreiche Auslandsaufenthalte in verschiedenen europäischen Ländern und Südamerika. Leiter zahlreicher Forschungsprojekte. Ca. 200 wissenschaftliche Publikationen. Er lebt in Oberhaching.

Zum Weiterlesen:

Fuchsberger, D., Vorherr, A., Warbeck, G. (2015): Schloss Nymphenburg – Bauwerke – Menschen – Geschichte, Allitera Verlag

Krack, K., Oberholzer, G. (2015): Die Ostausrichtung der mittelalterlichen Kirchen und Gräber, Schriftenreihe des Instituts für Geodäsie, Universität der Bundeswehr München, Heft 90

Kasper, W. (1998): Lexikon für Theologie und Kirche Bd. 7, Freiburg, Basel, Rom, Wien, S. 1211-1213

Wolfschmidt, G. (2014): Baudenkmäler des Himmels – Astronomie in gebautem Raum und gestalteter Landschaft. Tagung der Gesellschaft für Astroarchäologie in Kassel, Proceedings

Weltwassertag am 22. März 2020

„Guter Zustand“ der Isar: Nicht nur für Fische, sondern auch für Menschen

Zwei optimale Projekte der Münchner Stadtentwässerung:
Bau des Isar-Dükers Montgelasstraße
Umbau der Dietersheimer Schwelle

KLAUS BÄUMLER

Die Leistungen der Münchner Stadtentwässerung (MSE) zur Verbesserung der Wasserqualität der Isar in München im Rahmen der Umsetzung des auf 40 Jahre angelegten Generalentwässerungsplans von 1980 sind enorm. Gerade die Optimierung des Abwassersystems in München hat wesentlich zum weltweit anerkannten Erfolg der Isar-Renaturierung beigetragen. Denn die Isar nähert sich vorbildlich den Parametern der EU-Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL) an sowie der EG-Richtlinie für Badegewässer. Zwei aktuelle Projekte, die den „guten Zustand“ der Isar im Interesse von Fischen und Menschen weiter verbessern, werden hier vorgestellt.

Bau des Isar-Dükers Montgelasstraße

Nördlich der Max-Joseph-Brücke, im Bereich der Thomas-Mann-Allee / Montgelasstraße, wird derzeit die Baustelle zur Errichtung eines Dükers vorbereitet, der das Abwassersystem rechts der Isar mit dem Hauptsammler links der Isar verbindet. Mit diesem „Lückenschluss“ wird es möglich, den Ausstoß

von Mischwasser über den „Regenüberlauf R 159“ nördlich der Brücke erheblich zu reduzieren. Damit wird die Wasserqualität der Isar ab der Max-Joseph-Brücke nach Norden – auch über das Oberföhringer Wehr hinaus – weiter verbessert. Grundlage für dieses Projekt ist der wasserrechtliche Bescheid des Referats für Gesundheit und Umwelt vom



Abb. 1: Baustelle an der Max-Joseph-Brücke

17.07.2014 Nr. 641-301/12/18, der diese Sanierung rechtlich fixiert. Die Projektgenehmigung mit einem Gesamtvolumen von 17 Millionen Euro wurde mit Beschluss des Stadtentwässerungsausschusses vom 02.07.2019 Nr. 14-20 / V 14429 erteilt.

Es ist geplant, diesen Düker zur Querung der Isar durch Rohrvortrieb, also unter Tage, auszuführen. Dadurch werden die Eingriffe in den Naturraum der Isar minimiert. Insgesamt mussten 34 Bäume mit einem Umfang über 80 cm und etwa 30 Bäume mit einem Umfang kleiner als 80 cm gefällt werden.

Bemerkenswert ist die Tatsache, dass entsprechend dem Landschaftspflegerischen Begleitplan die gefällten Bäume nicht durch Neupflanzung zu ersetzen sind. Die beeinträchtigten Vegetationsflächen werden der „Sukzessionsentwicklung“, also dem geplanten Wildwuchs, überlassen. Die Fertigstellung des Projekts ist für das Jahr 2023 vorgesehen.

In der Zusammenschau mit der geplanten Fortsetzung des Isarplans im Stadtgebiet nach Norden wird durch dieses Projekt nicht nur die Qualität des Isarwassers für die Fischpopulation, sondern auch für die Erholungsfunktion des Isarraums ab der Max-Joseph-Brücke flussabwärts optimiert.

Denn nach der aktuellen Fassung der Bade- und Bootsverordnung ist das Baden derzeit nur am östlichen Isarufer im Bereich zwischen 200 m nördlich der

Max-Joseph-Brücke und 200 m südlich des Oberföhringer Wehrs erlaubt. Bei der längst überfälligen Novellierung der Bade- und Bootsverordnung durch das Referat für Gesundheit und Umwelt gibt es keine triftigen Gründe mehr, das Baden am westlichen Isarufer in diesem Bereich zu verbieten. Ebenso ist endlich das Baden in der Isar nördlich des Oberföhringer Wehrs im Bereich der Isarinsel Oberföhring und des Englischen Gartens freizugeben.

Rückbau der Dietersheimer Schwelle beim Klärwerk München II

Von der Münchner Bürgerschaft bislang wenig beachtet, ist in den letzten Jahren der Bereich der Mittleren Isar im Münchner Norden bis nach Moosburg durch die verdienstvollen Aktivitäten des Wasserwirtschaftsamts München (WWA M) aufgewertet worden. Dies u.a. in Kooperation mit der EON-Nachfolgerin Uniper. Das WWA M hat mit dem „Forum Mittlere Isar“ ein vorbildliches Informationsformat für Kommunen, Fachbehörden und Bürgerschaft zur Umsetzung des „Gewässerentwicklungsplans Mittlere Isar“ entwickelt. Beim 5. Forum „Mittlere Isar“ im Mai 2019 stellte die MSE das Projekt „Rückbau Dietersheimer Schwelle“ vor.

Über die „Dietersheimer Schwelle“ wird seit 1989 das gereinigte Abwasser des Klärwerks München II in die Mittlere Isar eingeleitet. Bislang bildete das 1,10 m hohe Bauwerk, das die Mittlere Isar auf voller Breite quert, eine unüberwindliche Barriere für Fische. Aber auch für Bootfahrer war die „Dietersheimer Schwelle“ eine besondere Gefahrenstelle. Durch Missachtung der aufgestellten Gefahrenschilder kam es in den letzten Jahren zu tödlichen Unfällen.



Abb. 2: Diese Warnschild kann künftig entfernt werden.

Die „Dietersheimer Schwelle“ wird derzeit von der MSE mit einem Kostenaufwand von 3,5 Millionen Euro zur biologischen Durchgängigkeit auf gesamter Breite zu einer naturnahen Rampe umgebaut. Damit können Fische künftig diesen Bereich ohne Probleme überwinden und ungehindert flussaufwärts wandern.

Mit diesem Projekt leisten die MSE einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der EU-WRRL, nämlich der Herstellung der biologischen Durchgängigkeit in der Mittleren Isar.

Mit der naturnahen Umgestaltung der Schwellen Grüneck und Acherding sowie des Absturzes nördlich der Moll-Brücke bei Ismaning und des Rückbaus zahlreicher weiterer Sohlschwellen kann das WWA M eine beachtliche Erfolgsbilanz vorweisen.

Von der naturnahen Gestaltung der Mittleren Isar profitieren aber nicht nur Fische und die sie betreuenden Fischer, sondern auch die Bootfahrer. Das Befahren der Mittleren Isar ist in den Landkreisen München und Freising erlaubt. Beim Rückbau der Schwellen – auch der Dietersheimer Schwelle – wurden daher die Belange der Bootfahrer berücksichtigt. Dies ist dem Engagement von Rolf Renner zu ver-

danken, der mit großer Sachkunde und Beständigkeit für die Isar-Allianz und den Bayerischen Kanuverband sein Expertenwissen einbringen konnte.

Zum „guten Zustand“ der Isar im Sinne der EU-WRRL zählt nicht nur der „gute Zustand“ für Fische, sondern auch der „gute Zustand“ für Menschen. Die „Sozialfunktion“ der Isar, die weit vorausschauend durch die Bayerische Verfassung in Artikel 141 auch für Badende und Bootsfahrer gesichert ist, muss weiterhin ein hohes Ziel aller politisch-administrativen Aktivitäten bleiben.

Klaus Bäumler ist 2. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums, dort Leiter des Arbeitskreises „Öffentliches Grün“ und Richter (rtd.) am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof.

Videodokumentation:

Die Isar in München: eine Lebensader von 1984

<https://muenchner-forum.de/2017/die-isar-in-muenchen-eine-lebensader/> 

Buchbesprechung

Münchner Friedhöfe Orte der Erinnerung

DETLEV STRÄTER

Wer Geschichte und Gegenwart einer Gemeinde, Dorf oder Stadt, kennenlernen möchte, der sollte den Friedhöfen einen Besuch abstatten und die Grabmale studieren. Dies mag auch Leitidee des im vergangenen Jahr im München-Verlag erschienenen Buch über „Die Münchner Friedhöfe“ sein. Lioba Betten, ehemalige Verlegerin des München-Verlags, Verfasserin zahlreicher Bücher über Münchner Friedhöfe und Friedhofskultur sowie Leiterin von Führungen über Münchner Friedhöfe, und Thomas Multhaupt, Trauerredner und -begleiter sowie Verfasser mehrerer Veröffentlichungen über das Friedhofswesen, sind als Autoren erfahrene Kenner der Materie. Man merkt dem Buch an, dass ihm eine Fülle von Kenntnissen und Erfahrungen mit den und über die Münchner Friedhöfe und das Bestattungswesen zugrunde liegen. Und das ist auch einer der vielen Pluspunkte dieser Publikation: nämlich dass es gelingt, die Fülle der Informationen auf 144 Seiten so zu präsentieren, dass ein kurzweiliger und dennoch hoch informativer „Wegweiser zu Orten der Erinnerung“, so der Untertitel der Schrift, entstanden ist. Er sollte zur Hand genommen werden, wenn der Besuch eines Münchner Friedhofs ansteht – aus welchem Anlass auch immer.

Friedhöfe sind „Spiegelbilder des Lebens“, so überschreiben die beiden Verfasser ihr Eingangskapitel. Friedhöfe reflektieren „ein sehr beachtliches Stück Stadtgeschichte“ (S. 4). Betten/ Multhaupt sehen in den Münchner Friedhöfen nicht nur ein

großes Friedhofssystem, sondern sie sprechen von einer „Friedhofsinfrastruktur“: „Zuallerst sind Friedhöfe Orte der Bestattung und der Totenruhe. Es ist ein Zeichen von Menschenwürde und von Freiheit, entscheiden zu können, wo und wie man selber



Abb.: Lioba Betten, Thomas Multhaupt: Die Münchner Friedhöfe. Wegweiser zu Orten der Erinnerung, München: München-Verlag 2019, 144 Seiten, 18 Euro, ISBN 978-3763040568

oder ein Angehöriger bestattet werden soll.“ (ebd.) Eben dies erlauben die 29 städtischen sowie die zwei israelischen Friedhöfe – kirchliche und klösterliche Friedhöfe bleiben hier außen vor –, die Thema der Veröffentlichung sind. Dass München – im Gegensatz etwa zu Hamburg oder Wien – keinen großen Zentralfriedhof besitzt, sondern ein dezentrales Friedhofssystem, hat auch mit der lange geringen Größe Münchens bis ins 19. Jahrhundert und dem Wachstum der Stadt im 19. und der ersten Hälfte des 20. Jahrhundert zu tun, als mit den Eingemeindungen der ehemals eigenständigen Dörfer des Umlands auch die Friedhöfe zu München kamen. Und sie betonen, dass die parkähnlich angelegten Friedhöfe mitten in der Stadt zudem auch eine Funktion als „grüne Lunge“ haben, was „keine zu vernachlässigende Nebensächlichkeit [ist], sondern eine bedeutende Rolle auch bei den Überlegungen [spielt], wie ein gesundes urbanes Klima zukünftig gewährleistet werden kann“. (ebd.)

In 27 Kapiteln werden die 29 aufgenommenen Friedhöfe vorgestellt. Zunächst wird dem Alten Südfriedhof ein umfangreiches Kapitel eingeräumt, nicht zuletzt, weil er seit dem 16. und seitdem mehrere Jahrhunderte der einzige Friedhof Münchens war und er Teil der Geschichte Münchens jener Zeit ist (Kapitel 1). Als dieser endgültig drohte, an

Platzmangel zu ersticken, wurde der Nordfriedhof in der Maxvorstadt angelegt (Kapitel 2). Der Alte israelische Friedhof in Thalkirchen, seine Anfänge gehen auf das Jahr 1816 zurück – ein Vorläufer soll sich in der heutigen Maxvorstadt befunden haben –, ist Gegenstand von Kapitel 3. Dieser sich den drei „historischen Friedhöfen“ widmende Buch-Abschnitt wird ergänzt um die Darstellung jener Zeit um 1900, die zur Errichtung der Großfriedhöfe führte und die mit dem Namen des Architekten und Stadtbaurats Hans Grässel eng verbunden ist. Er entwickelte ein völlig neues Friedhofskonzept, auf das die vier „großen Friedhöfe“ Ost-, Nord-, West- und Waldfriedhof, aber auch die Kriegsgräberstätte Tischlerstraße, der Friedhof am Perlacher Forst und der Neue Südfriedhof zurückgehen.

Sodann folgen Einzeldarstellungen von Friedhöfen, die im Osten, im Süden, im Westen und im Norden der Stadt liegen. Jedes der Friedhofskapitel enthält zunächst eine Beschreibung des Friedhofs einschließlich seiner baulichen und landschaftsplanerischen Gestaltung und seines Charakters sowie seiner historischen und sonstigen Besonderheiten. Sodann werden einige Persönlichkeiten der Stadtgeschichte resp. Stadtgesellschaft, die auf diesem Friedhof bestattet sind, benannt und knapp charakterisiert (mit Grabfeld-Nummern). Jede Friedhofsbeschreibung endet mit einem kleinen Übersichtsplan des Friedhofs einschließlich der Grabfeldnummern, seiner Adresse und seiner Erreichbarkeit mit dem ÖPNV sowie Möglichkeiten zur Einkehr in der Nähe.

Bemerkenswert sind die vielen, sorgfältig ausgewählten Fotos von Jürgen Betten, mit denen die Kapitelbeschreibungen nicht nur ergänzt werden, sondern die auch als eigenständiger Beitrag zur Publikation gelten können. Die zumeist halb- oder ganzseitigen Fotos unterstreichen ästhetisch ansprechend die Charakteristika der jeweiligen Friedhöfe. Einige Fotos nehmen auch Doppelseitenformat ein und vermitteln damit den Eindruck von Großzügigkeit, das das Layout des Wegweisers zu den Orten der Erinnerung optisch auszeichnet. Ergänzt wird er mit einem Stadtplan, in dem die Lagen der 29 beschriebenen Friedhöfe eingetragen sind (in der vorderen Umschlagklappe) sowie ein dreiseitiges Namensregister der erwähnten Personen (hintere Umschlagklappe).

Insgesamt ein empfehlenswertes Buch, das Lust macht, den Münchner Friedhöfen einen Besuch abzustatten und dabei als Informationsquelle zur Begleitung zur Hand genommen zu werden.

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



Fotos © Münchner Forum

Stadtspaziergänge März bis Juli 2020

- **Blicken** Sie mit uns auf Planungsprozesse
- **Erleben** Sie Stadt- und Viertelgeschichten
- **Diskutieren** Sie mit uns Ihre Ideen für die Stadt
- **Erfahren** Sie, was bürgerschaftliches Engagement bewirkt



Weitere Informationen, Änderungen und zusätzliche Spaziergänge unter: www.muenchner-forum.de

März & April 2020

Sonntag, 29. März 2020, 14:00 Uhr

Luise-Kieselbach-Platz: Neugestaltung nach der Untertunnelung



Foto © Henning Schlotmann, WikiCommons

Über die Neugestaltung dieses Platzes wurde seit der Fertigstellung viel diskutiert: Auf einer Bürger-versammlung wurde eine „maßvolle“ Teilbebauung des Platzes mit überwältigender Mehrheit abgelehnt. Die Verwaltung lehnt einen direkten Übergang vom Hauptportal des Alters-heimes in die Grünanlage aus verkehrstechnischen Gründen ab. Der schön gestaltete „Boulevard“ in der Garmischer Straße wird wenig genutzt: Die Ampelschaltung benachteiligt die Fußgänger*innen. Eine eigene Busfahrspur vor dem Kreuzungsbereich wurde aufgegeben. Dies sind nur einige Gründe für das Münchner Forum, sich mit diesem großzügig angelegten Platz zu beschäftigen.

• **Dr. Dieter Klein, Münchner Forum**
Treffpunkt: Eingang Altersheim St. Joseph, Luise-Kieselbach-Platz 2
Dauer: ca. 2 Stunden

Sonntag, 26. April 2020, 14:00 Uhr

Neue Lebensräume für Homo sapiens: Am Hirschgarten' – echt jetzt ganz hoch hinaus?

2004 gab es den Münchner Bürgerentscheid gegen Hochhäuser mit mehr als 100 m Höhe. Danach wurden für das Neubaugebiet am Hirschgarten einige der dort geplanten „Hochpunkte“ deutlich reduziert. Allerdings war das Ergebnis des Bürgerentscheids damals formal nur ein Jahr bindend. Nun fordert ein Investor mit leicht „schrägen Entwürfen“, zwei Hochhäuser mit Höhen über 150 m neben der Paketposthalle zu bauen. Wie sieht die Planung konkret aus und was bedeutet sie für die städtische Umgebung?

• **Herbert Gerhard Schön, Münchner Forum**
Treffpunkt: S-Bahnhof Hirschgarten, Bahnsteigmitte
Dauer: ca. 2-3 Stunden

Mai 2020

Donnerstag, 07. Mai 2020, 16:00 Uhr

Zwischen Biedermeier und Belle Époque – Der Alte Südliche Friedhof

Hier finden wir opulente Grabdenkmäler aus allen Stilperioden des 19. Jahrhunderts. Im ersten Zentralfriedhof Münchens sind sämtliche Gesellschaftsschichten versammelt und spiegeln eine mehr als hundertjährige Stadtgeschichte. Ausgewählte Persönlichkeiten des damaligen Lebens werden ebenso beleuchtet wie die einst besonders fortschrittliche Bestattungskultur mit ihren Sitten und Gebräuchen. Die Führung befasst sich auch mit der Zerstörung im 2. Weltkrieg, dem Wert, Vandalismus und den Schwierigkeiten mit dem Erhalt dieser grünen Ruhezone.

• **Doris Fuchsberger, Münchner Forum und Albrecht Vorherr, freier Autor**
Treffpunkt: Eingang Alter Südlicher Friedhof am Stephansplatz
Dauer: ca. 2 Stunden



Foto © Stick, WikiCommons

Mai 2020

Samstag, 16. Mai 2020, 10:30 Uhr

Jane's Walk rund um den Holzplatz im Gärtnerplatzviertel: Stadtteinblicke von Nachbar*innen für Nachbar*innen

Die Idee des Jane's Walk (<https://janewalk.org/>) wurde im Gedanken an die nordamerikanische Aktivistin und Schriftstellerin Jane Jacobs von ihren Freunden*innen ins Leben gerufen. Ein Jane's Walk stellt einen basisdemokratischen Ansatz dar, sich die eigene Stadt zu erobern. Der Spaziergang ermöglicht, den öffentlichen Raum gemeinsam zu erfahren, zu reflektieren und neu zu denken. Jede



Foto © Eric Treske

Wir als Organisierende des Jane's Walk kümmern uns darum, dass diese interessanten Einblicke und Geschichten der Nachbarschaft von vielen gehört werden und jede*r zu Wort kommen kann.

• **Eric Treske, Münchner Forum**
Treffpunkt: Klobhäuschen am Holzplatz
Dauer: ca. 2,5 Stunden

Mai 2020

Mittwoch, 20. Mai 2020, 18:00 Uhr

Führung rund um die Großmarkthalle

Der Bau der Großmarkthalle, die 1912 eröffnet wurde, steht in direktem Zusammenhang mit den Bestrebungen der Stadtverwaltung Ende des 19. Jahrhunderts München zu einer 'gesunden Stadt' umzubauen. Für die Versorgung der Bevölkerung mit gesunden Lebensmitteln wurde südlich des Vieh- und Schlachthofs ein umfänglicher Umschlagplatz für Lebensmittel eingerichtet, der an das Eisenbahnnetz angeschlossen war. In den 1920er Jahren wurde München zum Hauptumschlagplatz für den Handel mit Südfrüchten in Europa. Die Hallen entsprachen damals den modernsten Standards. Erweiterungen entstanden durch ein Kontorhaus 1926/27 und einem weiteren in den 1950er Jahren nach den Kriegszerstörungen. 2019 hat der Stadtrat beschlossen, eine neue Halle durch den privaten Investor 'Umschlagzentrum Großmarkt München' errichten zu lassen. Durch die Neuplanung werden nicht nur die teils denkmalgeschützten Hallen, sondern auch große Grundstücksflächen in Nähe des Göttinger Platzes neu nutzbar, das umliegende Viertel wird sich verändern. Wie, bleibt noch zu diskutieren.

• Franz Schiermeier, Münchner Forum, und Boris Schwartz, Werkleiter der Markthallen München
Treffpunkt: Kblhäuschen an der Thalkirchner Str. 81
Dauer: ca. 2 Stunden



Foto © Franz Schiermeier Verlag München

Juni & Juli 2020

Mittwoch, 24. Juni 2020, 18:00 Uhr

„Alles scheint Natur, so glücklich ist die Kunst versteckt“ – Spaziergang durch den Park von Schloss Nymphenburg

Mit seiner reichhaltigen Flora und Fauna hat der Nymphenburger Schlosspark großen Reiz. Besonders alte Bäume sind ein bestimmendes Element der kunstvoll geschaffenen Parklandschaft. Malerische Ansichten und lauschige Bächlein täuschen das Auge darüber hinweg, dass hier alles geplant und nichts dem Zufall überlassen ist. Unser Spaziergang behandelt Aspekte der Gestaltung, Pflege und auch der Übernutzung dieser für München wichtigen und schützenswerten Erholungszone.

• Doris Fuchsberger, Münchner Forum + BI, Gemeinsam für Schloss Nymphenburg
Treffpunkt: Schloss Nymphenburg, Eingang Museumshop (östl. Freitreppe)
Dauer: ca. 2 Stunden

Samstag, 11. Juli 2020, 10:00 Uhr

Radtour durch das Planungsgebiet SEM Nordost am Hüllgraben

Die Tour führt von der S-Bahnstation Haar über Gronsdorf und Saldorf zur U-Bahnstation Messestadt Ost, von dort um das Kieswerk Obermayr nach Feldkirchen. Dort stoßen wir auf die zugewachsene Schienenverkehrsstrasse S602, die sich als Güterzugrasse zwischen Nordring, Containerterminal, Messe und Brenner Nord-zulauf für den Güterverkehr anbietet. Entlang des Lebermoosweges queren wir den Hüllgraben und erleben das Erholungsgebiet bis zur Trabrennbahn. Einen fast unberührten Dorfkern hat Daglfing mit einer barocken Kirche. Das Ende der Tour durch das Planungsgebiet SEM Nordost wird dann in Zamdorf oder Johanneskirchen liegen.

• Dr. Wolfgang Beyer, Münchner Forum
Treffpunkt: S-Bahnstation Haar
Dauer: ca. 4-5 Stunden mit Imbiss; max. 20 Personen
Anmeldung unter: veranstaltung@muenchner-forum.de
Bei ungünstigem Wetter wird ein Alternativtermin gesucht.

Juli 2020

Freitag, 17. Juli 2020, 17:00 Uhr

Führung über das Viehhofgelände

Angesichts der katastrophalen Cholera- und Typhusepidemien des 19. Jahrhunderts forderte der Hygieniker Max von Pettenkofer u.a. einen neuen Schlachthof als Ersatz für die ca. 600 Schlachttätten inmitten der Stadt. Stadtbaurat Arnold von Zenetti erstellte hierfür eine überzeugende Planung, die in Deutschland beispielhaft war: Die Umsetzung 1878 mit der neuen Bahnstrecke ermöglichte es, täglich



Foto © Franz Schiermeier Verlag München

bis zu 6.000 Rinder auf dem Gelände zu handeln. Heute findet der Handel andernorts statt, die Rinder- und Schweineschlachtung nördlich der Zenettistraße sind privatisiert. Dadurch ist der Bereich des Viehhofs für andere Nutzungen freigegeben. Zurzeit entsteht auf dem Gelände der Neubau des Volkstheaters, das 2021 eröffnet werden soll. Für die weiteren Bereiche entwickelt die Stadtverwaltung ein Konzept mit einer Mischung aus Wohnen, Gewerbe und Grünflächen. Dies wird zu großen Veränderungen des gesamten Viertels führen.

• Franz Schiermeier, Münchner Forum
Treffpunkt: Haupteingang Wirtshaus im Schlachthof, Zenettistraße 9
Dauer: ca. 2 Stunden

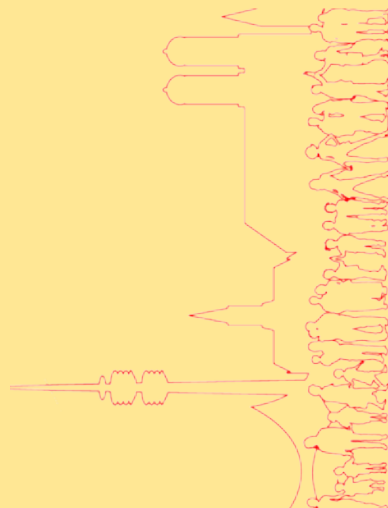
Über uns

Seit über 50 Jahren beteiligt sich das Münchner Forum als Diskussionsplattform an der Stadtplanung und Stadtentwicklung. Gemeinsam mit Bürger*innen, Fachleuten und Politiker*innen werden u.a. Fragen des Zusammenlebens, der Zukunft von Verkehr sowie der Gestaltung des öffentlichen Raums diskutiert und Ergebnisse in die städtischen Entscheidungsprozesse eingebracht.

Das Münchner Forum hat erfolgreich dazu beigetragen, u.a.

- mehrspurige Autobahnen bis in die Innenstadt zu verhindern,
- die Isar als neues Naherholungsgebiet zu renaturieren,
- die Tram und ihr Netz zu erhalten und auszubauen.

Durch die rasanten Veränderungen von Stadt und Region wird unser bürgerschaftliches Engagement auch in Zukunft wichtig sein, denn wir Alle sind München. Sie wollen mitmachen? Wir freuen uns über jede Mitarbeit und Unterstützung!



Kontakt:


Münchner Forum * Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.
Schellingstraße 65 * 80799 München
Telefon: +49 89 282076 * Fax: +49 89 2805532
info@muenchner-forum.de * www.muenchner-forum.de

Die Veranstaltungen sind kostenfrei. Spenden sind willkommen. Mit der Teilnahme an unseren Veranstaltungen erklären Sie sich mit Foto-, Film- und Tonaufnahmen zu Zwecken der Öffentlichkeitsarbeit einverstanden, soweit Sie im Einzelfall diesen nicht vor Ort widersprechen.



Hinweis:




Aufgrund der aktuellen Entwicklungen zum **Coronavirus** möchten wir darauf hinweisen, dass wir uns vorbehalten, Veranstaltungen und Arbeitskreistreffen auch sehr kurzfristig abzusagen. Die Gesundheit unserer Teilnehmer*innen, ehrenamtlich Aktiven und Mitarbeiter*innen liegt uns am Herzen. Wir verfolgen die aktuellen Entwicklungen aufmerksam und folgen den Empfehlungen der Gesundheitsämter und sonstiger Behörden. Wir bedanken uns für Ihr Verständnis.

Informationen darüber, ob wir eine unserer Veranstaltungen oder Arbeitskreistreffen absagen mussten, erhalten Sie über unsere Homepage (www.muenchner-forum.de ) , via Facebook sowie per Email.


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

04./05.2020 Straßenraumgestaltung
06.2020 Höhenentwicklung
xx.2020 Kampagne: Jugend braucht Raum
xx.2020 Bahnverkehr im Umland / Bahnknoten
xx.2020 Leitlinien der Bürgerbeteiligung
xx.2020 Individualverkehr

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: 18.2.2020
Redaktion: Klaus Bäuml, 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 
Ob und in welcher Form in den Beiträgen eine gendergerechte Sprache verwendet wird, überlassen wir der Gestaltungsfreiheit der Autorinnen und Autoren.