

FOTO: ALMUTH DAVID

Floßmannstraße in München

Liebe Leserin, lieber Leser,

als wir für die März-Ausgabe der STANDPUNKTE das Thema „Das Unbehagen an der Dichte“ als Schwerpunkt wählten, wurden wir von Beiträgen überrollt, die zeigen, wie sehr das Thema „Zusammenrücken in der Stadt“ den Nerv der Stadtgesellschaft trifft. Daher bieten wir in dieser Ausgabe eine weitere Folge des heißen Themas Nachverdichtung an, diesmal fokussiert auf die sog. Gartenstädte, auch anlässlich der aktuellen Stadtratsbefassung. Wir haben uns dabei bemüht, dem Ruf des Münchner Forums als „Verein der konstruktiven Querdenker“ gerecht zu werden.

Ein zweiter Schwerpunkt dieser Ausgabe ist der öffentliche Nahverkehr in seiner zeitlichen Dimension. Zum einen ist es die Bilanz von 25 Jahren Nahverkehrspolitik in München, zum anderen die Vorschau auf die nächsten 35 Jahre für die Schienenverkehr-Infrastruktur in der Region München. Das sind in der Summe 60 Jahre: Der öffentliche Nahverkehr ist ein ausgewiesener Spielverderber gegenüber kurzatmigen politischen Strategien, wenn es um Entscheidungen für Generationen geht.

Mit dieser Ausgabe der STANDPUNKTE verabschiede ich mich von Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, als Programmausschussvorsitzender des Münchner Forums. Ich freue mich sehr darüber, dass mein bisheriger Stellvertreter, Dr. Detlev Sträter bereit ist, die Stelle des programmatischen Vordenkers einzunehmen, und vor kurzem zum neuen Programmausschussvorsitzenden des Münchner Forums gewählt wurde.

Bei Ihnen allen bedanke ich mich für Ihre Aufmerksamkeit, das Wohlwollen und Ihr kritisches Interesse, mit dem Sie die STANDPUNKTE stets begleiten, und wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen dieser Ausgabe.

HELMUT STEYRER

1. VORSITZENDER DES PROGRAMMAUSSCHUSSES DES MÜNCHNER FORUMS
BIS MÄRZ 2015

Inhalt:

**Themenschwerpunkt:
Zukunft der Gartenstädte**

Stadtratsbeschluss mit PLACEBO Effekt: Zur Beschlussvorlage Gartenstädte	2
Interview: Verdichtung in Gartenstadtgebieten	4
Initiative Exter-Kolonie I: Stellungnahme zur Stadtratsvorlage Gartenstädte	5

**Themenschwerpunkt:
Öffentlicher Nahverkehr**

25 Jahre Nahverkehrspolitik in München	10
Wie rollt es weiter auf dem Münchner Schienennetz?	19
S- und U-Bahn: Dichtere Zugfolge durch schnelleres Zusteigen	24

Die Isar-Planung im Zentrum kommt bis zum Sommer in den Stadtrat	13
Die Theresienhöhe soll aufgehübscht werden	14
Flaucherdialog 2015	16
Stabübergabe im Münchner Forum	20
Ein neuer Wohn- und Geschäftsblock mitten im Zentrum	22
Offener Brief Standort 2. Konzertsaal	23
Vorboten des Schicksals?	25

Ankündigungen:

Öffentliche Vorlesung von Prof. Dr. Jan Gehl	17
Stille Örtchen und ruhige Gebiete	18

Impressum	21
-----------	----

Stadtratsbeschluss mit PLACEBO – Effekt:

Zur Beschlussvorlage „Gartenstädte – Erhalt des Charakters und bauliche Entwicklung“ vom 16.07.2015

Der Rückblick: Die Zusammenfassung aller Versäumnisse und Niederlagen der vergangenen Jahrzehnte bei den unzureichenden Versuchen, in den „Gartenstädten“ in München nach Auslaufen der Staffelbauordnung 1979 planerisch zu steuern, ist in der Beschlussvorlage gut dargestellt und eine sowohl verdienstvolle als auch schmerzhaft Aufarbeitung der Vergangenheit.

Die Zukunft

Heute geht es aber darum, die Möglichkeiten zu nutzen, die uns zur Verfügung stehen – und die uns zur Verfügung stehen könnten, wenn es gelingt, den gesetzlichen Rahmen zu erweitern. Dazu müssen Ziele definiert werden: Welchen Charakter sollen die „Gartenstädte“ der Zukunft haben, was sollen sie im Zusammenhang mit Dichte und Wohnraumangel leisten, oder nicht leisten? Zur Positionierung der sog. Gartenstädte im Rahmen der langfristigen Entwicklung Münchens liest man in der Beschlussvorlage nichts. Das ist ein Indiz für Ratlosigkeit, die angesichts politischer Indifferenz nicht verwundert: Einmal sollen die Gartenstädte geschützt werden, dann wieder sollen sie ihren Beitrag zur Behebung der Wohnungsnot leisten.

Eine gestaltende Bauleitplanung mittels Bebauungsplänen wird höchstens in Einzelfällen für möglich gehalten. Diese Einzelfälle sind im Vortrag bereits so exotisch beschrieben, dass es sie in der Realität kaum geben wird. Alternativ wird eine blockweise Betrachtung von Quartieren in den „Gebieten mit Gartenstadtcharakter“ angeboten, wobei der Ansatz von Bedeutung sein könnte, um das Potential der Nachverdichtung zu ermitteln. Das dargestellte Vorgehen ist jedoch rechtlich unverbindlich, nicht großräumig angelegt und wird davon abhängig gemacht, dass ein konkretes Baugesuch in einem Quartiersblock den Bedarf nach Untersuchungen auslöst.

Es wäre außerordentlich hilfreich, wenn blockweise Entwicklungspotentiale flächendeckend ermittelt würden. Daraus ließen sich Schlüsse ziehen für das Ausmaß der zu erwartenden Nachverdichtung in diesen Gebieten. Wermutstropfen bleibt, dass die Stadt kaum steuernden Einfluss hat: Die Entwicklung folgt gemäß § 34 Baugesetzbuch eigenen Gesetzmäßigkeiten – er lässt Bauvorhaben zu, wenn sie sich in die Eigenart der näheren Umgebung (unter Verweis auf Referenzbauten) einfügt und ihre Erschließung gesichert ist. Für die notwendige Erwei-

terung der sozialen, schulischen, kulturellen sowie Verkehrs-Infrastruktur in den „nachverdichteten“ Gartenstadtgebieten muss dann die Gemeinschaft aller Münchner aufkommen, während Eigentümer leistungslose Gewinne durch die Aufwertung ihrer Grundstücke erzielen. Diese Entwicklung schafft eine Gerechtigkeitslücke in der Stadtgesellschaft. Die Beschlussvorlage erwähnt die „mittelfristige Infrastrukturplanung“ nur kurz. Sie hat aber einen hohen Stellenwert, denn es müssen finanzielle Mittel für die wachsenden Einrichtungen des öffentlichen Bedarfs aufgebracht und Flächen dafür vorgehalten werden.

Das Fazit

Es ist leider ernüchternd: Der Beschluss setzt Hoffnungen in städtebauliche Rahmenpläne für zwei ausgesuchte Gebiete, die Erkenntnisse liefern sollen für eine städtebauliche Qualität bei der Fortentwicklung in „Gartenstädten“. Welche Qualität ist aber gemeint? Ist es Bestandserhalt, moderate oder konsequente Nachverdichtung? Will man erweiterte rechtliche Eingriffsmöglichkeiten? Zwei Rahmenpläne sind zudem für den Einstieg in eine aktive Stadtplanung völlig unzureichend, lassen sich nur als Pilotprojekte zum Sammeln von Erkenntnissen verstehen. Die rechtliche Unverbindlichkeit der Rahmenpläne lässt sie leider als „Papiertiger“ erscheinen. Das kann nicht die Qualität des „Tigers“ Bebauungsplan mit seinen verpflichtenden Verfahren der Bürgerbeteiligung und verbindlichen Ergebnissen ersetzen.

Die politischen Botschaften

Sie sind vielfältig und widersprüchlich wie die Interessen der „Gartenstädtler“ selbst: Kaum ist ein alter Kämpfer für den Erhalt der Gartenstadt aus dem Leben gegangen, machen sich die Erben über das Grundstück her und verkaufen es hochpreisig an den Bauträger, der es bis zum Anschlag mit Bau-recht auffüllt. Die Erfahrung zeigt, wie dünn das Eis

der Begeisterung für die „grüne Lunge“ ist, wenn die wirtschaftliche Verwertung lockt. Es ist fatal, wenn die Zufälligkeit von Besitzverhältnissen den Ausschlag gibt dafür, ob Quartiere ihren Charakter behalten oder „umkippen“.

Es geht aber nicht nur um die Spielräume des derzeitigen Planungsrechts, die weit mehr als bisher ausgeschöpft werden sollen, will man aktive Stadtentwicklung in den „Gartenstädten“ betreiben. Dar-

gerung in den „Gartenstädten“ sind nahezu ein „Geschenk des Himmels“, das ein gütiger § 34 BauGB über bauwillige Grundstücksbesitzer streut. Für die notwendigen Infrastruktur-Erweiterungen, die in den Gartenstädten durch weitere Verdichtungen notwendig werden, sollten daher die Nutznießer der Verdichtung ihren Beitrag leisten. Wenn Grundstückseigentümer durch Nachverdichtung ihr Baurecht ausschöpfen und damit erhebliche Wertsteigerungen

realisieren, ist zu fordern, dass sie einen Teil dieser Gewinne für öffentliche Aufgaben im Stadtteil abführen: Denn durch fortwährende Nachverdichtung entsteht ein wachsender Bedarf an Infrastruktureinrichtungen incl. öffentlicher Flächen, die hierfür vorgehalten werden müssen. Zur Abschätzung des zu erwartenden Bedarfs bleibt es dabei der Stadt nicht erspart, flächendeckend die Entwicklungspotentiale in den „Gartenstädten“ zu erfassen.

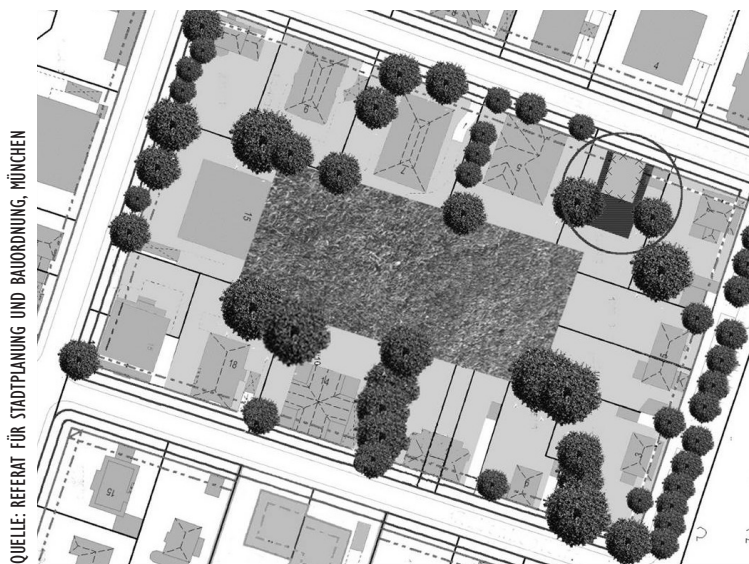
Für eine solidarische Stadtgesellschaft sollte es selbstverständlich sein, dass Begünstigte sich an den Folgekosten einer Entwicklung beteiligen, von der sie profitieren. Es gibt ja schon Beispiele, wie eine „Abschöpfung“ möglich ist:

Die Stadt München hat 1993 die SoBoN (Sozialgerechte Bodennutzung) gegen zunächst massive Widerstände eingeführt und zum Erfolgsmodell gebracht: Private Investoren müssen im Rahmen von Bebauungsplanverfahren einen Teil ihrer Erlöse aus Bodenwertsteigerungen an die Kommune abführen, um die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen, die durch die Maßnahme ausgelöst werden, mit zu finanzieren.

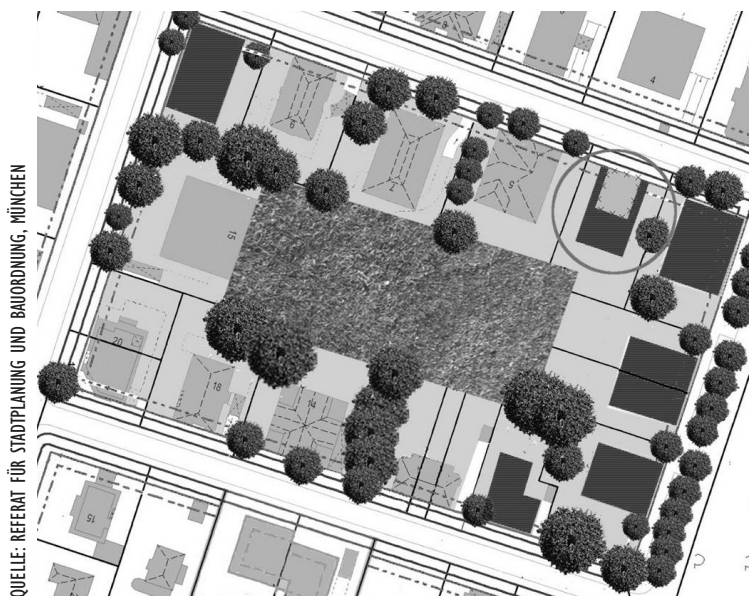
Ein weiteres Beispiel: Das Besondere Städtebaurecht gibt in § 154 den Kommunen zur Aufgabe, nach Abschluss der gesetzlichen Sanierung Ausgleichsbeträge von den begünstigten Eigentümern im Sanierungsgebiet einzuziehen. In München werden diese Beträge ermittelt zwischen Anfangswert und Endwert für den Sanierungszeitraum. Die Wertsteigerung entsteht durch die Behebung Städtebaulicher Missstände, wofür erhebliche öffentliche Mittel eingesetzt wurden.

Diese Fälle könnten Modelle sein: Im bestehenden Städtebaurecht gibt es keinen Ansatz für eine „SoBoN“ oder für „Ausgleichsbeträge“ Gartenstädte. Rechte sind aber veränderbar, Gesetzesinitiativen und -änderungen tägliches Brot der Politik. Wenn es wichtig genug ist, sind die Gartenstädte mit dabei.

HELMUT STEYRER



Darstellung einer möglichen Entwicklung nach § 34 BauGB, Auslösender Bauantrag; Zulässig nach § 34 BauGB, da Baukörperlänge und -tiefe im maßgeblichen Umgriff vorhanden.



Nach § 34 BauGB mögliche Entwicklung für die Grundstücke im Block: Bautiefen entsprechen der vorhandenen Bebauung, seitliche Abstände nach BayBO. Der Innenbereich bleibt frei, da noch keine rückwärtige Bebauung als Bezugsfall vorhanden.

über hinaus wird im Grundsatz ein Konflikt um die Bodenordnung erkennbar, der politisch auszutragen wäre:

Die leistungslosen Gewinne durch Bodenwertstei-

Verdichtung in Gartenstadtgebieten

Interview mit Dr. Georg Kronawitter

Dr. Georg Kronawitter war zwischen 2008 und 2014 Mitglied des Münchner Stadtrats, seit 1993 ist er Mitglied im Bezirksausschuss 15 (Trudering-Riem), davon sechs Jahre als Vorsitzender. In dieser Zeit hat der Waldtruderinger den steigenden Nachverdichtungsdruck in seinem Stadtbezirk hautnah miterlebt. Dr. Kronawitter ist Mitglied im Münchner Forum.

STANDPUNKTE: Wie hat sich denn Waldtrudering durch die schleichende Nachverdichtung verändert? Gibt es durch die Dichte mehr Reibereien zwischen den Nachbarn?

Kronawitter: Manche Rechtsstreitigkeiten haben auch den Bezirksausschuss erreicht, einen spannenden Fall gab es in der Von-Gravenreuth-Straße. Dort hat ein Nachbar gegen die Baugenehmigung der Lokalbaukommission (LBK) geklagt, weil sie eine Bebauung weit in das Grundstück hinein genehmigt hat und dadurch der intakte Binnengrünbereich in den tiefen Waldtruderinger Grundstücken angegriffen wurde. Der Bauträger hat in diesem intakten Binnengrünbereich als erster Tabula rasa gemacht und hat hinten reinbauen dürfen. Aber der klagende Nachbar hat vor dem Verwaltungsgericht verloren, weil der § 34 BauGB keine Schutzfunktion für den Binnengrünbereich hat. Und auch die Münchner Baumschutzverordnung kann Baurecht nicht verhindern. Das Verwaltungsgericht hat argumentiert: Wenn die Landeshauptstadt diese Bäume für wertvoll hält, dann muss sie eben einen Bebauungsplan aufstellen.

Aber das Einfügen nach § 34 BauGB wird ja immer leichter, je mehr Bauvorhaben in einem Gebiet schon genehmigt sind?

Wir haben mittlerweile Bausituationen, wo vorne an der Straße ein Wohngebäude mit acht oder zehn Wohnungen steht und dann das gleiche verdoppelt und verdreifacht dahinter. Das war bis vor kurzem auch anders. Da hat man vorne an der Straße die normale Bauhöhe gehabt, also zwei Vollgeschosse und ein ausgebautes Dachgeschoss, und dann ist die Höhe nach hinten in die Tiefe des Baugrundstücks hinein etwas abgefallen.

Es kamen Bauträger, die gefragt haben, warum man das so machen muss. Beim § 34 BauGB wird das Einfügen ja immer nur vom einzelnen Gebäude her betrachtet, das heißt, wenn sie ein Gebäude in der Nachbarschaft finden, das genauso groß ist, dann fragt kein Gericht, ob dieses Gebäude auf einem größeren oder kleineren Grundstück steht. Da ist dann die Kubatur das Maß aller Dinge. Das ist heute das

Desaster, das wir durch das Abwarten der LBK und des Stadtrates haben.

Wie hätte man dieses Desaster verhindern können?

Man hätte versuchen müssen, schlanke Bebauungspläne schnell zu erlassen, und nicht wie in München die Satzungstexte so aufzublähen, dass jeder Bebauungsplan dann einen 150-seitigen Erläuterungstext braucht. Nehmen Sie einen Bebauungsplan von der Gemeinde Feldkirchen b. München, der hat acht Seiten und ist normenkontrollfest. Und das, obwohl er sogar einzelnen Grundstücken das Baurecht etwas beschnitten hat! Diese Gemeinden machen vor, dass das geht. In München haben wir eine Bürokratie von Hunderten von Mitarbeitern im Planungsreferat und in der LBK. Meine These ist: Die LBK hat Angst vor dem Bedeutungsverlust. Wenn in München alles über Bebauungspläne gemacht würde, dann ist die Herrschaft des Sachbearbeiters am Schreibtisch eingeeengt.

Hat die Landeshauptstadt bei der ungeregelten Nachverdichtung zu lange gewartet?

Zu spät ist es hoffentlich noch nicht. Man muss nicht versuchen, mit einem Bebauungsplan die ganze Welt zu heilen. Man kann es machen wie einige der Münchner Umlandgemeinden. Die sind in Teilbereichen der Gemeinde mit Nachverdichtungsdruck aktiv geworden, in den Teilen, wo noch nicht alles zu spät war. Das hat die Gemeinde Haar vor zehn Jahren mustergültig vorgemacht. Dort gab es eine Bungalowsiedlung aus den sechziger Jahren. Die Gemeinde wollte die Nachverdichtung nicht mit Einzelbaugenehmigungen machen, sondern hat einen Bebauungsplan erstellen lassen. Das Ganze hat die Gemeinde nur 8.000 Euro gekostet!

Sehen Sie im neuen Münchner Stadtrat von 2014 eher Initiativen hin zum Erlass von Bebauungsplänen in Nachverdichtungsgebieten?

Da sehe ich leider immer noch schwarz, Die Akteure im Stadtrat, die ich kennengelernt habe, neigen gern dazu, die Bedenken der Verwaltung für

bare Münze zu nehmen. Die Stadträte fürchten, dass mit solchen Bebauungsplänen die Landeshauptstadt regresspflichtig wird. Das ist der falsche Ansatz, das ist der Ansatz der Verzagtheit.

Wenn schon die Nachverdichtung nicht durch Bebauungspläne gestaltet wird, könnte man dann wenigstens versuchen, die Folgen dieser Nachverdichtung, also mehr Verkehr, größerer Bedarf nach Schulen und Kindergärten abzumildern?

Bei einer normalen Bauleitplanung hat die Stadt das Recht, Baurecht zu schaffen, aber gleichzeitig die Pflicht, alle Folgen abzuwägen und zu benennen. Also: Welche sozialen, kulturellen, verkehrlichen Folgen hat diese Planung. Bei der Nachverdichtung muss die Stadt gar nichts machen. Und dann kommen die Leute zum Bezirksausschuss und sagen: So viel Verkehr vor meiner Haustüre, so viel Parkdruck!

Das sind ja nur noch die verzweifelten Reaktionen der Leute, die dort wohnen. Man kommt immer wieder zum gleichen Resümee: Wir haben ein wunderbares Baugesetzbuch und eine kommunale Planungshoheit. Nur die Landeshauptstadt München ist der Meinung, sie braucht das alles für die Gartenstädte nicht anzuwenden. Und ich habe noch einen zweiten Verdacht: Nicht wenigen in der Stadtverwaltung ist es ganz recht, dass die Gartenstädte kippen, denn so ist das Problem der Wohnungsknappheit auf die einfachste Weise gelöst, ohne dass die Stadt selbst große Planungsleistungen erbringen muss. Die Leute werden sich dann schon irgendwie vertragen. Nur: Der Widerstand quer durch alle Gartenstadtgebiete über ganz München hinweg zeigt, dass das nicht auf die Akzeptanz der Bewohner stößt.

Das Interview mit Dr. Georg Kronawitter führte
MICHAEL SCHNEIDER.

Initiative Exter-Kolonie I

Stellungnahme zur Stadtratsvorlage „Gartenstädte – Erhalt des Charakters und bauliche Entwicklung“

Die „Exter-Kolonie“ in Pasing bezieht ihren Namen von dem Architekten August Exter (1858-1933). Ab 1892 befasste sich dieser im Sinne der „Gartenstadtbewegung“ mit dem Siedlungsbau vor den Toren Münchens. Als ersten Standort wählte Exter das Gebiet nördlich des Pasinger Bahnhofs mit seinen damals schon im 15-Minuten-Takt verkehrenden drei Bahnlinien. Die Villenkolonie Neu-Pasing I war so erfolgreich, dass bereits 1897 die Villenkolonie Neu-Pasing II begonnen wurde. Weitere realisierte Siedlungsprojekte, an deren Planung Exter beteiligt war, befinden sich in Gauting (1902), in der Gymnasiumskolonie Pasing (1908) und der Mittelstandssiedlung Blumenburg (1916).



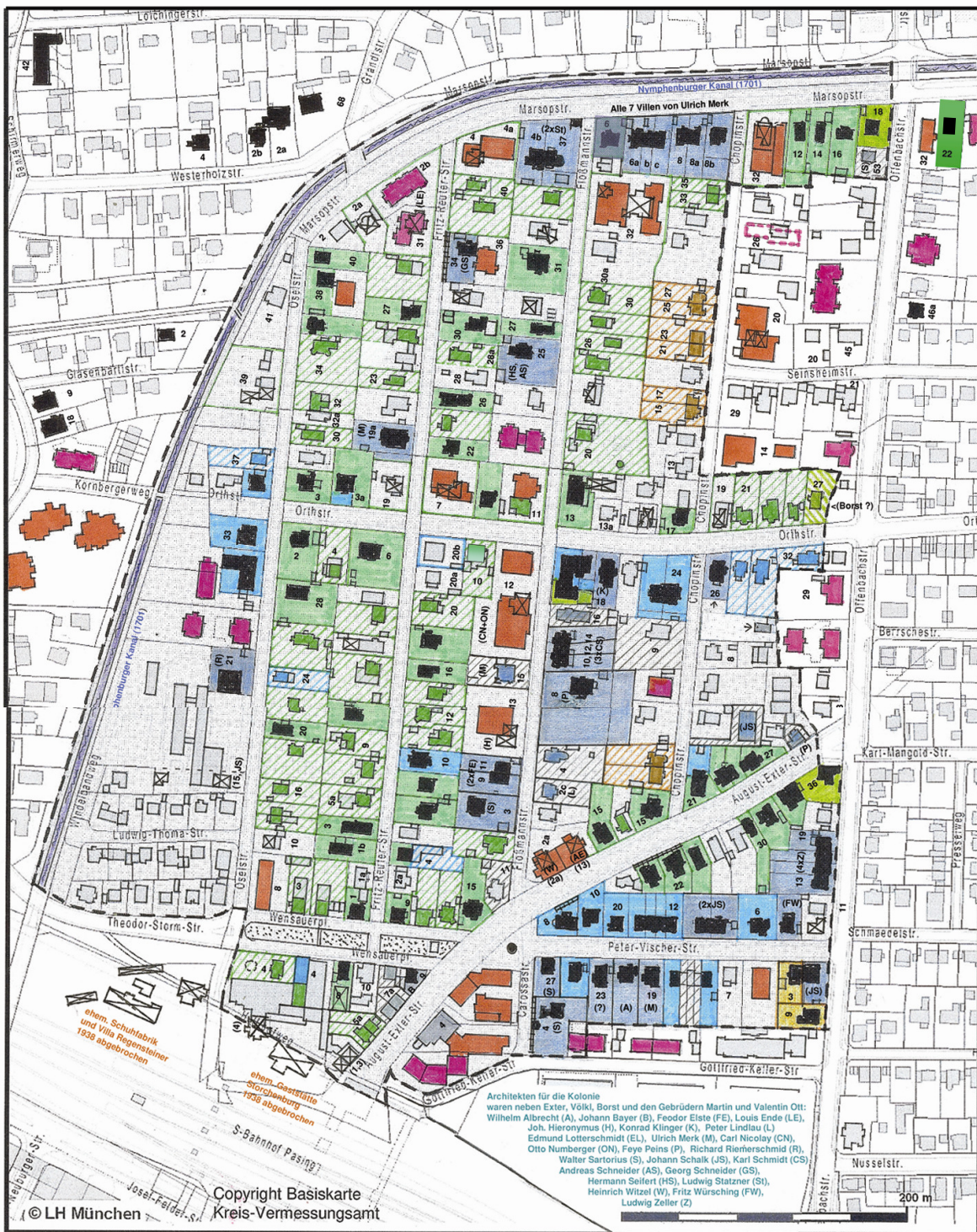
FOTO: ALMUTH DAVID

Nymphenburger Kanal: Nördliche und westliche Begrenzung des Ensembles, bevorzugte Wohnlage, teils mit Ateliers

Die „Initiative Exter-Kolonie I“ (IEK-1) ging aus der 1996 gegründeten Initiative „Verkehrskonzept für die Kolonie I“ hervor. Durch den zunehmenden Entwicklungsdruck auf die Kolonie hat sich zum bisherigen Schwerpunkt „Verkehr“ als neuer Brennpunkt das Thema „Ensembleschutz bei behutsamer Nachverdichtung“ entwickelt.

Anfang November 2014 gab die IEK-1 im Plenum des Bezirksausschusses (BA-21) eine Stellungnahme zum Entwurf der Stadtratsvorlage „Gartenstädte – Erhalt des Charakters und bauliche Entwicklung“ des Referats für Stadtplanung und Bauordnung ab.

Inzwischen hat die Initiative in einem eigenen Kolonieplan und einer begleitenden neunseitigen Gebäudeliste den historischen Gebäudebestand kar-



Weitere Denkmäler
in der Marsopstr.
22 O. Numberger
26 E. Lotterschmidt
28 Bernhard Borst
30 Feye Peins
36 Bernhard Borst

Villenkolonie I Pasing eine Bestandsaufnahme 2015

Bearbeitung der Basiskarte mit Daten von
1. Planungsreferat LH München
2. Denkmaltopographie Bayern, LH München, 2004
3. Katalog A. Exter Villenkolonien, Pasinger Fabrik, 1993
4. Nicole Scharff, Exter und die Villenkolonien, Dissertation Tübingen, 1994

Erstellt für die Initiative Exter-Kolonie I,
von Almuth David, dipl. Ing. arch, im Februar 2015
Eine ergänzende Liste beschreibt Baujahr, Architekt,
Bauherr, Denkmalstatus und Besonderheiten der Häuser.



Ensemble



Baudenkmal



Einfriedung geschützt



August Exter
1858-1933



Georg Völkl



Bernhard Borst
1883-1963



Gebrüder Ott
(Martin + Valentin)



Weitere Architekten
Baujahr 1883- ca.1928



Im Kern Exterhaus
enthalten



Gebäudeabbruch



Geschosswohnungsbau
vor 1973



Geschosswohnungsbau
nach 1973

Die Exter-Kolonien I, Gründung 1892, und II, Gründung 1897, wurden 1973 unter Ensembleschutz gestellt. In der Kolonie I gibt es heute noch etwa 110 Baudenkmäler und etwa 85 vor 1928 gebaute Häuser. Diese historische Substanz prägt zusammen mit dem alten Baumbestand -bisher noch- in weiten Teilen der Kolonie den Maßstab.

QUELLE: ALMUTH DAVID

Villenkolonie I Pasing eine Bestandsaufnahme 2015

Standpunkte April 2015 - 6

tiert und das Ergebnis Anfang März 2015 im BA-21 vorgestellt.

I. Die Stellungnahme der IEK-I im Plenum des BA-21 am 3. November 2014

Wir fordern für die Kolonien:

Ensembles schützen, Baudenkmäler würdigen, Gartenstadtcharakter erhalten – bei behutsamer Nachverdichtung

1973 wurden die Kolonien I und II unter Ensembleschutz gestellt. So sollte der Abriss von Baudenkmälern verhindert und die Zusammenlegung von Grundstücken für Geschosswohnungsbau unterbunden werden, die den kleinteiligen Maßstab der Kolonie sprengten. Heute nach über 40 Jahren wird dieser Ensembleschutz durch Nachverdichtung sichtlich ausgehöhlt, wie uns an aktuellen Bauvorhaben in den Kolonien drastisch vorgeführt wird. Wir fürchten um den Verlust des Gartenstadtcharakters und den Ausverkauf der Kolonien.

Wir erkennen an, dass auch unsere Kolonie auf den Mangel an Wohnraum in München reagieren muss. Die hier gegenwärtig entstehenden oder geplanten Neubauten sind jedoch in ihrer rücksichtslosen Missachtung des Gartenstadtcharakters nur abschreckende Beispiele von Gewinnmaximierung durch Bauträger und sprengen in ihrer Baumasse die gewachsene kleinteilige Struktur.

Die Folgen sind:

- ein zerstörerisches Maß an Versiegelung,
- kein Raum mehr für Stadtbild prägende und klimawirksame Bäume und Gärten,
- Zerstörung von Vorgärten durch Neubau von Garagen und Tiefgarageneinfahrten,
- Verschandelung von Baudenkmälern,
- Verschattung der Nachbargebäude und
- blickdichte Abschottung der einzelnen Grundstücke voneinander.

Die in der Stadtratsvorlage gemachten Vorschläge zur „blockweisen Betrachtung“ sind unserer Meinung nach nicht geeignet, diesen Zerstörungstrend aufzuhalten.

Wir fordern von der Stadt, dass sie sich für den Erhalt des Gartenstadtcharakters der Kolonien einsetzt. Die ringförmig um München entstandenen Gartenstädte haben auch in Zukunft für den Stadtkern eine wichtige klimatische Funktion als grüne Lunge, und sie gehören zur historisch gewachsenen Stadtstruktur.

Wir sind der Meinung, dass durch die Erstellung „einfacher Bebauungspläne“ die Zerstörung der Kolonien aufgehalten werden kann. Diese sollen Baulinien, Baugrenzen – auch für eine mögliche rückwärtige Bebauung – festlegen. Die Versiegelung der Grundstücke muss minimiert werden. Nur so kann verhindert werden, dass Ortsbild prägender

alter Baumbestand schwächtigen platzsparenden Zierbäumchen geopfert wird.

Bis zur Verabschiedung rechtskräftiger vereinfachter Bebauungspläne fordern wir für die beiden Kolonien **Sofortmaßnahmen**, die das hiesige Bau-geschehen kontrollieren:

- kein Abriss von historischer Bausubstanz im Ensemblebereich,
- strikte Umsetzung des Ensembleschutzes im Baugenehmigungsverfahren unter stärkerer Einbindung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege



FOTO: ALMUTH DAVID

Peter-Vischer-Straße: Nach 1900 erschlossen, mit großen Villen, aber auch Drei- und Vierspännern, von Georg Völkl; alle Gebäude sind Einzeldenkmäler.



FOTO: ALMUTH DAVID

A. Exter: „Der eindeutig ländliche Charakter der Villenkolonie entsteht durch die dichte Bepflanzung der Grundstücke mit Obstbäumen.“ Hier einer der letzten Kolonie-Obstgärten

und der Unteren Denkmalschutzbehörde,

- besonderer Schutz der städtebaulichen Struktur mit ihrer das Ensemble prägenden abwechselnd vor- und zurückspringenden Bebauung,
- besonderer Schutz der Vorgärten bei der Planung von Garagen,
- behutsame Nachverdichtung im Bestand mit Orientierung an einem Mittel von Bebauungsdichte im Geviert, nicht am jeweiligen Maximum,
- Schaffung von Wohnraum für Familien, nicht Luxusbauten für Zweitwohnungen,
- Die Stadt muss dafür Sorge tragen, dass die Regeln

FOTO: ALMUTH DAVID



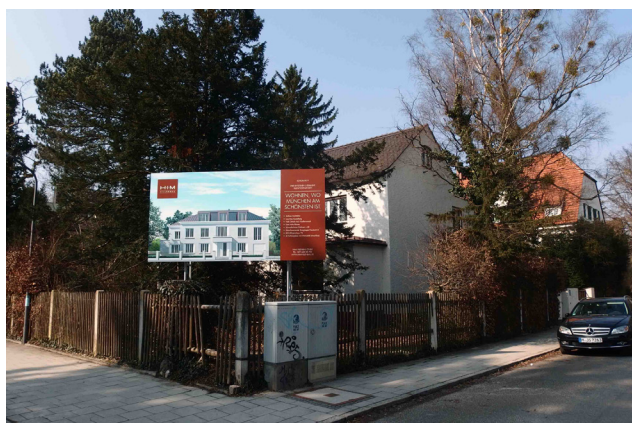
August-Exter-Straße: Links Geschosswohnungsbau vor 1973, zwei Exterhäuser wurden dafür abgerissen. Dann kam der Ensembleschutz.



FOTO: ALMUTH DAVID

Floßmannstraße: Links ein kleines Haus von August Exter, 1895, liebevoll restauriert, rechts maßstabsloser Neubau mit 3-fach Garage, Ersatz für ein nicht geschütztes Exterhaus

FOTO: ALMUTH DAVID



Fritz-Reuter-Straße/Ecke Orthstraße: Von einem Bauträger geplantes Mehrfamilienhaus mit 5 Villenwohnungen und 9 Tiefgaragenplätzen, Abbruch eines Einfamilienhauses



FOTO: ALMUTH DAVID

Werbeschild für das Projekt: „Wohnen, wo München am schönsten ist“- „zeitlose Architektur“- „luxuriöse Ausstattung“

FOTO: ALMUTH DAVID



Chopinstraße: Bauträgerprojekt am Rande des Ensembles: Ein Einfamilienhaus mit großem Garten und alten Bäumen weicht einem luxuriösen Geschosswohnungsbau mit TG. Der Bauträger wirbt mit dem alten Baumbestand, den eingewachsenen Gärten, der Nähe zu Nymphenburg, bietet aber selbst nur schmale Rasenstreifen an.

der Einfriedungssatzung eingehalten werden, um einen Zerfall der Kolonien in einzelne durch hohe blickdichte Zäune und Hecken, Mauern und Betonsockel abgeschottete Inseln zu verhindern.

- Dem BA soll mehr Mitspracherecht bei Bauvorhaben gegeben werden. Baumfällungsanträge sowie Pläne von Bauvorhaben mit Baumbestandsplänen

sollen ihm frühzeitig vorgelegt werden. Die BA-Mitglieder können mit ihrer Ortskenntnis wichtige Informationen an die Stadt liefern und damit zum Erhalt der Kolonien beitragen.

Wir können die Stadtratsvorlage so nicht akzeptieren, da sie keine geeigneten oder uns glaubwürdigen Lösungen anbietet, die den Erhalt des Gartenstadtcharakters unserer Kolonien auch für kommende Generationen gewährleistet.

Unterzeichner: Almuth und Charles David, Ina Sinning, Reinhard Sajons, Barbara und Hermann Wolter, Reinhard Lutz, Matthias Barth, Thilo Weser, Bernd-Michael Schülke, Walter Demmel, Sepp Jochen Bauer-Giesecke, Cordula von Godin, Katharina Walterspiel

Diese Stellungnahme vom 3.11.2014 wurde vom BA-21 zusammen mit dessen eigener Stellungnahme an das Planungsreferat weitergereicht.

2. Nachtrag der IEK-I im Plenum des BA-21 zur 1. Stellungnahme der Initiative vom 03.11.2014 am 03. März 2015

Bestandsaufnahme Ensemble Villen-Kolonie I, Februar/ März 2015

Wir sind in großer Sorge um den Fortbestand des

Ensembles Villen-Kolonie I und befürchten eine Rückkehr zur Situation vor 1973, als die Kolonie schutzlos dem Entwicklungsdruck ausgeliefert war. Wir haben deshalb eine Bestandsaufnahme der Kolonie ausgearbeitet, die wir Ihnen hiermit überreichen. Dazu gehört ein Kolonieplan, der die Einzeldenkmäler, aber auch die sonstigen zwischen 1893 und 1928 errichteten und noch vorhandenen Gebäude kartiert. Eine ergänzende neunseitige Liste gibt detaillierte Auskunft zu jedem einzelnen Gebäude: zu dessen Baujahr, Architekt, Bauherr, Denkmalstatus, baulichen Veränderungen und weiteren wichtigen Details.

Unsere Bestandsaufnahme zeigt, dass es in unserer Kolonie gegenwärtig etwa 110 Einzeldenkmäler gibt, ein klarer Beweis für die einzigartige

Anlagen für den BA:

- 1.) Kolonieplan Bestandsaufnahme (farbig), Stand Februar 2015
 - 2.) Gebäudeliste (9 Seiten), Stand 1. März 2015
 - 3.) Stellungnahme IEK-1 vom 3. November 2014
- Eine Weiterleitung der Bestandsaufnahme an das Planungsreferat wurde vom BA 21 zugesichert.

3. Beschreibung des Ensembles „Kolonie I“, Zitate

Quelle: Denkmäler in Bayern, LH München, Südwest Band 1, Denis A. Chevalley, Timm Weski, Karl M. Lipp Verlag, München 2004

Die 1892 gegründete und planmäßig angelegte

„Villenkolonie Neu-Pasing I“ ist das erste Beispiel für ein Ensemble des organisierten Einfamilienhausbaus außerhalb des damaligen städtischen Burgfriedens.

Dem ländlichen Wohnquartier auf Vorortgebiet in Großstadtnähe, das sich durch eine Vielzahl originell gestalteter Einfamilienhäuser im Villen- und Landhausstil auszeichnet, kommt siedlungspolitische und wohnungsbaugeschichtliche Bedeutung zu. Ausschlaggebender Faktor für das Entstehen eines großflächigen neuen Wohngebiets in Pasing ist die Einrichtung des Eisenbahnverkehrs (drei Bahnlinien).

Auffällig ist die Unregelmäßigkeit der Baufluchten, die unterschiedliche Situierung der Gebäude innerhalb der Grundstücke und

deren unterschiedliche Größen.

„Die Villenkolonie bietet alle Vorzüge des Landlebens“, schreibt August Exter in seinem „Prospekt“, der für das Projekt wirbt und verschiedenste Haustypen katalogartig anbietet. Die Häuser wurden nur auf Bestellung aus Exters (seit 1892) erscheinenden Verkaufs-Prospekten errichtet.

ALMUTH DAVID



August-Exter-Straße: Die beiden Exterhäuser von 1895 und 1897 wurden vor 1973 zusammen gekauft mit dem Ziel, sie abzureißen. Der Ensembleschutz verhinderte dieses.

und besonders schützenswerte Situation des Ensembles. Hinzu kommen viele historische Gebäude, die zwar keine Einzeldenkmäler sind, aber doch den Maßstab und Städtebau der Kolonie entscheidend mitprägen; dies sind in etwa 90 Gebäude. 36 Gebäude, die zwischen 1893 und 1928 entstanden, sind inzwischen abgebrochen worden, immerhin ein Fünftel des Altbaubestands.

Wir wiederholen unsere wichtigsten Forderungen:

- Kein Abriss von historischer Bausubstanz im Ensemblebereich,
- strikte Umsetzung des Ensembleschutzes im Baugenehmigungsverfahren unter stärkerer Einbindung des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege und der Unteren Denkmalschutzbehörde.

Wir bitten Sie, diese Unterlagen an das Planungsreferat weiterzuleiten

Unterzeichnet von: Almuth David, Ina Sinning, Katharina Walterspiel für die Initiative Exter-Kolonie I

Almuth David, Architektin, lebt seit 1991 in der Kolonie I. Arbeitsschwerpunkte: Stadtplanung, Ortsgeschichte. Ausstellungsbeitrag „Langzeitfotodokumentation Isarrenaturierung“, VHS Sendling/Harras 2001. Veröffentlichungen: „Kulturlandschaft Würm von Pasing bis Allach“, LH München Baureferat (Hg.), München 2005; mehrere Beiträge zu „Ins Licht gerückt, jüdische Lebenswege im Münchner Westen“, Herbert Utz Verlag, München 2008; Almuth David: „Veränderungen im Pasinger Stadtbild 1933-1945“, in: Bernd-Michael Schülkel Bernhard Koch (Hg.): „Alles wird anders, Pasing im 3. Reich“, Herbert Utz Verlag, München 2013

25 Jahre Nahverkehrspolitik in München – von ambitionierten Plänen zum Fast-Stillstand

„Alle Versuche, die Stadt mit dem Auto zu erschließen, erwiesen sich als kostspielige Fehlschläge.“ Dieser Satz stammt aus dem Vorwort zum „ÖPNV Konzept 2000“ aus dem Jahre 1990 – wäre so eine Aussage in einer städtischen Publikation im Jahre 2015 vorstellbar? Damals wurden die Probleme noch klar benannt. Heute gibt es bestenfalls eine weichgespülte Konsensformel mit der Forderung nach smartphone-gestützter Vernetzung der Verkehrsträger. Informations- und Kommunikationstechnik dient als Ersatz für klare Prioritäten.

Nach mehrjähriger Diskussion wurde das „ÖPNV Konzept 2000“ im März 1991 einstimmig vom Stadtrat beschlossen. Erstmals nach ca. 30 Jahren wurde mit der „Integrierten ÖPNV Planung“ ein Verkehrskonzept für U-Bahn, Bus und Tram vorgelegt. Die S-Bahn wurde nicht berücksichtigt, da sie nicht städtisch ist. Als Ausbauperspektive für die S-Bahn wurde der Südring dargestellt.

Wie verlief die weitere Entwicklung?

Im Jahre 2008 nahm der AAN, der Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr im Münchner Forum, eine ausführliche Bilanzierung der ÖPNV-Entwicklung in München vor:

http://www.muenchner-forum.de/arbeitskreise/aan/OEPNV_Muenchen_2008.pdf 

Kurz zusammengefasst:

Die 1991 geplanten U-Bahnstrecken waren weitgehend fertiggestellt bzw. im Bau. Bei der Trambahn hatte es nur geringe Fortschritte gegeben (einige Wiederinbetriebnahmen, zu diesem Zeitpunkt noch keine Neubaustrecken). Bei der S-Bahn war 2004 der 10-Minuten-Takt auf einigen Linien in der Hauptverkehrszeit eingeführt worden.

Auch in der letzten Stadtratsperiode (d.h. von 2008 bis 2014) hat sich wenig getan, siehe

http://muenchner-forum.squarespace.com/storage/standpunkte/2014/Standpunkte_04_2014.pdf 

Hier sollen die bekannten Aspekte, die nach einem Jahr schwarz-roter Stadtrats-Koalition praktisch unverändert sind, nur stichpunktartig behandelt werden. Dafür werden Themen wie z.B. die Zusammenarbeit Stadt-Umland und die Entwicklung der Fahrgastzahlen genauer beleuchtet.

U-Bahn

- Das Ende des sinnvollen Streckenausbaus ist weitgehend erreicht.
- Als Netzerweiterung macht die Strecke nach Martinsried Sinn, nach mehrjähriger Verzögerung wird diese Strecke nun realisiert.

- Die geplante U5 nach Pasing würde nur ein sehr geringes Fahrgastpotential erschließen. Außerdem würde sie einen Parallelverkehr zur S-Bahn darstellen, ohne aber einen S-Bahn-Ausbau wirksam substituieren zu können. Probleme der S-Bahn-Stammstrecke können nicht durch einen Tunnel zwischen Laimer Platz und Pasing gelöst werden. Varianten der U5, die Erschließung Pasings deutlich verbessern, wurden von der Verwaltung nicht weiter verfolgt. Somit würde sich die Funktion der U5 auf einen reinen Bypass im Falle einer S-Bahnstörung reduzieren. Für diesen Nutzen ist die U5 schlicht zu teuer, das Geld wäre im S-Bahn-Ausbau besser angelegt.

- Die U4 Ost nach Engelschalking könnte bei entsprechend dichter Bebauung der Gebiete östlich Engelschalkings (mehr als 25.000 Wohnungen) sinnvoll sein. Die vom Planungsreferat geplante Verlängerung der U4 nach Riem würde die Neubaugebiete nur unzureichend erschließen. Somit brächte diese Variante keinen hinreichenden Nutzen.

S-Bahn

- Seit der Einführung des 10-Minuten-Takts im Dezember 2004 (auf einigen Linien während der Hauptverkehrszeit) ist lediglich die Strecke nach Altomünster elektrifiziert worden.

Tram

- Der Netzausbau stockt.
- Die realisierten Neubaustrecken (St. Emmeram, Kasernenlinie Münchner Freiheit – Parkstadt Schwabing) sind sehr erfolgreich.
- Der Bahnhof Pasing erhielt Ende 2013 seinen direkten Trambahnanschluß.
- In der äußeren Dachauer Straße (d.h. zwischen FH und Westfriedhof) wurde der Takt ausgedünnt.

Bus

- Die Fahrgastzahlen im Busnetz steigen.
- Es gibt zu wenig Busspuren. Ein besonders prägnantes Beispiel ist der X30: Eine grundsätzlich sehr gute Idee (eine schnelle Tangente zur Entlastung der U-Bahn): Schnelle Busverbindungen werden durch Staus angesichts fehlender Busspuren zumindest teilweise konterkariert.

Generell zeigt sich bei Bus und Tram die mangelnde Förderung des (effizienten) Oberflächenverkehrs. Für viele Stadträte ist ÖPNV vermutlich nur als U-Bahn und im Stau stehende Busse vorstellbar.

Stadt-Umland-Bahn

Es sind keinerlei Aktivitäten von Stadt, Umlandgemeinden oder Regionalem Planungsverband zu erkennen. Die Stadt-Umland-Bahn wurde erstmals 1994 vom Bund Naturschutz vorgeschlagen – zur Erschließung der Gebiete zwischen den S-Bahnachsen

sowie zur Verbesserung der tangentialen Verbindungen.

Derzeit kann nun auf 20 Jahre Nichtstun zurückgeblickt werden. Schwerwiegend ist insbesondere, dass notwendige Trassenfreihaltungen nicht vorgenommen wurden.

Entwicklung der Fahrgastzahlen

Seit Jahren steigen die Fahrgastzahlen der MVG. Dieses Wachstum lässt sich allerdings weitestgehend mit dem Anwachsen der Einwohnerzahlen erklären. Von 2013 auf 2014 unterschieden sich der relative Anstieg der Einwohner- und Fahrgastzahlen nur im Promillebereich.

In der folgenden Tabelle ist die relative Steigerung der Fahrgast- und Einwohnerzahlen seit 2010 dargestellt. Wie zu sehen ist, sind nur im Jahr 2005 und von 2008 bis 2010 die Fahrgastzahlen deutlich stärker gestiegen als die Einwohnerzahlen.

Jahr	Einwohner Quelle: KVR München	Fahrgäste MVG in Millionen Quelle: MVG	Einwohner bezogen aufs Vorjahr (auf drei Nachkommastellen gerundet)	MVG bezogen aufs Vorjahr(auf drei Nachkommastellen gerundet)	Verhältnis jährlicher Zuwachs MVG zu EW (>1 heißt MVG wäre "besser")(auf drei Nachkommastellen gerundet)
2005	1.288.307	460	1,012	1,041	1,029
2006	1.326.206	475	1,029	1,033	1,003
2007	1.351.445	482	1,019	1,015	0,996
2008	1.367.314	497	1,012	1,031	1,019
2009	1.364.194	500	0,998	1,006	1,008
2010	1.382.273	512	1,013	1,024	1,010
2011	1.410.741	522	1,021	1,020	0,999
2012	1.439.474	536	1,020	1,027	1,006
2013	1.464.962	544	1,017	1,015	0,997
2014	1.490.681	555	1,018	1,020	1,003

Anmerkungen zur Tabelle:

- Ende 2013 gab es erhebliche Verbesserungen im ÖPNV-Angebot (z.B. 10 Minuten-Takt bei der Tram bis 22 Uhr).
- Unklar ist, wie stark sich die Witterungsverhältnisse auswirken (Verlagerung vom ÖPNV zum Fahrradverkehr bei guter Witterung bzw. umgekehrt bei schlechter Witterung). Interessanterweise schlägt sich die kühle Witterung von Januar bis Mai 2013 nicht in stärkeren Fahrgastzahlen nieder, 2014 ergab sich trotz warmer Witterung im selben Zeitraum ein Fahrgastzuwachs, der aber auch durch die o.g. Angebotsverbesserungen erklärt werden kann.
- Bei der Betrachtung der Tabelle ist der „Zinseszinsseffekt“ zu beachten: kleine Änderungen haben über die Zeit große Auswirkungen.
- 2012 ergab sich auch noch einmal eine deutliche relative Steigerung des Fahrgastaufkommens, dies könnte u.a. an der Tram nach St. Emmeram liegen

	Steigerung 2005-2014 in % (d.h. bezogen auf 2005)	Steigerung 2010-2014 in % (d.h. bezogen auf 2010)
Einwohner	17	7,8
Fahrgäste MVG	26	8,4

I. Fazit

Seit 2010 ist das Fahrgastwachstum praktisch gleich dem Einwohnerwachstum (jeweils rund 8 Prozent) – mehr Einwohner führen eben zu entsprechend mehr Fahrgästen.

Wie verteilen sich die Zuwächse?

Es wäre sehr interessant, wenn genauere Aussagen zur Entwicklung der Fahrgastzahlen und des Anteils der einzelnen Verkehrsträger (ÖPNV, motorisierter Individualverkehr (MIV), Fahrradverkehr, Fußgängerverkehr) vorliegen würden.

Wichtige Fragen, zu denen es derzeit keine belastbaren Aussagen gibt, sind:

- Wie verteilen sich die Zuwächse der Fahrgastzahlen auf die einzelnen Verkehrsmittel (U-Bahn, Tram, Bus)?
- Wie ist die Verteilung nach Stadtteilen? Mehr Fahrgäste in der Innenstadt und bei U-Bahn, Tram und Metrobuslinien, sonst Stagnation oder Rückgang?
- Wie sieht es am Stadtrand aus, wo es keine Parkraumbewirtschaftung gibt und der 10-Minuten-Takt beim Bus eher die Ausnahme ist?
- Wie entwickelt sich der Autoverkehr? Wächst er ebenfalls proportional zu den Einwohnerzahlen, stärker oder schwächer?
- Kann der Umweltverbund insgesamt seinen Anteil halten oder verbessern? Oder gehen Gewinne innerhalb des Mittleren Rings am Stadtrand wieder verloren?
- Wie ist die Entwicklung beim Berufsverkehr, wie beim Freizeitverkehr? Wird die Auslastung des ÖPNV gleichmäßiger (= zunehmender Anteil im Freizeitverkehr) oder konzentriert sie sich stärker auf den Berufsverkehr (= ÖPNV ist nur „Überlaufgefäß“ für den Autoverkehr)?

Aufgrund der Geschäftspolitik der MVG, Fahrgastzahlen als Geheimsache zu behandeln, lassen sich hier leider nur Vermutungen anstellen. Nun wäre eine genaue Kenntnis und Analyse der Situation Voraussetzung zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots. Aber offenbar gibt es in München keinen politischen Druck, hier aktiv zu werden.

Problemfelder, bei denen der Problemdruck steigt

Gemeinsame ÖPNV-Planung von Stadt und Umland

Eine gemeinsame ÖPNV-Planung zwischen Stadt und Umland existiert nur in ersten Ansätzen: Positive Beispiele sind die Buslinien 172 nach Dachau, 189 nach Unterföhring sowie der ab Dezember 2015 geplante Bus 160 nach Großhadern. Ebenso sind hier die Tangenten im Landkreis München (z.B. 241, 260) zu erwähnen.

Aber eine Busverbindung ist immer nur der erste Schritt. Zur nachhaltigen und effektiven Nahverkehrserschließung ist ein Schienenverkehrsmittel wie die oben beschriebene Stadt-Umland-Bahn erforderlich. Hier gibt es weiterhin keinerlei Aktivitäten.

Qualitätsprobleme bei der U-Bahn

Im laufenden Betrieb kommt es immer öfter zu Störungen: Mal fallen Züge während der Hauptverkehrszeit wegen technischer Störungen (= mangelnde Wartung?) aus, schadhafte Weichen (z.B. zwischen Odeonsplatz und Lehel) werden monatelang nicht repariert. Hier ist die Rückkehr zur vorbeugenden Wartung (d.h. Austausch von Verschleißteilen, bevor die sog. Frühausfälle beginnen) angebracht. Dazu ein Beispiel: Wenn nach 50.000 km Laufleistung die Ausfälle beginnen, werden bei vorbeugender Wartung nach ca. 48.000 km die Teile ausgetauscht. Dadurch können verschleißbedingte Ausfälle weitestgehend vermieden werden.

Fahrzeugbeschaffung

Damit ist nicht die Bestellung zu weniger und zu kleiner (d.h. zu kurzer) Trambahnen durch die MVG gemeint – das ist schon länger der Fall.

An dieser Stelle soll an die Problematik sich jahrelang hinziehender Fahrzeugzulassung erinnert werden. Es ist nicht mehr nachvollziehbar, warum die Zulassung neuer Tram- und U-Bahnen so lange dauert.

ÖV Spuren als Verfügungsmasse

Kritisch ist auch die zunehmend ablehnende Einstellung von Politik und Stadtverwaltung gegenüber dem ÖPNV zu sehen: Die Entfernung der Buslinie 52 vom Marienplatz an eine Stelle, an der mit hohen Fahrgastverlusten zu rechnen ist, wird als große Verbesserung für den Marienplatz dargestellt. Klarer lässt sich die Ignoranz gegenüber den Bedürfnissen des ÖPNV nicht ausdrücken.

ÖV wird als Verkehrsmittel nicht ernstgenommen

Ein aktuelles Beispiel ist die Diskussion um die Anbindung des Tierparks. Laut Presseberichterstattung wurden keine Alternativen zum Bau des Parkhauses untersucht. So würde z.B. ein Regionalzughalt Poccistraße (Umsteigen in die U3) die Erreichbarkeit des Tierparks aus dem Umland deutlich verbessern.

Kurz- und mittelfristig realisierbare Maßnahmen

Im Folgenden werden einige kurz- und mittelfristig realisierbare Maßnahmen – für die dringender Bedarf besteht – aufgeführt.

- Bau der Trambahn West- und Nordtangente

- Bau der Tram im Münchner Norden (Kieferngarten – Am Hart – FIZ)
- 5-Minuten-Takt auf der U-Bahn ganztags
- Busspuren, v.a. für tangentielle Expressbusse

immer neue Tunnelvarianten diskutiert (U5 Pasing und Freiam, U9, Tunnel Zamdorf-Johanneskirchen, 2. S-Bahntunnel) – aber eben auch nur diskutiert. Tunnelprojekte dienen als Ausrede zum Nichtstun.

BERTHOLD MAIER

2. Fazit

Die 2008 bestehenden Probleme verschärfen sich immer weiter, und neue Probleme sind hinzugekommen. Es ist derzeit aber kein politischer Wille erkennbar, die Probleme zu lösen. Stattdessen werden

Berthold Maier ist Mitglied im Münchner Forum und Sprecher des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr

Die Isar-Planung im Zentrum kommt bis zum Sommer in den Stadtrat

Große Anliegen und guter Wille am innerstädtischen Isarufer, aber noch nichts Konkretes

Prominente Podiumsgäste voll guten Willens und ein Saal voller sachkundiger Zuhörer machen Hoffnung auf eine Verbesserung besonders des Isarboulevards. Das zeigte eine Podiumsdiskussion über „Kultur im Fluss“ am 26. Februar im Kleinen Konzertsaal des Gasteigs. Die Aussprache von Stadtbaurätin Prof. Elisabeth Merk mit dem Generaldirektor des Deutschen Museums Prof. Wolfgang Heckl, der Patentamts-Präsidentin Cornelia Rudloff-Schäffer, Gasteig-Chefin Brigitte von Welser und der Wiener Landschaftsarchitektin Prof. Maria Auböck von der Münchner Akademie der Bildenden Künste unter der Moderation des Journalisten Michael Ruhland zeigte das große Interesse an diesem Flussabschnitt. Elisabeth Merk kündigte an, sie werde bis zur Sommerpause dem Stadtrat einen Isar-Rahmenplan zuleiten.

Was dieser Rahmenplan enthalten wird, lässt sich erst erahnen: Er soll kurzfristig realisierbare Aktionen für temporäre Ereignisse am Fluss ermöglichen, etwa die Sperrung der Uferstraße an einem Wochenende, damit Menschen dort flanieren können, und langfristige wie etwa „Flussterrassen“ zwischen Patentamt und Deutschem Museum. Klar ist auch, dass der Arm der sogenannten kleinen Isar auf der Seite der Au und Teile der Isarinseln eher unberührt bleiben und nur der Hauptarm auf der Altstadtseite baulich verändert werden soll. Und entschieden ist ferner offenbar, dass eine Wiederbelebung der innerstädtischen Isar aus dem Fluss keinen Touristenmagneten machen soll, keine Event-Meile. Entstehen soll vielmehr eine Erholungslandschaft mit Kultur und einigen Cafés für die Münchner Bürger, die Anwohner und Einwohner von überall in der Stadt. Die Fremden sollten doch lieber weiterhin aufs Oktoberfest strömen, sagte die Stadtbaurätin – sich auch nur vorzustellen, ein Teil dieser Menschenmassen würde die innerstädtischen Isarufer fluten, hält sie für eine Art Alpträum. Erholung, Kultur, Cafés

ja, Partymeile nein, lautete daher die vom Publikum demonstrativ beifällig aufgenommene Devise.

Damit ist das bislang Greifbare zur Zukunft der für die Stadt eigentlich so prägenden, aber derzeit vernachlässigten Flusslandschaft vorderhand jedoch leider erschöpft. Von den großen Anrainern sind eigene Initiativen vorerst nicht zu erwarten. Der Gasteig ist mit seinen Sanierungsnotwendigkeiten so sehr beschäftigt, dass er sich auf Jahre vorrangig auf sich selbst konzentrieren dürfte. Brigitte von Welser brachte für ihr Haus aber eine sehr interessante Fußgänger- und Radfahrerbrücke von der Philharmonie über die Straße Am Gasteig direkt in die Flusslandschaft ins Gespräch. Wie der Gasteig modernisiert und seine Flachdächer geöffnet werden könnte für die Münchner Bürger von Interesse sein. Ein Café und ein Lesegarten auf dem Dach des Bibliotheksgebäudes könnten den Münchnern den Blick auf die Isar und die Stadt von oben eröffnen.

Große Baupläne hat auch das Deutsche Museum. Eine bislang völlig unter Wert schlummernde Verbindungsstraße zwischen der Boschbrücke und

der Corneliusbrücke nach Süden und zur Ludwigsbrücke nach Norden an der Isar entlang bleibt erst einmal die Hauptbaustellenzufahrt. Heckl zeigte sich zwar interessiert, vertröstete aber alle Hoffnungen auf einen lebendigen Fluss-Boulevard auf das Jahr 2024 oder auf noch später. Und auf Erwartungen, auch das freie Areal zwischen den Museumsgebäuden und der Corneliusbrücke könne eines Tages zur betretbaren Erlebnislandschaft innere Isar gehören, reagierte er ebenso freundlich („Natürlich wollen wir uns unseren Besuchern so weit wie möglich öffnen“) wie ungerührt mit dem Hinweis auf fremde Zuständigkeiten.

Zuständigkeiten verhindern nach Auskunft der Patentamts-Präsidentin Rudloff-Schäffer auch, dass die Kantine auf dem Dach ihres Amtes für die Bürger zugänglich wird. Der Ausblick von dort auf die Stadt ist sensationell. Aber genießen können ihn nur die Patentamts-Mitarbeiter in ihrer Mittagspause. Wünsche aus dem Publikum, dem Wirt die abendliche Öffnung für jedermann zu ermöglichen, wies die Juristin mit dem Hinweis auf behördliche Zuständigkeiten zurück. Das Patentamt hat das Haus nur gemietet, es gehört der Bundesimmobiliengesellschaft – Ende der Durchsage. Das konnte man so verstehen,

als müsse die Bürgerschaft noch viel Druck aufbauen, ehe sich hier zwei Behörden bewegen.

Zumindest Stadtbaurätin Merk nahm die Stichworte Gasteig-Dachgärten und Patentamts-Kantine aber interessiert auf. Sie versprach, die Revitalisierung der innerstädtischen Isarlandschaft nicht nur aus der Fußgängerperspektive weiter zu entwickeln, sondern auch aus der Vogelperspektive, von oben, von den Dächern beidseits des Flusses her.

Der Isarlust e.V., der zu dieser Aussprache eingeladen und als sehr positiv vermerkt hatte, dass die Podiumsgäste alle zugesagt hatten und gekommen waren, vergleicht Münchens Flusslandschaft gern mit den bereits wiederbelebten Ufern des Wiener Donaukanals. Merk und Auböck warnten jedoch vor allzu schnellen Vergleichen: Was in Wien funktioniert, lässt sich nicht eins zu eins auf München übertragen. Aber lehrreich sind Vergleiche wohl immer. Deswegen will der Verein im Sommer mit Gästen aus Zürich, Wien, Paris und New York öffentlich darüber nachdenken, wie man sich in der Isar eine sommerliche Fluss-Badeanstalt vorstellen könnte.

GERNOT BRAUER

Die Theresienhöhe soll aufgehübscht werden Umrisse einer XXXLutz-Nachfolge

Das in den frühen 1970er Jahren entstandene, bis zu 15 Stockwerke hohe Betongebirge oberhalb der „Wiesn“, „Affenfelsen“ genannt, ist in die Jahre gekommen. Zwei Investoren wollen es als künftiges Stadtteilzentrum wieder auf Vordermann bringen.

1972 begann man nach dem Entwurf des Münchner Architekten Ernst Maria Lang mit dem Bau eines Stadtquartiers mit Kaufhaus oberhalb der Theresienwiese. Auf dem ehemaligen Gelände der Hacker-Brauerei im Straßengeviert von Schwanthaler-, Schießstätt-, Gollierstraße und Theresienhöhe entstand ein breitgefächertes Ladenangebot sowie zwei Wohnhochhäuser und ein Hotel. Es gab ein Karstadt-Warenhaus, das nach Umbauten durch den Architekten Prof. Fred Angerer zum Einrichtungshaus und später vom Möbelhaus XXXLutz weiterbetrieben wurde, ferner Fachgeschäfte aller Art und eben die beiden Wohnhochhäuser. Heute stehen dort rund 230 Eigentumswohnungen und etwa hundert Hotelzimmer über den



Der Gebäudekomplex Schwanthaler Höhe

FOTO: MICHAEL MÜLLER

Ladengeschossen und den Parketagen. Die frühere Hacker-Brauerei ist mit einem Gasthaus und kleinem Biergarten vertreten. Die Möbel-Etagen stehen seit zwei Jahren leer. 2017 soll wieder mehr Leben in dieses Viertel einziehen.

Das Münchner Forum veranstaltete dazu am 2. März 2015 ein Informationsgespräch. Unter der Moderation von Markus Weinkopf (Münchner Forum) standen Dr. Jürgen Büllesbach (Geschäftsführer Bayerische Hausbau), Harald Ortner (Geschäftsführer HBB), Cornelius Mager (Chef der Lokalbaukommission in Vertretung von Stadtbaurätin Prof. Dr. Elisabeth Merk) und Sybille Stöhr (Vorsitzende des Bezirksausschusses Schwanthalerhöhe) den Fragen der gut 200 anwesenden Bürgerinnen und Bürger Rede und Antwort.

Der Hausbau gehören der nördliche Gebäuderiegel an der Schwanthalerstraße und das Gasthaus in der Südostecke des Areals, der HBB große Teile des übrigen Geländes mit den leer stehenden Möbel-Etagen. Die Eigentumswohnungen sind in Streubesitz. Die Hausbau und die HBB haben sich nun zusammengetan, um diesen Straßenblock zeitgemäß zu modernisieren. Er soll ein Stadtteilzentrum mit Ausstrahlungskraft auch in andere Stadtviertel werden.

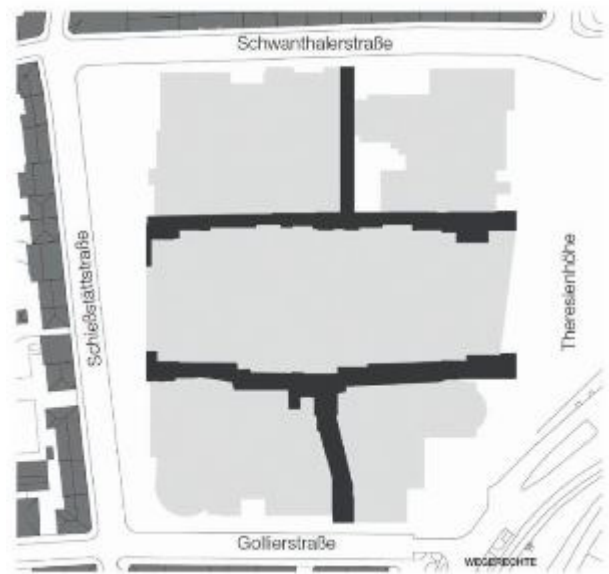
Das ist aber bereits einer der Knackpunkte an dieser Planung. Denn die Investoren sehen auf der Theresienhöhe rund 35.000 Quadratmeter Verkaufsfläche für bis zu hundert Läden vor. 10.000 Quadratmeter davon nehmen die bestehende Ladenfläche des Saturn-Marktes ein. Somit steht etwa 25.000 Quadratmeter neu zu belegende Ladenfläche zur Verfügung. Das ist zwar weniger als im Olympia-Einkaufszentrum, aber deutlich mehr als in den Riem- und ursprünglich auch in den Pasing-Arcaden. Eine solche Größe sei nötig, damit die Kundschaft genügend Auswahl vorfinde, sagte HBB-Geschäftsführer Harald Ortner. Sei die Auswahl zu gering, suchten sich die Käufer andere Ziele. Cornelius Mager will aber vermeiden, dass dieses Einkaufszentrum von anderen Standorten mehr als zehn Prozent Umsatz abzieht, und seine Ausstrahlung daher sinnvoll begrenzen. Vorrang müsse die Nahversorgung haben; zugleich solle die Theresienhöhe aber auch ein Fachmarktzentrum bleiben, wie es das mit seinem Saturn-Markt heute schon ist.

Ausstrahlung wollen die Investoren nicht nur durch schiere Größe erreichen, sondern durch ein vielfältiges Sortiment, was besonders Sybille Stöhr begrüßte. Es soll also wieder mehr Läden geben. Die bräuchten ein attraktives Vorfeld.

Derzeit durchziehen zwei öffentliche Korridore das Areal von Ost nach West. Sie gleichen eher Angsttröhen als einladenden Passagen und sollen in der Westhälfte des Areals daher verschwinden. Stattdes-

sen will die HBB mitten durch das bisherige Möbelhaus eine neue Passage brechen, die die bestehenden Laufwege im Ostteil breiter und gefälliger machen. Das soll ausreichend viele Ladenfronten ermöglichen und Menschen in das Areal locken.

In erster Linie denken die Investoren bei ihren Umbauplänen an die Geschäftswelt. Der Wohnungsbereich bleibt relativ unberührt. Dennoch sollen die Bewohner einen separaten Ausgang zu ihren Wohnungen erhalten, und die Aufenthaltsqualität im Freien soll gesteigert werden. Außerdem wird



QUELLE: HBB UND BAYERISCHE HAUSBAU

Bisherige Passagen

nach den Plänen der Investoren ein Verwaltungsbüro eingerichtet, das täglich für Fragen und Anregungen zur Verfügung stehen wird. Die Anwohner, die sich an diesem Abend öffentlich äußerten, waren mit ihrer Wohnqualität auch weitestgehend zufrieden. Cornelius Mager forderte die Investoren auf, zumindest an den Rändern des Quartiers Einrichtungen zu schaffen, die auch nach 20 Uhr geöffnet sein werden. Harald Ortner sprach davon, dass hierzu selbstverständlich auch kulturelle Einrichtungen und Dienstleistungen gehören würden. Von deren Lage und Attraktivität werde man abhängig machen, ob die Passagen bei Nacht offen bleiben oder abgesperrt würden. Zudem soll die Parkspindel im ersten Obergeschoss des südlichen Gebäudeteils durch eine öffentliche Nutzung überbaut werden. Die genaue Nutzungsart ist aber noch nicht bekannt. Denkbar ist, den neu gewonnenen Raum für Kinderbetreuung zur Verfügung zu stellen. Diese müsste aber, so Herr Ortler, privat bezahlt werden. Somit würde ein Quartier der kurzen Wege mit deutlich attraktiverem Erscheinungsbild entstehen.

Harald Ortner und Dr. Jürgen Büllesbach kündigten an, die beiden Tiefgaragen unter dem Quartier

miteinander zu verbinden. Es gibt Vorschläge, unter der Erde ein Einbahnsystem zu installieren: von der Schwanthalerstraße aus hinein, in die Gollierstraße wieder hinaus. Ob es so kommt, ist noch offen. Eine Absage erteilten die Investoren ebenso wie der Stadtvertreter den Überlegungen, die Untergeschosse durch eine neue Zu- und Ausfahrt vom Bavariaring aus zu erschließen. Das bedinge einen großen Eingriff in die dortige begrünte Hangkante, koste sehr viel Geld und bringe zu wenig. Wünsche der Anwohner, die fast zu reinen Parkplätzen verkommenen Anliegerstraßen rund um das Quartier aufzuwerten, ihnen Aufenthaltsqualität zurückzugeben und dazu Parkplätze zu streichen, gab Cornelius Mager wenig Chancen. Schläge das Planungsreferat vor, irgendwo in der Stadt auch nur einen einzigen Parkplatz zu streichen, sei der Widerstand dagegen erfahrungsgemäß fast unüberwindlich.

Komplett erneuert werden sollen die Fassaden

des Areals aus den 1970er Jahren. Sie gelten als unzeitgemäß. Eine konkrete Planung dafür gibt es noch nicht. Bis Mai will die Stadt zunächst auf eine Bauvoranfrage der Investoren reagieren. Die wollen dann bis zur Jahresmitte ihren Bauantrag einreichen, bekommen ihn, wie Cornelius Mager vorrechnete, bis Jahresende zurück und könnten dann im beginnenden Frühjahr 2016 zu bauen anfangen. Eröffnet werden soll die neue Theresienhöhe im Sommer 2017.

Einige Fragen der Bürger blieben unbeantwortet, zum Beispiel, wie viel Geld die Investoren für Mietminderung aufgrund von Baulärm in die Hand nehmen. Um eben diese Detailfragen zu beantworten, wird nach Genehmigung der Bauvoranfrage eine weitere Informationsveranstaltung durch die Investoren stattfinden.

GERNOT BRAUER

Flaucherdialog 2015

Grillen, Baden, Natur und Sport – die Ansprüche an den Flaucher sind vielseitig. Das Baureferat der Landeshauptstadt München erarbeitet derzeit ein Parkpflegewerk, um eine nachhaltige Gestaltung des Flauchers zu gewährleisten. Beim Flaucherdialog am 2. März 2015, veranstaltet vom Bezirksausschuss 6 (Sendling) und dem Arbeitskreis Öffentliches Grün im Münchner Forum, informierten sich Anwohner und Nachbarn über den aktuellen Stand des Parkpflegewerks. Klaus Bäumler, Leiter des Arbeitskreises Öffentliches Grün, Markus Lutz und Ernst Dill, Vorsitzende des Bezirksausschusses Sendling, Angela Burkhardt-Keller, Vertreterin des BUND Naturschutz und Dr. Ulrich Schneider, Leiter der Hauptabteilung Gartenbau des Baureferats, gaben den thematischen Input und diskutierten mit den Anwesenden. Ursula Ammermann, Geschäftsführerin des Münchner Forums, führte durch den Abend.



FOTO: MICHAEL MÜLLER

Markus Lutz, Angela Burkhardt-Keller, Klaus Bäumler, Dr. Ulrich Schneider, Ursula Ammermann und Ernst Dill (von links)

Der bisherige Entwurf des Parkpflegewerks sieht vor, dass der nördliche Flaucherteil als Naturrefugium dienen soll. Das südliche Areal bleibt der aktiven Nutzung vorbehalten. Im Nordteil sollen Durchblicke, etwa durch das Rückschneiden von Unterwuchs, geschaffen werden. Im Südeil soll

der Spielplatz von der lauten Brudermühlstraße in Richtung Biergarten versetzt werden. Generell sollen die Rasenflächen in zweischürige Wiesenflächen mit hoher Biodiversität umgewandelt werden. Zudem soll der Weg von der Schinderbrücke zum Gasthaus „Zum Flaucher“ saniert werden.

Um das Parkpflegewerk in eine sinnvolle Richtung weiterentwickeln zu können, wird die Stadt eine Kartierung der bestehenden Bewuchs- und Tierarten am Flaucher durchführen. Aus dem gewonnenen Bestandsplan können Maßnahmen und eine Zielplanung abgeleitet werden, erläuterte Dr. Ulrich Schneider. Frau Burkhardt-Keller wies darauf hin, dass der Flaucher als Flora-Fauna-Habitat ausgewiesen ist und dies die Stadt zu beachten habe. Ziel sei es, Freizeit, Erholung, Naturschutz und das denkmalpflegerische Leitbild in nachhaltige Symbiose zu bringen. Daher sei die geplante Artenkartierung unabdingbar.

Diskutiert wurde die Erschließung des Flauchers. Hier brachten Bürgerinnen und Bürger Vorschläge ein, wie der Flaucher von Radverbindungen entlastet werden könnte. So wurde neben der Öffnung der Braunauer Eisenbahnbrücke für eine Fuß- und Radwegeverbindung nördlich des Flauchers eine Verknüpfung der Schinderbrücke mit einem Radweg angeregt, der linksseitig am Kanal verläuft und Thalkirchen mit der Innenstadt verbinden soll. Mit der Öffnung der Werkverkehrsstraße auf dem Gelände des Heizkraftwerks Süd und der bestehenden anschließenden Unterführung unter der Brudermühlstraße für den Radverkehr könne zudem der Flaucher als Radverbindungsstrecke entlastet werden.

Deutlich wurde auch, dass sich die Besucher eine verbesserte Aufenthaltsqualität wünschen. Mit Bänken an markanten Orten wie Baumdenkmälern oder dem Denkmal für den Ersten Bürgermeister Jakob von Bauer (1787-1854), auf den die Einrichtung des Flaucher-Parks zurückgeht, soll zum Verweilen eingeladen werden. Durchwegs positive Resonanz erhielten die Wiesenflächen des Flauchers, die eine hohe Biodiversität aufweisen. Neben Altwasserreaktivierung, Totholzablagerung, ausgefransten Waldrändern wurde in der Diskussion mit den anwesenden Bürgern eine Besucherlenkung angeregt. Besonders aber wünschten sich die Anwesenden Transparenz von Seiten des Gartenbaureferats und Informationen zum Flora-

Fauna-Habitat.

Nach dem Motto „Nur was ich kenne, kann ich schützen“ wurden Anregungen und Wünsche nach Informationstafeln laut. Durch sie sollen Spaziergänger über die heimische Tier- und Pflanzenwelt informiert werden.

Im wahrsten Sinne des Wortes „heiß“ wurde die



FOTO: URSULA AMMERMAN

Diskussionen an der Station Tiere und Pflanzen

Grillproblematik diskutiert. Vor allem die Flaucheranwohner fühlten sich durch Gestank, Lärm und Müll belastet. Durch die Rauchschwaden seien sogar Gesundheitsschäden entstanden. Andere betonten explizit, dass sie das Grillen am Flaucher positiv wahrnehmen. Um Gestank und Qualm zu mindern, wurden verschiedene Lösungsvorschläge erarbeitet. So kam die Idee, die Stadt müsse Elektroanschlüsse installieren, um das Grillen mit Elektrogrills zu ermöglichen. Weiter wurde vorgeschlagen, nur Gasgrille zu erlauben. Wer die Einhaltung dieser Regelungen kontrollieren solle, blieb allerdings offen.

VERONIKA SCHREIBER

Veranstaltungshinweis

Der Lehrstuhl für Raumentwicklung der Technischen Universität München lädt herzlich ein zur

Öffentlichen Vorlesung von Prof. Dr. Jan Gehl mit anschließender Diskussion

am Mittwoch, 22. April 2015, 9:30-11:30 Uhr

**Ort: Oskar von Miller Forum,
Großer Saal im Erdgeschoss
Oskar von Miller Ring 25, 80333 München**

Prof. Dr. Jan Gehl gehört zu den einflussreichsten Stadtplanern der Welt. Er forscht und berät, wie wir in unseren Städten mehr Lebensqualität erreichen

können. Er plädiert für eine auf den Menschen bezogene Stadtentwicklung – welche weiterzudenken ist bis hin zur konkreten städtebaulichen und architektonischen Umsetzung.

Was können wir für München lernen? Im Anschluss an die Vorlesung von Jan Gehl werden wir die gemeinsamen Eindrücke zur Münchner Stadtentwicklung reflektieren und diskutieren. Studierende nehmen Jan Gehl mit auf die Reise – im Rahmen eines inszenierten Stadtpaziergangs durch bedeutende Münchner Orte der Stadtentwicklung: das Kreativquartier, das Kunstareal, die weiter zu denkende Innenstadt.

Den Veranstaltungshinweis finden Sie auch unter:
<https://www.ar.tum.de/aktuell/news-singleview/artic->

[le/oeffentliche-vorlesung-prof-dr-jan-gehl/](#) 

Jan Gehl im Salon Luitpold:

Die Vorlesung an der TU München verdanken wir der Kooperation mit dem Salon Luitpold. Am Dienstag, dem 21. April findet um 20:00 Uhr im Salon Luitpold die Präsentation des Buchs "Städte für Menschen" mit Jan Gehl statt. Die Veranstaltung möchte die zentrale Frage des Buchs "Wie wollen wir eigentlich leben?" für München diskutieren.

Für die Veranstaltung im Rahmen des Salons Luitpold ist eine Anmeldung erforderlich – per Email unter HYPERLINK „mailto:salon@cafe-luitpold.de“ salon@cafe-luitpold.de

Das Programm zum Salon Luitpold finden Sie hier: http://www.cafe-luitpold.de/tl_files/loi/downloads/CL_Programm-1_2015_A4_web.pdf 

AGNES FÖRSTER

Jan Gehl im Interview mit dem Wirtschaftsmagazin ‚brandeins‘ 12/2014

„Die Menschen in Bewegung setzen“

Jan Gehl ist der Mann hinter dem Boom seiner Heimatstadt Kopenhagen, dem Umbau Moskaus und der Wiederbelebung Manhattans. Früher wurde er belächelt. Heute gilt er als einer der einflussreichsten Stadtplaner der Welt. Dabei stellt er nur eine einfache Frage: Wie wollen wir eigentlich leben?

Das Interview finden Sie hier:

<http://www.brandeins.de/archiv/2014/genuss/jan-gehl-im-interview-die-menschen-in-bewegung-setzen/> 

Veranstaltungshinweis

Stille Örtchen und ruhige Gebiete

Veranstaltung am 29. April 2015 zum „Tag gegen Lärm“

Lärm hat sich zu einem der nach wie vor zunehmenden, aber ungelösten und unterschätzten Umweltprobleme gerade in unseren Städten entwickelt. Die Tageszeitungen berichten nahezu täglich darüber. Viele Bürger fühlen sich durch Verkehrslärm belastet und beeinträchtigt. Und dennoch wird in der öffentlichen und nicht zuletzt in der politischen Diskussion gerne argumentiert, dass Lärm eine unvermeidbare Begleiterscheinung städtischer Entwicklung und einer lebendigen Stadt sei. Leider bleiben bei einer derart einseitigen Wertung Aspekte gesundheitlicher Relevanz weitgehend außer Acht.

Eine moderne, zukunftsorientierte Stadt braucht Leben, aber gesundes Leben braucht auch Raum für Ruhe, für Entspannung und Rekreation, für den Ausgleich von Hektik und Stress, und zwar natürlich daheim in den Wohnungen, aber auch außerhalb im öffentlichen Bereich. Dieser Notwendigkeit müssen wir uns wieder stärker bewusst werden.

Trotz des weit verbreiteten Lärmteppichs befindet sich in der Stadt München eine Vielzahl öffentlich zugänglicher „Inseln der Ruhe“ – wahre Geheimtipps. Bürger und Besucher nutzen diese Ruheoasen

zu kurzen bis ausgiebigen Erholungsphasen. Viele ahnen nicht, dass es solche Rückzugsgebiete gibt. Der Arbeitskreis Lärm des Münchner Forums hat zusammen mit dem Gesundheitsladen München, dem Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) der LH München, dem Arbeitsring für Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik (ALD) und dem Umweltbundesamt (UBA) eine Veranstaltung hierzu initiiert.

Wir möchten die Refugien der Ruhe in München auffinden und publik machen. Wer die Ruhe schätzen gelernt hat, wird den umgebenden alltäglichen Lärm nicht schicksalhaft hinnehmen. Deshalb werden die Entscheidungsträger auch besser hinhören müssen.

Die Veranstaltung findet am internationalen „Tag gegen Lärm“, dem 29. April 2015 von 13.00 – 17.15 Uhr in der „Ratstrinkstube“ des Rathauses München statt.

Der Flyer zu dieser Tagung kann unter www.ald-laerm.de  heruntergeladen werden.

RAINER KÜHNE

Wie rollt es weiter auf dem Münchner Schienennetz?

Der Arbeitskreis Schienenverkehr des Münchner Forums fordert Prognosedenken bis 2050. Das Jahr 2050 ist für viele Institutionen Zielpunkt bei ihren Überlegungen in die Zukunft. 35 Jahre sind mehr als eine Generation: Wer heute Verantwortung trägt, ist dann im Rentenstand, besser im Unruhestand. Aber Entwicklungen brauchen Zeit: Unsere Schieneninfrastruktur von Augsburg nach München wurde 1840 gelegt, die Eisenbahn vom Ostbahnhof nach Höhenkirchen 1904 eröffnet, der Verbindungstunnel vom Hauptbahnhof unter dem Marienplatz zum Ostbahnhof schon 1937 geplant, aber erst 35 Jahre später, 1972, in Betrieb genommen.

Seit Baubeginn des Münchner Flughafens II im Erdinger Moos im Jahre 1980 vergingen zwölf Jahre bis zu seiner Eröffnung, aber die versprochene Anbindung mit Express-S-Bahnen oder gar mit dem ICE ist auch heute, 35 Jahre später, nicht realisiert.

Bei den großen Infrastrukturen sind sorgfältige langfristige Planungen für die Sicherung ihrer Nachhaltigkeit dringend notwendig: also eine Prognose bis zur Mitte des Jahrhunderts, bis 2050, sowie eine Perspektive bis zum Ende der Dekade 2030 – und die Projekte für den Schienennahverkehr sind noch im Jahre 2015 als Sofortmaßnahmen umzusetzen. Der AK Schienenverkehr sucht für sein Konzept „Schienenverkehr 2050 in der Region München“ engagierte Mitdenker. Ein stetig zu aktualisierender Fortschrittsbericht soll aktuelle Ergebnisse und unerledigte Fehlpositionen aufzeigen.

Die unterschiedlichen Pläne für den Bahnknoten München sind kaum koordiniert

Der Arbeitskreis Schienenverkehr des Münchner Forums analysiert die vorliegenden Planansätze: vom Trans-Europäischen Netz TEN der EU mit dem Kreuzungspunkt dreier Großlinien im Raum München (von Skandinavien nach Sizilien, von Paris über Wien nach Südosteuropa und von Warschau über die Schweiz bis nach Spanien) ebenso wie Planungen für die ICE-Strecken und die Regionalzüge in Bayern sowie die S- und U-Bahn in der Metropolregion und in der Landeshauptstadt München für den Schienengüterfernverkehr, der bislang auch dann durch München rollt und lärmt, wenn er gar nicht München zum Zielort hat. Vernünftig kommuniziert und koordiniert wurden alle diese Planungen in den letzten Jahren nicht. Das ist wenig erstaunlich, denn die Zuständigkeiten sind stark zersplittert. Zwar liegen mobilitätspolitische Prioritäten auf der Elektromobilität, aber leider zugunsten der Pkws und der Fernbusse. Die Investitionen in die Schieneninfrastruktur liegen nur bei einem Bruchteil der Ausbauaktivitäten unserer Nachbarländer Frankreich, Schweiz und

Österreich.

Die S-Bahn-Planungen werden mit Blick auf eine europaweite Vergabe des S-Bahn-Betriebes durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft im Auftrag der Bayerischen Staatsregierung zum Jahr 2017 und darüber hinaus immer wieder verschoben. Die unvollständige Planung eines 2. S-Bahn-Tunnels kommt nicht voran, nicht nur wegen der nicht abzuschätzenden Kosten, sondern vor allem wegen des nicht ausweisbaren Nutzens und der nicht zuverlässig lösbaren Sicherheitsprobleme.

Die Gleisinfrastruktur für die S-Bahn-Stammstrecken ist vorhanden, kostspielige neue Tunnel sind keine sinnvolle Lösung.

Verkehrsexperten des Forums schließen teure Tunnelneubauten für die S-Bahn aus. Der Südring steht als 2. Stammstrecke für die S-Bahn ohne große Neubaumaßnahmen zur Verfügung und wird bei Umbaumaßnahmen und Störungen auf der 1. Stammstrecke immer wieder inoffiziell befahren. Die Stadt München strebt die Verlängerung der U-Bahnen U5 von Laim nach Pasing und der U4 vom Arabellapark nach Englschalking zur S-Bahn an. Ein zweiter S-Bahn-Stammstreckentunnel macht dann keinen Sinn mehr, aber für das Wachstum der Stadt in Richtung Freiam im Westen und von Johanneskirchen im Osten kann die Schieneninfrastruktur weiter ausgebaut werden.

Eine Verlängerung der U1 vom Mangfallplatz nach Süden in Richtung Harlaching zur Verknüpfung mit der S-Bahn und der BOB mit einem neuen Haltepunkt Mengerschwaige und ihr möglicher Weiterbau bis zur S7 nach Wolfratshausen erlaubt eines Tages neue Verkehrsangebote. Wenn die Deutsche Bahn den Teil des Güterfernverkehrs, der nichts mit München zu tun hat, auf einer Osttrasse und einer Westtrasse an der Stadt vorbei leiten kann (was Planer dem Bundesverkehrsministerium für den Bundesverkehrswegeplan längst angetragen haben), benötigt man auch keinen exorbitant teuren Tunnel

von Trudering bis Grafing für den Brennerzulauf.

Das U-Bahn-Netz hat bereits heute drei Stammstrecken, die sich an den drei Hauptumsteigepunkten Hauptbahnhof, Odeonsplatz und Sendlinger Tor, aber nicht am Marienplatz treffen. Die Sternstruktur der Außenäste der S-Bahn-Linien, die bisher alle auf den beiden Gleisen des Innenstadttunnels unter dem Marienplatz mit einer hohen Störungsquote hindurch müssen, läßt sich im Interesse des Wachstums der Stadt und der Region und der höheren Mobilität sinnvoll durch die Einbeziehung des S-Bahn-Südrings als 2. S-Bahn-Stammstrecke und eines wieder belebten Nordrings als 3. S-Bahn-Stammstrecke mit einer Ringstruktur ergänzen. Personenzüge fahren auf der Nordstrecke schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts über die Stationen Milbertshofen und Freimann, und während der Olympischen Spiele in München 1972 fuhr die S-Bahn dort zum Olympiabahnhof. Die BMW-Planungen für ihr Forschungs- und Innovationszentrum in Milbertshofen sieht dort einen S-Bahnhof vor, an der Lilienthalallee werden weitere Arbeitsplätze entstehen. Vom Nordring aus könnte auch über Johanneskirchen der neue Münchner (Nord-)Osten erschlossen werden, und das Wendedilemma der S-Bahnen nach Giesing am Ostbahnhof könnte überflüssig werden.

Was bedeutet das für die Stadt, die Bahn, den Freistaat? Viele offene Fragen. Der Arbeitskreis Schienenverkehr hat sich vorgenommen, die Planungsexperten dazu zu hören und die Lösungen mitzudenken. Erste Gespräche haben begonnen.

Übereinstimmungen und Widersprüche der Planungen sichtbar machen.

Der Arbeitskreis hält nicht nur eine Bestandsaufnahme der Einzelpläne und ein Herausarbeiten ihrer Realisierungschancen und Widersprüche für dringend geboten, sondern man muß sich vor allem bald auf Ziele und Schwerpunkte einigen. Das künftige Netz der Stadtschnellbahnen muß anbieten, daß nicht jeder Reiseweg zwingend mit Umsteigen über das Zentrum Münchens verläuft (Südring, Nordring, Tramtangente, Stadt-Umland-Bahnen). Die künftige Siedlungsentwicklung wird sich mit ihrem Verkehrsbedarf an den bestehenden Schienenästen orientieren und auch die Flächen dazwischen werden wohl erschlossen, selbst wenn dies aus regionalplanerischer Sicht problematisch ist. Wie realistisch sind Lückenschlüsse mit unkonventionellen Systemen wie etwa einer 3er-Seil-Bahn? Was sollte zuerst gebaut werden: Wohnungen und Betriebe, damit Busse und Bahnen nicht leer fahren müssen, oder der öffentliche Verkehr, damit Wohnungen und Betriebe nicht zwingend erst einmal mit dem Auto angesteuert werden müssen?

Um auch nur die wesentlichen Fragen zu lösen, bedarf es einer Prognose, deren Zeithorizont von 35 Jahren angesichts der hinter uns liegenden Erfahrungen wie bereits morgen erscheint, und eine Handlungsperspektive für das nächste Jahrzehnt. Der Arbeitskreis lädt alle Interessierten ein, mitzudenken und sich an der Debatte zu beteiligen.

WOLFGANG BEYER, GERNOT BRAUER

Stabübergabe im Münchner Forum

Programmausschuss wählt neuen Vorstand und setzt seine Schwerpunkte für 2015

Zwei Jahre – eine Wahlperiode – setzte Architekt Helmut Steyrer als Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums inhaltliche Impulse und gab der digitalen Zeitschrift „Standpunkte“ ein neues Gesicht. Aus persönlichen Gründen trat er nicht mehr zur erneuten Kandidatur an, wird aber weiterhin im Münchner Forum aktiv bleiben. Die Mitglieder des Münchner Forums bedankten sich auf ihrer Jahreshauptversammlung am 19. März 2015 herzlich für sein Engagement.

Jetzt übergab er den Stab an die neuen Vorsitzenden, Dr. Detlev Sträter und Klaus Bäumler. Sie werden zu den vielen Aktivitäten des Münchner Forums diese Schwerpunkte setzen:



Dr. Detlev Sträter 1. Vorsitzender und Klaus Bäumler 2. Vorsitzender des Programmausschusses im Münchner Forum

Dr. Detlev Sträter, Dipl.-Soziologe und Lizenziat der Stadt- und Regionalplanung, ist seit vielen Jahren 2. Vorsitzender im Programmausschuss und Leiter

Sie wollen mehr über unser Engagement, unsere Arbeitskreise und das Münchner Forum wissen? www.muenchner-forum.de 

Aktiv für München – unsere Arbeitskreise:

Stadt: Gestalt und Lebensraum – Leitung: Wolfgang Czisch

Innenstadt – Leitung: Peter Arnold

Wer beherrscht die Stadt? – Leitung: Dr. Detlev Sträter

Kulturbauten – Leitung: Wolfgang Zimmer (kommissarisch)

Olympia – Leitung: Ksenija Protic

Bauleitplanung – Leitung: Wolfgang Zimmer, Martin Bengsch

Attraktiver Nahverkehr – Leitung: Matthias Hintzen, Berthold Maier, Stefan Bauer

Schienenverkehr – Leitung: Dr. Wolfgang Beyer

Maxvorstadt/ Museumsquartier – Leitung: Martin Fürstenberg

Isar/Isarlust – Leitung: W. Czisch, B. David, U. Bührlen

Lärm – Leitung: Gunhild Preuß-Bayer

Öffentliches Grün – Leitung: Klaus Bäumler

des Arbeitskreises „Wer beherrscht die Stadt?“. Er sieht einen Fokus im sozialen Miteinander und sozialen Wohnen. Dazu zählt er Probleme von Geringverdienern, überhaupt im Münchener Raum wohnen bleiben zu können, soziale Lebensbedingungen in der Stadt; er will das Thema Bodenordnung, Bodenrecht, Bodenreform vertiefen.

Klaus Bäumler, Jurist, ehem. Richter am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (1978-2005), war viele Jahre Vorsitzender des Bezirksausschusses Maxvorstadt. Er ist Leiter des Arbeitskreises „Öffentliches Grün“ im Münchner Forum. Für ihn stehen der öffentliche Raum, das öffentliche Grün und die Sozialfunktion des Wassers im Fokus.

Für beide stellt das Münchner Forum eine auch in Zukunft dringend notwendige, unabhängige Diskussionsplattform dar. Angesichts der Veränderungen der Stadt und der Stadtgesellschaft sind neue Ideen wichtig.

Neu in den Programmausschuss gewählt wurden:

- Frieder Graffe, Jurist, ehem. Sozialreferent der Landeshauptstadt München. Sein Arbeitsschwerpunkt liegt auf den Themen Wohnen, Flüchtlinge, Sozialarbeit und soziale Infrastruktur.

- Dr. Rolf Mantler, Politikwissenschaftler und Geograph, ehem. Leiter der Bildungsstätte für Erlebnis- und Gruppenpädagogik. Er legt den Schwerpunkt seiner Arbeit auf Stadtplanung und Bürgerbeteiligung mit dem Fokus auf innerstädtischem Grün und verbindenden Grün-Achsen

- Dr. Petra Schmid-Urban, Dipl.-Soziologin, ehem. stv. Sozialreferentin der Landeshauptstadt München. Sie will ihren Arbeitsschwerpunkt auf raumbezogene Sozialplanung legen.

Der Programmausschuss mit seinen 60 Mitgliedern legt das Programm des Münchner Forums jährlich neu fest. Die eigentliche inhaltliche Arbeit geschieht in den Arbeitskreisen. Sie sind Seele, Herz und Verstand im Münchner Forum. Sie setzen sich zusammen aus engagierten Mitgliedern des Programmausschusses, des Vereins Münchner Forum sowie weiteren interessierten Bürgerinnen und Bürgern. Sie entstammen unterschiedlichsten Fachrichtungen und Professionen. Genau diese Mischung macht unsere Arbeitskreise so belebend, weil das Über-den-Teller-rand-schauen, das Einbringen neuer, ungewöhnlicher Gedanken selbstverständlich sind. Die Arbeitskreisleiter treffen sich regelmäßig, um sich über ihre Aktivitäten auszutauschen und sich zu vernetzen.

URSULA AMMMERMANN

IMPRESSUM

Standpunkte ISSN 1861-3004

*Münchner Forum e.V., Diskussionsforum für Entwicklungsfragen, Schellingstr. 65, 80799 München
fon 089/282076, fax 089/2805532,
email: info@muenchner-forum.de,*

www.muenchner-forum.de 

V.i.S.d.P.: Ursula Ammermann

Redaktionsschluss: 24.03.2015

Redaktion: Ursula Ammermann (UA), Helmut Steyrer (HS), Detlev Sträter (DS), Barbara Specht (BS), Udo Bünningel (UB),

Layout: Barbara Specht

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

Ein neuer Wohn- und Geschäftsblock mitten im Zentrum – ein weiteres Zeichen des Wandels der Stadt

Ein deutliches Zeichen für den Strukturwandel des Münchner Zentrums setzt die Bayerische Hausbau gegenüber der Rückfassade des Hotels Bayerischer Hof mit dem kompletten Ersatz eines Bürohauses durch einen Wohn- und Geschäftsblock. Das Verwaltungsgebäude aus den 1970er Jahren mit einer Fassade aus Betonfertigteilen weicht einem Neubau mit rund 60 Zwei- bis Fünf-Zimmer-Eigentumswohnungen von 60 bis 160 Quadratmetern in fünf Obergeschossen auf einem Erdgeschoss mit Läden an der Prannerstraße und technischen Räumen an der Salvatorstraße. Hinter Fassaden aus einem sandsteinähnlichen Kunststein mit französischen Fenstern zur Prannerstraße werden sich die Wohnungen um zwei Innenhöfe gruppieren und sich auch in erster Linie dorthin orientieren. Hinter nur 80 Zentimeter breiten umlaufenden Balkonen werden dort in die komplett holzverkleideten Innenfassaden raumhohe Schiebefenster eingelassen, so dass sich die Wohnungen in die beiden gleich großen ruhigen Höfe je nach Wetter weit öffnen lassen. Die Höfe werden zumindest tagsüber öffentlich zugänglich sein, so dass zwischen Pranner- und Salvatorstraße eine Passage entsteht.

Erschlossen wird der Block von den beiden Straßen durch zwei eher unscheinbare Passageneingänge. In der Mitte des Areals, wo ein Querriegel die beiden Höfe voneinander trennen wird, soll das Erdgeschoss teilweise offen bleiben und so für Bewohner, Besucher und Passanten einen großzügigen Gesamteindruck liefern. An den Schnittstellen dieses Querriegels mit den Langseiten des Neubaukomple-

sen des bestehenden Salvator-Parkhauses wird die Bayerische Hausbau unter der Salvatorstraße einen Verbindungstunnel graben lassen. Wer künftig unter dem Wohnblock sein Auto abstellen will, wird seinen Stellplatz also sehr diskret durch das öffentliche Parkhaus erreichen.

Das Areal für den neuen Wohnblock mit 9.300 Quadratmetern Nutzfläche auf 2.200 Quadratmeter

Grund ist Teil eines 8.300 Quadratmeter großen Immobilienkomplexes mit rund 30.000 Quadratmetern Nutzfläche, den die Hausbau von der HypoVereinsbank gekauft hat. Zu ihm gehört nicht nur das erwähnte Parkhaus mit einem daran angebauten Bürohausriegel gegenüber dem Literaturhaus, sondern auch der Protzbau der früheren königlichen Filialbank bzw. Bayerischen Staatsbank, den die HypoVereinsbank als eigene Firmenzentrale nicht minder teuer hatte umbauen lassen. In diesen Altbau mit denkmalgeschützter Fassade soll ein Hotel einziehen – wer es betreiben wird, steht noch nicht fest. Zwischen

diesem Hotel, das auf 20.000 Quadratmetern Geschossfläche 150 Zimmer und Suiten mit Fünf-Sterne-Qualität und – an diesem Standort nachgerade eine Selbstverständlichkeit – entsprechenden Preisen erhalten soll, sowie dem künftigen Wohnblock bleibt das Rokoko-Gebäude des Palais Neuhaus-Preysing äußerlich natürlich erhalten. Technisch soll dieses



Perspektive Prannerstraße, München

xes ordnen die Wettbewerbsgewinner, die Berliner Architekten Diener & Diener, die beiden ebenfalls großzügig dimensionierten Treppenhäuser und die Lifte an und erschließen die Wohnungen von dort entlang der Grundstückskanten durch Laubengänge. Zwei Tiefgaragengeschosse kommen ohne platzfressende Zufahrten aus; denn von den Untergeschos-

Haus in den Hotelkomplex ähnlich einbezogen werden wie das Palais Montgelas in den Bayerischen Hof. Auch die Eigentumswohnungen im Wohnblock Prannerstraße 4/ Salvatorstraße 13 werden angesichts der exklusiven Innenstadtlage nicht gerade ein Schnäppchen. Die Bayerische Hausbau kalkuliert mit Quadratmeterpreisen im fünfstelligen Euro-Bereich.

Bauanträge für den Gesamtkomplex will die Hausbau im Herbst einreichen und nächstes Jahr mit den Bauarbeiten beginnen, wenn die HVB in ihr dann fertig saniertes Hochhaus am Arabellapark zieht. Ende 2019 soll alles fertig sein.

Der Verein der Altstadtfreude e.V. hat gefordert, die Chance der Neubebauung zu nutzen, um die historischen Fassaden des an dieser Stelle gestandenen und im zweiten Weltkrieg zerstörten Hiltl-Hauses zu rekonstruieren (s. STANDPUNKTE 3.2015).

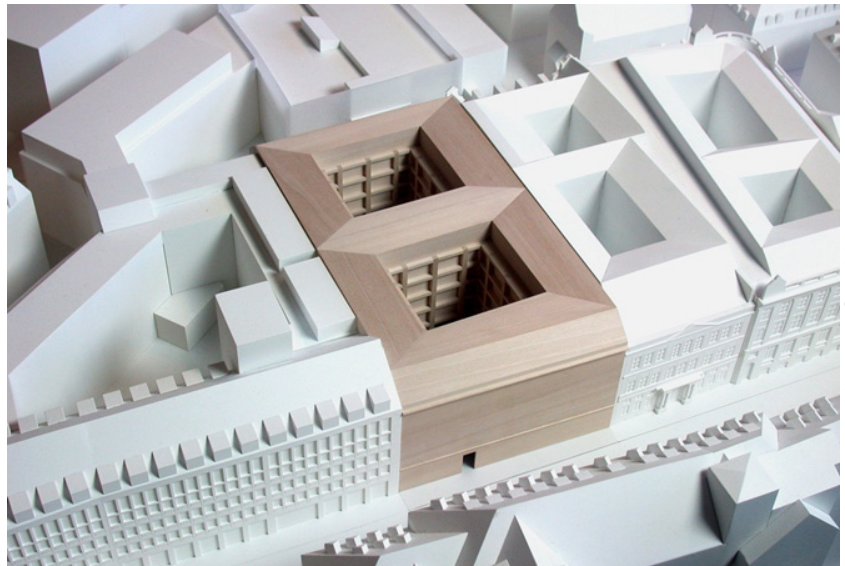
Die Entwürfe von Diener & Diener, Berlin, sowie von Hild und K, München (2. Preis) und von Tim Hupe Architekten, Hamburg (3. Preis) sind noch bis zum 9. April im städtischen Hochhaus Blumenstraße 28b zu sehen.

GERNOT BRAUER



Perspektive Innenhof

Foto: Bayerische Hausbau GmbH



Modell Entwurf von Diener & Diener Architekten

Foto: Bayerische Hausbau GmbH

Offener Brief an OB Dieter Reiter

Betr. Standort 2. Konzertsaal

München, den 4. März 2015

Sehr geehrter Oberbürgermeister,
lieber Herr Reiter,

mit Sympathie haben wir wahrgenommen, dass nach dem Wahlergebnis und der Zusammenarbeit von CSU und SPD im Rathaus auch zwischen dem Münchner Rathaus und der Staatsregierung eine Zusammenarbeit zum Wohl der Stadt begonnen hat. Ein erstes Ergebnis ist eine Kooperation in Sachen Musikleben in München. Das Ergebnis findet unseren Beifall zum Abschied vom Standort Finanzgarten für einen neuen Konzertsaal. Der Standort ist zu

klein, zu empfindlich und gilt den Münchnern als ein unvergleichliches, unantastbares, romantisches Gartenjuwel.

Die gemeinsame Nutzung eines Konzertsalles für die Münchner Spitzenorchester und auswärtigen Gastorchester ist, wie sich herausstellt, für Bayern und für München räumlich ungenügend, zudem ohne Entwicklungsmöglichkeiten für das rege, weiter aufstrebende Musikleben. Deshalb sollte die Überlegung, im Gasteig einen Superstandort zu erzwingen, rasch aufgegeben werden.

Wir bitten Sie, die Planungshoheit der Stadt zur Geltung zu bringen, um ein geeignetes Grundstück mit Baurecht in München zu schaffen bzw. zu entwickeln. Wir sind der Meinung, dass bei der Suche

nach einem solchen Grundstück folgendes bedacht werden muss:

Der Ort sollte in einem Entwicklungsgebiet liegen, das durch einen Standort für einen Konzertsaal geprägt und städtebaulich aufgewertet werden kann, wie beispielsweise an der Friedenstraße am Ostbahnhof. Das Gärtnerplatztheater und das Prinzregententheater sind hierfür gute Vorbilder.

Der Ort sollte von der Region aus problemlos mit dem ÖPNV erschlossen sein, die Nähe zu einem Bahnhof wäre zudem optimal. So könnte die Belastung der Stadt durch den Individualverkehr gering gehalten werden und sich am Standort auch Gastronomie entwickeln für die Konzertbesucher, die ohne Promillesorgen den Abend ausklingen lassen wollen.

Für wichtig halten wir, dass neben einem Konzertsaal Platz für weitere kulturelle Angebote frei gehalten werden bzw. sich befinden, mit denen ein so lebendiger Standort entstehen kann, wie es der Gasteig gegenwärtig ist.

Der Arbeitskreis Kulturbauten im Münchner Forum hat sich in den vergangenen Jahren mit Standorten beschäftigt, die in Frage kämen. Allerdings

sind große planerische Anstrengungen vonnöten, um einen solchen Raum von bestehenden Planungen zu befreien. Einen Standort, der entweder der Stadt oder dem Freistaat gehört, wird es aller Voraussicht nach nicht im genannten Umgriff geben. Zur Investition für einen Saal kommen daher noch Grundstückskosten und evtl. Freimachungskosten hinzu.

Wir sind der Meinung, dass nicht nur das Musische in München und der Metropolregion weiterer Investitionen bedarf, sondern auch die städtebaulichen Zugewinne für München erheblich sein werden.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, bitte schalten Sie sich bei der Suche nach einem neuen Standort in die Debatte ein und übernehmen Sie die Führung.

Mit freundlichen Grüßen
Arbeitskreis Kulturbauten
Leiter des Arbeitskreises Kulturbauten

Wolfgang Zimmer,
Münchner Forum

S- und U-Bahn

Dichtere Zugfolge durch schnelleres Zusteigen

In Kürze wird Münchens Einwohnerzahl 1,5 Millionen betragen, und bis 2030 rechnet man mit über 1,7 Millionen. Das Umland und die Region wachsen zum Teil noch schneller als die Stadt, so dass man in der Planungsregion bald um die 3 Millionen Menschen zählen wird. Eine Zunahme der Einwohner in dieser Geschwindigkeit stellt uns vor eine Reihe von Problemen. Erwähnt seien hier besonders die Dichte in Wohngebieten sowie die Frage, wie die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu meistern sind.

Zweifelsohne wird der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs entscheidend sein, denn der Flächenbedarf ist geringer als beim motorisierten Individualverkehr. Mit S- und U-Bahn können in gleicher Zeit mehr Personen befördert werden, auch wenn umweltfreundlichere Antriebe (Elektrofahrzeuge) zwar künftig stadtverträglicher sein werden.

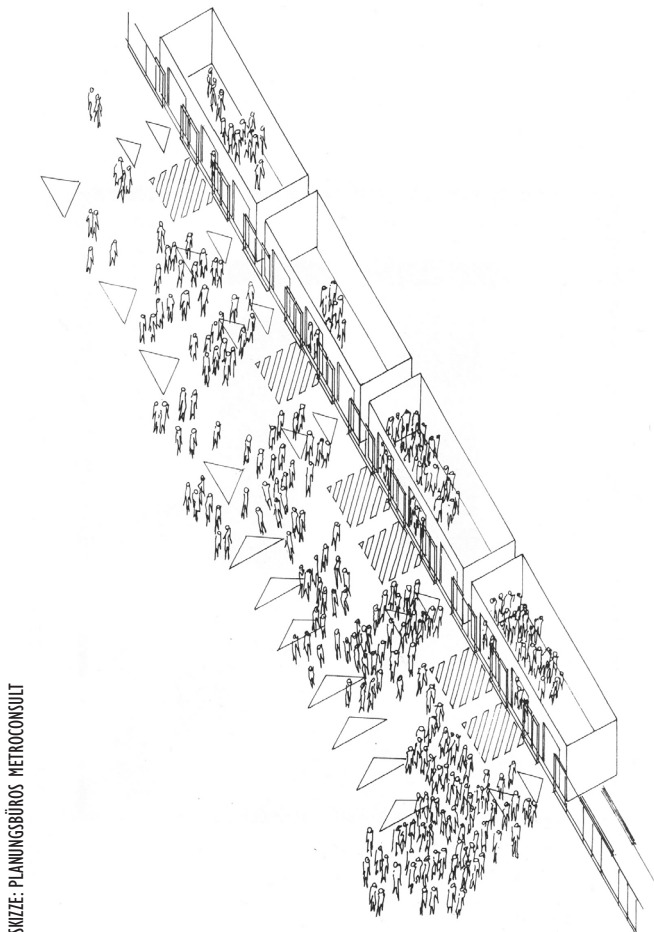
Neubaustrecken für das Münchner Schnellbahnnetz stagnieren seit Jahren. Um die Kapazität zu steigern, was bei den steigenden Einwohnerzahlen nötig sein wird, müssen neue Schnellbahnstrecken erstellt und die bestehenden Strecken ertüchtigt werden. Wenn man dies nicht macht, wird die Akzeptanz des Schnellbahnsystems sinken, und dies wird unweigerlich zum Kollaps des gesamten Verkehrssystems

führen.

Für das Münchner S-Bahnnetz, insbesondere die heutige Stammstrecke, hat das Büro des Autors bereits vor einigen Jahren ein Konzept erarbeitet, welches mehr Züge pro Stunde und Richtung auf der stark befahrenen Stammstrecke ermöglichen würde. Kern des Konzeptes ist, dass die Menge der Fahrgäste in Zügen, auf den Stationen (Bahnsteigen) und in einer Weiterung des Systems auch auf den Zulaufstrecken bekannt ist. Daraus wird mit einem Fahrgastleitsystem errechnet, in welchen Bereichen des Bahnsteigs sich die Fahrgäste aufhalten sollten, um zu einer gleichmäßigen Befüllung der Züge beizutragen und das Ein- und Aussteigen zu beschleunigen. Verschiedene Anzeigemittel, auf dem Boden

und im Zusammenhang mit Bahnsteigtüren, und/oder mit den Zugzielanzeigern leiten die Fahrgäste zu den Orten, wo sie idealerweise in den Zug steigen müssen, um kürzere Aufenthaltszeiten eines Zuges entlang des Bahnsteigs zu erreichen. Desto schneller kann ein nachfolgender Zug die wartenden Fahrgäste befördern. Das führt dazu, dass mehr Züge und damit mehr Fahrgäste pro Stunde und Richtung unterwegs sein können. Eine Kapazitätserhöhung von 30 bis 40 Prozent kann so erreicht werden. Dies wäre auf jeden Fall hilfreich in den Jahren des Wachstums, bevor Neubaustrecken Entlastung bringen würden.

Diese geplante Maßnahme, flankiert mit der erforderlichen Verbesserung der Signaltechnik, würde eine Zugfolge von 85 bis 90 Sekunden und somit 40 bzw. 42 Züge pro Stunde und Richtung durch die alte Stammstrecke oder die Nord-Süd-Stämme der U-Bahn erlauben. Mit 42 Zügen pro Stunde und Richtung ist es möglich, allen S-Bahnlinien einen 10-Minuten-Takt zu geben.



Skizze des geplanten Fahrgastleitsystem

Flankierend zu einem Fahrgastleitsystem, aber auch unabhängig davon, sind Maßnahmen zur Gleisraumabsicherung vorzusehen. Dies gilt für S-Bahn wie U-Bahn.

In der Münchner U-Bahn laufen derzeit Unter-



Paris: Bahnsteigtüren auf der Durchmesserlinie M 14, seit 1998/1999 in Betrieb

FOTO: PLANUNGSBÜROS METROCONSULT

suchungen zu Gleisraumüberwachungssystemen, in einer unterirdischen und an einer oberirdischen Station, wobei jeweils drei verschiedene Technologien verglichen werden: Eine videobasierte und eine Laserscanner-Technologie sowie die bei der fahrerlosen U-Bahn in Nürnberg angewandte Technologie. Die Untersuchungen sind noch nicht ausgewertet.

Sicherer und effizienter als die elektronischen Mittel zur Bahnsteigkantenüberwachung ist die physische Abgrenzung des Gleisraumes vom Bahnsteig durch Bahnsteigtüren. In etwa 50 Städten der Welt ist diese Technologie bereits erfolgreich umgesetzt, sie macht den Betrieb der Schnellbahnen/ Metros sicherer, schneller und effizienter.

In Paris, wo beispielsweise die Durchmesserlinie M 1 (erbaut um 1900) vor wenigen Jahren nachgerüstet wurde, können auf einer Linie über 800.000 Menschen täglich befördert werden, obgleich die Bahnsteiglängen 90 Meter (München: U-Bahn 120 Meter, S-Bahn 210 Meter) betragen und die Züge nicht ganz so breit sind wie die Züge in München.

Dem Einführen von Bahnsteigtüren stünde bei der S-Bahn nichts im Wege, da die S-Bahn mit einer geometrisch homogenen Flotte fährt, d.h. die Türen sind bei jedem Zug an derselben Stelle. Den richtigen Haltepunkt zu finden, ist durch technische Hilfsmittel kein Problem.

Will man mit einer größeren Variationsbreite von Fahrzeugen fahren, so gibt es das Konzept der flexiblen Bahnsteigtüren, die sich an verschiedene Türöffnungen anpassen können. Für die Münchner U-Bahn wäre dies eine Option, da sie mit verschiedenen Fahrzeugen fährt, von denen eine Anzahl aus den Fahrzeugen des Typ B noch eine reguläre Nutzungsdauer von ca. 20 Jahren vor sich hat. Für „konventionelle“ Bahnsteigtüren, d.h. Türen mit festen Standorten, wie in Paris, ist eine einheitliche Fahrzeugflotte, zumindest auf einer Linie, erforderlich. Anschließend fehlt aber dann die Möglichkeit,

andere Fahrzeuge mit unterschiedlichen Türöffnungen, oder z.B. auch Fahrzeuge mit einer Tür mehr pro Wagen, auf der Linie einzusetzen.

Das Konzept der flexiblen Bahnsteigtüren erfordert zwar noch etwas Entwicklung (geschätzt werden 1 oder 2 Jahre Dauer) bis zur Einsatzreife, doch es ist technisch machbar. Für München wäre es die ideale Lösung, da bei baldiger Umsetzung alle Fahrzeuge weiterhin über ihre gesamte Lebensdauer hin eingesetzt werden könnten und auch für die Zukunft eine gewisse Freiheit in der Gestaltung der U-Bahnfahrzeuge bleibt.

JÜRGEN RAUCH

Dr.-Ing. Jürgen Rauch ist Architekt, Stadtplaner und Planer für Verkehrsbauwerke. Er ist geschäftsführender Inhaber des Planungsbüros Metroconsult in München



FOTO: PLANUNGSBÜROS METROCONSULT

Flexible Bahnsteigtüren in einer architekturfreundlichen Ausführung ohne oberseitige Stahlrahmen (lediglich die Festigkeit und Tragfähigkeit des Glases wird genutzt) in einem Beratungsprojekt des Autors im europäischen Ausland

Vorboten des Schicksals?

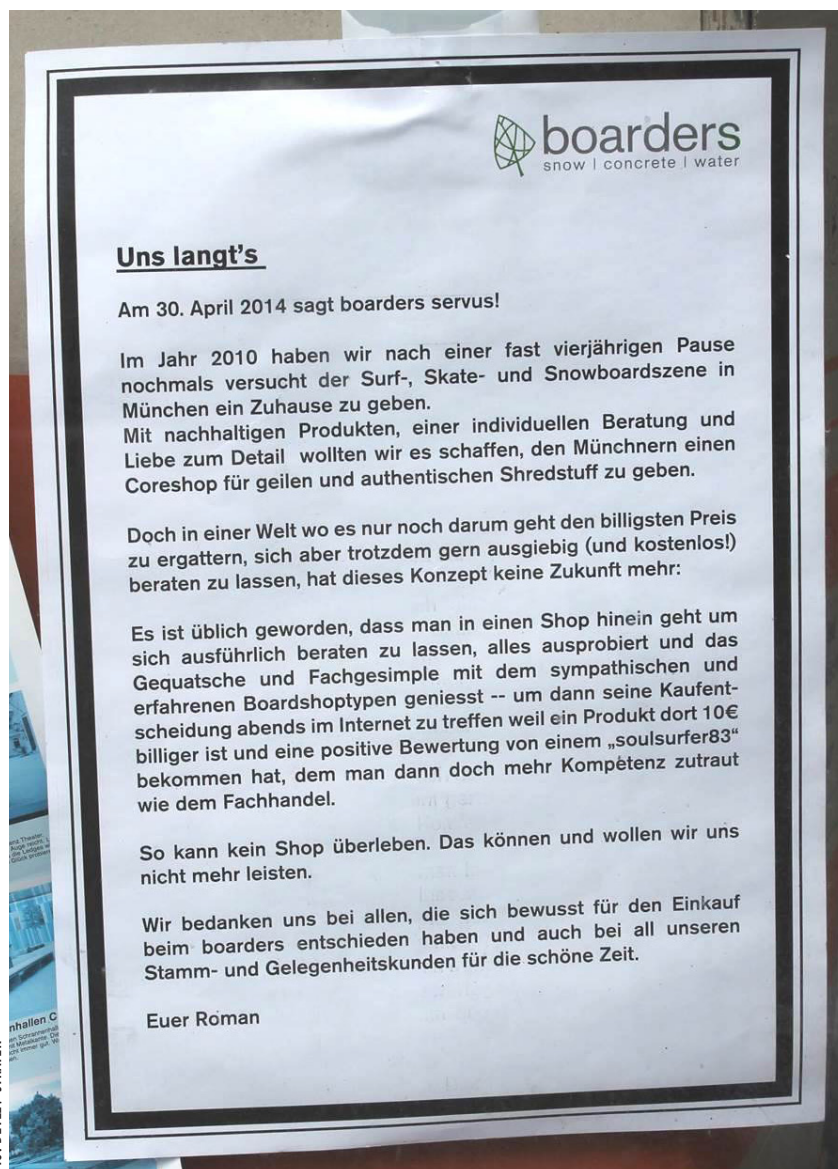


FOTO: DETLEV STRÄTER

Vorboten des Schicksals? Die Zukunft des Einzelhandels außerhalb des Münchner Stadtzentrums in Zeiten des Internets wirft ihre Schatten voraus – gesehen in der Nähe des Harras ...