



# Standpunkte

1./2./3.2022



## Mobilitätswende in München



# Standpunkte

Online-Magazin 1./2./3.2022

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



QUELLE © FRIEDRICH GRÖSSING



Liebe Leserin, lieber Leser,  
5328. So groß ist die Fläche in der Landeshauptstadt in Hektar, die ausweislich der amtlichen Statistik vom 31.12.2020 den über 1,5 Millionen Münchnerinnen und Münchnern zur Fortbewegung dienen sollte. Münchens reine Verkehrsfläche entspricht ziemlich genau der gesamten Fläche der Stadt Bamberg. Ganz schön viel eigentlich, zum Flanieren, Radfahren und zum Parken von Kraftfahrzeugen. Die wachsen nicht nur in die Länge und in die Breite, sondern auch in der Anzahl. 851 641 Stück, davon 724 303 Autos, bevölkern die Münchner Straßen und ihre Ränder. Rechnerisch kann die ganze Münchner Bevölkerung in der ersten Reihe ihrer Kraftfahrzeuge Platz nehmen und sich von dort aus die Mobilitätswende anschauen. Nicht der Radentscheid von 2019, nicht der Mobilitätsplan MobiMUC und auch nicht die Mobilitätsstrategie 2035 haben das Drehbuch für die Mobilitätswende in München geschrieben. Es war ein Virus. Nicht das „Virus Auto“, wie ein zeitloses gutes Buch des Verkehrsplaners Hermann Knoflacher von 2009 betitelt ist, sondern das Virus Corona. Was sonst in üblichen Planungszeiträumen von wenigen Jahrzehnten verwaltungstechnisch abgearbeitet wird, entstand nun in einem Wimpernschlag: Pop-Up-Radwege, die im disruptiven Stressmoment der Pandemie aufpoppten, kurz verschwanden und dann kamen, um zu bleiben. Das Ganze auch noch in 1a-Lage: Elisenstraße, Theresienstraße, Rosenheimer Straße. Womit wir zurückkommen auf die 1,5 Millionen Logenplätze in der ersten Reihe, von wo aus die Auto-Mobilen von nun an täglich mit ansehen dürfen, wie Flächen neu verteilt werden. Hier wird spürbar, was sich wendet. Andere haben sich abgewendet, so die Nutzer von U-Bahn, Bus und Tram. Die einen arbeiteten von zuhause, die anderen schwangen sich auf's Rad, wieder andere flüchteten sich in den Schutzraum Auto, um dem Erreger zu entgehen. Das ist zwei Jahre her. Zeit genug, sich an die neuen Lebensumstände zu gewöhnen. Abo-Kunden kündigten in Scharen, so kam zum Image-Schaden der finanzielle noch obendrauf. Nun schmieden der MVV und die Verkehrsunternehmen Strategien zur Fahrgestrückgewinnung. Zurück in überfüllte Busse und Bahnen? Dann lieber im Sattel bleiben.

Eine bewegende Lektüre wünscht Ihnen

Michael Schneider, stellvertretender Programmausschuss-Vorsitzender

## Mobilitätswende in München

JÖRG SPENGLER Das Privatauto muss raus!	4
GUNHILD PREUSS-BAYER Autofreie Quartiere – illusionäre Idee oder zukunftsweisende Tat?	6
SYLVIA HLADKY Westend Kiez	9
MAX MATHEISEN Inspirationen vom BUVKO	12
Interview mit GEORG DUNKEL, Mobilitätsreferent	14
GEORG DUNKEL Mobilitätskongress: bedeutender Impuls für die Mobilitätswende	17
MARTIN FÜRSTENBERG, RENATE KÜRZDÖRFER IAA 2021 – überdimensioniert und unsensibel im öffentlichen Raum	19
SVEN SIEBERT Inklusive Mobilität – mehr als rollstuhlgerecht	21
GEORG KRONAWITTER „Leih-Mobilität für alle!“	23
BENOÎT BLASER, ANDREAS KLOSE Projekt Radwege in der Fraunhoferstraße	25
Interview mit MARION UND MARTIN KILIAN zur Situation in der Fraunhoferstraße	26
KLAUS BÄUMLER Baustellen auf dem Weg zur Mobilitätswende	29
BERTHOLD MAIER ÖPNV-Ausbau in München	32
M. KELLHAMMER, D. ZWANGSLEITNER, B. BOUCSEIN Ein Baustein der Mobilitätswende?	36
MARKUS HENNECKE Räume der Mobilität	38
Intern: neuer Vereinsvorstand stellt sich vor	39
KLAUS BÄUMLER Senefelder: 250. Geburtstag oder 250. Todestag?	43

Veranstaltungshinweise

Arbeitskreise im Februar/März

Forum aktuell auf LORA 92,4

Impressum

## Das Privatauto muss raus!

### Warum ein autofreies München nicht radikal sondern vernünftig ist

JÖRG SPENGLER

Viele Menschen in unserer Stadt wünschen sich weniger Autoverkehr und mehr Platz für Fußgänger:innen, Bäume oder Spielplätze. Der Ruf nach mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird immer lauter. Verständlich, da uns gerade in den Zeiten der Pandemie die ungerechte Aufteilung der Straßen erst so richtig bewusst wurde. Das Auto beansprucht in der Regel 60 bis 80 Prozent des Straßenraums und schränkt damit die Mobilität der anderen Verkehrsteilnehmer:innen massiv ein. Zahlreiche Organisationen und viele Aktivist:innen dringen mit ihren auf den Straßen und in den sozialen Medien verbreiteten Argumenten in letzter Zeit vermehrt auch zu den Entscheidungsträger:innen in der Politik durch. So haben europäische Großstädte wie Paris, Barcelona und London damit begonnen, den Autoverkehr deutlich einzuschränken.



QUELLE © FRAKTION DIE GRÜNEN – ROSA LISTE / ANDREAS GREGOR

So könnte der Gärtnersplatz ohne Autos aussehen.

Seit vielen Jahren schafft es die Stadt München nicht, ihre Einwohner:innen vor der gefährlichen Luftverschmutzung durch Dieselaabgase zu schützen. Eine ambitionierte Stadtpolitik würde nicht nur darauf abzielen, sich durchzumogeln, sondern sie müsste ernsthaft versuchen, die Schadstoff-Emissionen möglichst gegen Null zu senken.

Ähnlich ambitionslos waren die Anstrengungen in der Vergangenheit, wenn es um den Lärmschutz geht. Anstatt Lärmschutzwände und dicke Mauern zu bauen, sollte das Übel bei der Wurzel gepackt

werden: Mit einem Verbot von lärmenden Verbrennungsmotoren. An vielen Kreuzungen können Grundstücke nicht mit Wohnungen bebaut werden, weil die Schadstoff- und Lärmemissionen zu hoch sind. Stattdessen werden Grünflächen bebaut und Bäume für eine oft unsinnige Nachverdichtung geopfert. Lasst uns die Straßen so gestalten, dass Menschen dort gerne wohnen. Ohne privaten Autoverkehr und mit viel Aufenthaltsqualität.

Nicht nur das Stadtklima würde von einem autofreien München profitieren, sondern auch der globale Klimaschutz, zu dem sich die Stadtregierung verpflichtet hat. Noch immer stoßen Pkws in unserer Stadt Unmengen von klimaschädlichem CO<sub>2</sub> aus. Besonders negativ fallen die immer schwerer

**A**ngesichts der vielfältigen negativen Auswirkungen der Automobilität auf unsere Stadtgesellschaft plädiere ich bei uns in München für die autofreie Stadt ab 2030. Autofrei heißt dabei, dass im Stadtgebiet praktisch keine privaten Pkws mehr unterwegs sein werden. Weiterhin erlaubt bleiben Carsharing sowie gewerbliche Fahrzeuge bzw. alles, was zur Versorgung unserer Stadt nötig ist. Selbstverständlich muss dieser Verkehr bis dahin komplett elektrifiziert sein. Nur mit einer Abkehr vom Autoverkehr kann die Verkehrswende tatsächlich gelingen.

Selbst im deutlich verkehrsreduzierten Corona-Jahr 2020 wurden die gesetzlichen NO<sub>x</sub>-Grenzwerte an der Landshuter Allee wieder deutlich überschritten.

und größer werdenden SUVs zu Buche. Um 80 kg Mensch zu transportieren, müssen oft mehrere Tonnen Auto in Bewegung gesetzt werden. Was für eine Verschwendung von wertvollen Ressourcen! Die unterschiedlichen Sektoren haben in den letzten Jahren ihre Klimabilanzen verbessern können, mit Ausnahme des Verkehrs. Höchste Zeit, dass München auch beim Klimaschutz endlich Taten sprechen lässt und alle Verbrennungsmotoren bis 2030 aus der Stadt verbannt.

Jetzt mögen die Freund:innen des technischen Fortschritts an dieser Stelle einwenden, dass all diese Probleme mit der Elektrifizierung der Automobile



QUELLE © JÖRG SPENGLER

Aktuell herrscht meist Autochaos in München

gelöst werden könnten. Das mag zu einem gewissen Grad richtig sein, allerdings löst die Elektromobilität beispielsweise nicht das Problem des Mikroplastiks, dass durch den Reifenabrieb entsteht und unsere Luft bzw. die Isar verschmutzt. Außerdem werden die Autos durch die Antriebswende nicht kleiner und auch nicht weniger gefährlich.

Die „Vision Zero“, also das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten in München auf Null zu senken, ist leider noch in weiter Ferne. Aktuell sterben jährlich zwischen 10 und 20 Menschen auf Münchens Straßen. Sicherer wird unsere Mobilität nur mit deutlich weniger und viel kleineren Fahrzeugen und einer Drosselung der Geschwindigkeiten. Oslo und Helsinki haben gezeigt, dass mit einem flächendeckenden Tempolimit von 30 km/h die „Vision Zero“ keine Utopie bleiben muss. Zusätzlich muss die Abkehr vom Automobil von einem schnellen Ausbau der Fahrradinfrastruktur begleitet werden. Nur so werden sich auch schwächere Personengruppen wie Kinder und Senior:innen auf's Radl wagen. Das Fahrrad in all seinen Varianten (Lastenrad, Cargo-Bike, Pedelec, E-Bike ...) beweist schon heute, dass es viele innerstädtische Autofahrten ersetzen kann.

Hätten wir jetzt noch sichere Radwege, dann wäre der Siegeszug des Fahrrads auch in unserer Stadt nicht aufzuhalten.

Der vom Radentscheid München geforderte und vom Stadtrat beschlossene Ausbau der Radwege führte noch in der Planungsphase zu einem Verteilungskampf und zur großen Frage: Wem gehört die Straße? Darauf gibt es eine einfache Antwort: Der Stadt bzw. uns allen. In Au-Haidhausen besitzen nur gut ein Viertel aller Menschen ein Auto und trotzdem dominiert und blockiert es die Mobilität von allen. Woher soll denn der Raum für neue Radwege, mehr Bäume und Grünflächen, Fahrradstellplätze, breitere Fußwege, Lieferzonen und nicht zuletzt der Platz für zusätzliche Wohnungen kommen, wenn nicht von dem, den das Auto beansprucht? Der Platz ist da, wir müssen ihn uns als Stadtgesellschaft nur nehmen.

Die effektivste und günstigste Maßnahme dabei ist eine schrittweise Abschaffung aller oberirdischen Parkmöglichkeiten für das Privatauto. Bei einer jährlichen Reduktion um 12 bis 15 Prozent wären wir 2030 am Ziel und könnten

den freigewordenen Platz in der Zwischenzeit zur dringend benötigten Stadtbegrünung und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität nutzen. Parallel würden flächendeckend Mobilitätsstationen ausgewiesen, an denen ausreichend Carsharing-Fahrzeuge und Lastenräder zur Verfügung stünden. Bis 2030 sollte auch der Ausbau der Radinfrastruktur nach den Vorgaben des Radentscheids abgeschlossen sein, so dass das große Potential der Cargo-Bikes bei der Versorgung der Stadtbevölkerung effektiv genutzt werden kann. Diese Radoffensive muss von einer Bus- und Tramoffensive begleitet und die Fernbahnhöfe und ÖPNV-Knoten ans Radverkehrsnetz angebunden werden, damit die Kombination von Fahrrad und Bahn das Auto tatsächlich überflüssig machen kann.

Die autofreie Stadt wird nicht umsonst zu haben sein. Die Kosten des ungezügelter Autoverkehrs, wie wir ihn die letzten 60 Jahre erfahren haben, sind aber ungleich höher: für das Klima, die Umwelt und uns Menschen.

Jörg Spengler ist Vorsitzender des Bezirksausschusses Au-Haidhausen (Bündnis 90/Die Grünen)

E-Mail: [joerg.spengler@muenchen.de](mailto:joerg.spengler@muenchen.de) 

# Autofreie Quartiere – illusionäre Idee oder zukunftsweisende Tat?

GUNHILD PREUSS-BAYER

Angenommen, ein Vermieter hat ein großes Haus mit 100 Wohnungen und 100 Tiefgaragenplätzen, aber die Mieter besitzen keine Autos. Keiner will zusätzlich zur eh schon teuren Wohnung auch noch einen Garagenplatz mieten. Sehr ärgerlich für den Vermieter, denn vermutlich hat er pro Stellplatz 20.000 bis 40.000 Euro aufgewendet. Soll er auf den Kosten sitzen bleiben? Besser, er legt sie gleich mal auf die Wohnungsmieten um, denn die Wohnungen kriegt er sicher los und das Geld damit wieder rein. Selbst wenn viele Mieter doch Verwendung für so einen Autoplatz haben, will er sie nicht mit den wahren Kosten abschrecken, sonst vermeiden sie die Stellplatzmiete und parken irgendwo am Straßenrand. Er musste die Stellplätze ja bauen, wahrscheinlich hätte er sonst keine Baugenehmigung bekommen.

Ärgerlich natürlich auch, dass er die Lage der Treppenhäuser und der tragenden Wände nicht wirklich frei wählen konnte, denn er musste auf die vorgeschriebenen Stellplatzgrößen und Fahrgassenbreite und die dadurch großen Spannweiten der Garagendecke Rücksicht nehmen. Und Platz für Kellerabteile ist auch zu wenig übriggeblieben. Vielleicht durfte er die Autoabstellhalle auch unter dem Hof platzieren. Wenn die ersten Mieter einziehen, sehen sie nicht, dass die kleinen Bäumchen mangels Wurzelraum nie ordentlich groß werden können.

## Zaghafte Änderungen

Sowohl im Arbeitskreis „Nachhaltige Quartiersentwicklung“ des Münchner Forums als auch in einem Workshop beim bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO) im vergangenen Herbst haben wir thematisiert, wie autofreie Quartiere für Menschen ohne Auto gebaut werden könnten. In die Realität umgesetzt wurde das aber in München noch nicht, denn auch wenn die Stadt inzwischen bei der Reduzierung von Stellplätzen Entgegenkommen signalisiert, sind die Auflagen so hoch, dass sich Kosten, Ärger und die Wartezeiten vor den Behördentüren kaum noch rechnen.

Welcher Teufel hat die Stadt geritten? Die Präambel der Reichsgaragenordnung von 1939 nennt ihn: „Die Förderung der Motorisierung ist das vom Führer und Reichskanzler gewiesene Ziel.“

Im München galt lange „pro Wohnung ein Stellplatz“. Dabei gab es noch nie pro Wohnung ein ganzes Auto.

In den letzten Jahren hat sich aber dann doch etwas geändert. Mit dem Ziel „Wohnkosten senken und gleichzeitig zukunftsfähige Mobilität befördern“ wurde die Stellplatzsatzung in kleinen Schritten modifiziert. Allerdings mit Auflagen, die unterm Strich nur wenig Kostenminderung ergeben.

Es herrscht große Angst vor großen Schritten: bis zu einem autofreien Quartier lässt man es doch noch nicht kommen. Denn den zu erwartenden Vorteilen steht eine befürchtete Einschränkung der Automobilität gegenüber. Und mancher Planer kann sich anscheinend keine Nicht-Auto-Mobilität vorstellen.

Dabei machen neben Kostenersparnis, Sicherheit und Lebensqualität in autofreien Vierteln zwei Entwicklungen autofreie Quartiere zu einer Notwendigkeit. Lebensnotwendig.

*Steigende Einwohnerzahlen*, weiterer Wohnungsbau, mehr Infrastruktur und Gewerbegebiete erfordern zusätzliche Flächen. Straßen und Parkplätze dürfen nicht expandieren, sondern müssen beschränkt werden.



Als ein Beispiel für autofreies Wohnen in München gilt der Prinz-Eugen-Park

QUELLE © MICHAELA SCHIER

Dazu rückt endlich der *Klimawandel* ins Blickfeld, der sowohl die gebaute Umwelt als auch Leben und Gesundheit der BewohnerInnen bedroht. Notwendig ist eine Entsiegelung der Flächen, so dass Starkregen reguliert, Regenwasser versickern und gespeichert werden kann. Damit auch in Dürreperioden Wasser für das Grün in der Stadt zur Verfügung steht. Es braucht große Bäume und Speichermöglichkeiten für Wasser.

### **Gewohnheiten ändern als Chance**

Schön, denkt mensch, Grün, Ruhe, frische Luft, Platz für die Kinder.

Aber als Gewohnheitstier steigt mensch ins Auto und denkt, das sei die einzig denkbare Form des Fortkommens. Zumindest denkt anscheinend die Stadtplanung, dass mensch so denkt.

Falsch: wenn wir der Studie „Mobil in Deutschland“ trauen können und sie als Maßstab nehmen, dann haben 44 Prozent der Haushalte in München kein Auto, innerhalb des Mittleren Ringes sogar mehr als 50 Prozent.

Um auch den anderen die Verkehrswende schmackhaft zu machen, müssen umweltfreundlichere Alternativen leicht zugänglich und der persönliche Gewinn durch ein autofreies Leben erlebbar sein.

Autofreie Wohnprojekte sind weder Hexenwerk noch mit Zwang durchsetzbar. Sie entsprechen einem Bedürfnis und entstehen durch Initiative von Menschen in Haushalten, die auf lange Sicht kein Auto besitzen wollen. Sie eint die Grundidee, dass alle, die in einem Quartier wohnen, sich gemeinsam für die Qualität „autofrei“ im Wohnumfeld engagieren.

Die Rechtslage zwang und zwingt aber immer noch viele dieser Projekte, (Tief-)Garagen zu bauen – zu Kosten, die wie eine Bestrafung des Wohninteresses wirken und einen Behördenkrieg auslösen, der die Umsetzung autofreier Quartiere auf den Sankt Nimmerleins-Tag zu verschieben vermag. Dennoch gibt es gelungene Projekte; sie können besichtigt werden.

### **Beispiele für autofreie Wohnprojekte – vorgestellt beim BUVKO**

Der bundesweite Umwelt- und Verkehrskongress tagte dieses Jahr leider doch nicht in München, sondern online, aber bot die Gelegenheit, einige Projekte vorzustellen.

#### **Autofreie Wohnanlage Hamburg-Saarlandstraße**

Vor 30 Jahren begannen die Vorbereitungen, die Lawaetz-Stiftung entwickelte das Projekt, es bedurfte viel politischer Unterstützung. Zum Glück fand sich ein Grundstück, und seit 21 Jahren ist dieses Modellprojekt fertiggestellt. Zu den 49 Wohnungen

der WEG kommt das Projekt „LmB“ mit 14 Behindertenwohnungen hinzu.

Der Mitgründer und Bewohner Rainer Licht zeigte, wie die Gemeinschaft das schwer erkämpfte Projekt langfristig trägt. Seit 21 Jahren werden die autofreien Ziele hochgehalten. Dennoch ist genug Flexibilität gegeben, um temporären Auto- bzw. Transportbedarf zu ermöglichen.

#### **Stellwerk60 in Köln**

Das Quartier mit 450 Miet- und Eigentumswohnungen und Reihenhäusern erklärte Hans-Georg Kleinmann, Mitinitiator, Bewohner und Vorsitzender des Vereins Nachbarn60. Das ganze Viertel ist primär durch Fußwege erschlossen, es gibt eine



QUELLE © HANS-GEORG KLEINMANN

Stellwerk60 in Köln: hier können Kinder unbeschwert auf der Straße spielen

Mobilitätsstation und Car-Sharing. Da der Investor sich nicht auf 100 Prozent autofrei einlassen wollte, gibt es außerhalb ein Parkdeck mit 80 Stellplätzen für Bewohner:innen, zusätzlich 30 Parkplätze für Besucher:innen und 10 für Car-Sharing-Fahrzeuge. Dieses Parkdeck lässt sich im Bedarfsfall nicht nur erweitern, sondern auch vollständig abbauen. In die Siedlung selbst kann man nur mit kostenpflichtiger Genehmigung einfahren. So bietet sich hier den Kindern ein riesiger Spielplatz, es gibt Platz für Straßenfeste, viel Grün und geradezu ländliche Ruhe in nur 2,5 km Entfernung vom Dom und Hauptbahnhof.

Inzwischen wurde Kleinmann eingeladen, auch zur Planung des neuen Stadtteils Köln-Kreuzfeld Expertise einzubringen.

Es fällt auf, dass fortschrittliche Städte wenigstens Quartiers-Garagen einplanen. Die machen zwar noch kein autofreies Viertel aus, aber die Richtung stimmt; und wo nicht Tiefgaragen verbuddelt, sondern Parkdecks errichtet werden, lassen sich diese im Sinne der Verkehrswende leicht zurückbauen.



QUELLE © GUNHILD PREUSS-BAUER

Fahrradschuppen mit aufgehängten Bobbycars in Köln

### Autofrei Wohnen im Ausland

Spannend ist ein Blick in die Schweiz. Der VCS, Verkehrs-Club der Schweiz, begleitet mit der *Plattform autofrei/autoarm Wohnen* seit 2014 die kleinen und großen Projekte, die in der Schweiz in viel größerer Zahl als in Deutschland entstehen. Bei ähnlichen rechtlichen Grundlagen wie in Deutschland konnten spektakuläre Projekte entstehen. Ob sechs oder 400 Wohnungen, in Stadt oder Land, die Stellplatzschlüssel liegen unter 0,5, oft nahe bei 0,0.

Samuel Bernhard aus Basel berichtete: Die Bauherren sind in sehr vielen Fällen Genossenschaften und/oder kommunale Akteure. Die Autofreiheit muss klar kommuniziert werden und ist auch in Verträgen zwischen Kommunen, Bauherr und Bewohner:innen festgeschrieben, auch die Bedingungen für „lebensnotwendige“ Ausnahmen sind geregelt. ÖV und Radinfrastruktur spielen eine enorm wichtige Rolle. In die Projekte eingebundene Gewerbebetriebe bereichern das Wohnumfeld, können aber auch z.B. wegen des Lieferverkehrs problematisch sein.

Die vielfältigen Erfahrungen aus der Schweiz sollten vom Stadtrat interessiert aufgenommen und eigene experimentelle Projekte aktiv angeschoben werden.

### Stellplätze reduzieren – mindestens!

Ein paar weniger Autos als Opfergabe für Klimaschutz konnte man sich bei der Landeshauptstadt dann aber doch vorstellen und holte sich u.a. die Projektbeteiligung an der „BuWoMo“. Nicht zu radikal, zahlen tut das Umweltbundesamt.

Das Projekt des VCD „Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität“ (BuWoMo) will

- Zugang zu klimaverträglichen Verkehrsmitteln am Wohnstandort als Alternative zum Auto erleichtern,
- Wahlfreiheit fördern durch das Bereitstellen verschiedener Mobilitätsangebote (plus deren Infrastruktur) als Alternative zum Auto,
- den mobilitätsbedingten CO<sub>2</sub>-Ausstoß senken,
- innovative Mobilitätskonzepte anstoßen und bei der Umsetzung begleiten (Bestand und Neubau).

BuWoMo wendet sich nicht an einzelne Bewohner:innen, sondern an Behörden, Stadtplaner, Investoren und Bauherren.

In acht Modellregionen – darunter München mit Holzkirchen – erprobt der VCD Wege, alle in Bauvorhaben Eingebundene auf verschiedenen Wegen zu motivieren und zu beraten. Statt Platz für Autos zu betonieren, sollen leicht nutzbare, umweltfreundlichere Mobilitätsangebote am Wohnort entstehen.

Vernetzung und Dialog zwischen Wohnungsunternehmen, Kommunen, Mobilitätsdienstleistern u.a., fachlicher Austausch und die Vorstellung von Good-Practice-Beispielen fördern die Beschränkung von Auto-Mobilität. Dafür müssen das Zu-Fuß-gehen, das Radeln, die Nutzung des ÖV, die gemeinsame Fahrzeugnutzung und die E-Mobilität attraktiver werden. Und alle, die vor Ort wohnen, müssen darüber Bescheid wissen – also informiert werden.

### Am Ende des Jahrzehnts

werden wir sehen, wieviel davon realisiert worden ist.

In optimistischen Träumen sehe ich, dass fürs Kreativquartier ausschließlich Bewerber für autofreie Wohnprojekte den Zuschlag bekommen, eine autofreie Bayernkaserne mit Mobilitätsstationen an allen Seiten, eine Arrondierung Kirchtrudering, die mit einer einzigen kleinen Quartiersgarage und gutem ÖV hohe Lebensqualität bietet, das Verbot von Tiefgaragen, wenn dafür auch nur ein einziger alter Baum abgeholzt werden muss. Ich sehe Familien, die von der Wohnung über grüne Wege in nahe Erholungsgebiete radeln oder wandern oder die berühmte attraktive Umgebung Münchens auf dem Schienenweg erreichen.

In Alpträumen sehe ich Menschen, die vor der unerträglichen Hitze in der Stadt Richtung Gletscherreste streben. Und die anderen, die zurückbleiben, weil sie sich das nicht leisten können.

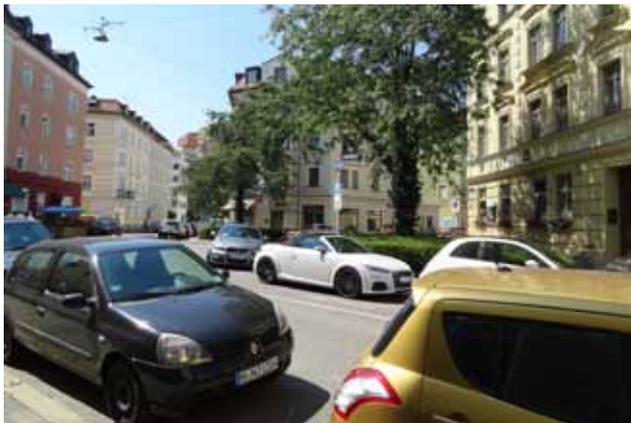
*Gunhild Preuß-Bayer, Dipl.-Math. / Genetik / Umweltschutztechnik vertritt den Bund Naturschutz im Münchner Forum e.V., ist Mitglied im Programmausschuss und Leiterin des Arbeitskreises ‚Gesunde, lebenswerte Stadt‘. Sie engagiert sich seit 25 Jahren bei der Initiative ‚Wohnen ohne Auto‘ [www.wohnen-ohne-auto.de](http://www.wohnen-ohne-auto.de), seit 20 Jahren beim ‚Tag gegen Lärm‘ und wünscht sich eine umwelt- und menschenfreundliche Mobilitätskultur.*

# Westend Kiez - Versuch, ein Stadtareal in ein verkehrsberuhigtes Quartier umzuwandeln

SYLVIA HLADKY

Warum ist es – aus unserer Sicht – notwendig, verkehrsberuhigte Quartiere zu schaffen? Zu den wichtigsten Aspekten zählen der Klimaschutz, die Verkehrssicherheit, die Schadstoffbelastung der Luft, die Lärmbelastung und die fehlenden Freiflächen in der Stadt. München ist mit 5.027 Einwohner\*innen pro km<sup>2</sup> die Stadt mit der höchsten Einwohnerdichte in Deutschland. Es gibt viele Studien zu den oben genannten Aspekten, aber vieles lernt man nur, wenn man versucht, einiges davon in der Praxis umzusetzen. Wir, die Manufaktur Mobilität und Verkehr der Münchner Initiative Nachhaltigkeit (MIN), wollen deshalb innerhalb der nächsten zwei bis drei Jahre ein Areal im Münchner Westend in ein verkehrsberuhigtes Quartier, vergleichbar mit einem Superblock in Barcelona, umwandeln.

Das Westend hat viele Eigenschaften, die es zu einem idealen Versuchsort machen. Es ist der Stadtbezirk mit der dritthöchsten Einwohnerdichte Münchens, dem höchsten Anteil an Verkehrsflächen bezogen auf die Gesamtfläche (37 Prozent) und dem geringsten Anteil an Grünflächen pro Einwohner. Außerdem wird das Bild des Westends stark vom ruhenden Verkehr geprägt.



QUELLE © SYLVIA HLADKY

Ligsalzstraße / Ecke Kazmairstraße

## 1. Schritt: Legitimation durch Bürgerbeteiligung

Der erste wichtige Schritt der Transformation im Projekt Westend Kiez war deshalb die Beteiligung der Bürger\*innen. Im Rahmen von drei Online-Veranstaltungen wurden Ideen und Vorschläge entwickelt, die dann in einer Versammlung auf dem Platz vor dem Verkehrszentrum bewertet und mit neuen Anregungen ergänzt wurden. Schwerpunkte waren hier die Themen Verkehrssicherheit, Begrünung sowie die Schaffung von Freiraum auf Parkflächen, um die Aufenthaltsqualität im Viertel zu erhöhen. Eine Studie der LMU im Rahmen dieses Projektes lieferte beispielsweise wertvolle Erkenntnisse über die Gefahrenstellen auf den Schulwegen im Quartier.

Als größtes Hindernis für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität stellte sich der nächtliche

Lärm der Gastronomiebesucher heraus. Viele Anwohner\*innen fürchten, dass durch eine Steigerung der Attraktivität des Viertels der Lärmpegel weiter steigt. Ein Aspekt, der sicher nicht nur für das Westend gilt.

Ergänzt wurden die Ergebnisse unserer Beteiligungsveranstaltungen durch eine Fragebogenaktion des Departments Geografie der LMU im Sommersemester 2021. Das Votum der 330 Teilnehmer lässt sich kurz zusammenfassen: Ca. 70 Prozent wünschen sich weniger Verkehr und mehr Grün, 30 Prozent möchten nichts verändern.

## 2. Schritt: Teilprojekte

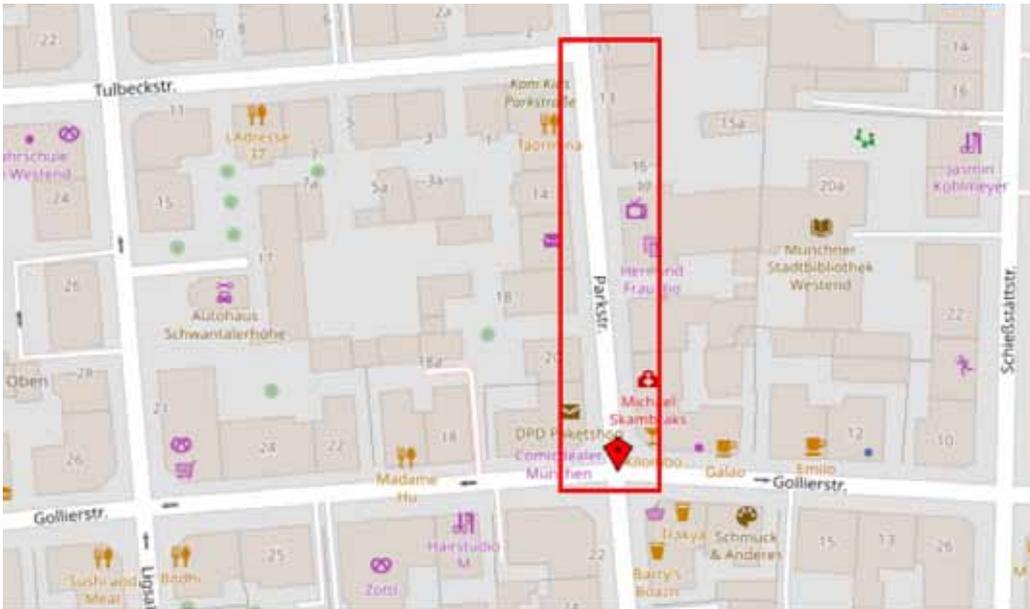
Ein zunächst angedachtes Projekt in der Schießstättstraße musste leider wegen des Umbaus des ehemaligen Saturngebäudes und der dadurch nötigen Baustelle verschoben werden.

Alternativ entwickelten wir daraufhin das „Sommerexperiment Parkstraße“. Die Parkstraße sollte als Teil des „Westend Kiezes“ zwischen Gollierstraße und Tulbeckstraße als *Experimentierfeld* für unterschiedliche Nutzungen dienen.

## Was war das Ziel des Experiments?

Das Experimentierfeld soll zur Klärung folgender Fragen beitragen:

- Unter welchen Rahmenbedingungen sind Autobesitzer\*innen bereit, das Fahrzeug in ein Parkhaus zu stellen, anstatt es auf der Straße zu parken?
- Bietet der Gewinn von mehr Freiraum einen Anreiz, längere Wege zum Auto in Kauf zu nehmen?
- Welche alternativen Mobilitätsangebote werden von den Anwohner\*innen genutzt? Unter welchen Bedingungen können sie einzelne Autofahrten oder sogar ein eigenes Auto ersetzen?
- Neubaugebiete werden unter dem Aspekt Nahmobilität geplant. Sind einige der dafür notwendigen Kriterien (Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte, Grünflä-



Lage der Parkstraße im Westend

flächen sollten mit Pflanzen und einigen wenigen Sitz- bzw. Spielmöglichkeiten bestückt werden. Diese Möbel sollten flexibel einsetzbar sein und im nächsten Jahr im Projekt Schießstättstraße wieder verwendet werden.

Aus den Erfahrungen der Sommerstraßen wussten wir, dass sich die

chen, Spielplätze etc. in der Nähe) auch im Westend erfüllt? Wenn nicht, was müsste sich ändern?

- Wie sieht eine Gestaltung der freiwerdenden Flächen aus, die die Anwohner\*innen dazu animiert, sich dort aufzuhalten?
- Welche Anstöße von außen sind notwendig, damit sich unterschiedliche Nutzungen entwickeln?
- Im Experimentierzeitraum waren Tage ohne Veranstaltungen geplant, um den Anwohner\*innen die Möglichkeit zu geben, den Raum nach ihren Vorstellungen zu nutzen: Welche Nutzungsarten würden entstehen?
- In verkehrsberuhigten Quartieren sollte auch der Durchgangsverkehr reduziert werden: Wie ließe sich der Durchgangsverkehr am besten reduzieren?
- Was ist wichtig, um die Sicherheit und die Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse von schwächeren Verkehrsteilnehmer\*innen zu gewährleisten, z.B. von Kindern und mobil-eingeschränkte Personen.

Anwohner\*innen den neuen Freiraum nur sehr langsam aneignen. Deshalb war geplant, während des Experimentierzeitraums die neu gewonnenen Freiräume für Informationsveranstaltungen und Diskussionen mit den Anwohner\*innen zu nutzen.

### Umsetzung

Mit diesem Projekt bewarben wir uns beim diesjährigen Mobilitätskongress, der für solche Projekte ein Budget ausgeschrieben hatte. Eine Jury, bestehend aus Mitgliedern des Stadtrats, wählte acht Projekte aus, darunter auch unser Sommerexperiment Parkstraße.

Leider wurden während des Genehmigungsprozesses alle Innovationen aus dem Projekt als „nicht genehmigungsfähig“ gestrichen. Übrig blieben fünf Parklets, eine Radabstellanlage und die Umwandlung eines Straßenabschnitts in eine temporäre Spielstraße. Da unser Konzept keine festen Bauten, sondern Grün-Freiflächen beinhaltete, wurde daraus letztendlich eine üppig „begrünte Insel“.

### Verlagerung des ruhenden Verkehrs

Angedacht war die beidseitige Sperrung der Parkplätze im markierten Abschnitt.

Den Anwohner\*innen wurde als Ausgleich ein günstiges Parkangebot im Parkhaus des Schwanthaler Forums gemacht.

Für die Zeit vom 29.8. bis 12.9.2021 sollte der Straßenabschnitt nur für Anwohner\*innen freigegeben werden. Für einige Aktionen sollte die Straße temporär gesperrt werden.

Die freiwerdenden Straßen-



Grüne Insel Parkstraße



Temporäre Spielstraße

Der größte Teil der Anwohner\*innen freute sich über das neue Straßenbild und wünschte sich eine Verlängerung bzw. eine Wiederholung im nächsten Jahr. Natürlich gab es auch Beschwerden wegen der entfallenen Parkplätze, aber diese waren in der Minderzahl.

Die Umwandlung eines Straßenabschnitts in eine temporäre Spielstraße stieß bei vielen Anwohner\*innen auf große Begeisterung. Mehrfach wurde der Wunsch nach einer Wiederholung an uns herangetragen. Mitglieder des Bezirksausschusses 08 nahmen den Erfolg zum Anlass, eine Anfrage an den Stadtrat zur Einführung von temporären Spielstraßen in München zu starten.

Wegen der fehlenden Freiflächen und der wegen Corona untersagten Infoveranstaltungen entfiel auch die begleitende Beobachtung des Nutzerverhaltens. Alle Infoveranstaltungen wurden ins Schwanthaler Forum verlegt.

Erfreulicherweise präsentierte das Forum in seinen Räumlichkeiten eine Sonderausstellung über die „Vision Schießstättstraße“, in der viele Elemente unseres Konzeptes gezeigt wurden.

### Fazit

Unser Konzept beinhaltete eine Umgestaltung der Parkflächen, die eine Untersuchung des Anwohnerverhaltens

ermöglichen sollte. Das war das innovative Element unseres Projektes.

Im Genehmigungsverfahren wurden alle innovativen Ansätze entfernt. Wir konnten den Anwohner\*innen zwar zeigen, wie sich eine Begrünung auf das Straßenbild auswirkt, aber dafür hätte es keines „Experiments“ bedurft. Wenn bei zukünftigen Automobilausstellungen Innovationsprojekte gewünscht werden, dann müssen vorher die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden. Konkret bedeutet dies, dass sich die Stadt z. B. im Rahmen des Städtetags für eine Veränderung der Straßenverkehrsordnung (STVO) einsetzen bzw. kommunale Regelungen anpassen muss.

### Wie geht es weiter?

Das Sommerexperiment Parkstraße war ein Teilprojekt auf dem Weg zum „Westend Kiez“.

Für 2022 planen wir die Umwandlung von ca. 40 Parkplätzen in der Schießstättstraße. Ein Teil davon soll als Standort für alternative Mobilitätsangebote genutzt werden. Zusätzlich möchten wir die bestehenden Grünflächen und ggf. den Spielplatz an der Westseite des Forums attraktiver gestalten. Dazu sind wir bereits mit dem Mobilitätsreferat sowie dem Schwanthaler Forum im Gespräch.

Wir hoffen, dass dieses Projekt, das im letzten Jahr sowohl vom Bezirksausschuss als auch von den Anwohner\*innen sehr positiv aufgenommen wurde, sich diesmal umsetzen lässt.

Ähnliches wünschen wir uns auch für das große Ziel „Westend Kiez“, das wir uns für 2023 vorgenommen haben.

*Sylvia Hladky, ehemalige Leiterin des Verkehrszentrums des Deutschen Museums, Sprecherin des Bündnisses für saubere Luft und Koordinatorin der Manufaktur Mobilität der Münchner Initiative Nachhaltigkeit <https://www.m-i-n.net/westend-kiez/>*



Ausstellung im Schwanthaler Forum

# Mobilität, Stadtgestaltung, Bürgerbeteiligung

## Inspirationen vom BUVKO

MAX MATHEISEN

Als einer der lokalen Mitveranstalter in München trat das Münchner Forum e.V. beim diesjährigen Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO) auf – organisiert von Fuss e.V. und Umkehr e.V., gefördert u.a. durch das Umweltbundesamt. Aus den beiden Arbeitskreisen „Attraktiver Nahverkehr“ und „Schienenverkehr“ gab es Beiträge in der Podiumsdiskussion, den Arbeitsgruppen „Öffentlicher Verkehr der Zukunft“ und „Öffentlicher Verkehr und Pandemie“ sowie als virtuelle Exkursion.

**Z**entrales Thema des BUVKO ist die Bedeutung von Umweltverbund und Verkehrswende. Vor dem Hintergrund heutiger multipler Krisen, Pandemie, Klima, Migration liefert der BUVKO interessante Inspirationen und Perspektiven für künftige Mobilitätsformen, Stadtgestaltung und Bürgerbeteiligung.

### Konflikte um die Nutzung der Fläche

In unseren über Jahrzehnte und Jahrhunderte gewachsenen Städten ist der Platz oft das begrenzende Element: zusätzlich zu schaffende grüne Freiflächen, Plätze für Begegnungen und separate oder gemischte Spuren für unterschiedliche Verkehrsträger konkurrieren miteinander und schaffen Konflikte um die Nutzung der Fläche – Verkehrsflächen, Aufenthaltsqualität, Stadtklima. Wenn wir den Raum in unseren Städten jetzt umbauen, werden finanzielle Mittel und aufgewendete Zeit erfolgskritisch. Umso wichtiger ist es, jetzt genau das Richtige zu entwickeln, zu entscheiden, zu bauen. Ein breiter gesellschaftlicher Konsens hilft dabei genauso wie eine möglichst präzise Kenntnis von Anforderungen, Bedürfnissen, Wünschen an die Mobilität.

### Stimmungsbild der Interessenvertreter

Einig sind sich die Diskutierenden der Podiumsdiskussion, wenn es darum geht, Konflikte zwischen den Mobilitätsformen abzubauen, aufeinander zuzugehen und Gegensätze in Frage zu stellen: Vertreter von zu-Fuß-gehenden, eingeschränkt mobilen Menschen, Radfahrenden, Autofahrenden und von Nutzern öffentlicher Verkehrsmittel – jeder möchte gern als nächstes ein Projekt zusammen mit einem Partner mit „gegensätzlichen“ Ansicht machen. Alltägliche Momentaufnahme: trotz Straßenverkehrsordnung herrsche oft das Recht des Größeren, Schnelleren, Stärkeren – Radfahrende und zu-Fuß-gehende / Autofahrende und Radfahrende / schnelle und langsame Autofahrende – je nachdem, auf welcher Trasse man sich gerade bewege – vielleicht auch ein „german issue“.

### Vortragende inspirieren mit ihren Botschaften

Vier Botschaften der Vorträge des Plenums in Kürze: **Prof. Dr. Benedikt Boucsein** (Lehrstuhl Urban Design TUM) spannt einen Bogen über Vergangenheit und Zukunft und stellt heraus: *die Verkehrswende ist unvermeidlich* – wir seien mobiler geworden, die Verkehrsleistung habe über Jahre und Jahrzehnte zugenommen – weshalb der Verkehr einen erkennbaren Anteil am ökologischen Fußabdruck habe. Wer erinnere sich noch an die Aktion von Petra Lejeune und Hermann Grub, als sie 1978 in der Adalbertstraße Rollrasen auslegten?

**Katja Beaujean** (Planungsreferat LHM) präsentiert *Sommerstraßen* als positives Beispiel von *bürgerschaftlicher Beteiligung* und *Umsetzung* durch die *Verwaltung*. Der Bezirksausschuss als kleinste demokratische Einheit ist das Entscheidergremium – Anstoß liefere eine engagierte Bürgerschaft.

Pop-up-Radwege polarisieren nicht nur Parteien, Regierung und Verwaltung – sie lehrten uns auch *agiles Denken und Handeln*: rasch starten mit



Pop-up-Radwege 2020 in München

QUELLE © KLAUS BÄUMLER

*Provisorien, stetig verbessern* mit dem 80/20 Ansatz hin zu einem Konzeptstandard – das erläutert **Felix Weisbrich** (Grünflächenamt Berlin Kreuzberg), ein der Wegbereiter der Pop-up-Radwege.

**Roland Gruber** (Architekt) betont: *Veränderung müsse Spaß machen* – es sei vor allem ein gesellschaftlicher Prozess – je intensiver die Beteiligung, desto größer Akzeptanz, Identifikation und Begeisterung für einen breiten Konsens.

### Wie weit in 15 Minuten?

Die 15-Minuten-Stadt ist das Thema der Zeit. Doch wie weit in 15 Minuten kommen? Zu Fuß sind es ca. 1 bis 1,5 Kilometer, mit dem Fahrrad etwa 5 Kilometer. Braucht es da nicht Netze, Takte und Zugänge, um in 15 Minuten bspw. 10 oder 20 Kilometer weit zu kommen? In verdichteten Metropolen ermöglichen dies leistungsfähige Trassen in Sammelverkehrssystemen auf Schiene und Asphalt – klimafreundlich und sozial-gerecht.



QUELLE © FRIEDRICH GRÖSSING

U-Bahn als Transportmittel

### Die drei Zukunftspfade der Mobilität

Mobilität der Zukunft bedeutet eine Gleichung mit vielen Unbekannten. Solange bis diese drei Kriterien für die Zivilgesellschaft nicht transparent dargestellt werden: Wirksamkeit bzgl. ökologischem Fußabdruck, Nutzen-Kosten-Verhältnis und die Erhebung differenzierter Mobilitätsdaten.

Zukünftig werden diese drei Kriterien Mobilität bestimmen und für das Stadtbild prägend werden: Verkehrswende ist das eine, Antriebswechsel und Technologiesprung das andere. *Verkehrswende* als Mobilität im Umweltverbund mit menschlichem Antrieb ergänzt um Mobilitätsformen wie Zu-Fuß-Gehende, Radfahrende und öffentlicher Personenverkehr. Politisch durchaus gewollt, in der Umsetzung verhalten, in Attraktivität und Akzeptanz, positiv gesagt, wenig beliebt. *Antriebswechsel*, die Umstellung von fossiler auf elektrische Energie: von der Industrie forciert, in der Gesamtheit des Nutzererlebnisses noch mit einigen Unterbrecherkontakten, Bequemlichkeit und Platzprobleme bleiben weitge-

hend erhalten. *Technologiesprung*, neue, immer und überall verfügbare Formen der Mobilität auch auf dem Wasser oder in der Luft: bereits heute stehen Elektro-Tretroller an jeder Ecke – werden sie künftig durch autonome Kleinbusse ergänzt, fährt ein individueller Fahrdienst auf Anforderung vor.

### Wer bietet Lösungen – Technologie oder soziale Akzeptanz?

Antriebswechsel und Technologiesprung vereinen weitgehend die Hoffnung, heutige Probleme mit Technik zu lösen. Aufmerksamkeit und Versprechen der Neuheit – einfacher, bequemer, günstiger. Genügen diese Kriterien auch in Zukunft noch? Die Verkehrswende setzt bei Vielen mehr oder weniger große Änderungen des Verhaltens voraus – eine weitgehend unbequeme Sache, die wenig Freiwilligkeit auslöst. Beteiligung ist ein Schlüssel für Akzeptanz, Identifikation, Begeisterung. Je breiter die Basis für einen Konsens, desto erfolgreicher wird Verkehrswende: aus Überzeugung, nicht aufgrund von Verboten oder über Bepreisung. Wo bleiben neue wettbewerbsfähige Angebote im öffentlichen Verkehr hinsichtlich Fahrzeit, Preis, Komfort?

### Die Stadt neu denken

Die große Chance liegt darin, die Herausforderungen der Zeit gesellschaftlich zu gestalten. Was war zuerst da: die Tiefgarage, das Auto oder der Mittlere Ring? Auf jeden Fall produzieren neue Straßen neuen Autoverkehr. München ist seit Jahren Stau-Hauptstadt mit größter Pkw-Dichte und höchster Flächenversiegelung. Seit den 1970er Jahren hat München den Mittleren Ring für die Autofahrenden – bis heute fehlen in anderer Skalierung der Altstadt-Radl-Ring und der S-Bahn Vollring.

Mobilität als integraler Bestandteil einer polyzentrischen Gestaltung von Stadt und Umland: mit komfortablen Wegen für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende, mit Netzen und Takten im öffentlichen Verkehr, mit Trassen auf Schiene und Asphalt. Mit Quartiers-Bahnhöfen als Verknüpfungspunkten, sozialen Orten und identitätsstiftenden Elementen. Systemfunktionen und Erscheinungsbild der Stadt neu denken: es geht nicht mehr ums Ob, sondern ums Wie. Wie radikal, moderat oder reaktionär wir das wünschen, planen, entscheiden, umsetzen, liegt an uns. Bürgerschaftliche Beteiligungsformen und Gelegenheit zur Mitsprache gibt es genügend in unserer freiheitlichen Demokratie.

*Max Matheisen, Dipl. Ing. (FH) Produktentwicklung. Neben meiner beruflichen Profession interessieren mich aus bürgerschaftlichem Interesse Themen rund um Mobilität, Stadtentwicklung, Bürgerbeteiligung.*

# „Akzeptanz wird bei dem Thema wichtig werden“ – Interview mit Georg Dunkel, Referent des neu geschaffenen Mobilitätsreferats

**Münchener Forum:** Wir möchten mit Ihnen über die Mobilitätsstrategie sprechen. Am 1.1.2021 wurden im neu geschaffenen Mobilitätsreferat die Kompetenzen für die Planung und Steuerung der Mobilität in München gebündelt. Sie sind damit zentraler Ansprechpartner für alle strategischen Belange der Mobilität und des Verkehrs in München. Wie kam es dazu?

**Georg Dunkel:** München ist eine immer dichter werdende Stadt. Bei allen größeren Planungsprojekten in den letzten Jahren ging es immer auch um die Frage: Wie gehen wir mit dem zunehmenden Verkehr um? Welche Lösungsansätze bieten wir? In den Bürgerversammlungen drehen sich 80 Prozent der Anträge aus der Bürgerschaft um Verkehrsthemen. Dies ist das eigentlich zentrale Thema, das im Moment im öffentlichen Fokus der Bürgerinnen und Bürgern steht. Daher war es auch aus meiner Sicht absolut naheliegend und notwendig, dieses zentrale Thema in der Stadtverwaltung stärker zu bündeln, um von der Planung, der Strategie, der verkehrsrechtlichen Anordnung, aber auch der verkehrsplanerischen Moderation wirklich alles in einem Referat zu haben. Es ist ein sehr konfliktreiches Thema. Aber wir sind nach wie vor nicht diejenigen, die die Maßnahmen baulich umsetzen und auf die Straße bringen. Das machen weiterhin die Kolleginnen und Kollegen vom Baureferat sowie bei den Stadtwerken, wenn es um Tram- und U-Bahn-Projekte geht. Unser Referat bereitet die Lösungen für den Stadtrat vor und führt sie herbei. Das ist die zentrale Rolle dieses Referats.

**Münchener Forum:** Sie sitzen mit ihrem neuen Referat mitten in der Altstadt direkt am Rindermarkt. ...

**Georg Dunkel:** Wir sitzen mit der Referatsleitung und Geschäftsleitung direkt am Rindermarkt. Der Geschäftsbereich I, der Strategie-Bereich, sitzt in der Blumenstraße in enger Nähe zum Planungsreferat, und unser Geschäftsbereich II, für das Bezirks- und Verkehrsmanagement zuständig, also für die Planung und die dauerhafte und temporäre verkehrsrechtliche Anordnung, etwa für Baustellen in dieser Stadt, sitzt in den „alten Räumlichkeiten“ des Kreisverwaltungsreferats in der Implerstraße, ergänzt mit der Verkehrszentrale in der Schragenhofstraße. Wir haben zudem einige Kolleginnen und Kollegen aus dem Baureferat bekommen, weil wir die Straßenraum-Aufteilungen jetzt mit etwas mehr fachlicher Kompetenz bei uns im Referat vorbereiten, bevor es



QUELLE © PRESSEAMT MÜNCHEN, MICHAEL NAGY

Georg Dunkel, Jahrgang 1973, in Nordrhein-Westfalen geboren. Er studierte Bauingenieurwesen mit den Schwerpunkten Verkehrswesen und Raumplanung an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) in Aachen. München-Erfahrung sammelte er in über 20 Jahren beruflicher Tätigkeit vor Ort, überwiegend beschäftigt mit Verkehrsplanung und Verkehrsentwicklung. 2017 übernahm er die Leitung der Abteilung Verkehrsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung und hat dort Ziele, Leitlinien und Maßnahmenkonzepte für Verkehr und Mobilität in München entwickelt. Dies schloss auch die Verkehrserschließungsplanung sowie Forschungs- und Innovationsprojekte mit ein. Seit Anfang 2021 steht er an der Spitze des neu gebildeten Mobilitätsreferats der Landeshauptstadt München.

dann in die konkrete Planung des Baureferates geht. Zudem sind einige Kolleginnen und Kollegen aus dem Referat für Arbeit und Wirtschaft zu uns gekommen. Auch dorthin gab es Schnittstellen, die wir jetzt etwas bereinigt haben. In der Summe sind im neuen Mobilitätsreferat Abteilungen und Kolleginnen und Kollegen aus vier Referaten zusammengelassen.

Es sind rund 350 Kolleginnen und Kollegen, die wir aktuell haben. Ich bin sehr froh, dass wir mit dem Eckdaten-Beschluss des Stadtrats noch weiter wachsen zu dürfen. Wir bekommen mehr Personal, um die Vielzahl der Anträge, der Fragen, aber auch der Planungsprojekte in dieser Stadt mit der gewünschten Qualität bearbeiten zu können.

**Münchener Forum:** Vor welchen konkreten Herausforderungen stehen Sie in den nächsten Jahren?

**Georg Dunkel:** Die zentralen Herausforderungen sind für mich zwei Aspekte, die besonders im Fokus stehen. Auf der einen Seite das Thema Klimaschutz und Klimaanpassung. Wir wollen und müssen die

Klimaziele wirklich erreichen. Der Verkehrssektor hat hier große Hausaufgaben zu machen; wir brauchen eine große Veränderung im Verkehrsbereich.

Auf der anderen Seite sind wir eine weiterhin wachsende Stadt und eine weiter wachsende Region. Das heißt, auch die Verkehrsnachfrage wird weiter steigen, sowohl auf den Straßen als auch nach öffentlichen Verkehrsmitteln. Die meisten Systeme sind an ihre Grenzen geraten. Da die Fläche für den Straßenraum nicht erweiterbar ist, kann die Lösung nicht noch mehr Autoverkehr sein, das Auto ist ja auch nicht das effizienteste Verkehrsmittel. Das heißt, wir müssen massiv den öffentlichen Verkehr ausbauen. Der Stadtrat hat auch hier kürzlich grünes Licht gegeben für ein großes ÖV-Bauprogramm. Ich hoffe auch, dass die neue Bundesregierung uns hier bald die richtigen Lösungsvorschläge bei der Finanzierung der Projekte anbietet. Die Finanzierung vieler Projekte ist ja in den letzten Jahren beim öffentlichen Verkehr unklar und deshalb auch verzögert gewesen. Daher ist eine zentrale Aufgabe im Rahmen unserer 19 Teilstrategien der Mobilitätsstrategie, die wir verfolgen, das Thema ‚Finanzierung‘. Hier werden wir die richtigen Lösungen mit Bund und Ländern auch finden.

**Münchner Forum:** Herr Dunkel, Sie haben vor, dass bis 2035 der gesamte Verkehr in München klimaneutral sein soll. Bis 2025, also in knapp vier Jahren, wollen Sie 80 Prozent des Verkehrs emissionsfrei gestalten. Ist dieses Ziel überhaupt realistisch?

**Georg Dunkel:** Es ist eine große Herausforderung. Hinsichtlich 2035 sind wir in enger Kooperation mit dem Klima- und Umwelt-Referat (RKU): Welche Maßnahmen brauchen wir konkret, um die Klimaneutralität zu schaffen? Es gibt durchaus Anzeichen dafür, dass dieses Ziel auch erreichbar ist, wenn wir die notwendigen und machbaren Maßnahmen jetzt beginnen.

Bis 2030, also fünf Jahre früher, wollen wir einen Fahrten-Anteil von 30 Prozent für den öffentlichen Verkehr in dieser Stadt haben. Wir sind im Moment so bei 25 Prozent. Das klingt auf den ersten Blick nicht viel, bedeutet aber gewaltige Investitionen für Baumaßnahmen für notwendige Taktverdichtungen. Von daher stellt dieses Paket an ergänzenden Tram-bahn-Projekten, auch einige U-Bahn Projekte wie die U9, auch die U-Bahn Richtung Freiam nach Westen und in das neue SEM-Gebiet im Münchner Nordosten, eine ganz, ganz notwendige Voraussetzung für diese Stadtentwicklungsmaßnahmen dar, damit wir das schaffen.

Das Ziel 2025 möchte ich präzisieren. Der Stadtrat hat mit dem Bürgerentscheid „Saubasog i“ die Vorgabe gegeben, dass 80 Prozent des Verkehrs im Umweltverbund emissionsfrei sind. Dieses Ziel ist eigentlich kurzfristig die größte Herausforderung. Auf der anderen Seite sind wir davon aber gar nicht so wahnsinnig weit weg. Wenn wir uns die letzte „MiD 2017“ anschauen oder in der Befragung „Mobilität in Deutschland“ das Mobilitätsverhalten der Münchnerinnen und Münchner, so liegen wir in der Summe der Fußverkehrswege, Radverkehrswege und der Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, bei 66 Prozent.

**Münchner Forum:** Das sind 34 Prozent-Anteile für das Auto.

**Georg Dunkel:** Diese 34 Prozent müssen wir reduzieren und unter dem Stichwort „lokal emissionsfrei“ auch durch Elektrofahrzeuge ersetzen, Wir müssen die Hebel ansetzen, um die Attraktivität vor allem des Radverkehrs, aber auch bei den Öffis zu verbessern, damit wirklich deren Anteil steigen kann. Auch das Thema Sharing ist wichtig. Hier hat der Stadtrat vergangene Woche einen massiven Ausbau beschlossen.

Landeshauptstadt München

Mehr bewegen.  
Als nur sich selbst.

„Auto oder U-Bahn? Zu Fuß oder mit dem Rad?  
München unterwegs liefert mir neue Ideen für den Weg durch meine Stadt mit Angeboten zu allen Verkehrsmitteln aus einer Hand: Weil die Mobilität von morgen mich heute schon weiter bringt.“

muenchenunterwegs.de

MÜNCHEN UNTERWEGS

QUELLE © LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, MÜNCHEN UNTERWEGS

In den nächsten vier Jahren werden unter anderem bis zu 200 Mobilpunkte entstehen, die das Sharing attraktiver machen.

Wir müssen auch über Restriktionen nachdenken. Wie mache ich das Autofahren etwas unattraktiver? Womit wir dann beim Thema Gebühren sind. Wie werden sich die Parkgebühren in dieser Stadt entwickeln? Wie werden sich die Lizenzen für Anwohnerinnen und Anwohner entwickeln? Auf der einen Seite stellen sie Restriktionen dar, auf der anderen Seite aber auch Einnahmen, die wir erzielen. Sie helfen uns, die notwendigen Ausbaumaßnahmen, auch für den Radverkehr, aber auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich zu unterstützen.

Wir kennen viele Erfahrungen mittlerweile aus anderen Städten weltweit, die die City-Maut eingeführt und sehr positive Erfahrungen gemacht haben. Man muss auf der anderen Seite aber sagen, dass in Deutschland der Rechtsrahmen noch gar nicht vorhanden ist, sie einführen zu können. Von daher geht die Forderung in Richtung neuer Bundesregierung, zumindest den Rechtsrahmen vorzubereiten über die Bepreisung des fließenden Verkehrs. Citymaut muss dies vielleicht gar nicht zwingend heißen. Aber es geht darum, ein System zu finden, um den Autoverkehr, den wir auch in Zukunft haben werden, effizienter, aber trotzdem in dieser Stadt flüssig halten zu können. Dabei kann die Bepreisung helfen.

Sie muss aber natürlich auch eine soziale Ausgewogenheit enthalten. Dazu werden Sondervereinbarungen nötig sein: Wer zahlt welche Preise? Das wäre dann der zweite Schritt, dass wir als Kommune dann auch mit wissenschaftlicher Unterstützung ein klares Konzept für München und für diese Region entwickeln. Wie konkret sollte dieses Bepreisungssystem aussehen? Es gibt vom ifo Institut, aber auch von anderer Seite erste Vorschläge dazu. Darauf wollen wir gerne aufbauen, aber das wollen wir natürlich im Dialog mit der Stadtgesellschaft und im Entscheidungsprozess mit dem Stadtrat vertiefen. Das verlangt rechtliche Voraussetzungen, von denen wir hoffen, dass der Bund diese schafft.

Wir wollen die Zeit bis dahin auch nutzen, um für München einen konkreten Vorschlag zu entwickeln.

Zum ruhenden Verkehr hatte ich schon angedeutet,

in welche Richtung es gehen kann: Der Bund hat beim Thema Anwohnerlizenzen ja die Entscheidungskompetenz über die Höhe der Lizenzgebühren den Ländern übertragen. Wir warten jetzt sehr gespannt, was uns der Freistaat Bayern hier in den nächsten Wochen mitgeben wird. Andere Bundesländer haben die ersten Vorschläge schon auf dem Tisch. Baden-Württemberg und Bremen, NRW, glaube ich, ist auch kurz davor. Das heißt, der Rahmen, inwieweit wir von den heutigen 30,70 EUR pro Jahr nach oben gehen können, wird sich wahrscheinlich auch hier in Bayern verändern. Was ist gesellschaftlich tragbar? Wie lässt sie sich staffeln? Welche Steuerungswirkungen sind damit verbunden? Und auf der anderen Seite: Wie vermitteln wir den Bürgern, wenn wir mögliche Mehreinnahmen dem städtischen Haus-



QUELLE © LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, MÜNCHEN UNTERWEGS

halt zuführen, wenn wir diese nicht sofort wieder in den Ausbau des Mobilitätssektors investieren? Daher müssen wir klar aufzeigen, dass das Geld in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs gesteckt wird, in den Ausbau der Radinfrastruktur. Das ist zumindest ein erster Schritt zur Akzeptanz. Trotzdem: Akzeptanz wird bei dem Thema wichtig werden. Das muss sehr sorgfältig im Dialogprozess entwickelt werden.

*Das Interview ist die gekürzte Fassung des Gesprächs, das Ulla Ammermann mit dem Münchner Mobilitätsreferenten Georg Dunkel unter dem Titel „Mobilitätswende 2030“ geführt hat. Es wurde am 08. November 2021 in der Sendung „Forum aktuell“ des Münchner Forums auf dem BürgerKanal LoRa 92,4 ausgestrahlt. Die vollständige Fassung kann auf der Webseite des Münchner Forums nachgehört werden. <https://muenchnerforum.de/mobilitaetswende-2030-gespraech-mit-georg-dunkel-mobilitaetsreferent-der-lh-muenchen/>*

# Mobilitätskongress: bedeutender Impuls für die Mobilitätswende

GEORG DUNKEL

Das Mobilitätsreferat hat während der IAA Mobility zum 1. Münchner Mobilitätskongress geladen. Ein Ziel war es, den Dialog der Beteiligten zu fördern und in einen echten Austausch zu kommen. Aus Sicht des Referats ist dies gelungen: Vom städtischen Kongress ging ein starker Impuls aus, die Verkehrswende für die Stadt kraftvoll anzupacken.

**R**und 400.000 Besucher\*innen aus 95 Ländern in sechs Tagen. Mehrere Demonstrationen und ein Klimacamp. 20.000 Presseberichte, eine bedeutende Medienreichweite auch in China und den USA, Japan und Brasilien, Spanien und Italien: Die IAA Mobility 2021 hat München, das kann man durchaus sagen, national und auch international für einige Tage ins Licht der Öffentlichkeit gerückt.

Klimawandel ist – in München haben die Emissionen durch den Verkehr einen Anteil von 18,4 Prozent am Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase –, das ist unbestritten.

Ich möchte den bereits genannten Zahlen einige weitere hinzufügen: 34 Diskussionen, Impulsvorträge und Workshops an vier Tagen, 21 Exkursionen zu neun bürgerschaftlichen Projekten im Stadt-

gebiet, 1.100 Anmeldungen, hochkarätige Mitdiskutant\*innen aus dem gesamten Spektrum des Verkehrsbereichs – das ist die Erfolgsbilanz des Mobilitätsreferats für den 1. Münchner Mobilitätskongress, der zeitgleich zur IAA Mobility auf der Theresienhöhe stattfand.

Lange war, ebenfalls wegen der Corona-Pandemie, unklar, ob der vom Stadtrat beschlossene Kongress überhaupt stattfinden würde können und, wenn ja, in welchem Rahmen. Als dann doch der Startschuss fiel, schien die verbleibende Zeit sehr

knapp. Eine ausgeruhte Planung, wie wir sie uns im Mobilitätsreferat gewünscht hätten, war nicht mehr möglich. Nur mit dem großartigen Einsatz meiner Mitarbeiter\*innen, die die schwierigen Rahmenbedingungen als Herausforderung angenommen haben, war es möglich, dass wir dennoch nur wenige Monate später ein inspirierendes Kongressprogramm vorstellen konnten, das von neun bürgerschaftlichen Projekten im Stadtgebiet flankiert wurde.

Die Organisation des 1. Münchner Mobilitätskongresses, ohne auf bestehende Erfahrungen zurückgreifen zu können, war für unser noch junges, im Aufbau befindliches Referat eine fordernde Aufgabe. Dass wir sie als Team gemeistert haben, darauf bin ich durchaus stolz – zumal das Mobilitätsreferat als



QUELLE © LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, MARIENHAGEN/JOHN

Auftakt des 1. Münchner Mobilitätskongresses mit Mobilitätsreferent Georg Dunkel, Oberbürgermeister Dieter Reiter und 2. Bürgermeisterin Katrin Habenschaden (v.l.)

Die Branchenmesse war in mehrerlei Hinsicht eine Premiere für die Landeshauptstadt: Sie war zum ersten Mal zu Gast in München und trat, auch das eine Neuerung, mit einem gänzlich neuen Konzept an. Dies geschah vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie, die die Organisation einer solchen Großveranstaltung zusätzlich erschwerte. Gleichzeitig kamen in München all jene zusammen, die die IAA Mobility kritisch sehen. Das Klimacamp fand auf der Theresienwiese Platz, bei mehreren Demonstrationen brachten tausende Teilnehmer\*innen zu Fuß und mit dem Fahrrad ihre kritische Haltung zum Ausdruck.

Mobil zu sein ist ein Grundbedürfnis des Menschen, eine Grundlage unserer Gesellschaft. Dass der Verkehr gleichzeitig ein entscheidender Faktor beim

Straßenverkehrsbehörde gleichzeitig auch in andere Themen stark involviert war, etwa was die Einrichtung der *Blue Lane Road* für die IAA Mobility oder die Verkehrsführung rund um die Open Spaces anging.

Die Qualität der Debatten beim 1. Münchner Mobilitätskongress, auf der Bühne und in den Workshops, habe ich als überaus bereichernd erlebt. Die Vorschläge, die die hochengagierten Vertreterinnen und Vertreter der bürgerschaftlichen Projekte umgesetzt haben, haben uns auf innovative Ideen aufmerksam gemacht.

Ich habe aus all meinen Gesprächen mit Vertreterinnen und Vertretern der Automobilindustrie, der Umweltverbände, der bürgerschaftlichen Organisationen und anderen Expert\*innen etwas sehr Entscheidendes für meine, für unsere Arbeit im Mobilitätsreferat mitgenommen: die Erkenntnis, dass über alle politischen oder gesellschaftlichen Grenzen hinweg längst ein fachlicher Konsens besteht, dass München die Mobilitätswende braucht.

QUELLE © LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN\_MARIENHAGEN/JOHN



Das bürgerschaftliche Projekt des ADFC („Niederländisches Kreuzungsdesign“).

Mit wem ich beim 1. Münchner Mobilitätskongress auch gesprochen habe: Einen Dissens konnte ich nicht feststellen. Das ist eine sehr ermutigende Erfahrung: Die Unterstützung für die Münchner Verkehrswende ist auf breiter Basis vorhanden. Der 1. Münchner Mobilitätskongress war in meinen Augen auch deshalb ein bedeutender Erfolg, weil alle Beteiligten in einen offenen und ehrlichen Dialog getreten sind. Eine Veränderung werden wir nur gemeinsam meistern können.

Was aber auch deutlich wurde: Die Vorstellungen darüber, *wie* diese Wende vonstattengehen soll, unterscheiden sich häufig voneinander. Die einen

wünschen sich mehr Platz für Radfahrende und den Fußverkehr, die anderen mahnen an, dass die Bewegungsfreiheit des Autoverkehrs nicht beschnitten werden solle. Die einen kritisieren jede kleine Veränderung im Straßenraum, die anderen kritisieren, dass die Veränderungen nicht schnell genug passieren. Alle sind betroffen, und alle haben ihre berechtigten Interessen. In diesem Spannungsfeld möchte ich als Mobilitätsreferent den Transformationsprozess der Mobilitätswende gestalten, moderieren und natürlich auch umsetzen.

Es ist ganz klar, dass wir die Zahl der Autos in München mittelfristig reduzieren müssen – nicht nur, um die Klimaschutzziele zu erreichen, sondern auch, damit diejenigen, die weiter auf das Auto angewiesen sind, nicht im Dauerstau stehen. Damit einher gehen muss ein massiver Ausbau des ÖPNV. Wir haben dem Stadtrat ein umfangreiches Bauprogramm dazu vorgelegt, das vor allem den Tramausbau forcieren wird. Es wurden zudem schon viele Maßnahmen zur Busbeschleunigung umgesetzt. Außerdem treiben

wir den Radentscheid weiter voran – Stichwort Weißmarkierung der Pop-up-Radwege, Stichwort Altstadt-Radlring.

2022 werden wir aber auch in viele weitere Themen einsteigen, die natürlich ebenso zur Mobilitätswende gehören. Dann starten wir den Beteiligungsprozess für die „Mobilitätsstrategie 2035“. Die 19 Teilstrategien umfassen alle relevanten Themen der Mobilitätswende.

Die Mobilitätsstrategie wird, wenn sie vom

Stadtrat beschlossen ist, unser Fahrplan für die kommenden Jahre werden.

Die IAA Mobility wird 2023 wieder stattfinden. Ich bin überzeugt, dass die Veranstaltung mit allem, was dazu gehört, für München eine große Chance ist: Sie bietet uns in herausragender Weise die Gelegenheit, darüber zu diskutieren, wie unsere Mobilität in der Zukunft aussehen soll. Ich freue mich auf diesen Diskurs.

*Georg Dunkel ist Mobilitätsreferent der Landeshauptstadt München (Kurzvita siehe gelber Kasten S. 14)*

# Die IAA 2021 in der Maxvorstadt überdimensioniert und unsensibel im öffentlichen Raum

MARTIN FÜRSTENBERG, RENATE KÜRZDÖRFER

Die IAA Mobility hatte für München ein völlig neues Standortkonzept angekündigt: Neben dem zentralen Messe-„Summit“ in Riem sollten „Open Spaces“ auf den öffentlichen Plätzen der Innenstadt zu Diskussionen und Dialogen mit der breiten Öffentlichkeit einladen. Ihr Fokus: „Die Zukunft der Mobilität erleben, diskutieren und mitgestalten“. Was nach holprigen Vor-Planungen unter Corona-Bedingungen im September „auf die Straße“ kam, kennzeichnet die Schwierigkeiten der IAA, sich mit den städtebaulichen Rahmenbedingungen der Innenstadt – hier der Maxvorstadt – auseinanderzusetzen. Wenn die IAA 2023 wieder nach München kommt, braucht es ein radikales Umdenken in Richtung Mobilitätswende.

Im November 2020 hatte der AK Maxvorstadt/Kunstareal des Münchner Forums dem Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) und dem Messebüro der IAA in München ein Impulspapier vorgelegt, wie die „erheblichen Belastungen der IAA für die Maxvorstadt reduziert“ und „neue Impulse zur Verkehrsberuhigung und zur Nutzung der öffentlichen Flächen im Bereich der Maxvorstadt und des Kunstareals“ gesetzt werden können. Der AK regte drei Punkte an:

1. den Verzicht auf die Fortführung der „Blue Lane“ vom Messegelände mitten durch die Maxvorstadt bis zum Königsplatz,
2. die Ausweisung der Briener Straße zwischen Odeons- und Königsplatz während der IAA als „Begegnungszone“, um hier attraktive Beispiele zur urbanen Mobilitätswende (E-Räder, Lastenräder etc.) zu präsentieren,
3. die Vereinbarung von Kooperationsprojekten der IAA mit dem Kunstareal, um die Museen, Künstler und Kultureinrichtungen zur künstlerischen Auseinandersetzung mit Kernfragen der modernen Mobilität (wie die Be- bzw. Entschleunigung des Lebens) anzuregen.

(Impulspapiers des AK Maxvorstadt / Kunstareal zur IAA vom 18.11.2020  
[https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2022/02/20201118\\_AK-Maxvorstadt-Kunstareal\\_Impulse-zur-IAA-2021\\_final.pdf](https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2022/02/20201118_AK-Maxvorstadt-Kunstareal_Impulse-zur-IAA-2021_final.pdf) )

Wer an den IAA-Tagen Anfang September durch die Maxvorstadt ging, bekam einen geschäftigen, aber widersprüchlichen Eindruck vom Messebetrieb auf den „Open Spaces“. Der **Königsplatz** mutierte

zu einem üblichen Messeplatz, ohne Respekt vor den historischen Bauten und der Bedeutung des Ortes: eine Ansammlung überdimensionierter Messestände mit viel Luft, grellen Farben, starken Sprüchen. Die Botschaft des ADAC: „Wir sind da“. Daneben FORD mit einem raketenartigen Auto-„Sprung in die Zukunft“. Schräg gegenüber der drei-geschossige DACIA-Bau mit Aussichtsplattform in Jäger-Grün, zum Fotoshooting ins „Revier“ geeignet; seine



Aufbau der IAA 2021 auf dem Königsplatz

QUELLE © MARTIN FÜRSTENBERG

Botschaft: Wir bringen Natur in die Stadt! Dem gegenüber eine bayerische Biergarten-Atmosphäre, coronabedingt mit viel Raum und eingeschränktem Zugang. Ein „Bataillon“ von Security-Kräften kontrollierte Aussteller und Besucher mal freundlich,

mal harsch. Wer zur Glyptothek wollte, wurde seitlich durchs Gebüsch „abgeleitet“ – das Museum als reine Staffage!

Die **Blue Lane** vom Messezentrum zum Königsplatz endete fast unbemerkt im Straßennetz der Maxvorstadt. Trotz voraussehbarer Baustellen und Staus am Altstadtring hatte die IAA auf der Vorzugs-Verbindung zur Innenstadt bestanden. Messebesucher



QUELLE © MARTIN FÜRSTENBERG

ADAC-Stand auf dem Königsplatz 2021 – viel Luft und grelle Farben



QUELLE © MARTIN FÜRSTENBERG

Ford-Stand auf dem Königsplatz 2021 – ein „Sprung in die Zukunft“

berichteten, dass sie schneller mit der U-Bahn vom Messegelände zum Königsplatz gelangten; Anbieter über Testfahrten mit eher geringer und daher unwirtschaftlicher Nachfrage. „Top oder Flopp“, was war’s am Ende?

Auf der **Briener Straße** Richtung Odeonsplatz gähnende Leere. IAA-Scouts wiesen freundlich den Fußweg zum Odeonsplatz. Wie gut hätte die Straße sich zum Präsentieren und Befahren mit Kleinfahrzeugen, E-Bikes/Pedelecs, Familien-/Lastenräder geeignet, auch für kommunale Dienste wie „Essen auf Rädern“, Service- und Rettungsfahrzeuge, die zum urbanen Verkehr gehören, aber normalerweise

nicht auf einer IAA gezeigt wurden! Statt „Dead Space“ viel Raum auch zur Präsentation von Kunst und Künstlern!

Am **Wittelsbacher Platz** große Stimmung und Gedränge um die Shows von Audi und Porsche, viel zu laut, um einen „Dialog mit der breiten Öffentlichkeit“ zu führen. Gediegener die Atmosphäre um das „Flaggschiff“ von Mercedes-Benz auf dem **Ode-**

**onsplatz**, das den Stadtraum zwischen Residenz und Theatinerkirche bauchig füllte und kaum „Raum für Begegnung und Interaktion“ ließ. Abgeschoben in die Seiten und Innenhöfe der Residenz schließlich jene Aussteller, die finanziell mit den großen Marken nicht mithalten können: Anbieter alternativer Antriebstechniken, Radspezialisten, Start-ups, lokale Stakeholder wie Green City u.a.. Genau diese hätte man gerne in der Briener Straße erwartet.

### Was soll 2023 anders werden?

Wenn die IAA 2023 erneut nach München kommt, braucht es ein sensibleres Konzept für ihre Auftritte im öffentlichen Raum:

- Stadt und Staat müssen als die „Hausherren“ der Open Spaces klare Regeln zur Nutzung und Größe von Standflächen, Höhen und Kubaturen setzen, nicht anders herum. Die Blicke und Zugänge zu den historischen Gebäuden und Einrichtungen sind grundsätzlich freizuhalten.
- Die Anrainer der Open Spaces (Gastronomie, Geschäfte, Museen, Kultureinrichtungen) sollen frühzeitiger in die Planungen einbezogen werden. Unser besonderes Anliegen: Die Zusammenarbeit mit der TUM und anderen Institutionen im Kunstareal als Partner der IAA. Daraus erwarten wir spannende

Projekte und Synergien zum Thema Mobilität aus Architektur, Stadtplanung, Design und anderen Kunstgattungen im Kunstareal.

- Die IAA 2023 muss Open Spaces für echte Debatten über alternative Mobilitätsformen schaffen. Wichtig ist, dass die Münchner Initiativen und Träger der Mobilitätswende (Stadtwerke, Forschungseinrichtungen, Start-ups etc.) frühzeitig angeregt und gefördert werden, um ihre Beiträge im öffentlichen Raum zu zeigen.

*Martin Fürstenberg und Renate Kürzdörfer leiten zusammen den AK ‚Maxvorstadt/Kunstareal‘ des Münchner Forums*

# Menschen mit Behinderungen in München

## Inklusive Mobilität – mehr als rollstuhlgerecht

SVEN SIEBERT

Ein Mann stolpert über den gut zu erkennenden E-Scooter auf dem Gehweg – ist der Typ betrunken? Die Fremde an der Bushaltestelle fragt, wann der nächste Bus kommt – kann sie nicht lesen? Mögliche Gründe für das Verhalten: Diese Menschen sind blind oder sehbehindert. Sie sind auf Unterstützung angewiesen, im privaten wie im öffentlichen Raum. Und zwar von jedem einzelnen in der Gesellschaft, vor allem aber von Staat und Kommune. Deutschland gehört zu den Unterzeichnern der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) und hat sich damit verpflichtet, auf Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene umfassende Barrierefreiheit zu gewährleisten. Artikel 20 dieses völkerrechtlich verbindlichen Vertrages<sup>1</sup> zielt zum Beispiel darauf ab, die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen in größtmöglicher Unabhängigkeit und Selbstbestimmung sicherzustellen, und verpflichtet die Vertragsstaaten zu wirksamen Maßnahmen. Persönliche Mobilität soll für alle möglich sein. Und zwar zu erschwinglichen Kosten und mit Wahlmöglichkeiten, die sich auf die Art sowie den Zeitpunkt beziehen. Weiterhin soll der Zugang zu hochwertigen Mobilitätshilfen, Geräten, unterstützenden Technologien sowie menschlicher und tierischer Assistenzen erleichtert werden.

### Vielfalt der Menschen – Vielfältige Behinderungen

Die Frage ist also, wie kann sichergestellt werden, dass alle Menschen – mit oder ohne Behinderung – barrierefrei am öffentlichen Leben teilhaben können? Oftmals wird „barrierefrei“ immer noch verkürzt auf „rollstuhlgerecht“. Es gibt jedoch vielfältige Formen der Behinderungen und Menschen mit mehreren Beeinträchtigungen, unter anderem:

- höreingeschränkt oder gehörlos,
- sehbehindert oder blind,
- seelisch bzw. psychisch erkrankt,
- mobilitätseingeschränkt,
- chronisch erkrankt,
- kognitiv eingeschränkt.

Dem mit der UN-BRK verbundenen Inklusionsgedanken entsprechend sind sie alle gemeint und haben das Recht auf möglichst barrierefreie Teilhabe. Wie schwer das für die Betroffenen durchzusetzen ist, soll am Beispiel von Menschen gezeigt werden, die in ihrer Sehkraft eingeschränkt sind<sup>2</sup> können die persönlichen Eindrücke von zwei Betroffenen aus München angehört werden. Menschen jeden Alters können davon in den unterschiedlichsten Ausprägungen betroffen sein. In Deutschland geht man von ungefähr 1,2 Millionen Menschen mit Sehbehinderung und circa 100.000 blinden Menschen aus. Auf München umgerechnet sind das rund 20.000 Betroffene<sup>3</sup>.

Stark Sehbeeinträchtigte (Low Vision) oder vollständig Erblindete, die einen Langstock nutzen, brauchen beim Gehen eine Leitlinie. Das kann eine Bordsteinkante sein oder eine Hausmauer. Ideal sind die Blinden-Leitstreifen, wie es sie am Hauptbahnhof oder in der Sendlinger Straße gibt. Sicher unterwegs

ist man mit starker Sehbeeinträchtigung aber nur, wenn man auf eingeübten Wegen bleibt. Jede Änderung birgt Gefahren. Die größten Probleme stellen daher unzureichend abgesicherte Baustellen, ausgefallenen Ampeln und achtlos auf- und abgestellte Gegenstände (Mülleimer, Kisten, Koffer, Roller, Radl usw.) dar (s. S. 22).

Aber auch Planer sorgen nicht selten für „Barrieren“. Es gibt unzählige Fälle, bei denen die Verantwortlichen ihre „Hausaufgaben“ nicht richtig machen. Trotz exakt formulierter Gesetze, Verordnungen und DIN-Normen werden Um- und Neubauten sogar mit Preisen für Barrierefreiheit ausgezeichnet, obwohl sie für viele Betroffene nicht sicher nutzbar sind. Dies kommt oft erst durch Begehungen mit Betroffenen ans Licht. Negativbeispiele wie das Harlachinger Schwimmbad (2015 als besonders barrierefrei ausgezeichnet, gab es nach der Begehung eine seitenlange Mängelliste) oder der Weißenseepark (für Sehbeeinträchtigte aus den umliegenden Einrichtungen nicht nutzbar, weil bei der Neugestaltung keine angepassten Beleuchtungen, Orientierungssysteme oder gar Leitlinien mitgeplant wurden) lassen sich zuhauf finden. Und selbst Neubauten, die dezidiert barrierefrei geplant wurden, wie der sogenannte Pöllatpavillon<sup>4</sup> in Giesing oder Gemeinschaftsräume in Freiham, sind in der Umsetzung dann bestenfalls „barrierearm“. Feinsinnige Argumentation der (in diesem Fall städtischen) Wohnungsbaugesellschaft: „wurde barrierefrei ausgeführt, behindertengerecht hätte extra bestellt werden müssen“ (vgl. SZ 2021<sup>5</sup>). Die Liste der Mängel allein im öffentlichen Raum ließe sich endlos verlängern. Es fehlt schlicht das Bewusstsein, denn die Gesetze



QUELLE © SVEN SIEBERT, OS INKLUSIV

Sendlinger Straße: Vorbildliche Leitlinien durch Räder, Schilder oder Mülleimer nahezu unbrauchbar.

dazu liegen eigentlich vor. Anderes Beispiel: das Personenbeförderungsgesetz (PBefG 2021)<sup>6</sup>. Dieses verpflichtet alle Mobilitätsakteure zu einer „vollständigen Barrierefreiheit“ bis zum 1. Januar 2022. Baulicherseits ist bzw. war dies gar nicht mehr zu schaffen. Und auch hier gilt: nicht selten wird zwar gehandelt, aber vieles nicht der Norm entsprechend ausgeführt. Beim Leitsystem in ÖPNV und öffentlichem Raum gibt es unterschiedliche Streifen oder Noppen. Oft fehlen diese selbst bei wichtigen Umsteigebahnhöfen wie dem Busbahnhof am Westfriedhof. Von Handlaufbeschriftung – sowohl in Blindenschrift als auch in Pyramidenschrift, also mit fühlbaren Buchstaben, für diejenigen, die keine Blindenschrift beherrschen – können die Betroffenen nur träumen. Und dies 15 Jahre nach Unterzeichnung der UN-Behindertenrechtskonvention.

### Fehlende Zuständigkeiten in der Verwaltung

Umso wichtiger erscheint daher die regelmäßige Beteiligung von Betroffenen, so genannten „Expert:innen in eigener Sache“ bei allen Planungen der öffentlichen Hand. Problematisch: In der Stadtverwaltung ist niemand offiziell zuständig für den Bereich Low Vision/Blindheit – und auch nicht für irgendeine andere Art von Behinderung. Fragt man nach, wird man im Kreis geschickt. Vom Referat zum Handlungsraummanagement, von dort zum Behindertenbeirat, vom Behindertenbeirat zum Bayerischen Blinden- und Sehbehinderten-Bund. Letztere haben viel Know-how, aber fungieren nur als ehrenamtliche Berater:innen ohne Entscheidungsgewalt. Man stelle sich so ein System beim Brandschutz vor.

Dabei ist das technologische Potenzial riesig. Verbreitete Hilfsmittel sind heute Smartphones, die vorlesen, navigieren und warnen. Aber auch hier sind die meisten Kommunen im Hintertreffen – auch die Stadt München. Weder ist der städtische Internetauftritt komplett barrierefrei noch die nötige Infrastruktur wie (freies) WLAN stadtwweit installiert. Und die

bisher bekannt gewordenen Ideen zu einer Smart City lassen bisher auch keinen Bezug zum Thema Barrierefreiheit erkennen. Dringend nötig für Menschen mit den geschilderten Behinderungen wären aber effektive Strategien zur Alltagsbewältigung in einer sehenden Mehrheitsgesellschaft. Man darf daher gespannt sein, ob es gelingt, zumindest Freiham, wie propagiert, zu einem inklusiven Stadtteil zu machen. Hoffentlich dann auch baulich-technisch mehr als nur rollstuhlgerecht.

Sven Siebert moderiert seit 25 Jahren öffentliche Diskurse und Partizipationsverfahren. Die Themen reichen über alle Felder der Stadtentwicklung bis zur örtlichen Teilhabeplanung. Noch bis 2023 ist er im Projekt „Ois inklusiv!“ für die Aktion Mensch in Giesing aktiv [www.sciencedialogue.de](http://www.sciencedialogue.de)

### Zum Weiterlesen:

/1/ Details siehe u.a. in **Beauftragter der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen (Hg.) (2018): Die UN-Behindertenrechtskonvention Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen.**

/2/ Im **Podcast „Im Dunkeln durch die Stadt“** können die persönlichen Eindrücke von zwei Betroffenen aus München angehört werden.

/3/ Der Bayerische Blinden- und Sehbehinderten-Bund (BBSB) geht von 3.000 bis 5.000 Blinden und Sehbehinderten aus, verweist aber auf eine hohe Dunkelziffer unter älteren Menschen.

/4/ Bei intensiven Begehungen in 2021 wurden mit Blick auf die Barrierefreiheit des Neubaus (2018) Mängel bei Zweidritteln der vorgeschriebenen Verordnungen und Normen festgestellt.

/5/ SZ (2021): Süddeutsche Zeitung v. 16.7.2012: Teure Nachbesserung. Der Nachbarschaftstreff im Neubau-Quartier erhält eine behindertengerechtere Ausstattung.

/6/ PBefG (2021): Personenbeförderungsgesetz <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/BjNR002410961.html> (Abruf 12.11.2021)

**Das Thema Inklusive Mobilität in ihren Facetten wurde in früheren Ausgaben der STANDPUNKTE thematisiert:**

Juli 2018: Kronawitter, Georg: [Mobilitätswende nur mit Inklusion! Anmerkungen eines Gehbehinderten](#) [↗](#) In: STANDPUNKTE 7/2018

Juli 2018: Kronawitter, Georg: [Neuer Nahverkehrsplan – erstmals dürfen Menschen mit Behinderungen mitgestalten](#) [↗](#) In: STANDPUNKTE 7/2018

April 2018: Christina Spiegel, Elisabeth Schwaiger, Monika Popp, Marion Karl: [Öffentlicher Raum für alle? Die Sendlinger Straße aus der Perspektive von mobilitätseingeschränkten Personen](#) [↗](#) In: Standpunkte 4/2018

Juni 2016: Neumann-Latour, Brigitte: [München barrierefrei – Ein Schlagwort, aber was bedeutet es?](#) [↗](#) In: STANDPUNKTE 06/2016

Juni 2016: Kronawitter, Georg: Inklusion konkret: [Leih-Mobilität für alle](#) [↗](#) In: STANDPUNKTE 06/2016

Juni 2016: Kronawitter, Georg: [splendid inclusion statt splendid isolation](#) [↗](#) - Wie Großbritannien Barrierefreiheit ernst nimmt In: STANDPUNKTE 06/2016

Juli 2015: Kronawitter, Georg: [Endstation Aufzug – oder: Warum München für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen keine Insel der Seligen ist](#) [↗](#) In: STANDPUNKTE 07-08/2015

Wichtig ist auch der Bericht (55 S., PDF) [Fachtag Mobilität für alle – Wie erreichbar ist die Innenstadt? 24. März 2017, Rathaus](#) [↗](#) - ( Stadtratsbeschluss 08-14V 12111: Vorgang im RIS [↗](#))

## Erfolgreiche „Schnapsidee“: **„Leih-Mobilität für alle!“ auf Mobilitätskongress 2021 und IAA 2021**

GEORG KRONAWITTER

Die „Schnapsidee“ des Autors dieser Zeilen und Mitglieds im Behindertenbeirat war Anfang 2021 folgende: Wenn sich die IAA 2021 für bürgerschaftliche Projekte öffnet und dabei auch in die Münchner Innenstadt kommt, dann sollte doch ein Großanliegen des Facharbeitskreises Mobilität im Behindertenbeirat München und seines Schwesterkreises Tourismus in die Öffentlichkeit getragen werden, nämlich die Mobilität in der Münchner Innenstadt für Gehbehinderte zu verbessern. Ausgedehnte Fußgängerzonen stellen für diesen Personenkreis oft NoGo-Areas dar.

### **Graswurzel-Mobilität**

Konkret sah die „Schnapsidee“ vor, während der IAA-Woche zwei der vier Elektromobile von der seit August 2020 bestehenden Ausleihstation im Tierpark Hellabrunn abzuziehen und damit eine rudimentäre E-Mobil-Ausleihstation in der Innenstadt aufzubauen, genauer gesagt vor und am städtischen Dienstgebäude Burgstraße 4. Hier residiert überwiegend das Kulturreferat, aber das barrierefreie Erdgeschoß ist vom Behindertenbeauftragten und vom Behindertenbeirat belegt.

Die „Schnapsidee“ fand immer mehr Anklang – innerhalb des Behindertenbeirates, aber auch beim Projektträger anderwerk gGmbH und beim betreuenden Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) und dessen Abteilung für Münchner Beschäftigung und Qualifizierung (MBQ).

Im Sommer 2021 klärte sich im Wochenrhythmus das organisatorische Umfeld: Wir bewarben uns als bürgerschaftliches Begleitprojekts zum 1. Münchner

Mobilitätskongress – und wurden tatsächlich genommen. Damit konnte der Auftritt an der Burg4 nicht mehr ganz so spartanisch ausfallen, auch wenn wir nur eine Förderung im mittleren vierstelligen Bereich beanspruchten.

Zudem wurde aus der „Schnapsidee“ ein Doppelauftritt: das RAW setzte sich erfolgreich bei der IAA dafür ein, dass das Thema „Mobilität für alle“ auch auf dem IAA Citizen Lab direkt vor dem Rathaus mit einem Stand präsent war. Neben drei attraktiven Rollups zog hier auch ein betriebsbereites E-Mobil das Interesse des Publikums auf sich.

Das RAW hatte klugerweise darauf gedrungen, auch den Bus- und Bahn-Begleitservice (BBS) mit ins Ausstellerboot zu holen. Auch der BBS geht wie der E-Mobil-Ausleihservice auf die Initiative des Facharbeitskreises Mobilität zurück und hilft Personen, Wege von zu Hause z. B. zum Arzt im ÖPNV zurückzulegen. Der BBS wird vom Projektträger Katholischer Männerfürsorge Verein e. V. betrieben

und seit 2015 von der Stadt finanziell gefördert und kann eine Steigerung des Bekanntheitsgrades gut verkraften.

### Und das Publikum?

Die Auftritte auf der IAA und dem Mobilitätskongress waren kein Selbstzweck. Das Ziel wurde voll erreicht: Wir konnten die städtischen Leihmobilstandorte für Elektromobile im Tierpark und – seit neuestem – im Olympiapark an viele Interessierte und tendenziell betroffene Personen herantragen. Wichtig war, dass es nicht nur beim Transfer von Informationen blieb, sondern dass vielfältige Test- und Ausprobiermöglichkeiten am Standort des Behindertenbeirats in der Burgstraße 4 aktiv genutzt werden konnten.

In diesem Kontext nahmen viele Besucher erstmalig wahr, dass es seit geraumer Zeit den für die Nutzenden kostenlosen städtischen Bus- und Bahn-Begleitservice (BBS) gibt.

schaffen. Häufig wird dabei die Unterbringung des E-Mobils in der Nähe der Wohnung als Problem gesehen.

Rein quantitativ konnten pro Tag etwa 250 Personen gezielt auf das Thema angesprochen werden, insgesamt also ca. 1.300 Personen.

### Medien-Echo

Neben dem „Pitch“-Beitrag am Abend des ersten Tages des Mobilitätskongresses gibt es einen medialen Aufschlag in Form eines 17minütigen Interviews auf Radio Lora.

Beide Beiträge sind online:

- <https://www.youtube.com/watch?v=zn3pIPNtUAc> (um 6:05ff)
- <https://lora924.de/2021/09/09/mobilitaetsprojekte-im-oeffentlichen-raum-das-leih-e-mobil-service-des-behindertenbeirats-der-stadt-muenchen/>

Es gibt von Dritten auch noch Beiträge auf anderen Kanälen.



QUELLE © GEORG KRONAWITTER

Infostand und Ausleihmöglichkeit von E-Mobilen auf der IAA

Aus Sicht des Behindertenbeirats/ FAK Mobilität war darüber hinaus erfreulich, dass das seit 2017 propagierte Ziel, im Stadtkern eine städtische Elektromobilausleihstation zu etablieren, auf breite Zustimmung des Publikums, aber auch auf das Interesse von Stadtratsmitgliedern mehrerer Parteien stieß. Mittlerweile liegen schon erste weiterführende Initiativen aus dem Stadtrat vor.

### Resonanz

Grundsätzlich war die Reaktion der Besuchenden durchweg positiv, was die Zielsetzung des städtischen Leihservices betrifft. Auch Personen, die noch gut zu Fuß waren, erkannten insbesondere am Standort Olympiapark die Sinnhaftigkeit dieses Ansatzes an.

Etlliche Personen befassen sich ernsthaft mit dem Gedanken, privat ein E-Mobil anzu-

### Fazit

Auch wenn bestimmte IAA-Auftritte in der Innenstadt zu Kritik geführt haben, hat das offene Konzept der IAA in unserem Fall das Tor geöffnet, dass wir unsere Botschaften konkret an die Frau und den Mann direkt im Herzen der Stadt rüberbringen konnten. Ohne IAA und Mobilitätskongress wäre dies nicht der Fall gewesen. Dieser Aspekt sollte bei einer Wiederholung nicht vergessen werden.

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



Der Parkour für eine Probefahrt

QUELLE © GEORG KRONAWITTER

# Projekt Radwege in der Fraunhoferstraße

BENOÎT BLASER, ANDREAS KLOSE

Studien der letzten Jahre zeigen, dass immer mehr Menschen in München mit dem Fahrrad unterwegs sind. Der öffentliche Raum ist aber nicht dehnbar, und eine Umverteilung der Flächen ist daher notwendig. Die Fraunhoferstraße verbindet den Altstadtring/Müllerstraße mit der Reichenbachbrücke/Isar. Mit vielen Läden, Restaurants und Geschäften ist sie eine attraktive Straße. Wegen der Tramgleise, den fahrenden und parkenden Autos kam es vor, dass Fahrradfahrende auf den Bürgersteig ausweichen mussten und Fußgänger\*innen gefährdet haben. Aus diesen Gründen hat die Bürgerversammlung des 2. Stadtbezirks im Jahre 2016 einem Antrag zur Errichtung eines Radweges in der Fraunhoferstraße zugestimmt.

## Vom Bürgerversammlungsantrag zu ersten Gestaltungsvorschlägen

Aufgrund der hohen Anzahl von betroffenen Stellplätzen wurde das Anliegen im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung des Stadtrats behandelt. Der Bezirksausschuss Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt wurde im Vorfeld angehört und hat eine Stellungnahme zu den verschiedenen vorgeschlagenen Varianten der Vorlage im Januar 2019 abgegeben.

Der BA hat sich mehrheitlich für die Realisierung von durchgehenden, gesetzeskonformen Radfahrstreifen, Verbesserungen für den Fußverkehr und eine Begrünung auf der gesamten Länge der Fraunhoferstraße ausgesprochen.

Im Juni 2019 beschloss der Stadtrat, anstelle des vorhandenen Stellplatzangebots rot eingefärbte Radfahrstreifen anzuordnen. Die Einrichtung von Ladezonen in der Müller-, Reichenbach- und Klenzestraße wurde ebenfalls beschlossen.

## Schnelle Umsetzung von rot eingefärbten Radstreifen

Die schnelle Umsetzung der rot eingefärbten Radstreifen ohne vorherige Beteiligung von Anwohnenden und Gewerbetreibenden erhitzte die Gemüter. Einige Gewerbetreibende und Anwohner\*innen nahmen an mehreren BA-Sitzungen teil, um sich über die Entscheidung zu beschweren.

Die Ladezonen wurden später realisiert. Leider sind diese oft zugeparkt und daher für den Lieferverkehr der Gewerbetreibenden kaum nutzbar. Hier zeigt sich die Grenze der Straßenverkehrsordnung: Ladezonen dürfen sowohl für private als auch für gewerbliche Zwecke gleichermaßen zum Be- und Entladen genutzt werden. Beim Nutzen als Parkplatz sind die Bußgelder zu niedrig und haben keinerlei Abschreckungseffekte.

Durch die Maßnahme wirkt die Fahrbahn der Fraunhoferstraße breiter, was dazu führt, dass einige



Die Fraunhoferstraße nach der Umgestaltung

QUELLE © WIKIMEDIA COMMONS, KAETHE17

motorisierte Verkehrsteilnehmer\*innen zu schnell fahren und mehr Verkehrslärm verursachen. Die Stadt hat daher eine stufenweise Reduzierung der maximal zulässigen Geschwindigkeit angeordnet: Nach 40 km/h in 2020 wurden im Herbst 2021 30 km/h angeordnet.

## Endgültige Gestaltung offen

Wegen des reduzierten Verkehrsaufkommens hat sich die Evaluierung der Maßnahme verlängert, und die Ergebnisse wurden im Dezember 2021 vorgestellt.

Es ist nicht möglich, alle Wünsche gleichzeitig zu erfüllen: breite sichere Radwege, breite Gehwege für teilweise hohes Aufkommen an Fußgänger\*innen und ggf. Freischankflächen für die Gaststätten, weiter auseinanderliegende Gleise für die neue Tram-Generationen, Begrünung und Ladezonen.

Wir hoffen, dass ein Kompromiss gefunden wird, der zu einer besseren Verteilung des öffentlichen Raums zugunsten von Fahrrad- und Fuß-Verkehr sowie einer Begrünung führt.

*Andreas Klose, Rosa-Liste, BA-Mitglied seit 2014, BA 2-Vorsitzender zwischen Februar 2019 und April 2020*

*Benoît Blaser, Die Grünen, BA-Mitglied seit 2014, BA 2-Vorsitzender seit Mai 2020*

# „Beladen – beruhigen – begrünen“

## Michael Schneider im Gespräch mit Marion und Martin Kilian, Münchener Schlüsseldienst Kilian GmbH, über die Situation in der Fraunhoferstraße

**Münchner Forum:** Der Umbau der Fraunhoferstraße ist zwei Jahre her. Wie empfindet ihr die Situation in der Fraunhoferstraße heute?

**Marion:** Jetzt am Nachmittag stehen hier keine Lieferwägen mehr, am Vormittag ist es nach wie vor ein großes Problem, die Lieferanten kommen, beliefern die Restaurants, beliefern die Läden und haben das Thema, wo sie sich jetzt hinstellen.

**Martin:** Morgens ist es eigentlich am schlimmsten, weil da die meisten Verkehrsteilnehmer durch die Straße rauschen. Hier fährt die Straßenbahn, hier fahren die Radfahrer. Das haben wir noch nie verstanden: Warum musst Du alle Verkehrsteilnehmer durch eine Straße zwingen, wo Du Alternativen hast? Der Radweg hier ist definitiv sinnvoll, aber in einer Nebenstraße ungefährlicher. An der Fraunhoferstraße 13 ist eine Dauerbaustelle, die geht noch mindestens ein Jahr, die Absperrung ist noch breiter als der Radweg, die Radler müssen also ausweichen, entweder mitten zwischen die Trambahnschienen oder – sehr gefährlich – auf den Gehweg. Da ist unser Lehrmädchen neulich von einem Radfahrer angefahren worden.

**Münchner Forum:** Hat sich die Situation in den zwei Jahren nochmal verändert, seitdem die Radstreifen markiert wurden?

**Martin:** Gar nicht. Im November soll ein Termin stattfinden, in dem die Anwohner und die Gewerbetreibenden auch mit befragt werden vom Mobilitätsreferat und seinen 400 Leuten, davon ist aber keiner nur für die Fraunhoferstraße zuständig.

**Marion:** Das ist eigentlich die größte Enttäuschung. Dass man uns erst überrumpelt hat, weil uns die Bauarbeiter eröffnet haben, dass wir die nächsten zwei Tage besser die Tür zulassen sollen, weil sie den neuen Radweg markieren und die Farbe giftig ist. Das war unsere offizielle Aufklärung, dass da ein Fahrradweg hinkommt. Weder die Gewerbetreibenden noch die Bewohner wurden im Vorfeld von der Stadt informiert. Dann hat man uns gesagt, dass es ein Pilotprojekt für ein Jahr ist, anschließend wird die Straße schöner hergerichtet. Diese Pilotphase ist jetzt auch schon wieder über ein Jahr überschritten, und deswegen haben wir das Gefühl, dass die Ent-



Marion und Martin Kilian

QUELLE © PRIVAT

scheider dort sagen: „Das sitzen wir aus, da machen wir nichts mehr.“

**Münchner Forum:** Seid ihr danach von der Landeshauptstadt angesprochen worden, welche Kontakte gab es da?

**Marion:** Wir haben selber nachgefragt und wurden dann an einen Mitarbeiter verwiesen. Mit Fragen und Anregungen können wir uns an ihn wenden, aber es ist schon so: Wenn von uns nichts kommt, dann kommt von der Verwaltung auch nichts.

**Martin:** Es hieß 2019 schon, wenn man Anregungen oder Wünsche hat, kann man auch zum Bezirksausschuss gehen. Das haben wir dann gemacht, und nicht nur wir, sondern auch viele Bürger aus der Fraunhoferstraße und den anliegenden Straßen, da hat jede Sitzung deswegen ein, zwei Stunden länger gedauert. Die damaligen BA-Mitglieder waren auch „angefressen“, weil sie selber übergangen wurden. Normal würde der BA vorher informiert und kann Stellung dazu nehmen. Sie haben es dann zur Kenntnis bekommen.

**Münchner Forum:** Was hat sich verglichen mit der Situation vor Sommer 2019 verschlechtert, was hat sich seither verbessert?

**Marion:** Verschlechtert hat sich, dass für die Bewohner und für die Ladenbesitzer die Parkplätze weggefallen sind, auf einen Schlag über 120 Stück. Die Kunden können sich da nicht mehr hinstellen und die Lieferanten auch nicht mehr. Vorteil ist, dass die Radfahrer jetzt einen Radweg haben, den sie durchaus auch nutzen. Du kannst dich jedoch heute

nicht mehr hinstellen und kurz be- oder entladen. Das war früher auch schwer, weil man meistens keinen Parkplatz bekommen hat. Man konnte sich aber in die Ausfahrten aus den Höfen stellen, fünf Minuten etwas ausladen und hoffen, dass diese fünf Minuten keiner rein oder raus will. Das ist total weggefallen. Aus Sicht der Fußgänger ist es meiner Meinung nach richtig schlechter geworden.

Was passiert jetzt? Wenn jetzt die Autos halten, stehen sie halb auf dem Gehsteig. Das wird dann eng, denn es stehen ziemlich viele Motorräder, die vorher auf der Fahrbahn geparkt haben jetzt auch auf dem

QUELLE © WIKIMEDIA COMMONS, HENNING SCHLOTTMANN 2019



Das Geschäft der Kilians, Fraunhoferstraße/Ecke Müllerstraße

Gehsteig. Dazu kommen noch die E-Scooter. Die Baustelleneinrichtungen passieren jetzt auch auf dem Gehsteig, wo man früher die Parkbuchten nutzen konnte. Und die Wirte bekommen hier keine Schanigärten, weil der Radweg da ist. Aus unserer Sicht hätte man das alles besser machen können.

**Münchner Forum:** Wie gehen eure Lieferanten mit der Situation um?

**Martin:** Die parken halb am Gehweg, halb am Radweg. Die haben auch ein Stein im Brett bei den Politessen. Diese Ladezonen in der Müllerstraße sind als Parkverbot ausgewiesen, mit der Sackkarre, die auf den Boden markiert ist, die gibt es sonst nur im Stadtbezirk Altstadt-Lehel. Die Zone wird aber von anderen Leuten zugestellt. Die Paketdienste fahren da gar nicht erst hin. Die kommen von der Isar, und bevor sie um die Ecke fahren und schauen, laufen sie Gefahr, dass nichts frei ist. Dann müssten sie einmal im Kreis fahren. Deswegen halten die bei uns immer vor der Tür. Der Beppi Bachmeier, Wirt vom Fraunhofer, der hat einen Biertank im Keller. Da könnte der Bierfahrer die Ladezone in der Müllerstraße ja gar nicht nutzen, weil der Schlauch nicht lang genug ist. Der Bierfahrer muss dort immer vor der Tür halten und kommt jetzt immer früh um sechs, weil da noch wenig Verkehr ist.

Die Straße ist auch lauter als früher. Die parkenden Autos waren so wie eine kleine Lärmschutzwand.

**Münchner Forum:** Was hat sich mit der Einrichtung der Fahrradstreifen für euch verändert? Wie haben die anderen Gewerbebetriebe reagiert? 2019 hieß es in der Zeitung, dass einige Gewerbetreibende auch überlegt haben, wegzugehen, aufzugeben. Wie hat sich das entwickelt?

**Marion:** Es sind einige weggegangen, fünf oder sechs. Ein Café ist weg, ein Reisebüro ist weg – gut, das ist eine schwierige Branche, der Rossmann ist weg...

**Martin:** Der Rossmann hatte eine eigene Lieferzone, morgens von 6 bis 9 Uhr. Da wurde auch abgeschleppt. Der Rossmann war recht klein, der hatte nicht das ganze Sortiment, aber dann kam der Todesstoß. Über die Jahnstraße können die Lastwagen nicht liefern, weil man da nicht halten kann. Dann gab es noch ein Dirndl-Geschäft, das aufgegeben hat. Da kam aber Corona und der Lockdown auch noch dazu. Ganz vorn ist ein Händler, der exklusivere Herrenkleidung verkauft, bei dem kommen am Wochenende viele Stammkunden aus Österreich, die kommen jetzt aber nicht

mehr, weil sie nicht mehr parken können. Der Friseur gegenüber hatte eine weite Anfahrt, der hat selber keinen Parkplatz mehr bekommen und seinen Laden nach Olching verlegt.

**Münchner Forum:** Martin, du bist seit 2020 Mitglied im Bezirksausschuss. Wie oft kommt denn die Fraunhoferstraße bei euch inzwischen in den Sitzungen vor?



Die Fraunhoferstraße vor der Umgestaltung (Blick Richtung Osten)

QUELLE © WIKIMEDIA COMMONS, MAXIMILIAN DÖRRBECKER 2016

**Martin:** Inzwischen in jeder zweiten Sitzung.

**Marion:** In der Fraunhoferstraße ist es so wie in einer größeren Familie, man kennt die Leute, die hier wohnen, man kennt die anderen Geschäftsinhaber. Nach einem Jahr tritt die Resignation ein. Da sagen einige: „Wir sind denen doch egal“. Das ist wirklich

ein bisschen traurig, da sagen viele „da passiert eh nichts mehr“. Da kommt dann natürlich Politikverdrossenheit auf.

**Münchner Forum:** Es sollte eine Evaluierung des Ist-Zustandes geben, und dann erst sollte es eine Planung für die endgültige Herstellung der Fraunhoferstraße geben. Seid ihr als Bewohner und Gewerbetreibende seitdem in irgendeiner Weise beteiligt worden?

**Marion:** Wir sind nicht von den Entscheidern im Stadtrat beteiligt worden und nicht von der Verwaltung. Wir sind nicht gefragt worden. Einzig die CSU-

damals in allen Zeitungen, sogar im Fernsehen. In dem Monat hatten wir elf Medienberichte. Das hat auch Wellen geschlagen. In anderen Straßen in München, wo Fahrradwege angelegt werden sollten, hieß es: „Jetzt wird bei euch auch gefraunhofert!“.

Die Ohlmüllerstraße sollte ursprünglich auch so gemacht werden wie die Fraunhoferstraße. Das ist aber nicht passiert, wir glauben, weil die Verwaltung gemerkt hat, dass sie es so nicht machen kann. OB Reiter hat später auch gemeint, dass die Verwaltung daraus gelernt hat. Hilft uns jetzt nichts mehr, aber vielleicht insgesamt.

**Münchner Forum:** Was hat die Stadtverwaltung zu eurem Vorschlag gesagt?

**Martin:** Prüfen wir, schauen wir uns an, das Übliche.

**Münchner Forum:** Und seither?

**Martin:** Nichts mehr. Der Stadtrat soll ja über die endgültige Form der Fraunhoferstraße abstimmen, da sind mehrere Vorschläge im Rennen, unserer soll wohl dabei sein.

**Münchner Forum:** Wie könnte es aussehen, wenn die Verkehrsarten zwischen verschiedenen Straßen aufgeteilt würden?

**Marion:** Da gab es auch Vorschläge von anderen Parteien, dass man eher die Nebenstraßen nutzt und sie zu Fahrradstraßen macht oder auch in den Nebenstraßen Fahrradwege macht. Ich selber bin viel mit dem Rad unterwegs. Was mich an der ganzen Sache ein bisschen stört, ist, dass sich die Radwege stark auf die Hauptverkehrsadern konzentrieren. Als Radfahrer denke ich mir: Ich möchte doch gar nicht da fahren, wo die vielen Autos fahren. Zum einen ist es gefährlicher, und solange wir nicht alle elektrisch fahren, bin ich den Abgasen ausgesetzt. Ich denke mir: Doch lieber die ruhigeren Straßen für die Radfahrer so attraktiv wie möglich machen.

**Münchner Forum:** Was wünscht ihr euch für die Fraunhoferstraße?

**Marion:** Wir wünschen uns eine Verkehrsberuhigung: Tempo 30. Wir wünschen uns, dass das Ganze grüner wird und dass es attraktiv wird für alle Verkehrsteilnehmer, denn im Moment sind für mich die Fußgänger die großen Verlierer.

*Das Gespräch fand am 14. Oktober 2021 statt. Michael Schneider ist 2. Programmausschuss-Vorsitzender des Münchner Forums und arbeitet im Landratsamt München im Fachbereich Mobilität und verkehrliche Infrastruktur.*



QUELLE © WIKIMEDIA COMMONS, FENTRIS 2019

Blick in die heutige Fraunhoferstraße stadteinwärts

Fraktion im Stadtrat hat sich interessiert und auch Treffen in der Fraunhoferstraße organisiert, allein mit Manuel Pretzl, damals 2. Bürgermeister, gab es drei Termine.

**Münchner Forum:** Was ist euer Vorschlag, wie die Fraunhoferstraße aussehen könnte?

**Martin:** Wir haben einen Vorschlag von unserem Architekten machen lassen, benannt nach den drei „Be-“s: Beladen, Beruhigen und Begrünen. Wenn man es sich jetzt anschaut, sind die zwei Fahrspuren für die Autos eigentlich zu breit, die müssten gar nicht so breit sein. Die Spuren könnten also etwas schmaler werden, die Radwege können bleiben und müssten nicht schmaler werden, würden aber weiter in die Straßenmitte wandern. Dadurch könnte man die Gehwege verbreitern und dann so kleine Einbuchtungen machen, die dann Be- und Entladezonen werden. Oder dem Anhalten dienen, aber kein Anwohnerparken. Der Raum dazwischen lässt sich für Begrünung nutzen, etwa für Bäume. Oder auch große Pflanztröge. Der Vorschlag ist bei allen gut angekommen, auch bei allen Parteien im BA, das war im Oktober 2019. Alle Normen für die Anlage von Straßen sind im Vorschlag des Architekten berücksichtigt worden. Mit dem Vorschlag waren wir

# Baustellen auf dem Weg zur Mobilitätswende

Großbaustelle Neue Pinakothek. 50 Jahre Olympiade.

50 Jahre Altstadttring-Tunnel. 50 Jahre Einbahnstraßenpaar Theresienstraße – Gabelsbergerstraße

KLAUS BÄUMLER

Vor 50 Jahren wurde zur Olympiade 1972 der Altstadttring-Tunnel (Oskar-von-Miller-Ring; Prinzregentenstraße) eröffnet. Dieses ebenso legendäre und wie äußerst umstrittene Projekt gab 1968 durch die Untertunnelung des Prinz-Carl-Palais den – unfreiwilligen – Anstoß zur Gründung des Münchner Forums. Die Verlagerung des Ost-West-Verkehrs, notwendig geworden durch die 1972 eröffnete Fußgängerzone, sollte nach Intention der Stadt lediglich „temporär und als Provisorium“ durch Schaffung des Einbahnstraßenpaars Theresien- – Gabelsbergerstraße erfolgen. Dieses langlebige, bis heute bestehende „Provisorium“ zu Lasten der Wohnqualität in der Maxvorstadt erweist sich als äußerst beständig und wird seit Jahrzehnten bis heute von autofreundlichen Stadträten verteidigt. Mit Hilfe der langjährigen Großbaustelle Neue Pinakothek könnte jetzt ein Zeichen für die „Mobilitätswende“ im Museumsquartier gesetzt werden.

**T**emporäre Großbaustellen im öffentlichen Raum eignen sich als „Praxistest“ und „Testlabor“ für geplante Veränderungen von Verkehrsführungen sowie für Umgestaltungen des Straßenraums mit neuen Prioritäten für Fußgänger und Radler zu Lasten des Autoverkehrs. Voraussetzung ist jedoch, dass sich dabei bietende Möglichkeiten für empirische Analysen erkannt, ausgewertet und bei künftigen Planungen genutzt werden.

Der Freistaat Bayern modernisiert mit einem Kostenaufwand von 220 Millionen Euro die Neue Pinakothek. Dieser bedeutende Kunst-Tempel im Museumsquartier wurde bereits Ende 2018 geschlossen und soll voraussichtlich erst 2027/2028 wiedereröffnet werden. Auf die Dauer eines halben Jahrzehnts wird im Zuge der Baumaßnahmen die Theresienstraße zwischen Barer Straße und Arcisstraße auf eine Fahrspur und eine Radspur in Ost-West-Richtung reduziert. Zudem entfallen in diesem Bereich der nördliche Gehsteig sowie alle Parkplätze. Da auf der gegenüberliegenden Freifläche der Alten Pinakothek die für die Baumaßnahme erforderlichen Baucontainer aufgestellt werden, errichtet das Staatliche Bauamt München I eine Brücke über die Theresienstraße. Damit sollen die Bauarbeiter vor den Gefahren beim Überqueren der baustellenbedingt einspurigen Theresienstraße geschützt werden. Diese „behördliche Fürsorge“ ist insofern bemerkens-

wert, als die fußgängerfreundliche Verknüpfung von Alter und Neuer Pinakothek über die Theresienstraße hinweg in der Vergangenheit vom Kreisverwaltungsreferat stets mit großem Nachdruck abgelehnt wurde.

Die durch die Sanierung der Neuen Pinakothek ausgelösten massiven Eingriffe in den Verkehr werden ohne Wenn und Aber vom neu geschaffenen Mobilitätsreferat als notwendig betrachtet und hierarchisch-autark festgesetzt.

Die baustellenbedingten Eingriffe in die Verkehrsabwicklung im Bereich der Theresienstraße sind insofern spektakulär, als sie vor dem Hintergrund einer „unendlichen Planungs-Geschichte“ erfolgen, die vor über fünfzig Jahren im Vorfeld der Olympiade 1972 begann. Das Einbahn-Straßenpaar Theresien- und Gabelsbergerstraße wurde mit der Fertigstellung des Altstadttring-Tunnels unter dem Prinz-Carl-Palais als „provisorische Verkehrslösung“ durch das Wohn-



Sperrung Altstadttring-Tunnel Westrampe Stand 2022

QUELLE © KLAUS BÄUMLER

## Aktueller Rückblick

### Verkehrswende auch in München? „Freeways without Futures“ – „Fridays for Future“: Munich for Future?

In den USA verfolgt der „Congress for New Urbanism“ (CNU) unter dem Slogan „Freeways without Futures“ seit Jahren erfolgreich den Rückbau von Stadtautobahnen in den Vereinigten Staaten (<https://www.cnu.org/highways-boulevards/freeways-without-futures/2021> )

Auch die von der schwedischen Schülerin Greta Thunberg ausgelöste, inzwischen internationale Umweltbewegung „Fridays for Future“ (FFF) fordert mit Blick auf die Klimaveränderung unter anderem die Mobilitätswende – auch in München.



Und wie geht man in München mit Rückbauforderungen um, etwa am Altstadtring? Bei der westlichen Rampe des Altstadtring-Tunnels handelt es sich um ein Relikt der autogerechten Verkehrsplanung aus der Zeit der Olympiade 1972. Der Rückbau und die Umgestaltung der autobahn-ähnlich aufgeweiteten Tunnelrampe zwischen Markuskirche, Bayerischer Landesbank und Pinakothek

der Moderne waren und sind eine seit Jahrzehnten immer wieder vorgetragene zentrale Forderung – auch des Münchner Forums. Wir verweisen wegen seiner Aktualität zum Thema der „Mobilitätswende“ – pars pro toto – auf den STANDPUNKTE-Beitrag von Klaus Bäumler „Rückbau von innerstädtischen Verkehrsachsen: In München Illusion? In Amerika Realität!“ in der Ausgabe 4.2018, S. 32. – Zu Beginn dieses Jahres 2022 zeichnen sich der Abschluss der Umbauarbeiten des Altstadtring-Tunnels und seine neuerliche Verkehrsfreigabe ab. Im Rahmen der aktuellen Jubiläumsausstellungen in der Pinakothek der Moderne und der Rathausgalerie kann die Sinnhaftigkeit der aktuellen Baumaßnahme diskutiert und gewertet werden. (Klaus Bäumler)

### Beginn des Beitrags in den STANDPUNKTEN 4.2018:

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

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)

weiter: <https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2022/01/Standpunkte-4-2018.pdf#page=32> 

quartier der Maxvorstadt angeordnet. Denn eine neue, leistungsfähige Ost-West-Achse war die unabdingbare Voraussetzung für die radikale Verlagerung des Verkehrs zur Errichtung der Fußgängerzone.

Da der geplante Ausbau der Gabelsbergerstraße vor der Olympiade nicht realisiert werden konnte, war die „provisorische Verkehrsführung“ mit allen negativen Auswirkungen ein Muss, das den aufkeimenden Bürgerprotest unter dem Planungsdruck der Olympiade erstickte.

Es war Karl Klühspies, Initiator und Motor der „Münchner Bürgerplanung“ in Konkurrenz zur offiziellen „Amtsplanung“ und Mitbegründer des Münchner Forums, der mit seinem legendären „Plan K“ schon 1966 gegen den vom Stadtrat beschlossenen autobahnähnlichen Durchgangsverkehr im Bereich Theresien- und Gabelsbergerstraße opponierte. Ziel war es, das Einbahnstraßenpaar aufzulösen, um die Wohnquartiere der Maxvorstadt zu entlasten.

Zunächst zeichnete sich ein Erfolg für den Planungsvorschlag von Karl Klühspies ab. Am 15.12.1971 (!) beschloss der Stadtrat, den Plan K nach der Olympiade probeweise einzuführen. Ein Jahr nach der Olympiade beschloss der Stadtrat jedoch die „Nichteinführung des Plans K“. Die Abendzeitung berichtete: „Der ‚Plan K‘ ist gestorben. Die Autos bleiben in der Theresienstraße.“

1980 fassten die lärmgeprüften Anwohner von Gabelsberger- und Theresienstraße neuen Mut: Am 21.5.1980 kam es im Stadtrat zu einem Grundsatzbeschluss für die Neuordnung der Ost-West-Hauptverbindungen in der Maxvorstadt. Nach langem Für und Wider sowie intensiven Analysen und Gutachten wurde die sog. Alternative 5 als optimal erachtet. Das Maßnahmenkonzept zur Aufwertung der Innenstadt (Stadtratsbeschlüsse von 1989 und 1991) sowie der Bebauungsplan Nr. 1641 für die Pinakothek der Moderne beruhen auf der Neuordnung des Verkehrs



Sperrung Altstadttring-Tunnel Westrampe Stand 2018

Auch andere Baustellen zeigen aktuell exemplarisch auf, dass die dadurch ausgelösten temporären Eingriffe nicht zum vielfach befürchteten Verkehrschaos führen. Dies zeigt sich bei der aktuellen Sanierung der Ludwigsbrücke, dem Umbau des Sendlinger-Tor-Platzes, der Sperrung der Max-Joseph-Straße zwischen den Fahrbahnen des Maximiliansplatzes und der Sperrung des Altstadttring-Tunnels.

Mobilitätsreferat und Baureferat sollten den Aufwand nicht scheuen, die Auswirkungen derartiger temporärer

Eingriffe zu dokumentieren und zu analysieren.

Mit den hierbei gewonnenen Erkenntnissen können Baustellen einen effizienten Beitrag zur politisch-administrativen Durchsetzung der Mobilitätswende leisten.

durch die Modifizierung des Einbahnstraßenpaars Gabelsberger- und Theresienstraße sowie des Umbaus der autobahnähnlichen Westrampe des Altstadttringtunnels.

Zeitgleich mit der Jubiläumsfeier zum 50-jährigen Bestehen des Münchner Forums im November 2018 beschloss der Münchner Stadtrat die Einführung einer sog. modifizierten Alternative 5 im Kunst- und Museumsquartier Maxvorstadt (Bauausschuss vom 6.11.2018, bestätigt durch die Vollversammlung am 27.11.2018). Dieses „Jubiläumsgeschenk“ an das Münchner Forum und vor allem an Karl Klühspies als „Erfinder des Plan K“ ist bis heute nicht realisiert. Ob mit Blick auf die Pop-Up-Radwege in Gabelsberger-, Theresien- und Elisenstraße an diesem Beschluss festgehalten werden kann, ist derzeit offen.

Als Ergebnis bleibt festzuhalten: Mit dem „Praxistest“ der durch die Sanierung der Neuen Pinakothek ausgelösten massiven und langjährigen Beschränkungen des fließenden und ruhenden Verkehrs im Bereich der Theresienstraße sollte es möglich sein, unter dem Aspekt „Mobilitätswende“ die seit Jahrzehnten angestrebte Optimierung der Wohn- und Aufenthaltsqualität im Museumsquartier politisch und administrativ durchzusetzen.

*Klaus Bäumler ist Leiter des Arbeitskreises ‚Öffentliches Grün‘, war 2. Programmausschussvorsitzender von 2015 bis 2021 im Münchner Forum, Vorsitzender des Bezirksausschuss Maxvorstadt von 1978 bis 2008 und Richter (rtd.) am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof.*

### Zum Weiterlesen:

Karl Klühspies: München *nicht* wie geplant. Stadtpolitik, Bürgerwille und die Macht der Medien, Hrsg. Münchner Forum, München 2015, S. 102-107. <https://muenchner-forum.de/jetzt-vorbestellen-muenchen-nicht-wie-geplant/>

Dokumentation des Entwurfseminars Pinakothek der Moderne und der öffentliche Raum, München 2000.

Gottfried Hansjakob: Hofgarten. Finanzgarten. Englischer Garten. Die Zusammenführung der drei Gärten. München 2021.

### Weitere Hinweise zum Thema

Die STANDPUNKTE 07.2018 beschäftigten sich ebenfalls mit dem Thema „Mobilitätswende in München“ <https://muenchner-forum.de/https-muenchner-forum-de-wp-content-uploads-2018-07-standpunkte-7-2018-pdf/>

Die STANDPUNKTE 04./05.2020 „Strassenräume anders nutzen“ <https://muenchner-forum.de/standpunkte-4-5-2020-strassenraeume-anders-nutzen/>

Der Radiobeitrag 11/2021 „Mobilitätswende 2030 – Gespräch mit Georg Dunkel, Mobilitätsreferent der LH München“ ist als Podcast hörbar unter: <https://muenchner-forum.de/veroeffentlichungen/#podcast>

# ÖPNV-Ausbau in München:

## Tram: gute Tendenzen, U-Bahn: falsche Schwerpunkte, Bus: viele offene Fragen

BERTHOLD MAIER

Im Kommunalwahlkampf 2020 spielte das Thema Mobilität eine wichtige Rolle. Die Parteien, die im Wahlprogramm den Ausbau des Radverkehrs und des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) sowie die Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbundes forderten, erreichten im neuen Stadtrat eine deutliche Mehrheit. Im Koalitionsvertrag von Grünen – Rosa Liste und SPD/Volt vom April 2020 wurde – auch um die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors zu reduzieren – dem ÖPNV-Ausbau großes Gewicht beigemessen.

**N**ach rund eineinhalb Jahren Grün-Rot soll der Stand beim ÖPNV-Ausbau betrachtet werden.

Dies erfolgt anhand folgender Gesichtspunkte:

- Effizienz der Investitionen – wie lässt sich pro investiertem Euro am meisten fürs Klima erreichen?
- Stand der Planungen – Nahverkehrsplan, Trambahnausbau und U-Bahnausbau, Beschleunigung
- Finanzierung (U5 Pasing, ÖPNV Betrieb, Elektrobusse)

auch auf die Reduzierung des Flächenbedarfs für den Verkehr.

### U-Bahn-Bau – Geld allein macht noch keinen guten ÖPNV

Aufgrund der hohen Baukosten ist der Bau einer U-Bahn nur bei ausreichendem Fahrgastaufkommen angebracht. In der politischen Diskussion wird der Nutzen der U-Bahn im Vergleich zur Tram oft

überschätzt – sowohl was den Nutzen für die Fahrgäste als auch die Verlagerung des MIV auf den ÖPNV angeht. Verbunden ist damit die Hoffnung, durch forcierten U-Bahnbau eine Verkehrswende ohne MIV Restriktionen bewerkstelligen zu können.

Auf ein gesamtes Projekt – d.h. eine U-Bahnstrecke im Vergleich zu einer Trambahnstrecke gerechnet – führt die U-Bahn durchaus zu einer größeren Reduktion des MIV (d.h. mehr Umsteiger vom Autoverkehr). Wird aber der Nutzen pro investiertem Euro betrachtet, so ist die Tram typischerweise um den Faktor zwei bis drei überlegen:

Die Baukosten der Tram betragen

rund ein Zehntel der der U-Bahn, hingegen liegt der Nutzen der U-Bahn deutlich unter dem zehnfachen der der Trambahn (vgl. <https://www.pro-bahn.de/muenchen/202102-nvp.pdf> S. 2)

Um im ganzen Stadtgebiet möglichst viel MIV auf den ÖPNV zu verlagern, ist ein flächendeckender Ausbau des Trambahnnetzes erfolgversprechender als ein – aufgrund der Kosten – letztlich nur punktueller U-Bahnausbau. Ausnahmen sind dann sinnvoll, wenn die U-Bahn in einer bestimmten Situation die mit Abstand beste Lösung bietet. Dies ist beispielsweise bei der U9 (geplante U-Bahn-Spange zwischen Implerstraße, Hauptbahnhof und Münchner Freiheit zur Entlastung der U3/6 in der Innenstadt) der Fall.



QUELLE © FRIEDRICH GRÖSSING

Die Tram Linie 21 in der Rumfordstraße

### Effizienz

#### Mitteleinsatz

Um den besten Nutzen bezüglich Verlagerung von MIV (motorisierter Individualverkehr) auf den ÖPNV zu erreichen, müssen die vorhandenen Mittel möglichst effizient eingesetzt werden. Das heißt:

- Geeignete Verteilung auf Investitionen in den Netzausbau und in Verbesserungen beim Betrieb (d.h. Taktverdichtungen),
- Investitionen in den Netzausbau müssen so erfolgen, dass sich der größtmögliche ÖPNV-Anteil bei entsprechender Reduzierung des MIV ergibt.

Bei der Reduktion des MIV kommt es nicht nur auf die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen an, sondern

Ob die Erschließung von Siedlungen am Stadtrand per U-Bahn sinnvoll ist, hängt wie immer von der geplanten Anzahl der Einwohner und den möglichen Alternativen (Erschließung durch Trambahn oder S-Bahn) ab. Ebenso spielt der mögliche Zeithorizont eine wichtige Rolle – d.h. ab wann die ÖPNV-Erschließung benötigt wird und dann auch tatsächlich verfügbar ist. Gerade der letzte Punkt ist wichtig, um bereits bei Fertigstellung der ersten Wohnungen einen guten ÖPNV-Anschluss zur Verfügung zu haben: Für Freiam wurde vom Stadtrat eine U-Bahnerschließung beschlossen. Bis die U-Bahn 2037 fertiggestellt ist, werden sich die Einwohner überwiegend an die Nutzung des eigenen Kfz gewöhnt haben. Lediglich die U-Bahn nach Pasing kann bis 2035 fertig sein (derzeit geplante Fertigstellung: 2031). Zur Klimaneutralität Münchens 2035 leistet die U-Bahn somit keinen wesentlichen Beitrag.

Und es sind nicht die Parteien und Organisationen unter den Befürworter eines guten ÖPNV, die am vehementesten den U-Bahn-Bau fordern. Viele besonders engagierte U-Bahn-Freunde wollen von einem guten ÖPNV dann nicht mehr so viel wissen, wenn es um Umverteilung von Flächen vom MIV zum ÖPNV (Busspuren, neue Trambahnstrecken) geht. Denn mit der Forderung nach noch mehr U-Bahn lassen sich zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen: Zwar sieht es auf den ersten Blick nach ÖPNV-Förderung aus, aber der U-Bahn-Bau bindet so viel Investitionskapital, dass hinsichtlich des Klimaschutzes für andere, effizientere ÖPNV-Maßnahmen, die unter Umständen zu Flächeneinschränkungen für den MIV führen könnten, dann „leider“ kein Geld mehr da ist.

Unbestritten sind Strecken wie die U9 sinnvolle Maßnahmen zur Verbesserung des Münchner Schnellbahnnetzes. Aber die nahezu mythische Überhöhung der U-Bahn als Allheilmittel zur Lösung aller Verkehrsprobleme erschwert nur eine sachliche Diskussion. So werden der schnellstmögliche, klimawirksame ÖPNV-Ausbau und geeignete Maßnahmen zur MIV Reduktion verzögert und behindert – aber vielleicht ist genau das ja gewünscht?

## **Stand der Planungen**

### **Nahverkehrsplan – große Planungen für den ÖPNV**

Im März beschloss der Stadtrat den Nahverkehrsplan (NVP). Gegenüber den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag wurde das geplante Trambahn- und U-Bahnnetz deutlich erweitert. Die Kosten liegen etwa – hochgerechnet mit den 2021 bekannten Kosten pro Kilometer – bei 10 bis 12 Milliarden Euro. Je nach Länge des U-Bahnnetzes, ergeben sich erhebliche Kostenunterschiede; entlang des Frankfurter

Rings sollen alternativ Tram und U-Bahn untersucht werden. Der Trambahn-Anteil liegt je nach Szenario zwischen einem knappen Viertel und einem knappen Drittel der Investitionen. Neben dem Bau mehrerer U-Bahnstrecken – wie z.B. der U9 zur Entlastung der U3/6 in der Innenstadt – beinhaltet der NVP für die Tram eine sinnvolle Mischung aus Tangenten sowie Strecken, die abseits von U- und S-Bahn die Lücken im Schienennetz schließen. Informationen zum Nahverkehrsplan: <https://www.tramreport.de/2021/03/05/nvp-6-beschluss/> 

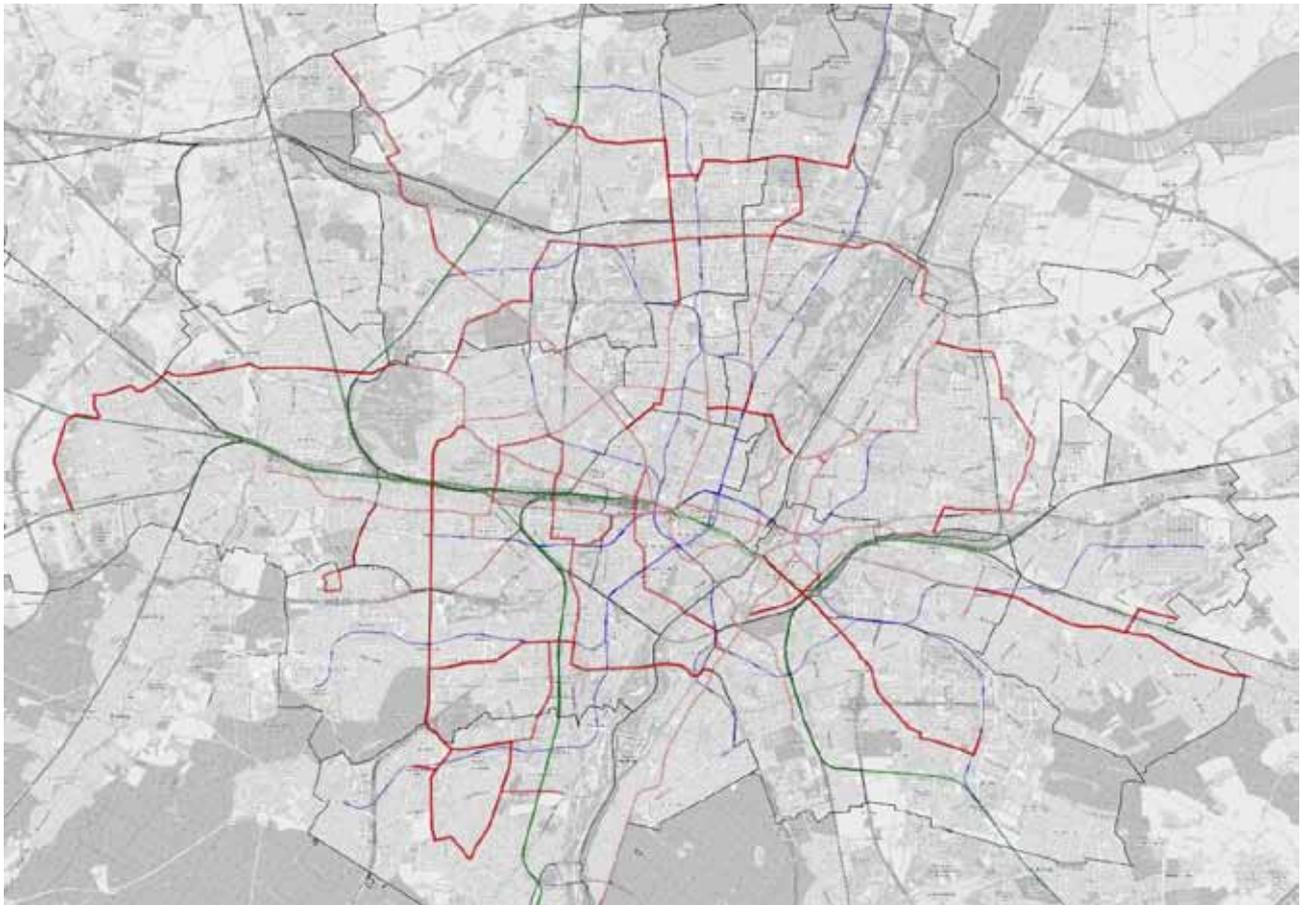
### **Großer Schritt nach vorn für die Tram: Erstes ÖPNV-Bauprogramm – kein Papiertiger sondern konkrete Maßnahmen**

Nach rund eineinhalb Jahren Grün-Rot wird mit dem ersten ÖPNV-Bauprogramm der Finanzrahmen für mehrere Trambahnstrecken – so z.B. Trambahn-Nordtangente, Tram Münchner Norden, Trambahnstrecken in der Wasserburger Landstraße und nach Ramersdorf-Perlach – festgelegt. Neben der Finanzierung der Neubaustrecken werden in der Stadtverwaltung die organisatorischen Voraussetzungen für eine schnelle Umsetzung geschaffen. Konkrete Beschlüsse (Trassierungsbeschlüsse) gab es zum Bau der Westtangente und der Tram in Richtung Münchner Norden (Schwabing Nord – Kieferngarten). Als erster Teil der Westtangente soll der Abschnitt zwischen Romanplatz und Waldfriedhof bis Ende 2025 eröffnet werden.

Bedauerlich ist, dass der erste Teilabschnitt nicht für 2,65 Meter breite Straßenbahnen ausgelegt werden soll (2,65 m breite Straßenbahnen bieten deutliche Vorteile bezüglich Fahrkomfort (mehr Platz im Innenraum, 4 Sitze pro Reihe möglich), Fahrgastwechsel (mehr Platz im Einstiegsbereich ermöglicht schnelleren Fahrgastwechsel) und Barrierefreiheit (mehr Platz für Rollstühle und Kinderwägen). Die erforderliche Umplanung hätte nach derzeitigem Stand den geplanten Fertigstellungstermin im Dezember 2025 nicht möglich gemacht.

Es sei nochmal darauf hingewiesen, dass es sich bei dem „Ersten ÖPNV-Bauprogramm“ nicht nur um eine Ansammlung von Absichtserklärungen handelt, sondern dass sowohl für die Planungs- als auch die Baumaßnahmen für die nächsten Jahre die entsprechende Finanzierung mit beschlossen wurde (siehe auch: <https://www.tramreport.de/2021/12/15/oepnv-bauprogramm-2-2021/> 

Somit gibt es für einen Teil der Strecken aus dem Nahverkehrsplan – die sogenannte Kategorie „A“ – einen Zeitplan zur Umsetzung. Allerdings ist das Ziel, die ersten hundert Kilometer Tram irgendwann in den 2030er Jahren fertigzustellen, nicht allzu ehrgeizig – München soll bis 2035 klimaneutral werden.



QUELLE © BASIEREND AUF DATEN © OPENTREETMAP-MITWIRKENDE, BEARBEITUNG DURCH FAHRGÄSTEVERBAND PRO BAHN

Mögliche Streckenführung gemäß Stadtratsvorlage vom März 2021; Rot durchgezogen: Kategorie A des Nahverkehrsplans, Rot gestrichelt: Kategorie B des Nahverkehrsplans. Abweichungen durch Detailplanung möglich (z.B. im Bereich SEM Nordost, Solln, Feldmoching, Gronsdorf).

Wenn der ÖPNV hier einen Beitrag leisten soll, muss der Trambahnausbau schneller erfolgen. Auch für die Strecken aus der Kategorie „B“ müssen die konkreten Planungen bald beginnen. Die Streckenkategorien sind in der Karte (s. oben) dargestellt.

### **U5 nach Pasing: Nichtstun des Freistaats beim S-Bahn-Ausbau verursacht falsche Priorität beim U-Bahnbau**

Wesentlich wichtiger als die U5 ist die U9 zur Stabilisierung und Verdichtung des U-Bahnbetriebs auf der U3/6. Der Stadtrat entschied stattdessen, zuerst die U5 nach Pasing zu bauen, später soll die Strecke bis Freiham verlängert werden. Ein wesentliches Argument für den Bau der U5 ist die bessere Erschließung des Münchner Westens. Diese Argumentation verwundert doch sehr, da der Münchner Westen bereits durch vier S-Bahnlinien gut erschlossen ist. Leider ist die Angebotsqualität aufgrund des Desinteresses des Freistaats Bayern am S-Bahnausbau unzureichend. 2021 jährte sich die Entscheidung zum Bau des S-Bahn-Tieftunnels zum 20. Mal – es gibt aber immer noch keine Planung für die Einführung des 10-Minuten-Takts bei der S-Bahn. Somit ist das faktische Nichtstun des Freistaats beim S-Bahn-Ausbau eine wesentliche Ursache für den Bau der

U5 nach Pasing. Der Freistaat verzögert durch das Vernachlässigen des S-Bahn-Ausbaus den notwendigen Kapazitätsausbau im Kern des U-Bahnnetzes.

### **Busbeschleunigung:**

Die ersten 8 Einzelmaßnahmen wurden im Juli 2021 beschlossen, weitere Maßnahmen folgten im Oktober 2021. Weitere Bus- und Trambeschleunigungen sollen folgen. Der zunehmende Autoverkehr hat in den letzten 18 Monaten zu einer drastischen Verschlechterung der Pünktlichkeit im Busverkehr geführt – somit besteht dringender Handlungsbedarf bei der Ausweitung des Beschleunigungsprogramms für Bus und Tram.

Die Busbeschleunigung kombiniert eine höhere Attraktivität für die Fahrgäste (Busse stehen weniger im Stau) zu niedrigeren Kosten (fürs selbe Angebot werden weniger Busse benötigt, da der Linienweg schneller zurückgelegt werden kann).

### **Finanzierung**

#### **U5 nach Pasing: Kosten**

Im Dezember beschloss der Stadtrat den Bau der U5 nach Pasing. Die Baukosten betragen nach derzeitigem Stand 988 Millionen Euro. Unklar ist zum derzeitigen Zeitpunkt, in welcher Höhe Zuschüsse von Bund und Land zu erwarten sind. Mit belast-

baren Aussagen ist frühestens im Frühjahr 2022 zu rechnen. Der in der Stadtratsvorlage zitierte Brief des ehemaligen Bundesverkehrsministers Scheuer an OB Reiter ist letztlich nur eine wortreiche Umschreibung, dass sich der Bund an die geltenden Zuschussregeln halten will. Eine Finanzierungszusage ist damit nicht verbunden. Es verwundet schon sehr, dass der Stadtrat in Zeiten, in denen sich die Stadt in erheblichen Umfang verschuldet, eine Ausgabe bewilligt, ohne zu wissen, ob die Stadt 200, 500 oder 900 Millionen Euro dafür zahlen muss. Sorgfältiger Umgang mit Steuergeldern ist etwas anderes.

Siehe Fahrgastverband PRO BAHN: <https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20211129.html> 

### Finanzierung des ÖPNV-Betriebs

Die Rückgänge der Fahrgastzahlen bei der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) in Zeiten der Corona-Pandemie haben zu deutlichen Einnahmeverlusten



QUELLE © FRIEDRICH GRÖSSING

Busse am Ostbahnhof

geführt. Bisher sah sich die Landeshauptstadt München nicht in der Lage, Angebotsausweitungen zu finanzieren.

Unmittelbare Folge beim Fahrplanangebot 2022 ist, dass Angebotsausweitungen (wie z.B. in Freiam) nur durch Kürzungen an anderer Stelle finanzierbar sind.

Auf der anderen Seite sind im Rahmen des Konzepts „ÖV 2030“ mittelfristig deutliche Verbesserungen im Münchner ÖPNV-Netz geplant (z.B. U-Bahn werktags tagsüber alle 5 Minuten, Stadtbusse alle 10 Minuten). Allein durch Fahrgeldeinnahmen lassen sich diese Verbesserungen nicht finanzieren.

Die offene Frage ist also, wie die notwendigen Verbesserungen im ÖPNV finanziert werden können. Das „Münchner Modell“, wonach die Fahrgeldeinnahmen den größten Teil der Betriebskosten decken müssen und die Stadt lediglich für Nachtverkehr und

einige Angebotsverbesserungen Zuschüsse leistet, muss dringend überarbeitet werden.

### Mehrkosten durch den Einsatz von Elektrobusen

Nach derzeitigen Erfahrungen sind Batteriebusse im Betrieb deutlich teurer als Dieselbusse. Dies liegt vor allem an der geringeren Reichweite der Batteriebusse: Dieselbusse können nicht 1:1 durch einen Batteriebus ersetzt werden, da die Batteriebusse in vielen Fällen tagsüber aufgrund mangelnder Reichweite ausgetauscht werden müssen. Somit führt der Einsatz von Batteriebusen heute – und auch noch einige Jahre lang – zu deutlichen Mehrkosten im Busbetrieb. Das Problem sind nicht die Investitionskosten für die Batteriebusse oder die Betriebskosten des einzelnen Busses, sondern die größere Anzahl der benötigten Batteriebusse.

Wenn der Stadtrat hier den schnellstmöglichen Ersatz der Dieselbusse durch Elektrobusse fordert, muss er auch die Finanzierung der Mehrkosten sicherstellen.

### Fazit

Beim Trambahnausbau geht es mit dem Ersten ÖPNV-Bauprogramm endlich in die richtige Richtung.

Das gilt grundsätzlich auch für die Busbeschleunigung. Mehr Tempo bei der Tram sowie Maßnahmen zur Verbesserung ihrer Pünktlichkeit, sind angebracht.

Auch mehr Tempo benötigt der Trambahnausbau. Damit der ÖPNV einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann, müssen die Trambahnstrecken aus den Paketen „A“ und

„B“ im Nahverkehrsplan bis 2035 fertiggestellt sein.

Beim U-Bahnbau muss dringend geklärt werden, wie es mit der U9 weitergehen soll.

Das große Fragezeichen ist die Finanzierung von Taktverdichtungen bei U-Bahn, Bus und Tram.

Nicht in den Zuständigkeitsbereich Münchens fällt der S-Bahn-Ausbau – hier liegen aber die größten Defizite. Es ist nicht absehbar, wann der Freistaat ernsthaft mit dem Ausbau der S-Bahn beginnen will.

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

# Ein Baustein der Mobilitätswende?

## Die Projekte AQT und TrEx im Forschungscluster MCube

MARCO KELLHAMMER, DANIEL ZWANGSLEITNER, BENEDIKT BOUCSEIN

2021 erhielt die TU München den Zuschlag für einen von acht „Zukunftsclustern“ in einem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) ausgelobten Konkurrenzverfahren, das Teil der Hightech-Strategie 2025 ist. Die Cluster werden zunächst für drei Jahre gefördert, verlängert werden können sie auf insgesamt bis zu neun Jahre, mit einer potenziellen Gesamtfördersumme von 45 Millionen Euro für jeden Cluster. Sie beschäftigen sich mit sehr unterschiedlichen Themen, von marinen Ressourcen über Künstliche Intelligenz, Quantenphysik, Medizin und Pharmazie bis hin zum Wasserstoff. In diesem Feld sticht der „Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen“ (MCube) der TU München als der einzige heraus, der sich mit einem zentralen Thema der Stadtentwicklung beschäftigt.

Involviert sind dabei insgesamt 25 Professuren und eine große Anzahl von Partner:innen aus Gesellschaft, Verwaltung und Industrie, darunter auch das Münchner Forum. Viele der Projekte fokussieren auf technologische Innovationen. Es gibt aber auch einen dezidiert gesellschaftlichen Anspruch des Gesamtvorhabens sowie einiger Projekte im speziellen. Darunter fallen auch die beiden Projekte, an denen die Professur für Urban Design beteiligt ist – die Leuchtturmprojekte „Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt“ (AQT) (hier ist die Professur im Lead) und „Transformative Mobilitätsexperimente“ (TrEx) unter der Leitung der Professur für Innovationsforschung. Im Folgenden werden diese kurz vorgestellt.

### AQT – Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt

In einem Stadtquartier treffen die unterschiedlichsten Mobilitätsbedürfnisse und Interessen verschiedener Akteur:innen aufeinander – sowohl privat als auch gewerblich. Der Anspruch an die Multifunktionalität der Mobilitätsräume wächst zunehmend, gleichzeitig steigt auch der Wunsch nach einem gleichberechtigten Zugang zu öffentlichem Lebensraum mit einem hohen Erholungswert. Und die Klimakrise zeigt auf, dass die Mobilitätswende auch aus ökologischen Gründen dringend geboten ist. Vereinzelt technische Lösungen haben den notwendigen Wandel aber bisher nicht einleiten können. Eine Reduktion des individuellen motorisierten Verkehrs ist nicht messbar. Die dringend nötige Transformation muss daher im Kontext neuer Mobilitätsweisen, Alltagsroutinen und revitalisierter Stadtbilder untersucht werden.

In MCube-AQT wird vor diesem Hintergrund das Potential von städtischen Quartieren in München untersucht, die im Kontext der Verkehrswende konse-

quent ökologisch nachhaltige Lebensweisen fördern und sich an den planetaren Grenzen orientieren.

Das AQT-Projektteam nimmt dafür zunächst eine räumliche und soziokulturelle Betrachtung der Stadtquartiere vor und bewertet das transformative Potential, bevor ein oder zwei Quartiere für die weitere Projektarbeit bestimmt werden. Gemeinsam mit den Projektpartner:innen, der Landeshauptstadt München, den Stadtwerken München, der UnternehmerTUM und der Hans Sauer Stiftung sowie weiteren assoziierten Partner:innen und beteiligten Stakeholdern wird daraufhin ein räumliches und verkehrliches Konzept für München entwickelt und simuliert. Ziel ist es, eine höhere Akzeptanz und Nutzung multimodaler Verkehrsangebote zu bewirken, den individuellen PKW-Besitz und -Gebrauch deutlich zu reduzieren und somit eine Aufwertung des Raums zu ermöglichen. Untersucht werden die sich beeinflussenden Faktoren aus Akteur:innen und Netzwerken, Raum- und Clusterstrukturen sowie Entscheidungs- und Planungsverfahren. Ein besonderer Fokus wird auf transdisziplinäre Forschungsarbeit und transformative Prozesse gesetzt.

Neben den Arbeitspaketen Analyse und Simulation kommt der partizipativen Entwicklung von Szenarien für das Quartier und der prototypisch iterativen Umsetzung eine ebenbürtige Rolle zu. Dabei werden nicht nur rationale, sondern auch emotionale bzw. „weiche“ Faktoren betrachtet. Eröffnet werden gestalterische, verkehrliche und nutzungsbezogene Potentiale zur Umwandlung von Verkehrsflächen, die für eine nachhaltige und klimaangepasste Stadtentwicklung im Zuge der fortschreitenden Urbanisierung von Bedeutung sind. Projektbegleitende Reallabore ermöglichen ein wiederkehrendes Testen und Ausprobieren gestalterischer Interventionen, auch um das Projekt sichtbar zu machen und die dis-

kursive Auseinandersetzung mit der Stadtgesellschaft zu fördern. Ein besonderer Fokus wird dabei auch auf die Vernetzung mit anderen Initiativen und, wie im gesamten Projekt MCube, auf die Übertragbarkeit gelegt.



Die Theresienstraße fast autofrei

### **TrEx – Transformative Mobilitätsexperimente**

Das Projekt TrEx zielt darauf ab, Experimente für nachhaltige und skalierbare Mobilitätstransformationen systematisch zu verstehen, partizipativ weiterzuentwickeln, anwendungsnah auszutesten und mit neuen Tools und Perspektiven zu stärken. Experimente und Krisenerfahrungen verschiedenen Typs (z.B. die gegenwärtige Covid-19-Krise) werden dabei als Schlüssel für die Mobilitätswende verstanden.

Konkret befasst sich TrEx mit drei Arten von Experimenten, die für Mobilitätstransformationen von komplementärer Relevanz sind und differenziert betrachtet werden sollen: (1) Natürliche Experimente und Krisenerfahrung, (2) alltagsweltliche (soziale) Experimente und (3) Innovationsexperimente bzw. Reallabore.

Das TrEx-Team der Professur für Urban Design befasst sich dabei vorrangig mit alltagsweltlichen (sozialen) Experimenten. Mobilitätswandel beginnt in den Köpfen der Menschen. TrEx erschließt im Anschluss an die Krisenerfahrung der letzten Jahre kokreativ mit Anwohner:innen experimentelle Alltagswelten zur langfristigen sozialökologischen Transformation, die auf das Neudenken des urbanen Raumes, der eigenen Mobilitätsroutinen und deren Gestaltungsmöglichkeiten abzielt. Über dieses grundlegende Hinterfragen versuchen wir, einen systemischen Wandel und grundlegende Verhaltensänderungen zu beforschen, und deren Chancen für die Mobilitätswende auszuloten und nutzbar zu machen.

Während in Fokusgruppen mit Stakeholdern und

Expert:innen das Fachwissen erschlossen wird, entwickeln wir anhand der Szenariotechnik ko-kreativ mit Anwohner:innen alternative Alltagswelten und macht somit das Alltagswissen für die Beforschung und damit auch Zukunft der Mobilität zugänglich.

TrEx wird somit auf verschiedenen Ebenen Lösungen für die Herausforderungen des Mobilitätswandels erarbeiten – von den Bürger:innen, über das Stadtquartier bis hin zu Großunternehmen.

Als Ergebnis des Projektes streben wir Lernerfahrungen für urbane Resilienz, Prototypen für Bürger:innenorientierte Transformationsszenarien und die Entwicklung von Prozessen zur verantwortungsvollen und sicheren Gestaltung von Mobilitätsinnovation an. TrEx fokussiert sich zum einen auf die Prozessebene, wo neue Verfahren beispielsweise zur sicheren und standardisierten Verwendung von Reallaboren oder komplexen Daten-

Architekturen entwickelt werden. Zum anderen muss neue Mobilität lokal erprobt und erfahrbar gemacht werden, in Mini-Experimenten genauso wie in den F&E-Vorhaben des Clusters selbst, für die TrEx sozialwissenschaftliche Expertise und Beratung bereitstellt.

### **Mit vereinter Kraft?**

Die Mobilitätswende ist in absehbarer Zeit nur dann zu schaffen, wenn alle Akteur:innen an einem Strang ziehen – Zivilgesellschaft, Politik, Wissenschaft, und Wirtschaft. Von außen betrachtet fällt auf, wie viele Initiativen, Vereine und Projekte sich in München mit dieser und anderen Fragen der Stadtentwicklung beschäftigen, aber nebeneinander her wirtschaften. Dies zeigen beispielhaft auch die Bemühungen um eine neue IBA mit dem Thema Mobilität, bei denen MCube mit keinem Wort erwähnt wird, obwohl die Zielsetzungen der beiden Projekte fast deckungsgleich sind und ein Zusammenschluss eine enorme Stärkung der IBA-Bemühungen darstellen würde. Für uns stellt sich die Frage, wie wir ein solches Nebeneinander – das den Gegner:innen der Mobilitätswende in die Hände spielt, und das wir uns als Gesellschaft schlicht nicht mehr leisten können – vermeiden und alle Kräfte vereinen können. Abschließend möchten wir daher alle interessierten Akteur:innen dazu aufrufen, sich mit uns zu vernetzen, so wie wir wiederum im Laufe des Projekts auf möglichst viele zukommen werden. Das Münchner Forum in seiner traditionellen Vermittlungsfunktion ist hier vielleicht der wichtigste Partner, weshalb

wir uns über seine Beteiligung im Projekt MCube besonders freuen.

Marco Kellhammer; wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Professur für Urban Design; arbeitet an der Schnittstelle von Design und Transformativer Forschung. Neben seinem Studium des Industrial Design forschte er einige Jahre am Institute of Design Research Vienna zu ökologisch und sozial nachhaltigen Lebensweisen. Im Kontext seiner Promotion untersucht er Transition Design als methodischen Rahmen für die Mobilitätswende und dem notwendigen kulturellen Wandel urbaner Mobilität.

Daniel Zwangleitner ist Wissenschaftlicher Mitarbeiter für Urban Design an der TU München und Dozent für Architekturtheorie und -geschichte an der OTH Regensburg. Er studierte Architektur, Raumplanung und Photographie in Innsbruck, Wien und Turin. Von 2015 bis 2018 promovierte er am Politecnico di Torino zu den Bedingungen und Akteur:innen des

partizipativen Wohnbaumodells in der Steiermark (Österreich). Sein Forschungsinteresse gilt der Deep Adaptation und Transformation, dem Bauen in den Alpen, dem Fahrrad-Urbanismus und den Produktionsbedingungen von Architektur und Planung. In der Lehre setzt er sich für die Schaffung von neuen Narrativen als Anstoß von Transformation ein.

Benedikt Boucsein studierte von 1999 bis 2005 an der RWTH Aachen und der ETH Zürich Architektur und promovierte von 2005 bis 2008 am Institut für Geschichte und Theorie der Architektur der ETH bei Andreas Tönnemann zur „Grauen Architektur“ der Nachkriegszeit. Von 2007 bis 2017 forschte und lehrte er an der ETH Zürich bei Felix Claus und Kees Christiaanse. 2007 gründete er mit Axel Humpert und Tim Seidel das Büro BHSF Architekten in Zürich (seit 2020 mit Zweigstelle in München). Gemeinsam mit ihnen und Jeanette Beck war er zudem von 2005-2018 Gründer und Mitherausgeber der Zeitschrift Camenzind. 2018 wurde er auf die Professur für Urban Design an die TU München berufen (eine der Gründungsprofessuren des Münchner Forums). Seit Oktober 2021 ist er im Vorstand des Münchner Forums aktiv.

## Internationale Bauausstellung Metropolregion München **Räume der Mobilität**

MARKUS HENNECKE

Die Landeshauptstadt München beabsichtigt, zusammen mit den Landkreisen und Kommunen der Metropolregion München eine Internationale Bauausstellung (IBA) unter dem Label „Räume der Mobilität“ auszurufen. Sie soll in 2022 beginnen und nach einem 10-jährigen Prozess mit einem Präsentationsjahr abschließen.

**D**ie Idee und den aktuellen Stand der Umsetzung wurde auf der Metropolkonferenz des Vereins „Europäisch Metropolregion München“ am 23.09.2021 im Olympiastadion präsentiert, zu der der Münchner Oberbürgermeister Dieter Reiter und der Landrat Christoph Göbel eingeladen hatten. Auf der Konferenz wurde das Memorandum der Öffentlichkeit vorgestellt, das die wesentlichen Grundlagen der IBA beschreibt. Die IBA soll Innovationsmotor für die Mobilitätswende in der Region sein. Es sollen Projekte mit internationaler Strahlkraft umgesetzt werden. Die Qualität der Projekte wird sich nicht nur in der Baukultur und der bautechnischen Umsetzung zeigen, sondern auch in der Projektentwicklung, der Kooperation beteiligter Kreise und Partizipation der Zivilgesellschaft. Um die wichtigen Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen zu erreichen, werden sich Städte und Regionen verändern müssen. Das betrifft nicht nur die gebaute Umwelt, sondern auch die Organisation des täglichen Lebens. Für diesen Wandel kann die IBA den pas-



IBA-Landschaft: Landeshauptstadt München 2021

GRAFIK © THOMAS RUSTENEYER

senden (Frei)Raum bieten, in dem Kreativität und Experimentierfreude gelebt werden können. Ohne das Überwinden bestehender Grenzen in den Köpfen werden die Ziele nicht erreichbar sein.

Der nächste Schritt wird die Gründung der IBA Gesellschaft sein, die die IBA orchestriert wird.

Markus Hennecke ist Geschäftsführender Gesellschafter der Zilch + Müller Ingenieure GmbH, Vorstandmitglied der Bayerischen Ingenieurkammer-Bau und seit 2021 Mitglied im Programmausschuss des Münchner Forums.

## Der neue Vereinsvorstand stellt sich vor

Das Münchner Forum e.V. hat einen neuen Vereinsvorstand. Die Mitgliederversammlung des Vereins hat in ihrer Jahreshauptversammlung am 06. Oktober 2021 in München die Mitglieder des Vereinsvorstands für die nächsten vier Jahre neu gewählt. In seiner konstituierenden Sitzung am 13. Oktober 2021 hat der neue Vereinsvorstand aus seinen Reihen die neuen Vorsitzenden sowie den Schatzmeister bestimmt.

### Klaus Friedrich, 1. Vereinsvorsitzender

Klaus Friedrich ist Architekt und Stadtplaner. Seit der Gründung 1999 beteiligt sich sein Büro Friedrich Poerschke Zwink Architekten & Stadtplaner BDA u.a. an öffentlichen Wettbewerben. Er ist Redaktionsmitglied der BDA Informationen und gehört der Mentorengruppe der Bayerischen Architektenkammer an.

Sein erster Kontakt mit dem Münchner Forum entstand im Jahr 2016 über den Bund Deutscher Architekten (BDA). Er engagiert sich seitdem in den Arbeitskreisen ‚Kunstareal/Maxvorstadt‘ und ‚Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen (SEM)‘ sowie den temporär eingerichteten Arbeitsgruppen ‚Satzung‘ und ‚Leitbild‘. Seit 2017 gehört er dem Vereinsvorstand an, von April 2020 bis Oktober 2021 in der Funktion des 2. Vereinsvorsitzenden.

*„Es ist wichtig, dass angesichts immer komplexerer Entscheidungsprozesse der Stadtentwicklung in einer werbe- und konsumorientierten Umwelt bürgerschaftliches Engagement auch in der Altersgruppe der angehenden und mittleren Berufstätigen als Chance auf Dialog und Austausch gelebt und genutzt wird.“*

*„Zu den Perspektiven, wie sich die Stadt räumlich, ökonomisch, kulturell und infrastrukturell entwickeln wird, drängt sich zunehmend die Frage nach ihrem sozialen und gesellschaftlichen Zusammenhalt. Hierfür sind erweiterte Formen des Dialogs vonnöten (alt – jung, heimisch – fremd, neu – tradiert, arm – reich, um nur einige zu nennen). Das Münchner Forum ist aufgerufen, sich auch diesen Themen zuzuwenden und das Engagement der nachwachsenden Mitgliederschaft zu fördern.“*



QUELLE © PRIVAT

### Kathrin Wickenhäuser-Egger, 2. Vereinsvorsitzende

Kathrin Wickenhäuser-Egger studierte Soziologie; sie besitzt einen MBA für Unternehmensgründer:innen und –nachfolger:innen. Seit 2015 fungiert sie als Geschäftsführerin der Münchner Stubn und als Vorstand des Hotelunternehmens Wickenhäuser & Egger AG. Neben ihrem beruflichen Betätigungsfeld in der Gastronomie und Hotellerie engagiert sich Kathrin Wickenhäuser-Egger ehrenamtlich. Sie ist u.a. Vizepräsidentin der IHK für München und Oberbayern und seit kurzem im Vereinsvorstand des Münchner Forums. Als Tochter von Prof. Dr. Fritz Wickenhäuser, der 30 Jahre lang bis zu seinem Tod im Jahre 2020 Vereinsvorsitzender des Münchner Forum e.V. war, kennt sie das Münchner Forum bereits seit langem.

*„Kritischer Diskurs, wie ich ihn aus vielen Gesprächen mit meinem Vater aus dem Münchner Forum kenne, ist heute mehr denn je zwingend notwendig! Immer schon fand ich es extrem interessant, wie eng städtebauliche Entwicklung und gesellschaftliche Entwicklung miteinander vernetzt sind, wie kontrovers teilweise diskutiert wird und wie „träge“ manchmal mutige Schritte nur umgesetzt werden. Ich bin überzeugt, dass zur Liebe zu meiner Heimatstadt auch gehört Veränderungen zuzulassen, Zukunft zu gestalten und verantwortungsbewusst mit allen Teilen unserer Gesellschaft umzugehen. Hier ist gerade in München noch viel zu tun!“*



QUELLE © SIMONE MAUPPANN

### Prof. Gert Karner, Schatzmeister

Gert Karner studierte Vermessungswesen. Der Gründer und langjährige Geschäftsführer der KARNER INGENIEURE GmbH ist als Beratender Ingenieur sowie als öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger tätig. Seit 1971 wirkt das Vermessungsbüro an zahlreichen regionalen und internationalen Bauvorhaben mit und zählt zu den leistungsfähigsten Fachbüros in Deutschland.

Gert Karner engagiert sich seit langem ehrenamtlich, u.a. war er lange Jahre Landesvorsitzender des Berufsverbands der Beratenden Ingenieure (VBI) in Bayern sowie im Vorstand der Ingenieurekammer-Bau und ist in weiteren Berufsverbänden aktiv. An der Fakultät für Geoinformation der Hochschule München unterrichtet er seit fast 20 Jahren und wurde 2015 zum Honorarprofessor bestellt.

Seit 2011 engagiert er sich im Münchner Forum e.V. als Mitglied des Vereinsvorstandes, seit 2014 in der Funktion des Schatzmeisters und ist zusätzlich auch Vertreter der Berufsverbände. In den letzten Jahren leitete er die Arbeitsgruppen ‚Satzung‘ und ‚Leitbild‘ des Münchner Forums.

*„Wesentliches Ziel des Münchner Forums ist die Förderung einer qualifizierten Bürgerbeteiligung bei wichtigen Entscheidungsprozessen der Stadtentwicklung. Dazu möchte ich beitragen.“*



QUELLE © THERESA MEYER

### Prof. Dr. Benedikt Boucsein

Der Architekt und Stadtplaner Prof. Dr. Benedikt Boucsein ist seit 2007 in der städtebaulichen Praxis mit dem Büro BHSF Architekten in Zürich tätig, seit 2018 mit Zweigstelle in München. Seit 2018 ist er Professor für Urban Design an der TU München. Er forscht und publiziert zur Grauen Architektur der Nachkriegszeit, zu Flughafenumfeldern sowie in jüngster Zeit zu Genossenschaften und zum Mobilitätswandel.

Die Professur für Urban Design steht in der Nachfolge des Lehrstuhls für Städtebau und Regionalplanung an der Architekturfakultät der TUM, dessen damaliger Inhaber Prof. Dr. Gerd Albers Gründungsmitglied des Münchner Forum e.V. war. Benedikt Boucsein fungiert als Vertreter der Lehrstühle und Forschungsinstitute im Vereinsvorstand.

*„In der Lehre an der Professur für Urban Design ermutigen wir Student:innen zu Interventionen im Stadtraum und dem Engagement mit lokalen Akteuren. Daraus entstanden bereits immer wieder Berührungspunkte mit dem Münchner Forum, aber auch mit Bezirksausschüssen und anderen Akteuren wie Green City. Einige Absolvent:innen engagieren sich neben ihrem Beruf jetzt im Jungen Forum.“*

*Zudem starteten im Herbst 2021 unsere Forschungsprojekte „Autoreduzierte Quartiere für eine Lebenswerte Stadt“ sowie „Transformative Mobilitätsexperimente“ im Kontext des MCube Forschungsclusters, mit dem die Mobilitätswende in München vorangetrieben werden soll. Mehrere zivilgesellschaftliche Partner, u.a. das Münchner Forum, wirken in den Projekten des Clusters mit.“*

*Mir ist es wichtig, Verknüpfungen zwischen wissenschaftlicher Arbeit und zivilgesellschaftlichen Aktivitäten zu stärken und zu fördern. Themen wie der Mobilitätswandel, Klimaadaptation von Städten, Partizipation und auch die Bodenfrage werden am Department Architektur der TUM eine immer größere Rolle spielen. Hier sind zahlreiche Synergien mit Aktivitäten des Münchner Forums möglich.“*



QUELLE © ELIF SIMGE FETTAHOGLU-ÖZGEN

### Christian Breu

Christian Breu, Volljurist und Sozialwissenschaftler, ist seit 1998 Geschäftsführer des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) sowie des Regionalen Planungsverbands München. Er vertritt den Planungsverband (PV), seinerzeit Gründungsmitglied des Münchner Forums, seit 1998 im Vereinsvorstand des Münchner Forum e.V..

*„Mein Ziel ist es, einen Beitrag zum Erhalt der Wirtschaftskraft und der Lebensqualität im Wirtschaftsraum München zu leisten. Mein besonderes Anliegen im Münchner Forum ist es, das Münchner Forum als Diskussionsplattform für Entwicklungsfragen zu stärken und so eine qualifizierte Bürgerbeteiligung in Stadtentwicklungsfragen zu fördern. Besonders wichtig ist mir Toleranz in der Diskussion unterschiedlicher Meinungen nach außen und innerhalb des Münchner Forums.“*



QUELLE © OLIVER JUNG

## Prof. Dr. Matthias Castorph

Als Architekt und Stadtplaner mit Büro in München (Lehmann, Tabillion & Castorph Architektur Stadtplanung Gesellschaft mbH; bis 12/2021 unter dem Namen: Goetz Castorph Architekten und Stadtplaner GmbH) beschäftigen Prof. Dr. Matthias Castorph und sein Team sich mit städtebaulichen Studien, der Beratung von Gemeinden, der Realisierung von Neubauten (v.a. Wohnungs- und Bürobauten) und auch Sanierungen von denkmalgeschützten Gebäuden.

Schwerpunkte seiner Lehr-, Forschungs- und Publikationstätigkeit als Professor für „Stadtbaukunst und Entwerfen“ an der TU Kaiserslautern waren die städtebaulichen Werke und Schriften von Karl Henrici, Cornelius Gurlitt und Theodor Fischer. Im September 2021 übernahm er die Leitung des Instituts für „Entwerfen im Bestand und Denkmalpflege“ an der TU Graz.

Ins Münchner Forum bringt er sich über seine neue Funktion als Vorstandmitglied hinaus bereits seit einigen Jahren als Autor v.a. zu städtebaulichen bzw. stadtbaukünstlerischen Themen im Magazin STANDPUNKTE ein.

*„Im Diskurs um die zukünftige Entwicklung Münchens bedarf es neben dem persönlichen Engagement und dem konstruktiven Austausch aller Beteiligten auch der kritischen Reflexion des heutigen Bestands. Man sollte dabei auch nachdenken und nachvollziehen, warum unsere Stadt so geworden ist, wie wir sie heute erleben. Was waren und sind die Hintergründe von Planung und Entscheidungen? Beim Entwickeln und Diskutieren, beim Blick nach vorne, lohnt auch ein Blick zurück. Was können und sollten wir behalten und bewahren, wovon können wir lernen und was gilt es, für die Zukunft zu verbessern? Dazu möchte ich mich beim Münchner Forum engagieren.“*



QUELLE © MICHAEL HEINRICH

## Judith Greil

Vor gut zehn Jahren zog Judith Greil zum Studium der Theaterwissenschaft und Geschichte nach München. Sie hat sich ehrenamtlich u.a. in der studentischen Interessenvertretung und bei der Gewerkschaftsjugend engagiert. Beruflich zog es sie dann auch in die Jugendarbeit und zum DGB Bayern. Momentan ist sie beruflich als Bildungsreferentin bei diversity München e.V., einer queeren Jugendorganisation mit selbstverwaltetem Jugendzentrum, tätig und studiert berufsbegleitend Sozialmanagement an der Alice Salomon Hochschule Berlin.

Judith Greil ist seit 2019 Vorsitzende des Kreisjugendrings München-Stadt und vertritt seit 2018 die Gewerkschaften im Vereinsvorstand des Münchner Forum e.V..

*„Ich setze mich seit Jahren u.a. für mehr Freiräume für junge Menschen ein, die sie selbst nach ihren Bedürfnissen gestalten können. Als Gewerkschafterin liegen mir auch die Themen bezahlbarer Wohnraum und die Planungen unseres Münchner Azubiwerks am Herzen. Ich bin davon überzeugt, dass (junge) Menschen ihre Stadt mitgestalten wollen und sollen und dafür geeignete Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen. Diese Überzeugung teile ich mit dem Münchner Forum, das dazu mit der fachlichen Expertise seiner Ehrenamtlichen sowie seiner Rolle als etablierte Diskussionsplattform immer wieder wichtige Beiträge leistet.“*



QUELLE © KERSTIN GROH

## Katrin Habenschaden

Katrin Habenschaden machte eine Ausbildung zur Bankkauffrau, zur Wald- und Wildnispädagogin und studierte Betriebswirtschaftslehre. Seit 2002 lebt sie mit ihrer Familie in München. Beruflich war sie bei der Stadtparkasse München im Bereich Unternehmensfinanzierung tätig. Von 2014 bis 2020 war sie als Stadträtin für die Grünen aktiv. Seit Mai 2020 ist sie 2. Bürgermeisterin der Landeshauptstadt München. Sie fungiert als Vorsitzende der Stadtrats-Ausschüsse für ‚Bau‘, ‚Arbeit und Wirtschaft‘, ‚Kultur‘, ‚Klima und Umwelt‘ sowie ‚Mobilität‘ und koordiniert die Themenbereiche Arbeit und Wirtschaft, Gleichstellung zwischen Frauen und Männern, Bildung für nachhaltige Entwicklung sowie Europa und Internationales.

Sie vertritt als 2. Bürgermeisterin seit 2020 die Landeshauptstadt München im Vereinsvorstand des Münchner Forum e.V.



QUELLE © ANDREAS GREGOR

„Als Mitglied einer Partei, die aus der Bürgerbewegung entstanden ist und diese Tatsache sogar im Namen trägt, ist mir die Unterstützung bürgerschaftlichen Engagements sehr wichtig. Deshalb vertrete ich die Landeshauptstadt München sehr gerne im Vorstand des Münchner Forums.“

Das Münchner Forum schätze ich als Ort der Diskussion zu aktuellen Stadtentwicklungsfragen, und ich bin froh, dass Hans-Jochen Vogel es bereits in seiner Zeit als Münchner Oberbürgermeister institutionalisiert hat. Im Rückblick war das Münchner Forum seiner Zeit oft weit voraus und hat München vor so manch folgenschwerer Entscheidung, wie z.B. einer Stadtautobahn bis ins Herz der Altstadt bewahrt. Ich freue mich deshalb, auch in Zukunft mit dem Münchner Forum an einer lebenswerten Stadt zu arbeiten.“

### Christine Tolksdorf

Die studierte Betriebswirtschaftlerin Christine Tolksdorf arbeitet seit acht Jahren bei der Süddeutschen Zeitung in leitender Position im Bereich Vertrieb. Seitdem verbringt sie die meiste Zeit in München, der Umgebung und den Bergen. Davor hat sie über 20 Jahre in Konstanz am Bodensee gelebt und gearbeitet.

Im Vereinsvorstand des Münchner Forums vertritt sie seit kurzem die Verlage und Medien.

„Bei der Süddeutschen Zeitung bin ich für die regionale Werbevermarktung verantwortlich. Dadurch kenne ich die Stadt München, aber auch die Landkreise um München recht gut.“

Als Vermarktungsumfeld neu eingeführt habe ich den „Runden Tisch“. Er läuft unter anderem als Serie unter dem Titel „Zukunft einer wachsenden Stadt“. Mehrere Runden Tische mit Teilnehmer:innen aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik aus München und Bayern wurden zu den Themen Mobilität, Wohnen, Handel und nachhaltige Immobilienentwicklung durchgeführt. An fast allen habe ich teilgenommen, und dies war hochspannend und informativ.

Privat und beruflich interessiere ich mich sehr für die Stadtentwicklung und lebenswertes, bezahlbares Wohnen. Ich habe in meiner Zeit in Konstanz privat an einem Stadtentwicklungsprogramm mitgearbeitet. Dadurch konnten konkrete Veränderungen und Verbesserungen erzielt werden.

Mit dem Münchner Forum hatte ich in der Vergangenheit noch keine größeren Berührungspunkte, was sich jetzt aber hoffentlich ändert. Grundsätzlich kann ich mich für viele der Themen des Münchner Forums begeistern. Besonders spannend sind für mich aber die Themen gesunde, lebenswerte Stadt, Isar, Kulturbauten und Innenstadt.“



Michaela Schier, Geschäftsführerin

### IMPRESSUM

STANDPUNKTE

ISSN 1861-3004

Münchner Forum – Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.

Schellingstr. 65, 80799 München

fon 089/282076, fax 089/280532

email: [info@muenchner-forum.de](mailto:info@muenchner-forum.de)

[www.muenchner-forum.de](http://www.muenchner-forum.de)

[www.facebook.com/muenchnerforum](https://www.facebook.com/muenchnerforum)

Vi.S.d.P.: Dr. Detlev Sträter

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

Layout: Caroline Klotz

Endredaktion: Dr. Detlev Sträter

Redaktionsschluss: 21.12.2021

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. Auch können Sie gerne auf Ihrer Homepage Links auf STANDPUNKTE-Ausgaben setzen. Dabei sind technisch auch einzelne Seiten adressierbar, indem Sie an die Endung .pdf direkt folgendes Anhängen: #page=XX (Seitenzahl).

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

Sollten Sie unsere STANDPUNKTE jemandem zukommen lassen oder nicht mehr erhalten wollen, genügt eine E-Mail an:

[info@muenchner-forum.de](mailto:info@muenchner-forum.de)

## Aspekte der Münchner Erinnerungskultur: Alois Senefelder, Erfinder der Lithographie (1771-1834) **250. Geburtstag oder 250. Todestag am 6. November 2021?**

KLAUS BÄUMLER

In der Lokalkolumne „Null-Acht-Neun“ der Süddeutschen Zeitung Nr. 17 vom 22./23.1.2022 setzt sich Andreas Schubert unter dem Aufmacher „Alles Gute zum Fünfzigsten!“ mit der Fülle von Jahrestagen, Jubiläen und Geburtstagen in München auseinander. Welche Geburtstage, welche Jubiläen, welche Ereignisse werden von welchen Institutionen beachtet und in Erinnerung gerufen? Die Auswahl der zu erinnernden Daten von Persönlichkeiten oder Ereignissen spiegelt nicht nur die Erinnerungskultur, sondern wird zugleich zum Prüfstein des kollektiven Gedächtnisses. Dass dabei sogar das erfahrene Team der städtischen Protokollabteilung gelegentlich den Überblick verliert, zeigt der Umgang mit der Persönlichkeit von Alois Senefelder, dem Erfinder der Lithographie. In der Rathaus-Umschau vom 3.11.2021, dem offiziellen Presseorgan der Landeshauptstadt München, war zu lesen, dass die Stadt München zum 250. Todestag von Alois Senefelder am 6.11.2021 an dessen Grab im Alten Südlichen Friedhof einen Kranz niederlegen wird. Dies ist so geschehen.



QUELLE © FRANZ SCHIERMEIER

Senefelder Grab mit städtischem Kranz vom 6.11.2021 im Alten Südlichen Friedhof. Grabmal gestiftet von König Ludwig I.. Entwurf: Leo von Klenze, Ausführung: Steinmetzmeister Anton Höllriegel.

**A**m 6. November 2021 war jedoch nicht an den 250. Todestag von Senefelder zu erinnern, sondern an den 250. Geburtstag des Erfinders der

Lithographie, geboren am 6.11.1771 in Prag. Franz Schiermeier und Klaus Bäuml erhrten daher am 6.11.2021 den Jubilar zu dessen 250. Geburtstag an seinem Grab mit einem Geburtstagskranz.



QUELLE © FRANZ SCHIERMEIER

Senefelder Grab mit Geburtstagskranz am 6.11.2021 mit den Gratulanten Franz Schiermeier und Klaus Bäuml

## Vom Umgang Münchens mit Alois Senefelder und seinem Denkmal

Die Verwechslung des runden Geburtstags mit dem Todestag von Alois Senefelder ist symptomatisch für den Umgang Münchens mit dem Erfinder der Lithographie. Dies vor allem auch mit Blick auf das für Alois Senefelder 1877 am Sendlinger-Tor-Platz errichtete Denkmal. In München hat der junge Senefelder im Jahr 1796 erstmals mit der Vervielfältigung von Musiknoten im Wege des Steindrucks begonnen und München zu seiner Wahlheimat gemacht.

Die Staatliche Graphische Sammlung präsentierte 1961 unter ihrem Leiter Peter Halm (1900-1966) zum „unrunden“ Jubiläum des 190. Geburtstags von Senefelder die Ausstellung „Bild vom Stein. Die Entwicklung der Lithographie von Senefelder bis heute“.

Im Vorwort zum Katalog ist mit kritischer Tendenz das nicht un schwierige Verhältnis Münchens zu Senefelder dokumentiert:

*„München hat ... besonderen Anlaß, sich diesem Thema zu stellen, weil ja von hier aus die Erfindung Senefelders ihren Ausgang genommen hat, die berufen war, in kurzer Zeit aus lokalen Anfängen, alle Grenzen überwindend, zu europäischer Bedeutung aufzusteigen. Mehr noch: es will scheinen, als ob München hier ein Versäumnis nachzuholen habe. Denn während Frankreich, England und Amerika seit dem Ende des vorigen Jahrhunderts der Lithographie eine Reihe sehr bedeutender Ausstellungen widmeten, hat man in der engsten Heimat Senefelders die Geschichte und Entwicklung seiner Erfindung noch nie zum Gegenstand einer umfassenden Darstellung gemacht. Es ist zu hoffen, dass die gegenwärtige Ausstellung einer solchen anregenden und verpflichtenden Aufgabe ... gerecht wird.“*

Zum 200. Geburtstag von Senefelder am 6.11.1971 zeigte die Stuckvilla unter dem Titel „Hommage à Senefelder 1771-1971“ Künstlerlithographien aus der Sammlung des Lithographieexperten Hans Baumann (1893-1985) unter dessen Künstlernamen Felix H. Man“. Die ausgestellten Originallithographien gaben einen fundierten Überblick über 170 Jahre Künstlerlithographie.

Im Jahr 1988, also vier Jahre nach dem 150. Todestag von Senefelder, präsentierte das Münchner Stadtmuseum die vom Haus der Bayerischen Geschichte erstmals in Paris gezeigte Ausstellung „Von Senefelder zu Daumier. Die Anfänge der lithographischen Kunst“. Der 260 Seiten umfassende Katalog würdigt enzyklopädisch die Persönlichkeit Senefelders und die Bedeutung seiner epochalen Erfindung weit über Deutschland hinaus.

Zum 100. Todestag von Senefelder im Jahr 1934 hatte das Deutsche Museum eine Gedächtnisaus-

stellung veranstaltet. Das lithographierte Plakat für die Ausstellung wurde vom renommierten Münchener Plakatkünstler Ludwig Hohlwein (1874-1949) gestaltet.



Plakat Ludwig Hohlwein, Ausstellung im Deutschen Museum

Am 6.11.1877 – zum 106. Geburtstag von Senefelder – wurde am Sendlinger-Tor-Platz in der Grünanlage gegenüber seinem Wohn- und Sterbehaus Sendlinger-Tor-Platz 5 ein Denkmal für Alois Senefelder mit einem Festakt enthüllt (Abb. S. 45 links). Die Initiative für dieses Denkmal geht zurück auf die Feiern zu *Senefelders 100. Geburtstag* im Jahr 1871, zu seinen Ehren veranstaltet von Lokalkomitees in München, Berlin, Prag, Wien, Leipzig, Nürnberg, England, Frankreich, Italien und in den USA. Das Münchner Lokalkomitee hatte es übernommen, die Spenden für das Denkmal zu sammeln. Besonders gefördert wurde die Finanzierung vom Fotografen und Verleger Franz Hanfstaengl, dem die Errichtung eine Herzensangelegenheit war. Die Büste hat der Bildhauer Julius von Zumbusch (1832-1908) entworfen. Der Hofbronze fabrikant Christoph Hörner (1822-1885) führte den Guss aus.

Bei der autogerechten Neugestaltung des Sendlinger-Tor-Platzes Mitte der 1950er Jahre stand das Senefelder-Denkmal „im Weg“ und wurde ersatzlos abgebaut.

Zu Beginn der 1970er Jahre erfolgte der Abbruch des Wohn- und Sterbehauses Senefelders am Sendlinger-Tor-Platz 5. Die an der Fassade des Gebäudes



Altes Denkmal am Sendlinger-Tor-Platz



Senefelder-Denkmal am Marsplatz

mit besonderem Bezug zur Erfindung von Alois Senefelder, wie z.B. das Bayerische Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung und die Staatliche Graphische Sammlung haben den 250. Geburtstag von Senefelder kommentarlos übergangen.

Mit Beginn des digitalen Zeitalters sind die epochale Erfindung Senefelders ebenso wie sein Münchner Denkmal ins Abseits geraten. Es sollte darüber nachgedacht werden, anlässlich der aktuellen Neugestaltung des Sendlinger-Tor-Platzes das Senefelder-Denkmal

an seinen angestammten Standort zurückzuholen.

angebrachte Gedenktafel wurde entfernt und am Neubau nicht mehr angebracht.

Erst 1958 – im Jahr der 800-Jahrfeier Münchens – fand sich ein neuer Standort für das Senefelder-Denkmal im Straßenbegleitgrün des Marsplatzes. Die hierher transferierte Büste steht heute isoliert auf einem sehr „hohen, schmucklosen, schlanken, sich verjüngenden Steinsockel“ (so Heinrich Habel).

Der neue Standort am Marsplatz wurde 1958 von der Stadt nicht ohne Bedacht gewählt. Denn das unmittelbar benachbarte Schulgebäude Pranckstraße 2 wurde bis 1956 von der Meisterschule für Buchdrucker und anschließend bis 1972 von der Akademie für das Graphische Gewerbe genutzt. Heute befindet sich hier das „Berufliche Schulzentrum Alois Senefelder“, das diesen Namen seit 1998 trägt und bis dahin als „Berufsbildungszentrum für Druck, Grafik und Fotografie“ firmierte.

### Resumée

Der 250. Geburtstag von Alois Senefelder am 6. November 2021 hat gezeigt, dass die Erinnerung an dessen epochale Erfindung heute in München verblasst ist. Die städtischen Kulturinstitutionen wie Kulturreferat, Stadtarchiv und Stadtmuseum haben das Jubiläum nicht zur Kenntnis genommen. Nicht einmal das „Berufliche Schulzentrum Alois Senefelder“ sah sich veranlasst, an den runden Geburtstag seines Namenspatrons zu erinnern.

Die irreführende Meldung vom 3.11.2021 in der Rathaus-Umschau, ein Kranz werde zum 250. Todestag Senefelders an dessen Grab niedergelegt, wurde bis heute nicht berichtet.

Aber auch die staatlichen Kulturinstitutionen

*Klaus Bäumler ist Leiter des Arbeitskreises ‚Öffentliches Grün‘, war 2. Programmausschussvorsitzender von 2015 bis 2021 im Münchner Forum, Vorsitzender des Bezirksausschuss Maxvorstadt von 1978 bis 2008 und Richter (rtd.) am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof.*

Pressemitteilung des Bayerischen Staatsministeriums der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat Nr. 497/15 vom 19.11.2015 (Auszug)

### Söder eröffnet „Heimat auf Stein“ in Marktoberdorf.

Die Ausstellung zeigt die Erfindung des Lithografiesteindrucks durch den Franken (sic!) Alois Senefelder und die 200-jährige Geschichte der Vermessung von Montgelas bis heute. „Dank genialer Visionäre wie Montgelas und Senefelder war Bayern bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein hochmoderner Staat. Wir hatten das erste flächendeckende Kataster in Europa und eine innovative Methode, Karten, Texte und Bilder zu vervielfältigen“, hob Söder hervor.

Anlass für die Ausstellung „Heimat auf Stein“ ist das 150-jährige Jubiläum des weltweit größten Lithografiesteinarchivs im Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung in München. Dort ist die erste, vollständige Vermessung Bayerns (von 1808 bis 1864) archiviert – auf mehr als 26.600 Steinplatten, jeweils bis 50 bis 70 Kilogramm schwer. Der Grundstückatlas von Bayern wog damals 1.700 Tonnen. Jeder einzelne Stein wurde in Spiegelschrift von Hand millimetergenau graviert. Alle Häuser, Grundstücksgrenzen, Straßen und topographische Elemente wie Bäume sind bis ins feinste Detail dargestellt. Verwendet wurden Kalksteinplatten aus Solnhofen im Altmühltal.“

### **Jahresausstellung des Planungsreferats: „50 Jahre Olympiapark. Impulse für Münchens Zukunft“**

**bis zum 11. März 2022, täglich von 13 bis 19 Uhr,  
Rathausgalerie, Marienplatz 8**

Die Jahresausstellung des Planungsreferats 2022 nimmt den Olympia-Park als „Vorzeigebispiel der nachhaltigen Stadtentwicklung“ in den Fokus. Eine 50 Seiten starke Printversion dokumentiert die Inhalte der Ausstellung, stellt die Verknüpfung zum Stadtentwicklungsplan 2040 her und ermöglicht die „häusliche Nacharbeit“ der interessierten Bürgerschaft.

Bei der Fülle der von den Autor/innen des Planungsreferats gesehenen positiven Aspekte blieb für kritische

Perspektiven im eigentlichen Sinn des Wortes kein Raum. So erntet die am 30.6.1972 eröffnete Fußgängerzone auf zwei sich kreuzenden Hauptachsen, die eine „autoarme Altstadt“ ermöglichte, großes Lob. Die dadurch ausgelöste Verlagerung des Ost-West-Verkehrs zu Lasten des Wohnquartiers der Maxvorstadt wird nicht im Ansatz thematisiert.



QUELLE © REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG LH MÜNCHEN

### **Jubiläumsausstellung „Zwanzig und jetzt? Die Pinakothek der Moderne vom Wettbewerb bis heute“**

**Pinakothek der Moderne vom 2. Februar bis 24.  
April 2022**

Im Herbst 2002 wurde die lang ersehnte Pinakothek der Moderne auf dem Areal der ehemaligen Türkenkaserne eröffnet. Der Ministerratsbeschluss von 1990, durch den damaligen Staatsminister Hans Zehetmair herbeigeführt, befreite das Areal von den Bauwünschen der Universitäten. 2022 feiert die Pinakothek der Moderne ihr zwanzigjähriges Bestehen.

Zitate aus der Presseankündigung: „Das Jubiläum bietet den Anlass, die bauliche Entstehungsgeschichte des Museums aus aktueller Perspektive zu betrachten. ... Dabei wird sowohl an die anfängliche Vision und die Entwürfe des Realisierungswettbewerbs 1992 erinnert als auch den Bauprozess bis zur Eröffnung 2002 sowie die Nutzung der letzten Jahre... Der Rückblick bietet über die bewegte Geschichte hinaus die Chance, nach den Potentialen für die Zukunft zu fragen.... Die Ausstellung ist ein Aufruf zum Mitdenken, Mitreden und Mitfeiern“. Man kann gespannt sein, mit welcher Tiefe diese Inhalte im Rahmen der Ausstellung aufbereitet werden.

## **Lesehinweise zur Einstimmung in die Thematik beider Ausstellungen in Publikationen des Münchner Forums:**

### **diverse STANDPUNKTE-Ausgaben**

März 2016: [Kunstareal München](#) 

Oktober 2016: Klaus Bäumler: [Die Pinakothek der Moderne und der Ministerratsbeschluss vom 22. Mai 1990, S. 11-12](#) 

April 2018: Klaus Bäumler: Rückbau von innerstädtischen Verkehrsachsen, S. 32 ff; Hinweis in dieser Ausgabe S. 30

Juni 2019: [Das Kunstareal München – 5 Jahre Bürgergutachten 10 Jahre Kunstarealprozess](#) 

Jan/Feb/März 2022: Klaus Bäumler: Baustellen auf dem Weg zur Mobilitätswende: Großbaustelle Neue Pinakothek/50 Jahre Olympiade – 50 Jahre Altstadttring-Tunnel/ 50 Jahre Einbahnstraßenpaar Theresienstraße – Gabelsbergerstraße, S. 29

**„Wir alle sind München, Engagement von Bürgerinnen und Bürgern“, Katalog zur gleichnamigen Ausstellung 50 Jahre Münchner Forum, München 2021** , darin:

Paul Bickelbacher: Münchner Fußgängerzonen. Entwicklung und Perspektiven für die Zukunft, S. 24-25

Martin Fürstenberg: Stadtreparatur Altstadttring NW. Die Kunst, das Kunstareal mit der Altstadt zu verbinden, S. 56-57

Martin Fürstenberg: Bürgergutachten Kunstareal 2013. Die Bürgerinnen und Bürger haben die Expertise!, S. 62-63

Helmut Steyrer: Münchner Olympiastadion. Von Zerstörung bedroht – von der Bürgerschaft gerettet, S. 52-53

**Karl, Klühspies: München NICHT wie geplant. Stadtpolitik, Bürgerwille und die Macht der Medien** , Hrsg. Münchner Forum, München 2015, darin:

Die Münchner Fußgängerzonen, S. 108-113

Der Plan K (= Plan Klühspies), S. 102-107

## Arbeitskreise im Februar/März

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

### Arbeitskreis ‚Nachhaltige Quartiersentwicklung‘

Leitung: Patric Meier, Cornelia Jacobsen  
zusammen mit

### Arbeitskreis ‚Wer beherrscht die Stadt?‘

Leitung: Bernadette Felsch  
nächstes Treffen: Mi. 17. Februar, 19:00 Uhr,  
per Videokonferenz

### Projektgruppe ‚Paketpostareal‘

Koordination: Ursula Ammermann, Bernhard Fischer,  
Martin Fürstenberg, Monika Popp  
nächstes Treffen: Fr. 18. Februar, 19:30 Uhr,

per Videokonferenz

### Arbeitskreis ‚Stadt, Gestalt und Lebensraum‘

Leitung: Andreas Dorsch  
nächstes Treffen: Mo. 21. Februar, 18:00 Uhr,  
per Videokonferenz

### Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘

Leitung: Berthold Maier, Matthias Hintzen  
nächstes Treffen: Do. 24. Februar und 31. März, 18:30  
Uhr, per Videokonferenz

### Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘

Leitung: Dr. Wolfgang Beyer, Prof. Dr. Wolfgang Hesse  
nächstes Treffen: Do. 10. März, 18:00 Uhr,  
per Videokonferenz

## Forum aktuell auf LORA 92,4 UKW

### Zum Nachhören:

Sendung von Januar 10.1.2022:

### Friedhöfe in München –

### Interview mit Buchautorin und ehemaliger Verlegerin Lioba Betten

Die großen Friedhöfe, die, die jeder kennt, die nach den Himmelsrichtungen heißen: Nord-, West-, Ost- und der Waldfriedhof, später auch der Südfriedhof, entstanden überwiegend um die letzte Jahrhundertwende in kurzer Zeit unter der Ägide von Stadtbaurat Hans Grässel. Sprunghaft wuchs in dieser Zeit in München nicht nur die Zahl der Lebenden, auch die Toten brauchten mehr Platz, und so wurde auf Zuwachs geplant, vorausschauend. In seiner Architektur gilt München ja eher als konservativ, für seine Friedhofsarchitektur gilt das ganz sicher nicht, meint Lioba Betten. Die ehemalige Verlegerin hat sich als Buchautorin schon zweimal mit den Münchner Friedhöfen beschäftigt und rückt sie mitten in die mentale Landkarte, als höchst lebendige Orte hinter den hohen Mauern. Doch gibt es noch viel mehr zu entdecken, jenseits von Hans Grässel und den Himmelsrichtungen, die vielen kleinen Dorffriedhöfe in allen Ecken der Stadt, den Bogenhausener Friedhof mit seinen Prominentengräbern, den Alten Südfriedhof. Mit seinen vielen herausragenden Grabstätten ist der schon eher ein Kulturgeschichtspfad. Lioba Betten, die auch Mitglied im Münchner Forum ist, verrät im Gespräch mit Michael Schneider, warum München keinen Zentralfriedhof wie Wien oder Hamburg hat, was eine veränderte Bestattungskultur mit den Münchner Friedhöfen macht und was sich dort über München und die Münchner lernen lässt.

Sendung von Februar 14.2.2022:

### München: Unsere Songs und unsere Themen

Ob Giesing, Maxvorstadt oder Hasenberg! – zu fast jedem Stadtviertel gibt es inzwischen einen Song. Und auch aktuelle Themen werden darin angesprochen: Gentrifizierung, Mobilität, Hochhausdebatte. Sven Siebert und Boris Gorelik vom Münchner Forum wollen mit kurzen Texten und im Gespräch auf DIE Münchner Themen eingehen. Vor allem aber, mit den Hörerinnen und Hörern die Musik dazu genießen.

Diese und weitere Sendungen zum Nachhören finden Sie auf <http://muenchner-forum.de/im-radio/> 

Termine der kommenden Sendungen in 2022: 14.3., 11.4., 9.5., 13.6., 11.7., 8.8., 12.9., 10.10., 14.11. und 12.12.



**Möchten Sie etwas zu unseren STANDPUNKTEN beitragen?**

**Oder haben Sie einen Themenvorschlag? Wir würden uns freuen!**

**Dies sind unsere angedachten Schwerpunktthemen der kommenden Ausgaben:**

XX.2022 Stadtentwicklungsplan 2040

XX.2022 Stadtränder und Münchner Nachbarschaften