

Standpunkte

7./8./9.2024



**Die IBA:
Hintergrund, Gedanken
und Projektvorschläge**

Cover:

links: IBA-Logo © Landeshauptstadt München, Grafik: Studio Rio

rechts oben: Tram-Gleise mit Schatten © Friedrich Grössing

rechts unten: Straßentunnel Großmarkthalle © Friedrich Grössing

Standpunkte

Online-Magazin 7./8./9.2024

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



QUELLE © LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2021, GRAFIK: THOMAS RUSTEMEYER



Liebe Leserin, lieber Leser,

diese Ausgabe der STANDPUNKTE wirft einen ersten Blick auf eine zehnjährige Reise: die „IBA – Räume der Mobilität“, durch die und in der gesamten Metropolregion München. Das Münchner Forum versteht sich als Dialogplattform zur Stadtentwicklung, in der Stadt München und der Region. Was liegt also für uns näher, als auszuloten, wie sich die Bürgerschaft an der Internationalen Bauausstellung beteiligen kann, welche Ideen unsere Mitglieder bereits diskutieren oder wie die Wissenschaft auf manche der Ideen blickt? Die Mitglieder des Forums, seiner Arbeitskreise und Projektgruppen sehen die Chancen dieses großen Vernetzungs- und Innovationsprozesses. Wir wollen dabei unterstützen, die Perspektiven und Visionen aus Bürgerschaft, Wissenschaft, Verwaltung und Politik zu formulieren und zusammenzubringen. Die Beiträge in diesem Heft sind somit ein Anfang und möchten Sie als Leserin und Leser einladen, in die Diskussion einzutreten.

Eine sommerliche Lektüre wünscht Ihnen
Eric Treske, Programmausschussvorsitzender

Die IBA: Hintergrund, Gedanken und Projektvorschläge

- INTERVIEW MIT JULIANNA GÜNTHER
UND WOLFGANG WITTMANN
IBA-Geschäftsstelle und IBA-Unit im Gespräch 4
- SYLVIA HLADKY, WOLFRAM LIEBSCHER
UND MAXIMILIAN MATHEISEN
Großräumig denken: Die Metropolregion hat viele
Kolumbusplätze 6
- SPYRIDON (SPYROS) N. KOULOURIS
Nur Bahnhof verstehen 10
- ANDREAS BARTH, BERTHOLD MAIER
UND JÖRG SCHIFFLER
Attraktive Gestaltung von ÖPNV-Infrastruktur durch Tram
und Bus in Augsburg und München 12
- WOLFGANG CZISCH UND MARTIN FOCHLER
„Natur- und Landschaftspark Isar – grünes Rückgrat der
Metropolregion München“ 14
-
- BÜRGERINITIATIVE „MEHR PLATZ ZUM LEBEN“
Stadtpaziergang „Untergiesing wahrnehmen!“ 16
-

Arbeitskreise im Juli/August/September
Forum aktuell auf LORA 92,4
Impressum

IBA-Geschäftsstelle und IBA-Unit im Gespräch

Interview mit Julianna Günther und Wolfgang Wittmann

ERIC TRESKE

Eric Treske: IBA oder ausgeschrieben „Internationale Bauausstellung“, können Sie bitte unseren Leserinnen und Lesern erklären, welche Idee sich dahinter verbirgt?

Wolfgang Wittmann: Kurz formuliert, die IBA ist eine Art großer „Think Tank“ mit Tradition, ein Format, das mit der Stuttgarter Weißenhofsiedlung vor 100 Jahren seinen Anfang nahm und mit der IBA Emscher Park wohl seinen prominentesten Vertreter hat. Es ist ein Ausnahmezustand auf Zeit, wo Akteure der Region intensiv vernetzt werden sollen, um umsetzungsorientierte Vorzeigeprojekte zu generieren.

Julianna Günther: Eine IBA ist eine Initiative auf Zeit, die sich mit den Herausforderungen einer Stadt oder Region beschäftigt. Initiiert wird eine IBA zum Beispiel von Gebietskörperschaften, Kommunen oder Ländern – in unserem Fall stehen als Gesellschafter die Städte München, Ingolstadt und Augsburg, die Landkreise München und Freising sowie der Europäische Metropolregion München (EMM) hinter der IBA-Gesellschaft.

Eric Treske: Die IBA in der Metropolregion trägt den Zusatz: „Räume der Mobilität“. Welche Themenfelder verbergen sich dahinter? Oder was ist das Besondere an dieser IBA?

Julianna Günther: Die IBA bietet in den kommenden zehn Jahren einen Rahmen, um Mobilität und deren räumliche, ökologische und soziale Auswirkungen auf unsere Städte, Gemeinden und Landschaften mit einer Vielzahl von Akteuren weiter, breiter und neu zu denken. Es gibt sieben Projektkriterien. Außerdem sollte sich jedes Projekt



QUELLE © ERIC TRESKE

Julianna Günther und Wolfgang Wittmann

bestimmten Zukunftsfragen widmen. Die Projektkriterien und Zukunftsfragen sind auf unserer Webseite abrufbar. Sie sollen die Projektträger:innen bei der Diskussion, Einordnung und Weiterentwicklung ihrer Ideen unterstützen.

Wolfgang Wittmann: Zum einen ist es die erste IBA in Bayern und zum anderen die erste IBA, die sich mit dem Thema Mobilität beschäftigt. Und da dies nicht an den Grenzen der Landeshauptstadt oder den umliegenden Städten und Landkreisen endet und ineinander übergreift, trifft die Überschrift das Ziel sehr gut,

sich mit den vielfältigen Räumen der Mobilität als Ganzes zu beschäftigen.

Eric Treske: Die Laufzeit einer IBA beträgt in der Regel 10 Jahre. Wann werden wir als Bürgerinnen und Bürger die ersten Projekte sehen? Oder anders gefragt: Was passiert in den nächsten Jahren?

Wolfgang Wittmann: Nach einer intensiven Vorbereitungszeit sind letzten Herbst die IBA GmbH gegründet worden und erste Mitarbeiter*innen eingestellt worden. Ab Herbst wird Herr Prof. Dr. Oliver Weigel als kuratorischer Geschäftsführer seine Tätigkeit beginnen. Auch die sogenannte IBA Unit der EMM, in der sich neben Gebietskörperschaften auch die Wirtschaft und Wissenschaft vernetzt, tauscht bereits erste Projektideen aus, um deren Eignung für die IBA zu eruieren.

Julianna Günther: Seit Juli befindet sich die IBA in der ersten entscheidenden Phase – wir suchen Ideen und Impulse für Projekte zum Thema „Räume der Mobilität“. Dabei hoffen wir bewusst auf eine große

Bandbreite von Ideen – von kleinen, schnell umsetzbaren Impulsen für Räume der Mobilität bis hin zu Projekten, die langfristig entwickelt werden – auch über die Laufzeit der IBA hinaus. Ein erster Stichtag für die Einreichung von Projektideen ist Dienstag, 15. Oktober 2024. Projektideen, die bis zu diesem Tag eingereicht werden, werden bei ersten “Tag der IBA-Projektideen” am Mittwoch, 4. Dezember 2024, im Haus der Architektur (Waisenhausstraße 4, 80637 München) vorgestellt. Bei dieser Veranstaltung sind Projektansätze erstmals sichtbar – und wir hoffen, dass aus diesem Portfolio an Ideen dann schon erste IBA Kandidaten und später ganz konkrete IBA-Projekte entstehen. Im Jahr 2034 schließlich wird all dies dem internationalen Publikum in der gesamten Metropolregion präsentiert.

Eric Treske: Gibt es schon erste Projekt-Beispiele, die Sie nennen können, um die Idee hinter der IBA noch einmal greifbarer zu machen?

Wolfgang Wittmann: Wir hatten in den letzten beiden Jahren „IBA Walks“ in Erding, Freising, Donauwörth, Augsburg und Ingolstadt, wo unterschiedlichste Problemlagen und Lösungsansätze vorgestellt und diskutiert wurden. Da ging es hauptsächlich um Konversionslagen und innovativste Mobilitätskonzepte für Quartiere und Ideen für Anbindungslösungen von Zentren an den ÖV mit z.B. autonomen Shuttlen oder Seilbahnlösungen. Aus meiner Sicht werden in den nächsten zehn Jahren aber unbedingt auch Flugtaxis, Hyperloops und Ideen zur Mobilitätsvermeidung eine große Rolle spielen. Aber meiner Meinung nach nicht zu vergessen ist die unbedingt damit einhergehende intensive Verbesserung der Qualität des bestehenden ÖV's, um sich wirklich glaubwürdig einem internationalen Publikum als Modellregion für Mobilität präsentieren zu können!

Julianna Günther: Wir sind schon sehr gespannt, welche Ideen im Rahmen unseres Projektaufrufs eingereicht werden. Aber natürlich wissen wir bereits von Akteuren, die schon ihr Interesse an einer Projektentwicklung mit der IBA signalisiert haben. Nehmen Sie zum Beispiel die IBA-Projektidee „Nachbarschaftsregion“. Dabei geht es um die Vernetzung der Landkreise und Gemeinden um den Flughafen. Sie sehen: Wir suchen nicht nur konkret „gebaute“ Räume der Mobilität, sondern beispielsweise auch virtuelle Räume oder eben – wie im Beispiel der Nachbarschaftsregion – Innovationen für Kooperationen oder Prozesse. Wichtig zu wissen: Als IBA setzen wir die Projekte nicht selbst um, sondern unterstützen die Projekttragenden, indem wir beispielsweise gemeinsam Ideen weiterentwickeln, bei der Suche nach Fördermöglichkeiten unterstützen

oder schon einmal sich ergänzende Projektideen und neue Kooperationspartner*innen vernetzen.

Eric Treske: Wie können sich Initiativen und Vereine, wie z.B. das Münchner Forum, in die IBA einbringen, welche Möglichkeiten sehen Sie dafür? (Oder werden wir eher am Rand stehen?)

Julianna Günther: Eine Projektidee einreichen, das kann jeder und jede – auch das Münchner Forum zum Beispiel. Wenn später nach der Einreichung klar ist, dass sich eine Idee zum IBA-Kandidat oder IBA-Projekt qualifiziert, ist mindestens eine Mitgliedschaft in der IBA-Unit des EMM obligatorisch – über diese IBA-Unit hatte Wolfgang Wittmann ja bereits gesprochen. Der Mitgliedsbeitrag ist aus unserer Sicht zwar eher symbolischer Natur, aber eben ein wichtiges Bekenntnis zu einer gemeinsamen Weiterentwicklung der Projektidee – da ziehen dann die Projekttragenden und unser IBA-Team an einem Strang.

Wolfgang Wittmann: Natürlich sollen und müssen Initiativen wie die Ihre in den Prozess eingebunden sein. Aktiv können Sie sich und andere Organisationen über den EMM und die IBA Unit einbringen. (Infos dazu und zur IBA allgemein unter: <https://iba-m.de/>  und zur IBA Unit der EMM im speziellen www.iba-unit-emm.de ) , aber es wird sicher auch zahlreiche Foren der öffentlichen Ideenfindung geben.

Wolfgang Wittmann ist seit 2013 Geschäftsführer des EMM e.V., der Organisation und Netzwerkplattform der Metropolregion München.

Julianna Günther ist aktuell Geschäftsführerin der IBA GmbH (Stand Juli 2024).

Zum Weiterlesen:

Scannen Sie die folgenden QR-Codes, um weiterführende Informationen und alle Eckdaten zur IBA zu erhalten:



IBA-Hauptseite



Die IBA-Unit auf der Seite der EMM (Europäische Metropolregion München)



Projektaufruf



QUELLE © M. MATHEISEN

Happening vom 18.09.2021: am Kolombusplatz ist was los – Bahn und Graffiti ziehen sich an – was noch wünscht sich die Bürgerschaft?

Großräumig denken: die Metropolregion hat viele Kolombusplätze

Sind die „Quartiersbahnhöfe“ eine Chance für die IBA?

SYLVIA HLADKY, WOLFRAM LIEBSCHER UND MAXIMILIAN MATHEISEN

Nächster Halt „Quartiersbahnhof“ – so könnte es lauten, wenn bahnaffine Mobilität in der Metropolregion München mehr gesellschaftliche Aufmerksamkeit und politische Priorität bekäme. Hat die Eisenbahn das Potential, eine umweltfreundliche Alternative zum Auto zu werden für die Mobilität in Stadt und Umland? Dafür soll das Experiment „Quartiersbahnhof Kolombusplatz“ Interesse wecken.

Der Begriff Quartier bezeichnet meist die kleinste städtische Einheit – Wohnen, Arbeiten, Freizeit – Identifikation, Wohlfühlen und Lebensqualität. Ein Bahnhof bietet Fahrgästen den Ein- oder Ausstieg in einen Zug – eine ideale Ergänzung im Umweltverbund mit zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Diese beiden Elemente sind nicht neu. Was bedeutet es, sie zu verknüpfen und neu zu beleben?

Das fragen Sylvia Hladky (MIN), Wolfram Liebischer (VCD) und Max Matheisen (MF) anhand der Idee eines Eisenbahn-Halts am Kolombusplatz.

Wie viele Städte und Gemeinden hat sich München ambitionierte Ziele bezüglich Klima, Umwelt und Nachhaltigkeit gesetzt. Wesentliches Ziel ist es, die Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren. In einem autoaffinen Großraum wie der Landeshaupt-

stadt München mit dem zersiedelten Umland gibt es wenige gute und attraktive Alternativen zur Mobilität mit dem Auto. Die Zweite Stammstrecke verspricht zwar Fahrzeitverkürzungen im Stadt-Umland-Verkehr, bringt aber keine einzige neue Fahrmöglichkeit – und verzögert sich um mehr als ein Jahrzehnt bis mindestens 2037. Wie lässt sich die Zwischenzeit bis dahin sinnvoll nutzen?

Eine Möglichkeit ist die Idee des Experiments „Quartiersbahnhof Kolombusplatz“. Die Vision, einen S-Bahn-Ring in München zu bauen, gibt es schon lange – bisher leider nicht realisiert. Das „Fachgutachten Klimaneutralität 2035“ [fgkn] empfiehlt den „S-Bahn- Ausbau“ mit „S-Bahn-Ring Süd, S-Bahn-Ring Nord“ als „Maßnahme V-2-3“ mit „sehr hoher Wirkung“ und „sehr hoher Priorität“.

Warum nicht mit einem ersten Bahnhof an diesen Strecken starten?

Ein Bahn-Halt am Kolombusplatz – Aspekte einer Idee

Mit dem „Quartiersbahnhof“ lassen sich neue Erkenntnisse gewinnen

- zu den Auswirkungen einer neuen Stadt-Umland-Verbindung auf den Modalsplit im Quartier
- zu den Erfahrungen für die Stadtgestaltung des „Quartiersbahnhofs“ im Viertel
- zu den Wünschen und Anforderungen der Menschen vor Ort
- zur Zusammenarbeit der beteiligten Akteure in Politik, Verwaltung und mit den Betreibern

Bahn-affine Mobilität – eine Alternative für die Metropolregion?

Die gefühlte Wahrnehmung der Eisenbahn im urbanen Umfeld Münchens ist geprägt durch Ausfälle, Verspätungen, Störungen – Güterzüge auf Ost-, Süd- und Nordring und Großbaustellen am Hauptbahnhof und entlang des neuen Tiefunnels der Zweiten Stammstrecke. Was fehlt, ist eine Alternative mit positiver Wirkung: eine S-Bahn, die oberirdisch, wohnortnah, pünktlich und zuverlässig ist.

Ein Bahn-Halt am Kolombusplatz – welchen Nutzen hat das für die Metropolregion?

Emissionen, Verkehrsmenge und Verdichtung sind wesentliche Gründe für das Ziel, Fahrten mit dem Auto zu reduzieren und durch Verkehrsträger im Umweltverbund mit der Eisenbahn zu ersetzen. Der Beitrag eines einzigen neuen Bahnhofs im Gesamtnetz wird gering sein. Diese Fragen sind durch unabhängige Experten anhand repräsentativer Zahlen, Daten, Fakten zu beantworten: In welchen individuellen Wegebeziehungen entsteht welcher verkehrliche Nutzen durch den „Quartiersbahnhof Kolombusplatz“? Wie lassen sich die „Quartiersbahnhöfe“ im gesamten Netz und Takt der Metropolregion skalieren? Zu guter Letzt entsteht mit dem „Quartiersbahnhof Kolombusplatz“ und der Poccistraße eine neue Isar-Querung für zu Fuß Gehende und Radfahrende – wenn sie die künftigen Bahnhöfe und eine kurze Fahrt nutzen.

Ein Bahn-Halt alle 20 Minuten am Kolombusplatz – wie soll das funktionieren?

Das erklärt Wolfram Liebscher vom VCD wie folgt: Werden die Züge gezählt, die täglich am Kolombusplatz auf dem Südring vorbeikommen [vcd], entsteht der Eindruck, dass hier noch ungenutzte Lücken sind – trotz des unregelmäßigen Verkehrs von Güterzügen.

Diese zeitlichen Lücken auf der Strecke können von den Regionalexpress-Zügen von und nach Mühlendorf und Rosenheim sinnvoll genutzt werden, um die Züge abbremsen, anhalten und weiter fahren zu lassen – der Ein- oder Ausstieg am Kolombusplatz wäre möglich, wenn Bahnsteigkanten am Gleis realisiert werden: zum einen Teil auf der Hochbrücke, zum anderen Teil im Einschnitt bis zum Schmederersteg. Eine neue Verknüpfung im MVV-Gesamtnetz zwischen Eisenbahn und U5 wäre das Ergebnis.

Ein Bahn-Halt am Kolombusplatz – wie lässt sich Veränderung gemeinsam gestalten?

Wie gut Engagement vor Ort funktioniert, zeigt die Münchner Initiative Nachhaltigkeit mit ihren Projekten im Straßenraum des Westends [min]. Der Schlüssel zu Akzeptanz, Identifikation und im besten Fall Begeisterung sind Ansprache, Dialog und Diskussion. Mit Zuhören und Fragen lässt sich die Bürgerschaft beteiligen: Wie wird der „Quartiersbahnhof“ zu „unserem Bahnhof“ in der Metropolregion? Welche Anforderungen und Wünsche haben Bürgerinnen und Bürger vor Ort an den „Quartiersbahnhof“? Laut Presse ist der Kolombusplatz mit einem Eisenbahn-Halt schon länger Thema im Bezirksausschuss 5 Au-Haidhausen – die Anträge wurden wiederholt positiv aufgenommen [risi] – passiert ist seitdem wenig.

Warum nicht mit Provisorien starten – und verstetigen?

Die Internationale Bauausstellung erscheint uns mit dem Zeithorizont von zehn Jahren ideal, eine solche Idee zur Umsetzung zu bringen. So sagt es Sylvia Hladky von der MIN. Hier besteht jetzt die Chance, die Zwischenzeit bis zur Inbetriebnahme der Zweiten Stammstrecke sinnvoll zu nutzen, um die Mobilität in der Metropolregion wirksam zu verändern und nutzbringend zu verbessern.

Die Idee ist da – wer möchte sie aufgreifen?

Als ein Beispiel für die zukunftsfähige Gestaltung neuer und existierender Bahnhöfe in Stadt und Umland steht der „Quartiersbahnhof Kolombusplatz“ – und als Blaupause für die Vervielfältigung an anderen Orten in der Metropolregion. Das möchten die Autoren dieses Artikels anregen und wünschen sich, die „Quartiersbahnhöfe“ weiter zu entwickeln in einem Dialog mit den Menschen in der Metropolregion, dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn.

Die Voraussetzungen am Bahnknoten München

München hat durch mindestens zwei historische Entscheidungen heute nicht die besten Voraussetzungen,

ein gutes oberirdisches und polyzentrisches Nahverkehrssystem auf der Schiene zu etablieren:

- Die Güterzüge vom und zum Rangierbahnhof München Nord rollen über die Gleise von Ost-, Süd- und Nordring. Das erschwert eine Befähigung für polyzentrischen öffentlichen Personenahverkehr auf der Schiene erheblich.
- Der Tieftunnel der Zweiten Stammstrecke bindet finanzielle Mittel, Kapazitäten und Ressourcen in der Planung und Umsetzung über zwei Jahrzehnte – bei fraglichem Nutzen/Kosten Verhältnis.

Positive Erscheinungsbilder inspirieren – die Möglichkeiten der Eisenbahn im urbanen Umfeld

München Donnersberger Brücke: Ist Perfektion der Anspruch? [Abb. 1]

An diesem S-Bahn-Halt hat München selbst ein erstes Beispiel für einen „Quartiersbahnhof“ geschaffen – obwohl nicht überall funktional aufgrund steiler Treppen und fehlender Fahrstühle. Die Erschließung der Büro- und Wohngebiete nördlich und südlich des S-Bahn-Halts hingegen kommen einem Idealbild sehr nahe.



QUELLE © M. MATHEISEN

Abb. 1 München Donnersberger Brücke – abzüglich des wenig funktionalen Brutalismus-Stils eine Blaupause für Vervielfältigungen?

Das Wachstum Münchens ist polyzentrisch – und oft in Gleisnähe

Nicht nur entlang der zentralen Bahnachse ist in den letzten Jahrzehnten ähnliches Wachstum passiert. Entlang der Infrastruktur des Süd- und Nordrings sind Produktions- und Lagerflächen de-industrialisiert, im Flächennutzungsplan umgewidmet und mit Büro- und Wohnraum, Tiefgaragen und Parkhäusern neu bebaut worden. Einer dieser Orte wäre der „Quartiersbahnhof Kolumbusplatz“.

Klasdorf Glashütte: Eine aktive Bürgerschaft schafft Lösungen [Abb.2]

Dieser Bahn-Halt zeigt, wie wirksam das Engagement einer aktiven Bürgerschaft vor Ort sein kann: Die etwa 70 km entfernte Hauptstadt Berlin ist aktuell weiterhin dreimal täglich durchgehend in etwa 70 Minuten erreichbar. Der Bahn-Halt wurde beibehalten und modernisiert – die Deutsche Bahn hat immer wieder vor, diesen zu streichen. Klasdorf liegt an der Strecke 6135 Berlin – Dresden. [maz]

Passau Rosenau: Provisorien gibt es – und sie funktionieren [Abb. 3]

Dieser Zug-Halt zeigt, dass Provisorien als erste Realisierung funktionieren, wenn es schnell und



QUELLE © M. MATHEISEN

Abb. 2 Klasdorf – dreimal täglich in die Hauptstadt nach Berlin dank einer engagierten Bürgerschaft.



QUELLE © M. MATHEISEN

Abb. 3 Passau Rosenau – provisorisch installierter Behelfsbahnsteig in Gerüstbauweise.



QUELLE © M. MATHEISEN

Abb. 4 Kopenhagen Carlsberg – ein urbaner Zughalt im Brauerei-Quartier mit bike&rail aus kostenoptimalen Systemelementen.

günstig sein muss und qualitative Einschränkungen zeitlich begrenzt akzeptabel sind – ein idealer Ausgangspunkt für kontinuierliche Verstetigungen. Der Bahnsteig in Gerüstbauweise liegt an einem Gleis, das für Museumsfahrten genutzt wird an der Strecke 5843 Passau – Hauzenberg. [lhp]

Kopenhagen Carlsberg – Funktion vor Fassade [Abb. 4]

Diese S-Bahn Station zeigt, wie urbane Großräume mit funktionalen und kostenoptimalen Systemelementen entwickelt werden können. Ähnlich dem Nockherberg ist Carlsberg ein historischer Brauereistandort und heute weitgehend de-industrialisiert und neu entwickelt. In diesem dezentralen, durch Büro-, Wohn- und Freizeitflächen geprägten Quartier funktioniert die Mobilität mit Eisenbahn, Rad- und Fußverkehr. Die Bahnstrecke ist im Gegensatz zu der am Nockherberg viergleisig und der Einschnitt ist großzügiger, was die Realisierung der S-Bahn-Station begünstigte.

Diese Beispiele sind nicht direkt und 1:1 übertragbar

Jetzt sind Akteure vom Fach dazu gefragt, was getan werden muss, um die Vision der „Quartiersbahnhöfe“ in der Metropolregion zu realisieren. Die Vorteile der Zersiedelung dürfen nicht die Nachteile der Stadtgesellschaft werden – neue Parkplätze und Tiefgaragen schaffen neuen Autoverkehr in der Landeshauptstadt. Ein „Quartiersbahnhof“ wäre ein Anfang, das Prinzip der Bahn-affinen Mobilität im Umweltverbund präziser zu durchdenken und konsequent umzusetzen. Die Deutsche Bahn versteht sich als Lieferant der Politik. Deshalb kann der Anschlag für mehr Eisenbahn und bessere Eisenbahn nur aus der Gesellschaft kommen.

Sylvia Hladky vertritt die Zivilgesellschaft im Klimarat der Landeshauptstadt München und leitet die Manufaktur Mobilität der Münchner Initiative Nachhaltigkeit. In ihrer beruflich aktiven Zeit war sie verantwortlich für den Aufbau des Verkehrszentrum des Deutschen Museums und 15 Jahre dessen Leiterin.

Wolfram Liebscher ist Sprecher im Vorstand des Verkehrsclubs Deutschland in München. Kürzlich umgesetzte Qualitätsverbesserungen bei der Münchner S-Bahn gehen auf eine Idee des VCD zurück.

Max Matheisen ist Mitglied im Münchner Forum und aktiv in Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘ und Programmausschuss. Beruflich ist der Dipl.-Ing. (FH) Produktentwicklung im Anforderungsmanagement tätig.

Zum Weiterlesen:

[fgkn] Fachgutachten Klimaneutralität 2035
<https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/Massnahmenplan-Klimaneutralitaet-Muenchen.pdf> 
Seite 25/26 und 119 „Maßnahme V-2-3 Planung S-Bahn-Ausbau“

[min] Münchner Initiative Nachhaltigkeit
<https://www.m-i-n.net/manufaktur-2/> 

[vcd] Verkehrsclub Deutschland Kreisverband München e.V. <https://www.vcd-muenchen.de/dabei-sein-suedring-exkursion-am-19-november/> 

[risi] RatsInformationssystem München

Bahnhaltepunkt Kolumbusplatz – Antrag vom 15.11.2023
[eigtl. Antrag fehlt hier]
<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/8075287> 

Provisorischer Regionalbahnhof Kolumbusplatz – Nachfrage vom 21.03.2023 (SPD GRÜNE)
<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7630491> 

Provisorischer Regionalzughalt Kolumbusplatz – Erinnerung vom 27.04.2022 (SPD GRÜNE)
<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7105576> 

Nahverkehr in der Au und Untergiesing optimieren: Bahnhof am Kolumbusplatz möglich? – weiterer Antrag vom 06.04.2022 (CSU/FW)
<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7118801> 

Bahn-Haltepunkt Kolumbusplatz – Erstantrag vom 30.01.2020 (SPD GRÜNE)
<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/5886081>

[maz] Märkische Allgemeine Zeitung – Klasdorf Ein Dorf fühlt sich abgehängt
<https://www.maz-online.de/lokales/teltow-flaeming/ein-dorf-fuehlt-sich-abgehaengt-BNq64Z6jPMLSAMUF-HAZQAPWUZA.html> 

[lhp] Förderverein Lokalbahn Hauzenberg-Passau e.V. – Fahrten der Granitbahn 2024
https://static1.squarespace.com/static/621b9c56ec92b63903b27f09/t/6622595c35164c7c6bacdd54/1713527133036/Granitbahn_Flyer_2024.pdf  und <https://lokalbahn-hauzenberg.de/> 

Nur Bahnhof verstehen?

Über die Zusammenhänge von Bahnhöfen und Stadtentwicklung

SPYRIDON (SPYROS) N. KOULOURIS

Einst Zeugen des rasch voranschreitenden Industrialisierungsprozesses, werden Bahnhöfe heutzutage fast ausschließlich als Orte des Ankommens und des Abreisens wahrgenommen. Mit Ausnahme der zentralen (Haupt-)Bahnhöfe werden die meisten Bahnhöfe somit in ihrer Mobilitätsfunktion beschränkt. Im Gegensatz zu den in sich orientierten und von der Stadtstruktur abgetrennten Flughäfen gelten Bahnhöfe und Bahnhofsviertel weiterhin als sozial und räumlich herausfordernde Orte im Stadtgefüge. Wenig deutet auf die Potenziale hin, die durch die integrierte strategische Planung und Wechselwirkung von Bahnhof und Stadt entstehen können.

Im Rahmen des von der EU geförderten Projektes Rail4Cities, an dem die Professur für Urban Design der TU München beteiligt ist, wird das Potenzial der Bahnhöfe für eine nachhaltige Stadtentwicklung untersucht. Eines der ersten und wichtigsten Ergebnisse im Forschungsprozess ist, dass der Bahnhof nicht als „Insel“ in der Stadt betrachtet werden soll. Nahezu alles, was er für die städtische Umgebung leisten kann, ergibt sich aus seiner gelungenen Integration und Erreichbarkeit im urbanen Gewebe sowie durch die daraus resultierenden räumlichen und funktionalen Wechselwirkungen.

TOD als Konzept der koordinierten Stadt- und Mobilitätsentwicklung

Diese Zusammenhänge werden in der Fachwelt häufig durch den englischen Begriff Transit Oriented Development (TOD) zusammengefasst, der die aufeinander abgestimmte Entwicklung von Stadt und Mobilitätsinfrastruktur beschreibt. Im regionalen Maßstab propagiert TOD, dass – um die zukünftigen Herausforderungen einer nachhaltigen Mobilität zu bewältigen – die Siedlungsentwicklung dort stattfinden soll, wo auch Erreichbarkeit durch den Schienenverkehr vorhanden ist. Umgekehrt soll die Schieneninfrastruktur dort ausgebaut werden, wo sie am meisten durch die räumliche Nähe und Anbindung an möglichst dichten Siedlungsgebieten am effektivsten genutzt wird.

Im urbanen Maßstab wird der Bahnhof im Rahmen des TOD als ein Punkt der Erreichbarkeit betrachtet, der durch eins für Fußgänger*innen, Fahrrad-fahrende und für den ÖPNV optimiertes Straßennetz möglichst effektiv mit den umliegenden Quartieren verbunden ist. Die sogenannte „Walkability“ der Straßenlandschaft spielt dabei eine große Rolle, ebenso wie die Mischung und räumliche Nähe der städtischen Nutzungen wie zum Beispiel Wohnen, Einkaufen und Arbeiten, um möglichst kurze Wege

im Alltag zu ermöglichen (sog. „15min Stadt“), um dadurch die Nutzung von privaten Fahrzeugen und den Bedarf der entsprechenden Parkflächen rund um den Bahnhof zu reduzieren.

Aus diesen Gründen sind die Flächen rund um den Bahnhof am wertvollsten für eine Stadtentwicklung im Sinne des TOD, da sie am besten erreichbar und deshalb am attraktivsten für die meisten Nutzungen sind. Dies zeigt auch eins der zentralsten Problematiken von TOD im deutschen Kontext auf, nämlich dass die fragmentierten Besitzerverhältnisse dieser Flächen eine koordinierte Entwicklung von Bahnhofsgebieten behindern können. Viele erfolgreiche Projekte der Stadtentwicklung rund um Mobilitätsknoten im Ausland wurden von den Bahngesellschaften initiiert, da die umliegenden Gebiete der Bahnhöfe in deren Besitz waren.

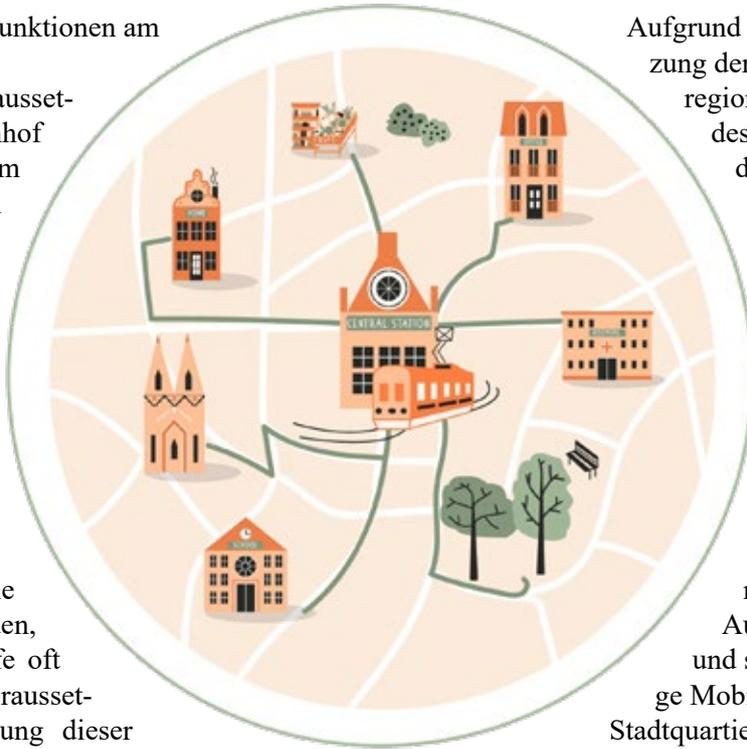
Jedoch liegen die Potenziale nicht nur in dem am Bahnhof umliegenden Stadtgewebe. Auch Bahnhöfe an sich als räumliche Strukturen können zur Qualität und Lebendigkeit von Quartierszentren beitragen. Als Orte mit erhöhtem Personenverkehr bieten die sich an für die Integration von alltäglicher Versorgung sowie auch Co-Working Spaces und mobilen Arbeitsplätzen, die im Rahmen der voranschreitenden Flexibilisierung des Arbeitsmarktes immer wichtiger werden, vor allem an Orten hoher Erreichbarkeit und potenzieller Wartezeiten. Die Erreichbarkeit durch den Schienenverkehr kann noch durch last-mile sharing-Mobilitätsservices (z.B. Fahrrad, E-Scooter) und ausgebauter ÖV-Infrastruktur ergänzt werden. Im Idealfall sind diese Angebote im Sinne des MaaS (Mobility as a Service) durch gemeinsame Ticketing Services und digitale Buchungsmöglichkeiten bestmöglich in das Bahnreisen integriert, sodass die Reisenden ihre Reise von Tür zu Tür nahtlos planen und durchführen können. Solche erhöhte Konnektivität zur umliegenden Stadtstruktur schafft beste Bedingungen für die Ansiedelung der vorer-

wählten städtischen Funktionen am oder im Bahnhof.

Unter diesen Voraussetzungen kann der Bahnhof mehr als ein Ort zum Ein- und Aussteigen sein, nämlich als wichtiger Stadtbaustein die Rolle eines Quartiers(sub)zentrums übernehmen. Eine diversifizierte Nutzung während des ganzen Tages kann weiterhin zum Lösungsansatz für soziale Problematiken werden, die rund um Bahnhöfe oft vorhanden sind. Voraussetzung für die Entfaltung dieser Potenziale ist eine strategische inter-skalare Planungspraxis. Kein Service wird am Bahnhof von Nutzen sein, wenn dieser nicht durch die entsprechenden Mobilitätsnetzwerke ausreichend erreichbar ist. Genauso kann man keine Verlagerung der Mobilität auf die Schiene erwarten ohne eine effektive Vernetzung und Verbindung von Bahnhöfen zur umliegenden Siedlungsstruktur (sog. „catchment area“). Die Vorstellung des zukünftigen Bahnhofs bewegt sich weg vom simplen „Gleis mit Parkplatz“ und hin zum vernetzten Quartiers(sub)zentrum, was mehrere städtische Nutzungen rundherum anzieht, und durch passende Mobilitätsinfrastruktur und optimierte Mobilitätsräume mit den umliegenden Stadtteilen bestens verbunden ist. In diesem Sinne ist der Bahnhof als Punkt der Erreichbarkeit ein räumlicher und funktionaler Träger der Stadtentwicklung und der nachhaltigen Mobilität.

Herausforderungen für die Planungspraxis

Die Zielvorstellung des Bahnhofs als ein Schlüsselbaustein in der zusammenhängenden Entwicklung von Stadt und Schieneninfrastruktur birgt jedoch zahlreiche Herausforderungen für die Planungspraxis – angefangen von der nötigen Zusammenarbeit zahlreicher Akteure, (u. a. die Bahngesellschaften, private und öffentliche Verkehrsträger, Kommunen, private Grundeigentümer), um die Stadt- und Regionalentwicklung mit dem Mobilitätsangebot abzustimmen, bis hin zum Umgang mit den fragmentierten Eigentumsverhältnissen, welche die Stadtentwicklung um den Bahnhof hindern können. Der Bedarf nach einem Paradigmenwechsel in der Planungskultur wird deutlich.



Aufgrund der Zusammensetzung der Akteure aus lokaler, regionaler, Bund- und Landesebene und deren oft divergierenden, einander widersprechenden Interessenslagen und Zielvorstellungen können TOD-Planungsprozesse besonders herausfordernd sein. Sie sind jedoch notwendig, um den Schienenverkehr zur realistischen Alternative gegenüber dem Autoverkehr auszubauen und somit die nachhaltige Mobilität in lebenswerten Stadtquartieren zu fördern.

Erste konzeptionelle Impulse für den TOD im süddeutschen Raum wurden zum Beispiel im Rahmen des Studierendenwettbewerbs „Glorius Hubs“ gesetzt, der vom Verband Region Stuttgart und von der Hochschule für Technik Stuttgart (HfT) ausgelobt worden ist. Dabei wurde das Potenzial von Bahnhöfen als „Kristallisationspunkte für die Schaffung von Wohnraum und zur Ansiedlung gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Infrastrukturen“ /1/ erkannt und durch eine Vielzahl von Entwurfsbeiträgen räumlich konkretisiert. In diesem Rahmen wurde TOD (auch) als eine Antwort auf die Wohnungsnot eingesetzt, mit dem Ziel, neue, dichte und gut angebundene Quartiere entstehen zu lassen.

Relevanz des TOD für die IBA

Die IBA „Räume der Mobilität“ bietet das Potenzial, die Wichtigkeit der in Deutschland unterbelichteten Thematik des TOD als verknüpfendes Querthema in der Transformation der Metropolregion München aufzuzeigen. Die Betrachtung der IBA-Projekte durch diese Lupe fördert die Aufwertung bestehender Infrastruktur und räumlicher Potenziale und fungiert somit als Treiber für eine ressourceneffiziente Stadt- und Mobilitätsentwicklung. Sei es im Rahmen von Mobilitätsprojekten in bereits dichten urbanen Orten, oder in der städtischen Entwicklung von peripheren Räumen, es geht um die bestmögliche Ausnutzung der vorhandenen ÖV-Erreichbarkeit, um die räumliche Nähe alltäglicher Funktionen und um die Verknüpfung von Verkehrsträgern mit der Siedlungs- und Quartiersentwicklung.

Jedes Projekt und jeder Kontext muss zwar individuell betrachtet werden, jedoch kann (und im Sinne

der Nachhaltigkeit – sollte) TOD als verknüpfendes Element in diesem Prozess einen generischen Rahmen liefern, um die einzelnen Projektspekte in Hinsicht auf deren Rolle in einer auf den ÖV orientierten Stadtentwicklung evaluieren zu können.

Nicht zuletzt bietet die IBA eine wichtige Plattform für die Zusammenarbeit vieler Akteure, die für eine städtische Transformation im Sinne des TOD notwendig sind, wie z.B. der Deutschen Bahn, lokaler Verkehrsgesellschaften, privater Grundeigentümer und Kommunen, um gemeinsame Zielvorstellungen zu entwickeln und die vielfältigen Anknüpfungspunkte von technischer Mobilitätsinfrastruktur und stadträumlicher Entwicklung gemeinsam zu erarbeiten.

Spyridon (Spyros) N. Koulouris hat Architektur und Urbanistik studiert und ist wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Professur für Urban Design der TUM. Seine Forschungsschwerpunkte sind Transit-Oriented Development und grüne urbane Transformation.

Zum Weiterlesen:

// Mehr Infos: Hemberger, C., Rodenbüsch, M., & Trovato, R. (2024). Glorious Hubs: Die Wiederentdeckung der Bahnhofsareale als Zentrale Lebensorte in der Region Stuttgart. Verband Region Stuttgart.

<https://www.region-stuttgart.org/flipbook/glorious-hubs/#page/1> 

Attraktive Gestaltung von ÖPNV-Infrastruktur durch Tram und Bus in Augsburg und München

Beitrag zur IBA

ANDREAS BARTH, BERTHOLD MAIER UND JÖRG SCHIFFLER

In der IBA Metropolregion München (<https://iba-m.de/> ) steht das Thema Mobilität im Mittelpunkt. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) spielt eine wesentliche Rolle für Verkehrswende und Klimaschutz. Dem wird grundsätzlich durch den Ausbau des ÖPNV in München (ÖPNV-Bauprogramm) und Augsburg (Mobilitätsdrehscheibe am Hauptbahnhof) Rechnung getragen, auch wenn sich aktuell deutliche Probleme bei der Umsetzung zeigen.

So gibt es derzeit erhebliche Probleme mit der Finanzierung des städtischen ÖPNV-Betriebs und -Ausbaus in München (einmal ganz abgesehen vom viel zu langsamen und unambitionierten S-Bahn-Ausbau durch den Freistaat). Sowohl Augsburg wie auch München sind von Fahrermangel, vor allem beim Bus, betroffen. In Augsburg steht mit der geplanten Ausdehnung des 5-Minuten-Takts bei der Tram auf 7,5 Minuten ein wesentlicher Baustein des ÖPNVs auf dem Spiel – der 5-Minuten-Takt hat wesentlich zu den Fahrgastzuwächsen seit Anfang der 1990er Jahre beigetragen.

Der attraktiven Gestaltung der Infrastruktur von Tram und Bus wird viel zu wenig Beachtung beigegeben. Hier bietet sich eine gute Möglichkeit zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV. Das betrifft vor allem die Haltestellen. Daneben ist bei der Tram auch durch die Verwendung von Rasengleisen eine deutliche optische Aufwertung des Straßenraums möglich. Gut gebaute Rasengleise (d.h. mit ausreichend dicker Erdschicht) können das Wasser

speichern und so zur Verbesserung des Mikroklimas beitragen.

Ein weithin bekanntes Vorbild ist die Gestaltung von Trambahnhaltestellen und Gleisanlagen in französischen Städten (siehe z.B. <https://tramway.at/frankreich/bestof.html> , <https://www.viennaslide.com/p/0520-france/BestOf/> , mehr Infos zum Thema Tram: <https://tramway.at/frankreich/index.html> ). Diesem positiven Beispiel wird hierzulande leider viel zu wenig gefolgt. Aber auch Forschungsprojekte wie das HUF (Hacking Urban Furniture) finden in der allgemeinen Diskussion zu wenig Widerhall (<http://www.hackingurbanfurniture.net/> ). Stattdessen dominiert eine fantasielose einheitliche Corporate Identity das Stadtbild und verhindert innovative Weiterentwicklungen.

Was soll im Rahmen der IBA behandelt werden?

Generell: Gestaltung von ÖPNV-Infrastruktur
Generell geht es um die Gestaltung der Infrastruk-

tur beim ÖPNV (bzw. Gestaltung des ÖPNV an der Oberfläche). Attraktiv gestaltete Haltestellen gewinnen Fahrgäste für den ÖPNV und verbessern seine Akzeptanz in der Bevölkerung. Die Vorteile der Rangesleise wurden bereits weiter oben angesprochen.

Neben der Gestaltung sind selbstverständlich auch



QUELLE © BENJAMIN NEUDECK, MÜNCHEN

Gare de Bordeaux Saint-Jean

Themen wie zum Beispiel Barrierefreiheit, Wetzschutz, ausreichendes Platzangebot und Fahrgastinformation zu berücksichtigen. In München wurde bisher der Gestaltung des ÖPNV zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet (Beispiele für positive Ausnahmen: Tram Cosimastraße, Brücke der Tram 23 über den Mittleren Ring).

München – Gestaltung des Bahnhofsumfelds

Zusätzlich stellt sich in München noch das Thema der Gestaltung des Bahnhofsumfelds, evtl. auch der Umbau Sonnenstraße im Zusammenhang mit dem ÖPNV.

Der Münchner Hauptbahnhof ist – neben seiner Funktion als Visitenkarte für die Stadt München – einer der größten Verkehrsknoten Europas, der auch an der Oberfläche eine entsprechende ÖPNV-Infrastruktur benötigt. Dazu gehört auch ein autofreier Bahnhofsplatz mit vier Trambahngleisen. So können auch die künftig vermehrten Anforderungen an die Kapazität des ÖPNV erfüllt werden. Wichtig ist hier eine attraktive Platzgestaltung, insbesondere rund um die Haltestellen. Die Herausforderung ist hier das Umfeld – das unter dem Bahnhofsplatz liegende U-Bahn-Sperrengeschoß erschwert eine Begrünung, die geplanten Glasfassaden des neuen Hauptbahnhofsgebäudes könnten durch ihre Monotonie sehr dominant wirken. Wichtig sind auch Maßnahmen zur Hitzeprä-

vention angesichts der wenigen Grünflächen um den Hauptbahnhof.

Augsburg – Gestaltung Ost-West-Achse

Ausgehend von den Chancen, die die Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof bietet, das Augsburger

Tramnetz von einem Stern zu einem echten Netz weiterzuentwickeln, bietet sich die Chance, die Ost-West-Achse städtebaulich aufzuwerten:

Die Verbindung Hauptbahnhof – wahlweise Prinzregentenstraße oder Fröhlichstraße – (Staatstheater) – Grottenau – Karlstraße – Leonhardsborg – Pilgerhausstraße soll im Hinblick auf weniger MIV und bessere Aufenthaltsqualität (weniger MIV-Fläche, mehr Bäume, mehr Platz für Fußgänger) umgestaltet werden. Eine neu zu bauende Trambahnstrecke verbessert die Anbindung von Lechhausen und entwickelt das Augsburger Tramnetz von

einem sternförmigen Netz weiter zu einem echten, vermaschten Netz mit mehr direkten Fahrbeziehungen für die Fahrgäste.

Die ANA (Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Augsburg e.V., <https://www.ana-ev.de/>) hat zusammen mit dem Forum Augsburg lebenswert im Jahr 2019 einen Vorschlag zur Umgestaltung vorgestellt: <https://forum-augsburg-lebenswert.de/2019/10/27/gemeinsamer-vorschlag-fuer-die-ost-west-achse/>. Auf diesem Konzept kann entsprechend aufgesetzt werden.

Die Betrachtung der Trambahnnetze in München und Augsburg zeigt, wo Verbesserungsbedarf für eine klimagerechte und fahrgastfreundliche Gestaltung von Haltestellen und Gleisanlagen besteht. Das Beispiel Frankreich zeigt, wie sich ein Ausbau des ÖPNV mit einer guten Gestaltung verbinden lässt. Diese Thematik soll entsprechend im Rahmen der IBA Metropolregion München aufgegriffen werden.

Andreas Barth ist Sprecher des Fahrgastverbandes PRO BAHN e.V.

Berthold Maier ist der Sprecher des Arbeitskreises ‚Attraktiver Nahverkehr‘ (AAN) im Münchner Forum e.V.

Jörg Schiffler ist 1. Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Augsburg e.V. (ANA).

„Natur- und Landschaftspark Isar – grünes Rückgrat der Metropolregion München“

Ein IBA-Projekt? Einladung zur Diskussion

WOLFGANG CZISCH UND MARTIN FOCHLER

Grundlage

Siedlungsentwicklung findet in der Landschaft statt. Die nachhaltige Kombination von Naturprozessen und Siedlungsbedürfnissen hat an vielen Orten IBA-Projekte geschaffen. Ein bekanntes Beispiel ist der Emscher Landschaftspark (1990 bis 1999), der aus einer Industriebrache eine nachhaltige Fluss- und Stadt-Landschaft schaffen wollte. In einem neuen Parktyp mit 420 Quadratkilometern wurden hier die Emscher und ihr Vorland in den Blick genommen und harmonisiert.

Die Metropolregion München steht vor der Aufgabe, die notwendige Siedlungsentwicklung mit der Erhaltung und Wahrung der besonderen Natur des Isar-Raumes zu verbinden.

Vorhandenes

Die Renaturierung der Isar nach dem Beschluss des Isar-Plans 1986 „Konzept zum Schutz und Wiederherstellung, zur Erhaltung und Erschließung der Isarraumes, der Auen und Hangkanten“ wurde von einer Vielzahl bürgerschaftlicher Engagements mitgetragen. Eine starke Tradition zum Schutz von Landschaft, Pflanzen und Tieren traf sich mit neu erwachendem Interesse an nachhaltiger Siedlungsentwicklung. Inzwischen ist die Fluss- und Auenlandschaft der Isar für die Bürger der Stadt München zum hochgeschätzten Erholungsgebiet geworden.

Ziel

Vielfältige Inanspruchnahmen des Isar-Raums durch Landwirtschaft, Gewerbe und Wohnen bringen den Naturraum Isar in Bedrängnis. Die IBA ist daher der richtige Ort, ordnend und nachhaltig, steuernd - angesichts der Klimaentwicklung - einzugreifen. Denn eine IBA verfolgt letztendlich die Idee, möglichst zahlreiche Akteure aus Gemeinden und Landkreise, auch entlang der Isar, zusammenzubringen. Das Park- und Pflegewerk, ergänzt durch Flächennutzungspläne und Landschaftspflege, sind Instrumente, Grundlagen für die Nachhaltigkeit der Siedlungsentwicklung zu schaffen.

Zur Sache

Transparenz: Eine Kultur der Zusammenarbeit hat sich rund um die Isar-Renaturierung entwickelt und bewährt. Wichtig für den Erfolg war Öffentlichkeit

der Planung, die immerhin für den Südabschnitt hergestellt werden konnte. Die Elemente eines Konzeptes „Naturpark Isar“ liegen in vielen Einzelteilen verstreut und auf viele Kompetenzen verteilt vor. Die Verständigung auf einen Gesamtplan für die Weiterentwicklung zum Naturpark würde allen Akteuren eine Orientierung bieten. Gegenwärtig ist die Situation unübersichtlich.

Umriss/Karte. Schon die Fixierung des Gebietes, die einem Naturpark zuzurechnen wäre, ist eine Herausforderung für die angrenzenden Gemeinden, sie würde aber alles, was mit der Nutzung zusammenhängt, in der Öffentlichkeit adressierbar machen.

Regeln/Flächennutzung. Im Gebiet eines solchen Natur- und Landschaftsparks gelten Flächennutzungsregeln, Teile sind z.B. als FFH-Gebiet ausgewiesen, in anderen Abschnitten gelten Parkpflegewerke, es gelten Vorschriften über den Schutz von Gewässern usw. Für die öffentliche Diskussion ist eine kommentierte Ausgabe eines Flächennutzungsplanes hilfreich.

Katastrophenschutz. Der Isarstrom ist eine Naturgewalt; der Klimawandel wird weitere wasserbauliche Maßnahmen erfordern. Eine Darstellung der bereits laufenden und geplanten Maßnahmen ist für die Diskussion unerlässlich.

„Natur“, „Landschaft“ und „Park“. „Natur“park verlangt, Naturkräften in gewissem Rahmen freies Spiel zu lassen, Pflanzen und Tieren Rückzugs- und Lebensräume zu bieten.

Landschaft bietet Raum für die landwirtschaftliche Nutzung.

Natur„park“ verweist auf die Menschen, die diese Gesamtkomposition gestalten, nutzen, pflegen und genießen.

Ein Park- und Landschaftspflegewerk mit entsprechender Wegführung, Gestaltung von Aufenthaltsorten – Ausblick, Spielplatz, Zugang zum Wasser – und Schonräumen für Pflanzen und Tiere würde das gewährleisten.

Akzeptanz, Partizipation. In der Phase der Planung und Durchführung der Isar-Renaturierung war das

Bürgerengagement treibende Kraft. Für eine Sicherung und nachhaltige Weiterentwicklung des guten Zustands wäre eine permanente Mitwirkung hilfreich. Zu überlegen wäre, ob für die abgrenzbaren Abschnitte eines Landschaftsparks Nachbarschaftsräte eingerichtet werden könnten. In München, um ein Beispiel zu skizzieren, von Beauftragten der jeweils angrenzenden Stadtbezirke getragen, offen für Mitwirkung der in diesem Gebiet tätigen und rührigen Nutzer, die einmal im Jahr einen Zustandsbericht erhalten und vorab Fragen an die Verwaltung stellen könnten.

IBA. Der IBA-Projektaufruf bezieht sich ausdrücklich nicht nur auf Projektträger, sondern auch auf Projektideen. Wir haben in den Arbeitskreisen Isar und Öffentliches Grün besprochen, dass ein so groß angelegtes Projekt nur erfolgreich sein kann, wenn es von den zivilgesellschaftlichen Akteuren entlang der Isar als Chance begriffen wird.

Der von der IBA gesetzte Zeitrahmen ermöglicht es, nach einer Phase des Sammelns von Ideen und Anregungen Anfang Oktober zu einem Workshop zwecks konkreter Ausformulierung einer IBA-Projektidee zusammenzutreten. (Zur Erinnerung: bis zum 15. Oktober 2024 sollen erste Projektideen eingereicht werden.)

Wolfgang Czisch, Politologe M.A., war Münchner Stadtrat von 1973 bis 1996, als solcher Korreferent im Referat für Stadtplanung und Bauordnung von 1984 bis 1996. Er war Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums von 1999 bis 2013. Er leitet die Arbeitskreise „Stadt: Gestalt und Lebensraum“ und „Isar“ des Münchner Forums.

Martin Fochler ist seit den sechziger Jahren in Arbeitszusammenhängen der Neuen Linken aktiv. Er arbeitet in den AKs „Stadt: Gestalt und Lebensraum“ und „Öffentliches Grün“ des Münchner Forums mit. Er war Mitherausgeber der Münchner kommunalpolitischen Zeitschrift „MitLinks für ein solidarisches München“ sowie der fortlaufenden „Studienreihe Zivilgesellschaftliche Bewegungen – Institutionalisierte Politik“, die vom Kurt-Eisner-Verein für politische Bildung in Bayern e.V. gefördert wird.

Zum Weiterlesen:

2023 erschien im Franz Schiermeier Verlag ein Auszug aus der UNESCO-Publikation „River Culture – Life as a dance to the rhythms of the waters“ als Sonderdruck.

Unter anderem mit Beiträgen von Klaus Bäumler und Wolfgang Czisch, herausgegeben vom Münchner Forum, ist der Sonderdruck auch online verfügbar unter:

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

Projekt-Kontakt (Stand: 30.07.2024): Wolfgang Czisch, AK ‚Isar‘, wolfgang.czisch@web.de; Klaus Bäumler, AK ‚Öffentliches Grün‘, baemler@maxvorstadt.net; Martin Fochler, AK ‚Öffentliches Grün‘, fochlermuenchen@gmail.com

Nächstes-Projekt-Treffen: Am Mittwoch, den 31. Juli um 18 Uhr, im Bootshaus bei den Naturfreunden, Zentralländstraße 16, (Wenige Minuten von der Haltestelle Thalkirchen Tierpark der U3)



Die Isar in München

Bürgerengagement als Motor der Fluss-Renaturierung

3 Vorwort der Herausgeber

5 UNESCO-Publikation River Culture, Life as a dance to the rhythm of the waters

7 Impressum

8 Einleitung zur Gesamtausgabe Karl M. Wantzen

10 Inhalt der Gesamtausgabe

12 Die Isar Gesellschaftliche Verantwortung als Motor der Fluss-Renaturierung

Auszug aus der UNESCO-Publikation:
River Culture, Life as a dance to the rhythm of the waters

Aude Zingraff-Hamed, Gerd Lupp, Klaus Bäumler,
Joshua Huang, Stephan Pauleit

45 Die Isar in München Urbane Natur- und Erholungsraum Von der „Pissrinne“ zum lebendigen Fluss Klaus Bäumler

55 Das Isarbett oberhalb, innerhalb, unterhalb der Stadt München Ein Plan zur Wiederherstellung, 13. April 1970 Alwin Seifert

65 Isar-Plan Konzept zum Schutz und Wiederherstellung zur Erhaltung und Erschließung des Isarraumes, der Auen und der Hangkanten Antrag Nr. 636 der Stadtratsfraktion der SPD vom 3. Mai 1985 Initiative: Wolfgang Czisch

Natur in der Stadt
Antrag Nr. 282 der Stadtratsfraktion der CSU vom 30. Juli 1984
**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung
und Bauordnung vom 4. Juni 1986**

99 Wasserkraft der Isar in finnischer Hand? Chance für Obere und Mittlere Isar gemeinsam nutzen! Klaus Bäumler

103 Gemeinsames Positionspapier zur Neukonzessionierung des Walchenseekraftwerk-Systems Bündnis Walchensee-Dialog 25.02.2021

144 Impressum

Die Bürgerinitiative „Mehr Platz zum Leben“ stellt sich vor beim Stadtpaziergang „Untergiesing wahrnehmen!“

Es gibt viele bürgerschaftliche Initiative in München, insbesondere in den Stadtteilen, die nicht immer in der gesamten Stadt bekannt sind. Die Bürgerinitiative „Mehr Platz zum Leben“ setzt sich seit 1996 für die Verbesserung der Lebensqualität in Untergiesing ein. Sie war maßgeblich an der Umgestaltung des Hans-Mielich-Platzes zum „Wohnzimmer des Viertels“ beteiligt und hat den Wochenmarkt ins Leben gerufen, sie organisiert Stadtteilstefte und andere Veranstaltungen, zum Beispiel Freiluftschachspiele, und bemüht sich um Belebung und Verschönerung im Viertel.

Die Brückengalerie am Candidplatz, der Startpunkt des Spaziergangs, wurde zuerst abgelehnt, doch nach Gesprächen und Verhandlungen wurden erst vier Säulen genehmigt, und nach vielen positiven Rückmeldungen, gab es das ok für alle Brückensäulen.



QUELLE © BÜRGERINITIATIVE „MEHR PLATZ ZUM LEBEN“

Flyer zur Brückengalerie am Candidplatz

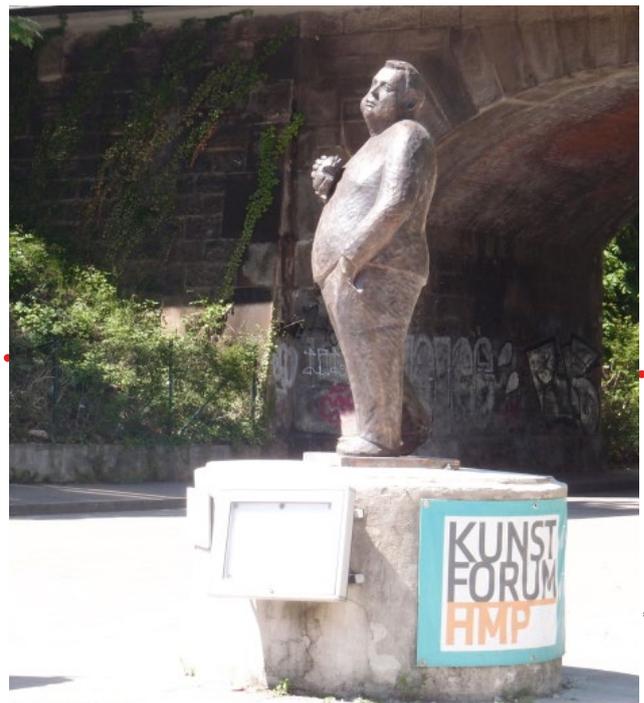
Die BI eroberte 1999 mit den Mini-Gärten den Gehweg in der Hans-Mielich-Straße zurück, Anfang Mai wurden die Pflanztröge wieder einmal in einer gemeinsamen Aktion mit verschiedenen Motiven bunt bemalt.



QUELLE © BÜRGERINITIATIVE „MEHR PLATZ ZUM LEBEN“

Mini-Gärten in der Hans-Mielich-Straße

Aus dem mobilen Christbaumständer, vom früheren gemeinsamen Christbaumschmücken, schuf 2007 das Kunstforum HMP temporäre Kunst im öffentlichen Raum mit wechselnden Ausstellern. Der letzte Christbaum, aus dem der Künstler Johannes Hofbauer eine „Binse“ schnitzte, steht immer noch im Garten des Caritas-Altenheim St. Franziskus. Aktuell ist die Bronze „Der Burger“, eine Umweltskulptur, von Jacob Wanninger ausgestellt.



QUELLE © BÜRGERINITIATIVE „MEHR PLATZ ZUM LEBEN“

Skulptur „Der Burger“ von Jacob Wanninger



Glücksbrunnen

Seit 2014 setzt sie sich für die ehemalige Bushaltestelle 58 ein und hat dort aus einer Asphaltwüste einen kreativen Treffpunkt geschaffen mit Mini-Gärten, kleinem Skulpturenpark, bepflanzten Glücksbrunnen und einer von namhaften Künstlern gestalteten Brückengalerie. Die neueste Installation des Giesinger Künstlers Nikolaus Keller kann begutachtet werden. Die Fundamente der S-Bahn-Installation wurden in einer viertelverbindenden Aktion von angrenzenden Initiativen und Vereinen geschaffen und dienen als Sitzgelegenheiten.

Es folgte eine Führung durch unsere Zwischennutzung in der Hebenstreitstraße 2, eine Fläche von 1500 m² mit Vorstellung von drei unterschiedlichen Jurten und verschiedenen Skulpturen. Die Künstlerin Rikki Reinwein stellte ihre zum Weltfrauentag kreierte Installation „365“ vor. 2012 wurde der BI die Zwischennutzung in der Hebenstreitstraße 2 vom Grundstückseigner angeboten. Dort finden zwischenzeitlich die unterschiedlichsten Freizeitangebote statt. Interessierte konnten an den Gitarre- und Tango-Workshops, die jeden Samstag stattfinden, kostenlos teilnehmen.

Melly Kieweg, BI „Mehr Platz zum Leben“



Jurte auf der Zwischennutzung in der Herberleinstraße 2

Arbeitskreise im Juli/August/September

Sie haben Lust, etwas für München zu tun? Unsere Arbeitskreise stehen Ihnen offen! Schreiben Sie uns gerne eine E-Mail an info@muenchner-forum.de . Alle Termine finden Sie auch hier: <https://muenchner-forum.de/veranstaltungen/>

Arbeitskreis ‚Öffentliches Grün‘ und ‚Isar‘

Leitung: Klaus Bäumler, Martin Fochler, Wolfgang Czisch
nächstes Treffen: 31. Juli, 18:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Nachhaltige Quartiersentwicklung‘

Leitung: Andreas Beaucamp, Bernhard Dufter
nächstes Treffen: 19. August, 19:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘

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

Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘

Leitung: Berthold Maier, Matthias Hintzen
nächstes Treffen: Do. 26. September, 18:30 Uhr,
per Videokonferenz



Zum Nachhören:

Sendung 07/2023

Barrierefreies Wohnen – ein Besuch im Kompetenzzentrum in München-Riem

Um den Alltag von körperlich und kognitiv eingeschränkten Menschen zu erleichtern, gibt es Hilfsmittel und Gestaltungsmöglichkeiten. Wie barrierefreies Wohnen aussehen kann, erklären Angelika Russ und Maria Ostermayer vom Kompetenzzentrum Barrierefreies Wohnen und stellen ihre Musterwohnung vor.

Sendung 04/2024:

(Un)Sichtbar – Über den geheimen Kampf mit sich selbst und der Umwelt

Jeder vierte Erwachsene in München hat ein dauerhaftes psychisches Leiden. Eine Studie des Instituts für Sozialplanung und Quartiersentwicklung (SIM) im Auftrag des Stadtrats macht u.a. sichtbar, dass Krankheit und Armut oft zusammenhängen. Wir diskutieren Handlungsempfehlungen an die Landeshauptstadt sowie an die zivilgesellschaftlichen Akteur*innen und stellen das partizipative Forschungsdesign vor.

Diese und weitere Sendungen finden Sie auf <http://muenchner-forum.de/im-radio/> 
sowie auf den gängigen Podcast-Plattformen.

Termine der kommenden Sendungen 2024: 12.8., 9.9., 14.10., 11.11. und 11.12. jeweils 19:00 Uhr

IMPRESSUM

STANDPUNKTE

ISSN 1861-3004

Münchner Forum – Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.

Schellingstr. 65, 80799 München

fon 089/282076, fax 089/2805532

email: info@muenchner-forum.de 

www.muenchner-forum.de 

www.facebook.com/muenchnerforum 

V.i.S.d.P.: Eric Treske

Redaktion: Anna-Lena Genz, Caroline Klotz, Dr. Annemarie Menke, Eric Treske

Layout: Anna-Lena Genz

Endredaktion: Eric Treske

Redaktionsschluss: 23.07.2024

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 