

Standpunkte

Online-Magazin

4.2018

MÜNCHNER
FORUM e.V.
1968 bis 2018



FOTO: © LHM PLANUNGSREFERAT



Liebe Leserin, lieber Leser,

Münchens Einwohnerzahl wächst. 300.000 Menschen sind seit der Jahrtausendwende hinzugekommen. Für sie konnte auf den Konversionsflächen von Bahn und Post, des Flughafens, der Messe und der Brauereien und Kasernen relativ konfliktfrei Wohnungsbau betrieben werden. Nochmal so viele sollen in den nächsten 15 Jahren hinzukommen. Doch wo sollen sie hin? Antworten zur langfristigen Siedlungsentwicklung lauten: Lücken schließen, Verdichten im Siedlungsbestand, in die Höhe wachsen und bis an den Stadtrand bauen. Die Messestadt Riem im Osten gibt es bereits; Freiham im Westen entsteht gerade. Im Nordosten und Norden hat die Stadt die letzten zusammenhängenden Flächen zu Suchgroßräumen für „Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen“ (SEM) bestimmt – wo München noch dörflich ist, wo Siedlerhäuser stehen, wo Landwirtschaft und Gartenbau betrieben wird, wo sich die Münchner/innen in stadtnahen Naturräumen erholen. Hier, wo Münchens planungspolitisches Interesse und infrastrukturelles Engagement in den letzten Jahrzehnten nicht sonderlich ausgeprägt war, fürchten sie nun um ihr gewohntes Wohnumfeld, ihr Wohneigentum, ihre agrarische Existenz. – In den vergangenen Jahr(zehnt)en fand Siedlungstätigkeit in München auf Flächen statt, deren Nutzung aufgegeben worden war. Jetzt geht es um das Umkrepeln von genutzten, bewirtschafteten Flächen. Das schafft Konflikte. Der Ton wird schärfer: Da überzeugt der planungstechnokratische Hinweis auf hunderttausende mögliche Zuzugswillige, die untergebracht werden müssen, nicht. Wir sprechen darüber mit Stadtbaurätin Merk und lassen Akteure aus den SEM-Gebieten zu Wort kommen.

Wir dokumentieren ferner beispielhaft den Fortgang der Debatte um die Alte Akademie und die Bereitschaft der Stadtpolitik, den öffentlich-rechtlich gesicherten Arkadenraum zugunsten kommerzieller Investorinteressen aufzugeben. Der Auftrag an das Planungsreferat, die Verschmälerung und Schließung der Arkaden im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens umzusetzen, gibt den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Gelegenheit, ihre Meinung dazu kundzutun.

Wie immer hoffen wir auf Rückmeldungen unserer Leser/innen – kritische oder zustimmende, wir freuen uns über beide.
Detlev Sträter / Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums.

Alte Akademie – letzter Stand:	2
Brief an OB Dieter Reiter und Stadträte	2
Offener Brief Bayer. Akademie der Schönen Künste	4
Pressemitteilung Alte Akademie	5
Brief der Münchner CSU- und SPD-Stadtratsfraktion	6

Münchens Norden – letzte Baulandreserve?

„Wachstum möglichst gut gestalten“ Interview mit Stadtbaurätin Prof. Dr. Merk	8
REINHARD SACHSINGER Der Münchner Norden – Kellerkind der Stadt München?	13
MARTIN ZECH Heimatboden	15
DETLEV STRÄTER München entlasten – aber wie?	17
KARL HOFMANN Leitbilder – ein Weg zu unverwechselbarem Städtebau	20
BERTHOLD MAIER ÖPNV im Münchner Norden	22
GEORG KRONAWITTER SEM Nordost: Wohin mit den Autos?	24
ROLF MONHEIM Bürger als Verkehrsteilnehmer ernst nehmen	27
SPIEGEL, SCHWAIGER, POPP, KARL Öffentlicher Raum für alle?	28
DETLEV STRÄTER „Reaktionäre Avantgarde“ Buchrezension	31
KLAUS BÄUMLER Rückbau von innerstädtischen Verkehrsachsen	32

Wir gratulieren
Ankündigungen
Arbeitskreise im April
Radio Lora

Impressum

Der Streit um die „Vernutzung“ historischer Bauten und den Verlust öffentlichen Raums geht in eine nächste Runde:

Die Mehrheit im Münchner Stadtrat aus CSU- und SPD-Fraktion („Münchner GroKo“) hat in der Ausschusssitzung für Stadtplanung und Bauordnung am 31. Januar 2018 beschlossen und in der Vollversammlung am 21. Februar 2018 ihren Beschluss bestätigt, die Arkaden der Alten Akademie – dem Wunsch des Investors folgend – zu reduzieren: Schließung des sog. Kopfbaus zum Richard-Strauss-Brunnen hin, Verschmälerung der Arkaden entlang der Neuhauser Straße sowie völlige Schließung der Arkaden entlang der Kapellenstraße. Damit übergeht der Stadtrat eine Vielzahl von Appellen und Einwendungen, die sich für den Erhalt der denkmalgeschützten Arkaden und des durch Widmung geschützten öffentlichen Raums einsetzen. Wir dokumentieren als ein Beispiel von vielen bürger-schaftlichen Interventionen den Leserbrief von Architekt Ulrich Pfannschmidt (s. unten). Weitere Briefe von hilfesu-chenden und ob des Vorgehens empörten Bürgerinnen und Bürgern an OB Reiter, die Münchner Bürgermeister, den Ministerpräsidenten und andere Adressaten, von denen Unterstützung in Sachen Alter Akademie erwartet wurde und wird, werden wir in späteren Ausgaben der Standpunkte dokumentieren. Als hervorragend prominente Institution hatte sich die Bayerische Akademie der Schönen Künste

am 12. Februar für die Alte Akademie und den Erhalt des Öffentlichen Arkaden-Raums zu Wort gemeldet (siehe S. 4). Auch das Münchner Forum hat wiederholt interveniert, zuletzt mit einer Pressemitteilung vom 4. Februar (Stellungnahme Karl Klühspies im Blog www.muenchnerforum.de/wp-content/uploads/2018/02/2018-02-05_PM-Kl%C3%BChspies_Menetekel-Alte-Akademie_15022018.pdf) und einer weiteren Pressemitteilung vom 6. Februar (s. S. 5). Eine Antwort erhielt das Münchner Forum durch ein gemeinsames Schreiben der Fraktionsvorsitzen-den der CSU und SPD im Münchner Stadtrat (siehe S. 6). Das Münchner Forum greift auch mit einer Postkartenaktion („Die Arkaden der Alten Akademie sind unantastbar!“) an den OB in die Debatte ein, mit denen Bürgerinnen und Bürger an den Oberbürgermeister Dieter Reiter appellieren können, sich persönlich für den Erhalt der Arkaden der Alten Akademie in vollem Umfang einzusetzen – und damit einen Stadtratsbeschluss zu korrigieren, wie er es schon in anderen Fällen fehlerhafter Stadtratsbeschlüsse (z.B. Unnutzwiese in Trudering) getan hat. Postkarten mit zwei Motiven (Foto Gert Goergens, Cartoon Dieter Hanitzsch / Süddeutsche Zeitung) sind in der Geschäftsstelle des Münchner Forums zu erhalten (s. auch <http://muenchnerforum.de>).

Brief an Oberbürgermeister und Stadtrat

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Reiter, sehr geehrte Mitglieder des Stadtrates, wie der Presse zu entnehmen war, scheint der Münchner Stadtrat im Streit um die Pläne zum Umbau der Alten Akademie geneigt zu sein, den Begehrlichkeiten des Investors Folge zu leisten und der Umwidmung eines Großteils der öffentlichen Arkaden zu Ladenflächen zustimmen zu wollen.

Die jüngste Wende in dieser Sache lässt zwar auf einen besseren Ausgang hoffen: Die Öffentlichkeit kann dankbar sein, dass Frau Michail das Urheberrecht ihres Vaters gegen den aktuellen Entwurf geltend macht.

Allerdings ist dieses persönliche Recht ein recht dünner Faden, auf dessen Halt die Bürgerschaft nur bedingt vertrauen kann. Daher erscheint es mir nach wie vor notwendig, die Debatte fortzuführen und weiter Überzeugungsarbeit zu leisten.

Die Haltung der Stadtratsmehrheit ist vollkommen unverständlich, da sie nicht nur zahlreiche Stellungnahmen von Fachleuten, der Stadtbaurätin, des Stadtheimatpflegers, des Bezirksausschusses und des

Münchner Forums, sondern auch eigene Satzungen missachtet. Im Übrigen sind die öffentlichen Nutzungsrechte rechtlich zweifelsfrei abgesichert, ein neues Aushandeln also überhaupt nicht notwendig. Auch das Ergebnis des Wettbewerbs sollte in diesem Punkt nicht als bindend betrachtet werden, da sich der Entwurf hier eindeutig über die Aufgabenstellung hinweg gesetzt hat, offensichtlich in dem Bestreben, die Sympathie des Investors zu gewinnen.

Das Argument des Investors, durch die Arkaden bewegten sich nur wenige Passanten, ist nicht zutreffend. Und selbst wenn dies so wäre, erwächst dieses Argument aus einer ausschließlich gewinnorientierten Betrachtung. In dieser Logik könnte man auch alle Kirchenschiffe der Stadt mindestens um die Hälfte zurückbauen, da die Anzahl der Kirchgänger bekanntlich deutlich schrumpft.

Die architektonische und atmosphärische Qualität des Geschäftshauses, nach dem Entwurf des bedeutenden Münchner Architekten Josef Wiedemann errichtet, beruht wesentlich auf der großzügigen Bemessung der Arkaden! Dies ist nicht nur urheber-

rechtlich relevant. Das Haus trägt damit zur Attraktivität der Münchner Innenstadt bei! Besonders zu den Stoßzeiten in der Fußgängerzone sind die Arkaden eine angenehme Puffer- und Ruhezone, die es den Passanten erlaubt, dem Gedränge zu entkommen. Als großzügiger überdeckter Vorplatz schaffen sie eine niveauvolle Adresse.

Es sei an die Neuordnung der Alten Post an der Residenzstraße erinnert: Auch hier wurde die ehemalige offene Vorhalle vollständig zur Ladenfläche umgewandelt. Der ehemals würdevoll und großzügig artikulierte Eingang ist damit zu einem kleinlichen Mauseloch verkommen, die Fassade hat an Plastizität stark eingebüßt und wirkt platt. Die Kompensation mit viel Glitzer scheidert peinlich.

Eine vergleichbar schädliche Wirkung würde die Reduzierung der Arkaden der Alten Akademie haben. Die Visualisierungen des Investors zeigen dies bereits überdeutlich.

Die Arkaden sind zu einem beklemmenden Lau-

ben gang geschrumpft, dem jede Großzügigkeit fehlt.

Dies sollte Argument genug sein, um jedes Zugeständnis in dieser Frage abzulehnen! Ja, weshalb sollte die Stadt München dem Investor überhaupt irgendwelche Geschenke machen? Insbesondere dann, wenn sie eindeutig zum Nachteil des Stadtbildes und damit des Gemeinwohls sein werden. Die Motive sind undurchdringlich.

Mit einer Zustimmung zur Reduzierung der Arkaden würde die Stadt im Übrigen einen gefährlichen Präzedenzfall geschaffen, der schnell Nachahmer finden wird.

Daher der klare Appell an den Stadtrat: Leisten Sie der Kommerzialisierung des öffentlichen Raumes nicht unnötig weiter Vorschub!

Ulrich Pfannschmidt

*Ulrich Pfannschmidt ist Architekt (Dipl.-Ing.) in München
Sein Brief ist am 29.05.2017 in der Süddeutschen Zeitung erschienen.*



*Die Arkaden der
Alten Akademie
sind unantastbar!*

**MÜNCHNER
FORUM e.V.**
1968 — 2018



Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

bitte setzen Sie sich für den Erhalt der Arkaden
der Alten Akademie in vollem Umfang ein.

Name: _____

Adresse: _____

Verantwortlich: Klaus Bäumler, Dr. Detlev Sträter,
Münchner Forum e.V., Schellingstraße 65, 80799 München, www.muenchner-forum.de

bitte
freimachen
0,45 €

Cartoon © Dieter Hanitzsch, Süddeutsche Zeitung

Herrn Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Bayerische Akademie der Schönen Künste

Landeshauptstadt München
Oberbürgermeister Dieter Reiter
Marienplatz 8
80331 München

12. Februar 2018

Offener Brief an Oberbürgermeister Dieter Reiter

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

wir wenden uns an Sie, da bei der Abstimmung über den Umbau der Alten Akademie am 21. Februar 2018 in der Vollversammlung des Stadtrats der Landeshauptstadt zentrale Belange der Bürgerinnen und Bürger betroffen sind. Die Bayerische Akademie der Schönen Künste wurde als „oberste Pflegestätte der Kunst“ eingerichtet, es ist ihre Aufgabe, sich zu äußern, wenn es um die „Auseinandersetzung zwischen Kunst, Architektur und Gesellschaft“ geht. Die Alte Akademie ist nach der Residenz der bedeutendste historische Baukomplex in München, ihr Umbau ist somit von größter Bedeutung für alle Münchner.

Die Landeshauptstadt München hat 1964 dem damaligen Besitzer, dem Freistaat Bayern, den beim Wiederaufbau geschaffenen Raum der Arkaden abgekauft, damit er als „öffentlicher Raum“ von allen Bürgerinnen und Bürgern genutzt werden kann. Öffentlicher Raum, in dem repressionsfrei und ohne Ausschluss die Kommunikation und Meinungsbildung gleichberechtigter Bürger stattfinden kann, ist eine entscheidende Basis unserer Demokratie. Diesen Raum erhielt die gesamte Bevölkerung als gesellschaftliches offenes Forum. Nun soll ein großer Teil dieses öffentlichen Raums der Wiener Signa AG, die den Baukomplex im Erbbaurecht für 65 Jahre erworben hat, zur gewerblichen und kommerziellen Nutzung geschenkt werden. Damit wird nicht nur wertvollster innerstädtischer Grund verschleudert, sondern öffentlicher Raum fällt unter private Kontrolle und dient zu privatem Verdienst. Dass der Investor damit argumentiert, er würde als eine Art Kompensation den Schmuckhof für die Bürger zugänglich machen, ist abwegig, denn es handelt sich um einen weiteren Restaurantbetrieb auf privatem Grund. Der Investor kann über den Hof bestimmen und ihn jederzeit schließen lassen, denn es ist eben kein öffentlicher Raum.

Herr Oberbürgermeister, lassen Sie es nicht zu, dass wertvollster öffentlicher Raum, den Ihr Vorgänger für die Münchner erworben hat, für rein kommerzielle Zwecke und privaten Gewinn verschenkt wird. Der öffentliche Raum ist ein kostbares Gut, dessen Schutz und Erhalt ist Aufgabe verantwortlicher Politik.

Der Präsident und die Abteilungsdirektoren der Bayerischen Akademie der Schönen Künste:

Michael Krüger

Prof. Dr. Peter Michael Hamel

Prof. Dr.-Ing. Winfried Nerdinger

Dieter Dorn

Hans Pleschinski

Bernhard Sinkel

Max-Joseph-Platz 3
80539 München
Tel. 089/29 00 77-0
Fax 29 00 77-23

Postfach 10 01 41
80075 München
info@badsk.de
www.badsk.de

HypoVereinsbank München
IBAN: DE40 7002 0270 0000 0809 01
BIC: HYVEDE3333

Wir dokumentieren den aktuellen Stand der Diskussion zum Thema Alte Akademie auf unserem Blog
www.muenchner-forum.de/tag/alte-akademie/

Die Alte Akademie und ihre Arkaden:

Oberbürgermeister Dieter Reiter muss ein Machtwort sprechen

Mit Stadtratsbeschluss vom 31. Januar 2018 hat die Stadtratsmehrheit von CSU und SPD die Eckdaten für den Bebauungsplan Nr. 1975 entscheidend zu Gunsten des Investors geändert. Das Bebauungsplanverfahren für die Alte Akademie an der Neuhauser Straße wird nach dem Willen der Stadtratsmehrheit von CSU und SPD auf der Grundlage durchgeführt, dass die Arkaden, also der öffentliche Raum, zu Gunsten von Ladenflächen ganz erheblich reduziert werden: Die Arkaden im sog. Kopfbau werden geschlossen, die Arkaden entlang der Neuhauser Straße im Bereich des Hettlagebaus werden auf ein Maß von „4,00 m +“ reduziert, die Arkaden an der Kapellenstraße insgesamt geschlossen.

- Diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit steht im eklatanten Widerspruch zu den Altstadt-Leitlinien, vom Stadtrat im November 2015 beschlossen.
- Diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit schafft einen Präzedenzfall mit Dominoeffekt.
- Diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit weicht in einem wesentlichen Parameter von den Eckdaten des Aufstellungsbeschlusses ab.
- Diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit weicht von dem im Wettbewerb prämierten Entwurf ab.
- Diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit weicht von den Vergaberichtlinien des Freistaats im Rahmen des Bieterverfahrens ab.
- Durch diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit entledigt sich die Stadt München ihrer Verantwortung für den öffentlichen Raum und überlässt das Ringen um die Erhaltung der Arkaden im Rahmen des Urheberrechts der Tochter des Architekten Josef Wiedemann, die das Risiko einer rechtlichen Auseinandersetzung auf sich nehmen müsste.
- Durch diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit unterwirft sich die Stadt München den Vorstellungen des Investors ohne Wenn und Aber.
- Durch diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit gewährt die Stadt München dem Investor – ohne hierzu verpflichtet zu sein – eine Mehrung der Verkaufsfläche von über 400 qm zu Lasten des öffentlichen Raums.
- Durch diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit verschafft die Stadt München dem Investor unmittelbar den wirtschaftlichen Ertrag dieses Flächenzuwachses auf die Dauer von 65 Jahren in mehrstelliger Millionenhöhe, da der Freistaat Bayern dem Vernehmen nach im Erbbaurechtsvertrag auf die verkehrsübliche Gleitklausel bei etwaiger Mehrung der Nutzfläche verzichtet haben soll.
- Durch diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit lässt die Stadt München die gewinnträchtige Reduzierung der Arkaden um 400 qm auf 200 qm in ihrer eigenständigen Verantwortung als Trägerin der Planungshoheit zu.
- Im Rahmen des Bieterverfahrens hat der Freistaat Bayern auf die dauerhafte und rechtsverbindliche Sicherung der gesamten Arkadenfläche durch die Stadt München ausdrücklich hingewiesen.
- Hätte der Freistaat Bayern im Bieterverfahren einen solchen Eingriff in den öffentlichen Raum durch Reduzierung der Arkaden als möglich erachtet, hätte er sich als Grundstückseigentümer zu Recht dem Vorwurf ausgesetzt, auf Kosten der Bürgerschaft Profit zu machen.
- Durch diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit gibt die Stadt München zur einseitigen Gewinnmaximierung des Investors eine das Stadtbild prägende Situation auf, die unter Oberbürgermeister Thomas Wimmer geschaffen und in der Ära der Oberbürgermeister Dr. Hans-Jochen Vogel, Georg Kronawitter und Christian Ude bewahrt wurde.

Oberbürgermeister Dieter Reiter, der – aus welchen Gründen auch immer – in der Stadtratsdebatte am 31. Januar 2018 geschwiegen hat, muss jetzt ein Machtwort sprechen, damit seine Politik im Rathaus weiterhin glaubwürdig bleibt.

6. Februar 2018

Dr. Detlev Sträter
1. Vorsitzender des Programmausschusses

Klaus Bäumler
2. Vorsitzender des Programmausschusses

Weitere Informationen unter: <http://muenchner-forum.de/mitmachen/arbeitskreise/innenstadt/#tab-alte-akademie>

Münchner Forum e.V.
Schellingstr. 65
80779 München

Münchner Forum e.V.
Schellingstraße 65
80799 München
Tel. (0 89) 23 20 76

14.3.2018

München, im März 2018

Alte Akademie

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihre Debattenbeiträge zu stadtentwicklungspolitischen, stadtgestalterischen und architektonischen Fragen nehmen wir immer mit Interesse zu Kenntnis. Sie sind jeweils einer von verschiedenen Debattenbeiträgen zu Veränderungen und Entwicklungen unserer Stadt.

Im Münchner Stadtrat, im zuständigen Ausschuss, in der Vollversammlung und in den Fraktionen werden diese Fragen ebenfalls intensiv diskutiert. So ist es nach unserer festen Überzeugung dem Münchner Stadtrat bisher gut gelungen, die Stadt München gedeihlich fortzuentwickeln. Bewahrenswertes wird bewahrt und angemessen weiterentwickelt, Neues ergänzt die Stadt, hundertprozentiges Einverständnis hat es noch nie gegeben.

Die Mehrheit des Münchner Stadtrates kommt bei der Weiterentwicklung der Alten Akademie und des sogenannten Hettlagehauses zu einem anderen Ergebnis als Sie. Dies Haltung kann man auch sachlich begründen.

Jahrhundertlang hat es an dieser Stelle keine Arkaden gegeben. Die Ostfassade des Kopfbau hatte eine bogenförmige Toröffnung, mittig angeordnet. Die Arkaden im Kopfbau und im Hettlage Gebäude sind insbesondere als Reaktion auf die Verkehrssituation an dieser engsten Stelle im Verlauf Kaufinger- und Neuhauser Straße entstanden. Die historisch nicht begründete Arkade im Kopfbau soll nun wieder aufgegeben werden.

Die Arkade im Hettlagegebäude kann nach Ansicht der Stadtratsmehrheit auf ca. 4,20 Meter reduziert werden. Die Arkaden entlang der Kaufinger- und der Neuhauser Straße weisen heute Masse zwischen vier und fünf Metern auf. Damit bleibt die Arkade Hettlagehaus im Rahmen des in der Münchner Altstadt Üblichen, einen Dominoeffekt kann es also nicht geben.

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 0 89- 23 39 26 27, Fax: 0 89- 23 32 45 99
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de

MÜNCHEN 

Die Mehrheit des Stadtrates ist der Auffassung, die Arkade entlang der Kapellenstraße aufgeben zu können. Es gibt Arkaden quer zur Hauptrichtung der Münchner Fußgängerzone in der Weinstraße und zum Rindermarkt. Beide Straßen und ihre Arkaden weisen ein Vielfaches an Fußgängerfrequenz als die Kapellenstraße auf. Diese Arkade endet auch schon nach wenigen Metern halb an der Seitenwand des Nebengebäudes.

Im Übrigen stehen die Inhalte des Bebauungsplanes Alte Akademie am Anfang der Abwägung. Insofern hat der Stadtrat in Sachen Arkaden die Ausgangsthese zur Abwägung in Änderung des Antrages der Stadtbaurätin verändert.

Zugegeben, man kann zu diesem Thema anderer Meinung sein. Uns verwundert Ihr Absolutheitsanspruch, der aus Diktion und Formulierung Ihrer Stellungnahmen hervorgeht. Allein das Schreiben, als dessen Verfasser Herr Klühspies ausgewiesen ist, ist aus unserer Sicht kein Beitrag zu einem konstruktiven sachorientierten Dialog.

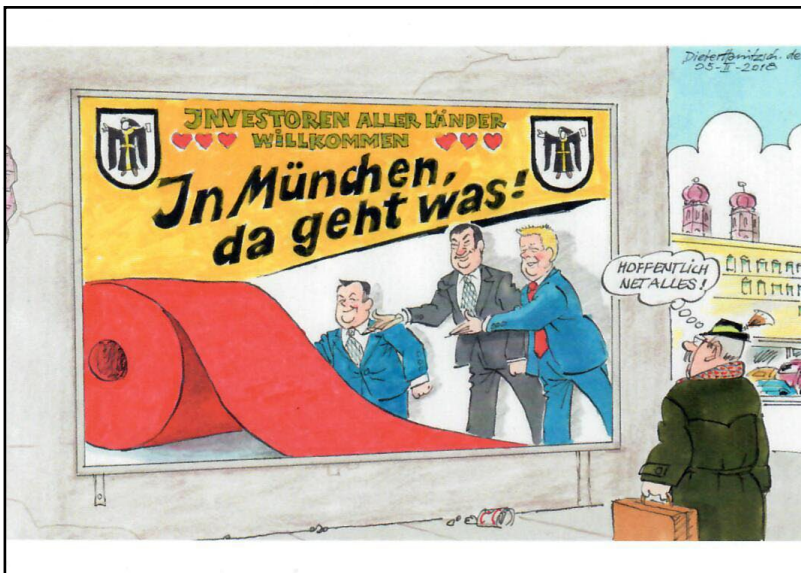
Es gibt zwei Rechtsgutachten, je eines im Auftrag der Stadt München und von Signa, die die Erfolgsaussichten der Urheberrechtsinhaberin als gering einstufen. Warum sollte die Stadt München der Urheberrechtsinhaberin das Risiko abnehmen?

Ja, es wird Öffentlicher Raum aufgegeben. Andererseits entsteht die Aufgabe, nach dem Freistaat Bayern als Inhaber öffentlicher Nutzungen in der Alten Akademie aufgegeben hat, einen attraktiven Ort in der Altstadtfußgängerzone neu zu schaffen, Arkade und Innenhöfe neu zu beleben. Ein Ziel, von dem auch die Stadt und ihre Bürgerinnen und Bürger profitieren können.

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Reissl
Fraktionsvorsitzender SPD

Manuel Pretzl
Fraktionsvorsitzender CSU



*Die Arkaden der
Alten Akademie
sind unantastbar!*

MÜNCHNER
FORUM e.V.
1968 — 2018



„Wachstum möglichst gut gestalten“ Interview mit Stadtbaurätin Elisabeth Merk

Münchner Forum: *Die Stadt München hat im Frühjahr 2017 durch OB Dieter Reiter die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Nord (SEM Nord) angekündigt. Die Stadt hat dieses im Baugesetzbuch vorgesehene Planungsinstrument schon öfter angewendet: Wozu dient dieses Instrument, wie wirkt eine SEM, was wurde damit bisher in München gestaltet?*

Prof. Elisabeth Merk: Der wesentliche Kern einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist, dass ein größerer räumlicher Zusammenhang hergestellt wird, immer dort, wo man mit einzelnen Bebauungsplänen die Problematik von funktionalen Zusammenhängen im Raum nicht befriedigend lösen kann. Die zweite Frage hängt stark mit der Erschließung zusammen: Wie erhält man übergeordnete gute Erschließungssysteme? Und die dritte: Wie werden solche großen Projekte letztendlich finanziert? Die SoBoN*) ist ja nur ein Teil der Finanzierung einer ausgewogenen Maßnahme. Die Klassiker waren die großen Konversionsflächen, also die großen Kasernenflächen. Oder eben jetzt im Münchner Nordosten, wo wir entlang der Trasse S8 den großen Zusammenhang beurteilen müssen: Was bedeutet eine Erweiterung des Schienenkörpers? Was bedeutet eine Tunnellage für die Grundstücke, die die Landeshauptstadt, aber auch private Eigentümer dort haben? Und wie bringt man das in einem geordneten Verfahren zusammen?

Das heißt, dass die Abgrenzung eines SEM-Gebietes noch nicht das spätere Planungsgebiet ist, in dem etwas passiert, sondern eher ein Suchgebiet?

Ja. Der Anlass zum Einleitungsbeschluss für Vorbereitungende Untersuchungen einer möglichen SEM ist immer, dass man große räumliche Zusammenhänge braucht, um bestimmte Probleme zu erkennen und zu lösen, auch wenn man am Ende vielleicht nur ein Drittel der Flächen entwickelt. Und das ist bei diesen beiden SEM in der Tat der Fall: Wir haben den Umfang bewusst groß gewählt, nicht weil wir das alles flächendeckend zubauen wollen, sondern weil man in einem größeren Zusammenhang, aus unserer Sicht, zu besseren, ausgewogeneren Konzepten kommen kann. Der erste Schritt ist immer ein Stadtratsbeschluss zur Einleitung einer SEM, dann müssen wir umfangreichere Untersuchungen machen, und dann erst beschließt der Stadtrat, ob er wirklich dies für das richtige Instrument hält. Dazwischen gibt es



Stadtbaurätin Prof. Dr. Elisabeth Merk

FOTO: © FRANZ-JOSEF MAIER / UHM

viele Schattierungen, die als kooperative SEM gewertet werden oder rechtlich dann zu Abwendungen einer SEM führen, wenn man zu Einigungen kommt. Was aus unserer Sicht natürlich erstrebenswert ist und was wir an vielen anderen Stellen mit privaten Eigentümern durchaus gut hinbekommen. Nur sind dabei in der Regel die Umgriffe nicht so groß.

Und sind neben den privaten Eigentümern, mit denen Sie verhandeln, darüber hinaus auch Bürger beteiligt? Haben diese Einfluss auf das, was im Rahmen der SEM passiert?

Na ja, die SEM ist ja nur ein anderer rechtlicher Rahmen. Wir haben ein besonderes Städtebaurecht im Sinne des Sanierungsrechtes, da machen wir große Umgriffe wie zum Beispiel in Neuaubing-Westkreuz, wo mehr Eigentümer betroffen sind als im Münchner Norden oder jetzt in Neuperlach. Und natürlich gibt es in den Planungsprozessen die formelle Bürgerbeteiligung; sie ist vom Stadtrat gewünscht und gewollt. Und wir verknüpfen eine Vielfalt von Workshops und informellen Planungsinstrumenten damit. Aber wir müssen zuerst eine Voruntersuchung machen. Ich glaube, im Münchner Nordosten haben wir mit den Beteiligungsformaten, die wir über fast zwei Jahre durchgeführt haben, gezeigt, dass sowohl in der Anfangsphase, die noch sehr konzeptionell und übergreifend ist, bis zum Ende, wenn die Bebauungspläne kommen, vielfältige Möglichkeiten der Beteiligung bestehen und sein müssen. Eine SEM ist ja nicht so gedacht, dass man ein Sondergebiet schafft, das sich demokratischen Mitbestimmungsmaßnahmen entzieht.

Was ist eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM)?

Eine „städtebauliche Entwicklungsmaßnahme“, abgekürzt auch SEM, ist ein in §§ 165 ff. des Baugesetzbuchs (BauGB) geregeltes Instrument der Stadtentwicklung. Im Wesentlichen geht es darum, große Stadtentwicklungsprojekte (zum Beispiel die Neuplanung eines Ortsteils) für die Kommunen zu erleichtern. Die Erleichterung liegt vor allem darin, dass für die Stadt der Erwerb benötigter Grundstücke einfacher gemacht werden soll. Ziel ist es, für das Entwicklungsgebiet eine am Allgemeinwohl orientierte Planung mit der notwendigen Infrastruktur (zum Beispiel Straßen und Plätze, Kindertagesstätten, Schulen, Grünflächen) zügig durchführen und umsetzen zu können.


Wichtig ist aber: Die Stadt muss erst vorbereitende Untersuchungen durchführen, bevor sie eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme als Satzung beschließen kann. Aktuell werden diese vorbereitenden Untersuchungen für den Münchner Nordosten durchgeführt.

Hat die Stadt die vorbereitenden Untersuchungen abgeschlossen und eine förmliche Entwicklungsmaßnahme beschlossen, soll sie grundsätzlich alle Grundstücke erwerben. Hierdurch soll eine einheitliche Entwicklung des Gebiets erleichtert werden, welche aufgrund der bestehenden Grundstückszuschnitte und Eigentumsstruktur gegebenenfalls nicht oder nur zum Teil möglich wäre. Die mit den städtischen Planungen einhergehenden Wertsteigerungen sollen in erster Linie dem Entwicklungsgebiet in Form von

Infrastrukturmaßnahmen zugute kommen. Aus den durch das Projekt verursachten Wertsteigerungen und den damit verbundenen Einnahmen werden die Kosten der Planung und der benötigten Infrastruktur bezahlt. Was übrig bleibt (der „Überschuss“), wird fair auf die ursprünglichen Eigentümerinnen und Eigentümer verteilt, die zum Zeitpunkt eines möglichen Beschlusses einer Entwicklungssatzung im Besitz der Flächen sind.

Die meisten vom Gesetz vorgesehenen Wirkungen entstehen erst mit Erlass einer Satzung („Entwicklungssatzung“), die der Stadtrat beschließt. Weil der Beschluss einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme einen Eingriff in das grundrechtlich geschützte Eigentum der Menschen bedeuten kann, denen Grundstücke innerhalb des städtebaulichen Entwicklungsbereichs gehören, schreibt das Gesetz besondere Voraussetzungen für den Erlass einer Entwicklungssatzung vor.

Ob tatsächlich eine SEM für den Münchner Nordosten durchgeführt wird, steht derzeit noch nicht fest. Denkbar wäre zum Beispiel alternativ auch ein Vorgehen über den Abschluss von städtebaulichen Verträgen - orientiert an den Verfahrensgrundsätzen zur sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN*).

Ausführliche Informationen können Sie den FAQs des Referats für Stadtplanung und Bauordnung entnehmen: www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Projekte/Muenchner_Nordosten/FAQ.html 

Was macht denn die geplante Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme im Münchner Norden so besonders, dass sich dagegen – anders wohl als bei früheren SEMs – nun heftiger Widerstand äußert?

Ich glaube, dass hat vielfältige Gründe. Vielleicht liegt es daran, dass im Münchner Nordosten das Grundverständnis besteht, dass man im Zuge dieser großen Infrastrukturplanungen die ganze Fläche weiterentwickeln könnte und dass dies im Münchner Nordosten auf den ersten Blick etwas nachvollziehbarer erscheint als im Münchner Norden, wo man heute in erster Linie Felder, landwirtschaftliche Nutzungen, einen Grüngürtel, die Seenplatte und einen Ausgleichsflächenpool sieht, was sich auf den ersten Blick nicht so leicht erschließt. – Das zweite Thema ist, dass im ganzen Münchner Norden das Infrastruktur- und Erschließungsthema so drängend ist, dass die Menschen berechtigterweise sagen: „Ja, wie wollt ihr da noch etwas bauen, wenn jetzt schon die Erschließung nicht reicht?!“ Da sagen wir, auch wenn wir nur ein Drittel arrondieren würden, brauchen wir einen größeren Umgriff, um überhaupt eine gute Erschließung denken zu können in diesem Raum. Dies gilt im Übrigen auch, wenn wir gar nicht so sehr über Bebauung verhandeln, sondern über die Weiterentwicklung eines Grüngürtels und landwirt-

schaftlicher Flächen sprechen. Auch in diesem Zusammenhang muss die Infrastrukturfrage besser gelöst werden als bisher.

In der AZ vom 10. März war von Ihnen im Interview der Satz zu lesen: „Wir bebauen ja quasi alles, was uns in die Finger kommt, aber natürlich rennen wir täglich hinterher“. Das klingt sehr nach Sisyphos. – Aber aus der Stadtpolitik, von der Stadtspitze und aus Referaten ist immer wieder und immer noch zu hören, dass wir in München kräftig bauen müssen, damit hinreichend bezahlbarer Wohnraum erhalten bzw. geschaffen wird. Dann doch die Frage: Wie viele Wohneinheiten müssen noch gebaut werden, damit der Bedarf an bezahlbarem Wohnraum halbwegs gedeckt werden kann? Gibt es da Größenvorstellungen?

Früher habe ich lange gerätselt, was Camus mit seinem Sisyphos gemeint hat. – Ich habe in dem Interview nicht gesagt, dass wir wahllos alles bebauen, darauf lege ich schon Wert. Aber natürlich ist dies in einer Stadt, die sich positiv weiterentwickelt, eine beständige Aufgabe. Und man kann in die Bücher meiner Vorgänger hineinschauen, ich habe dies anlässlich unserer Ausstellung „125 Jahre Münchner Stadtentwicklung“ auch getan. Wenn man die Schrif-

ten von Theodor Fischer liest oder von Karl Preiss oder spätere von Herrn Zech und Frau Thalgott oder von Hans-Jochen Vogel: Das Thema, wie können wir bezahlbaren Wohnraum in vernünftiger Art und Weise für die breite Mehrheit der Bevölkerung schaffen, das bleibt. Und man muss ja auch sagen, wir haben über Jahrzehnte im Prinzip unseren Komfort ausgebaut. München ist ja von 1972 bis Mitte der 1990er Jahre nicht sehr gewachsen, aber wir haben unseren Quadratmeterbedarf pro Kopf fast verdoppelt, weil sich die Ansprüche und Vorstellungen vom sinnvollen, hygienischen Wohnungsbau, insbesondere für Familien, geändert haben: kein Etagenkleinwohnen mehr und vernünftige Angebote für den demografischen Wandel, für Generationenwohnen usw. Das heißt, diese Frage wird jetzt nicht nur alleine mit dem Zuzug und der Quantität beantwortet, sondern auch mit Qualitäten und Angeboten, die eine Stadt, um sozial gerecht zu sein, schaffen muss.

Wenn unsere eigenen kommunalen Wohnungsgesellschaften ihre Bestände sanieren, dann kommt trotz Aufstockung manches Mal nicht mehr Wohnen raus im Sinne von Quantität, von zusätzlichen Wohneinheiten, weil man sehr kleine Wohnungen zusammenlegt oder mehrere kleine Wohnungen baut, die dann wieder über eigene Bäder, eigene Flure usw. verfügen und damit andere Problematiken aufwerfen. Ich denke, Ziel der Wohnungsbaupolitik in München muss sein, dass der größtmögliche Anteil der Wohnungen, die auf unseren begrenzten Flächen überhaupt gebaut werden können, bezahlbar bleibt. Das kann die Stadt mit bestimmten Instrumenten beeinflussen, aber halt nicht allein. Also siehe SoBoN 30 Prozent plus 10 Prozent Mietwohnungsbau*), aber auch natürlich die staatlichen Flächen, wo man ja jetzt sieht, dass die Stadtbau [Gesellschaft für den Staatsbediensteten Wohnungsbau in Bayern mbH] und der Freistaat wieder endlich Wohnungsbauprogramme auflegen, was in den letzten 10 Jahren eher nicht an der Tagesordnung war.

Die Stadtfläche wird heute nicht größer, was in früheren Zeiten durch Eingemeindungen aber der Fall war: Auf diesen eingemeindeten Flächen konnte man mehr unterbringen. Heute bedeutet Bauen aber Verdichtung im Flächenbestand.

Eingemeindung, das ist nun echt Geschichte. Aber wir haben ja gute regionale Kooperationen. Wenn man nach den Gründen fragt, warum Gemeinden vorsichtig sind hinsichtlich des Wachstums, dann ist es die Frage der Infrastruktur, auch der sozialen Infrastruktur. Die SoBoN ist jetzt zu einer Art Exportschlager in die Region geworden und wird erfreulicherweise von Bauträgern und Kommunen nach dem Münchner Modell ganz gut gestaltet. Die

Umlandgemeinden und uns beschäftigt gemeinsam die Verkehrsinfrastruktur. Insofern kann man sagen, die Eingemeindung der Zukunft bedeutet nicht, Flächen, Verwaltungshierarchien und Zuschnitte zu verändern, sondern gemeinsam die Verkehrsinfrastruktur, und zwar gemeindeübergreifend, besser aufzustellen. Das ist eine echte Zukunftsaufgabe, und daran hängen viele mögliche Wohn- und Arbeitsstandorte in der Region. Es gibt ja noch Kasernenflächen, die sind halt leider nicht in München, und die könnte man ganz gut entwickeln, wenn der öffentliche Nahverkehr besser organisiert wäre.

Aber man kann den öffentlichen Nahverkehr nicht externalisieren, sondern der muss natürlich auch in München weiter ausgebaut werden und Infrastruktureinrichtungen vom Kindergarten bis zum Altenheim müssen auch zusätzlich geschaffen werden, wenn insgesamt mehr Bevölkerung untergebracht werden soll. Was wiederum Stadtdress erzeugt und neue Probleme schafft.

Ich denke, dass wir an ausgewählten Orten durchaus heute schon dichter bauen könnten, wenn die Mobilitätsfrage befriedigender auch für die Bewohner, die schon da sind, geklärt wäre. Die Bürger wehren sich ja in erster Linie nicht nur gegen die Bebauung, weil man die grüne freie Fläche behalten will, sondern die größten Besorgnisse, die wir in den Stadtquartieren erkennen, haben damit zu tun, dass man Angst hat vor noch mehr Individualverkehr oder noch schlechterer Erreichbarkeit. Und diese Sorgen sind berechtigt.

Ich will provokant fragen: Ist das Wohnungsbauproblem oder Siedlungsflächenproblem nicht vielmehr eine „monokausale“ Antwort auf das differenzierte Problem von „Wachstum“, dessen Ursachen man lokal nicht beherrschen und seine Folgeprobleme nicht bewältigen kann? Man also eigentlich am Problem vorbeihandelt?

Wir als Stadtplaner und die Stadtentwicklung machen ja nicht Wachstumspolitik, sondern unsere Aufgabe ist es, das Wachstum, das sich aus sehr unterschiedlichen Ursachen und Gründen in unserem Raum manifestiert, möglichst gut zu gestalten. Wir wissen ja von der europäischen und der deutschen Strukturpolitik, dass es sehr schwer ist, mit Programmen gegenzusteuern. Und wenn man mal ehrlich ist, funktioniert dies alles, trotz der Anstrengungen unseres jetzigen Ministerpräsidenten Söder, nur sehr begrenzt. In meiner Heimat Oberpfalz hat man vor ein paar Jahren noch überlegt, welche Stadtviertel man in Hof und Weiden mit Stadtumbaukonzepten eher zurückbaut. Und das in Bayern, das ist nicht das Ruhrgebiet. Mit zwei, drei Behördenverlagerungen

wird man das nicht in den Griff bekommen. Ich kritisiere das nicht; ich finde, dass man Stadt und Land im Zusammenhang denken muss. Aber selbst wenn man auf Karten von bundesdeutschen Raumatlanten schaut, lässt sich die ehemalige Grenze zwischen Ost und West immer noch nachvollziehen – trotz der Strukturprogramme, die durchaus ja wirksam waren. Aber Menschen und Unternehmen unterscheiden nach vielfältigen Gesichtspunkten, und dem kann man als Stadtbaurätin wenig entgegensetzen. Unsere Aufgabe ist vielmehr, hier und da „rote Karten“ zu zeigen – überall dort, wo klimarelevante Zusammenhänge berührt sind, wo wertvolle Landschafts- und Biotopbereiche in Frage stehen. Wir haben ja nicht umsonst mit dem Konzept „Freiraum 2030“ parallel zur weiteren Nachverdichtung der Stadt ein Freiraumkonzept vorgelegt, an dem wir weiter arbeiten – Stichwort „Münchener Grüngürtel“ –, die Erweiterung der Ausgleichsflächenstrategien oder Biodiversität in der Stadt, das sind Themen, die wir ja auch bearbeiten. Dafür werden wir, ich sage mal, von 50 Prozent gelobt, und 50 Prozent finden das nicht so gut. Das ist auch auf der regionalen Ebene ein großes Thema, ebenso wie ein Landesentwicklungsprogramm oder übergeordnete bodenpolitische und bodenrechtliche Fragen, mit denen sich besser steuern ließe. Das hat halt eine Stadt oder die Stadtbaurätin nicht in der Hand. Insofern haben Sie natürlich Recht, dass das Wachstumsthema ein viel differenzierteres Problem ist. Aber wir sind halt dafür zuständig, das Geschehen in dem Raum, den wir in der Hand haben, möglichst gut in den Griff zu bekommen. Am Thema der Luftreinhaltung sieht man ja: man kann zwar Schilder aufstellen, aber das ist letztendlich auch eine Problemverlagerung. Es gibt Themen, die kann man nicht nur im Raum lösen,

die muss man an der Ursache lösen. An der Ursache sitzen aber selten der Münchner Stadtrat und die Stadtbaurätin.

Von der Münchner Stadtpolitik hört man mitunter, dass der Konflikt um die SEM Nord/ Nordost nichts anderes sei als die Uneinsichtigkeit von Bürgern, die nicht einsehen wollen, dass wir in München zusammenrücken müssen, damit Wohnungen gebaut werden können, um Wohnen bezahlbar zu halten, oder mehr noch: dass die Bewohner dieser Stadtviertel eine egoistische Abwehrhaltung an den Tag legen (Stichwort nimby – not in my backyard), die gebrochen werden müsse. Können Sie diese Sichtweise teilen?

Naja, in meiner Wahrnehmung gibt es ja nicht nur den einen Bürger, und im Münchner Norden gibt es nicht nur die eine Bürgerin. Unter diesen über 1.000 Bürgern, die zu dieser Veranstaltung [„Die Zukunft des Münchner Nordens“ am 8. Januar, DS] gekommen sind, waren ja sehr unterschiedliche Interessensgruppen vertreten – die einen, die aus Naturschutz- und ökologischen Gründen die Flächen tatsächlich ganz freihalten wollen, was man nachvollziehen kann, sowie andere, die die Flächen bewirtschaften und weiterhin Landwirtschaft betreiben wollen, und wiederum andere, die ein großes Eigeninteresse daran haben, die Flächen zu anderen, zu ihren eigenen Bedingungen zu entwickeln. Darin liegt eine der Ursachen, dass wir, als wir Grundstücksbewegungen beobachteten und diverse Projektentwickler am Tisch hatten, Handlungsbedarf erkannten. Ich denke, es gibt nicht den einen Bürger, der gegen alles ist, sondern es gibt sehr unterschiedliche Bürgerschaften, die mit unterschiedlichen Perspektiven auf das Problem schauen. Aus meiner Sicht ist es natürlich

Aufgabe der Politik und von uns als Fachverwaltung, diese differenzierten Sichtweisen zu bearbeiten. Dazu gehört, dass wir qualifiziert in den Dialog treten. Solange der Stadtrat aber keinen Beschluss für Vorbereitende Untersuchungen gefasst hat, reden wir immer „auf dem Trockenen“. Und das ist natürlich nicht gut.

Den Widerstand, der sich im Münchner Norden zeigt, könnte man doch auch als Ausdruck dafür interpretieren, dass die Veränderungen, die in der Stadt in einer Schnelligkeit und Tiefe passieren, von einem wachsenden Teil der Bevölkerung nicht mehr mitgetragen werden können oder werden wollen, weil sie von ihnen keine Vorteile, sondern nur noch Nachteile



Abb. 1: Feldmoching-Ludwigsfeld Planunterlage SEM-Umgriff (rote Linie)

le in ihrem Alltagsleben erfahren. Das betrifft aber nicht nur den Münchner Norden, sondern Widerstand gibt es ja auch in traditionellen Wohnquartieren, in die durch Neubauten massiv eingegriffen wird, wo das gewohnte soziale Umfeld auf den Kopf gestellt wird.

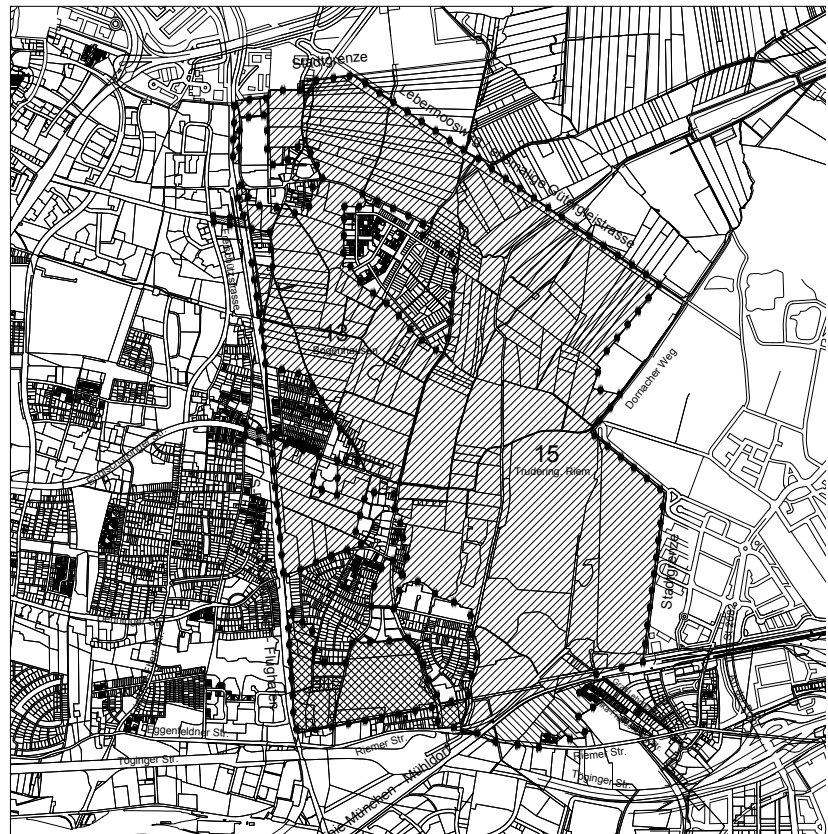
Sagen wir mal so, der Soziologe Ihrer Disziplin, Heinz Bude, hat ein Buch über Stimmungen geschrieben und sich mit den emotionalen Fragen der Stadtentwicklung und Stadtpolitik beschäftigt*). Insofern ist es wichtig, dass wir dies ernst nehmen, weil Stimmungen natürlich etwas darüber aussagen, wie sich eine Stadtgesellschaft zu bestimmten Fragestellungen und Themen positioniert. Auf der anderen Seite erleben wir als Verwaltung aus verschiedenen Beteiligungsformaten und Diskussionen folgendes, und auch die Stadtpolitik und der Oberbürgermeister haben das artikuliert: Je nachdem, welche Runde von Bürgern vor einem sitzt, ist es die Runde der Zugezogenen oder der Kindergärtnerinnen, die wir notwendig brauchen – auch für die, die schon da sind –, die sagen: Wir brauchen eine vernünftige Wohnung und Mobilität! und an anderer Stelle sitzen dann die, die schon da sind und vermeintlich alles haben. Aber die Dinge hängen ja zusammen: Ich glaube, dass diejenigen, die ihren Status oder ihren Besitzstand als gefährdet empfinden, doch sehr nachdenklich würden, wenn man die Gelegenheit bekäme, das Thema etwas differenzierter und nicht nur schwarz-weiß zu behandeln. Wenn wir plötzlich keine Krankenschwestern und keine Polizisten mehr hätten, wenn die Beschäftigten dieser Servicebereiche, die ja einen großen Teil unserer Stadtgesellschaft ausmachen, sich das Wohnen nicht mehr leisten können und wenn wir darin einen echten Notstand hätten, dann betrifft das alle und nicht nur diejenigen, die sich etwas besser artikulieren können. Stadtentwicklung und Stadtentwicklungspolitik muss sich ja auch um diejenigen Menschen kümmern, die jetzt vielleicht nicht immer diejenigen sind, die vordergründig ihre Interessen vertreten. Wir erleben ja alle, dass es ganz unterschiedliche Zusammenhänge gibt. Es ist ja so, dass über 50 Prozent unserer Bürger-

innen und Bürger in irgendeiner Form unter das Programm „Wohnen in München VI“ und unsere Förderkriterien fallen. Wir haben das auch gesehen, München ist bis jetzt davon verschont geblieben, wenn global agierende Großkonzerne, München hat ja 10 DAX-Konzerne, Arbeitsplätze abbauen. Es würde die soziale Durchmischung der Stadtgesellschaft doch arg treffen, wenn wir hören müssten, dass der oder der Konzern 10.000 Arbeitsplätze abbaute. Oder anders ausgedrückt: Stadtentwicklung vollzieht sich immer auch in einer großen Unsicherheit.

Die Fragen stellte Detlev Sträter.

*) Sozialgerechte Bodennutzung siehe <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadt-und-Bebauungsplanung/SoBoN.html>

***) Heinz Bude: Das Gefühl der Welt. Über die Macht von Stimmungen. München, Carl Hanser Verlag 2016



LEGENDE

<p> UMGRIFF STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGSMASSNAHME BEREICH NORDOSTEN S-BAHNLINIE S8 MÜNCHEN - FLUGHAFFEN (ÖSTLICH), ZW. STADTRENZE, LEBERMOOSWEG / EHEMALIGE GÜTERGLEISTRASSE, STADTRENZE UND BAHNLINIE MÜNCHEN - MÜHLDORF (EINLEITUNGSBESCHLUSS VOM 05.10.2011)</p> <p> GESAMTUMGRIFF VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN ZUR STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNGSMASSNAHME GEMÄß §§ 165 ff. BAUGB UND GELTUNGSBEREICH VORKAUFSATZUNG</p> <p> STADTRENZE</p> <p> UMGRIFF STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGSMASSNAHME GELÄNDE DES MÜNCHNER TRABENNBahn- UND ZUCHTVEREINS (MTZV) UND WESTLICH ANSCHLIEßENDES GEBIET BIS ZUR BAHNTRASSE ZAMDORF - JOHANNESKIRCHEN (EINLEITUNGSBESCHLUSS VOM 23.07.2008)</p> <p> ERWEITERUNG DES UMGRIFFS DER STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNGSMASSNAHME BEREICH NORDOSTEN UM DEN BEREICH ZW. DER BAHNLINIE MÜNCHEN - MÜHLDORF (SÜDLICH) UND DER RIEMER STRASSE (NÖRDLICH)</p>	<p> ERWEITERUNGSFLÄCHE DES UMGRIFFS STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGSMASSNAHME BEREICH NORDOSTEN (FLURSTÜCKSNR. 620 UND TEILBEREICHE DER FLURSTÜCKSNR. 801/14, 813/13, 812/24, 813/2 UN 813/13; GEMARKUNG DACLFING) EINLEITUNGSBESCHLUSS VON 25.01.2017</p> <p>LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG HA II / 62 P AM 04.05.2017</p> <p> M 1: 25000</p>
--	---

Abb. 2: SEM Nordost

Der Münchner Norden

Kellerkind der Stadt München?

REINHARD SACHSINGER

Seit der Eingemeindung von Feldmoching im Jahr 1938 wurde der Münchner Norden wie der Hinterhof der Stadt behandelt. Er wurde mit Negativeinrichtungen überhäuft, und diese anhaltende Benachteiligung gilt bis heute. Der Süden wird weitgehend freigehalten von großen Verkehrsadern, es gibt ausgedehnte Forstgebiete, im Norden dagegen Müllverbrennung, Flugzeuge, Hubschrauber, Bahnlärm und immer mehr Autobahnen. Jüngstes Beispiel in dieser Negativliste ist die Standortsuche für ein neues Heizwerk: Einer liegt in Feldmoching, keiner im südlichen Teil von München.

Vor über 40 Jahren begann sich Widerstand zu regen, und daraus entstand eine Bürgerinitiative, die seit dieser Zeit für einen lebenswerten Münchner Norden kämpft. Ihr Aktionsradius reicht von Freimann im Osten bis Ludwigsfeld im Westen, sie trägt den Namen „Aktionsgemeinschaft Rettet den Münchner Norden e.V.“, und die Zielsetzung, die in diesem Namen ausgedrückt wird, ist derzeit wichtiger denn je.

Die Zukunft, der sich der 24. Stadtbezirk (Feldmoching-Hasenberg!) ausgesetzt sieht, ist bedrückend und gleichzeitig symptomatisch für ganz München. In München gilt nur noch ein Motto: „Bauen, Bauen und nochmals Bauen“, ohne Beachtung von Auswirkungen und Risiken für die Stadt und damit für die Lebensqualität der ansässigen Bürger. Vor diesem Hintergrund müsste dringend eine „Aktionsgemeinschaft Rettet ganz München“ ins Leben gerufen werden.

Die Argumentation der Stadtpolitik für diese Bauwut lautet: „Wir brauchen bezahlbaren Wohnraum“. Obwohl diese Begründung zwischenzeitlich von allen Politikern, von Presse, ja selbst von Bürgern nachgesprochen wird, ist sie unlogisch und unrichtig: Die Fläche Münchens ist eine begrenzte, nicht vermehrbare Größe. Wenn ein nicht vermehrbares Gut weniger wird, wird es teurer, das heißt, der Baugrund in München wird immer teurer, je mehr davon ausgewiesen wird.

Außerdem liefert die Art und Weise, wie München die Bautätigkeit vorantreibt, vor allem unbezahlbaren Wohnraum. Es werden nämlich bei neuen Bauvorhaben 70 Prozent frei vergeben und nur 30 Prozent gefördert. Das heißt, über zwei Drittel der neu gebauten Wohnungen kosten mehr als 10.000 Euro/m², Tendenz steigend, und dafür gibt es in München überhaupt keinen Bedarf. Diese Wohnungen werden zwar alle verkauft, aber nahezu ausschließlich an Spekulanten.

Dringend benötigt werden aber bezahlbare Wohnungen, und davon gibt es wahrlich viel zu wenige. Deren Anteil bei Neubauten beträgt nur etwa ein

Drittel. Das Problem wird auch noch ständig verschärft, weil ältere Wohnungen aus der Förderung fallen.

Diese Misere können nur die kommunalen Wohnbaugesellschaften und die Genossenschaften lösen. Sie müssen verstärkt bezahlbaren Wohnraum schaffen, und zwar für jene Bürger, die für das Funktionieren der Stadt wichtig sind, und das sind Krankenschwestern, Kindergärtnerinnen, Polizisten usw., und nicht die Spekulanten.

Dem 24. Stadtbezirk steht folgendes Bauprogramm bevor:

- Als erstes wird das Vorhaben Ratoldstraße/ Raheinstraße realisiert, mit ca. 900 Wohneinheiten (WE) plus Gewerbeflächen plus Kitas plus öffentliche Tiefgaragen-Parkflächen für U- und S-Bahn. Es wird eine Grünfläche von 14 ha mit vielen Bäumen und wertvollem Bewuchs verschwinden.
- Als nächstes kommt das Bauvorhaben Hochmutterstraße mit etwa 650 WE, zusätzlichen Gewerbeflächen und Kitas auf einer derzeit unbebauten Ackerfläche.
- Das dritte Vorhaben heißt „Bergwachtstraße“ (neue Bezeichnung: „Lerchenauer Feld“), noch unbebautes Ackerland, wo 2.000 bis 3.000 WE vorgesehen sind.
- Das vierte ist der „Eggarten“, wo ebenfalls 2.000 bis 3.000 WE entstehen sollen. Dort stehen jetzt noch kleine Häuschen mit sehr vielen alten, wertvollen Bäumen und wichtigen Grünflächen.

Diese vier Bauvorhaben werden 15.000 bis 20.000 zusätzliche Bürger in den 24. Stadtbezirk bringen. Die Vielzahl von Verdichtungsmaßnahmen ist darin nicht eingerechnet.

Als Krönung des Ganzen wurde im Frühjahr 2017 von unserem Oberbürgermeister die sog. Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme München Nord, kurz SEM-Nord, verkündet. Dabei handelt es sich um ein Areal von etwa 900 ha (das ist zweieinhalb Mal die Fläche des Englischen Gartens).

Auf diesem Gebiet werden derzeit Getreide, Feldfrüchte und Gemüse angebaut, vor allem zur Versor-



Informationsveranstaltung „Die Zukunft des Münchner Nordens“ am 8. Januar 2018 in der Mehrzweckhalle Georg-Zech-Allee

gung Münchens mit regionalen Lebensmitteln.

Alle diese Bauvorhaben entstehen auf derzeit noch unversiegelten Flächen. Mehrere hundert Bäume müssen gefällt werden, wertvolle Grünflächen und Frischluftschneisen verschwinden unwiederbringlich, eine Verschlechterung von Luftqualität und Stadtklima ist unausweichlich. Außerdem drängen sich dann künftig immer mehr Menschen auf immer enger werdendem Raum, was eine weitere Abnahme von Lebensqualität bedeutet.

Die Infrastruktur im 24. Stadtbezirk ist bereits jetzt mangelhaft, die Verkehrsbelastung enorm, die Auswirkung der Neubaumaßnahmen auf die Entwicklung in diesen Problemfeldern wird ignoriert.

Im Rahmen der Agenda 21 verpflichtete sich München in seiner Leitlinie Ökologie München, veröffentlicht im Jahr 2014, zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Dort wird gefordert, „die Grün- und Freiflächen am Stadtrand vor weiterer Bebauung zu schützen und für Erholung und ökologische Landwirtschaft zu nutzen“ (S. 26), oder „eine konsequentere Begrünung der Siedlungsbereiche ist anzustreben“ und „Ziel ist es, die bestehende Versiegelung bis 2020 um 15 % zu reduzieren“ (S. 65) (diese 15 Prozent sind etwa 800 ha und entsprechen damit ungefähr der Größe der SEM-Nord).

Alles, was die Verantwortlichen der Stadt derzeit vorantreiben, hat mit dieser Leitlinie gar nichts mehr zu tun und weist stattdessen leider genau in die entgegengesetzte Richtung.

Diese beängstigenden Aussichten, die nicht nur Feldmoching sondern ganz München bevorstehen, haben dazu geführt, dass sich ein übergreifendes Bündnis der Bürgerinitiativen des 24. Stadtbezirks zusammengefunden hat, um die Bürger über diese Entwicklung und ihre Auswirkungen zu informieren. Zu diesem Zweck wurde am 8. Januar 2018 eine Info-Veranstaltung organisiert, zu der mehr als 1.400 Bürger, nicht nur aus dem 24. Stadtbezirk, kamen.

Neben den Stadtratsfraktionen war vor allem der Oberbürgermeister eingeladen worden, damit er sich die Sorgen der Bürger anhören und dazu Stellung nehmen kann. Trotz mehrerer Anfragen und Bitten, schon weit im Vorfeld dieser Veranstaltung, ließ er immer wieder aus terminlichen Gründen absagen. Seine abschließende Antwort auf das Angebot, den Termin der geplanten Veranstaltung ganz nach seinen terminlichen Möglichkeiten festzulegen, lautete, er habe im ganzen Jahr 2018 keine Zeit.

Durch diese Erfahrung erhärtete sich der Eindruck, dass unser Stadtoberhaupt nur noch „Bauen, Bauen, Bauen“ auf dem Schirm hat und kein Interesse an den Fragen und Sorgen der Bürgerinnen und Bürger seiner Stadt an dieser Entwicklung.

Auch scheint kein Interesse zu existieren, dass mit diesem Wachstum eine deutliche, weitere Verschlechterung der Lebensqualität unserer Stadt zu verantworten ist.

Im Magazin Focus vom 14. Februar 2018 findet sich ein Ranking von 401 deutschen Städten. Dort steht München in der Sparte Lebensqualität auf Platz 135 – noch!

Abschließend noch eine bemerkenswerte Meldung in der Süddeutschen Zeitung vom 9. März 2018 zum Bauvorhaben am Floriansmühlbad in Freimann:

Auf die Forderung des Grünen-Stadtrats Heribert Danner, bei diesem Bauvorhaben auf eine stärkere Freihaltung von Frischluftschneisen zu achten, reagierte der OB deutlich verärgert und warf den Grünen „ideologisch verengte Schönwetterpolitik“ vor, „die nichts mit verantwortlicher Politik“ zu tun habe. Er bekäme tagtäglich Briefe, die mehr Anstrengungen beim Wohnbau einfordern würden. – Dass er auch anderslautende Briefe bekommen hat (mehrere auch von uns aus dem Münchner Norden), dass immer mehr Bürger „seiner“ Stadt sich gegen diese Bauwut positionieren, dass immer mehr Initiativen in ganz München sich dagegen stemmen, das alles ist offensichtlich seiner selektiven Wahrnehmung zum Opfer gefallen.

Reinhard Sachsinger, geb. 1946 in München, Studium Bauingenieurwesen an der TU-München, anschließend sieben Jahre im Konstruktionsbüro einer alteingesessenen Münchner Baufirma, danach Wechsel an das Prüfamts für Baustatik der LGA, Leitung des Prüfamtes, parallel dazu sieben Jahre lang Lehrauftrag für Tragwerkslehre an der FH-München. Seit acht Jahren im Ruhestand. Seit fünf Jahren Vorstand der AG Rettet den Münchner Norden e.V.



HEIMATBODEN

Gegenwehr und Alternativen zu den geplanten Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen


MARTIN ZECH

Die Landeshauptstadt München möchte neben dem Münchner Nordosten (Daglfing/ Johanneskirchen mit 600 ha) auch den Münchner Norden (Feldmoching/ Ludwigsfeld mit 900 ha) mithilfe von ‚Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen‘ (SEM) entwickeln. Dabei handelt es sich um Stadtviertel mit noch teilweise dörflich intakten Strukturen und landwirtschaftlicher Prägung. Begründet werden diese Maßnahmen damit, dass Spekulation unterbunden werden müsse und München Wohnraum benötige. Letzteres ist zweifellos zutreffend, jedoch sind gerade im Münchner Norden ohnehin schon mehrere Bebauungspläne in Vorbereitung, welche zur Errichtung mehrerer tausend Wohnungen führen. Als Ergebnis der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen sollen jeweils weitere Zehntausende Wohnungen neu entstehen. Die betroffenen Grundstückseigentümer sollen nach dem Willen der Politik aber erst eingebunden werden, sobald die vorbereitenden Untersuchungen abgeschlossen sind und Ergebnisse feststehen. So vergingen im Münchner Nordosten bereits sechs Jahre der Ungewissheit für die Grundstückseigentümer, ehe diese erstmals von der Stadtverwaltung kontaktiert wurden.

Schon im Vorfeld wurde seitens der Stadtverwaltung über die Presse kommuniziert, dass man selbstverständlich von Enteignungen Gebrauch machen würde, falls keine Mitwirkungsbereitschaft besteht. Parallel dazu wird Eigentümern aber signalisiert, man wolle die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gar nicht förmlich zum Abschluss bringen, sondern über das bewährte Mittel von Städtebaulichen Verträgen abwenden.

Wir über uns

Nach der Ankündigung von OB Dieter Reiter im Frühjahr 2017, auch im Münchner Norden eine SEM einleiten zu wollen, haben sich dort in kürzester Zeit mehr als 350 Eigentümer zur Initiative HEIMATBODEN zusammengeschlossen. Die Initiative vertritt damit den Großteil der betroffenen im Privatbesitz befindlichen Flächen im SEM-Gebiet Nord. Im Laufe des Jahres 2017 sind Grundstücksbesitzer aus Johanneskirchen und Daglfing der Initiative beigetreten und haben die „Sektion Nordost“ gegründet. Zusammen mit unseren Unterstützern verstehen wir uns als überparteiliches Bündnis von Bürgerinnen und Bürgern mit generationsübergreifendem Verantwortungsbewusstsein. Wir sind angetreten mit der Aufgabe, die Öffentlichkeit und Politik über das Planungsinstrument der „Städtebaulichen Maßnahme“ zutreffend zu informieren und die betroffenen Eigentümer frühzeitig einzubinden. Dafür haben wir Aktionen für die Öffentlichkeit organisiert, wie eine „Radltour durchs SEM-Gebiet“, zahlreiche Gespräche mit Politikern und Fraktionen sowie Verbänden

und Medienvertretern geführt und an Podiumsdiskussionen teilgenommen. Wir verweisen dazu insbesondere auf den Fernsehbericht „Weizen oder Wohnen“ (BR und Arte <https://www.br.de/mediathek/video/weizen-oder-wohnen-bauern-gegen-staedteplaner-av:5a1d8ab01e301d0018dd6a43> )

Unsere Standpunkte und Fragen

In der Abwägung von öffentlichen Interessen und denjenigen der Eigentümer bzw. der Bevölkerung vor Ort haben wir aufgrund der rechtlichen Grundlagen und unserer bisherigen Praxiserfahrungen Standpunkte entwickelt und eine Vielzahl von Fragen aufgeworfen. Dazu im Einzelnen:

Verhinderung von Spekulation

Es wird behauptet, das „Einfrieren“ der Bodenpreise auf dem entwicklungsunbeeinflussten Niveau sei als erster Schritt erforderlich, um eine drohende Spekulation zu unterbinden. Einerseits wird damit den Alteigentümern zu Unrecht unterstellt, man müsste die Allgemeinheit vor ihnen als potenzielle Spekulanten schützen. Der weitaus meiste Grundbesitz befindet sich seit Generationen im Eigentum dieser Familien, denen man damit wohl unschwer Profitgier unterstellen kann. Des weiteren konnten wir nachweisen, dass die Ankündigung einer SEM gerade die Spekulation erst auslöst. Sowohl im Nordosten als auch im Norden gehen seit Bekanntwerden der Planungen Spekulanten auf die Eigentümer zu, die aufgrund der Enteignungsdrohungen stark verunsichert sind. So verwundert es nicht wirklich, dass erste Spekulationsgeschäfte bereits getätigt wurden. Umso



FOTO: © MARTIN ZECH

mehr irritiert es die Eigentümer in diesem Zusammenhang, wenn sich eine hochrangige SPD-Stadträtin informell mit eben diesen Spekulanten trifft. Wir fordern hier eine öffentliche Entschuldigung.

Gleichbehandlungsgrundsatz

Die erheblichen Wertzuwächse bei Immobilien in deutschen Großstädten haben zu einer Diskussion über eine Bodenrechtsreform geführt, um leistungslose Gewinne einiger Weniger zu verhindern bzw. diese Gewinne zu sozialisieren. Leider bleibt dabei meist unerwähnt, dass nach dem Münchner SOBON-Modell bereits zwei Drittel der Wertzuwächse bei Baurechtsschaffung „abgeschöpft“ werden. Das verbleibende Drittel unterliegt wiederum fast vollständig der Einkommensteuer, soweit es sich um vormalige Landwirtschaftsflächen handelt, denn diese befinden sich überwiegend im steuerlichen Betriebsvermögen. Sprechen wir also zutreffend von einem Sechstel des Wertzuwachses, das den Eigentümern verbleibt. Die Umsetzung von Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen verletzt massiv den Gleichbehandlungsgrundsatz: Der Zweckverband Freiham erwirbt derzeit landwirtschaftliche Grundstücke im Planungsgebiet zum Verkehrswert Bauerwartungsland, während die Grundstückseigentümer in Feldmoching und im Nordosten zum Bodenrichtwert Landwirtschaft „abgespeist“ werden sollen. Das kann unseres Erachtens nicht sein.

Sozialbindung des Eigentums

Der Sozialbindung des Eigentums und dabei insbesondere von Grund und Boden stimmen wir zu. Hier müssen aber Äpfel und Birnen unterschiedlich betrachtet werden: Bei den betroffenen Flächen handelt es sich nicht um brachliegende Grundstücke, die von Spekulant zu Spekulant weitergereicht werden, ohne dass eine notwendige Bebauung erfolgt. Es handelt sich auch nicht um langjährig leerstehende Wohnhäuser von Eigentümern, die primär am Wertzuwachs der Immobilie interessiert sind. Vielmehr die

nen die betroffenen Landwirtschaftsflächen bereits in vielfacher Hinsicht der Allgemeinheit, nämlich als Freizeit- und Erholungsflächen, Frischluftschneisen und zur Produktion gesunder Nahrungsmittel (z.B. Gemüse) für die Münchner Bevölkerung. Der Sozialbindung des Eigentums sind auch dort klare Grenzen zu setzen, wo Existenzen der Landwirte und Gärtner gefährdet sind, wenn ihnen die Produktionsflächen entzogen werden. Als Gegenpol zu einem Zwangserwerb aller im SEM-Gebiet liegenden Grundstücke haben wir Erbbaurechtsmodelle vorgeschlagen, bei welchen sich die Sozialbindung des Eigentums im Erbbauzins entsprechend niederschlagen würde. Diese Gedanken wurden von Politik und Verwaltung bislang noch nicht aufgegriffen, wohl da die Bauwirtschaft das intransparente Bauträgergeschäft den transparenten Erbbaurechtsmodellen natürlich vorzieht.

Einhaltung von Recht und Gesetz

Die Verwaltung informiert die Politik unzutreffend über die rechtlichen Grundlagen der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme. Wir haben dazu ein Gutachten von Prof. Wolff vorgelegt, wonach das „Einfrieren der Bodenrichtwerte“ auf den entwicklungsunbeeinflussten Zustand bei Landwirtschaftsflächen nicht zulässig ist. Die Kalkulation der Verwaltung betreffend die Finanzierung der Erschließungs- und Infrastrukturkosten fiel damit wie ein Kartenhaus in sich zusammen. Daher haben wir ein „Expertenhearing“ gefordert, um diese Fragen zu klären und damit erbitterte Rechtstreitigkeiten zu vermeiden.

Reale Probleme für die Eigentümer

Anders als Politik und Verwaltung behaupten, lösen schon die Einleitenden Untersuchungen erhebliche Nachteile für die betroffenen Betriebe aus. Schließlich fehlt über Jahre hinaus jegliche Planungssicherheit. Die Produktionsgrundlage „Grund und Boden“ wird durch das „Einfrieren der Bodenpreise“ beeinträchtigt und beispielsweise als Darlehenssicherheit

entwertet. Betriebsübergaben auf die nächste Generation werden aufgrund steuerlicher Unsicherheiten blockiert. Als erstes „Bauernopfer“ musste daher die Familie Grünwald in Ludwigsfeld zum Jahreswechsel die Milchviehhaltung einstellen, da für anstehende Investitionen keine Planungssicherheit mehr bestand. Wir fordern die Verwaltung und Politik auf, dies nicht weiter zu ignorieren.

Berücksichtigung der Landwirtschaft

Im Rahmen der „Einleitenden Untersuchungen“ ist für die bestehende Landwirtschaft nur eine untergeordnete Bedeutung vorgesehen. Wir haben daher noch vorgelagert ein Agrargutachten gefordert, um individuell auf die betroffenen Betriebe einzugehen. Insbesondere die Bedeutung der regionalen Nahversorgung sollte in dieses Gutachten einfließen.

Gesamtzusammenhang im Münchner „Wachstum ohne Grenzen“

Ein Großteil der betroffenen Eigentümer wohnt im SEM-Gebiet und leidet daher schon jetzt unter den erheblichen Verkehrs- und Umweltbelastungen in der Stadt München. Wie zwei Drittel der Münchner Bevölkerung – so die Schätzung von Frau Prof. Dr. Merk – wird das angestrebte „Wachstum ohne Grenzen“ auf Basis prognostizierter Bevölkerungsanstiege zunehmend kritisch hinterfragt. Monetäre Interessen stehen für die meisten Eigentümer nicht im Vordergrund, sondern der Erhalt eines lebenswerten Münchens. Eine im Zuge der SEM drohende Zube-tonierung im großen Stil und gesichtslose Plattenbausiedlungen, die die Gefahr sozialer Brennpunkte bergen, lehnen wir entschieden ab.

Fazit und Ziel von HEIMATBODEN

Wer sich ideologiefrei mit den Grundlagen und tatsächlichen Problemen einer „Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme“ befasst, muss zwangsläufig zu dem Ergebnis kommen, dass es sich um ein ungeeignetes Planungsinstrument handelt.

Eine gute Planung als „großen Wurf“ über die Stadtgrenzen hinaus halten auch wir für erforderlich. Dies ist auch über die Bauleitplanung außerhalb einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme möglich, wie Frau Prof. Dr. Merk selbst bestätigt hat.

Die bei HEIMATBODEN zusammengeschlossenen Grundstückseigentümer lehnen die SEM einhellig ab. Eine formelle Erklärung, dass die privaten Grundstückseigentümer im Rahmen einer SEM in keinerlei Weise mitwirkungsbereit sind, wurde bereits im Sommer 2017 notariell beglaubigt und an Oberbürgermeister Dieter Reiter und Frau Prof. Dr. Merk offiziell übergeben. Da Politik und Verwaltung – nach öffentlichen Aussagen – aber großflächige Enteignungen scheuen, darf man das Projekt einer SEM in München getrost als Planungs-Sackgasse titulieren und damit als gescheitert ansehen.

*Martin Zech (*1975) und seine Familie bewirtschaften den „Zehentmeier-Hof“ in Feldmoching, einem Ackerbaubetrieb (Schwerpunkt Getreide- und Kartoffelanbau) mit Hofladen im Vollerwerb, der seit fast 200 Jahren im Familienbesitz ist. Als Betroffener von den SEM-Plänen hat Martin Zech die Initiative HEIMATBODEN mitgegründet, er ist einer ihrer Sprecher. Persönlich möchte er den Bauernhof im Vollerwerb erhalten und an einen seiner drei Söhne weitergeben, darüber hinaus Feldmoching als lebenswerte Heimat mit „Charakter und Charme“ erhalten.*

München entlasten – aber wie?

Alternativen und Lösungsvorschläge

DETLEV STRÄTER

München war bisher ein attraktiver Ort, um Arbeit zu finden, ein vielfältiger Ausbildungsort und ein Ort des „guten Lebens“ – dies ist er für viele Münchnerinnen und Münchner aber schon längst nicht mehr. Das könnte, so die Befürchtung, für weitere Münchner/innen auch bald der Fall sein: Eine Umkehrung all der Vorzüge Münchens in erhebliche Belastungen durch eine Übernutzung des Münchner Raums kündigt sich an, wenn keine Gegenentwicklung eingeleitet wird. – Wie lässt sich München entlasten? Und: Lässt sich München überhaupt entlasten?

Vielleicht sollte man daran erinnern, dass die Probleme, über die wir sprechen, nicht gottgegeben, gleichsam vom Himmel gefallen sind, sondern menschengemacht, also säkular, Folgen weltlichen Handelns sind. Grundsätzlich sollte es daher möglich

sein, Gegenmaßnahmen zu ergreifen und Problemlösungen zu gestalten.

Wir müssen feststellen, dass die Probleme, mit denen wir es vor Ort – hier im Münchner Norden, aber auch in ganz München – zu tun haben, nur zum Teil

ihre Ursachen in München selbst haben und deshalb auch auf kommunaler Ebene, durch kommunale Politik nur bedingt bewältigt werden können. Denn die Ursachen liegen vielfach anderswo.

Die Menschen, die nach München kommen oder kommen wollen, kommen aus unterschiedlichen Gründen und Gebieten: wo sie keine oder nur unzureichende Arbeit finden, wo sie vor Kriegen und Rebellionen fliehen und hier Schutz suchen, wo ihre Ernährungsgrundlagen zerstört werden. Es sind diese *Push*-Faktoren, Faktoren des Hinausdrängens, die erwerbsuchende Menschen und ihre Familien aus den strukturschwächeren Gebieten Nord- und Ostbayerns, aus Ost- und Norddeutschland zum Wegzug drängen, aus Süd- und Südosteuropa kommen lassen und die sie aus afrikanischen und asiatischen Ländern vertreiben. Aber es gibt auch *Pull*-Faktoren, Anziehungsfaktoren Münchens, wenn etwa Unternehmen in München einen sogenannten Fachkräftemangel beklagen und ihre Mitarbeiter lieber auf externen Arbeitsmärkten akquirieren statt selber auszubilden. Die Führungskräfte werden allemal international angeworben. Letzte können sich auf dem Münchner Wohnungsmarkt so gut wie jede Wohnung leisten; erstere konkurrieren mit der angestammten Münchner Bewohnerschaft um die Reste bezahlbaren Wohnraums.

Überlastung und Unterauslastung – zwei Seiten einer Medaille

Die Probleme der *Überlastung* Münchens haben ihre Entsprechung in einer strukturellen *Unterauslastung* in anderen Teilräumen in Bayern und Deutschland – mangelnde Arbeitsplätze, mangelhafte soziale und verkehrliche Infrastruktur, fehlende Bildungseinrichtungen. *Überlastungen* hier und *Strukturschwächen* dort sind zwei Seiten ein und derselben Medaille.

Eigentlich dürfte es diese Drift gar nicht geben. Denn der Bund proklamiert seit Jahrzehnten eine Raumordnungspolitik, deren Hauptziel darin besteht, gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Teilräumen zu schaffen. Doch dieses Ziel wurde etwa im Rahmen der Wiedervereinigung völlig aus den Augen verloren. Stattdessen verfuhr man nach der Devise „Der Markt wird es schon richten“ etwa bei der Privatisierung der ostdeutschen Wirtschaft. Das führte faktisch zu einer De-Industrialisierung weiter Teile Ostdeutschlands. Mit den bekannten Folgen: Abwanderung von Arbeitskräften und den noch heute spürbaren Nachwehen.

Auch in Bayern gibt es eine Raumordnungspolitik, sie heißt hier Landesentwicklungspolitik bzw. Landesentwicklungsplanung. Sie begann schon in den 1950er Jahren und erhielt ihre heutige Gestalt in den 1970er Jahren. Inzwischen ist die Landesentwick-



FOTO: © ILM PLANUNGSGEBERAT

lungspolitik weitgehend zur Rhetorik, zu Lippenbekenntnissen verkommen. Ihr wurde eine sogenannte Heimatpolitik übergestülpt. Stattdessen verfährt die bayerische Staatsregierung nach der Devise „Stärken stärken“ und fördert das Wirtschaftswachstum mit sogenannten „Leuchtturmprojekten“ dort, wo Wachstum bereits stattfindet – in der Hoffnung, dass diese Projekte auf das schwächere Umland abstrahlen.

2013 aber hat die Landesentwicklung, die ja den räumlichen Ausgleich im Auge haben soll, in Bayern Verfassungsrang erhalten. In Artikel 3 der Bayerischen Verfassung steht nun: „[Der Staat] fördert und sichert gleichwertige Lebensverhältnisse und Arbeitsbedingungen in ganz Bayern, in Stadt und Land.“ Dieser Satz kam aufgrund eines Bürgerentscheids 2013 in die Bayerische Verfassung und ist nunmehr Verfassungsauftrag bayerischer Politik. Der Bayerische Landtag hat vor dreieinhalb Jahren eine Enquêtekommision einberufen. Sie sollte Vorschläge erarbeiten, wie diese gleichwertigen Lebensverhältnisse in ganz Bayern umgesetzt werden könnten. (Die Berichtsergebnisse dieser Kommissionsarbeit wurden Ende Januar dem Landtag und der Öffentlichkeit vorgelegt <https://www.bayern.landtag.de/parlament/gremien/enquete-kommissionen/enquete-kommission-gleichwertige-lebensverhaeltnisse-in-ganz-bayern/> ↗).

Obwohl der Kommission ein ellenlanger Fragenkatalog zur Abarbeitung vorgegeben war, stellte sie sich zuvor der grundsätzlichen Frage: Warum brauchen wir gleichwertige Lebensbedingungen? Ist das ein eher unverbindlicher Verfassungssatz, ein „Schönwetterziel“, gar ein Luxusziel, das sich nur reiche Staaten und Politiker, die dem ländlichen Raum wohlgesonnen sind, leisten können? Oder ist es vielmehr doch ein demokratisch verpflichtendes und nicht in Frage zu stellendes sozialstaatliches und Menschenrecht und ein ethisch-normatives Gebot der Gerechtigkeit?

Räumliche Gerechtigkeit – Ziel der Regionalentwicklung

Gleichwertigkeit zu definieren und – noch schwieriger – zu messen, wurde durch die Kommission übersetzt in räumliche Gerechtigkeit. Diese wird konkretisiert in vier Richtungen, nämlich Chancengerechtigkeit, Verteilungsgerechtigkeit, Verfahrensgerechtigkeit und Generationengerechtigkeit. Als ein Aspekt der Generationengerechtigkeit etwa plädiert die Kommission für verbindliche Vorgaben zur Reduktion des Flächenverbrauchs. Insbesondere die Ebene der Region und die Regionalplanung soll nach Vorstellungen der Kommission wieder eine starke Handlungsbefähigung als Ausgestalterin von regionaler Vielfalt erhalten.

Ich bin nicht blauäugig: Der Kommissionsbericht ist eine Empfehlung an den Bayerischen Landtag und die bayerische Politik – mehr nicht. Aber es muss nun Aufgabe der Zivilgesellschaft und einer demokratischen Öffentlichkeit sein, die politisch Verantwortlichen zu drängen und immer wieder darauf hinzuweisen, dem Verfassungsauftrag zur Herstellung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen nachzukommen, damit das Gefälle in der Entwicklung bayerischer Teilräume und zwischen diesen abgeschwächt wird. Das bedeutet, dass der Freistaat eine aktive Raum- und Regionalentwicklung einschließlich der Schaffung und Stützung von Arbeitsplätzen in gefährdeten Teilräumen betreiben sollte, um auch darüber Entwicklungsdruck vom Münchner Raum zu nehmen und um die Lebensqualität hier wie dort zu sichern und zu erhalten.

Ich bin auch nicht blauäugig hinsichtlich schneller Erfolge. Selbst wenn der Freistaat seine wachstumsfördernde Politik der „Stärkung der Stärken“ aufgeben sollte, wird der Wachstumsdruck auf München nicht von heute auf morgen nachlassen. Deshalb wird die Stadtpolitik auch weiterhin mit Forderungen konfrontiert sein, Antworten auf die defizitären Folgen des Wachstums zu liefern. Vermutlich möchten aber weder die Stadtpolitik noch ein Großteil der Stadtbevölkerung den Weg des wirtschaftlichen Erfolgs aufgeben wollen. Deshalb muss dieser wirtschaftliche Erfolg, der ja zumeist als Summe einzelwirtschaftlicher Renditen dargestellt wird, mit den negativen Seiten des Wachstums, seinen volkswirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Kosten ernsthaft und ehrlich bilanziert werden.

Zukunftsdebatte notwendig

Und: München braucht eine Zukunftsdebatte: Wohin will die Münchner Stadtgesellschaft? Und auf welchen Wegen will die Stadtgesellschaft dorthin kommen? Das könnte das Thema eines neuen *Stadtentwicklungsplans* sein. Wir brauchen darüber

eine gesamthafte Diskussion. Diese muss von großer Transparenz sein, um Akzeptanz zu bekommen. Der gültige Stadtentwicklungsplan „*Perspektive München*“ wird seit den 1990er Jahren um immer neue Themen fortgeschrieben und ist zu einem bunten Potpourri unverbindlicher Leitlinien verkommen; aus ihnen kann man sich bedienen oder es auch lassen. Die Zusammenhänge zwischen den diversen Leitlinien für Teilbereiche sind aber kaum mehr erkennbar. – Und die Zukunftsdebatte muss auch mehr sein als Antworten auf die Frage zu liefern, auf welchen Flächen die prognostizierten Zuwanderer in München untergebracht werden sollen. Der Neustart einer Stadtentwicklungs-Diskussion muss auch jene Themen stellen und beantworten, die hier und heute zur Debatte stehen. Und diese Debatte muss breit geführt werden. Mit ihr können weder die gewählten Stadtvertreterinnen und -vertreter noch die Stadtverwaltung allein gelassen werden. Zu einer solchen Debatte gehören für mich auch folgende Gesichtspunkte:

- München hängt am Tropf der Gewerbesteuer: Wir brauchen eine Debatte darüber, wie die *Finanzierung* Münchens (und darüber hinaus aller Gemeinden) auf eine weniger wirtschafts- und konjunkturabhängige Grundlage gestellt werden kann. Diese Debatte muss mit Land und Bund geführt werden.
- Wir brauchen einen konsequenten *Schutz der Grün- und Freiflächen* in der Stadt – aus ökologischen, sozialen, stadtklimatischen und Gründen der Generationengerechtigkeit.
- Wir brauchen neben einer hoffentlich bald funktionierenden Mietpreisbremse auch eine *Bodenpreisbremse*, die dem Boden den Charakter einer marktförmigen Ware nimmt. Auch dies ist ein Thema, das mit Land und Bund zu verhandeln ist.
- München hört nicht an der Stadtgrenze, am Burgfrieden auf. Eine Zukunftsdebatte in München muss auch den Raum jenseits der Münchner Stadtgrenzen mitdenken und mitdebattieren, sie muss sich auf die *Planungsregion* beziehen und auch den Raum der *Metropolregion* München miteinschließen. Die Stadtpolitik Münchens und die Stadtverwaltung sind allerdings in ihren Entscheidungen auf das Stadtgebiet Münchens verwiesen. Eine Zukunftsdebatte München braucht aber den stadt- und zivilgesellschaftlichen Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern in den Gemeinden der Region und muss deshalb entsprechend geführt werden.
- Das bedeutet auch: Wir brauchen einen strukturellen Umbau der Regionalplanung: weg von der verwaltungsbasierten losen ortsplanerischen Klammer von München mit den Städten und Gemeinden im Umland, hin zu einer eigenen regionalen Gestaltungs- und Handlungsebene mit Eigengewicht. Das

sollte durch eine *Demokratisierung der Regionalplanung* erfolgen: eine Parlamentarisierung der Arbeit für die und in der Region durch die Schaffung eines Regionalparlaments mit originärer Verantwortung für die Region.

Ob eine solche Zukunftsdebatte zustande kommt, wird sich zeigen.

Dieser Beitrag ist die zur Veröffentlichung modifizierte Form des Impulsvortrags, den der Verfasser auf der Veranstaltung

„Die Zukunft des Münchner Nordens“ am 8. Januar 2018 in der Mehrzweckhalle an der Georg-Zech-Allee in Feldmoching gehalten hat.

Dr. Detlev Sträter ist Soziologe und Regionalplaner. Er ist 1. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums und war Mitglied der Enquête-Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Bayern“ des Bayerischen Landtags.

Leitbilder – ein Weg zu unverwechselbarem Städtebau


KARL HOFMANN

Die städtebauliche Entwicklungsplanung, wie sie derzeit im Münchner Nordosten zwischen Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen stattfindet, ist sehr zu begrüßen. Sie ist ein Bindeglied zwischen dem Flächennutzungsplan und dem Bebauungsplan. Sie verfeinert die groben Aussagen des Flächennutzungsplans und sollte möglichst interdisziplinär durchgeführt werden. Die Praxis vieler Jahrzehnte hat gezeigt, dass auch solche Prozesse keine Garantie vor sterilen, schematischen und phantasielosen städtebaulichen Strukturen sind, wie viele Trabantsiedlungen auch in der Stadt München erkennen lassen.

Deshalb sollten im Vorfeld in einem offenen, nicht förmlich ablaufenden Diskussionsverfahren Leitbilder für den jeweiligen Planungsraum entwickelt werden. Hierzu können sowohl Leitbilder aus der näheren und weiteren Umgebung oder auch aus dem Ausland dienen.

So hat die „Initiative Münchner Architektur und Kultur“ (AKU) für das Entwicklungsgebiet im Münchner Nordosten ein Vorgehen in drei Planungsschritten vorgeschlagen:

1. die Erfassung und Aufwertung der im Planungsgebiet gelegenen historischen Ortsteile.
2. Eine angemessene Verdichtung in bodenständiger Bauweise im weiteren Umkreis.
3. Im Anschluss daran können auch höhere städtebauliche Dichten, ggfs. auch in moderner Bauform stattfinden, wobei ökologische Gesichtspunkte nicht unbeachtet bleiben sollten.

Schon zur 850-Jahr-Feier der Landeshauptstadt München im Jahr 2008 hat unsere Initiative eine Tagung über ökologisches Bauen veranstaltet (siehe www.bi-muenchen.de ). Siehe auch unsere mit hervorragenden Fachleuten entwickelten Grundsätze über ökologisches Bauen (ausführlicher Artikel in STANDPUNKTE 11.2017, S. 14).

Zu Zone 1: Der Ortsteil Johanneskirchen verfügt über markante historische Bausubstanz rund um die Kirche, während in Daglfing und Engelschalking nur spärliche historische Substanz vorhanden ist. Trotzdem sind auch diese bescheidenen Reste einer Aufwertung zugänglich. So hat z.B. die Gemeinde Oberhaching, Landkreis München, als eine der ersten Gemeinden eine interdisziplinäre Entwicklungsplanung durchgeführt und schon am Planungsbeginn Anregungen in der Schweiz eingeholt. Dort war schon 1973 eine historische Ortsmitte mustergültig in moderner, bodenständiger Form erneuert worden.



Abb. 1: Muttenz, Schweiz: Neues Dorfzentrum

Dieses auch in Architektenkreisen bekannte hervorragende Beispiel einer bodenständigen Planung in einem von trabantenartiger Verdichtung aus der Stadt Basel bedrängten Gebiet hat Pate gestanden für die Planung des Kirchplatzes in Oberhaching.

FOTO: © HELGE NÖBE, ARCHITEKT



Abb. 2: Der Kirchplatz vor der Aufwertung mit Pflastersteinen

FOTO: © KARL HOPMANN



Abb. 3: So sieht die gepflasterte Ortsmitte aus.

Diese beiden Beispiele könnten auch als Leitbilder im Münchner Nordosten dienen.

Zu Zone 2: Der Umgriff der historischen Ortsteile könnte durchaus in höherer Verdichtung, aber auch in bodenständiger Bauweise erfolgen, wie dies beispielsweise die Siedlung „Urbs Generationum“ in Oberhaching bewerkstelligt. Mit einer GFZ von ca.



GRAFIK: © URBS GENERATIONUM

Abb. 4: Urbs Generationum, Oberhaching, kompakte Bebauung mit Hausgruppen (GFZ 1,0)

1,0 erreicht die Planung einen relativ hohen Verdichtungsgrad trotz bodenständiger Bauweise.



GRAFIK: © URBS GENERATIONUM

Abb. 5: Urbs Generationum, Oberhaching, Konzentrierte Bebauung im bodenständigem Stil

Zu Zone 3: Der weitere Umgriff einer noch höher verdichteten Bebauung sollte nicht durch schematische Vorgaben aus einem Bebauungsplanverfahren erfolgen. Dies würde, wie leider vielfach in der Vergangenheit, zu starren Strukturen führen und nicht zu unverwechselbaren städtebaulichen Lösungen. – Auch hier ist es sinnvoll und zielführend, Leitbilder zu entwickeln oder heranzuziehen. Unsere Initiative hat schon im Jahr 2008 als Beitrag zur 850-Jahr-Feier der Landeshauptstadt München realisierte oder in Planung befindliche beispielhafte ökologische städtebauliche Lösungen vorgestellt, insbesondere Modelle des Architekten Theodor Henzler und des Ökoplanners Günter Kretzschmar (siehe www.bi-muenchen.de). Diese vorgestellten städtebaulichen Entwürfe weisen lebendige, differenzierte Strukturen auf und bieten ihren Bewohnern ein hochwertiges Wohnumfeld und unmittelbar angrenzende Naherholung. Die südlich orientierten Wohnungen gewährleisten eine optimale Nutzung der aktiven und passiven Sonnenenergie. Die nördlich angesiedelten Gewerbeflächen liegen an der Erschließungszone und reduzieren die Verkehrsbelastung durch Annäherung von Wohnen und Arbeiten.

In dem Anhörungsverfahren für München-Nord-Ost wurde von einem Erschließungsberater ein neuartiges unterirdisches Erschließungssystem zur Güterversorgung vorgeschlagen, das den gesamten Güterverkehr unmittelbar an der Autobahn abfängt und über ein Palettensystem elektronisch gesteuert wird. Solche Lösungen sollten unbedingt in einer Machbarkeitsstudie näher untersucht werden! Es reicht nicht, immer neue Verdichtungen im Ballungsraum mit Verkehrsmisständen neu zu schaffen

und mit einer ideologischen Diskussion über die Abschaffung des Verbrennungsmotors vom Problem abzulenken.

Frühzeitige Bürgerbeteiligung, wie sie derzeit im Münchner Nordosten stattfindet, könnte einen Weg zu unverwechselbaren städtebaulichen Strukturen erleichtern. Jedenfalls ist vor voreiligen städtebaulichen Architekturwettbewerben zu warnen. Erfreulicherweise hat sogar die Bayerische Architektenkammer vorgeschlagen, künftig solche Wettbewerbe

in zwei Stufen durchzuführen: zunächst in einer fachlichen Stufe und dann in einer Beteiligungsstufe mit Anhörung der Bürger und Verbände. Erst dann sollte eine Empfehlung ausgesprochen werden. Auch dies wäre ein Beitrag zu einem lebendigen Stadtbild.

Dr. Karl Hofmann ist Vorsitzender der Initiative Münchner Architektur und Kultur (AKU).

Öffentlicher Personennahverkehr im Münchner Norden

BERTHOLD MAIER

Im Münchner Norden wird sich, sollten die Vorhaben städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen (SEM) – in welcher Form auch immer – umgesetzt werden, ein erheblicher Teil des künftigen Einwohner- und Arbeitsplatzzuwachses in München abspielen. Die Bebauung der ehemaligen Kasernenflächen ist ein wichtiger Baustein der Münchner Stadtentwicklung. Mehr Wohnungen und Arbeitsplätze werden dementsprechend zu einem höheren Verkehrsaufkommen führen. Da im Norden vor allem ÖPNV-Verbindungen in Ost-West-Richtung fehlen, spielt der MIV (motorisierte Individualverkehr = hauptsächlich Autoverkehr) eine dominierende Rolle.

Status des ÖPNV heute

Der Öffentliche Verkehr (ÖV) im Münchner Norden zeigt heute die typische „Münchner Mischung“ aus überlasteten U-Bahnen und überfordertem Busverkehr:

Die Erschließung in Nord-Süd-Richtung wird im Wesentlichen durch die U2 und U6 übernommen. Diese beiden U-Bahnen sind grundsätzlich leistungsfähig, wenn auch inzwischen etwas heruntergewirtschaftet: Vor allem auf der U2 ist der Betrieb inzwischen sehr unzuverlässig; Zugausfälle und Verspätungen treten häufig auf.

Der Ost-West-Verkehr wird ausschließlich von Bussen übernommen, die starken Behinderungen durch den MIV ausgesetzt sind.

Die Tram 23 verbindet die Münchner Freiheit mit der Parkstadt Schwabing und dem Frankfurter Ring. Eine Verlängerung nach Norden zur Bayernkaserne ist vorgesehen.

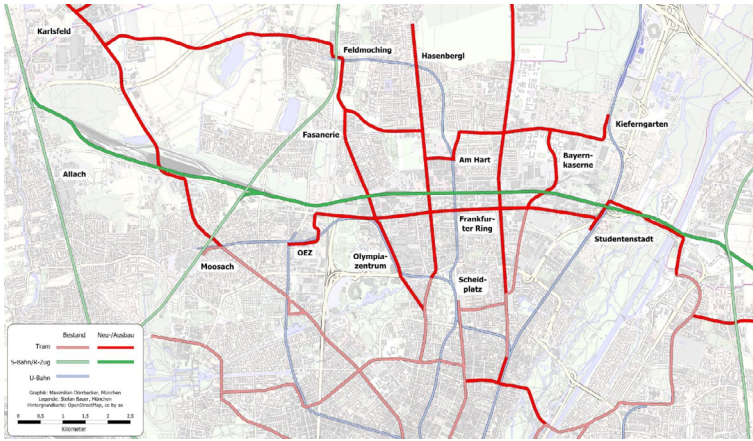
Was sieht die städtische ÖPNV-Planung für den Münchner Norden vor?

Im Nahverkehrsplan von 2015 ist eine Verlängerung der Tram 23 nach Norden vorgesehen. Ab Bayernkaserne soll ein Streckenast zum Kiefergarten führen. Ein anderer Streckenast soll nach Westen zur

U-Bahnstation Am Hart gehen. Somit wird das Gebiet zwischen U2 und U6 deutlich besser angebunden – die sechs geplanten Zwischenhaltestellen der Tram erlauben eine gute Erschließung.

Offenbar soll diese Planung aber nicht weiterverfolgt werden. In der im Januar 2018 vorgestellten „ÖPNV-Offensive“ ist keine Ost-West-Tram vorgesehen. Stattdessen soll die U26 den Kiefergarten mit nur zwei Zwischenhaltestellen (Bayernkaserne und Ingolstädter Straße) mit der Station Am Hart verbinden. Neben der erkennbar schlechteren Erschließung brächte die U26 noch folgende Nachteile mit sich:

- Unverhältnismäßig hohe Baukosten bei beschränktem Nutzen: Eine Untersuchung gemäß den Regeln der ‚Standardisierten Bewertung‘ ergab einen Wert von 0,2 als Nutzen-Kosten-Faktor, die Trambahn erreichte einen Wert knapp über 1.
- Erzeugung gegenseitiger Abhängigkeiten zwischen der U2 und der U6: Da U-Bahnen von Fröttmaning über die U26 Richtung Hauptbahnhof geführt werden sollen, ergibt sich eine gegenseitige fahrplanmäßige Abhängigkeit von U2 und U6. Beide Strecken sind schon heute



ÖPNV im Norden

hoch belastet, es droht somit eine weitere Verschlechterung der Betriebsqualität. Die durch den Bau der U9 vorgesehene Verbesserung des U-Bahn-Betriebs (Trennung der Linienführung von U3 und U6) würde somit ad absurdum geführt.

- Da die U26 nördlich der wichtigen Siedlungsachsen liegt, würde durch sie im Bereich Frankfurter Ring keine leistungsfähige Ost-West-Tangente angeboten werden.
- Gemäß ÖPNV-Offensive ist die Realisierung der U 26 erst nach dem Bau der U9 angedacht, d.h. erst in einigen Jahrzehnten. Auf eine dringend nötige Verbesserung des ÖPNV müsste daher noch Jahrzehnte gewartet werden. Eine Trambahn kann deutlich schneller realisiert werden und die Situation markant verbessern.

In der ÖPNV-Offensive fehlt jegliche Aussage zu leistungsfähigen Tangenten im Münchner Norden. Die U26 wäre für eine Tangente zu kurz (keine Anbindung der S1 und S8). Es werden weder Trambahnen noch Busspuren vorgeschlagen, mit denen kurz- und mittelfristig attraktive und kostengünstige Verbesserungen angeboten werden können. Angesichts des Schwerpunktes der ÖPNV-Offensive auf nur langfristig realisierbaren U-Bahn-Projekten überrascht dies allerdings nicht übermäßig.

Weitere Planungsvorschläge (v.a. Schnellbahnprojekte)?

- Die MVG hat Überlegungen zu einem U-Bahn-Halbring von Pasing über Moosach-OEZ-Frankfurter Ring-Alte Heide-Englschalking-SEM Nordost bis Riem angestellt. Genauere Einzelheiten dazu sind nicht bekannt.
- Der Landkreis München hat auch eine S-Bahn auf dem Nordring untersucht: Landkreisstudie zur S-Bahn <http://formulare.landkreis-muenchen.de/cdm/cfs/eject/gen?MANDANTID=1&FORMID=5958>
- Masterarbeit von Dominic Soltic (TU Dresden 2014): S-Bahnverbindung von Dachau über den

Nordring und das SEM Nord-Ost-Gebiet zum Ostbahnhof (vgl. http://muenchnerforum.de/wp-content/uploads/2016/03/E_NOR_M_Entwicklungskonzept_Nord_Ost_M%C3%BCnchen.pdf, Folie 7 und 11).

- Die Münchner Umland-Bahn: Studie des Bund Naturschutz und VCD zu Tangentialverbindungen für die Region München 1996.
- Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München, Abgeschlossene Projekte Urban Landscape I, MÜNCHEN NORD:

Stadtzentrum 3.0 einer polyzentrischen Stadtlandschaft (www.re.ar.tum.de/fileadmin/w00bnd/www/Lehre/Projekte/WS1718_MunichNorth_Syllabus.pdf)

Welche ÖPNV-Ausbaumaßnahmen im Münchner Norden sind erforderlich?

Der künftige ÖPNV-Ausbau im Münchner Norden muss folgenden Gesichtspunkten Rechnung tragen:

Schnellbahn:

- Leistungsfähige Schnellbahntangenten in Ost-West-Richtung zwischen Moosach und Unterföhring bzw. Johanneskirchen, im Osten Verlängerung ins Gebiet der geplanten SEM Nordost.
- Verknüpfung mit dem Umland, z.B. durch S-Bahnen Dachau-Nordring. Ziel ist, dass Fahrgäste aus dem nördlichen Umland direkt oder mit einmaligem Umsteigen mit dem ÖPNV den Bereich Frankfurter Ring erreichen können, ohne zu Umwegfahrten über den Hauptbahnhof bzw. Marienplatz gezwungen zu werden. Neben einer deutlichen Attraktivitätssteigerung durch kürzere Reisezeiten führt dies auch zu einer Entlastung der Schnellbahnen im Stadtzentrum.
- Daher ist neben dem Bau einer S-Bahn auf dem Nordring auch die Führung von Regionalzügen über den Nordring zu untersuchen.
- Anbindung von Karlsfeld und Dachau: Einerseits im Nahverkehr, d.h. Tram/ Stadt-Umland-Bahn, andererseits im Regionalverkehr (Führung von Regionalzügen aus Ingolstadt auf den Nordring).

Trambahn:

- Schnellstmögliche Realisierung der Verlängerung der Tram 23 zur Bayernkaserne sowie der Tram 24 Kieferngarten-Am Hart.
- Eine Tram-Tangente entlang der Heidemannstraße schließt einen späteren U-Bahnbau nicht aus – so wurde z.B. die Tram nach Neuperlach-Zentrum 1973 verlängert, als sich die U8 schon im Bau befand und klar war, dass die Tram mit der U-Bahneröffnung 1980 wieder eingestellt werde.
- Leistungsfähige Trambahn-Tangente im Zuge des

Frankfurter Rings.

- Nord-Süd-Verbindungen: Verlängerte Kasernen-tram, Ingolstädter Straße, Schleißheimer Straße, Lerchenauer Straße. Somit entsteht ein leistungsfähiges Trambahn-Gitternetz, das den Münchner Norden erschließt und eine gute Anbindung des Nordrings ermöglicht. Die meisten Ziele im Münchner Norden können so per Nordring und Tram erreicht werden, die U-Bahnen werden nicht weiter belastet.

Stadt-Umland-Bahn:

Die Tram ist mit dem stadtnahen Umland (Karlsfeld, Dachau, Schleißheim) zu verknüpfen. Hier ist eine Aufwertung zu einer Stadt-Umland-Bahn (z.B. 2,65 Meter breite Fahrzeuge) angebracht, um auf den längeren Strecken einen entsprechenden Fahrkomfort anbieten zu können (siehe dazu auch die Planungen des Landkreises München:

<https://formulare.landkreis-muenchen.de/cdm/cfs/eject/gen?MANDANTID=72&FORMID=6145> ↗).

Fazit

Die derzeitigen Planungen der Landeshauptstadt München sind nicht geeignet, die Mängel des ÖPNV Netzes im Münchner Norden (v.a. fehlende Tangenten, schlechte Anbindung des Umlandes) zu beheben. Mit einem Wechsel der Planungsgrundsätze von einem radialen Schnellbahnkonzept mit relativ unattraktivem Oberflächen-ÖV (d.h. im Stau stehenden Bussen) hin zu einem kombinierten Schnellbahn-Trambahn-Konzept können die wesentlichen Anforderungen an ein ÖPNV-Netz im Münchner Norden erreicht werden:

- leistungsfähige, das Stadtgebiet umfassende Tangenten,
- gute Erschließung des Gebiets selbst,
- bessere Verknüpfung mit dem Umland.

Berthold Maier ist Mitglied im Programmausschuss des Münchner Forums und Sprecher des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr.

SEM Nordost: Wohin mit den Autos?

Fakten und Legenden

GEORG KRONAWITTER

Natürlich spielt bei einem Megavorhaben wie der SEM Nordost die Verkehrserschließung eine gewichtige Rolle. Jahrelang galt dabei das Hauptaugenmerk der Stadtpolitik der künftigen Anbindung dieses Areals nach Westen. Warum nach Westen? Schlicht, weil hier an das Stadtgebiet „angedockt“ wird. Im folgenden wird die wechselvolle Geschichte dieser Erschließung dargestellt und versucht, mittlerweile zu Selbstläufern gewordene Mythen wieder etwas zu entzaubern.

Mächtig was los auf den Schienen

Diese Anbindungsrichtung hat aber ein gravierendes Problem: die seit 1909 oberirdisch verlaufende Bahntrasse München-Ost/ Ismaning, die 1938 als Teil des Güterzug-Nordrings verkehrlich massiv aufgewertet wurde, 1972 zu einem der fünf östlichen S-Bahn-Außenäste avancierte und 1992 als Flughafen-S-Bahn zur wichtigsten Linie im gesamten S-Bahnsystem erkoren wurde.

Jeder Verkehr von und zum SEM-Nordost-Gebiet muss diese Bahntrasse queren. Hierzu gibt es vier Querungen (Daglfing, Engelschalking, Stegmühlstraße, Johanneskirchner Straße), von denen die ersten beiden ebenerdig („höhengleich“) erfolgen. Wie man sich bei einer hochfrequentierten Trasse gut vorstellen kann, steht „man“ als querender Verkehrsteilnehmer häufig vor minutenlang geschlossenen Bahnschranken. Die Klagen darüber sind Jahrzehnte alt. Nun ist die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge in dicht besiedelten Bereichen grundsätzlich nicht vergnügungssteuerpflichtig – weder für Stadt

noch für die Bahn. Drüber (Brücke) oder drunter (Unterführung) erfordern immer lange Rampen. Das Verhalten der beiden Hauptbeteiligten (Stadt München, Deutsche Bundesbahn bzw. DB AG) erinnert sehr an das Mikado-Prinzip: Wer sich als erster rührt, hat verloren.

Tunnel-Mikado

Nachdem der Beschluss zum Bau des Flughafens im Erdinger Moos 1985 endlich feststand, vertraute München darauf, dass mit der Aufwertung der Ismaninger S-Bahn zur Flughafen-S-Bahn ein durchgehender 10-Minuten-Takt unausweichlich sei. So müssten Freistaat und Bahn automatisch wegen der höheren Zugfrequenz und drastisch steigender Schrankenschließzeiten die höhengleichen Bahnübergänge beseitigen – und zwar ausschließlich auf ihre Kosten. München wäre fein raus. Bekanntlich kam es etwas anders. Der Freistaat entschied sich, den Flughafen zusätzlich von Westen her anzubinden statt viel in die Osttrasse zu investieren.

Bewegung kam erst wieder in die Sache, als Mi-

nisterpräsident Stoiber ab 2004 unbedingt mit dem TRANSRAPID die Flughafenanbindung verbessern wollte und OB Ude mit dem „MAEX“ eine Flughafen-Express-S-Bahn auf besagter Osttrasse entgegensetzte. Er ließ von renommierten Verkehrswissenschaftlern eine Studie anfertigen, die einen vierspurigen Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen vorsahen – mit einer Tunneloption.

Bekanntlich „starb“ das TRANSRAPID-Projekt vor gut zehn Jahren, aber die Diskussion um einen Flughafenexpress blieb virulent. Der neue Verkehrsminister Zeil (FDP) präsentierte 2010 sein S-Bahn-Konzept, das dann auch einen Flughafenexpress auf der Osttrasse vorsah. Insofern konnte sich OB Ude voll bestätigt sehen. Allerdings machten Freistaat und Bahn unmissverständlich klar, dass die Trasse oberirdisch bleibt. Natürlich mit Lärmschutzmaßnahmen, aber nur im gesetzlich vorgeschriebenen Umfang.

Das wollte die Stadtspitze nicht hinnehmen, zumal vor Ort immer die Erwartungen über Jahre geschürt worden waren, dass ein Bahnausbau nur mit Tunnel erfolgen würde. Zeitweise hatte hier die Meinung vorgeherrscht, das zusätzliche Baurecht auf dem Bahndeckel würde die Baukosten für die Tieferlegung kompensieren.

Was tun? Letztlich blieb der „Schwarze Peter“ in finanzieller Hinsicht bei der Stadt: Freistaat und Bahn machten klar, dass alle tunnelbedingten Mehrkosten von der Verursacherin, also der Stadt München zu tragen wären. Diese Mehrkosten wurden schon 2011 auf 670 Mio. Euro taxiert.

Das Planungsreferat ließ daher 2011 in einer Studie, an der ein renommiertes Münchner Landschaftsarchitekturbüro beteiligt war, untersuchen, ob es noch eine preisgünstigere und gleichwohl städtebaulich akzeptable Lösung der Einbettung der Bahntrasse gäbe (5a plus).

Auch wenn sich der Stadtrat im März 2012 mit großer Mehrheit für die teure Tunnelvariante aussprach und kein Interesse an dieser Preiswert-Variante zeigte (LHM 2012), lohnt sich auch heute ein Blick auf diesen Lösungsansatz „5a plus“. Denn die Kosten der Tunnellösung sind mittlerweile auch „explodiert“ – auf 970 Mio. Euro, und der Inbetriebnahmetermin hat sich von 2024 auf ca. 2035 verschoben. Die Kosten dürften dann weit über 1 Mrd. Euro liegen.

Mensch oben – Auto unten – Bahn dazwischen

Die ursprünglich auch vom Planungsreferat favorisierte Alternative zum Bahntunnel arbeitet mit den Elementen Lärmschutzbebauung, Lärmschutzwällen, Landschaftsbrücken und Bahnquerungen.

Die Verfasser stellen ihr Konzept so dar: „Aus landschafts- und stadtplanerischer Sicht kann ein viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Daglfing

und Johanneskirchen mit durchgehendem Lärmschutz durch eine Integration in die Landschaft, die Anlage großzügiger Grünverbindungen sowie eine städtebauliche Einbindung von Bahnkörpern in der Form von Lärmschutzbebauungen eine große Chance für die Attraktivierung und Entwicklung des Münchner Ostens bieten.

Das Planungskonzept für die Variante 5a plus basiert auf folgenden Prinzipien:

- Fußgänger und Radfahrer werden immer über die Bahn geführt. Damit ergibt sich eine neue Perspektive auf die Umgebung, ein anderes Landschaftserlebnis.
- Der Schienenverkehr liegt auf mittlerem Level (bestehende bzw. leicht angepasste Höhe).
- Der motorisierte Verkehr wird unter der S-Bahn hindurchgeführt.“ (5a plus)



Abb. 1: Animation aus der Vogelperspektive

FOTO: © GEORG KRONWITZER

Leider wurde diese, mit ca. 130 Mio. Euro Mehraufwand geradezu sensationell preiswerte, innovative Lösungsvariante „5a plus“ vom Stadtrat bislang nicht weiter beachtet oder wenigstens als Plan B warm gehalten. Nein, es muss ein Tunnel her – koste es, was es wolle. Kommt einem irgendwie bekannt vor.

Kein Plan B – doch interessante Erweiterungen und Erkenntnisse

Auch das Planungsreferat hat seit 2012 deutlich Abstand von der ursprünglichen Sympathie für diese Variante 5a plus bezogen: Mehrfach finden sich Zitate der Referatsspitze, dass es keinen Plan B gäbe, ja, dass der Bahntunnel zwingende Voraussetzung für die Umsetzung der SEM Nordost sei.

Gerne wird dabei von den Tunnelbefürwortern der Hinweis gegeben, dass die Bahntrasse eine gewaltige Barriere für die Erschließung der SEM NO darstelle. Wirklich? Dazu muss man sich nur die Frage beantworten, welche zusätzliche Ost-West-Trasse denn entstünde, wenn die Bahntrasse versenkt wird. Und dann kommt man schnell zur Erkenntnis, dass westlich der (versenkten) Bahntrasse die Bebauung so dicht ist, dass ohnehin nur die bereits bestehenden

Trassen zur Verfügung stehen.

Auch das Planungsreferat weiß dies seit langem, wie die folgende Grafik aus einer Beschlussvorlage vom 13. November 2013 zeigt, die nach Westen nur noch drei Erschließungsachsen für den Individualverkehr (IV) aufweist. Diese existieren aber auch schon ohne Bahntunnel (SEM NO-2013).



Abb. 2: Westliche Erschließungsachsen für den Individualverkehr

Viel bemerkenswerter ist daher der vierte Pfeil unten in Abbildung 1. 2013 wurde nämlich das SEM-Gebiet nach Süden erweitert. Warum? Letztlich nur, um das Gebiet an eine leistungsfähige Straße anzuschließen, nämlich an die A94 in Höhe des Schatzbogens. **„Große Lösung“ für ein kleines Problem** Und siehe da: Vor einem Jahr wurden Vertretern der drei örtlich betroffenen BAs die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens präsentiert, das zwischenzeitlich

angefertigt worden war. Und da stellt sich heraus, dass es ohne eine leistungsfähige Nord-Süd-Achse im SEM-Gebiet nicht gehen wird. Diese Achse hat im Süden eine Verkehrsauslastung von gut 20.000 Kfz-Fahrten pro Tag. Sollte im Norden diese Achse an die M3 angebunden werden, wird diese Belastung auch dort in der gleichen Größenordnung liegen.

Und im Westen? Die westliche Anbindung konzentriert sich demnach auf die Johanneskirchner Straße, deren Zusatzbelastung aber im vierstelligen Bereich liegen wird. D. h. die Haupteerschließung im motorisierten Individualverkehr (MIV) wird im Süden und im Norden der SEM liegen, keinesfalls jedoch im Westen.

Angesichts dieser Fakten kann man sich wirklich fragen, ob dem Münchner Steuerzahler zuzumuten ist, für die „Große Lösung“, also für den Bahntunnel zwischen Daglfing und Johanneskirchen eine Milliarde Euro auszugeben.

Ein Ende der städtischen Einnahmen-Hausse könnte dazu führen, dass man sich nur noch das leistet, was notwendig ist. Vielleicht war dann das Gehirnschmalz, das in der Variante „5a plus“ liegt, nicht ganz für die Katz. Zu wünschen wäre es, zumal der S8-Tunnel noch gar nicht in der 5,5 Mrd. teuren Öffentlichen Verkehr-(ÖV)-Initiative der Rathaus-GroKo enthalten ist.

Quellen:

5a plus: Zusatzuntersuchung Ostkorridor GPF5 31.8.2011

<https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2591902.pdf>

LHM 2012: StR-Vorlage 08-14/IV 08238 Flughafenanbindung auf der S8-Trasse www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=2513539

SEM NO 2013: StR-Vorlage 08-14/IV 13044 Erweiterung des Umgriffs u. a. www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=3084539

Dr. Georg Kronawitter ist Elektroingenieur, war Stadtrat von 2008 bis 2014 und ist Mitglied im Münchner Forum.

Ankündigung

Filmtipp: „Zeitenwende in Giesing“

Wann: Sonntag, den 13. Mai 2018

Wo: im Gasteig

Mehr Infos und Karten (ab dem 19. April) unter: www.dokfest-muenchen.de

Das DOK.fest bringt in Kooperation mit der Sozialen Stadt Giesing und dem Münchner Forum e.V. „Zeitenwende in Giesing“ auf eine überregionale

Bühne. Der Dokumentarfilm von Morgane Remter und Maximilian Plettau ist zwischen 2007 und 2017 im Rahmen der Sozialen Stadt Giesing entstanden. Er zeigt den Wandel des ehemaligen Agfa-Geländes vom Industriegelände zum Wohn- und Gewerbequartier und macht so die Entwicklung einer Konversionsfläche erlebbar. Bei der anschließenden Podiumsdiskussion sind Filmemacher sowie Akteure aus Stadtplanung und Politik anwesend.

Bürger als Verkehrsteilnehmer ernst nehmen

Autoverkehr kurzfristig durch individualisiertes Direktmarketing verringern!

ROLF MONHEIM

Das letzte Themenheft zum Verkehr (STANDPUNKTE 2/3.2018) zeigt gut die Widersprüche zwischen den politisch-amtlichen Sichtweisen und den Experteneinschätzungen und die Immunität der ersteren gegenüber letzteren. Da werden Chancen vertan und Fehlentwicklungen betont...!

Das Heft verdeutlicht auch die Verengung der Diskussion auf (Verkehrs-) Infrastrukturprojekte. Das tatsächliche Mobilitätsverhalten der Bürger bleibt außen vor. Im Hinblick auf drohende Diesel-Fahrverbote wäre es dringend erforderlich, sich stärker auf den Ansatz der *Verhaltensbeeinflussung durch moderne Marketingmaßnahmen* zu besinnen.

Dafür eignet sich insbesondere das Konzept des Dialog- und Direktmarketings. Es wurde in München von Werner Brög mit seinem auf Verkehrsverhalten spezialisierten Forschungsinstitut *Socialdata* entwickelt. Dabei werden Privathaushalte oder Mitarbeiter in Betrieben interaktiv befragt, um deren Umsteigepotenziale auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes besser auszuschöpfen. Ausgehend von den in der Befragung ermittelten Mobilitätsgewohnheiten (wann, wie, womit und wo fahre ich für meine Mobilitätsbedürfnisse?) wird geklärt, welche vorhandenen Netzqualitäten für ein Umsteigen zum Umweltverbund in Frage kommen. *Socialdata* führte in Europa, Nordamerika und Australien zahlreiche Projekte durch. Als generelle Tendenz zeigte sich dabei, dass bei etwa jedem zweiten Weg mit dem Auto keine externe Notwendigkeit zu dessen Nutzung bestand und bei etwa 15 bis 20 Prozent bestehende Alternativen nicht grundsätzlich abgelehnt wurden (bei den übrigen bestand oft keine Kenntnis oder eine falsche Einschätzung des erforderlichen Zeitaufwandes). Bei Einsatz des individualisierten Direktmarketings nahm der Anteil der Wege mit dem Auto um 10 bis 15 Prozent ab; bei gleichzeitigen Angebotsverbesserungen konnte diese Abnahme verdoppelt werden.

In Deutschland wurde das Direkt- und Dialogmarketing vor ca. 30 Jahren erstmals sehr erfolgreich von einzelnen Verkehrsbetrieben eingesetzt, teilweise im Rahmen von Public Awareness-Kampagnen. Vorreiter waren Kassel und Nürnberg. In der Regel gelingt es, mindestens ein Viertel der autoaffinen Bürger zu Verhaltensänderungen zu bewegen. Dadurch hat das zunächst sehr aufwändig erscheinende Verfahren ein hervorragendes Kosten-Nutzenverhältnis. Dennoch setzen bisher nur wenige Kommunen, Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen das

Instrument ein.

In Stuttgart konnte die Wirksamkeit des Direktmarketings bereits zwei Mal eindrucksvoll nachgewiesen werden. Anlässlich der Verlängerung der S-Bahn nach Filderstadt wurde im gemeinsamen Auftrag von VVS (Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart) und SSB (Stuttgarter Straßenbahn AG) eine Hälfte des neu erschlossenen Marktgebietes konventionell beworben (Postwurfsendung und Servicekarte für ein Schnupperticket), während in der anderen Hälfte die Leipziger Spezialisten Omnitrend mit dem Direktmarketing beauftragt wurden (Mehrfachkontakte zu 8.000 Haushalten, ohne Zeitkartenbesitzer). Zur neutralen Ergebniskontrolle wurden von Infas die Änderungen des Verkehrsverhaltens erfasst. Von Nichtkunden wurden zu Gelegenheitskunden 19 bzw. 29 (konventionelles Marketing bzw. Direktmarketing), von Gelegenheitskunden wurden zu Stammkunden 6,5 bzw. 13 Prozent, die Gesamtzahl der ÖPNV-Fahrten stieg um 8 bzw. 20 Prozent und die Einnahmen stiegen um 8 bzw. 25 Prozent. Für die absurde Verweigerungshaltung der Aufgabenträger bezeichnend ist, dass der ausführliche Bericht über diesen Test aufgrund von Meinungsverschiedenheiten zwischen den Auftraggebern nicht veröffentlicht werden durfte. Nur die Mitgliederzeitschrift „Über Berg und Tal“ berichtete 2002 (H. 3) unter dem Titel „Filderstadt im Marketing-Visier. Welches Verfahren ist das bessere?“ kurz über die Ergebnisse.

In Stuttgart wurde danach im Stadtteil Botnang das Direktmarketing ohne eine Änderung des Angebotes getestet (also eher mit der heutigen Situation vergleichbar). Die Bewohner erhielten persönlich Informationen und die Bartarifnutzer ein Testticket. Es wurden mehr ÖPNV-Wege durchgeführt und 5 Prozent mehr Zeitkarteninhaber gewonnen. Nicht zuletzt verbesserte sich die Globalzufriedenheit und die Bewertung der Kundenorientierung der SSB. Der Anteil der „überzeugten Kunden“ stieg um ein Drittel auf 40 Prozent!

München hat mit der Aktion „Gscheid Mobil“ hier bereits Pilotleistungen erbracht. Dieser Ansatz sollte angesichts des drohenden Dieselfahrverbo-

tes, aber auch grundsätzlich zur Verbesserung der Umweltsituation in der gesamten Stadt, entschlossen ausgeweitet werden, zumal damit kurzfristig Erfolge möglich sind. Mit der Durchführung ist in München derzeit omniphon beauftragt.

Die Potenziale des Direktmarketings werden durch mehrere Beiträge in der Fachliteratur belegt, z. B. von Heller (2003) im Handbuch der Kommunalen Verkehrsplanung (Kap. 3.4.18.3) sowie von Bamberg und Langeweg in einem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung herausgege-

benen Band zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Urbane Mobilität Bd. 65, 2009). In einem vom Umweltbundesamt finanzierten Forschungsprojekt der Universität Bamberg wird ein breites Spektrum im Sozialen ansetzender Initiativen dargestellt (Buba, H., Grötzbach, J., Monheim, R.: Nachhaltige Mobilitätskultur. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 22, Mannheim 2010).

Prof. Dr. Rolf Monheim war von 1978 bis 2007 Professor für Angewandte Stadtgeographie und Stadtplanung an der Universität Bayreuth. Seit 2007 freiberufliche Tätigkeit in Forschung,

Öffentlicher Raum für alle?

Die Sendlinger Straße aus der Perspektive von mobilitätseingeschränkten Personen

CHRISTINA SPIEGEL, ELISABETH SCHWAIGER, MONIKA POPP, MARION KARL

Wie gut ist der Umbau der Sendlinger Straße zur Fußgängerzone aus Sicht von mobilitätseingeschränkten Personen gelungen? Werden bestimmte Personengruppen durch die Gestaltung der Fußgängerzone von deren Nutzung ausgeschlossen? Und wo bestehen für Mobilitätseingeschränkte die größten Hindernisse und Barrieren? Mit diesen Fragen beschäftigten sich 18 Geographie-Student/innen der LMU München unter der Leitung von Monika Popp und Marion Karl. Das Ziel der Studie war es, bestehende Barrieren im bereits umgebauten Teil der Sendlinger Straße zu identifizieren, um daraus Handlungsempfehlungen für den noch umzubauenden Teil abzuleiten. Diese wurden abschließend mit Experten und mobilitätseingeschränkten Personen diskutiert.

Warum?

In der Stadtplanung rückt das Wort „barrierefrei“ immer mehr in den Fokus. Aber was ist Barrierefreiheit? Reicht eine Rampe am Eingang? Wer ist angewiesen auf Barrierefreiheit? Es ist nicht immer leicht, alle Mobilitätseinschränkungen zu berücksichtigen. Oft wird barrierefrei als Synonym für rollstuhltauglich verstanden. Dabei ist es weit mehr als das, denn Barrierefreiheit umfasst alle eingeschränkten Personengruppen: ältere Menschen mit Gehhilfe, Blinde und Seheingeschränkte, Eltern mit Kinderwagen, Rollator-Nutzer und Rollstuhlfahrer, Verletzte mit Krücken u.v.m. Sie alle sind, wenn vielleicht auch nur temporär, in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt. All diese Einschränkungen müssen bei der Gestaltung des öffentlichen Raums berücksichtigt werden.

Wo?

Vor fünf Jahren ist bereits ein Abschnitt der Sendlinger Straße (blau markiert in der Karte) zur Fußgängerzone umgebaut worden, der bereits realisierte, aber noch nicht gestaltete Umbau zur Fußgängerzone des zweiten Teils (rot markiert) ist bereits beschlossen. Student/innen der Geographie an der Ludwig-Maximilians-Universität (LMU) untersuchen,

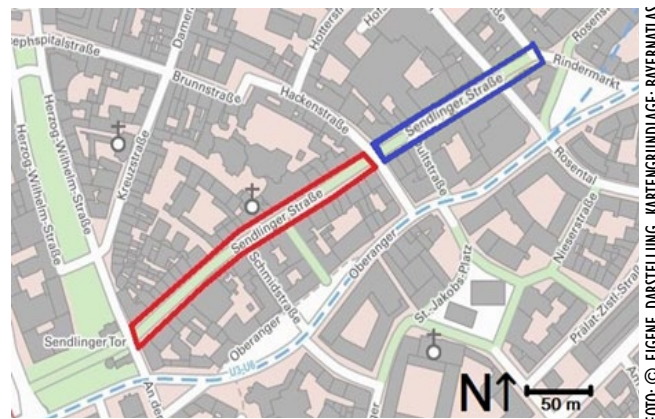


Abb. 1: Umgebauter (blau) und noch nicht umgebauter (rot) Teil der Sendlinger Straße

was beim Umbau des ersten Teils in Bezug auf die Barrierefreiheit gut bzw. weniger gut gelungen ist. Im Zuge dessen beschäftigen sie sich mit der Frage, wo noch immer Barrieren bestehen, die zukünftig behoben werden bzw. bei der Gestaltung zur Fußgängerzone vermieden werden sollten.

Wie?

Einen ersten Eindruck von den verschiedenen Mobilitätseinschränkungen konnten die Student/innen zunächst bei einem Selbsttest mit Altersanzug

FOTO: © EIGENE DARSTELLUNG, KARTE GRUNDLAGE: BAYENATLAS

und Rollator, Rollstühlen, Langstöcken und Seheinschränkungssimulationsbrillen erlangen (vgl. Abb. 2,3,4).

Daraufhin wurde die eigentliche Studie durchgeführt, die verschiedene Untersuchungsmethoden kombinierte. Neben Fokusgruppen und Expertengesprächen lag ein besonderer Schwerpunkt auf so genannten Walking-Interviews. Bei diesen wird eine Vor-Ort-Begehung in der Sendlinger Straße mit

Bei folgenden Punkten bestand zwischen den einzelnen Mobilitätseinschränkungen Konsens: Der Bodenbelag im bereits umgebauten Teil der Sendlinger Straße wurde von allen Befragten positiv bewertet, so dass er auch im zweiten Teil zum Einsatz kommen sollte. Kopfsteinpflaster – auch als optische Gestaltung in Form einer Bänderung – ist dabei zu vermeiden. Positiv fallen auch die ebenerdigen Eingänge in vielen Geschäften im bereits umgebauten Teil der

FOTO: © EIGENE DARSTELLUNG



Abb. 2,3,4.: Studierende beim Selbstversuch in der Sendlinger Straße

einem parallel ablaufenden Interview kombiniert. Zusätzlich zum Gesagten hält ein Beobachter das Verhalten und die Umgebung des Interviewten fest. Dadurch kann die Interaktion der Interviewten mit dem konkreten räumlichen Umfeld sehr detailreich und kleinräumig erfasst und um das Empfinden der Situation durch die Probanden ergänzt werden. Damit ein großes Spektrum an unterschiedlichen Anforderungen an Fußgängerzonen abgedeckt werden konnte, wählten die Student/innen folgende drei Gruppen mit Mobilitätseinschränkungen aus: blinde Personen, Rollstuhlfahrer und Rollator-Nutzer.

Ergebnisse

Die Ergebnisse aller Interviews wurden im Seminar zusammengetragen und diskutiert. Es zeigten sich viele Gemeinsamkeiten zwischen den einzelnen Mobilitätseinschränkungen, jedoch gab es durchaus auch Konflikte. Dies wird insbesondere bei der Frage nach der Höhe des Bordsteins deutlich. Während blinde Personen die Kante zur Orientierung benötigen, stellt der Bordstein vor allem für Rollstuhl- und Rollator-Nutzer eine große Hürde dar. Es muss also ein durchdachter Kompromiss gefunden werden, bei welchem alle Gruppen sich sicher und ohne Einschränkungen bewegen können.

Sendlinger Straße auf, so dass dies auch im zweiten Bauabschnitt wünschenswert ist. Auch für die Asamkirche ist hier eine kreative Lösung zu finden.

Ein Defizit, das von den Rollstuhlfahrern und Rollator-Nutzern genannt wurde, stellt die Querschräge dar, die dem Regenwasserabfluss dient. Diese erschwert ihnen die Fortbewegung, weswegen vorgeschlagen wird, dass Neigungen auf das absolut notwendige Maß beschränkt werden. Wünschenswert wäre eine ebene Fahrbahn innerhalb der Fußgängerzone.

Ein Defizit, das für Blinde und Seheingeschränkte von großer Bedeutung ist, stellt das fehlende Blindenleitsystem dar. Optimal wäre ein einheitliches taktiles Leitsystem in der Mitte der Fußgängerzone auf der gesamten Länge der Sendlinger Straße (und darüber hinaus), welches für jeden eindeutig als solches erkennbar ist. Dadurch soll verhindert werden, dass Fahrräder, Aufsteller o.ä. unbedacht auf dem Blindenleitsystem abgestellt werden. Eine kontrastreiche Gestaltung (schwarz/ weiß), die um das Blindensymbol ergänzt werden könnte, wäre hier ideal. Durch eine LED-Beleuchtung könnten auch ästhetisch ansprechende Effekte gesetzt werden. Zusätzlich sollte ausreichend Spielraum rund um

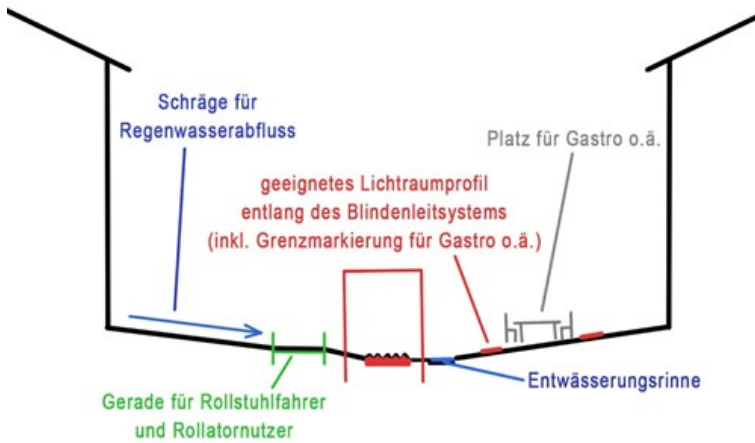


Abb. 5: Ideenskizze zum Querschnitt durch die Fußgängerzone

das Blindenleitsystem freigehalten werden – analog zum Lichtraumprofil im Straßenverkehr. Dies betrifft sowohl Markisen und Sonnenschirme in Kopfhöhe als auch Laternen, Pflanzkübel oder Aufsteller am Boden. Letztere ziehen oft weitere Nutzungen an (z.B. Fahrradparken, sozialer Treffpunkt), welche die Nutzung des Leitsystems einschränken. Ein Nachteil der mittigen Positionierung des Leitsystems besteht darin, dass die Distanz zu den Geschäften relativ groß ist. Spezielle Apps für Blinde, die laufend verbessert werden, könnten allerdings über Einrichtungen und deren Lage informieren, so dass dieses Defizit gemindert wird. In der Abbildung 5 werden die vorgestellten Elemente im Straßenquerschnitt verdeutlicht.

Eine Besonderheit dieser Fußgängerzone sind die kreuzenden Straßen (Färbergraben, Hackenstraße, Herzog-Wilhelm-Straße), die vom motorisierten Verkehr weiter genutzt werden. Die Durchgängigkeit der Fußgängerzone soll allerdings möglichst wenig beeinträchtigt werden, weshalb die Student/innen die Idee hatten, die Gestaltung der Fußgängerzone im Kreuzungsbereich fortzuführen. Aufmerksamkeitsfelder machen blinde Personen auf den querenden Verkehr aufmerksam. Ein Zebrastreifen erleichtert die Querung. Der motorisierte Verkehr

soll über Geschwindigkeitsbeschränkungen und unterstützende Bremsschwellen mit Schrittgeschwindigkeit passieren. Notwendige Verkehre sind so möglich, Vorrang haben aber die Fußgänger. Ergänzend können an den querenden Straßen Behindertenparkplätze sowie Bring- und Abholzonen eingerichtet werden, um die Distanz zum Ziel für Mobilitätseingeschränkte zu verkürzen, denn für diese Personengruppe sind kurze Distanzen oft schon sehr anstrengend und damit subjektiv sehr viel länger. Ausreichend Sitzgelegenheiten mit Armlehnen, die das Hinsetzen und Aufstehen erleichtern, ermöglichen es zudem,

Pausen einzulegen und die neu gewonnene Aufenthaltsqualität der Sendlinger Straße zu genießen.

Und jetzt?

Es soll ausdrücklich erwähnt werden, dass die Studie ein studentisches Projekt mit einem explorativen Charakter ist. Sie kann damit erste Hinweise liefern, was Mobilitätseingeschränkte im öffentlichen Raum und speziell in der Sendlinger Straße benötigen. In Diskussionen mit Experten zeigte sich, dass die Vorschläge als sinnvoll und ihre Umsetzung als wünschenswert gesehen werden.

Christina Spiegel und Elisabeth Schwaiger studieren Geographie (BA) am Department für Geographie der LMU München, PD Dr. Monika Popp und Dr. Marion Karl leiteten das Projektseminar.

Das Projektseminar wurde im Wintersemester 2017/18 von Dr. Monika Popp und Dr. Marion Karl am Department für Geographie der LMU München in Kooperation mit dem Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirats der LH München, der MVG, dem Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund und dem Sozialverband VdK durchgeführt. Wir möchten uns an dieser Stelle nochmals herzlich für die Unterstützung bedanken.

Ankündigung

Podiumsdiskussion: „Giesing attraktiv und bezahlbar - geht das?“

Wann: Dienstag, den 24. April 2018, 19:00 Uhr
Wo: MVHS-Stadtbereichszentrum Ost, Severinstr. 6, Raum 0.16

Anmeldung erbeten bei der Münchner Volkshochschule mit der VA-Nr.: G123502

Unter dem Titel „Giesing zwischen Abbruch und Aufbruch, Aufwertung und Ausverkauf“ lädt die Münchner Volkshochschule zu einem Podiumsgespräch mit Clemens Baumgärtner, Vorsitzender BA 18 Untergiesing-Harlaching/Carmen Dullinger-Oßwald, Vorsitzende BA 17 Obergiesing-Fasangarten/Maximilian Heisler, Bündnis Bezahlbares Wohnen / Stadtbaurätin Prof. Dr. Elisabeth Merk und Dr. Detlev Sträter vom Münchner Forum ein.

„Reaktionäre Avantgarde“ – Erkundungen der Maxvorstadt

Buchrezension

DETLEV STRÄTER

Dass die künstlerische, vor allem auch literarische Hoch-Zeit Münchens auf die Anfänge des letzten Jahrhunderts datiert, ist kollektiver Konsens, und dass dabei Schwabing der Ort war, wo eine Boheme den sozialen und kulturellen Mief der Kaiserzeit abstreifte, ebenso. Aber stimmt das auch? Sicher ist, dass viele der Orte, an denen Literaten und Künstler wohnten, arbeiten, leben, sich trafen, nicht in „Schwabing“ lagen und liegen, sondern in der Maxvorstadt, und dass viele der Aktivitäten, die den Anschein der Befreiung aus vordemokratischen Strukturen widerspiegeln, vielfach als intellektuelle und gesellschaftliche Vorboten auf dem Wege in die faschistische Diktatur hätten erkannt werden können.

Hierüber Klarheit zu gewinnen und dieses Wissen einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich zu machen, hat eine Vorlesungsreihe an der Ludwig-Maximilians-Universität sich wiederholt zum Thema gemacht. Das Institut für deutsche Philologie hat gemeinsam mit dem Bezirksausschuss Maxvorstadt diese Vorlesungsreihe durchgeführt und die Ergebnisse als Beiträge im Sammelband „Topographie und Erinnerung: Erkundungen der Maxvorstadt“ im Münchner Volk-Verlag (herausgegeben von Klaus Bäumler und Prof. Waldemar Fromm) 2017 veröffentlicht. Der Band versammelt sechs Vorträge der Vortragsreihe, die einen zeitlichen Bogen von den Anfängen der Maxvorstadt unter König Ludwig I. („Auf den Spuren König Ludwigs I. Zu den ludovicianischen Prägungen der Maxvorstadt“, von Hannelore Putz), unter dem die Maxvorstadt angelegt wurde, über die „gelehrte Geselligkeit in der Maxvorstadt von der Prinzregentenzeit bis zur Weimarer Republik“ („Zwischen Kunst und Politik“, von Nikola Becker) bis zum Beitrag „Topographie und Erinnerung“ von Waldemar Fromm. Darin wird anhand des Begriffs des ‚Chronotopos‘, verstanden als Verschmelzung von räumlichen und zeitlichen Merkmalen, mittels autobiographischer Texte die Maxvorstadt im Spannungsfeld von kulturellem Gedächtnis und individueller Erinnerung plausibilisiert. Über die bürgerliche Frauenbewegung und den ersten bayerischen Schriftstellerinnen-Verein in der Zeit zwischen 1913 und 1933 berichtet Ingvild Richardsen unter dem Titel „Modernsein“ am Beispiel von Emma Haushofer-Merk und Carry Brachvogel. Das frühe Münchner Kabarett „Die elf Scharfrichter“ konnte sich in seiner kurzen dreijährigen Geschichte (1901-1904) als Münchner Institution und im kulturellen Gedächtnis etablieren. Judith Kemp erkennt in dieser Kabarettbühne eine „reaktionäre Avantgarde“.

Angeführt wird der Beitragsreigen von Klaus

Bäumlers „Garten-Geschichte(n) Maxvorstadt. Biographisch – literarisch – topographisch“. In dem reich illustrierten Beitrag entwickelt er eine Typologie des Gartens anhand von konkreten Beispielen in der Maxvorstadt – der Garten „als Quelle des Genusses und der Gesundheit“ (Finanzgarten), „als Mittelpunkt des Familienlebens und gesellschaftlicher Aktivitäten“ (Kaulbachhaus), „als bürgerliches Prestigeobjekt“ (Garten des Malers von Kaulbach), „als prägender Erlebnisort in der Kindheit und Jugend“ (Felix Dahn, Schönfeldviertel), „als Ort der Zuflucht“ (Ludwig Ganghofer), „als Natur-Heilanstalt“ (Sebastian Kneipp, Georgianum), „als



Versteck und Rettungsort“ (Damenstift-Garten), „als Ort persönlicher Erinnerung“ (Graf Pocci, Eschenanlagen), „als Ort der neueren Zeitgeschichte“ (Gestapo-Gefängnis, Wittelsbacher Palais) sowie „als Ort der Diskriminierung in der NS-Zeit“ (Englischer Garten). Anhand dieser Typologie verweist der Verfasser auf die verschiedenen Sichtweisen, die das urbane Grün vermittelt: hat wichtige Funktionen für Erholung und Stadtklima, prägt das Bild einer Stadt, schafft Orte der Identifikation, vermittelt Einblicke in die Geschichte einer Stadt und das Leben ihrer Bewohner in Vergangenheit und Gegenwart. Und das urbane Grün spiegelt das soziale Bewusstsein einer Stadtgesellschaft wider. „Aus all diesen Gründen gilt es, das noch erhaltene Grün in München vor Begehrlichkeiten aller Art zu bewahren.“ (S. 30)

Der zweite Teil des Bandes enthält die Texte zur Ausstellung „Die silbernen Zwanziger Jahre. Literatur, Topographie und Geschichte in München und der Maxvorstadt“, die von Studierenden der LMU gestaltet und im Januar und Februar 2016 in der U-Bahn-Galerie des Bezirksausschusses Maxvorstadt gezeigt wurde. Dieser Teil befasst sich mit der Rezeption der Boheme in den 1920er Jahren (Marlene Görtsch) über Oskar Maria Graf's Revolution in

München (Laura Velte), Bilder der Maxvorstadt in Lion Feuchtwangers *Erfolg* (Carola Botis), von der wirklichen Boheme zur literarischen des Ernst Petzoldt (Maximilian Koob), die Argonauten – Literaten zwischen Poesie und Party (Stefanie Scherer), Stationen Karl Valentins in den 1920er und 1930er Jahren (Franziska Fein), den Salon des Verleger-Ehepaars Bruckmann am Karolinenplatz, in dem Hitler der feinen Münchner bürgerlichen Gesellschaft zugeführt wurde (Katarina Schröder), bis hin zum Münchner Dichterbuch als Text-Raum für nationalistische Gesinnungen (Magdalene Siebert).

Alles in allem: Der Band ist ein äußerst informativer, kritischer, vielfältiger Beitrag zur Münchner Stadt- und Stadtteilgeschichte, auch illustriert anhand zahlreicher Textauszüge, der die Zeit vom Kaiser- bis zum Dritten Reich plastisch macht und verständlich werden lässt.

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

Klaus Bäumler / Waldemar Fromm (Hrsg.): Topographie und Erinnerung. Erkundungen der Maxvorstadt, Volk Verlag, München 2017, ISBN: 978-3-86222-253-7, 240 Seiten, farbig bebildert, 20,- Euro

Rückbau von innerstädtischen Verkehrsachsen: **In München Illusion? In Amerika Realität!**

KLAUS BÄUMLER

Unter dem Aufmacher „Pinakothek der Hölle“ kommentierte die Süddeutsche Zeitung vor zwei Jahrzehnten die autobahn-ähnlich aufgeweitete Westrampe des Altstadtrings zwischen Markuskirche, Landesbank, Richard-Meier-Bau (des ehem. Siemens-Forums) und dem damals noch unvollendeten Bau der Pinakothek der Moderne: „Der Bau von Stephan Braunfels zeigt mit seiner einladenden charakteristischen Diagonale auf die peinlichste Blöße der Stadt. Bevor der Bau vollendet wird, hat die Stadt noch alle Chancen. Zum Beispiel die Chance, zukünftigen Besuchern ... auch zeitgemäß integrative Stadtplanung zu präsentieren. Das heißt: die Fähigkeit, die Wucherungen, Verklumpungen egoistischer Kleinmütigkeit gemeinsam zu beseitigen.“ (Gerhard Matzig in: Süddeutsche Zeitung Nr. 190 vom 20.08.1997)

Die Pinakothek der Moderne wurde 2002 eröffnet. Die „peinlichste Blöße der Stadt“ präsentiert sich den Besuchern des Kunstareals auch heute noch unverändert an einer städtebaulichen Naht- und Schlüsselstelle. Im ersten Halbjahr 2018 sollen die Entwurfsvorschläge des Planungsworkshops für die Neugestaltung des Rampenbereichs und der Gabelbergerstraße im Vorfeld von St. Markus und der Landesbank vorgestellt und diskutiert werden (Bauausschuß-Beschluß vom 04.07.2017 Nr. 14-20/09162).

Nach dem aktuellen Stand der vom Stadtrat am

15. März 2017 gebilligten Projektplanung soll der Oskar-von-Miller-Ring zwischen Landesbank und Siemens Headquarter sowie dem Platz der Opfer des Nationalsozialismus/ Briener Straße statt mit sechs immerhin noch mit fünf (!) Spuren geführt werden. Dies, obwohl 2017 während der Monate andauernden Baustelle der Stadtwerke München der Verkehr – auf vier (!) Spuren komprimiert – ohne nennenswerte Beeinträchtigung bewältigt wurde. Trotz dieses erfolgreichen „Praxisversuchs“ mit reduziertem Querschnitt lehnen die Straßenplaner im Baureferat,



Abb.: Oskar-von-Miller-Ring vierspurig

gestützt auf den Projektbeschluss des Stadtrats, eine Modifikation ihrer Planung ab. Die Chance, zumindest eine boulevardartige Gestaltung dieses Bereichs anzustreben, wird nicht genutzt. Sogar ein Radweg zwischen Fahrbahn und historischer Grünanlage wird als nicht realisierbar angesehen.

Trotz des überzeugenden Beweises in der Praxis, dass vier Spuren ausreichend sind, halten die Verkehrsplaner im Baureferat fünf Fahrspuren (drei Spuren Nord-Süd, zwei Spuren Süd-Nord) für unerlässlich. Zu erinnern ist in diesen Zusammenhang an die Fortschrittlichkeit und den Mut der städtischen Straßenplaner, die Mitte der 1990er Jahre mit dem Neubau der Staatskanzlei den Altstadtring Nord-Ost zwischen Prinz-Carl-Palais/ Prinzregentenstraße und Hofgartenstraße auf drei Spuren (eine Spur Nord-Süd, zwei Spuren Süd-Nord) verengt haben. Diese seinerzeitige beispielhafte Kooperation zwischen Freistaat Bayern und Stadt München zum Rückbau des Altstadtrings, der gegen den Widerstand der CSU-Stadtratsfraktion durchgesetzt wurde, ist nahezu in Vergessenheit geraten.

In den letzten Wochen wurde im Stadtrat lebhaft darüber diskutiert, ob der Altstadtring Nord-Ost zwischen Maximilianstraße und Isartorplatz von sechs auf vier Spuren zurückgebaut werden darf. Hier läuft derzeit ebenfalls ein „Praxisversuch“: Wegen der Errichtung einer Tiefgarage sind in diesem Bereich derzeit nur vier Fahrspuren verfügbar. Die Stadtratsmehrheit entschied, dass zur Verkehrsabwicklung künftig fünf Spuren erforderlich sind und eine Reduzierung um zwei Spuren mit den Bedürfnissen des fließenden Verkehrs nicht vereinbar ist.

Ein Blick in die USA ist in diesem Zusammenhang

angezeigt. Das Klischee der „autogerechten“ Stadtplanung in den Vereinigten Staaten ist noch immer fest verankert. Doch die Einstellung der Amerikaner zum verkehrsgerechten Ausbau ihrer Städte hat sich wesentlich geändert.

Kaum vorstellbar: In den USA existiert seit 25 Jahren der „Congress for the New Urbanism“. Diese Institution veröffentlicht seit 2008 alle zwei Jahre eine Liste, die sich „Freeways without future“ nennt. In dieser Aufstellung sind jene Stadt-Autobahnen aufgeführt, deren Rückbau zur

Rettung urbaner Räume erfolgen soll.

Die Ausgabe von „The New York Times, International Weekly“ vom 03.11.2017 (Beilage zur Süddeutschen Zeitung) berichtet unter dem Aufmacher „A Move to Roll up the Freeway, Making Way for Green“ über den geplanten Rückbau der Stadtautobahn Nr. 198 in der Stadt Buffalo im Staat New York. Diese Stadtautobahn durchschneidet auf eine Länge von fünf Kilometern den im Stadtzentrum von Buffalo gelegenen Delaware-Park. 2018 wird der Staat New York eine Teilstrecke von 3,5 Kilometern dieser Stadtautobahn mit einem Kostenaufwand von 100 Millionen Dollar in eine Langsam-Fahrstraße mit Boulevard-Charakter zurückbauen.

Dies ist ein großer Erfolg engagierter Bürger in Buffalo, die sich bereits seit Mitte der 1980er Jahre für den Rückbau dieser in den 1960er Jahren errichteten Stadt-Autobahn einsetzen. Es ist aber auch ein großer Erfolg der „Buffalo Olmsted Parks Conservancy“, einer privatrechtlich organisierten Institution, die über Jahrzehnte hinweg für die „Wiedervereinigung“ des von Frederik Law Olmsted und Calvert Vaux gestalteten Stadtparks gekämpft hat.

Die umfassenden Aktivitäten des „Congress for the New Urbanism“ sind in vielerlei Hinsicht beispielgebend. Einen hervorragenden Überblick vermittelt der Internetauftritt, aufrufbar unter <https://www.cnu.org>. Ein Gedankenaustausch mit den Protagonisten dieser Institution sollte angestrebt werden und könnte auch für Münchner Initiativen ertrag- und hilfreich sein.

Klaus Bäuml ist 2. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums und war mehrere Jahrzehnte Bezirksausschuss-Vorsitzender Maxvorstadt.

Forum Aktuell auf Radio Lora 92,4 UKW

Sendung verpasst? demnächst zum Nachhören!

Montag, 09. April 2018, 19:00 bis 20:00 Uhr

Thema: Innenstadt München - autofrei? Teilnehmerinnen am Projektseminar „Mobil in München“ und deren Betreuerin des Oskar-von-Miller-Gymnasiums berichten von den Projektergebnissen. Moderation Detlev Sträter

<http://muenchner-forum.delim-radiol/>

Arbeitskreise im April

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

Arbeitskreis ‚Nachhaltige Quartiere‘

Leitung: Patric Meier, Dr. Stefan Werner
nächstes Treffen: Mi. 18. April 2018, 18:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘

Leitung: Dr. Wolfgang Beyer, Prof. Wolfgang Hesse
nächstes Treffen: Do. 19. April 2018, 18:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Wer beherrscht die Stadt?‘

Leitung: Bernadette Felsch

nächstes Treffen Mo. 23. April 2018, 19:00 Uhr
wird verlegt zum Vortrag „Bodenrecht und Steuern“ beim „Runden Tisch Bodenrecht“ bei Stattbau, Schwindstraße 1. Referent ist Stadtdirektor Sebastian Dusch in Vertretung des Stadtkämmerers Ernst Wolowicz.

Arbeitskreis ‚Kulturbauten‘

Leitung: Udo Bünnagel, Wolfgang Zimmer
nächstes Treffen: Di. 24. April 2018, 17:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘

Leitung: Berthold Maier, Matthias Hintzen
nächstes Treffen: Do. 26. April 2018, 18:30 Uhr

Wir gratulieren

Prof. Dr. Fritz Wickenhäuser, Vorsitzender des „Münchener Forum – Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.“, Vorsitzender des Vereins Südliches Bahnhofsviertels e.V. und – neben weiteren ehrenamtlichen Funktionen – Ehrenvorsitzender des Landesverbands Bund der Selbständigen in Bayern, wurde im März zum neuen Vorsitzenden des Bezirksverbands München des Bundes der Selbständigen im Gewerbeverband Bayern gewählt. Wir gratulieren herzlich.

Markus Blume, Mitglied im „Münchener Forum – Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.“, Abgeordneter im Bayerischen Landtag (MdL), wurde im März zum Generalsekretär der CSU gewählt. Wir gratulieren.

Aktuelle Lesehinweise

Thema: Zukünftige Gestaltung öffentlicher Räume in der Münchner Altstadt

Zur Neugestaltung des historisch bedeutsamen Gebiets zwischen Sendlinger Tor und Stachus entlang der Herzog-Wilhelm-Straße im Hackenviertel der Münchner Altstadt liegt zwar seit 2008 ein Maßnahmenkonzept zur Aufwertung (siehe „Perspektive München – Leitlinien für die Münchner Innenstadt“ und Maßnahmenkonzept zur Aufwertung, Anlage 7c: <https://www.muenchen-transparent.de/dokumente/941501>) vor, lange hat sich jedoch wenig getan. Seit Herbst 2017 ist das Gebiet nun wieder ins Zentrum aktueller Debatten zwischen Politik, städtischen Referaten und verschiedenen Initiativen, wie dem Münchner Forum und Greencity, gerückt. Die Evangelische Stadtakademie hatte am 15. November 2017 zu einer ersten Austauschrunde zum „Entwicklungsgebiet Herzog-Wilhelm-Straße“ eingeladen, die im ersten Halbjahr 2018 fortgesetzt werden soll. Die Themen sind vielfältig. Es geht um die Probleme des Verkehrs und der Parkraumbewirtschaftung, die Aufwertung der Grünanlage sowie des Spielplatzes, die Freilegung des Westlichen Stadtgrabenbaches (siehe „München bekommt einen neuen Bach – mitten in der Altstadt“ in der SZ vom 5. Mai 2017 ([\[muenchen-bekommt-einen-neuen-bach-mitten-in-der-altstadt-1.3491116\]\(http://www.sueddeutsche.de/muenchen-bekommt-einen-neuen-bach-mitten-in-der-altstadt-1.3491116\)\) sowie „Plätschernde Debatte“ in der SZ vom 16. Juni 2017 \(<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/sz-serie-am-wasser-gebaut-letzte-folge-plaetschernde-debatte-1.3548100>\). Zu diskutieren ist auch die Erschließung von Passagen sowie die Nutzung und Gestaltung des im Norden durch Verkehrsfläche, eine überdimensionierte Tiefgaragenrampe und eine Tankstelle genutzten Areals, für das bereits seit 2004 ein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan vorliegt. Zur Thematik siehe den Artikel „Masterplan für die Altstadt“ in der SZ vom 17./18. März 2018 \(<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/stadtratsbeschluss-geplant-masterplan-fuer-die-altstadt-1.3909260>\).](http://www.sueddeutsche.de/muenchen/stadtgestaltung-</p></div><div data-bbox=)

Anregend im Hinblick auf die zukünftige Nutzung von Tankstellenarealen ist der Artikel „Wenn aus der Tankstelle eine Galerie wird“ in der SZ vom 22. März 2018 (<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/wandel-in-muenchen-wenn-aus-der-tankstelle-eine-galerie-wird-1.3914128>). In diesem Zusammenhang sollte zeitnah geklärt werden, unter welchen rechtlichen Voraussetzungen die Tankstelle auf städtischem Grundstück an der Tiefgaragenrampe zum Stachus-Bauwerk aufgegeben werden kann.

Münchens Untergrund – Kanalführung anlässlich des Weltwassertages am 22. März 2018

Auch in diesem Jahr organisierte das Münchner Forum in Kooperation mit der Münchner Stadtentwässerung eine Kanalführung für 30 interessierte Teilnehmende. Dr. Bernhard Böhm, Betriebsleiter der Münchner Stadtentwässerung, führte sehr informativ und unterhaltsam durch den Münchner Untergrund. Zuerst ging es in den Jägerkanal, ein altes Ziegelgewölbe mit zwei Kanälen am Nordfriedhof, und anschließend in ein Wasserauffangbecken an der Schenkendorfstraße. Die riesige Säulenhalle fasst bis zu 20.000 Kubikmeter Wasser. Bei hohem Abwasseranfall, insbesondere bei starken Regenfällen wird hierin das Wasser aufgefangen, um es zu einem späteren Zeitpunkt an die Kläranlage weiterzuleiten. Der Weltwassertag findet seit 1993 jedes Jahr am 22. März statt und wird von UN-Water organisiert. Dieses Jahr hat das Münchner Forum zudem an die Verdienste des großen Hygienikers Max von Pettenkofer erinnert, dessen 200. Geburtstag sich am 3. Dezember 2018 jähren wird. Dr. Böhm wies auf die besondere Bedeutung von Professor Pettenkofer hin, der als Arzt und Apotheker frühzeitig die Zusammenhänge zwischen Hygiene und Krankheiten erkannte. Bereits zu Lebzeiten war Max von Pettenkofer weltbekannt und hochgeehrt als Pionier einer seuchensicheren Trinkwasserversorgung und Abwasserbeseitigung; München verdankt Pettenkofer seine Kanalisation. Zugleich soll erinnert werden, dass vor 125 Jahren (im Jahre 1893) die rechtlichen Grundlagen für die von Pettenkofer geplante und groß angelegte Schwemmkanalisation in München geschaffen wurden. Hierauf basiert noch heute das Münchner Abwassersystem.



Vor dem Wasserauffangbecken in der Schenkendorfstraße

Das Münchner Forum dankt allen Teilnehmenden für das rege Interesse, Herrn Dr. Böhm für die hervorragende Führung und der Münchner Stadtentwässerung für die Realisierung der Besichtigung.

Historische Hintergrundinformationen von Klaus Bäumler finden Sie hier:

http://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2018/03/Weltwassertag-2018_Kanalfuehrung_MueFo_Historische_Informationen-.pdf ↗

Thomas Anlauf und seine Kollegin Alessandra Schellnegger (Fotografin) haben einen anschaulichen Artikel in der Süddeutschen Zeitung verfasst „Sämtliche Abwasser der Stadt landeten in der Isar“. Nachzulesen in der Süddeutschen Zeitung vom 23.3.2018 unter: <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/abwassernetz-stufen-in-den-muenchner-untergrund-1.3918829-2> ↗

Caroline Klotz ist Ethnologin (M.A.) und seit 1. März 2018 Mitarbeiterin in der Geschäftsstelle des Münchner Forums.

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 ↗

www.facebook.com/muenchnerforum ↗

V.i.S.d.P.: Dr. Michaela Schier,

Redaktionsschluss: 20.03.2018

Redaktion: Klaus Bäumler, Caroline Klotz, Dr. Georg Kronawitter, Dr. Michaela Schier, Dr. Detlev Sträter

Layout: Caroline Klotz

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 ↗