



# Standpunkte

7./8./9.2022



**Münchens Stadtrand:  
bloßes Bauland – oder mehr?**

Cover:

links oben: Blick übers Hachinger Tal Richtung München © Bürgerinitiative ‚Frischlufzufuhr München‘

links unten: Baustelle Freiam © Friedrich Grössing

rechts: Neubaugebiet Freiam © Michaela Schier

# Standpunkte

Online-Magazin 7./8./9.2022

QUELLE © CAROLINE KLOTZ



Liebe Leserin, lieber Leser,

nach Rand sieht es nur aus, wenn man in der Mitte steht. Die 310 Quadratkilometer München sind umgeben von 118,7 km Stadtgrenze. Dahinter ist die Welt nicht zu Ende und München keine Scheibe. Der Waldtruderer denkt nicht an Grenzen, wenn er nach Haar zum Einkaufen geht, der Fasangartler nicht, wenn er ins Freibad nach Unterhaching radelt und auch nicht der Pasinger, der zum OBI nach Martinsried fährt. Für Hunderttausende Münchner ist der Flecken Erde, der in der Nähe des Endes der örtlichen Zuständigkeit einer Verwaltung liegt (ganz schön schwierig, das Wort Stadtgrenze zu vermeiden) nämlich eines: Heimat. Es gibt dort keine Sehenswürdigkeiten, keine Touristen, keine Instagram-tauglichen Fotomotive, dafür etwas anderes: einen Supermarkt, die Grundschule der Kinder, einen netten Biergarten, bezahlbare Mieten und einen Badensee. Nur Idylle gibt es keine, darin bleibt sich München treu. Auch der Stadtrand ist keine heile Welt, das erleben die Menschen im Fasangarten und in Perlach angesichts der Pläne von Neubiberg, ein Gewerbegebiet im regionalen Grünzug anzusiedeln und damit die Frischluftzufuhr aus dem Hachinger Tal abzuschneiden. Das erleben auch die Neuaubinger, die seit vielen Jahren neben, mit und manchmal auch mitten in der Mega-Baustelle Freiham leben müssen, mit Lärm, Dreck und einer Menge Provisorien.

Wir laden Sie mit dieser STANDPUNKTE-Ausgabe ein, die Stadtränder zu erkunden. Ganz wie Sie wollen, entweder gemütlich vom heimischen Balkon aus oder auch per pedes, wenn wir Ihnen genug Lust gemacht haben. 118,7 Kilometer, das sind weniger als drei Marathonläufe. Der Sommer ist schließlich noch jung.

Eine schöne Ferienzeit wünscht Ihnen

Michael Schneider, stellvertretender Programmausschuss-Vorsitzender

## Münchens Stadtrand: bloßes Bauland – oder mehr?

KLAUS BÄUMLER

Von historischen Stadt-Rändern zum Stadt-Rand  
der Zukunft: Münchner Zeitreise durch acht Jahrhunderte 4

JOHANN HARTL

Münchens naher Südosten: Kampf gegen die Nachbarn 10

ROLF KATZENDOBLER

Alte Ortskerne südöstlich des Münchner Stadtrands 14

Interview mit der BI „FRISCHLUFTZUFUHR FÜR  
MÜNCHEN“

Hart an der Grenze 16

BERNHARD FINK

Wohnen in Neuaubing 20

EBERHARD SOMMER

Ludwigsfeld: Funktionierende Nachbarschaft in Münchner  
Randlage bedroht? 22

SONJA SACHSINGER

„Die gesamtstädtische Verantwortung“ 24

KÖNIGER, BRITTINGER, LAMPERT, QUANDER

Über Grünzüge und Parkmeilen zum  
Münchner Grüngürtel 26

MONIKA SCHWESINGER

Landschaftspark West – Erhalt und Freihaltung  
von Bebauung 29

MICHAEL SCHNEIDER

„Bitte wenden“ – warum die Mobilitätswende  
an der Stadtgrenze endet 31

LANDRATSAMT MÜNCHEN

Regionales Radlwege-Netz: (K)ein Problem 33

---

LESERBRIEFE

Milliardengrab „Zweite Stammstrecke“ –  
Desaster mit Ansage 34

Verleger besucht Autor – Karl Klühspies wurde 94 36

Interview mit CHRISTINE STROBL

„München darf keine Stadt werden, in der sich nur noch  
Reiche das Leben leisten können“ 37

---

Veranstaltungshinweise

Arbeitskreise im August/September

Forum aktuell auf LORA 92,4

Impressum

# Von historischen Stadt-Rändern zum Stadt-Rand der Zukunft

## Münchner Zeitreise durch acht Jahrhunderte

KLAUS BÄUMLER

„Der Stadtrand hat in Zukunft die Funktion, dicht zu sein und Urbanität herzustellen.“ Diese aktuelle Kernaussage des städtischen Chefplaners Arne Lorz in der Diskussion über den Stadtentwicklungsplan STEP 2040, nachzulesen in der Süddeutschen Zeitung vom 6. Juni 2022, macht nachdenklich. Das Problem dieser Zielsetzung und der damit beabsichtigten Weichenstellung für die Münchner Stadtplanung in den kommenden zwei Jahrzehnten liegt darin, dass der Inhalt des Begriffs „Stadtrand“ nicht definiert ist. Den Begriff „Stadtrand“ sucht man in der Nomenklatur des Baugesetzbuchs vergeblich. Damit besteht die akute Gefahr, dass zu Lasten grüner Freiräume ein „dichter Stadtrand“ geschaffen wird, der zugleich Urbanität herstellen soll. Mit dieser Zweckbestimmung verliert aber der „Stadtrand“ seine Funktion als Übergangszone und Randbereich von „Stadt und Land“ und wird dadurch selbst zur „Stadt“.

Untersuchungen zur historischen Siedlungsentwicklung und den Phasen der Stadterweiterung Münchens haben – soweit ersichtlich – nicht den Aspekt des „fortschreitenden Wandels des Stadtrands“ im Fokus. Die Wachstumsringe der Stadt München über Jahrhunderte hinweg modifizieren und weiten zugleich den „Stadtrand“ über den mittelalterlichen Stadtgrundriss hinaus in den Freiraum des Burgfriedens. Mit den zahlreichen Eingemeindungen Mitte des 19. Jahrhunderts erfolgte eine entscheidende Ausdehnung Münchens auf dem Weg zur „Haupt- und Residenzstadt“.

Bis Ende des 18. Jahrhunderts hat sich die Bautätigkeit in München überwiegend innerhalb der Stadtmauern abgespielt. Vor den Toren der Stadt in der Übergangszone zum Umland, also am damaligen „Stadtrand“, hatte sich eine ungeordnete, wilde Bebauung entwickelt, die jedoch rechtlich nur temporären Charakter hatte. Denn im Kriegsfall musste das Vorfeld des Mauergürtels der Stadt – insbesondere das Glacis – aus strategischen Gründen geräumt werden. Ein Rest der Wallbefestigung mit Glacis hat sich im Finanzgarten erhalten.

Ein erster Schritt zum planerischen Ausbruch aus den Mauern der mittelalterlichen Bürgerstadt war die Aufhebung der Festungseigenschaft Münchens im Jahr 1795 durch Kurfürst Karl Theodor. In der Folge verfügte Montgelas 1801, dass Häuser und Grundstücke auf dem ehemaligen Festungsgelände in das Stadtgrundbuch eingetragen werden durften. Mit dieser für die Stadtentwicklung wegweisenden Entscheidung wurde das Institut des „Revers“, das

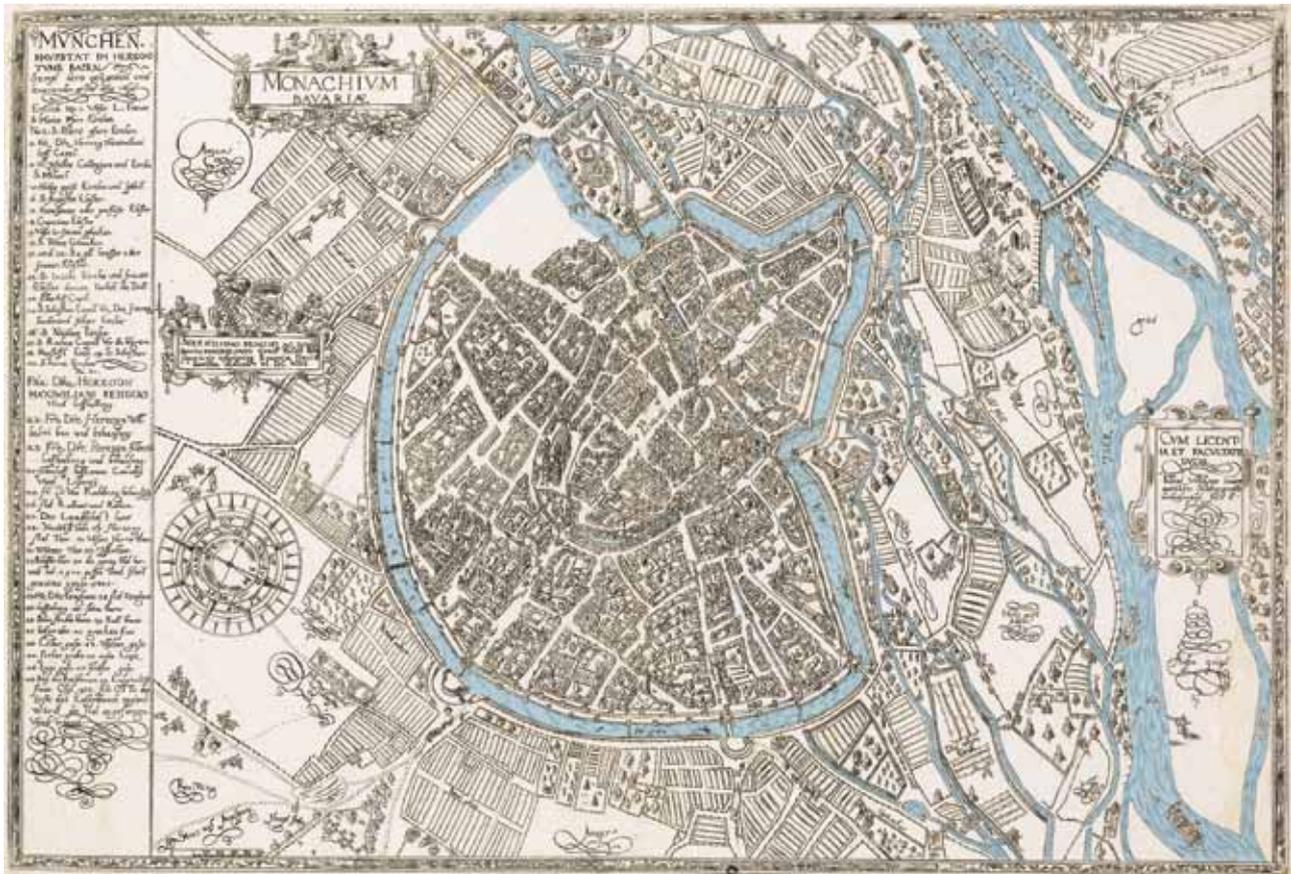
zu entschädigungsloser Beseitigung der Bebauung im Verteidigungsfall verpflichtete, aufgegeben.

### Strategische Bedeutung des Stadtrands im 14. Jahrhundert

Die Münchner Stadtchronik dokumentiert, dass die Obrigkeit bereits im 14. Jahrhundert bei drohender Kriegsgefahr aus strategischen Gründen im Bereich des „Stadtrands“ rigoros durchgegriffen und die Beseitigung bestehender Bauten durchgesetzt hat. Der spätere Kaiser Ludwig der Bayer befürchtet im September 1315 eine Belagerung der Stadt München. Er gebietet daher dem Rat und der Bürgerschaft, die Ringmauer in kriegsgemäßen Zustand zu versetzen und zugleich Häuser, Mühlen und Stadel außerhalb der Stadt, welche die Verteidigung erschweren, abzurechen.

### Ende des 18. Jahrhunderts: Bau der Rumford-Chaussee ‚extra muros‘ im staatlichen Festungsbereich

Graf Rumford nutzte die militär-strategische Situation des Koalitionskriegs zwischen Frankreich und Österreich im Jahr 1796, um handstreichartig den Bau einer etwa 3 km langen Ringstraße außerhalb der Stadtmauern vom Isartor über das Sendlingertor und das Karlstor zum Schwabingertor zu realisieren. Das Festungsgelände einschließlich des Glacis unterstand der staatlichen Oberhoheit, wurde aber bereits als grüner Erholungsraum von den Bürgern genutzt, die hier im „Stadtrand-Bereich“ Zier- und Nutzgärten angelegt hatten. Rumford instrumentali-



QUELLE © FRANZ SCHIERMEIER VERLAG MÜNCHEN

Historischer Stadtrand außerhalb des Mauerrings: Volckmer-Plan von 1613

sierte geschickte die angebliche militärische Bedeutung dieses Straßenprojekts, um seine städtebauliche Idee, München vom einengenden mittelalterlichen Mauerring zu befreien, durchzusetzen. Das nach extrem kurzer Bauzeit 1797 abgeschlossene Ringstraßenprojekt Rumfords kann durchaus als Vorläufer des heutigen Altstadtrings bezeichnet werden.

### 1808: Frühes Projekt „Boulevard Sonnenstraße“. 2022 neu aufgelegt

Unter den Aufmachern „Mobilitätswende“ und „nachhaltige Stadtentwicklung“ verfolgt die Initiative der BN-Kreisgruppe München aktuell eine Umgestaltung des Altstadtrings vom Sendlingertorplatz über Sonnenstraße und Stachus bis zum Effnerpark am Maximiliansplatz. Ziel ist es, den Autoverkehr zurückzudrängen und den Charakter der Sonnenstraße als grünem Boulevard am „Rande der Altstadt“ im Sinn der Planung von Friedrich Ludwig von Sckell aufzuwerten.

Vorbild und Argumentationshilfe kann ein Projekt sein, das die Stadt vor über 200 Jahren realisierte.

In der Münchner Stadtchronik ist unter „Freitag, 1. Juli 1808“, dokumentiert:

„Zur allgemeinen Verschönerung und Bequemlichkeit wird vom Sendlinger zum Karlstor ein 28 Schuh (= 7,0 m) breiter Fahrweg samt einem Fußweg angelegt (Sonnenstraße), mit 6 Schuh breiten beiderseitigen Gräben. Die Arbeiten sind zum Teil schon

angefangen. Der bisher unreinliche Platz vor dem Karlstor soll einen besseren Anblick erhalten. Deshalb wird an den Gebäuden entlang ein Trottoir von 12 Schuh (= 3,0 m) Breite angelegt, teils auf Kosten der Stadtkammer. Der direkt außerhalb des Karlstors in der Front stehende Stachusgarten eignet sich besonders zur Verschönerung der Stadtumgebung.“

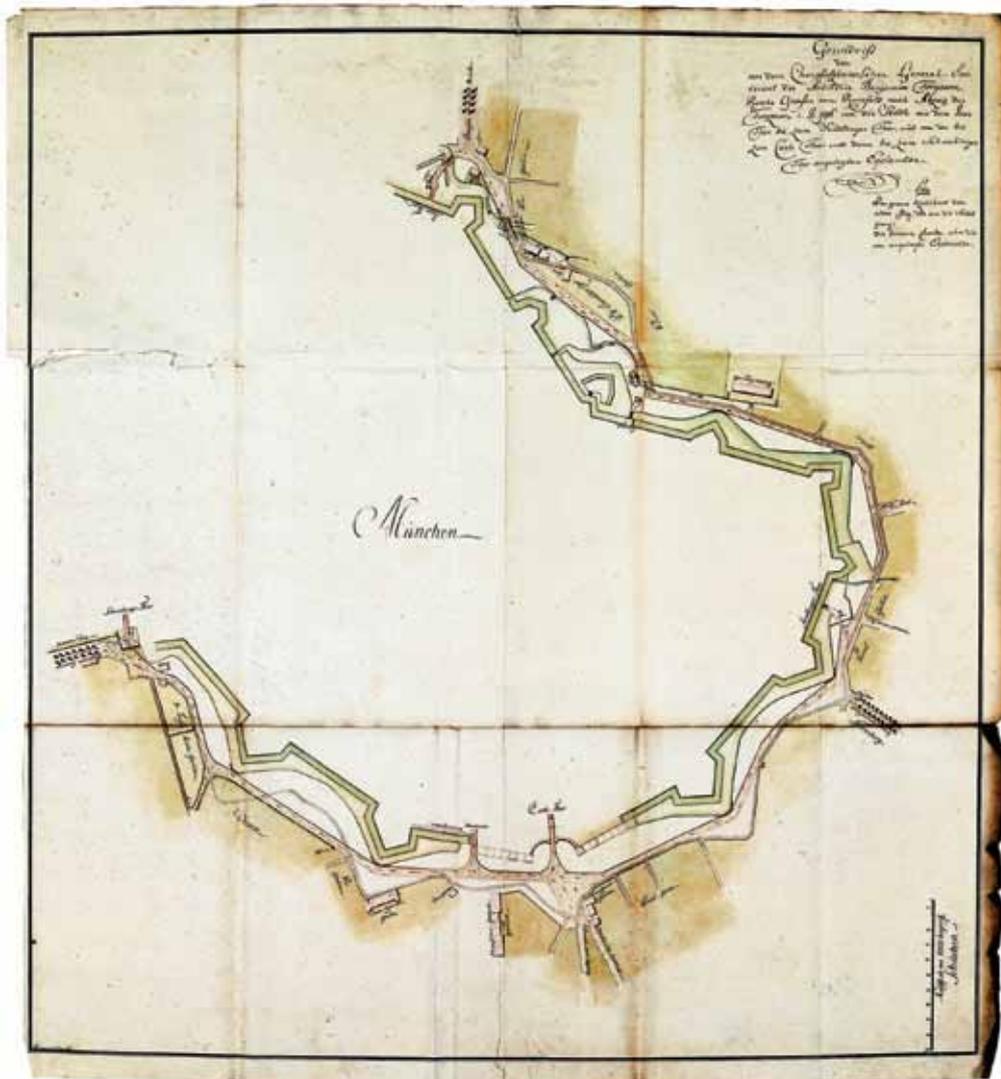
Es wäre sicher im Sinn von F. L. von Sckell, wenn am 23. Februar 2023 zu seinem 200. Todestag neben der obligatorischen Kranzniederlegung an seinem Grab im Alten Südlichen Friedhof mit der Realisierung des Projekts „Boulevard Sonnenstraße“ – zumindest symbolisch – begonnen werden könnte.

### 1808: Erster Stadterweiterungswettbewerb für die „stadtnahe“ Maxvorstadt

Am 1. Dezember 1812 wird der unter Federführung von Friedrich Ludwig von Sckell erarbeitete „Generalplan I“ genehmigt, der den Bereich zwischen Karlstor und Schwabingertor umfasst.

Dieser „Generalplan I“ bildet die Norm für die Bebauung der Maxvorstadt. Sckells städtebauliche Grundkonzeption einer grünen Gartenvorstadt ist auch heute noch erkennbar.

Dieses „Stadtrandgebiet“ – die heutige Maxvorstadt – wurde zur Bebauung ausgewählt „wegen der reinen Luft, der Erhöhung der Sicherheit gegen Wasserüberschwemmungen“ und „der nahen Verbindung mit der Stadt und dem Englischen Garten“.



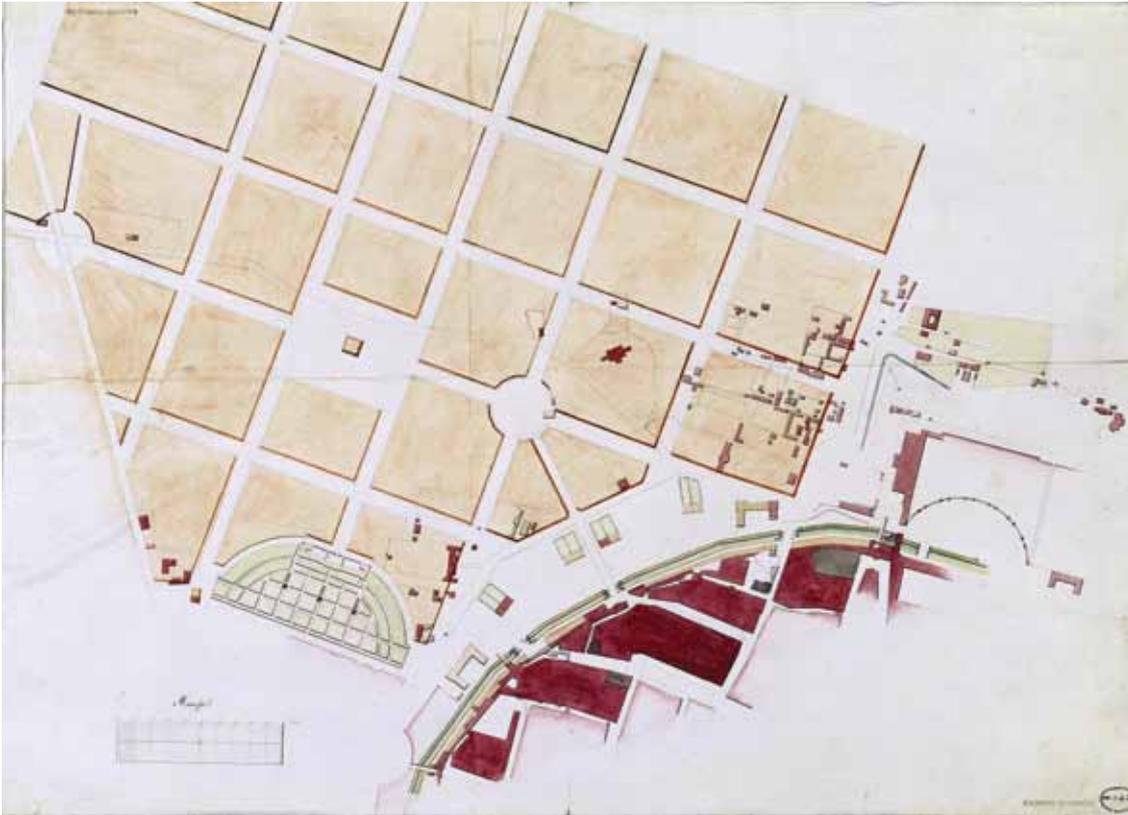
QUELLE © BAYERISCHES HAUPTSTAATSARCHIV, KRIEGSARCHIV

Plan der Rumford-Chaussee 1796



QUELLE © BAYERISCHES HAUPTSTAATSARCHIV, PLANSAMMLUNG 8708

Generalplan 1812, Abschnitt II, Sonnenstraße, Sendlingertor – Karlstor (Friedrich Ludwig von Sckell)



QUELLE © BAYERISCHE STAATSBIBLIOTHEK, HS. COD. ICON. 179 M

Wettbewerb zur Bebauung der Maxvorstadt (Plan 18), Syntheseplan der Baukommission 1808



QUELLE © STADTARCHIV MÜNCHEN, DE-1992-PS-B-89

Plan von Peter Joseph Lenné – Franz Xaver Eichheim, 1854/1858

Die Grundlage der modern anmutenden Überplanung des nordwestlichen Quadranten, der unmittelbar an die mittelalterliche Stadtbegrenzung und den Westlichen Stadtgrabenbach anschließt, wird durch einen 1808 ausgelobten städtebaulichen Wettbewerb geschaffen.

Die Eckdaten für die Planung einer „soliden Vorstadt“ waren klar formuliert: „Gerade, von der Residenz und der Stadt ausgehende Straßen, Quadrate, Parallelegramme, Märkte und andere große öffentliche Plätze, ohne noch auf die nicht mehr bestehenden Festungsformen Rücksicht zu nehmen“.

Der Alte Botanische Garten, die Eschenanlagen zwischen Maximiliansplatz und Ottostraße, der Effnerpark vom Lenbachplatz bis zur Briener Straße (Platz der Opfer des Nationalsozialismus), Wittelsbacher Platz, Karolinenplatz und Königsplatz gehen unmittelbar auf diese Planungen für die Maxvorstadt, an der F. L. von Seckell in seiner Doppelfunktion als Gartenkünstler und Stadtplaner federführend mitwirkte, zurück.

### 1854: Peter Joseph Lenné und sein Schmuck- und Grenzzügeplan für München

Das ungebremsste Wachstum der Stadt in der Regierungszeit von Max I. Joseph und Ludwig I. wurde von den Repräsentanten der Stadt München kritisch gesehen. Bürgermeister Jakob von Bauer formulierte

seine Kritik im Jahr 1852 mit zeitlosen, auch heute noch bedenkenswerten Argumenten:

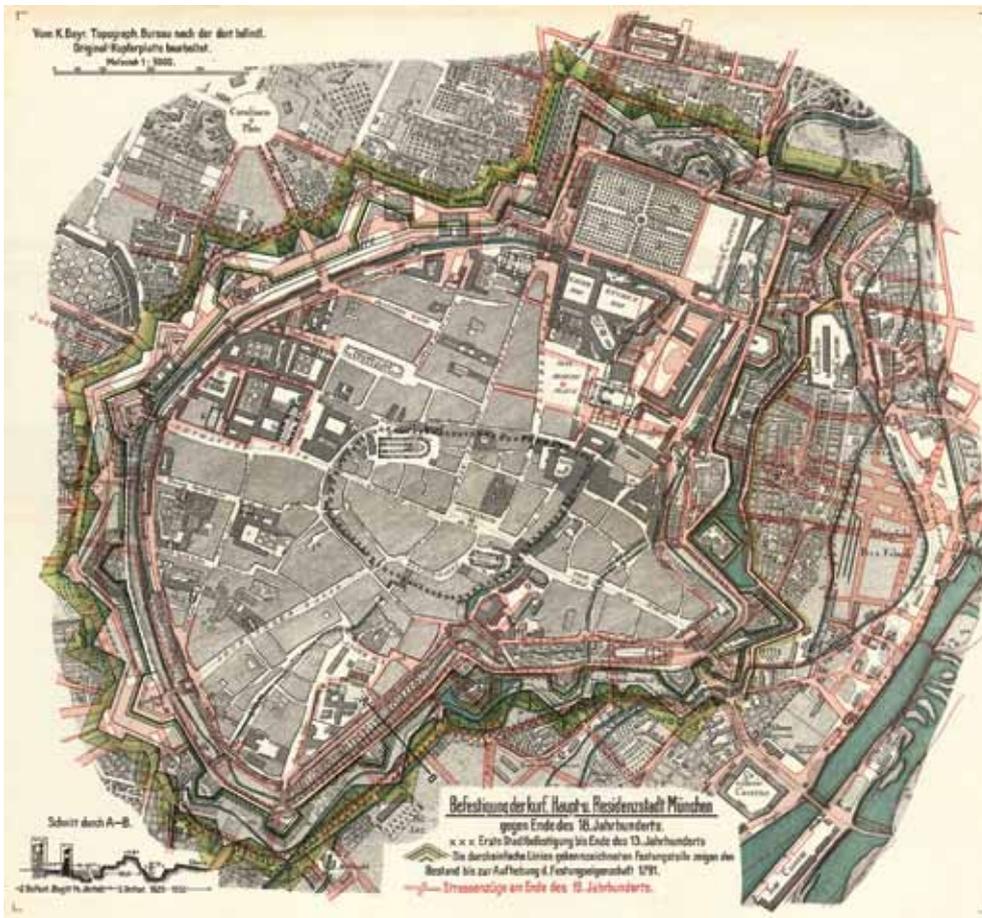
„Als sich die Stadt München in diesem Jahrhundert unter ihren edlen Fürsten zu erweitern begann, vergaß man über diese Erweiterungs-Sucht deren Grenzen, oder aber, wenn man auch diese im Sinne hatte, so gab man den Wünschen der Baulustigen nach, man entschuldigte die Grenzüberschreitungen oder Veränderungen mit den individuellen und lokalen Bedürfnissen. Es fehlte an der Einigkeit der Durchführung eines festen Planes von den untersten bis zu den obersten Stellen, und so wuchs diese Stadt wie ein ungezogenes Kind heran...“

Man überließ die Stadt der Zeit in der Hoffnung, dass diese sich in ihrem reiferen Alter selbst wandeln werde. Noch ist diese Zeit nicht gekommen, denn noch immer wird an ihrer formellen Ausdehnung gearbeitet; ihr Wachstum ist nicht vollendet, noch kennt man eigentlich das Ende der Stadt.“

Als König Max II. im Jahr 1848 die Nachfolge seines Vaters, König Ludwig I., antritt, will er die Verschönerung Münchens mit Alleen, Boulevards und Grünanlagen durchsetzen. Dabei richtet er seinen Blick auf die ganze Stadt und versucht erstmals, im 19. Jahrhundert eine Art Stadtentwicklungsplan für die Gesamtstadt aufzustellen, durch den die Grenzen der Stadterweiterung und des Wachstums festgelegt werden sollen. Zur Verwirklichung dieses

Ziels beauftragt Max II. 1853 den königlich-preußischen Gartendirektor Peter Joseph Lenné mit der Erstellung eines „Masterplans“, in welchem das Stadtgrün wesentlicher Bestandteil der Planung sein soll.

In Anlehnung an seinen legendären städtebaulichen Gesamtplan für Berlin aus dem Jahr 1840 gibt Lenné seinem 1854 vorgelegten Münchner Plan die Bezeichnung „Schmuck- und Grenzzügeplan für München“. Ein „Kranz landschaftlicher Gartenanlagen“ soll das Weichbild der Residenzstadt als eine Art „Stadtrand“ umschließen und in



QUELLE © FRANZ SCHIERMEIER VERLAG MÜNCHEN

Zum mittelalterlichen Mauerring und zur Entfestigung: Synoptischer Plan 1791-1812-1901

Verbindung mit einem Ringstraßenprojekt zugleich eine Begrenzung bilden.

Der „*Schmuck- und Grenzzügeplan*“ Lennés ist eine Ikone der Münchner Stadtplanungsgeschichte. Seit über 130 Jahren ist der Plan verschollen, allein der Erläuterungsbericht hat sich erhalten. Die von Lenné entwickelte Gesamtkonzeption hat markante Spuren in der Münchner Stadtentwicklung hinterlassen. Die Vorbildwirkung des Münchner Lenné-Plans ist unbestritten. Den planerischen Blick auf die Gesamtstadt gerichtet, führt die von Jakob von Heilmann im Jahr 1881 vorgelegte Denkschrift zur Münchner Stadterweiterung unmittelbar zu einem legendären Wettbewerb im Jahr 1893 und damit zu Theodor Fischers Staffelbauordnung von 1904, die bis 1979 für die bauliche Entwicklung Münchens verbindlich war. Die planerische Vision Lennés für die Ausbildung des Stadtrands, einen „Kranz landschaftlicher Gartenanlagen“ zu schaffen, konnte nur partiell realisiert werden.

Zu hoffen ist, dass der im Jahr 2022 in Bezug auf den „Stadtrand“ ins Auge gefasste Paradigmenwechsel bei der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans STEP 2040 kritisch hinterfragt wird.

Das Bürgerbeteiligungsverfahren zur Fortschreibung des STEP 2040 ist im Juli 2022 abgeschlossen. Der Stadtrat hat im Jahr 2023 die Entscheidung zu treffen, ob der „Stadtrand“ in Zukunft tatsächlich die Funktion haben soll, dicht zu sein und Urbanität herzustellen.

*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.*

## Weiterführende Auswahl-Literatur

Pius Dirr: Denkmäler des Münchner Stadtrechts, München 1934

Fridolin Solleder, München im Mittelalter, München 1938

Helmut Stahleder, Chronik der Stadt München. Herzogs- und Bürgerstadt. Die Jahre 1157-1505, München 1995

Helmut Stahleder, Chronik der Stadt München. Erzwungener Glanz. Die Jahre 1706-1818, Ebenhausen/ Hamburg o.J.

München – die befestigte Stadt. Zwei Rundgänge zu den ehemaligen Wehranlagen. Hrsg. LHSt München – Planungsreferat, München 2019 (Publikation zur Ausstellung im Servicezentrum der LBK)

Thomas Weidner, Kanonade und Entfestigung. Die Anfänge der modernen Stadtplanung, (Rumford-Chaussee). In: Thomas Weidner, Rumford. Rezepte für ein besseres Bayern, München 2015, S. 307-328

Roland Gabriel, Wolfgang Wirth, Mitten hindurch oder außen herum? Die lange Planungsgeschichte des Autobahnringes München, München 2013

Hans Lehbruch, Ein neues München 1800-1860. In: München wie geplant. Die Entwicklung der Stadt von 1158-2008, München 2004, S. 37-65

Hans Lehbruch, Ein neues München. Stadtplanung und Stadtentwicklung um 1800. Forschung und Dokumente, München 1987

Luba Karabajakova, Die Maxvorstadt. Der Weg zur ‚offenen Stadt‘. In: München Stadtbaugeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart, Hrsg. Stephan Albrecht, Martin Höppl, Petersberg 2016, S. 95-112

Klaus Bäumler, König Max II. und der königlich preußische Gartendirektor Peter Joseph Lenné. Die Masterpläne von Lenné, Zenetti und Eichheim als Vorläufer des Stadtentwicklungsplans. In: Margret Wanetschek, Grünanlagen in der Stadtplanung von München 1790-1860, Hrsg. Klaus Bäumler, Franz Schiermeier, München 2005, S. 207-235

Klaus Bäumler (Hrsg.), Henri de Vaublanc. Vorschläge für König Maximilian II., 1851/52; Jakob von Bauer, Ästhetische Rundschau über die Stadt München 1852, München 2012

Klaus Bäumler, Maxvorstadt in München. In: Die Maxvorstadt. Historische Betrachtungen zu einem Kulturviertel, Hrsg. Klaus Bäumler, Waldemar Fromm u.a., München 2015, S. 10-28

Klaus Bäumler, Garten-Geschichte(n) Maxvorstadt. Biographisch – literarisch – topographisch. In: Topographie und Erinnerung. Erkundungen der Maxvorstadt, Hrsg. Klaus Bäumler, Waldemar Fromm, München 2017, S. 9-32

Klaus Bäumler, Zur Münchner Stadtplanungsgeschichte und Kartographie. In: Ein Bild der Stadt. Der Kartograph Gustav Wenng und sein Topographischer Atlas von München, Hrsg. Klaus Bäumler, Franz Schiermeier, München 2002 (Begleitband zum Nachdruck des Topographischen Atlas von München von Gustav Wenng, 1849/51), S. 13-21

Klaus Bäumler, Peter Joseph Lenné und seine Planungen für die Königliche Haupt- und Residenzstadt München. Der Schmuck- und Grenzzügeplan für München von 1854. In: 15. Kartographiehistorisches Colloquium München 2010, Vorträge, Berichte, Posterbeiträge, Hrsg. Kurt Brunner, Thomas Horst, Bonn 2012, S. 1-14

Franz Schiermeier, Der Kartograph Max Megele und seine Entwicklungspläne von München in: 15. Kartographiehistorisches Colloquium 2010, a.a.O., S. 255-273

August Blössner, Verhandlungen und Planungen zur städtebaulichen Entwicklung der Stadt München von 1871 bis 1933; 25 Jahre Münchner Stadterweiterungsbüro 1893-1918, Hrsg. Klaus Bäumler, Martin Fochler, München 2019

Umweltatlas München, Karte I.1 Historische Siedlungsentwicklung, Karte I.1 A Phasen der Stadterweiterung, Hrsg. Landeshauptstadt München – Umweltschutzreferat, München 1990

# Münchens naher Südosten: Kampf gegen die Nachbarn

JOHANN HARTL

Hier soll angerissen werden, was in den Randgemeinden großer Städte wohl allgemein zu beobachten ist: das Verhältnis der Umlandgemeinden zur Kernstadt, zum weiteren Umland und untereinander. Als Beispiel steht hierfür der Raum südöstlich von München, von meinem Standort als Beobachter in Ottobrunn der Gürtel von Wohnsiedlungen und Großunternehmen im Hachinger Tal und östlich davon auf der Schotterebene.

**D**er Raum südöstlich von München war (und ist) abgesehen von der Offenlandschaft des Hachinger Tals durch große Wälder geprägt, durch den Perlacher Forst nach Harlaching und Grünwald hin und durch den Höhenkirchener Forst mit den



QUELLE © JOHANN HARTL

Blick auf das Hachinger Tal aus der S-Bahn.

Dörfern in den Rodunginseln. Im Rahmen der Münchner Stadtentwicklung war dies ein zunächst „vernachlässigter“ Raum. Die Münchner Villenvororte entwickelten sich eher über Pasing Richtung Starnberger See oder kleinräumig entlang der Isar, Gewerbe entstand in München selbst und im Münchner Norden. Erst 1898 wurde die Bahn vom Ostbahnhof nach Deisenhofen gebaut, 1904 der Abzweig von Giesing bis Aying. Zwar wurden mit den Lokalbahnen dann langsam auch diese neuen Siedlungsachsen erschlossen, aber Bahnanbindung wie Besiedlung blieben zunächst bescheiden.

Wald hatte früher nicht den Stellenwert, den er jetzt schon lange einnimmt; wertvoller waren da für die Bauern sogar die schlechten Böden der Schotterebene. Deshalb erfolgte die Aufsiedlung des Raumes zunächst eher durch Waldkolonien, so ab 1912 in Neubiberg, etwa zeitgleich in Waldperlach (1930 mit Perlach nach München eingemeindet), und auf Unterhachinger Gemeindegebiet im seit

1955 selbstständigen Ottobrunn. Die Wohnungs- und Hungersnot nach dem Ersten Weltkrieg hat trotz unzureichender Verkehrsanbindung zu einer stärkeren Nutzung der früher geschlossenen Wälder geführt.

Daher war im Hachinger Tal Raum genug, dass

1933, zuerst getarnt, südlich von Perlach der Fliegerhorst Neubiberg angesiedelt werden konnte – aus heutiger Sicht viel zu stadtnah, wie auch beim Flughafen Riem. Die – im Vergleich zum Westen Münchens – geringe Besiedlung und die schlechte Bodenqualität sowie die großen Forstflächen ermöglichten in der Aufrüstung des Dritten Reichs auch die – nach außen hin kaum auffällige – Ansiedlung der Luftfahrtforschungsanstalt im Forst weiter südlich (heute ein Hightec-Gewerbepark) oder die Anlage der

Heeresmunitionsanstalt („Muna“, auch ein großes Giftgasdepot) im Forst zwischen den Rodunginseln Hohenbrunn und Siegersbrunn (S-Bahn-Haltepunkt Wächterhof), heute zum Teil ein gemischtes Gewerbegebiet.



LaPark (Landschaftspark Hachinger Tal) ehemaliger Fliegerhorst

QUELLE © JOHANN HARTL

Seit der Eingemeindung Perlachs 1930 und Trudering 1932 haben sich die Stadtgrenzen Münchens im Südosten kaum verändert; im Westen der Stadt dagegen wurden im Dritten Reich zahlreiche Landgemeinden eingemeindet. Augenfällig wird dies, wenn

man auf einer Landkarte die Bereiche links und rechts der Isar vergleicht; rechts der Isar liegen nur 29 Prozent des Stadtgebiets, die Stadtgrenze damit wesentlich näher am Stadtzentrum. 1972 wurde die Kreisgebietsreform abgeschlossen, 1978 die kom-



QUELLE © JOHANN HARTL

Reste der Heeresmunitionsanstalt im Südosten des Landschaftsparks

munale Gebietsreform. Dabei war es München nicht möglich, weitere Eingemeindungen zu erreichen, über politische Erwägungen kann man spekulieren. Dafür wurde die „Sichel“ des Landkreises München um die Stadt München – die zugleich „kreisfreier Kreissitz“ ist – mit (jetzt) 27 Gemeinden nach außen hin erweitert. Mit 350.000 Einwohnern ist er der einwohnerstärkste in Bayern.

Bei der Gemeindegebietsreform haben sich bekanntlich viele Gemeinden einer Zusammenlegung widersetzt. So sollte aus Grasbrunn, Putzbrunn und Hohenbrunn eine Gemeinde werden – aber jede erfreut sich weiterhin ihrer Selbstständigkeit. Auch funktional sinnvolle Gebietsänderungen sind in diesem Südostraum nur in geringem Maße erfolgt. Deshalb beginnt gleich südlich des S-Bahnhofs Ottobrunn das Gemeindegebiet von Hohenbrunn – mit dem Ortsteil Riemerling, der der südlichste Teil des Waldkolonien-Gebiets Waldperlach – Neubiberg – Ottobrunn ist. Auch wenn die Gemeinden teilweise gut zusammenarbeiten: nur die Ortsschilder zeigen einem, wann man von einer Gemeinde in die andere kommt, vielleicht auch noch durch die Putzbrunner Waldsiedlung und bis in den Taufkirchener Birkengarten.

Bis hierher ist ja alles Idylle – kommen wir zu den Problemen.

Die Einwohnerzahlen des Landkreises sind selbstverständlich auch (aber nicht nur) Ergebnis der Umlandwanderung der Münchner, begünstigt durch ein gutes Verkehrssystem, die radiale S-Bahn. Der Landkreis hatte um 1970 – also etwa zu Zeiten der

Kreisgebietsreform – auf dem heutigen Gebiet rund 170.000 Einwohner, jetzt mehr als das Doppelte. Das sind dann auch solche, die zum Stau auf den Straßen oder zum Gedränge in der S-Bahn beitragen; aber es sind auch viele Arbeitsplätze im Umland entstanden – so dass auch der ausströmende Verkehr beachtlich ist. Bei den sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen pendelten (zumindest statistisch, Corona ausgeblendet) im Jahr 2020 aus dem Landkreis 68.811 Arbeitskräfte nach München, dagegen 81.670 aus München in den Landkreis.<sup>1</sup> Das liegt auch daran, dass die Arbeitsplatzdichte (sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Arbeitsort, je 1.000 Einwohner) im Landkreis München mit 686 höher liegt als in der Stadt mit 603 (anno 2020; für die Region München: 511, für Bayern: 432).<sup>2</sup>

Ursache hierfür ist die Randwanderung der „Industrie“, heute keine dreckigen Fabriken mehr – die ziehen gleich weiter, globalisiert. Es sind Bürostandorte, Forschung, Dienstleister, Fernsehsender (Unterföhring!). Zum Standort im Umland tragen auch die kommunalen Hebesätze der Gewerbesteuer bei. Dazu muss man nicht unbedingt nach Grünwald, das Attac mit einem Hebesatz von 240 zu den „Schatten-



Stau-Spotting: Blick auf den zähflüssigen Verkehr Richtung Süden

QUELLE © JOHANN HARTL

finanzplätzen“ zählt, 7.000 Firmen in einer 11.000 Einwohner-Gemeinde.<sup>3</sup> Denn während München mit einem Hebesatz von 490 abschreckt, locken hier im Südosten schon Neubiberg mit 280 oder Oberhaching mit 270.<sup>4</sup> Während es sich bei den Grünwalder Firmensitzen wohl oft nur um mehrere Namen auf einem Briefkasten handelt oder rechnerisch um einen Quadratmeter im Büro, nehmen „richtige“ Firmen mehr Fläche in Anspruch. Das abschreckendste Beispiel hier dürfte der Infineon-Standort im Hachinger Tal sein.

1961 war ein Gebiet westlich der Bahn von Unter-

biberg (heute: Neubiberg) nach Unterhaching eingemeindet worden, um dort die Großsiedlung Fasanenpark zu errichten. Das war – wie auch später die Großsiedlung Taufkirchen – eine bewusste, auch von der Stadt München mitgetragene Entwicklung zur Entlastung des Münchner Wohnungsmarkts; denn die Wohnungsbewirtschaftung nach dem Wohnungsbaugesetz konnte in München erst 1972 aufgehoben werden. Auf der Höhe von Fasanenpark war das südliche Kapellenfeld auf Neubiberger Flur unbebaut, und am 5.12.2000 beschlossen die Gemeinderäte auf der Versammlung des Regionalen Planungsverbands (RPV), den „Regionalen Grünzug 8 Hachinger Tal“ in seinem Zustand zu belassen. Drei Tage später wurde von Infineon in Neubiberg der förmliche Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen

verdächtig bereits im August 2002 festgesetzt. Heute blockiert hier eine monofunktionale Büroanlage mit der Phantasiebezeichnung „Campeon“ (Campus + Infineon)<sup>6</sup> den Landschaftsraum des Hachinger Tals. Zur Autobahn hin ist sie durch einen sieben Meter hohen Lärmschutzwall abgeschirmt, selbst von einem Wassergraben umrahmt wie eine absolutistische Festungsanlage. Zwar nutzen umweltbewusste Mitarbeiter auch die S-Bahn am Fasanenpark, aber für andere wurde eine Autobahnabfahrt angelegt. Für 7.000 Beschäftigte wurde ein Individualverkehrs (IV)-Anteil, also überwiegend Pkw-Nutzung von 70 Prozent (gegenüber 30 % ÖV [Öffentlicher Verkehr], d.h. vor allem S-Bahn) prognostiziert.<sup>7</sup> Infineon kam nicht irgendwoher, sondern wanderte nur drei S-Bahn-Stationen weiter, aus der Balanstraße in

Ramersdorf, aus einem städtebaulich eingewachsenen Standort in die vormed freie Landschaft. Die neue Gestaltung der ehemaligen Offen-Landschaft des Hachinger Tals firmiert als „Landschaftspark“.

Infolge der speziellen Verkehrslösungen – das Campeon hat nur eine Notausfahrt aus der Tiefgarage nach Unterhaching,



QUELLE © JOHANN HARTL

Campeon mit Wassergraben (Westseite)

Bebauungsplans nach § 12 BauGB gestellt – obwohl die Bürgermeisterin ebenfalls noch für den Grünzug gestimmt hatte. Nach weiteren zwei Monaten wurde im Planungsausschluss des RPV beschlossen, den Grünzug auf einen 100 Meter breiten Streifen entlang der Autobahn einzuschränken. Die Argumentation der Bürgermeisterin war ein rabulistisches Meisterstück: „Die Ausweisung eines Grünzugs bedeutet keinen Flächenschutz. Dies bedeutet, dass die Definition als regionaler Grünzug kein Verbot jeglicher Bebauung ist, sondern eine Bebauung den Funktionen des Grünzugs nicht entgegenstehen darf. Eine Freihaltung des Grünzugs (...) wird somit auf langfristige Sicht nicht möglich sein. Für den Grünzug ist es vorteilhafter, ein Unternehmen mit Verwaltungs- und Forschungseinrichtungen in einer architektonisch ansprechenden Umgebung anzusiedeln als viele kleinere Unternehmen oder andere Vorhaben.“<sup>5</sup>

Der vorhabenbezogene (also wesentlich vom Unternehmen betriebene) Bebauungsplan wurde rekord-

keine direkte Straßenanbindung – bleiben den Anwohnern Belastungen erspart, wie sie sonst zwischen den Gemeinden hier üblich sind. Unterhaching hat in Entfernung vom eigenen Siedlungsraum das Gewerbegebiet Grünwalder Weg an die Nordseite von Taufkirchen gelegt, Brunthal das Gewerbegebiet Nord möglichst stadtnah an die Brunthaler Straße. Der dortige IKEA-Markt und ein Baumarkt werden durch die Gemeindegebietsgrenze Brunthal-Taufkirchen jeweils diagonal geschnitten, so dass der Besucher sich auf der Suche nach Artikeln unbemerkt ins andere Gemeindegebiet bewegt. Hier konnten sich die Gemeinden darüber einigen, den Forst abzuholzen, um dann umso besser zu kassieren; der Verkehr bleibt auf der Autobahn oder stört nur Nachbargemeinden. Der Einzugsbereich dieses Gewerbegebiets ist groß, denn mit Metro lockt ein weiterer „Magnet“ in der Nähe des Autobahnkreuzes München-Süd, fernab von Wohngebieten. Auch im Kleinen sind die Gemeinden meisterhaft darin, Supermärkte und

Shoppingcenter so an ihrem Rand zu lokalisieren, dass sie sowohl der Nachbargemeinde als auch den eigenen, fußläufig erreichbaren Ortsmitten Kaufkraft abschöpfen.<sup>8</sup>



Gewerbegebiet Brunenthal-Taufkirchen

Worin liegen die Gründe für diese egoistischen bis parasitären Fehlentwicklungen in den letzten Jahrzehnten?

Die bereits 1950 gegründete Planungsgemeinschaft Äußerer Wirtschaftsraum München hatte zunächst einen wesentlich kleineren Einzugsbereich als heute. Regionalplanung war noch nicht institutionalisiert, die Probleme waren andere. Diese, seit 1952 „Planungsverband“ genannte, freiwillige Organisation der engeren Umlandgemeinden erstellte 1956 den ersten Regionalplan. „Der PV“ war Dienstleister für Flächennutzungspläne und Bebauungspläne, aber auch Koordinator zwischen Stadt und Umland. In den 1970er Jahren wurde die Landesplanung und Regionalplanung staatlicherseits formalisiert. Der „Regionale Planungsverband“ im gleichen Hause übernimmt seit 1973 die Regionalplanung in der Planungsregion 18 München. Andererseits ist der „PV“ weiterhin eine Organisation freiwilliger Mitglieder und greift mit inzwischen 166 Mitgliedsgemeinden weit über den Bereich der Planungsregion hinaus.

In der Regionalversammlung sind die Bürgermeister der Planungsregion versammelt. Die früher positiv gesehene Rolle einer Regionalplanung wird nun zum Verteilungskampf zwischen den Gemeinden; damit der nicht zu sehr schmerzt, bleibt sie unverbindlich. Zudem haben sich die Raumstrukturen geändert – Schienenachsen wie die radialen S-Bahnen mögen standortbildend für Wohnstandorte sein, nicht aber für ubiquitäre Gewerbeflächen. Und für Unternehmen sind Gewerbesteuerhebesätze wohl ein stärkeres Argument als denn Wohnstandortnähe für ihre Arbeitskräfte. Pkw-affine Einzelhandelskonzerne wie IKEA, METRO oder Baumärkte suchen nicht einen Standort, sie machen ihn.

Daher bräuchte es stringente Raumnutzungsplanungen, von der Bundesraumordnung (so gut wie nicht vorhanden), Landesplanung (immer in Gefahr, weichgespült zu werden) bis zur Regionalplanung, und – ja! – ein Zurechtstutzen der sogenannten kommunalen Eigenentwicklung und der kommunalen Satzungshoheit in der Bauleitplanung. Bisherige Fehlentwicklungen lassen sich damit kaum zurückdrehen, aber hoffentlich Weiterungen vermeiden. Denn die Landschaftsräume des Münchner Umlands sind auch Erholungsraum für die Bevölkerung, offene Landschaft wie Wälder. Sie geraten derzeit ohnehin in Gefahr, als Raum zur Energiegewinnung in den Agrarflächen mit Photovoltaik, hier und in den Forsten mit überhohen Windenergieanlagen erhalten zu müssen.

*Dr.-Ing. Johann Hartl, studierte Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin und verfasste seine Dissertation 2003 bis 2007 „Die Grenze der gebauten Stadt zur freien Landschaft“ am Beispiel des Raums südöstlich von München bis zur Staatsgrenze; darin wurden auch die damals aktuelle Entwicklung der Messestadt Riem und München-nah Haar, Höhenkirchen-Siegertsbrunn, Ober- und Unterhaching zum Dissertationsthema betrachtet. Er arbeitet freiberuflich beratend als Stadtplaner bundesweit, meist für Planungsbetroffene.*

### Zum Weiterlesen:

<sup>1</sup> <https://www.sueddeutsche.de/projekte/artikel/muenchen/datenanalyse-woher-muenchens-pendler-kommen-e767540/?reduced=true> ↗

<sup>2</sup> <https://www.pv-muenchen.de> > Region München, Datengrundlagen 2020: [https://www.pv-muenchen.de/fileadmin/Medien\\_PV/Leistungen/Daten\\_und\\_Studien/Regionsdaten/Regionsdaten\\_Datengrund\\_2020/REG\\_Datengrundlage\\_2020\\_Broschuere\\_frei.pdf](https://www.pv-muenchen.de/fileadmin/Medien_PV/Leistungen/Daten_und_Studien/Regionsdaten/Regionsdaten_Datengrund_2020/REG_Datengrundlage_2020_Broschuere_frei.pdf)

<sup>3</sup> <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/gruenwald-erste-adresse-1.2941897>

<sup>4</sup> <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/gruenwald-erste-adresse-1.2941897>, Stand Nov. 2015. Süddeutsche Zeitung, 8.4.2016: Grünwald - Erste Adresse

<sup>5</sup> (nach: Umweltinstitut München e.V.: Infineon will im Grünzug Hachinger Tal bauen. Neue Unternehmenszentrale in Neubiberg. Münchner Stadtgespräche, Nr. 23/ Dez. 2001, S. 12- 14, Zitat S. 14)

<sup>6</sup> zusammengezogen aus Campus und Infineon

<sup>7</sup> Begründung zum Bebauungsplan, Neubiberg Nr. 64 „Campeon“, S. 20

<sup>8</sup> Ottobrunn mit dem „Isarcenter“, derzeit in Erweiterung; Unterhaching mit dem Aldi an der Autobahnausfahrt, Putzbrunn mit Edeka, Aldi, Lidl im Gewerbegebiet West (attraktiv für Waldperlach, Neubiberg)

# Alte Ortskerne südöstlich des Münchner Stadtrands

ROLF KATZENDOBLE

Unsere Landkreismunicipien stehen unter einem enormen Siedlungsdruck. Die über Jahrhunderte gewachsenen Ortskerne drohen, ihr Gesicht zu verlieren. Anhand von drei Beispielen möchte ich in diesem Beitrag Ortskerne am südöstlichen Münchner Stadtrand vorstellen:

## Grasbrunn und Putzbrunn

Die Ortschaften Putzbrunn und Grasbrunn im Landkreis München sind seit dem 10. bzw. 11. Jahrhundert urkundlich nachweisbar. Kennzeichen – darauf deutet das Suffix „-brunn“ – ist das fehlende Oberflächenwasser. Der Grundwasserspiegel liegt hier bei etwa 21 Metern. Ein Brunnen war für das Dorf also essentiell.

Interessant ist, dass die Kirchen – sowohl in Putzbrunn als auch in Grasbrunn – nicht im eigentlichen Dorfkern liegen. Besonders ausgeprägt sehen wir dies in Grasbrunn. Nordwestlich vom eigentlichen Zentrum steht die Ferialkirche St. Ulrich, ursprünglich sicherlich eine Eigenkirche. Der zugehörige Zehentmeier-Hof liegt unmittelbar südlich des Sakralbaus.



QUELLE © ROLF KATZENDOBLE, 2022

Das Anwesen Mesner/Kotter mit der Kirche St. Ulrich im Hintergrund.

Mitten durch Putzbrunn, entlang der Nord-Süd-Straße verlief gleichzeitig die Gerichtsgrenze. Der Westen des Ortes gehörte zu Wolfratshausen, die Höfe östlich davon zum Land- und Pflegegericht Schwaben (heute: Markt Schwaben im Landkreis Ebersberg) und damit zur Hauptmannschaft Grasbrunn. Dies ist ein Zeichen, dass es sich um eine Altstraße handelt. Diese Zweiteilung finden wir auch in Höhenkirchen vor.

Vollständig verändert hat sich das Zentrum Putzbrunn in den 1970er Jahren. Die baumbestandene Glonner Straße zwischen dem Maibaum und der Kirche St. Stephan wurde ihrer mittig angelegten einreihigen Allee beraubt. Heute zieht sich ein breiter Teerband durch den Ort. Historische Anwesen

wurden zum Teil durch gesichtslose Geschäftsbauten ersetzt. Die Apotheke mit Waschbeton-Balkonbrüstungen repräsentiert den typischen Baustil der 1970er Jahre. Vor dem Gebäude stehen Betontröge mit Koniferenpflanzungen. Der „Huberwirt“ musste 1993 dem Parkplatz für das neue Kirchenzentrum weichen.

Charakteristisch sind die ehemaligen, sehr dicht angeordneten Bauernhöfe auf der Westseite des Grasbrunner St.-Ulrich-Platzes. In einer Ausbauphase entstand diese enge Bebauung. Die Gebäude sind unmittelbar an der nördlichen Grundstücksgrenze angeordnet. Das unter Denkmalschutz stehende ehemalige Bauernhaus am St.-Ulrich-Platz 8 repräsentiert noch den bis in das 19. Jahrhundert vorherrschenden typischen Bautyp des Dachauer Hauses. Der Hof war im Besitz der sehr angesehenen Familie Kotter. Sie stellte über Jahrzehnte den Vorsteher bzw. Bürgermeister.

Ursprünglich waren die Grasbrunner und Putzbrunner Wohnhäuser zum Teil bis in die 1960er Jahre nur eingäbig (= eine erdgeschossige Bebauung) ausgeführt. Der Zugang dieser strohgedeckten Steildachhäuser erfolgte ausschließlich über die Traufseite. Der Grasbrunner Großbrand im Jahre 1834 beendete die Periode der Strohdeckungen.

Der Münchner Südosten liegt im unmittelbaren Übergangsbereich zweier Hauslandschaften: Südlich und östlich der beiden erwähnten Dörfer dominierte bereits das sogenannte „Tiroler Dach“. Als Beispiele sollen Harthausen (Gemeinde Grasbrunn) und Siegersbrunn erwähnt werden. Das Steildachhaus ist hier völlig unbekannt. Das flache Dach wurde einst mit Legschindeln gedeckt.

Viele historische Gebäude mussten bereits weichen. Ursprünglich standen östlich des Grasbrunner St.-Ulrich-Platzes analog zum westlichen Platz ebenfalls Bauernhöfe. Diese in der typischen Ost-West-Richtung angeordneten Höfe waren jedoch hier mit dem Kopfbau nach Westen hin situiert. Üblicherweise standen unsere Bauernhäuser, vom Wetter abgewandt, immer im Osten. Westlich davon schlossen sich Stall und Stadel an.

Der Abbruch des erst 1906 entstandenen Schloßl-wirts in Grasbrunn erfolgte 1973. Die im Stil eines Schloßchens mit Zinnen und Erkern errichtete Gast-

stätte stünde heute sicher unter Denkmalschutz. Im kommenden Jahr soll der erst 1974 eröffnete „Grasbrunner Hof“ bereits wieder abgebrochen und durch einen Neubau ersetzt werden. Eine wenig nachhaltige Planung.

### Keferloh

Eine völlig andere Entwicklung machte der Weiler Keferloh durch. Seit Mitte des 12. Jahrhunderts gehörten die beiden Bruderhöfe zum Prämonstratenserstift Schäftlarn. 1140 hatte Bischof Otto I. von Freising Ursberger Chorherren nach Schäftlarn geholt. Keferloh war um 1158 parallel mit München entstanden. Als Ausgleich für verlorene Besitzungen in der neu gegründeten Stadt erhielten die Schäftlarn in einem komplizierten Tauschgeschäft u. a. Besitzungen in Keferloh und Grasbrunn. Die Keferloher Kirche liegt zwischen den beiden Höfen Baur und Schweinhammer unmittelbar nördlich der ehemaligen Salzstraße von Salzburg nach München.

Die Salzstraße war 1158, im Zuge der Verlegung nach Süden, von Oberföhring nach München über Zorneding, Keferloh, Haidhausen und den Gasteig geführt worden. Der Bischof hatte das Nachsehen. Parallel dazu wird wohl der Keferloher Viehmarkt entstanden sein. Dass der Pferdemarkt schon seit 955, wie oft behauptet, nach der Schlacht auf dem Lechfeld existierte, ist nicht belegt. Gleichzeitig errichteten die Freisinger Baumeister die noch heute sehr beeindruckende romanische Kirche St. Aegidius. Sicherlich hatte hier Herzog Heinrich der Löwe seine Hände im Spiel. Dieses Patrozinium finden wir

ger Fritz Lutz hatte sich 1981 vergeblich engagiert. Leider wurde zur Jahrtausendwende dieser „beim Schweinhammer“ genannte Hof abgebrochen und durch einen belanglosen Büroneubau ersetzt. Das Bürohaus reicht nun – völlig unverständlich – mit seinem mit Glas überdachten Ladehof und Abfallcontainern direkt an die historische Kirche heran. Eine Thujenhecke soll den romanischen Bau vom Betriebshof optisch abtrennen.

### St. Aegidius in Keferloh

Die Purifizierung des Kirchenbaus erfolgte in den 1960ern. Die barocke Ausstattung wurde im Zuge dieser Re-Romanisierung vollständig entfernt. Die Bauarbeiten wurden zwar sehr gut dokumentiert, jedoch weitgehend falsch durchgeführt. Vom Dombaumeister waren in der Apsis Lüftungsschlitze eingebaut worden, die im Sommer feucht-warme Luft in den Kirchenbau transportierten. Die Feuchtigkeit kondensierte an den kalten Innenwänden und verursachte erhebliche Bauschäden. Wesentlich unterstützt durch den Förderverein St. Aegidius erfolgte in den Jahren 2003–2013 eine weitere Restaurierung. Kardinal Reinhard Marx weihte am Patrozinium 2013 den neuen Altar.

Selbst der kleine Weiler Keferloh verändert sich zusehends. Durch das aktuell im Südosten Keferlohs entstehende Gewerbegebiet „Greenpark“ wird der Schwerpunkt des Ortes sicherlich dorthin verlagert. Der frühere Kreisheimatpfleger Dr. Alfred Tausendpfund sprach bei der Anhörung zur gemeindlichen Bauleitplanung vom „Sargnagel“ Keferlohs, einer



Die Kirche St. Aegidius am ehemaligen Hallweg (Salzstraße).



Im Inneren der Kirche St. Aegidius in Keferloh.

ebenfalls z. B. in der von ihm begründeten Hansestadt Lübeck (Tilgenkerk). Da Keferloh bis zur Säkularisation knapp 650 Jahre ausschließlich in den Händen von Schäftlarn geblieben war, entstanden hier keine weiteren Höfe.

Die geplante Unterschutzstellung des historischen Bauernhauses Haus Keferloh Nr. 1 unterblieb bei der Erstellung der Denkmalliste. Kreisheimatpfle-

„absoluten Fehlplanung“ und „einem amorphen Siedlungsbrei“. Auf dem ehemaligen, brachliegenden Tennisgelände ist eine baldige Neubebauung zu erwarten.

Rolf Katzendobler, geb. 1958 in der Maxvorstadt, Dipl.-Ing. (FH) Architekt und Stadtplaner, Kreisheimatpfleger, Denkmalspfleger München-Land.

# Hart an der Grenze

## Interview mit der Bürgerinitiative „Frischlufzufuhr für München“

Die Grenzstraße im Fasangarten markiert die Stadtgrenze, von dort schweift der Blick weit über das Kapellenfeld zu einer schönen, alten Allee und zur Autobahn Salzburg. Hier ist München zu Ende. Neubiberg möchte auf dem Kapellenfeld langfristig ein Gewerbegebiet „entwickeln“, wie es im Immobiliendeutsch heißt. Im regionalen Grünzug Hachinger Tal, der mehr als 100.000 Menschen mit kühlender Frischluft versorgt. Dagegen wendet sich die Bürgerinitiative „Frischlufzufuhr für München



**Münchner Forum:** Warum ist die Frischlufzufuhr so wichtig für München?

**Kiesmüller:** München ist eine Hitzeinsel und die am höchsten verdichtete Stadt in Deutschland. Das ist ein klimatisches Problem im Sommer, vor allem nachts. Bei hohen Temperaturen kann man dann nicht mehr schlafen. Wenn hohe Temperaturen auftreten, gibt es auch gesundheitliche Gefährdungen, bei Älteren, aber auch bei ganz Jungen und bei Kranken. Aus dem Umweltbundesamt gibt es einen Monitoring-Bericht von 2019, nach dem z. B. im Jahr 2015 in Deutschland mehr als 6.000 Hitzetote zu verzeichnen waren, vor allem im Süden Deutschlands und vor allem in den Städten. Und damit sind wir wieder bei München. Gott sei Dank gibt es Frischluftschneisen, offiziell heißen sie eigentlich Grünzüge.

**Lorenz:** Das sind die regionalen Grünzüge, die im Regionalplan ausgewiesen sind. Und obwohl die auch eine stadtgliedernde Funktion haben, haben die meisten regionalen Grünzüge auch ganz starke Funktionen im Rahmen der Frischlufzufuhr. Vor allem die südlichen, aber auch die westlichen. Die Isar (und das Isartal) ist natürlich die wichtigste Frischluftschneise. Aber schon danach kommt aufgrund der klimatischen und der Temperaturwirkung die Frischluftschneise Hachinger Tal, die auch eine Temperaturabsenkung in warmen Sommernächten von sechs bis acht Grad hat.

**Kiesmüller:** Vier Frischluftschneisen, auch die

im Hachinger Tal, werden durch das „Alpine Pumpen“ betrieben. Das ist eine ganz feine Einrichtung der Natur, ohne technische Einrichtungen sozusagen, kriegen wir das von der Natur geliefert, vor allem in der Nacht. Auch wenn durch austauscharme Situationen kein Wind herrscht, schleicht sich sozusagen die Kaltluft von Süden kontinuierlich bodennah heran. Am Tag steigt diese Luft auf und reinigt, führt Schmutz oder schlechte Luft von München nach oben ab.

**Münchner Forum:** Wie weit reicht dieser kalte Luftstrom dann nach München hinein?

**Lorenz:** In den 1960er Jahren gab es mal Untersuchungen, da hat das „Alpine Pumpen“ noch weit bis über München hinaus gewirkt. Das ist heute nicht mehr so stark der Fall. Das geht so bis zum nördlichen Stadtgebiet, dort sind die Wirkungen noch erkennbar.

**Kiesmüller:** Der Kaltluftstrom reicht hinein nach Obergiesing, nach Perlach, nach Ramersdorf, bis nach Haidhausen. Wenn man alle diese Gebiete zusammen nimmt, sind es mehr als 100.000 Leute, die davon betroffen sind.

**Münchner Forum:** Was hat denn die Gemeinde Neubiberg auf dem Kapellenfeld vor?

**Lorenz:** Nördlich vom Infineon-Gelände ist Gewerbe bis fast zur Stadtgrenze vorgesehen. Es gibt nur einen schmalen Streifen, der freigehalten werden soll.

**Kiesmüller:** Und das ist natürlich theoretisch leicht umsetzbar, weil es nur eine Eigentümergruppe gibt, der alles gehört: das ist die Familiengruppe von Finck und Winterstein.

**Lorenz:** Auch die Flächen bis zur Unterhachinger Straße gehören von Finck & Co.

**Münchner Forum:** Wann kam denn die Gemeinde Neubiberg auf die Idee, das Kapellenfeld zu bebauen?

**Lorenz:** Das dürfte schon fast acht Jahre her sein, wurde aber nicht öffentlich bekannt. Neubiberg hat mit der Stadt München überlegt, wie man den Stadtrand hier weiterentwickeln kann. Da ist auf Vorschlag der Stadt München ein interkommunales Strukturkonzept in Auftrag gegeben worden, das unter der Obhut der Verwaltungen ausgearbeitet wurde. Als das Strukturkonzept fertig war, hat man sich dann auf eine Vorzugsvariante geeinigt. Dieses Konzept kam in den Stadtrat, aber auch in den Gemeinderat. In München und Neubiberg wurde zu unserem Leidwesen die Vorzugsvariante beschlossen. Da haben wir auch zum ersten Mal erfahren, was in der Vorzugsvariante drinsteht.

**Kiesmüller:** Zur Entstehungsgeschichte: Es war ursprünglich so, dass man nur an der Unterhachinger Straße bauen wollte, und dazu musste man natürlich mit der von Finck'schen Hauptverwaltung reden. Möglicherweise hat da der Generalbevollmächtigte Gerd Amtstätter überlegt: „Oh, da habt ihr was vor, da möchten wir jetzt aber schon mitreden. Wie wär's denn, wenn man denn unser größeres Gebiet Kapellenfeld mit dazu nimmt?“ So könnte die Idee für eine Bebauung auf dem Kapellenfeld entstanden sein, also nicht durch die Gemeinde, sondern durch den Grundeigentümer. Das ist schon naheliegend: damit kann man natürlich leicht einen erheblichen Wertzuwachs erreichen, und der ist nicht von Pappe. Schätzungsweise ein dreistelliger Millionenbetrag, mindestens. Da lohnt sich ein Einsatz und die neu gegründeten Gesellschaften haben schon einige Kosten übernommen.

**Münchner Forum:** Hat denn die Gemeinde Neubiberg auch bauleitplanerisch schon erste Schritte unternommen in diese Richtung? Also zum Beispiel einen Aufstellungsbeschluss für die Änderung des Flächennutzungsplans?

**Lorenz:** Es gibt einen Aufstellungsbeschluss, und es gibt auch einen Auftrag an das Büro, das das Strukturkonzept entwickelt hat, einen Bebauungs-

plan zu machen. Durch einen Stadtratsbeschluss ist ein mikroklimatisches Gutachten beauftragt worden, um überhaupt zu prüfen, welche Auswirkungen die Vorzugsvariante haben wird.

**Münchner Forum:** Ging der Anstoß zu diesem mikroklimaökologischen Gutachten von der Bürgerinitiative aus?

**Lorenz:** Dieses Gutachten ist nicht von selber entstanden. Die Idee dazu können wir uns schon auf unsere Fahnen schreiben. Wir haben alle Politiker in der Stadt informiert, was das wirklich bedeutet. Und daraus ist dann im Stadtrat dieser Antrag entstanden für das Klimagutachten. Das Gutachten ist jetzt da, muss aber in der Stadtplanung noch aufbereitet und bewertet werden. Wir haben da schon eine Wahrnehmung, weil wir Mitte März an einer Präsentation teilnehmen durften.

**Kiesmüller:** Nicht überraschend war, dass das Gutachten eindeutig gesagt hat, die Bebauung entlang der Unterhachinger Straße sollte man nicht vornehmen. Als dann das Gespräch auf das Kapellenfeld kam, wurde klar gesagt: Dieses Gebiet ist äußerst wichtig für alle anderen Randgebiete, weil es ein Kaltluftentstehungsgebiet ist.

**Lorenz:** Man braucht auch eine Mindestgröße von Fläche, damit überhaupt Kaltluft entstehen kann, und da ist das Kapellenfeld die einzige Fläche, die noch zwischen München und dem Umland frei ist, die sehr groß und zusammenhängend ist.

**Kiesmüller:** Wenn das Kapellenfeld bebaut wird, dann entsteht dort eine Art Wärmeinsel. Und diese Wärmeinsel zieht von dem benachbarten Kaltluftstrom einiges ab. Der Kaltluftstrom wird dadurch erheblich gestört. Aussage war: Das Kapellenfeld hat eine ganz zentrale klimaökologische Funktion für das gesamte Gebiet.

Also, wir sehen das mikroklimatische Gutachten sehr kritisch hinsichtlich der Aussagefähigkeit, was die Bebauung betrifft. Eine Null-Bebauung zum Beispiel wurde nicht betrachtet. Am Schluss, und das



Frischlufztzufuhr von Süden durch das Hachinger Tal nach München

war das Überraschende, kam die Aussage: mit einigen Maßnahmen oder Auflagen könnte man eben auf dem Kapellenfeld bauen. Also einerseits die wichtige Bedeutung und dann auf einmal: Ja, man könnte bauen, wenn man das eine oder andere baulich einfließen lässt, also Abstände zwischen den Gebäuden lässt und nicht versiegelt. Also sehr widersprüchlich. Hinzu kommt, dass ein Mikrometeorologe festgestellt hat, dass das Gutachten kein Klimagutachten ist, sondern lediglich eine Strömungssimulation.

**Münchner Forum:** Wie geht es denn jetzt weiter?

**Kiesmüller:** Der Bürgermeister von Neubiberg hat klar gesagt, dass die Gemeinde das Ergebnis dieses sogenannten Klimagutachtens abwartet. Das wird nach letztem Stand im Herbst vorgelegt werden, auch mit seinen Defiziten. Es gibt erhebliche Defizite, weil auch Randgebiete nicht beachtet worden sind. Wie man das in den Griff kriegen will, weiß ich nicht. Fragen sind: Wie geht man mit so einem Gutachten um? Braucht man ein neues Gutachten, muss man es erweitern?

**Münchner Forum:** Wir waren ja schon bei den Interessenlagen, die es da am Kapellenfeld gibt. Was ist denn das Interesse der Gemeinde Neubiberg, da bauleitplanerisch tätig zu werden? Geht es um die Gewerbesteuer?

**Kiesmüller:** Die Gemeinde Neubiberg hat seit Jahren keine Schulden. Es wurden Gewerbesteuereinnahmen für dieses Jahr angesetzt mit 6 Millionen Euro. Jetzt ist aber dann nach einigen Wochen wundersamerweise noch etwas dazugekommen. Eine Nachzahlung kam, nämlich das Dreifache noch dazu. 18 Millionen Euro habe ich gelesen, die auf einmal da rein sprudeln. Man kann annehmen, es kommt von Infineon, von Intel, da läuft das Geschäft.

**Lorenz:** Es ist ganz normal, dass es durch Steuerprüfung Steuernachzahlungen gibt. Aber es ist natürlich schon ein Batzen Geld, der dann nachgekommen ist. Das zeigt natürlich auch, wie volatil Gewerbesteuereinnahmen sind.

**Münchner Forum:** Was sagt denn die Gemeinde Unterhaching als anderer direkter Nachbar dazu?

**Kiesmüller:** Unterhaching hat sich ganz klar geäußert: Sie sind dagegen. Anfangs war Unterhaching da gar nicht so sehr involviert, die wurden erst durch uns informiert, was da geplant ist. Aber für sich selber wollen sie dann schon wieder an kritischen Stellen ein Gewerbegebiet ausweisen, direkt am Rand dieser Frischluftschneise.

**Lorenz:** Es geht um eine Fläche neben dem Unter-

hachinger Stadion. Unterhaching hat den Bebauungsplan da geändert, mit höherem Baurecht, da gab es auch Ärger. Die Grünen im Gemeinderat haben dort auch so ein Windverteilungsgutachten durchgesetzt. Da kam raus, dass die Gebäude ein bisschen umgruppiert werden sollten, aber dass das erhöhte Baurecht bleibt. Wer weiß, wie lange Unterhaching sich gegen die Kapellenfeldbebauung wehrt, nachdem sie ja selbst eine Gemeinde unmittelbar am Rand des Grünzugs sind? Das ist das Problem: dass jede Gemeinde versucht, auf Teufel komm raus Gewerbe auszuweisen und natürlich immer mehr den Grünzug anknabbert.

**Kiesmüller:** Das nächste ist die Gemeinde Taufkirchen, die wirklich im Grünzug etwas plant, High-Tech natürlich, von der Autobahn A8 bis zur Ludwig-Bölkow-Allee. Aber das ist jetzt wirklich außerhalb unseres Gebietes. Zunächst einmal aber deutlich im Grünzug. Und jetzt kommt auch noch eine Planung von Ottobrunn am Rand des Grünzugs dazu. Und wenn man dann die Frischluftschneise im Süden zustöpselt, dann kriegen wir natürlich hier im Norden keine Luft mehr.



**Lorenz:** Das Landratsamt München muss ja das alles genehmigen. Also die Flächennutzungsplanänderung und die Bebauungspläne. Und dann noch die Beurteilung dieser ganzen Bebauung durch den Regionalen Planungsverband (RPV). Es steht klipp und klar im Regionalplan, dass die Grünzüge in ihrer Wirkung für die Frischluftzufuhr und für die Erholungsfähigkeit nicht beeinträchtigt werden dürfen, deshalb dürfte nicht mehr gebaut werden. Da ist die Frage, wie Landratsamt und RPV wirklich übergeordnete Ziele durchsetzen. Die Gemeinden sind daran wenig interessiert.

**Kiesmüller:** Es gibt die kommunale Planungshoheit. Das ist in der Verfassung festgelegt. Was passiert, wenn die Gemeinde ihre kommunale Planungshoheit umsetzt? Entgegen übergeordneten Zielvorgaben – ist das möglich?

**Lorenz:** Wie gehen wir dann vor als Bürgerinitiative? Wenn hier eine Bebauungsmöglichkeit

rauskommt, die wir nicht mittragen können aufgrund unserer Bewertung der Gutachten? Gegen den Flächennutzungsplan kann man juristisch gar nicht vorgehen, der bindet nur die Gemeinde, sonst niemanden. Und beim Bebauungsplan ist es auch schwierig. Man könnte beim B-Plan allenfalls eine Normenkontrollklage machen. Vorher kann man sich nur im Rahmen der Bürgerbeteiligung entsprechend nochmal äußern. Jede Äußerung muss ja auch, wie es im Amtsdeutsch heißt, gewürdigt werden. Aber das kann ja auch weggewürdigt werden.

**Münchner Forum:** Was ist denn der Vorschlag der Bürgerinitiative, was mit dem Kapellenfeld passieren sollte?

**Lorenz:** Ja, das ist für mich einfach. Wir wollen, dass es freigehalten wird.

**Kiesmüller:** Wir haben schon ein paar Ideen oder Gedanken, dort etwas daraus zu machen, zum Beispiel ohne Bebauung, ohne Versiegelung. Zum Beispiel einen August-von-Finck-Park.

**Lorenz:** Der muss nicht so heißen, aber es gibt ja diese Parkmeile, die geht von Trudering über Perlach bis zum Hachinger Bach, dann ist Schluss – bis jetzt. Und da haben wir gefordert, dass die Parkmeile verlängert wird, sinnvollerweise als ein stadtgliederndes Element bis zum Perlacher Forst. Jetzt haben Grüne, SPD und CSU einen gemeinsamen Antrag gestellt: Die Verlängerung der Parkmeile bis zum Perlacher Forst. Das wäre natürlich sehr gut, wenn so etwas käme.

**Kiesmüller:** Auf diesen Zug ist jetzt Bürgermeister Pardeller aufgesprungen, um wenigstens ein bisschen was zu erreichen, ein Kompromissangebot. Eine Parkmeile im nördlichen Teil des Kapellenfelds, aber ansonsten schon Bebauung im südlichen. Das ist so ein typisch politischer Kompromiss. Wir wollen aber wirklich null Bebauung. Das ist das Einzige, was wir den Menschen und den nachfolgenden Generationen gegenüber verantworten können.

**Münchner Forum:** Das, was Sie hier im Südosten machen, ist ja Pionierarbeit. Sind eigentlich schon andere Bürgerinitiativen oder Bürgerinitiativen in Gründung auf Sie zugekommen, die das gleiche Thema in anderen Teilen von München auch haben?

**Kiesmüller:** Ja, viele. Da gibt es nur das Problem, dass es dort meistens auch um Wohnbebauung geht, und dann geht es um den Konflikt „Wollt ihr die Wohnungen oder wollt ihr was Grünes?“ Es kommen viele Bürgerinitiativen auf uns zu und fragen uns, aber die sind zum einen in einer anderen Situation und zum anderen oft zu spät dran. Wir haben den Vorteil, dass wir weit vor den Verfahren dran sind. Bei denen ist es ungefähr fast schon so, dass der

Bagger anrollt, dann ist es natürlich zu spät.

**Lorenz:** Das war unser Vorteil, dass wir ganz früh angefangen haben, als noch keine rechtlichen Bindungen dageschrieben sind.

Und dann hat man halt noch die Chance, dass man etwas verändern kann. Und wenn man konstant dranbleibt, das ist eben auch wichtig.

**Kiesmüller:** Wir haben erreicht, dass viele Politiker, Behörden

und viele Menschen z.B. durch unsere Homepage (<https://frischluftzufuhr-muenchen.de>) und durch unsere Unterschriftenaktion (<https://www.openpetition.de/petition/online/muenchen-erstickt-frischluftschneise-hachingertal-freihalten#petition-main>), auf die konkreten Probleme der Klimakrise in unserer Stadt und Umgebung aufmerksam wurden. Wir hoffen, dass wir einen

Beitrag leisten zum Wohl der Bevölkerung und nachfolgenden Generationen im Sinne der Klimaentscheidung des Bundesverfassungsgerichts.

Die Bürgerinitiative „Frischluftzufuhr für München“ wurde 2019 gegründet. Thomas Kiesmüller ist Sprecher der Bürgerinitiative, Joachim Lorenz war von 1993-2015 Umweltsprecher der Landeshauptstadt München und ist Mitglied im Bezirksausschuss 17 (Obergiesing-Fasangarten).

Das Gespräch führte Michael Schneider, stellvertretender Programmausschuss-Vorsitzender des Münchner Forums.



Joachim Lorenz

QUELLE © PRIVAT



Thomas Kiesmüller

QUELLE © PRIVAT

# Wohnen in Neuaubing – die Sicht eines Stadtrand-Bewohners

BERNHARD FINK

In Neuaubing wohnte man Ende der 1960er Jahre in der Regel aus einem von drei Gründen: Entweder hatte man das Glück, in eines der Häuser mit Garten hineingeboren zu werden, das die Eltern bzw. Großeltern oftmals in Eigenleistung noch selbst errichtet hatten. Oder die Eltern hatten eine Werkswohnung bekommen, weil sie bei der Bundesbahn oder dem Flugzeugbauer Dornier, der in Neuaubing bis in die 1990er Jahre ein Zweigwerk unterhielt, oder auch bei der Post arbeiteten.

**M**ehr als verdoppelt hatte sich die Einwohnerzahl, als in Neuaubing-West zahlreiche Großwohnanlagen von der Heim-/Aufbau Bayern errichtet wurden. Dies waren Mietwohnungen mit einer sozialen Zweckbindung von 30 Jahren, vereinzelt waren auch Eigentumswohnungen darunter, die – je nach Größe – ausschließlich an Familien mit einem Kind oder mehreren Kindern vergeben wurden. Damit einher ging eine veränderte Sozialstruktur. Neuaubing wurde jünger und familienreicher, gleichzeitig aber auch ein sozialer Brennpunkt.

Um diesen zu entschärfen, wurde – neben anderem – in den 1970er Jahren ein Jugendfreizeitheim an der Wiesentfelferstraße errichtet. Das wurde von den Jugendlichen nur bedingt angenommen. Einige Jahre später ging es in Flammen auf. Noch in den 1990er Jahren wurde Banklehrlingen als allererstes beigebracht: Keinen Kredit an Kunden vergeben, außer jenen aus der Kunreuthstraße!

Aber nicht nur Wohnungen wurden neu gebaut, auch Schulen, ein Ladenzentrum und eine Kirche mit Kindergarten – zentral in der Wiesentfelfer Straße 49-68. Dieses Ladenzentrum mit über 15 Geschäften versorgte die Bewohner mit ihrem täglichen Bedarf. Im 1. Stock gab es ferner Haus- und Zahnärzte. Zudem wurde die Grund- und Hauptschule an der Wiesentfelfer Straße errichtet, die Pfarrei St. Markus gegenüber konnte von einem Holzbau in einen ordentlichen – allerdings architektonisch fragwürdigen – Neubau umziehen (eine Lehrerin fragte mich allen Ernstes, ob das ein Atomkraftwerk sei).

Die große Mehrheit wohnt(e) gerne in Neuaubing, bietet es doch das Beste aus zwei Welten: Einerseits mit der Aubinger Lohe und den unmittelbar angrenzenden Feldern und Wiesen eine zum Teil unberührte Natur: Kartoffeln, Erdbeeren, Eier und Milch holten wir uns direkt von den Feldern oder beim Bauern in Aubing oder Freiham. Als Kinder kletterten wir im

Sommer auf Bäume (wer traut sich höher rauf?) oder radelten zu einem der Badeseen. Im Winter machten wir in einem der zahlreichen Wäldchen ein Lagerfeuer oder konnten in der neu errichteten Grünanlage an der Wiesentfelferstraße Schlitten- oder, wer wollte, auch Ski fahren, manchmal sogar Eislaufen.

Andererseits waren wir nur zwölf Busminuten vom Bahnhof Pasing entfernt, die Line 72 fuhr in der Hauptverkehrszeit sogar alle drei Minuten und brachte uns ins Paradies: Pasing konnte uns alles bieten, was wir von einer modernen Weltstadt erwarteten:



ein Rathaus, einen Viktualienmarkt, ein Standesamt, ein Krankenhaus, den Anschluss für einen Fern-/Regionalzug, einen S-Bahnhof, einen Stadtpark, ein Hallenbad und ein Freibad, alle weiterführenden Schulen, praktisch alle Geschäfte – und man konnte dort sogar Schlittschuhlaufen! Noch heute sprechen viele Neuaubinger davon: „Wir fahren zum Einkaufen in die Stadt“ und meinen damit Pasing und nicht die Kaufingerstraße!

Entsprechend war die Buslinie auch identitätsstiftend, auf der Zielanzeige stand je nach Richtung Pasing oder eben Neuaubing West. Die Metrobuslinie 57, die heute exakt den gleichen Linienweg der damaligen Linie 72 befährt, braucht heute trotz deutlich besserer Motorisierung mit 14 Minuten länger

und fährt seltener (maximal alle fünf und nicht alle 2 bis 3 Minuten).

Nach Germering führen wir nicht, in Germering wohnen nur die Looser, für die die Stadt zu teuer war. Germering war uns egal, interessierte uns nicht. Insgeheim waren wir jedoch neidisch auf das große Freibad und den Badesee.

Aber es gab auch Dinge, die wir schmerzlich vermisst haben bzw. auch 50 Jahre später noch vermisen:

- ein Gymnasium bzw. eine Realschule (den neuen Schulcampus Freiham können nicht alle Schüler nützen. Dieser wächst mit seinen Einwohnern, daher werden im ersten Schuljahr nur 5. und 6. Klasse Gymnasium angeboten, ein Jahr später auch 5., 6. und 7. usw.),
- ein Kulturangebot (es gab mal die Rockdisco Fantasy, die durch einen Lidl ersetzt wurde),
- eine Verkehrsanbindung mit U-Bahn oder Tram, Radwege u.v.m.

Folgende Einrichtungen *gab es bereits* in Neuau-  
bing, wurden zwischenzeitlich jedoch aufgegeben  
bzw. nicht ersetzt:



QUELLE © H.F.

Fußläufige Einkaufsmöglichkeiten – das Ladenzentrum an der Wiesentfeller Str. wird derzeit aus energetischen Gründen abgerissen und soll erst in drei (oder mehr) Jahren durch einen Neubau ersetzt werden.

- Im Ladenzentrum gab es einen Tengelmann und einen Penny (vormals Coop bzw. Supermarkt 2000), einen Blumenladen, einen Bäckerladen, ein Schreibwarengeschäft, einen Textilladen, ein Schuhgeschäft, eine Wäscherei, einen Frisör, eine Fahrschule, eine Eisdiele, eine Stadtbücherei, eine Filiale der Stadtparkasse usw.;
- fußläufig erreichbare Hausärzte;
- heute gibt es keinen Metzger mehr, keine Post, kein Fahrradgeschäft, keinen Elektrofachmarkt,

keinen Taxistand, keinen McDonald;

- westlich der Limesstraße gibt es auch keine Bäckerei mehr, keine Bank und ähnliche Dienstleister.

Alles weg! Neu dazu kam dafür ein Wettbüro, ein Spielcasino und eine Billigtankstelle.

Bereits das EU-Projekt „smarter together“ (intelligente und nachhaltige Lösungen für ein besseres Leben in städtischen Quartieren) sollte den Niedergang von Neuau-  
bing aufhalten. Hierzu entwickelte die Landeshauptstadt München gemeinsam mit den Partnern von muenchen.de sowie der MVG u.a. die sogenannte „München SmartCity App“, über die Nutzer Informationen und smarte Services im Stadtteil bequem abrufen können. Über die App konnten die mit viel Fördergeld geschaffenen Mobilitätsangebote wie MVG Rad, eBike und eTrike, Carsharing, ÖPNV, E-Ladesäulen sowie die Quartiersboxen auf einer interaktiven Karte gefunden und gebucht werden. Problem ist, dass das – eigentlich hervorragende und klar aufwertende – Mobilitätsangebot über Nacht ersatzlos eingestellt/abgebaut wurde (Projektlaufzeit 2017-21).

Wird jetzt mit der Entwicklung Freiham alles besser?

2022 war Baubeginn des Stadtteilzentrums „ZAM“ am S-Bahnhof Freiham mit Handel, Gastronomie, Dienstleistungen und Wohnen und 1.000 (!) Tiefgaragen-Plätzen. Das wird also unser neuer Anziehungs- und Treffpunkt mit 8.300 Quadratmetern Fläche für Einzelhandel, Gastronomie und sonstigem Gewerbe. Im Jahr 2027 soll der südliche Bereich des Landschaftsparks realisiert und Mitte/Ende der 2030er Jahre die U-Bahn bis nach Freiham weitergeführt werden.

Im Augenblick werden wir Neuau-  
bing von Baustellenlärm statt von Vogel-  
gezwitscher geweckt. Baustellenmüll,

den der Wind munter in unseren Grünanlagen und Bäumen verteilt, ist ebenfalls kein schöner Anblick.

Wir wissen, ein neuer Stadtteil kann nicht ohne Einschränkungen entstehen. All das nehmen wir gerne in Kauf, sofern uns nur ein Wunsch erfüllt wird: Ein Badesee in Freiham! Und wenn wir träumen: Ein Thermalbad, gespeist aus der Geothermie-Anlage Freiham! Danach in den Biergarten Freiham auf ein frisch gezapftes Augustiner Bier – natürlich gebraut in Freiham!

*Bernhard Fink, geboren 1969 in Gräfelfing und aufgewachsen in Neuau-  
bing, hat an der TU München Sozialgeographie u.a. mit Schwerpunkt Verkehrs- und Stadtplanung studiert. Seit 1998 arbeitet er beim MVV für den Bereich Konzeption und ist für das Team regionale Verkehrskonzepte verantwortlich.*

# Ludwigsfeld: Funktionierende Nachbarschaft in Münchner Randlage bedroht?

EBERHARD SOMMER

Am nördlichen Stadtrand Münchens, am nordwestlichen Zipfel des Stadtbezirks 24 (Feldmoching-Hasenberg) liegt die Wohnsiedlung Ludwigsfeld. Die Siedlung liegt zwar auf Münchner Stadtgebiet, hat aber zu allen Seiten keinen Anschluss an städtische Siedlungsstrukturen. Im Süden liegt die Autobahn A99, eine lärmproduzierende Barriere zum Stadtgebiet. Im Osten die durch Pendlerverkehr stark frequentierte Dachauer Straße mit den großflächigen Industrieansiedlungen von MTU und MAN. Im Norden deren Teststrecke und die stark befahrene Karlsfelder Straße, von der auch viel Verkehr durch die Siedlung fließt. Von Nordosten bis Südosten landwirtschaftliche Nutzfläche bis zum Feldmochinger See.



QUELLE © EBERHARD SOMMER

Blick nach Südosten, über Felder und Autobahn zum Fernsehturm

## Die Wohnsiedlung

Das ursprüngliche Ludwigsfeld wurde ab 1802 als Kolonie zur Urbarmachung des Dachauer Moores entlang der damaligen Dachauer Straße gegründet. Die heutige Wohnsiedlung Ludwigsfeld ist eine Neubausiedlung aus den 1950er Jahren für Displaced People, d.h. Personen, die nach dem Krieg weder in ihre Heimat zurückkehren noch in andere Länder ausreisen konnten. Sie wurde am Stadtrand auf dem Gelände eines ehemaligen KZ-Außenlagers (u.a. Arbeitslager für die BMW-Flugmotorenwerke) des KZ Dachau errichtet.

Diese Neubausiedlung wurde zur neuen Heimat für ca. 2.900 zum großen Teil kriegstraumatisierte Personen aus ca. 30 Nationen, meist aus der ehemaligen Sowjetunion. Die zusammengewürfelte Gemeinschaft verschiedenster Ethnien, Nationalitäten, Glaubensrichtungen und politischer Richtungen hat sich, sicherlich auch unterstützt durch die städtische Randlage, zu einer multikulturellen Nachbarschaft entwickelt, die häufig mit einer relativ geschlossenen Dorfgemeinschaft verglichen wird.

Die Siedlung war nach den damaligen Stadtplanungsvorstellungen als Zeilenbau mit viel Luft, Licht und Grünflächen und einer relativ autarken Versor-

gung mit Geschäften, Post, Arzt und Schule als eines der damals größten Bauprojekte in Bayern entstanden. Die Anbindung an das Stadtgebiet erfolgte durch eine Buslinie.

Gefördert durch die gemeinsame Schule, eine aktive, gemeinsame Kultur- und Sportarbeit und die räumliche Abtrennung zum restlichen Stadtgebiet hat sich hier über die nachfolgenden Generationen ein beispielhaftes Gemeinschafts- und Heimatgefühl entwickelt. (s. a. „Vom Ort der Verzweigung zur Stätte der

*Hoffnung“ von Ewgenij Repnikov).*

Die über Jahrzehnte lang niedrigen Mieten ermöglichten auch den nächsten Generationen, in unmittelbarer Nähe ihrer Eltern eine bezahlbare Wohnung zu finden und die Bindung an ihre „Heimat“ zu erhöhen.

## Erste Erweiterung

Ende der 1990er Jahre und 2015 gab es erste Erweiterungen der Siedlung durch den Neubau von Eigentumswohnungen und Reiheneigenheimen.

Die neu Hinzugezogenen schätzen die sozial integrative Atmosphäre (fehlende Anonymität) und großzügige Durchgrünung dieser Siedlung trotz der Defizite in Infrastruktur, Verkehrsanbindung und Lärmbelästigung.

## Randlage und Defizite

Erst auf Initiative der Ludwigsfelder wurde 2003 eine 2. Buslinie (heute Linie 172) nach Feldmoching eingerichtet, die heute stark frequentiert ist. Die starke Verkehrsbelastung durch den Pendler- und Ausweichverkehr von Dachau und Fürstenfeldbruck in Richtung Münchner Osten über die Ludwigsfelder und Kristallstraße wurde schon 1987 erkannt und

eine direkte Entlastung durch das MAN-Gelände zur Dachauer Straße projektiert. Die Stadt München hat es bis heute nicht geschafft, diese 2009 beschlossene Planung in Kooperation mit der MAN durchzusetzen.

Die schlechte ÖPNV-Anbindung macht es für die meisten Ludwigfelder notwendig, die Arbeits- und Einkaufswege mit dem Auto zu bewerkstelligen. Die fehlenden Stellplätze für den Altbestand und der unrealistische Stellplatz-Schlüssel für die erste Neubebauung entwickelte sich zu einem permanenten Parkplatzproblem und ist trotz diverser „runder Tische“ mit Stadt und Eigentümern bis heute nicht wirklich gelöst.

Hinweise und Einwände der Ludwigfelder gegen die steigende Lärmbelastung durch die Intensivierung der Nutzung bei MAN (Teststrecke) und MTU (Triebwerksprüfstand) und die Autobahnerweiterung wurden von Investorensseite und planender Verwaltung mit Verweisen auf deren gesetzliche Zulässigkeit nicht berücksichtigt.

### **Verkauf an die Patrizia AG**

Im Januar 2007 wurde die Siedlung vom damaligen Eigentümer, dem Freistaat Bayern, gegen den Widerstand der Ludwigfelder an die Patrizia AG verkauft. Die Stadt München konnte sich damals nicht durchringen, die Siedlung zu einem Spottpreis zu kaufen und hier eigene stadtplanerische und wohnungspolitische Ziele zu verwirklichen. Nach 10 Jahren wurde die Siedlung an die derzeitige Besitzerin, die „Wohnungsgesellschaft Ludwigfeld“ verkauft, deren Eigentümer und Geschäftsführer stark mit der Patrizia verweben sind.

Die Mieten sind inzwischen im Durchschnitt – bedingt durch Modernisierung und energetische Sanierung – um das Dreifache gestiegen; bei Mieterwechsel und Neuvermietung steigen sie auf mehr als das Vierfache.

### **Entwicklungskonzept 2019**

Fast zeitgleich zu ersten Sondierungsgesprächen zwischen Stadt und Investoren wurde 2016 vom Planungsreferat mitgeteilt, dass eine Änderung des Flächennutzungsplans bzw. eine Erweiterung der angrenzenden Wohnbebauung nicht vorgesehen ist.

Mitte 2019 wird der BA (Bezirksausschuss) 24 völlig überraschend mit der sehr umfangreichen „Strukturuntersuchung Ludwigfeld“ des Planungsreferats konfrontiert. Auf der Basis einer umfangreichen Analyse, untermauert von Gutachten der Investoren,

wird eine mögliche Erweiterung der Siedlung um ca. 2.100 Wohneinheiten als Basis für weitere Untersuchungen anschließend im Stadtrat mit Mehrheit beschlossen.

Schon während der Präsentationsveranstaltung der Untersuchung und auch danach wurden fast 500 Unterschriften gesammelt, die sich insbesondere gegen die große Anzahl von Wohnungen und die hohe Dichte der Bebauung wenden.

### **Bebauungsdichte im Vergleich**

Vergleicht man die für Ludwigfeld geplante Bebauungsdichte auf der Neubaufäche, zeigt sich, dass hier fast die doppelte Dichte im Vergleich zu anderen Neubauvorhaben im Münchner Norden vorgesehen ist.

Betrachtet man nur die Kernsiedlung aus den 1950er Jahren mit aktuell ca. 680 Wohnungen, so sollen hier auf der bestehenden Fläche weitere 700 Wohnungen durch Nachverdichtung und Überbauung bisheriger Grünflächen entstehen.

### **Bewohnerzahlen im Vergleich**

Aktuell gibt es in der gesamten Siedlung ca. 800 Wohnungen mit rund 1.800 Einwohnern. Durch die Neubebauungen Ende der 1990er Jahre und 2015 vergrößerte sich der damalige Wohnungsbestand insgesamt um 152 Wohneinheiten (WE) und um ca. 350 Personen; das sind ca. 22 Prozent.

Die neue Planung sieht eine Erweiterung um 2.000 Wohnungen mit ca. 5.000 Einwohnern vor. Das ist eine Vergrößerung um ca. 260 Prozent auf einer Fläche, die sich nur um ca. 30 Prozent erweitert.



Platz mit Stehle

QUELLE © EBERHARD SOMMER

Die Zahlen machen deutlich, dass eine jahrzehntelang vernachlässigte, historisch bedeutsame Siedlung am Stadtrand, auf dem Gelände eines ehemaligen KZ Außenlagers plötzlich zu einem Areal für einen vergleichsweise gigantischen Wohnungsbau wird, wenn Investoren und Stadtpolitik, mit unterschiedlichen Motiven, ein gemeinsames Ziel verfolgen.

## Bürgerbeteiligung

Während die Investoren von Anfang an eine eigene Marketingfirma engagierten, die geschickt mit eigener Internetpräsenz und Imagekampagnen Sympathiewerbung betreibt, mussten sich die Bürger die Einsicht in die Unterlagen mühsam erkämpfen. Die sogenannte Bürgerbeteiligung glich eher einer Meinungsumfrage zur Optimierung der Marketingstrategie als einer bedingungslosen Beteiligung der Bewohnerinnen an einer ggf. moderaten Weiterentwicklung ihrer Siedlung und ihres sozialen Umfelds.

## Entwicklungskonzept 2021

Die Weiterbearbeitung des Strukturkonzeptes 2019, in das dann die Bürgerwünsche aus Präsentation und Befragungen einfließen sollten, führte trotz Bedenken und Einwendungen der Bürger sowie der lokalen Politiker zu keinen grundlegenden Änderungen. Die von den Investoren beauftragten Arbeitsstudien gehen weiterhin von bis zu 2.000 Wohnungen aus.

Der ausdrückliche Wunsch der Bürger und des BA 24 nach einer geringeren Bebauungsdichte (z.B. 1.000 WE) wurde in keiner Arbeitsstudie berücksichtigt.

## Städtischer Kolonialismus

Ludwigsfeld als funktionierendes soziales Quartier in städtischer Randlage wurde jahrzehntelang von der Stadt in Bezug auf ÖPNV, Verkehrsberuhigung, Lärm- und Emissionsschutz und Parkraummanagement sträflich vernachlässigt. Die aktuelle giganti-

sche Planung wird von den Investoren als Lösung für alle Defizite und Probleme beworben, die sich realistisch gesehen eher potenziieren werden.

Die Stadt will hier, ohne Rücksicht auf Bürgerwünsche, Stadtklima, Wohnqualität und Nachbarschaft, einen Teil ihrer wohnungspolitischen Ziele realisieren.

Die Ludwigsfelder haben ihren Protest gegen das Entwicklungskonzept in einer Demonstration am 24. Februar 2022 deutlich gemacht. Sie wenden



Demonstrationszug in Ludwigsfeld am 24. Februar 2022

sich damit nicht gegen eine zukunftsorientierte und nachhaltige Erweiterung, sondern wünschen einen kleineren baulichen Maßstab, der die Besonderheit des Quartiers aufnimmt und für dessen Defizite sich auch zeitnah Lösungen finden.

*Eberhard Sommer ist Architekt und Mitglied im IGLU e.V. (Interessengemeinschaft Ludwigsfeld).*

# „Opportunismus-Politik“ versus „Gesamtstädtische Verantwortung“?

Über die geplante Erweiterung der Siedlung Ludwigsfeld wurde in der Sitzung des Planungsausschusses des Stadtrats Anfang Juli 2022 debattiert und abgestimmt. Darüber berichtete die Süddeutsche Zeitung in ihrer Ausgabe vom 7. Juli und auch, dass die zur Überbauung anstehenden Flächen sich „größtenteils in Privateigentum“ befinden; die Investoren seien die Büschl Unternehmensgruppe, die PG Granatstraße 12 GmbH und die Privatpersonen „aus dem Umfeld der Patrizia Immobilien AG“. Sie beabsichtigten, die „ursprüngliche Siedlung behutsam nachzuverdichten“, wie die SZ das Bebauungsvorhaben umschreibt. Wie Behutsamkeit aussieht, lässt sich an anderen Stellen in München besichtigen. Im Planungsausschuss rankte die Debatte u.a. um die geplanten Baudichten. Der Planungsausschuss stimmte am Ende mit großer Mehrheit für das Strukturkonzept der Investoren und den Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan. Allein Brigitte Wolf (Die Linke) und Dirk Höpner (München-Liste) stimmten dagegen. Ihnen war die Zahl der geplanten neuen Woh-

nungen und damit Zielgröße der zukünftigen Siedlung viel zu hoch – dies würde ihren heutigen Charakter als Stadtrandsiedlung völlig verändern. Höpner sieht am Beispiel Ludwigsfeld ein immer wiederkehrendes Muster im Vorgehen, wonach Investoren gemeinsam mit der Stadt die Bebauung vorantreiben, während die Betroffenen – Anwohner und Stadtviertelvertreter – solche Bebauungspläne ablehnen. Oberbürgermeister Dieter Reiter, der dem Planungsausschuss vorsitzt, kritisierte Höpner. Dieser äußerte eine „rein örtliche Sicht“ und betreibt „reine Opportunismus-Politik“. OB Reiter: „Eine gesamtstädtische Verantwortung sieht anders aus.“

OB Reiter reduziert somit die strukturellen Divergenzen, die die Münchner Stadtpolitik prinzipiell durchziehen, auf den individualisierten, persönlichen Vorwurf an Höpner, „Verantwortung“ durch „Opportunismus“ zu ersetzen – „örtlicher Opportunismus“ gegenüber der „gesamtstädtischen Verantwortung“, die, so der Unterton, von der Stadtratsmehrheit und ihm selber zweifelsohne wahrgenommen werde. (Nebenbei: Daran möchte man lieber nicht viele andere Mehrheitsbeschlüsse des Stadtrats messen; das Ergebnis könnte desillusionieren.) Hinter diesem Dualismus von „klein“ gegen „groß“, von lokaler Beschränktheit und großstädtischer Einsichtsfähigkeit, in das Notwendige verbirgt sich die von OB Reiter bisher nicht beantwortete Grundsatzfrage, die von der Stadtpolitik und ihren Beschlüssen (wie etwa in dem Stadtentwicklungsplan „STEP 2040“) beantwortet werden muss: „Für wen, durch wen und wie machen wir eigentlich Stadtentwicklung?“

Sonja Saxinger hat auf den Bericht über die Planungsausschuss-Sitzung in der Süddeutschen Zeitung einen Leserbrief gerichtet, der noch auf die Veröffentlichung in der SZ harret. Wir drucken ihn hier in den STANDPUNKTEN ab, weil er die Grundsatzfrage tangiert (DS):

## „Die gesamtstädtische Verantwortung“

In Ludwigsfeld sollen an die 2.000 Wohnungen für 4.500 Zuzügler gebaut werden, die Anzahl der Bewohner wird sich dadurch vervierfachen. Anwohner und der örtliche Bezirksausschuss setzen sich für eine weniger dichte Bebauung mit einem höheren Grünanteil ein. Auch Stadtrat Dirk Höpner (München-Liste) hat dies auf der jüngsten Sitzung des Planungsausschuss gefordert. Unser Bürgermeister Herr Reiter warf ihm daraufhin „pure Opportunismus-Politik“ vor und merkte an: „die gesamtstädtische Verantwortung sieht anders aus“.

Wie sieht diese Verantwortung aus? Hat ein Stadtrat Verantwortung für die hier lebenden Bürger oder für die Zuzügler? Spielen Gesundheit und Lebensqualität der ansässigen Bevölkerung eine Rolle? Hat er Verantwortung für die zukünftigen Bewohner, die mit weniger Grün, weniger Frischluft und unerträglich heißen Sommernächten leben müssen, die noch mehr Staus, mehr Lärm, mehr Dreck aushalten müssen? Ist es in der Stadt mit der größten Flächenversiegelung nicht längst angebracht, umzudenken und aufzuhören mit dem Abholzen der letzten Baumbestände und dem Zubauen von Grünflächen, wohl wissend, dass der Klimawandel mit seinen Starkregen und überhitzten Sommernächten nicht mehr aufzuhalten ist?

Ist es nicht an der Zeit, die Wachstumspolitik der Stadt mit der steten Akquise großer Firmen, der Schaffung von immer noch mehr Arbeitsplätzen und

Büroräumen zu hinterfragen, weil sie dadurch den Zuzug ankurbelt, der zu nicht stillender Nachfrage nach Wohnungen führt und überdies Wohnen immer teurer macht?



Das Umweltbundesamt fordert aus gutem Grund eine Umgestaltung der Städte – mit deutlich mehr Grün, neuen Bäumen usw. In München wird der Klimanotstand ausgerufen und Blümchen am Rathausbalkon gepflanzt, um das Artensterben einzudämmen. Das reicht nicht. Man muss auch umdenken und entsprechend handeln.

Ein Politiker, der dies tut, betreibt keine Opportunismus-Politik.

Ein Politiker, der dies tut, zeigt Verantwortung für seine Stadt und deren Bewohner.

Sonja Sachsinger, Raheinstraße, 80995 München



Braun-Weg, der Jugendspielplatz an der Kaflerstraße, die Grünanlage im Bereich des Allacher Sommerbads, der Pühnpark, der „Klimapark“ am Salzsennerweg oder das freigelegte Hartmannshofer Bächl. Im selben Zeitraum wurden im Sinne des Biotopverbunds 12 Hektar naturnahe Ausgleichsflächen in verschiedenen Grünzügen geschaffen. Aktuell planen das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Baureferat im Rahmen der Stadtsanierung Aubing-Neuaubing-Westkreuz die Schaffung neuer, öffentlich nutzbarer Grünflächen.

Es sind innerhalb der Grünzüge nur wenige zusammenhängende Grundstücke in städtischem Besitz. Daher besteht die Herausforderung, mit den Flächeneigentümer\*innen Vereinbarungen über Grundstückstausch, Verkauf, Vermietung oder Dienstbarkeiten und Wegerechte zu treffen.

### Impulse durch Freiraumkonzeption und „Parkmeilen“-Ansatz

Die Konzeption „Freiraum München 2030“ setzt unter anderem hier an. Mit starken Leitbildern, aktiver In-Wert-Setzung und konkreten Handlungsempfehlungen zur Qualifizierung sollen die Sicherung und der Ausbau der Grünzüge bzw. Parkmeilen voran-

gebrungen werden. Sein Ausbau zu einer Parklandschaft für das Hasenbergel und die westlich des Angers anschließende Wohnbebauung von Feldmoching ist erklärtes Ziel der Bauleitplanung. Ein Ausbau als Grünanlage war bisher nur im Süden und Norden in Form von randlichen Wegen und begleitenden Gehölzpflanzungen möglich. Der Anger liegt am nördlichen Stadtrand in direktem Übergang zu den produktiven Landwirtschaftsflächen im Spannungsfeld unterschiedlicher Nutzungsansprüche und Anforderungen an den Freiraum.

Die *Parkmeile Trudering-Neuperlach* am östlichen Stadtrand Münchens durchläuft in Nord-Süd-Richtung die beiden Stadtbezirke Trudering-Riem und Ramersdorf-Perlach. Auf langer Strecke zwischen den beiden Landschaftsparks Riem und Hachinger Tal verbinden sich hier verschiedene Quartiere mit unterschiedlich geprägten Grün- und Freiräumen. Mit der Realisierung der Grünanlage Im Gefilde 2005 bis 2011 konnte ein erster Baustein nach dem Konzept des Baureferates (Gartenbau) zum Grünzug G (Friedenspromenade – Truderinger Wald) auf städtischen Flächen umgesetzt werden.

Der Masterplan soll als landschaftliche Rahmenplanung ein stimmiges und starkes Leitbild für

die weitere freiräumliche Entwicklung bis zur Stadtgrenze und darüber hinaus aufzeigen. Im Zusammenhang mit dem Handlungsraumkonzept und dem Sanierungsgebiet Neuperlach bestehen zusätzliche Herausforderungen und Potentiale mit den angrenzenden städtebaulichen und sozialräumlichen Strukturkonzepten und Entwicklungszielen.

Mit der *Parkmeile Warnberger Riedel – Südpark* wird ab Sommer 2022 die Bearbeitung einer weiteren Masterplanung beginnen.



QUELLE © AIRGNOMUTICS FÜR LHM-PLAN, 2015

Grünzug bei Trudering mit Skateanlage im Gefilde

getrieben werden. Als Schlüsselprojekte zur Umsetzung der Konzeption „Freiraum München 2030“ werden derzeit für einige Parkmeilen Rahmen- bzw. Masterpläne erarbeitet. Pilotvorhaben sind derzeit die beiden Parkmeilen „Feldmochinger Anger“ und „Trudering-Neuperlach“.

Der *Feldmochinger Anger* bildet im 24. Stadtbezirk das Kernstück der Parkmeile vom Olympiapark bis in die Feldmochinger Feldflur im Münchner Grüngürtel. Er basiert auf der Planung des Baureferats zum Grünzug B „Lerchenau – Feldmochinger

Unterstützt werden die Masterplanungen über das Projekt „Parkmeilen – gemeinsam multicodierbare Freiräume entwickeln“. Gemeinsam mit Interessierten vor Ort werden derzeit temporäre Freirauminterventionen, z. B. Stadtspaziergänge, urbanes Gärtnern oder Sportnutzungen entwickelt und umgesetzt. Neue Handlungsmöglichkeiten werden so aufgezeigt, erprobt und begründet. Dabei werden gemeinsam Nutzungskonzepte diskutiert, zivilgesellschaftliches Engagement eingebunden und Akteursnetzwerke aufgebaut. Das Projekt wird im Rahmen des Bundes-



Auszug aus dem Landschaftsbezogenen Wegekonzept – Eschenrieder Moos

programms „Post-Corona-Stadt“ gefördert, das auf die Veränderungen bei der Freiraumnutzung im Zuge der Covid-19-Pandemie und des damit verbundenen Lockdowns reagiert. Gerade in dieser Zeit wurden Grün- und Freiflächen bewusster wahrgenommen und intensiver genutzt. Neben spannenden Freiraumaneignungen kam es auch an der einen oder anderen Stelle zu Nutzungskonflikten und der Überforderung des Freiraums.

### „Regionale Grünzüge“ – interkommunale Landschaftsentwicklung im Münchner Grüngürtel

Die Ziele zur Erhaltung, Entwicklung und Qualifizierung des Grün- und Freiraumverbunds verbindet die Landeshauptstadt mit den Nachbarkommunen und der Region. „Regionale Grünzüge“ werden in den Regionalplänen als verbindliche Vorgabe und Rahmensetzung für die kommunale Planung ausgewiesen. Sie verbessern das Bioklima und sichern einen ausreichenden Luftaustausch, sorgen für Erholungsmöglichkeiten in siedlungsnahen Bereichen und gliedern die Siedlungsräume. Seit einigen Jahren wird zu diesem Zweck angeregt, die Landschaftsentwicklung zu institutionalisieren und Regionalparks aufzubauen.

Auf qualitative Aspekte des Landschaftserlebens zielt das „Landschaftsbezogene Wegekonzept für den Münchner Grüngürtel“. Sowohl die Grundlagenstudie als auch die aktuelle Vertiefungsstudie für den Münchner Westen wurden in enger Zusammenarbeit mit Nachbarkommunen und im Austausch mit der Bevölkerung entwickelt.

Landschaftsentwicklung kann in diesem Maßstab nur als interkommunale und breit getragene Gemeinschaftsaufgabe erfolgreich umgesetzt werden. Im Bereich des Grüngürtels sind neben den Kommunen immer auch die Landwirtschaft, die Naturschutzverbände und die interkommunalen Zusammenschlüsse

wichtige Partner\*innen. Zu letzteren zählen der Heideflächenverein Münchner Norden, der Verein Dachauer Moos, der Isartalverein, der Erholungsflächenverein, der Verein Regionalmanagement München Südwest oder der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum. Ein aktuelles Kooperationsprojekt ist das Projekt „Unterwegs in Moos und Heide – Spaziergänge und Radtouren zwischen Amper, Würm und Isar“.

Es enthält attraktive und teilweise überraschende Routen, auf denen man die Kulturlandschaften nördlich von München zu Fuß oder mit dem Rad naturverträglich erkunden kann.

Die Landeshauptstadt München wird in den kommenden Jahren weitere Masterpläne und Handlungsempfehlungen für die Qualifizierung der Grünzüge bzw. Parkmeilen und der Grüngürtellandschaften entwickeln. Es bestehen erste Anregungen für eine interkommunale Parkmeile im Hachinger Tal und zur Anbindung des Landschaftsparks Pasing-West an einen avisierten Landschaftspark Würm. Parallel sollen weitere interkommunale Landschaftsprojekte unterschiedlicher Größenordnung unterstützt werden. Hier können die laufenden und geplanten städtebaulichen Entwicklungen in Freiham und im Nordosten, die auch Auswirkungen auf die Nachbarkommunen haben werden, konkrete Ansatzpunkte sein. Unser Wunsch ist, gemeinsam mit den Nachbarkommunen einen starken Freiraumverbund auf regionaler Ebene, z. B. als Regionalpark bzw. als regionale Landschaftsparks, zu entwickeln.



QUELLE © LHM / VEREIN DACHAUER MOOS, 2022

Leporello zur „Schatzkarte“ im Münchner Norden

und geplanten städtebaulichen Entwicklungen in Freiham und im Nordosten, die auch Auswirkungen auf die Nachbarkommunen haben werden, konkrete Ansatzpunkte sein. Unser Wunsch ist, gemeinsam mit den Nachbarkommunen einen starken Freiraumverbund auf regionaler Ebene, z. B. als Regionalpark bzw. als regionale Landschaftsparks, zu entwickeln.

Philipp Königer, Susanne Brittinger und Matthias Lampert sind Mitarbeiter/in im Referat für Stadtplanung und Bauordnung Abt. Grünplanung, Petra Quander ist Mitarbeiterin im Baureferat – Abt. Gartenbau der Landeshauptstadt München.

# Landschaftspark West – Erhalt und Freihaltung von Bebauung

MONIKA SCHWESINGER

Bereits im Jahr 1991 wurde der Antrag dreier SPD-Stadträte (einer davon Wolfgang Czisch) zum „Landschaftspark Pasing-Laim-Hadern“ gestellt, vom Stadtrat 1995 darüber abgestimmt und beschlossen. Er ist vollumfänglich als *Regionaler Grünzug* ausgewiesen. Er ist *Kaltluftentstehungsgebiet* und *Frischluftschneise* für Laim und die Münchner Innenstadt. Vor allem bei Hitzesommern bringt die Frischluft Abkühlung für die Innenstadt. In heißen Sommernächten ist diese bereits jetzt um bis zu 10 Grad wärmer als das Umland. Die zahlreichen Hecken im Bereich der Baumschule und dem Westbad sind zudem kartierte Biotope. Als *Naherholungsgebiet* für alle, die den Park zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen und ihre Freizeit hier in der Natur verbringen können, ohne ins Auto steigen zu müssen, ist er unersetzlich. Mit dem Fahrrad kann man auch weiter durch den Lochhamer Schlag zur Würm und entlang der Würm südlich nach Starnberg oder nach Norden bis Karlsfeld und dann westlich zwischen Feldern nach Dachau radeln, nur umgeben von Natur und Grünflächen.

**I**m Zuge der Erarbeitung des Stadtentwicklungsplans 2040 war zunächst wieder angedacht, in diesem Bereich Wohnraum zu schaffen. Mehrere

Stadträte, die den Landschaftspark ebenfalls erhalten möchten, sowie Bürgerproteste haben zu einer Mehrheit der Entscheidungsträger und einem Umdenken geführt.

Mit Beschluss des Stadtrates vom 2. Februar 2022 soll nun das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in enger Zusammenarbeit mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz dem Stadtrat eine Vorlage für die Umsetzung des Landschaftsparks West präsentieren. Ein Teil der

Fläche soll auch als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen werden. Dies begrüßen auch die Gemeinden des Würmtals, die uns, der Bürgerinitiative Landschaftspark West, vertreten durch den Grünzug Netzwerk Würmtal (GNW) e. V., hierbei unterstützen. Auch die Würmtaler wünschen sich einen durchgehenden Grünzug vom Würmtal zur Innenstadt. Unsere Bürgerinitiative hat auch die Streuobstwiese im Landschaftspark West angelegt und betreut diese.

Gefahr sehen wir aktuell an zwei Stellen: Die seit Jahren bekannte Gefahr der Bebauung an der Willibald-/ Ecke Gotthardstraße wegen der dort geplanten U-Bahn-Haltestelle Willibaldstraße ist jetzt, da die Bäume gefällt und das Areal als U-Bahn-Baustelleneinrichtung platt gemacht ist, größer denn je.

Hinzu kommt ganz aktuell eine Anfrage durch

eine sog. Investorengruppe, die eine Bebauung entlang der Blumenauer Straße anstrebt. Dies würde bedeuten, dass inmitten des Landschaftsparks West



Sonnenblumenfeld vor der Baumschule

QUELLE © MONIKA SCHWESINGER

eine Barriere für die Frischluftschneise entstehen würde. Aus diesem Grund entschied bereits 1995 das Planungsreferat mit einem Negativ-Bescheid auf eine Anfrage zur Bebauung dieses Areals. Dabei ist erstaunlich, dass diese Investorengruppe in der ersten Woche des Online-Diskurses zu „STEP 2040“ gar nicht in Erscheinung trat. Dann wurde die Terminierung vom 10. Mai plötzlich um eine Woche verlängert. Erst dann erschien diese Gruppe und erzielte 556 Stimmen (Platz 3). Es liegt auf der Hand, dass in dieser Lage keine Wohnungen mit günstigen Mieten für Münchner Normalverdiener entstehen würden. Die Stimmen zum Erhalt des Landschaftsparks West vor jeglicher Bebauung waren 1.023 (Platz 2) beim Online-Diskurs. Wir vertrauen auf die Integrität der Stadträte und gehen davon aus, dass sie selbstver-



ständig zu ihrem eigenen Beschluss vom 7. Februar 2021 (keine Bebauung auf dem Gebiet des Landschaftsparks West) stehen werden, sonst würden sie jegliche Glaubwürdigkeit verlieren.

Auch die Bürgerinitiative Pasinger Grün hat zeitgleich einen Antrag im Bezirksausschuss (BA) Pasing gegen eine Bebauung im Landschaftspark West gestellt, der mit nur einer (1) Gegenstimme angenommen wurde.

Natürlich geht es uns als Nachbarn des Lochhamer Schlags auch um dessen Erhalt. Der als Bannwald ausgewiesene Lochhamer Schlag, der auf Gräfel-finger Gebiet die Fortsetzung des Landschaftsparks West zum Würmtal darstellt, ist ebenfalls in Gefahr, da die Gräfel-finger Fa. Bernhard Glück Kies GmbH hier plant, ca. 12 ha des Waldes durch Kiesabbau zu zerstören, direkt angrenzend an Schule, Sportplatz und Kinder-Spielplatz in München-Hadern. Nach Auskiesung dieses Areals in einigen Jahren ist zu erwarten, dass es so mit einem weiteren Stück des Waldes weitergehen soll. Nachdem die Gemeinde Gräfel-fing unter Auflagen den Antrag zum Kiesabbau abgelehnt hat, ging die Entscheidung weiter zum Landratsamt (siehe [STANDPUNKTE 11.2019, S 34](#) und [STANDPUNKTE 12.2020 / 1.2021, S. 50](#)).

Auf viele Briefe von Anwohnern an den Landrat (der frühere Bürgermeister der Gemeinde Gräfel-fing) mit der Bitte um Ablehnung des Antrages auf Kiesabbau im Lochhamer Schlag kam immer die gleiche Antwort, dass man eine UVP (Umweltverträglich-

keitsprüfung) durchführen werde, das Ergebnis jedoch für das laufende Verfahren keine Rolle spielt. Als Bürger können wir hierüber nur erstaunt sein.

„Der Umweltschutz und insbesondere die Erhaltung von Wald- und Grünflächen für den Klimaschutz hätten für Herrn Landrat Göbel hohe Priorität“, heißt es in den Antwortschreiben des Landratsamts, „einen Gestaltungsspielraum aber dahingehend, wie von Ihnen angesprochen, eine Genehmigung für Kiesabbau im Wald und auf Grünflächen grundsätzlich zu versagen, haben das Landratsamt und Herr Landrat Göbel als Behördenleiter nicht.“

Hier werden wir, die Bürgerinitiative Landschaftspark West den GNW e. V., die Initiative „Rettet den Würmtaler Wald“ und den Bund Naturschutz Würmtal nach Kräften unterstützen beim Versuch, den Kiesabbau anhand der aktuellen Klimaschutz-Gesetze zu verhindern.

*Unser Ziel ist es, den Landschaftspark West auf Dauer von jeglicher Bebauung freizuhalten und den Lochhamer Schlag (Privatwald) als Wald vollum-fänglich für Klima- und Naturschutz für uns und unsere Nachkommen zu erhalten.*

Monika Schwesinger ist Mitbegründerin der Bürgerinitiative Landschaftspark West (2019) um eine Bebauung des Landschaftsparks West zu verhindern. Hier engagiert sie sich als Archivarin und Kassenwartin.

# „Bitte wenden“ – warum die Mobilitätswende an der Stadtgrenze endet

MICHAEL SCHNEIDER

Es gehört inzwischen zum guten Ton in der „kommunalen Familie“, dass die Oberhäupter der Landeshauptstadt, der umliegenden Landkreise und der zahlreichen Landkreisgemeinden bei jedem Anlass den Wert der Zusammenarbeit betonen. Sei es bei Veranstaltungen zur Europäischen Metropolregion München (EMM), sei es bei der Wohnungsbaukonferenz, beim Mobilitätskongress parallel zur IAA 2021, sei es beim Beteiligungsprozess zum neuen Stadtentwicklungsplan (STEP2040): „München mit seiner Region denken“, „Wir können unsere Probleme nur gemeinsam lösen“, „München setzt auf eine partnerschaftliche Entwicklung der Stadtregion“. So wenig falsch all diese Appelle und Bekundungen auch sind, so wenig folgt auch aus ihnen. Oder kurz gesagt: Jeder macht Seins.

**D**abei fehlt es nicht an höherer Einsicht im Politikfeld Verkehr: Untersuchungen zeigen seit Jahrzehnten detailliert, wie stark die Verkehrsströme zwischen der Landeshauptstadt und der Region sind, wie sie zunehmen, wie neue Gewerbegebiete und neue Wohngebiete in München und den umliegenden Landkreisen Verkehr erzeugen. Wobei die Bewegung übrigens in beide Richtungen geht: der Landkreis München ist inzwischen zum Einpendlerlandkreis geworden. Es pendeln mehr Arbeitnehmer aus München und den anderen Landkreisen in den Landkreis München als in die umgekehrte Richtung. Das Ergebnis ist aber in jedem Fall das gleiche: volle Straßen, lange Staus. Alle in der Region kennen die Ursache des Problems. Es ist die Bauleitplanung. Da neue Gewerbegebiete aber Gewerbesteuerereinnahmen bringen, wird die Lösung für die Probleme an anderer Stelle gesucht. Und so ist es dann allzu oft ein besserer Öffentlicher Nahverkehr, der es richten soll. Neue Strecken für U-Bahnen, Trambahnen oder auch Seilbahnen sollen den Straßenverkehr im Stadt-Umland-Bereich entlasten. Stadt und Landkreise Hand in Hand – ein schönes Bild, aber leider schief. Denn die Landeshauptstadt und die Landkreise haben dafür ganz unterschiedliche Startbedingungen.

## Landkreise ohne spezialisierte Planungsabteilungen

Während die Landeshauptstadt seit 1965 mehr als 100 Kilometer U-Bahn-Tunnel gebaut hat und dabei auf jahrzehntelange Erfahrung zuerst in einem eigenen U-Bahn-Referat und später im Baureferat setzen kann, haben die Landkreise nichts Vergleichbares zu bieten. Typische Tiefbauaufgaben im Landkreis München lauten: Bau eines kreisstraßenbegleitenden Radwegs an der M4 in Neuried, Bau eines Kreisverkehrs an der M25 beim Forstwirt in Grasbrunn, Brückensanierung an der M1 in Unterhaching.

## Landkreise haben keine Erfahrung im Bau von ÖPNV-Infrastruktur

„Jeder macht Seins“ – dieses Motto gilt auch beim Öffentlichen Nahverkehr. Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) weist den kreisfreien Städten und Landkreisen die Aufgabe zu, sich um den ÖPNV zu kümmern. Dazu zählt selbstverständlich nicht nur der Betrieb, sondern auch der Bau neuer Strecken. Will etwa der Landkreis Freising eine U6-Verlängerung nach Neufahrn, dann muss er sie selbstverständlich auch selbst planen und bauen. Die Landeshauptstadt kann dabei nicht helfen: weder hat sie ausreichend Personal, um Planungsaufgaben in anderen Landkreisen zu erfüllen, noch darf sie solche Unterstützung aus vergaberechtlichen Gründen leisten. Die Landkreise sind hier völlig auf sich allein gestellt.

## Landkreise haben keine Infrastrukturunternehmen

Ist die U-Bahn einmal gebaut, müssen Tunnel, Bahnhöfe, Signalanlagen, Stromversorgung, und Schienen regelmäßig unterhalten werden. Die Landeshauptstadt hat dafür mit den Stadtwerken München (SWM) ein Infrastrukturunternehmen mit jahrzehntelanger Erfahrung, das für den Betrieb des 103 km langen U-Bahn-Netzes sorgt. Die Landkreise haben logischerweise nichts Vergleichbares – weil sie ja bisher selbst auch keine ÖPNV-Infrastruktur betreiben.

## Landkreise haben keine eigenen Verkehrsunternehmen

Ist die U-Bahn einmal gebaut, muss sie auch gefahren werden. Da kommt schon die nächste Hürde: die Landeshauptstadt hat mit der MVG ein Verkehrsunternehmen, das die U-Bahn-Züge fährt. Anders die Landkreise: sie haben nicht einmal für ihre Bus-

verkehre eigene Verkehrsunternehmen. Vielmehr fördern die Landkreise nach dem Willen des Gesetzgebers den Mittelstand, indem sie Busverkehre öffentlich ausschreiben und sich so üblicherweise regional ansässige, private Busunternehmen auf die Linien bewerben.

### **Landkreise verfügen über keine eigenen Steuereinnahmen**

Wenn die Landeshauptstadt München die U5 nach Pasing für 988 Mio. Euro bauen will, auch wenn es dafür keine Fördermittel vom Bund gibt, dann tut sie das eben. Als Gemeinde verfügt die Landeshaupt-



QUELLE © KURT ZWAHLEN, FLICKR

stadt über eigene Steuereinnahmen, allem voran Gewerbesteuer in Milliardenhöhe. Anders die Landkreise: sie haben keinerlei eigene Steuereinnahmen, sondern sind von ihren kreisangehörigen Gemeinden umlagefinanziert. Jede große Investition des Landkreises erhöht die Kreisumlage, was von den Bürgermeistern für gewöhnlich argwöhnisch betrachtet wird, schmälert es doch die Handlungsfreiheit der einzelnen Gemeinde. Dazu kommt noch der Regionalproporz: Wenn Neubiberg eine U-Bahn bekommt, was bekommt dann Neuried?

### **Landkreise haben keine kommunale Planungshoheit in den Gemeinden**

Wenn die Landeshauptstadt als Aufgabenträgerin im Öffentlichen Personennahverkehr eine U-Bahn planen und bauen will, dann hat sie den unschätzbaren Vorteil, gleichzeitig auch über die kommunale Planungshoheit zu verfügen. Der Landkreis München, der eine U5 von Neuperlach Süd zum Luft- und Raumfahrtcampus verlängern will, braucht dafür das Einverständnis von gleich vier Gemeinden: Landeshauptstadt München, Neubiberg, Ottobrunn und Taufkirchen. Selbst hat der Landkreis keine kommunale Planungshoheit auf seinem Gebiet und

ist immer auf die Zustimmung der Gemeinden angewiesen. Wenn eine Gemeinde nicht will, dann will sie eben nicht, und niemand kann sie zwingen.

### **Landkreise sind fast nie Straßenbaulastträger**

Es muss gar keine U-Bahn sein – schon die Planung einer Busspur für den ÖPNV gerät für die Landkreise zum Kraftakt, weil ihnen neben der kommunalen Planungshoheit allzu oft auch noch die Hoheit über die Straße fehlt. Der Straßenbaulastträger, also der, dem die Straße „gehört“, muss sie unterhalten, erneuern oder umbauen. So gibt es im Landkreis München 432,9 km überörtliche Straßen, davon sind 98,0 km Autobahnen, 84,4 km Bundesstraßen, 142,5 km Staatsstraßen, aber nur 108 km Kreisstraßen. Und nur bei diesen 108 km hat der Landkreis den Hut auf und darf den Umbau selbst planen und durchführen. Für Bundesstraßen und Staatsstraßen haben die Staatlichen Bauämter den Hut auf – und die werden nur tätig, wenn der Autoverkehr nicht mehr so läuft wie er soll. Dass auf diesen Straßen auch Busse fahren, ist für die Staatlichen Bauämter allenfalls eine Randnotiz.

### **Keine übergeordnete Instanz, die Planungsaufgaben für die Landkreise übernimmt**

Mit dem Bau von neuen Strecken für U-Bahnen, Trambahnen und Seilbahnen sind die Landkreise heillos überfordert. Helfen könnte eine übergeordnete Instanz, etwa eine ÖPNV-Infrastrukturgesellschaft des Freistaats, die für alle 71 bayerischen Landkreise und 2.056 Gemeinden die vielfältigen Aufgaben bei Planung, Bau und Betrieb gegen Vergütung übernimmt. Dort könnten dann Synergien geschaffen werden, dort würden Kompetenzen gebündelt und aufgebaut, mit jedem neuen Projekt würde der Erfahrungsschatz wachsen, alle in Bayern davon profitieren. Damit könnte der Freistaat endlich beweisen, dass es ihm ernst ist mit seiner ÖPNV-Strategie 2030. Zur Erinnerung: Bis zum Jahr 2030 sollen die Öffentlichen Verkehrsmittel in Bayern doppelt (!) so viele Fahrgäste befördern wie 2019 – wir schreiben das Jahr 2022.

Fazit: Die Dominanz des Autos in den Landkreisen rings um München wird mit jedem weiteren Gewerbe- oder Wohngebiet weiter zunehmen. Eine Mobilitätswende weg vom Auto ist außerhalb der Grenzen der Landeshauptstadt strukturell und organisatorisch

nicht möglich und wird vom Freistaat politisch nicht unterstützt.

Politik gilt als die Kunst des Möglichen. Daher geht die Mobilitätsstrategie 2035 der Landeshauptstadt mit ihrer ambitionierten Zielsetzung in die richtige Richtung. *Schon bis 2025 sollen 80 Prozent der Wege innerhalb Münchens im Umweltverbund, also mit dem Rad, zu Fuß, mit den Öffentlichen oder mit emissionsfreien Kraftfahrzeugen zurückgelegt werden.* Wenn dadurch die Stadtstraßen zumindest von dem Autoverkehr entlastet werden, der Start und Ziel innerhalb Münchens hat, werden Kapazitäten für Autos frei, die von der Region nach München hinein oder von einem Landkreis zum anderen durch München hindurch fahren. Die Landeshauptstadt hat alles richtig gemacht, wenn dadurch die Belastung der Straßen und damit die Belastung der Stadtbewohner wenigstens nicht größer wird.

*Michael Schneider ist Politikwissenschaftler (M.A.) und Dipl.-Verwaltungswirt (FH). Er ist seit Oktober 2021 stellvertretender Programmausschuss-Vorsitzender des Münchner Forums. Er arbeitet im Landratsamt München im Fachbereich Mobilität und verkehrliche Infrastruktur.*

## Lesehinweise zum Thema

**An den Rändern der Städte. Armut und Ausgrenzung.** Herausgegeben von Hartmut Häußermann, Martin Kronauer und Walter Siebel, Frankfurt am Main: edition suhrkamp, 2004: *Durch den Rückzug des Staates aus der Wohnungsversorgung und angesichts steigender Wahlmöglichkeiten für Haushalte mit stabilem Einkommen lösen sich die sozial gemischten Quartiere allmählich auf. Quartiere, in die die Verlierer des sozioökonomischen Wandels abgedrängt werden, können so zu Orten einer sozialen Exklusion werden.* (Umschlagtext)

Sieverts, Thomas: **Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land.** Bauwelt Fundamente 118. Birkhäuser Verlag. 1997: *Denken und Handeln von Stadt- und Raumplanern konzentrieren sich oft immer noch auf Probleme unserer Alt- und Kernstädte. Ausgangspunkt von Sieverts Überlegungen ist nun die Feststellung, dass sich die kompakte historische europäische Stadt auflöst und einer ganz anderen, weltweit sich ausbreitenden Stadtform Platz macht: Der verstärkten Landschaft oder der verlandschafteten Stadt, die Sieverts mit dem Begriff ‚Zwischenstadt‘ kennzeichnet. Die Idee der ‚Europäischen Stadt‘ aber gilt es umso eher zu bewahren, je mutiger sie als besonderer Teil eines steter Wandlung unterworfenen Stadtwesens gesehen wird, das kein ‚Bild‘ mehr abgibt.*

## Regionales Radwege-Netz: (K)ein Problem

Radlern, die im Süden Münchens unterwegs sind und entlang der Isar auf dem Fahrradweg, der auf der Gleis-Trasse der ehemaligen Isartalbahn vorbei am Asam-Schlössl zur Prinz-Ludwig-Höhe angelegt wurde und weitergeführt werden soll, ist dort der weitere Weg von Pullach aus in die südliche Region verwehrt: Der asphaltierte Weg endet stumpf vor einem Holzgatter, hinter dem der Schotter ohne Eisenbahngleise die Weiterfahrt für Radler auch physisch verunmöglicht. Dieser Zustand hält schon seit einigen Jahren an und verweist auf den Umstand, dass die Gemeinde Pullach, die hier auf ihrem Gemeindegebiet gerne den übergemeindlichen Fahrradweg weiterbauen würde, vom Eigentümer, einem in der Region aktiven Bauunternehmer, gehindert wird. Dieser hat den zur Debatte stehenden Trassenabschnitt vor Jahren unmittel- oder mittelbar von der Bahn zur Erweiterung seines angrenzenden Grundstücks erworben und verwendet ihn als „Schikanier-Zwikel“, um den durchgängigen Fahrradverkehr nach Süden zu verhindern. Gütliche Einigungen über einen Erwerb des Trassenabschnitts durch die Gemeinde Pullach kamen bisher nicht zustande, so dass ein Enteignungsverfahren in die Wege geleitet wurde. Über den Stand des Verfahrens haben wir beim Landratsamt München nachgefragt. Wir erhielten folgende Auskunft:

**S**owohl die Gemeinde Pullach als auch der Landkreis München sind an einer Fortführung des Radwegs auf der alten Trasse der Isartalbahn interessiert. Die Gemeinde Pullach hatte hier bereits vor mehreren Jahren einen Bebauungsplan aufgestellt und sich um den nötigen Grundstückserwerb gekümmert. Die Realisierung des Radwegs scheitert aber nach wie vor am Erwerb eines einzelnen Grundstücks. Das durch die Gemeinde beim Landratsamt

München angestoßene Enteignungsverfahren konnte nach wie vor nicht abgeschlossen werden. Nachdem die Artenschutzrechtliche Prüfung vorlag, hat das Landratsamt München unmittelbar ein Verkehrswertgutachten in Auftrag gegeben. Die Fertigstellung des Gutachtens, das Voraussetzung für die Entscheidung über eine mögliche Enteignung ist, steht noch aus.

*Landratsamt München, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit*

## Milliardengrab „Zweite Stammstrecke“ – Desaster mit Ansage

Anfang Juli schreckte die Münchner lokale und überregionale Presse mit der vom bayerischen Verkehrsministerium ausgegebenen Meldung auf, dass die sogenannte 2. Stammstrecke, die das regionale Münchner S-Bahn-Netz in ihrem Zentrum, die tunnelgeführte „Stammstrecke“ zwischen Haupt- und Ostbahnhof, mit einem fast parallel geführten Tunnel zwischen Laim und Ostbahnhof quasi als Bypass entlasten soll, nicht nur schon bisher erheblich teurer kommen wird als ursprünglich kalkuliert, sondern nunmehr von ebenjenem bayerischen Ministerium um weitere rund dreieinhalb Milliarden teurer – auf 7,2 Milliarden Euro – veranschlagt wird, als zuletzt bekannt war. Und es dürfte sich die Fertigstellung des Projekts um ein weiteres knappes Jahrzehnt zeitlich hinausschieben. Die Aufregung und Empörung in Politik und Medien, auch in der Bevölkerung ist groß. Wer allerdings die STANDPUNKTE regelmäßig liest, den konnte diese Nachricht zwar ebenfalls empören, aber nicht überraschen. In den STANDPUNKTEN 11.2019 („S-Bahn-Ausbau – JETZT!“) und STANDPUNKTE 4./5.2021 („Bahnverkehr in und um München“) sowie in weiteren Beiträgen haben wir uns in der Vergangenheit wiederholt mit jeweils einem ganzen Themenschwerpunkt den Problemen gewidmet, die die S-Bahn in der Region hat und macht und die die 2. Stammstrecke in ihrer tunnelgeführten Version dem regionalen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) noch verschaffen wird und dürfte. Wer sich mit „Stuttgart 21“ und mit dem Neubau des Berliner Flughafens beschäftigt hat, fühlt sich an das finanzielle und technische Desaster beider Großprojekte erinnert – es ist also nicht nur die DB AG allein, die darin gestalterische Erfahrung hat.

Die aktuelle Entwicklung macht deutlich, wie wichtig es ist, dass wir uns als Münchner Forum und als Bürgergesellschaft insgesamt auch weiterhin dem Bahnverkehr und der S-Bahn-„Stammstrecke“ widmen müssen. In diesem Heft lassen wir zwei Mitstreiter des Münchner Forums zu Wort kommen, die in ihren Kurzbeiträgen – ursprünglich als Leserbriefe an die Süddeutsche Zeitung gedacht – konkret darauf hinweisen, dass dieses Desaster systematische und systemische Ursachen hat. (DS)

*Leserbrief, abgedruckt in der Süddeutsche Zeitung vom 12. bzw. 13. Juli 2022*

### Ein absehbares Desaster

Die zweite S-Bahn-Stammstrecke habe ich von 2005 bis 2012 intensiv als CSU-Kommunalpolitiker begleitet und durch meine Alternativvorschläge dazu beigetragen, dass Ministerpräsident Seehofer im April 2012 das „Aus“ öffentlich erklärte. Darauf setzte ein riesen Druck aus dem Speckgürtel ein, der den Untergang Oberbayerns beschwor, wenn der Tunnel nicht gebaut würde.

Ich will historische Gerechtigkeit, daher ein kleiner Abriss: In den 1990er Jahren war das Ziel, alle Außenäste im Zehn-Minuten-Takt betreiben zu können. Wie ich ab 2005 propagierte, war dies für die fünf Äste rechts der Isar mit der Ertüchtigung auf 30 Zugpaare pro Stunde möglich. Links der Isar sind es aber sieben Äste und damit 42 Zugpaare pro Stunde. Die zwölf überschüssigen Zugpaare hätten über den ausgebauten Südring geführt werden können – oder über eine betriebliche Verknüpfung der U4/U5 mit der S-Bahn in Pasing (mein Vorschlag). Wie in den Großagglomerationen Japans üblich, könnten Zweisystemfahrzeuge der U-Bahn die vier westlichen Außenäste ab Pasing bedienen. Der geniale Vater der Münchner U-Bahn, Klaus Zimniok, hatte diesen Betriebsverbund schon beim Design der Münchner U-Bahn im Visier. Der VCD München hat 2002 erst-mals einen ähnlichen Ansatz vorgestellt. Da die U-Bahn nach Pasing sowieso gebaut würde, spart man sich die zweite S-Bahnstammstrecke. Bestechend, oder? München hat sich dennoch gegen die Zweisystemlösung gewehrt. Die Grünen haben 2002 den Bau der U-Bahn-Pasing gestoppt, um den Freistaat in die zweite S-Bahnstammstrecke zu zwingen. In der Ära von Verkehrsminister Zeil (FDP) wurden die ÜFEX-Züge aus dem Hut gezaubert, die die zweite Stammstrecke für die überregionale Flughafenanbindung nutzen sollten. Damit hat man den Zehn-Minuten-Takt auf allen Außenästen über Bord geworfen. Trotz

erbittertem Widerstand aller Verbundlandkreise sollen die meisten Strecken auf 15-/ 30-Minutentakt umgestellt werden. So haben die Entscheidungsträger bei Stadt, Bund und Land das 7,2 Milliarden-Euro-Desaster angerichtet. Leider haben uns in den letzten zwanzig Jahren Entscheider wie Hans-Jochen Vogel oder Klaus Zimniok gefehlt.

*Dr.-Ing. Georg Kronawitter, München*

*Dr. Georg Kronawitter ist Mitglied im Programmausschuss und der Redaktion STANDPUNKTE des Münchner Forums*

---

*Leserbrief von Heinbert Janze vom 5.7.2022 an die Süddeutsche Zeitung*

## **„ ... mehr als verklapst“**

Da sollte die zweite S-Bahn-Stammstrecke erst 2 Mrd. € kosten, dann 3,85 Mrd. € (inkl. großzügigem Risikopuffer) und spätestens 2028 fertiggestellt sein. Und jetzt sollen daraus mindestens 7,2 Mrd. € werden (die hohe Inflationsrate noch nicht eingerechnet) und Fertigstellung frühestens im Jahr 2037. Als mündiger Bürger und Steuerzahler fühlt man sich da mehr als verklapst. Gemäß GVFG muß bei ÖPNV-Verkehrsbauten, um finanziell förderfähig zu sein, der Quotient aus Nutzen und Kosten größer als 1 sein.

War dies bei der Kostensteigerung von 2 auf 3,85 Mrd. € schon nur mit rechnerischen Zaubertricks“ möglich, um den Nenner dieser Bruchrechnung aufzuhübschen, ist es jetzt bei einer Preissteigerung von 80 % auf 7,2 Mrd. € (und mehr) auch einem Mathematik-Genie nicht mehr möglich. Die Mehrkosten auf 7,2 Mrd. € können aber nicht im Rahmen eines Null-Summen-Spiels zu Lasten anderer wichtiger Bahn-Vorhaben in den Ballungsräumen Nürnberg, Regensburg, Würzburg und anderswo sein. Was hier bei uns in München finanziell vermässelt wurde, kann nicht den anderen notwendigen Projekten in Abzug gebracht werden. Bei der aktuell bekannten knappen Haushaltslage ist eine Preissteigerung auf 7,2 Mrd.€ absolut obsolet.

Logische Konsequenz: Der finanzielle „Point of no Return“ für die zweite Stammstrecke ist noch längst nicht erreicht. Es darf ab sofort kein Geld mehr hierfür verbrannt werden. Die Bauarbeiten hierfür sind einzustellen; denn es gibt durchaus preiswertere, auch unkonventionelle und zeitkürzere Alternativen.

U-Bahnen auf S-Bahn-Gleisen: Im Prinzip ist die zweite S-Bahn-Stammstrecke genau genommen schon die dritte Stammstrecke auf dem Weg vom Ostbahnhof über den Hauptbahnhof nach Pasing, da die zweite Ost-West-Verbindung auf dieser Route Ostbahnhof-Hauptbahnhof-Pasing durch die parallele U5 schon als Bypass zur ersten Stammstrecke gegeben ist. Diese Strecke besteht schon zu ca. 70 % und nur das letzte Stück vom Laimer Platz nach Pasing wird gerade gebaut, planfestgestellt ist sie. Und jetzt der Clou: Keinen teuren unterirdischen U-Bahnhof in Pasing, sondern die viel preiswertere oberirdische Einfädelung der U-Bahn in die S-Bahnsteige östlich des Pasinger Bahnhofs, analog der Einfädelung der Wolfratshausener S 7 und den Bahnen ins Oberland westlich des Bahnhofs „Donnersberger Brücke“ in die S-Bahn-Stammstrecke. Westlich von Pasing könnte dann sogar die U-Bahn auf den S-Bahngleisen durch Addition von S- und U-Bahn den von den Bürgern im Münchner Westen langersehten ganztägigen 10-Minutentakt realisieren – bis zu den Endpunkten des 10-Minutentaktes in den Landkreisen Fürstenfeldbruck und Starnberg: S 3 und die neue U 13 bis bis Maisach, S 4 und die neue U 14 bis Buchenau, S 8 und die neue U 18 bis Weßling und die S 6 und die neue U 16 bis Gauting. Der dritte Landkreis, nämlich LK München, würde hierbei nicht nur im Westen von der S 6 und der neuen U 16 profitieren, sondern auch im Osten: Der 10-Minuten-Takt Richtung Neubiberg/ Ottobrunn auf dem jetzigen östlichen Linienast der S 7 wird – ganz einfach – schon jetzt dadurch ermöglicht, dass die U 5 am bisherigen Endbahnhof „Neuperlach Süd“ parallel und höhengleich zum S-Bahnsteig endet und ohne großen technischen Aufwand – es müsst te nur eine Verbindungsweiche eingebaut werden - auf die S-Bahngleise Richtung „Kreuzstraße“ hinübergeführt werden kann.

Das Problem „U-Bahnen auf S Bahngleisen“ ist schon längst gelöst und funktioniert problemlos: In Hamburg fährt die Gleichstrom-S-Bahn S 3 (mit Stromschiene neben den Gleisen, vergleichbar der Münchner U-Bahn) ganz automatisch ab der Stadtgrenze in Hamburg-Neugraben dann mit Oberleitung im normalen DB-Wechselstromnetz mit ihren Triebwagen ET 474.3 ins Hamburger Umland nach Buxtehude und Stade.

München könnte sich das künftige peinliche S-Bahn-Bashing, wegen der eklatanten Preissteigerungen und Terminüberschreitungen, Bayerns BER zu sein, ersparen. München hätte erstmalig in Deutschland diese Innovation: „U-Bahnen auf S-Bahngleisen“.

*Heinbert Janze, Diplom-Kaufmann, Oselstraße, 81245 München*

*Heinbert Janze arbeitet im „Arbeitskreis Schienenverkehr“ des Münchner Forums mit*

# Verleger besucht Autor

Ende Mai besuchte Verleger Franz Schiermeier seinen Autor Karl Klühspies. Der Anlass: Sein Autor wurde 94 Jahre alt; dieser nahm die Glückwünsche zusammen mit seiner Frau Marieluise gerne entgegen. Ende 2015 erschien das Buch „München – NICHT wie geplant“ von Karl Klühspies im Franz-Schiermeier-Verlag. Darin beschreibt er, wie München nach dem 2. Weltkrieg und den folgenden Jahrzehnten wieder aufgebaut werden sollte – ursprünglich im Sinne einer damals so verstandenen „Moderne“ und einer „auto-gerechten Stadt“. Ein Großteil der im 2. Weltkrieg noch halbwegs verschonten Bausubstanz hätte geopfert werden sollen. Im Konflikt mit den offiziellen Plänen standen Auseinandersetzungen mit Teilen der Münchner Stadtgesellschaft – durchaus renitent, aber fachlich versiert. Sie sorgten dafür, dass die gravierendsten baulichen Eingriffe verhindert wurden und Münchens Wiederaufbau eine moderate Gestalt annahm, durchaus kompatibel mit dem modernen Bauen für Olympia 1972. – Wesentliche Impulse setzte Karl Klühspies, dem wir viele fachliche Beiträge verdanken, so etwa sein entscheidendes Plädoyer für den Erhalt der Tram, ohne die Münchens Öffentlicher Verkehr heute nicht denkbar wäre, gegen den autobahn-ähnlichen Ausbau der Isar-Parallele und vieles andere mehr – nachzulesen in seinem Werk. Diese Zeit der öffentlichen Auseinandersetzungen um die richtigen Wege in der Münchner Stadtentwicklung war auch die Zeit, aus der heraus die Gründung des „Münchner Forums“ erfolgte als „Dialogforum für Entwicklungsfragen“. Karl Klühspies war neben dem damaligen Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel einer seiner Mitbegründer. Und das Münchner Forum ist Herausgeber des schwergewichtigen Druckwerkes von Karl Klühspies, das auch als ein Standardwerk der Münchner Planungsgeschichte seit den 1960er Jahren gelten kann. Die Buchvorstellung des Buches von Karl Klühspies in der Münchner Seidlvilla ist auf dem youtube-Kanal des Münchner Forums unter <https://www.youtube.com/watch?v=pxizeqdDZII> zu sehen. Hier kommen Vertreter/innen des Münchner Forums, Alt-Oberbürgermeister Ude und der Verfasser Karl Klühspies selbst zu Wort.



Karl Klühspies (rechts) mit Franz Schiermeier

QUELLE © DETLEV STRÄTER

Die Redaktion der STANDPUNKTE schließt sich jedenfalls den Glückwünschen des Verlegers Franz Schiermeier gerne an; wir wünschen Karl Klühspies und seiner Frau Marieluise noch viele gemeinsame Jahre in guter Gesundheit. Und uns wünschen wir, dass wir von ihm aus seinem umfassenden Erfahrungsschatz noch viele gute Ratschläge und Hinweise erhalten werden. (DS)

Veröffentlichungen aus der Arbeit des Münchner Forums, die im Franz-Schiermeier-Verlag erschienen sind:

- **Karl Klühspies: München NICHT wie geplant. Stadtpolitik, Bürgerwille und die Macht der Medien.** Eine überfällige Darstellung der weitgehend unbekannteren Rolle von Bürger-Engagement und Medien-Einfluss auf die Stadtplanung, Herausgegeben vom Münchner Forum, München, Dezember 2015 (mit DVD), (24,50 EUR)
- **August Blössner. Verhandlungen und Planungen zur Städtebaulichen Entwicklung der Stadt München von 1871 bis 1933.** 25 Jahre Münchner Stadterweiterung 1893 bis 1918, Herausgegeben von Klaus Bäumler und Martin Fochler, Arbeitskreis ‚Öffentliches Grün‘ des Münchner Forums, München: Dezember 2019 (19,50 EUR)
- **Wir alle sind München. Engagement von Bürgerinnen und Bürgern. Katalog zur Ausstellung** anlässlich von 50 Jahre Münchner Forum, Herausgegeben vom. Münchner Forum e.V., München, April 2021 (16,50 EUR)

# „München darf keine Stadt werden, in der sich nur noch Reiche das Leben leisten können“

## Interview mit der Ehrenbürgerin Christine Strobl

### **Herzlichen Glückwunsch zur Ehrenbürgerschaft! Was haben Sie empfunden, als Sie diese Nachricht erreicht hat?**

Ich habe mich natürlich sehr darüber gefreut. Es ist schon etwas Besonderes, wenn man in seiner Heimatstadt die höchste Ehrung erhält, die die Stadt vergeben kann. Und es ist auch ein Zeichen der Anerkennung durch den Münchner Stadtrat, der diese Auszeichnung fraktionsübergreifend beschlossen hat.

### **Sie sind die siebte Frau von insgesamt 53 Ehrenbürgern. Wie geht es Ihnen damit, zumal Sie viele Jahre frauenpolitisch aktiv waren?**

Es ist schon bezeichnend, dass erstmals 1995 (!) eine Frau die Ehrenbürgerwürde der Stadt erhalten hat, das war damals Hildegard Hamm-Brücher (Die Ehrenbürgerwürde vergibt die Stadt übrigens seit 1820). Allein an den Zahlen kann man schon ablesen, dass sich gerade in den letzten 30, 40 Jahren frauenpolitisch sehr viel getan hat, was vor allem engagierten Frauen zu verdanken ist, die vieles, was heute selbstverständlich ist (Führung in Teilzeit, um nur ein Beispiel zu nennen), erkämpft haben. In München war das vor allem auch die 1985 gegründete Gleichstellungsstelle. Und natürlich wurde neben vielen anderen Themen auch die Frage von Ehrungen durch die Stadt (z.B. Straßenbenennungen) diskutiert.

### **Schauen wir einmal zurück in Ihre politisch aktive Zeit. Sie waren seit 2006 zunächst 2. Bürgermeisterin in einer rot-grünen Koalition und ab 2014 3. Bürgermeisterin in einer rot-schwarzen Koalition. In den Stadtrat wurden Sie erstmals 1990 gewählt. Warum sind Sie in die Politik gegangen, und was wollten Sie erreichen?**

Ich bin am 11. Mai 1982 in die SPD eingetreten. Auslöser war die mangelnde Chancengleichheit im Bereich Bildung. Dank meiner Eltern, eines engagierten Schulleiters und sozialdemokratischer Reformpolitik konnte ich – obwohl aus einem „bildungsfernen“ Elternhaus stammend – ein Gymnasium besuchen. Ich habe aber ziemlich schnell gemerkt, dass nicht unbedingt nur die Begabung zählt. Auch jetzt noch ist es so, dass Kinder mit sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen bei weitem nicht gleiche Ausgangschancen haben. Das hat auch die Pandemie wieder deutlich gezeigt. Wer kann sich

z.B. zum ungestörten Lernen in ein eigenes Zimmer zurückziehen, oder wer bekommt bei Bedarf Nachhilfestunden bezahlt, wem können die Eltern beim Lernen helfen ... das sind Dinge, die unabhängig von der Qualität der Schule oft den Ausschlag für schulischen Erfolg geben können. Ich war und bin deshalb seit langem eine Unterstützerin der gebundenen Ganztagschule. Hier können Kinder mit Unterstützung Hausaufgaben machen oder auch speziellen Förderunterricht erhalten. Und schön wäre auch ein gesundes, kostenloses Mittagessen für alle – was in manchen Familien in einer teuren Stadt wie München längst keine Selbstverständlichkeit mehr ist. Deshalb habe ich mich für Ganztagschulen stark gemacht und dafür, dass zusätzliche finanzielle Mittel da eingesetzt werden, wo sie am nötigsten gebraucht werden. Stichpunkte: Münchner Förderformel und bedarfsorientierte Budgetierung in Schulen.

### **Was bezeichnen Sie selbst als Ihren schönsten Erfolg, und was war Ihre größte Niederlage als Bürgermeisterin?**

Das kann man so eigentlich nicht sagen. Gefreut habe ich mich, dass der Stadtrat die große Schulbauoffensive beschlossen hat, die ich bis 2020 begleitet habe, dass ich Münchnerinnen und Münchner in Einzelfällen helfen konnte, dass die Stadt sehr viel Geld in die Kinderbetreuung investiert hat, dass wir frauenpolitisch weiter vorangekommen sind ... es gäbe viel zu erwähnen. Aber Erfolge sind immer auch Teamwork zwischen der Stadtspitze, dem Stadtrat und der Politik. Gute Ideen müssen auch beschlossen, finanziert und umgesetzt werden. Ein Antrag und ein Facebookbeitrag reichen da nicht.

Eine Niederlage war für mich, dass ich den Stadtrat nicht davon überzeugen konnte, ein „Museum“ für die Olympischen Spiele 1972 einzurichten. Museum ist eigentlich auch nicht der richtige Ausdruck. Es ging um einen Erfahrungsort im Olympiapark, wo die Olympischen Spiele 1972 in ihrer ganzen Dimension dargestellt werden sollten. Was hat dieses Ereignis für die Stadtentwicklung bedeutet, wie und warum verkörpert die grandiose Architektur der olympischen Bauten das demokratische Deutschland, was hat es mit dem Design der Spiele 1972 von Otl Aicher auf sich? Es gäbe da viel zu lernen ... über die Vergangenheit und auch Schlussfolgerungen

für die Gegenwart zu ziehen, aber leider kam ein entsprechender Beschluss nicht zustande. Ich weiß natürlich, dass unsere Stadt ganz andere Probleme hat ....



**Sie waren viele Jahre als Vertreterin der Stadt im Vorstand des Münchner Forums und kennen das Münchner Forum. Wie sehen Sie das Münchner Forum heute?**

Das Münchner Forum war und ist eine wichtige Plattform in unserer Stadt, um Fragen der Stadtentwicklung im weitesten Sinn zu diskutieren. Dass das nicht immer im Einklang mit der offiziellen Linie der Stadtpolitik stattfindet, ist ja Sinn und Zweck des Münchner Forums! Eine gelebte Demokratie braucht auch kontroverse Diskussionen. Viele Diskussionsansätze, aber auch Initiativen und Lösungsvorschläge sind vom Münchner Forum und seinen Mitgliedern ausgegangen – ich denke da auch an die aktuelle Hochhausdebatte – und werden auch hoffentlich weiterhin vom Münchner Forum ausgehen.

**Wo sehen Sie die Herausforderungen der nächsten Jahre für die Stadt München?**

Das wichtigste Thema ist natürlich die Wohnsituation und die damit verbundenen Probleme. Ausreichend bezahlbarer Wohnraum ist für jede Kommune von entscheidender Bedeutung. Viele Fachkräfte – von der Busfahrerin bis zur Pflegekraft, von der Kassiererin bis zum Handwerker und natürlich auch in der Stadtverwaltung – müssen in München Wohnraum bekommen, den sie auch finanzieren können. Ansonsten wird diese Stadt vor allem im Bereich der Daseinsvorsorge auf Dauer nicht funktionieren. Die Stadt hat hier ein paar wenige Instrumente, z.B. das Vorkaufsrecht – wenn es kein zahnloser Tiger wird – vieles hängt in der Wohnungspolitik allerdings von Land und Bund ab, z.B. das Bodenrecht. Die Stadt hat vorausschauend ihren eigenen Wohnungsbestand nicht verkauft und versucht, ihr Portfolio auch noch zu vergrößern, das allein wird aber nicht reichen, um das Problem in den Griff zu bekommen.

Ein weiteres Thema ist die Mobilität. In München gab es am 31.12.2021 laut Statistischem Amt der Stadt München knapp 740.000 zugelassene PKW. Die stehen nicht nur rum, sie werden auch benutzt. Gleichzeitig möchten viele Münchnerinnen und Münchner weniger Autos in der Stadt, mehr Grün und mehr Platz für die Verkehrsteilnehmer, die nicht mit dem Auto unterwegs sind. Da gibt es noch viele Widersprüche, die gelöst werden müssen und das wird auch nicht ohne Kontroversen abgehen.

Und München sollte auch für die lebenswert bleiben, die über ein Normaleinkommen oder weniger verfügen. Das wird eine große Herausforderung für die Sozialpolitik in München. München darf keine Stadt werden, in der sich nur noch Reiche das Leben leisten können. Das wäre dann auch nicht mehr das München, das wir alle schätzen und lieben.

Der Strukturwandel gerade der Münchner Innenstadtviertel ist ebenfalls zu bewältigen. Dies betrifft sowohl die Zusammensetzung der Bevölkerung als auch die Geschäftsstruktur. Wenn es in der Zukunft nur noch – zugespitzt formuliert – Zweitwohnungen, Beherbergungsbetriebe, Partylocations und Filialen großer Handelsketten in der Innenstadt gibt, dann ist das eine Kulisse für Touristen, aber kein Wohn- und Lebensort im eigentlichen Sinn des Wortes mehr. Die Stadt unternimmt einiges, um es nicht so weit kommen zu lassen, aber die Kommune allein tut sich da genauso schwer wie im Bereich der Wohnungspolitik.

Die Kolleginnen und Kollegen in der Politik beneide ich nicht angesichts dieser enormen Aufgaben, die durch die Pandemie und den Krieg in der Ukraine noch anspruchsvoller geworden sind.

**Wie verbringt eine Ehrenbürgerin und frühere Bürgermeisterin heute ihre Zeit?**

Ich habe jetzt einfach mehr Zeit: für meine Familie, meine Freundinnen und Freunde, für meine Hobbies und auch dafür, einfach mal spontan spazieren zu gehen oder eine Ausstellung anzuschauen. Das war vorher fast nicht möglich.

Außerdem bin ich noch in einigen Organisationen ehrenamtlich tätig, was mir auch viel Freude macht.

*Christine Strobl, Studium der Politikwissenschaft, Germanistik und Geschichte (M.A.); wurde 1990 erstmals in den Münchner Stadtrat gewählt. 2005 wählte sie der Stadtrat zur 2. Bürgermeisterin, Wiederwahl 2008; 2014 wurde sie in der damals neuen Stadtratsmehrheit 3. Bürgermeisterin. Sie hatte und hat zahlreiche Ehrenämter inne. Anfang 2022 erhielt sie die Ernennungsurkunde zur Ehrenbürgerin der Landeshauptstadt München. Sie vertrat von 2006 bis 2020 die Landeshauptstadt München im Vorstand des Münchner Forums e.V.*

*Die Fragen stellte Ursula Ammermann, Mitglied des Münchner Forums.*

**Unsere beliebte Spaziergangsreihe geht ihrem diesjährigen Ende zu. Noch bis Oktober 2022 gibt es ein abwechslungsreiches und interessantes Programm. Hier können Sie das gesamte Programm vorab sichten: [https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2022/05/Flyer-2022\\_20220503.pdf](https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2022/05/Flyer-2022_20220503.pdf) **

### **Ich darf hier spielen – Münchner Sommerstraßen als Aufenthalts- und Spielort unmittelbar vor der Haustür**

**Freitag, 22. September 2022, 15:30 Uhr**

Erprobt wurden die Münchner Sommerstraßen 2019 am Alpenplatz in Giesing. Im Sommer 2020 wandelte die Stadtverwaltung gemeinsam mit den Bezirksausschüssen vierzehn Straßen in verschiedenen Stadtteilen zu Spielstraßen oder verkehrsberuhigten Bereichen um.

Sommerstraßen sind Spielstraßen oder verkehrsberuhigte Bereiche, die von der Stadt mit Sitzgelegenheiten möbliert werden. Sie wollen die Bürger\*innen dazu anregen, den Straßenraum wieder wie früher als Treffpunkt zu entdecken und ihn zum Spielen, Fahrradfahren, Rollerfahren und Inlineskaten zu nutzen.

Spiellandschaft Stadt unterstützt die Bezirksausschüsse und das Mobilitätsreferat bei der Umsetzung des Konzeptes, um große und kleine Bürger\*innen zu motivieren, sich diese Spiel- und Kommunikationsflächen anzueignen.

Vom Treffpunkt aus gehen wir zur Südlichen Auffahrtsallee, die letzten Sommer als Sommerstraße sehr gut aufgenommen wurde.



Gerhard Knecht (Spiellandschaft Stadt / AK ‚Nachhaltige Quartiersentwicklung‘ des Münchner Forums)  
Treffpunkt: Hanebergstraße Nr. 14 vor dem Abenteuerspielplatz

Dauer: ca. 2,5 Stunden

Anmeldung bis 15.09. per E-Mail: [info@spiellandschaft.de](mailto:info@spiellandschaft.de) 

Bei Regen fällt die Exkursion aus.

QUELLE © GERHARD KNECHT

### **Vielfältige Mobilität: vom Kolumbusplatz über den Giesinger Berg zum Nockherberg**

**Samstag, 15. Oktober 2022, 10:00 Uhr**

Giesing ist interessant. Es befindet sich im Wandel und ist dadurch sehr wechselhaft und für München eher untypisch. Vier Themen der Mobilität in vier Stationen:

1) Die autogerechte Stadt war gestern, oder doch nicht? Der Giesinger Berg mit der ‚Fußgänger-Unterführung des Grauens‘.

2) Wem gehört die Straße, wer hat das Wegerecht? Multimodale Beobachtungen auf der belebten Tegernseer Landstraße.

3) Brücken als gestaltende Elemente und wichtige Rad- und Fußweg Verbindungen – aber auch als Nadelöhr.

4) Die Eisenbahn versteckt sich - ein klimafreundlicher Taktgeber für ein polyzentrisches Stadtgefüge?



Max Matheisen, Münchner Forum

Treffpunkt: Stillgelegte Bushaltestelle ‚Halt 58‘ an der U-Bahn Station Kolumbusplatz

Dauer: 1,5 bis 2 Stunden

QUELLE © WIKIMEDIA, MATTES

## Forum aktuell auf LORA 92,4 UKW



**Zum Nachhören:**

**Sendung 06/2022:**

### Quo vadis Münchner Forum?

Oder wer sind eigentlich die beiden Neuen an der Spitze des Programmausschusses?

Gero Suhner und Michael Schneider folgten im Oktober 2021 Detlev Sträter und Klaus Bäumler als Vorsitzende des Programmausschusses nach. Was treibt die beiden an, wo kommen sie her, wo wollen sie hin und was machen sie sonst noch so?

Christoph Heidenhain hat mit dem neuen Führungsduo über alte, neue und zeitlose Herausforderungen für das Münchner Forum gesprochen.

**Sendung 07/2022:**

### Wohnungspolitik in Deutschland

Erstmals seit Jahrzehnten hat Wohnen und Bauen wieder ein eigenes Bundesministerium bekommen – die Ampelkoalition macht es möglich. Hält der Koalitionsvertrag, was er verspricht?

Über Wohnungsbau, Umbaukultur, Baulandmobilisierung und das Mieterland Deutschland spricht Michael Schneider mit dem Immobilienunternehmer Prof. Dr. Matthias Ottmann.

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

Termine der kommenden Sendungen in 2022: 8.8., 12.9., 10.10., 14.11. und 12.12. jeweils 19:00 Uhr

## Arbeitskreise im August / September

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 ‚Wer beherrscht die Stadt?‘

Leitung: Bernadette Felsch

nächstes Treffen: Di. 09. August, 19:00 Uhr

### Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘

Leitung: Berthold Maier, Matthias Hintzen

nächstes Treffen: Do. 29. September, 18:30 Uhr,  
per Videokonferenz

### IMPRESSUM

STANDPUNKTE

ISSN 1861-3004

Münchner Forum – Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.

Schellingstr. 65, 80799 München

fon 089/282076, fax 089/2805532

email: [info@muenchner-forum.de](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: 21.06.2022

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.

Sie dürfen jederzeit kostenlos und zeitlich unbegrenzt auf die Online-Versionen von STANDPUNKTE-Artikeln verlinken und diese anteasern, indem Sie neben der Überschrift und dem Vorspann bis zu drei Sätze nach Wahl aus den Artikeln zitieren. 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)