Standpunkte

04./05./06.2025

Zeitlos Aktuell

Cover:
oben: Planzeichnung zum Forum Maximilianstraße (1985) © Prof. Dr. Erwin Schleich
unten: Symbolbild Archiv © Münchner Forum

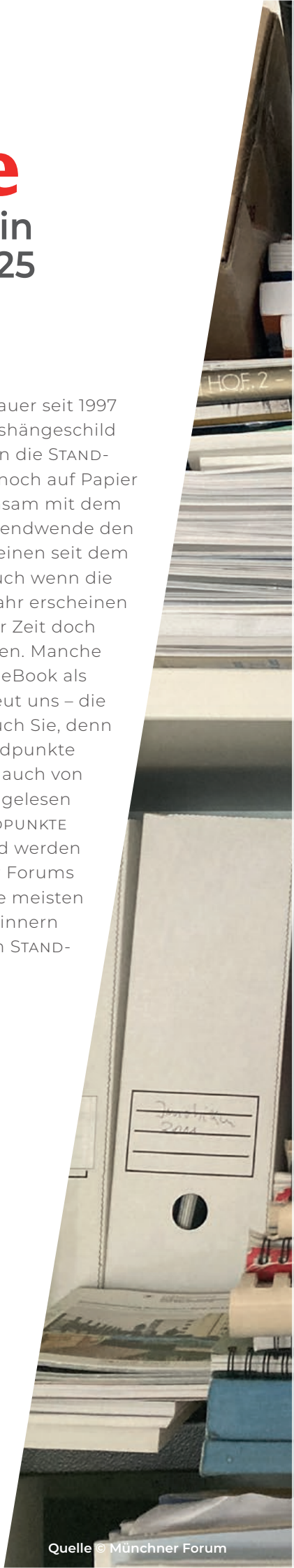
Standpunkte

Online-Magazin 04./05./06.2025

Liebe Leserin, lieber Leser,

seit fast drei Jahrzehnten, genauer seit 1997 sind die „Standpunkte“ das Aushängeschild des Münchner Forums. Wurden die STANDPUNKTE in ihren ersten Jahren noch auf Papier gedruckt, machten sie gemeinsam mit dem Münchner Forum zur Jahrtausendwende den Sprung ins Internet und erscheinen seit dem Jahr 2000 in digitaler Form. Auch wenn die STANDPUNKTE weniger oft im Jahr erscheinen als früher, sind sie im Laufe der Zeit doch immer umfangreicher geworden. Manche Ausgabe erinnert mehr an ein eBook als an ein Online-Magazin. Das freut uns – die Redaktion – und hoffentlich auch Sie, denn es zeigt, dass viele für die Standpunkte schreiben wollen und dass wir auch von vielen in der Stadtgesellschaft gelesen werden. So sehr sind die STANDPUNKTE ein regelmäßiger Begleiter und werden als das Medium des Münchner Forums wahrgenommen, dass wohl die meisten von uns sich gar nicht mehr erinnern können, was eigentlich vor den STANDPUNKTEN kam.

.... Fortsetzung folgt auf Seite 4...



Quelle © Münchner Forum

MÜNCHNER FORUM
Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.

Zeitlos Aktuell

MICHAEL SCHNEIDER
Schatzsuche in der Schellingstraße 4

STANDPUNKTE 01/2001
Hoch hinaus 5

BERICHTE UND PROTOKOLLE, 12/1973
Bestimmen Großunternehmen die Münchner Stadtentwicklung? 6

BERICHTE UND PROTOKOLLE 01/1992
Wie viel Baukultur verträgt Münchens Stadtbild? 13

STANDPUNKTE 03/2015
Abschied von der Stadt? 15

STANDPUNKTE 11/2014
Freiham – Überlegungen zu einem neuen Stadtquartier in München 19

BERICHTE UND PROTOKOLLE 12/1981
Parklizensierung im Lehel 23

ARGUMENTE UND KOMMENTARE 01/1985
Forum Maximilianstraße 29

BERICHTE UND PROTOKOLLE 11/1997
Bauen für die Zukunft – mobil, flexibel, autofrei 35

BERICHTE UND PROTOKOLLE 01/1979
Der Marienhof – Ein ewiges Provisorium? 40

SAMMLUNGSREIHE NR. 12, 1974
Qualitatives statt quantitatives Wachstum 45

Münchner Forum intern 49

Stadtspaziergänge 2025 52

Arbeitskreise im Mai/Juni

Forum aktuell auf LORA 92,4

Impressum

Schatzsuche in der Schellingstraße

...Fortsetzung von Seite 3...

Seit seiner Gründung im Juli 1968 ist das Münchner Forum publizistisch tätig. Ab 1969 erschien die Reihe „Berichte und Protokolle“ in 127 Ausgaben (Heft 1: Die Fußgängerzone in München-Funktionen, Probleme, Auswirkungen auf die City-Entwicklung) bis zum letzten Heft 1998 (Heft 127: Beteiligung zwischen Lust und Frust. Erfahrungsaustausch für Bürgerinnen, Bürger und Initiativen). Im Olympiajahr 1972 gesellte sich mit den „Argumenten und Kommentaren“ eine zweite Reihe zu den „Berichten und Protokollen“, die mit 64 Ausgaben bis zum letzten Heft 1997 sich als fast ebenso langlebig erwies. Fast zwei Jahrzehnte lang gab es daneben auch noch die „Sammlungsreihe“, deren thematische Spannweite vom Altstadtring Nordost (Heft 1 von 1970) bis zu Kinderspielplätzen aus Sicht der Mütter und Väter (Heft 32 von 1989) reichte. So gesehen haben die STANDPUNKTE gleich drei Vorläufer.

Warum können wir Ihnen das alles erzählen? Vor sieben Jahren hat unsere damalige Geschäftsführerin Dr. Michaela Schier in der Geschäftsstelle ein Digitalisierungsprojekt gestartet und alle Hefte der „Berichte und Protokolle“, der „Argumente und Kommentare“ und der „Sammlungsreihe“, die in unserem Archiv auffindbar waren, digitalisieren lassen. Vielleicht ist es Ihnen schon einmal aufgefallen: Auf unserer Website finden Sie eine Liste aller Ausgaben dieser Reihen. Wenn Ihnen ein Titel Appetit macht, stellt ihn unsere Geschäftsstelle gern digital bereit; für die Forschung, aber auch zum Nachlesen und Nachdenken darüber, was seither so alles geschehen ist.

Keine große Debatte gab es, wie es mit München weitergehen soll, ohne dass das Münchner Forum daran beteiligt war. Unsere Veröffentlichungsreihen, sie sind der Spiegel der Stadtentwicklung und daher für das Münchner Forum, aber auch für die gegenwärtige und zukünftige Forschung, von unschätzbarem Wert. Ein Wort ging uns immer wieder über die Lippen, als wir uns in der STANDPUNKTE-Redaktion im Herbst 2024 zum ersten Mal an die Inhaltsverzeichnisse der alten Reihen machten: Schätze sind es, die das Münchner Forum hier hütet, die aber gehoben und hergezeigt werden wollen, die funkeln und blitzen und manchmal auch kratzen und bissig sind. Geheimnisvoll klang einiges, manches war, ohne die zeitgenössische Debatte zu kennen, nicht mehr verständlich, doch eher kurzlebig und ohne langfristige Nachwirkung manch anderes, dabei doch überraschend vieles bis heute aktuell und frisch geblieben.

So haben sich Dr. Annemarie Menke, Paul Pfeilschifter und ich in die Schatzkammer begeben, um Ihnen in dieser Ausgabe der STANDPUNKTE eine kleine Auswahl – und glauben Sie uns, es ist wirklich nur eine ganz kleine Auswahl – zu zeigen, die die Jahre 1973 bis 2015 und damit doch mehr als vier Jahrzehnte Stadtentwicklung umfasst und wir hoffen, dass wir Sie neugierig machen, selbst auch einmal auf die Suche zu gehen. Sie werden dabei auch vielen Menschen begegnen, die dem Münchner Forum eng verbunden waren, die sich viele Jahre für München engagiert haben, die Diskussionen angestoßen und vorangetrieben haben, Unruhestiftern im besten Wortsinne, allen voran, um hier nur einen zu nennen, Karl Klühspies, der unermüdlich ungemütlich war, ein Freigeist, der zuspitzen konnte, der Probleme auf den Punkt brachte und trotz allem zusammen mit dem Münchner Forum einige schmerzende Niederlagen erlebte. Der Blick ins Archiv ist ein Rückblick auf unsere Wegbereiter und Pioniere, auch einige, von denen wir seither schweren Herzens Abschied nehmen mussten. In ihren Debattenbeiträgen, in der Wahl ihrer Themen, in der Art und Weise, wie sie eine Sache angingen, sich rieben und einmischten, leben ihre Gedanken wieder auf.

Damit die Tür zur Schatzkammer für unsere Leserinnen und Leser dauerhaft geöffnet bleibt, bereichern wir die STANDPUNKTE zukünftig um eine Rubrik „Zeitlos aktuell“, in der wir Ihnen regelmäßig einen ganz besonderen Archivschatz präsentieren werden.

Viel Entdeckerfreude wünscht Ihnen nun das Redaktionsteam der STANDPUNKTE,

Dr. Annemarie Menke, Paul Pfeilschifter, Michael Schneider

Georg Kronawitter – Hoch hinaus

Standpunkte 01/2001

Paul Pfeilschifter

STAND-punkte

Eine Publikation des Münchner Forums

Stadt neu diskutiert Hoch hinaus? München und die Hochhausplanungen

Bürgerbeteiligung aus dem Prüfstand

Wohnungsnot - Start up in die neue Armut?

Stadt als Kapitalanlage

Von der Stadiondiskussion zur Sportstadtdebatte

Münchner Forum Aktivitäten

MÜNCHNER FORUM

48.500 Unterschriften haben die Initiatoren der Bürgerinitiative HochhausSTOP am Montag, den 31.03.2025, dem Kreisverwaltungsreferat übergeben. Ziel ist es, einen Bürgerentscheid zu erreichen, um die Höhe der zwei an der Paketposthalle geplanten Hochhäuser anstatt der bisher geplanten 155 m auf maximal 60 m zu begrenzen. Klingt vertraut? Ist es auch. Bereits zu Beginn der 2000er-Jahre wurde in München intensiv über das Für und Wider von Hochhäusern diskutiert, in erster Linie im Hinblick auf die Wirkungen auf das Stadtbild.

Konkret entzündete sich die Debatte damals vor allem am Bau der Highlight Towers und des Hochhauses Uptown München sowie an den Planungen der Siemens-Hochhäuser und dem Hochhaus des Süddeutschen Verlags. Alt-Oberbürgermeister Georg Kronawitter legte im nachfolgenden Artikel bereits 2001 seine Gedanken zur Thematik dar und nahm, wie wir heute wissen, damit den Kerninhalt des Bürgerentscheids von 2004 vorweg, der mit einer hauchzarten Mehrheit von 50,8% die maximale Höhe von Hochhäusern vorerst auf 99 m, also die Turmhöhe der Frauenkirche, begrenzte. Ob es dieses Mal zu einem ähnlichen Krimi an der Wahlurne kommt? Die kommenden Monate werden es zeigen - und verdeutlichen damit einmal mehr die zeitlose Aktualität des Themas Hochhäuser in München.

Stadt neu diskutiert

Hoch hinaus? Hochhäuser in München

Georg Kronawitter

Die Kernfrage kann nur lauten: Wie soll unser München in 20, in 50, in 100 Jahren aussehen? Soll unsere Stadt, die auf dem Wege zur High-Tech-Metropole ist, auch ein neues Gesicht, ein High-Tech-Gesicht bekommen? Soll es eine beliebige Hochhausstadt mit veramerikanisiertem, internationalem Charakter werden, wie es weltweit Hunderte gibt? Genügt es uns schon, wenn Hochhäuser hoch sind, ob "Vierkantbolzen" oder einsame "Spargelstangen", nach dem Motto: Endlich ist auch München eine Hochhausstadt? Oder soll München sein bis heute unverwechselbares Gesicht weiterhin bewahren?

Für mich steht fest: München darf durch den ungezügelten Wildwuchs von überdimensionalen Hochhäusern seine "städtebauliche Seele" nicht verlieren.

Der legendäre Nachkriegsoberbürgermeister Thomas Wimmer ließ gegen heftigen Widerstand die zerbombte Innenstadt wieder naturgetreu aufbauen. Weil er die Trümmer nicht wegräumte, um mitten durch München Platz für Autos zu schaffen, wurde er von Zeitgeistarchitekten und Zeitgeistpolitikern als "kleinkarierter Dorfbürgermeister" beschimpft. Heute wissen wir: München verdankt seine Unverwechselbarkeit und seinen Charme in hohem Maße dem historischen Aufbau der Altstadt und dem bis jetzt behutsamen Umgang mit der Stadtsilhouette.

1973 konnte ich nach der Paris-Informationsfahrt des Plannungsausschusses einen absoluten Konsens für den Bau von Hochhäusern herbeiführen. Als "München-Maß" für die Höhe sollte unser Dom Richtschnur sein. Dieser Konsens hat über ein Vierteljahrhundert gehalten.

München kann heute auf ein paar besonders attraktive Hochhäuser verweisen, die sich gut in die Stadtsilhouette einfügen: der BMW-Vierzylinder (1970, Amtszeit Dr. Vogel) und das Hypohochhaus (1975, meine

1. Amtszeit) wurden mit hohem Qualitätsanspruch gebaut. Sie wurden zu repräsentativen "Kathedralen" großer Firmen. Heute dagegen werden Hochhäuser als bloße Vermieterobjekte geplant. Von den Investoren wird höchste Rendite, nicht höchste Qualität verlangt. Größtmögliche Geschoßfläche wird mit massivem Druck auf Verwaltung und Stadtpolitik auch durchgesetzt: ein widerliches Feilschen!

"Bauträger gestalten München" hat eine Broschüre des Planungsreferates zur Überschrift. Was dabei herauskommt, kann man am Georg-Brauchle-Ring sehen: eine Verdichtungsorgie auf engstem Raum: 93.000 qm Geschoßfläche für 4.000 Büroarbeitsplätze aber nur 100 Wohnungen. Ein klobiger 146 Meter hoher Turm und ein knappes Dutzend 30 Meter (!) hoher "Flachbauten", kurz: ein wüstes Geklotze.

Zurecht stellt der frühere sensible Kreisheimatpfleger, Herr von Branca fest, "daß eine Stadtsilhouette ein empfindliches Gesamtprofil" darstellt. Dies gelte "für Hochhausbauten sowohl was ihre Höhe, ihre gestalterische Qualität und ihre Positionierung betrifft". Nur eine erneute klare Höhenfestlegung kann die jetzt erkennbare Beliebigkeit bei der Hochhausplanung beenden. Der in der Stadtgestaltungskommission schon vorweggenommenen "münchenfeindliche Quantensprung" auf 200 Meter Höhe und mehr darf nicht zum Zuge kommen.

München ist nicht nur eine alte Residenzstadt mit einer besonderen Baustruktur und Baukultur. München gilt auch als die "nördlichste Stadt Italiens". Italienische Städte mit historischer Bausubstanz wie Rom, Florenz, Siena u. viele andere hüten ihr jahrhundertealtes historisches Stadtbild, indem sie nicht nur im Kernbereich der Stadt, sondern auch außerhalb Hochhäuser nicht zulassen, um das attraktive Stadtbild zu bewahren.

München soll sich nicht nach Chicago, London oder Frankfurt orientieren, sondern nach Paris, Rom bzw. anderen Städten mit historischer Bausubstanz.

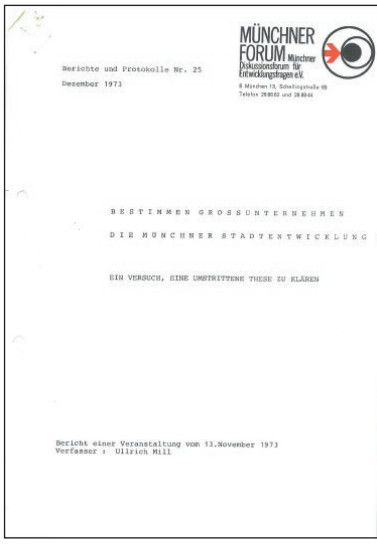
Jetzt ist eine ausführliche, auf bester Basis angelegte Grundsatzdiskussion dringend geboten. Und natürlich auch Informationsfahrten in Hochhaus-Städte wie z.B. Frankfurt, La Defense (Vorstadt von Paris) oder London, aber auch in hochhausfreie Städte wie Rom, Florenz oder Paris. Der Stadtrat soll in Zukunft nicht mehr vom grünen Tisch aus entscheiden müssen.

Bestimmen Großunternehmen die Münchner Stadtentwicklung?

Berichte und Protokolle, 12/1973

Michael Schneider

Es muss die Luft ganz schön geknistert haben am Abend des 13. November 1973, als das Münchner Forum zur Diskussion ins Amerika-Haus am Karolinenplatz einlud. Heinz Noris, der Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern, tadelte das Münchner Forum, es gebe mit dieser Veranstaltung „eine Plattform für ideologisch-politische Grundsatzdebatten" ab. Knackig war sie, die Frage, und SPD-Stadtrat Siegmar Geiselberger tat in seinem einführenden Beitrag auch alles dafür, dass es kein langweiliger Abend wurde. Mao-Bibeln hatte er zwar keine zu verkaufen, sehr zur Enttäuschung einiger wirtschaftsliberal gesinnter Zwischenrufer, dafür einige unangenehme Thesen darüber, wie sich das Interesse der Kapitaleigner in der Stadtplanung Gehör zu verschaffen weiß. Auch die Süddeutsche Zeitung bekam von Geiselberger eine verpasst, sei sie doch selbst ein privatwirtschaftliches Unternehmen. Moderiert wurde der Abend vom Programmausschussvorsitzenden


MÜNCHNER FORUM Münchner Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.

Berichte und Protokolle Nr. 25
Dezember 1973

BESTIMMEN GROSSUNTERNEHMEN
DIE MÜNCHNER STADTENTWICKLUNG

EIN VERSUCH, EINE UMSTRITTENE THESE ZU KLÄREN

Bericht einer Veranstaltung vom 13.November 1973
Verfasser : Ullrich Mill

Friedrich Mager, der früher selbst bei der Süddeutschen Zeitung gearbeitet hatte und bestätigte, dass das große Geld mehr als einmal seinen Einfluss in der Berichterstattung geltend gemacht hatte. Die Diskussion endete damals unentschieden, kann aber jederzeit wieder eröffnet werden, wenn in der Überschrift die Großunternehmen durch die Investoren ersetzt werden.

BESTIMMEN GROSSUNTERNEHMEN DIE MÜNCHNER STADTENTWICKLUNG ?

Ein Versuch, eine umstrittene These zu klären

E I N L E I T U N G

Waren die bisherigen Veranstaltungen des Münchner Forum weitgehend von konkreten, meist sogar stadtteilbezogenen Kontroversen bestimmt (etwa Rangierbahnhof Allach - Sanierung Pasing), so greift das Münchner Forum mit dieser Diskussion ein Thema auf, das in seiner Fragestellung den Bereich der rein bautechnischen Stadtplanung in München überschreitet.

Sicher wurden auch bei anderen Themen allgemeine gesellschaftliche Momente in der Diskussion mit angesprochen; die grundsätzliche Fragestellung dieser Veranstaltung ist aber ein Novum. Sie entspricht jedoch voll der Satzung des Münchner Forum, nach der "Erkenntnisse, Erfahrungen und Meinungen auf allen Gebieten, die für die künftige Entwicklung Münchens und der Region von Bedeutung sind" diskutiert werden sollen, insbesonders "aus den Bereichen der Wirtschaft, des Verkehrs, der Soziologie, der Futurologie,...der gesellschaftlichen und kulturellen Belange". So sollen die Bürger "zur Mitarbeit und zum Mitdenken bei konkreten Planungen, aber auch im Grundsätzlichen geführt werden". Darüber hinaus überschreitet das Thema dieser Veranstaltung den rein städtischen Bereich, auch wenn es ausdrücklich von Münchner Stadtentwicklung spricht. Dies ist kein Novum in der Geschichte des Münchner Forum, wie die erste Regionalpolitische Tagung schon vor einem Jahr gezeigt hat.

Die Veranstaltung, die von vornherein nur als "Versuch" angesehen wurde, "um eine umstrittene These zu klären", war gut besucht. Offensichtlich reges Interesse an einer Kontroverse Geiselberger - Noris füllte den Saal schon gut eine Stunde vor Beginn. Umso erstaunlicher war der sachliche, wenn auch von gelegentlichen, bissigen Zwischenrufen unterbrochene Verlauf des Abends; die "umstrittene These" allerdings wurde nicht geklärt - es blieb bei einem Versuch.

Ullrich Mill

Stadtrat Siegmar Geiselberger
Thesen zur Fragestellung:

Offensichtlich fasste ein Teil des Publikums das Referat Geiselbergers als einen Versuch auf, links-ideologische Thesen und Schlagworte zu verkaufen. Den Zuruf, er solle doch gleich Mao-Bibeln verkaufen, konterte Geiselberger mit der Bemerkung, die Zwischenrufer sollten auf das Referat von Herrn Noris warten, wenn sie unter Toleranz nur das Akzeptieren gleicher Meinungen verstünden: "Bei Herrn Noris werden Sie schon hören, was Sie hören wollen". Es sei doch nicht zuviel verlangt, auch einmal Dinge anzuhören, die zunächst fremd erschienen und eventuell Denkanstösse liefern könnten. Man solle doch wenigstens die Toleranz des Zuhören-könnens aufbringen.

Zu Beginn seines Referates machte Geiselberger klar, dass es ihm nicht um die direkte Einflussnahme von Unternehmen auf Einzelentscheidungen gehe; danach zu suchen sei "oberflächlich", zudem seien solche Fälle selten und schwer aufzuzeigen. Ihm gehe es vor allem darum, zu zeigen, dass das in der BRD herrschende kapitalistische Wirtschafts- und Gesellschaftssystem den Unternehmen schon weit vorher einen Einfluss ermögliche, "der die Grenzen möglicher Entscheidungen der Gemeinden und Städte in Fragen der Kommunalpolitik sehr eng zieht". Nicht das Interesse der Bürger, sondern das Interesse des Kapitals beeinflusse weitgehend kommunalpolitische Entscheidungen.

Zur Erhärtung dieser These nannte Geiselberger folgende Punkte:

1. Menschliche Arbeitskraft sei in diesem System nur ein Kostenfaktor, keine menschliche und gesellschaftspolitische Aufgabe. Die Folge sei, dass die Kommunen, die vor allem die Aufgabe hätten, für Wohnungen, soziale und kulturelle Einrichtungen zu sorgen, nur die gerade notwendigsten Mittel dafür erhielten. Der Steueranteil der Kommunen betrage nur 13% bei etwa 60% aller öffentlichen Investitionen, die ihnen zufielen.

2. Zuschüsse des Bundes an die Kommunen begünstigten vor allem Infrastrukturinvestitionen, die am Interesse des Kapitals orientiert seien.

3. Grossunternehmen seien in ihren Investitionsentscheidungen praktisch nicht eingeschränkt. Damit bestimmten sie Wachstum und Struktur der Gemeinden und Städte. Für die daraus nachfolgenden Infrastrukturmassnahmen seien aber nicht sie, sondern die Kommunen zuständig.

4. Auf Grund des kapitalistischen Gesellschaftssystems würden für Infrastrukturmassnahmen die geringstmöglichen Mittel zur Verfügung gestellt; sie brächten von Ausnahmen abgesehen nämlich keinen Gewinn. Gewinnbringende Investitionen seien den Kommunen untersagt; im Gegenteil versuchten private Unternehmen die Kommunen noch aus diesen zu verdrängen (Münchner Elektroenergieversorgung).

5. Ausbildungseinrichtungen hätten nur die kurzfristige Verwertbarkeit der menschlichen Arbeitskraft zum Ziel, nicht aber die Entwicklung eines kritischen gesellschaftlichen Bewusstseins und die Befähigung zu demokratischer Mitbestimmung.

6. Bevölkerungsgruppen, die nicht unmittelbar für die Produktion eingesetzt werden könnten (Jugendliche,Kranke, Alte), bildeten sehr schlecht versorgte Randgruppen der Gesellschaft.

7. Gesetze und Rechtsprechung begünstigten das Privateigentum (Beispiel Baurecht, Grundbesitzer). Der Einfluss von Grundbesitzern könne etwa auf zweierlei Weise erfolgen:
Restriktiv (Sperrung der schönsten Erholungsflächen an Bayer. Seen für die Allgemeinheit - Blockierung für Verkehrswege geeigneter Grundstücke aus Spekulationsgründen); ankurbelnd: volle Ausnutzung grosser Flächen mit bisher nicht voll ausgenütztem Baurecht.

8. Durch die Schaffung neuer Arbeitsplätze vor allem für unqualifizierte Arbeitskräfte seien die Grossunternehmen wesentliche Ursache für das jahrelang anhaltende Wachstum Münchens und die dadurch ausgelösten Nachfolgeprobleme. Die Stadt habe keinen Einfluss, dass krisensichere, qualifizierte Arbeitsplätze vorrangig geschaffen würden, um auf diese Weise mehr Mittel für Infrastrukturinvestitonen zu bekommen.

9. Die Stadt wiederum sei von den Grossunternehmen schon aus dem Grund abhängig, weil sie den grössten Teil des Steueraufkommens aus der Gewerbesteuer beziehe. Sie sei darum gezwungen, den Unternehmen weitreichende Zugeständnisse zu machen.

1o. Der Druck der Profitinteressen grosser Unternehmen habe vor allem hinsichtlich des Verkehrsausbaus den Rahmen für mögliche Entscheidungen einseitig festgelegt. Jahrelan sei der Individualverkehr weit mehr gefördert worden als der Massenverkehr.

Direkter Einfluss

Er denke hier nicht an Beraterverträge und Bestechungsgelder. Ein gefährlicher direkter Einfluss geschehe durch die Münchner Presse zum Beispiel. "So einfach ist das". Sie sei ja ebenfalls "ein am Profit orientiertes Unternehmen und ausserdem auf Anzeigen angewiesen". Sie repräsentieren nicht eine öffentliche Meinung, sondern eine "veröffentlichte Meinung", gemacht von den grossen Unternehmen. Durch einseitige Stellungnahmen bei politischen Auseinandersetzungen werde ein nicht zu unterschätzender Druck von der Seite der Presse ausgeübt.

Auch von der Verwaltung würden die Interessen der Unternehmen gezielt unterstützt durch:

a. den einseitig angewandten Begriff "Vertreter öffentlicher Belange" (Bezirksausschüsse und Bürgerinitiativen werden nach offiziellem Sprachgebrauch nicht dazu gerechnet);

b. ungenügende Information des Stadtrates, der keine Alternativen erhalte, in denen die unterschiedlichen Interessen von Wirtschaft und Bevölkerung klar auseinandergehalten würden;
c. einseitige Bevorzugung von Wirtschaftsorganisationen bei der Einladung zu Stellungnahmen.

Dieses Entgegenkommen der Verwaltung sei nach Geiselberger zum Teil durch den sich erfahrungsgemäss durchsetzenden Druck der Unternehmen zu erklären, zum Teil auch durch den guten Willen, zum Besten der Stadt arbeiten zu wollen. Er appelliere darum an die Verwaltung, sich in Zukunft genau zu überlegen, was wirklich das Beste der Stadt und aller ihrer Bürger sei.

IHK - Vizepräsident Heinz Noris

Anti-Thesen:

Nach dem Vorwurf zu Beginn seines Referates, dass Münchner Forum gebe mit dieser Veranstaltung eine "Plattform für ideologisch-politische Grundsatzdebatten" ab, forderte Noris, man solle doch beim Thema bleiben und nicht über Vor- und Nachteile bestehender oder erwünschter Wirtschaftsvorstellungen reden. Er werde die Themenfrage im Saldo verneinen und nenne folgende Begründung:

1. Die Münchner Stadtentwicklung werde grundsätzlich vom Parlament der Stadt bestimmt.

2. Die wirtschaftenden Bürger, auch die Grossunternehmer, hielten sich strikt an Gesetze und Verordnungen; ob man das auch bei allen Stadtratsbeschlüssen sagen könne, sei strittig (Rosa Plan).

3. In unserer demokratischen Staatsordnung hätten alle Bürger das Recht, sich an politischer Meinungsbildung zu beteiligen und ihre Interessen zu vertreten, auch die Unternehmer.

4. Die Münchner gewerbliche Wirtschaft habe zu keinem Zeitpunkt Einfluss auf die Gestaltung des stadtplanerischen Geschehens genommen.

5. Die Unternehmer seien sicherlich Faktoren im Rahmen der Entwicklung Münchens gewesen; sie hätten vor allem durch die Schaffung von Arbeitsplätzen Wohnraum, Erwerbsmöglichkeiten und die nötigen Mittel für Verwaltung und Infrastruktur geschaffen. Sie hätten aber nie eine Sonderstellung eingenommen.

6. Auch in der gegenwärtigen Entwicklung Münchens seien die Unternehmer ein positiver Faktor, der mithelfe, zusammen mit der Stadt das Ziel einer Beruhigung, Verbesserung und Begrenzung des Wachstums anzusteuern. Kein Münchner Unternehmer werde sich dem widersetzen; sie hätten ausserdem nicht die politischen Machtmittel dazu.

7. Ein Grund dafür sei, dass die Wirtschaft entgegen vielen Behauptungen keine Monopole habe, sondern Konkurrenz. Diese Konkurrenz, steigende Kosten, Hochzinskredite usw. brächten viele Unternehmen in arge Bedrängnis.

9. Es sei festzustellen, dass der Zuzug von Firmen nach München abgesehen von allerdings gewichtigen Ausnahmen nicht allzu gross gewesen sei. Die meisten Münchner Unternehmen seien auch schon vor dem Krieg hier ansässig gewesen. Man könne nicht von Einflussnahme reden, wenn ihre alten, gewachsenen Standorte heute in neu ausgewiesene Wohngebiete ausstrahlten.

1o. Das Steueraufkommen der Stadt sei nach den bestehenden Gesetzen und dem Verteilerschlüssel ungerecht und unzureichend.

Zusammenfassend könne er sagen:

Die Münchner Unternehmer seien ein integraler Bestandteil der Stadt ohne Sonderrechte oder Vorrechte. Es sei unsinnig, diese Bürgergruppe aus der Stadtentwicklung ausklammern zu wollen, oder ihre Zusammenarbeit mit Vertretern der Stadt in ein Freund-Feind Verhältnis umwandeln zu wollen. Noch gelte die demokratische Ordnung, die freie Meinungsäusserung, Mehrheitsentscheidungen und Minderheitenschutz garantiere. Sollte dies nicht mehr zutreffen, hätte das Thema lauten müssen: " Wird die Münchner Stadtentwicklung durch ein Politbüro bestimmt ?"

Bürgermeister Helmut Gittel

Eine städtische Stellungnahme:

Bürgermeister Gittel wollte sein Referat vor allem nicht als städtische Stellungnahme,sondern als Stellungnahme eines Vertreters der Stadt verstanden wissen. Aus dieser Sicht müsse er beiden Vorrednern zum Teil Recht geben, zum Teil müsse er aber auch Abstriche an den geäusserten Thesen machen. Alles in allem wirkte die Stellungnahme des Bürgermeisters mildernd und vermittelnd.

Nach einer Definition des Begriffes "Grossunternehmen" an Hand des Gewerbesteueraufkommens stellte Gittel fest, dass es in München danach nur dreissig Grossunternehmen gäbe, die etwa 6oooo mittleren und kleinen Unternehmen gegenüberständen; die Grossunternehmen brächten allerdings 29% des gesamten Gewerbesteueraufkommens auf. Von einer Einflussnahme dieser Unternehmen in den letzten 1o Jahren in München habe man aber nicht reden können. Zwar stimmer er in manchen Punkten Geiselbergers Thesen zu, besonders wenn man von Städten und Gemeinden allgemein rede, aber in "München ist doch vieles anders". Vor allem verteidigte er den Stadtrat, der seine Entscheidungen "nach bestem Wissen und Gewissen ohne Bestechungsskandale" fälle.

Bei allen Angeboten der Stadt an die Industrie sei es darum gegangen, sichere und umweltfreundliche Arbeitsplätze zu schaffen, nicht darum, den Grossunternehmen Möglichkeiten zur Einflussnahme zu geben. Der Firma Siemens sei zum Beispiel in Perlach von der Stadt weit weniger an Vorleistungen angeboten worden, als es andere Städte getan hätten. Die Gewerbesteuer sei zudem ein Ausgleich für die Belastungen der Gemeinden durch die Betriebe; die Stadt München schrecke vor einer Erhöhung der Gewerbesteuer jedenfalls nicht zurück, weil die Gefahr der Abwanderung angedroht worden sei. Andererseits, hob Gittel hervor, sei mit Hilfe der Industrie und der Wirtschaft bei der Planung der Trabantenstadt Freiham dieser Bereich der Spekulation entzogen worden; die Unternehmen seien also nicht immer und überall die Buhmänner.

Das einzige Grossunternehmen, dass die Stadtentwicklung entscheidend beeinflusst habe, scherzte Gittel, sei "Olympia 1972" gewesen.

Diskussion

In der Diskussion ging es dann um spezifisch Münchnerische Probleme und Konfliktfälle. Bemerkenswert war die Stellungnahme von Dir. Peisl (Siemens), der ganz bewusst im Gegensatz zu Geiselberger und Noris voller Stolz feststellte, dass die Grossunternehmen die Stadtentwicklung positiv beeinflusst hätten, eine Bemerkung, die Diskussionsleiter Mager später als bemerkenswert deutlich und erfreulich herausstellte. Dieser Einfluss, meinte Peisl, sei die materielle Basis für die errreichte Lebensqualität in München gewesen. Entschieden müsse sich Siemens gegen den Vorwurf der Grundstücksspekulation wehren: "Wir kaufen ein Grundstück, um darauf ein Geschäft zu machen, aber kein Grundstücksgeschäft." Sicher sei nicht überall alles in Ordnung; bei Reformen solle man aber nicht den Rahmen des bestehenden Wirtschaftssystems verlassen.

Dass den Münchner Bürgern nicht alles in Ordnung schien, machte der Vorwurf aus dem Publikum deutlich, die Grossunternehmen stellten ganze Stadtteile auf den Kopf und dies nicht zum Wohle der Stadt, wie Beispiele aus der Maxvorstadt und Schwabing zeigten.

Noris, der sich entschieden gegen diesen Vorwurf wehrte, stellte erneut fest, dass sich die Unternehmen strikt an den Stadtentwicklungsplan hielten. Er halte darüber hinaus eine generelle und abrupte Wachstumsbremsung für gefährlich, wie sie der Rosa Plan anstrebe; er gefährde vor allem kleine und mittlere Unternehmen, die auf der Suche nach besseren Arbeitsplätzen seien. Der Rosa Plan drehe die Entwicklung im Gegenteil um und bringe die Gefahr der Verödung mit sich. Auch müsse sich die Wiederherstellung alter Verhältnisse in Grenzen halten: "Man kann doch nicht auf Rothenburg ob der Isar oder auf Bad Rentnerglück zurückschalten". Vorwürfe erhob Noris erneut gegen den Stadtrat, der seiner Meinung nach nicht immer im Rahmen bestehender Gesetze handle.

Gegen die Behauptung, der Rosa Plan drehe die Entwicklung um, protestierte Geiselberger: "Hier soll nichts geändert werden, es soll eine unheilvolle Entwicklung gestoppt werden". Scharf attakkierte er einige Grundstücksspekulanten, die durch teure Neubauten in Altbaugebieten ohne Rücksicht auf alteingesessenen Bewohner das grosse Geld zu machen hofften. Sanierung sei zwar oft nötig, die neuen Mietkosten aber stünden in keinem Verhältnis mehr zum

Einkommen der Bewohner, die aus diesem Grund zum Wegzug gezwungen wären. Er wisse auch, dass sich einige Baugesellschaften bemühten, die alten Mieter woanders günstig unterzubringen; erreicht werde damit aber auf lange Sicht eine Änderung der Bevölkerungsstruktur; so stelle man doch ganze Stadtteile auf den Kopf.

Wie viel Baukultur verträgt Münchens Stadtbild?

Berichte und Protokolle 01/1992

Paul Pfeilschifter

MÜNCHNER FORUM Münchner Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.

20.2.1992

Wieviel Baukultur verträgt Münchens Stadtbild?

Ein Gespräch über Stadtplanung, Bauherren und Architekten

19. Januar 1992

Unionsbräu Einsteinstr. 42 8000 München 80

Berichte und Protokolle Nr. 109

Man ersetze „Konversion von Bahn- und Militärarealen“ durch „SEM Nord und Nordost“, „Messeverlagerung“ durch „Eggarten-Siedlung“ und „Museumskomplex Türkenkaserne“ durch „Kreativquartier“ - und siehe da: Bereits mit kleinen Anpassungen könnte man wohl dafür sorgen, dass die Feststellungen Ferdinand Strackes, geäußert im Rahmen einer vom Münchner Forum veranstalteten Diskussion, zumindest auf den ersten Blick nicht im Jahr 1992 verortet werden würden, sondern auch heute die Geschehnisse passend beschreiben. Einzig ein vermuteter Bedeutungsverlust Münchens infolge von Entwicklungen in Wien, Budapest und Prag steht wohl unter dem Eindruck des gerade zerfallenen Ostblocks und könnte angesichts heutiger Perspektiven auf Einwohnerentwicklung, BIP und Co. zumindest kontrovers diskutiert werden.

Doch auch wenn im Rückblick deutlich wird, dass gerade das Reservoir an Konversionsflächen nicht mehr derart prall gefüllt ist und so auch Entwicklungen am Stadtrand vermehrt in den Fokus genommen werden, zeigt sich klar: Die angesprochenen Spannungsfelder der Baukultur haben in München unveränderte Gültigkeit, von einem Bedarf nach Wohnraum über Fragen des Stadtverkehrs und der Ökologie bis hin zum Facettenreichtum der Baukultur, die nicht nur ikonische Bauten umfasst, sondern auch die von Stracke angesprochene „Alltagsarchitektur“. Und so sind die Fragen und Anregungen, die er für die Entfaltung einer hochwertigen Baukultur Münchens aufwirft und gibt, als Leitpfosten zukünftiger Planungen aktuell wie eh und je.

Wieviel Baukultur verträgt Münchens Stadtbild?

Ein Gespräch über Stadtplanung, Bauherren und Architekten.

Eingangsstatement zu einer Diskussion des Münchner Forums

Prof. Ferdinand Stracke

München leuchtet, die Isarmetropole unter weißblauem Himmel, der Marienplatz, die Maximilianstraße, der Englische Garten, Einkaufen und Kulturangebot, ja, auch Baukultur: Olympiagelände, Nymphenburg, die Frauenkirche - angenehme Bilder und Erinnerungen an eine Stadtrundfahrt. Zuletzt ist von Bier und Gemütlichkeit die Rede.

Dem neuen Selbstdarstellungs-Fieber, das weltweit die Metropolen erfaßt hat und das in spektakulärer Architektur auftrumpft, dem hat sich München weitgehend enthalten; zumindest im denkmalgepflegten Innenstadtbereich. und das ist wohl auch gut so! unbestritten Baukultur!

Aber München ist mehr, es ist auch Milbertshofen, es sind die versteinerten Straßen in Neuhausen und das edle Ambiente in Bogenhausen, es ist Kleinbürgerlichkeit irgendwo in Trudering, es ist Milieu im Hasenbergl oder es ist die neue Wohnmasse in Perlach.

Aber auch das ist die Realität von Baukultur, die in ihrer so gewachsenen Differenziertheit Akzeptanz braucht und verdient.

Baukultur ist nicht die ständige Veredelung oder das make up des Stadtbildes. Sie bedeutet eher das Nebeneinander von Individualitäten, Zeitaltern, Stilrichtungen und Orten, die zugleich Zeichen sind. Also nicht das Höchstmaß von Anpassung oder Einpassung heißt Baukultur, sondern Ausprägung von Gestalt zugleich von Inhalt und Bedeutung, von Machart, worunter Theodor Fischer wohl das "Construktive" und das "Künstlerische" verstanden hätte.

Darf Bedeutung nun dazu führen, daß z.B. das Europäische Patentamt an der Erhardt-Straße rigoros den Maßstab der Umgebung sprengt? Muß Anpassung soweit gehen, daß man die gewaltige Baumasse derselben Organisation an der Landsberger Straße nicht mehr wahrnimmt, die sich zwar gut im baulichen Detail in Lücken verkriecht?

Muß aus einer Bayerischen Staatskanzlei eine gebaute Kompromißformel werden, dem kleinsten gemeinsamen Nenner, zu dem eine vielwillige Demokratie fähig ist?

Was aber, wenn man einem wirtschaftsstarken Konzern aufgrund seines Anteils am Bruttosozialprodukt zugesteht, sein Statussymbol, eindeutig und egoistisch mitten im städtebaulichen Gefüge zu errichten?
Gewiß wäre das ein Zeichen aber vielleicht ein falsches.

Unseren Architektur-Studenten wiederum fehlen starke Zeichen, wie sie sagen, und wie sie sie in Barcelona oder Paris sehen und deren Mut und architektonischen Gestus sie bewundern.

Werden Ansätze solcher Art in München etwa durch die helfende Hand einer Stadtgestaltungskommission gedämpft und angepaßt? Schließt Baukultur Experimente aus? Waren die Hypo-Bank oder der BMW-Vierzylinder Ausnahmen von der Regel? Warum fehlt dem Gasteig die heitere Würde des Müller'schen Volksbades, das schräg gegenüber steht? War das Versorgungsamt von Luckhard wirklich unverträglich für diese Stadt?

Um das Maß der provokanten Fragen abzurunden sei an den Marienhof erinnert, wo am Ende eines langen Meinungsstreites nur noch die Aufforstung übrigbleibt.
Doch genug der Beckmesserei!

Auch die guten Beispiele von Gestaltungskraft und Baukultur, deren München wahrlich nicht entbehrt, sind immer Lösungen, Artefacte, Ergebnisse aus dem Kräftedreieck planerischer Zielvorstellungen, Bauherrenwillen und architektonischer Gestaltungskraft.

München ist eine expandierende Metropole, auch wenn Entwicklungen in Berlin, Wien oder vielleicht später in Prag und Budapest auf einen gewissen Bedeutungsverlust hin-

Quelle © Wikimedia Commons / Rufus 46

Pinakothek der Moderne Südseite

deuten. Doch der sollte nicht nervös machen! Im gewerblichen Bereich wie im Wohnbereich stehen aufgrund der Bedarfs- bzw. Nachfragesituation gewaltige Bauaufgaben an. Gleichzeitig stehen neue Handlungsspielräume und Ressourcen zur Verfügung, die durch strukturelle Veränderungen freigesetzt werden: ob Bahn- oder Militärareale, Messeverlagerung, Flughafenverlagerung, die Verlegung von Brauereien und die Nachnutzung dieser innerstädtischen Standorte, aber auch ob es sich um endlich vollziehbare Neuerschließungen wie Freiham handelt, ob es der neue Museumskomplex Türkenkaserne ist, es sind Herausforderungen, die nicht nur nach Politik und Investitionsbereitschaft rufen, sie stellen Gestaltungsaufgaben, mit deren Lösung mehr als ein Jahrzehnt Münchener Baukultur manifest werden wird.

Baukultur mißt sich nicht nur an ihren Artefakten sondern auch am Klima und Niveau der Auseinandersetzung um sie. Sie braucht die Diskussion, die kritische Stellungnahme, divergierende Positionen, kurz öffentliches Interesse.

Wenn im Bereich der Bahnachse Flächen freigesetzt werden, muß es möglich sein, hier über hohe bauliche Verdichtungen zu sprechen, - auch über Hochhäuser - , ohne gleich als Ketzer in Sachen Ökologie und Grün vorgeführt zu werden. Ein Dogmatismus "hie Biotop - hie Beton" bringt auch die Diskussion von Gestaltung und Ausbau des Mittleren Ringes nicht weiter. Die Baukultur fördert diese Art der Auseinandersetzung nicht.

Wir werden darüber nachdenken müssen, wie wir kostengünstigen Massenwohnungsbau, der dingend gebraucht wird, so gestalten, daß nicht das würdelose Ghetto sondern Heimat auch für Zuwanderer entsteht. Wie können wir Einfachheit, wie sie z. B. der genossenschaftliche Wohnungsbau der zwanziger Jahre aufwies, wieder zu einer Tugend machen, die nicht mit Begriffen wie Substandard oder Schlichtwohnung stigmatisiert wird .

Wir werden andererseits dafür sorgen müssen, daß München beim Neubau des Museumskomplexes an der Tür-

kenstraße einen Beitrag zur zeitgenössischen Architektur auf Weltniveau leistet.

Doch es sind nicht nur die großen Entwicklungsschritte, die Baukultur und Stadtbild machen. Relevant sind ebenso Veränderungen im kleinen Maßstab, im unmittelbaren Lebensbereich, die durch neue Werthaltungen, sozialen Wandel und Sensibilität der Umwelt gegenüber gefordert werden. Hier finden wir eine neue Qualität der Diskussion, wenn es um Entfestigung von versiegelter Fläche, den Stadtverkehr oder um Abwägungsprozesse zwischen Ökonomie und Ökologie geht.

München steht nicht vor, sondern bereits in einem bedeutenden Entwicklungsschub, den es positiv zu nutzen gilt. Verhärtete Positionen, jeden Morgen der Tageszeitung zu entnehmen, seien es die politischen Divergenzen zwischen Stadt und Freistaat, sei es die Planungsautonomie der Deutschen Bundesbahn, die Bodenpreisvorstellungen der Bundesvermögensverwaltung, seien es Ämterkompetenzstreit, Ideologien oder Verfahrenstricks, sie blockieren und verzögern häufig notwendige Konzepte und Realisierungen.

Dies führt auch leicht zu Haltungen, die einer Entfaltung von Baukultur abträglich sind. Gestaltung bekommt spekulative Züge. Die sogenannte Alltagsarchitektur wird allzu häufig bestimmt von der Frage, was z.B. bei der Lokalbaukommission durchsetzbar ist, möglichst ohne anzuecken, - vom Ausreizen optimaler Nutzungsmenge, die sich in den Schafspelz eines anbiedernden Historismus oder eines verkaufsfördernden, teueren Edelkitsches mit Erkern, Gaupen und Kupferdächlein kleidet.

Wenn wir eine Münchener Stadtbaukultur bewahren und hervorbringen wollen, sollten notwendige, anstehende planerische Zielvorstellungen, Investitionskräfte und gestalterisches Potential - um die Protagonisten Stadtplanung, Bauherren und Architekten noch einmal zu nennen - in einem Verhältnis agieren, das sich tolerant, selbstbewußt und ideologiefrei gegenseitig vor überstürzten Ideenimporten, denen Bedeutungshektik und Großmannssucht anhaftet, ebenso bewahrt, wie vor falscher Spinnrocken-Romantik und Etikettenschwindel.

Abschied von der Stadt

Standpunkte 03/2015

PAUL PFEILSCHIFTER

Standpunkte 03.2015
Online-Magazin des Münchner Forum e.V.
MÜNCHNER FORUM
Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.

Über 33 Jahre sind nun vergangen, seitdem Ferdinand Stracke seine Ausführungen zur Baukultur gegeben hat. Selbst bei den langen Planungshorizonten der Stadtentwicklung ist es da „unausweichlich“, dass sich einige der thematisierten Projekte von einem Zustand der planerischen Schwebe in gebaute, handfeste Materie verwandelt haben.
Doch gerade die entstandene Alltagsarchitektur wird heute bisweilen als monoton und kahl empfunden und zeigt klare Widersprüche zu den geäußerten Anregungen auf. Dies lässt nur einen Schluss zu: Wenn bereits vor Projektbeginn – oder zumindest in vergleichsweise frühen Entwicklungsphasen - die für eine hohe Baukultur zu berücksichtigenden Aspekte derart klar umrissen sind, kann dies nur bedeuten, dass an irgendeiner Stelle des Prozesses Hindernisse, konträre Einflüsse oder strukturelle Schwächen lauern müssen.
Bei der Suche nach diesen Ursachen sind wir aber glücklicherweise nicht auf uns allein gestellt. Helfen kann hier das E-Mail-Protokoll eines Austauschs von Ina Laux und Johannes Ernst aus dem Jahr 2015, in dem die Problematik untersucht wird, dass Projektergebnisse trotz bester Absichten oft hinter den Erwartungen zurückbleiben. Mit manchen ihrer Ideen nehmen sie dabei das urbane Gebiet vorweg, das 2017 als neue Gebietskategorie in die Baunutzungsverordnung aufgenommen wurde und vor allem eine stärkere Nutzungsmischung sowie eine gezieltere Festlegung der Nutzungsverteilung im Gebäude anstrebt.
Zu beurteilen, ob sich die darin gesteckten Hoffnungen erfüllen, wird dann wohl unsere Aufgabe für die nächsten 30 Jahre sein.

Abschied von der Stadt?

Ein eMail-Dialog über Dichte im Münchner Städtebau zwischen Johannes Ernst, steidle architekten und Ina Laux, Laux Architekten

Lieber Johannes,
komme gerade heim von einem inspirierenden Feierabendbier mit dem Kollegen Markus von O+O. Der hatte eine gute Idee für den Titel unseres gemeinsamen Textes für das Münchner Forum: ABSCHIED VON DER STADT?

Die Architektenschaft könnte endlich mal darüber reden, warum wir die Stadt, die wir eigentlich bauen wollen, partout nicht zustande kriegen? Was läuft schräg in der Quartiersentwicklung, wenn der geförderte Wohnungsbau meistens in der lautesten Lage landet? Wer kann das verantworten? Warum bringen wir trotz ungebremstem Stadtwachstum keine städtische Dichte zustande? Was für eine irre Bodenpolitik haben wir, dass wir uns bei Verkaufs¬preisen von 8.000 €/m² aufwärts nur Plastikfenster leisten können?

Wie lange wollen wir das aushalten, dass sich unsere Entwurfsspielräume auf Fensterformate, Vollwärmeschutz und Putzfarbe reduziert haben? Warum lieben alle Paris und machen‘s nicht? Bringt diese Gesellschaft keine anständige Stadt mehr zustande?

Wie wäre es mit einem altmodischen Briefwechsel zu diesen Themen? Standpunkte müssen her!

Liebe Ina,
neulich war ich zwei Tage in der neuen südlichen Siemensstadt Münchens (SIEMENSSTADT! BERLIN!! 1920er JAHRE!) in einem Preisgericht und musste mir anschauen, was dort nach einem großen Wettbewerb an neuer Stadt entstanden ist: Weiße Wände ohne jegliche Bearbeitung, dazu weiße Plastikfenster, Tengelmann und Fitness First Schilder drauf, beim Wohnungsbau kommt noch ein Fertigteilbalkon dazu… Kein Maßstab, keine Seele. So billig es geht gebaut, die Reduktion Moderne geka¬pert und auf den billigen Hund gebracht.

Das Bild ist übrigens keine sanierte Platte sondern ein Neubau, ein Studentenwohnheim! Kann man so die großartige Stadt München weiterbauen? Wer bestimmt hier eigentlich? Sieht so die Stadt aus, die Du dir für München vorstellst?

Hallo Johannes,
was für ein drastisches Bildbeispiel! Gropius und Kollegen drehten sich im Grabe um, wenn das irgendwas mit ihrer Siemensstadt zu tun hätte. Dabei ist genau die ein schönes Beispiel dafür, dass standardisierter Wohnungsbau eine noble Bauaufgabe ist. Eigentlich braucht es ja nicht viel, um gute Architektur zu machen: Konsequenz in Typus und Orientierung, sorgfältige Grundrisse, anständige Materialien, ein paar gute Details, Durchhaltevermögen bei den Entscheidern. Guter Wohnungsbau ist kein Geheimnis, aber man darf ihn nicht auspressen wie eine Zitrone.

FOTO: JOHANNES ERNST

Neubau auf dem ehemaligen Gelände der Siemensstadt München

Irritierend ist aber, dass wir in München inzwischen gefördert wie freifinanziert nach der mehr oder weniger gleichen Baubeschreibung bauen. Scheinbar gelten im freifinanzierten Wohnungsbau kaum höhere Baukostenansätze als im geförderten. Woran liegt das? Lage Lage Lage?

Haben die Freifinanzierten schon so viel Geld für das Grundstück ausgegeben, dass sie sich so gut wie keine Extravaganzen mehr leisten können? Zum Vergleich: Berlin, freifinanziert, Fassade Steinbeton vollfächig gestockt, Faschen geschliffen, Holzfenster, Kaufpreis 6.000 €/m² Wohnfläche. Was kriegst Du

dafür in München? Diese Stadt verheißt so viel und hält es nicht.

Angenommen, es läge tatsächlich an diesen unsittlichen Bodenpreisen: Könnte eine etwas höhere Dichte da helfen? Vorausgesetzt es gäbe eine Methode, mehr Dichte verlässlich in mehr Qualität umzuwandeln…

Guten Morgen Ina,

[…] ja, eine optimierte Ausnutzung durch Verdichtung kann zu höherer architektonischer Qualität führen und vielleicht findet man sogar eine Möglichkeit, die Akteure dazu zu verpflichten. Aber ist es tatsächlich einzig ein Problem des Budgets, der Baubeschreibung, die das allgemeine Unbehagen in Bezug auf unsere neuen Quartiere erzeugt? Kriegt man es mit guter Architektur, was immer das auch ist, wirklich hin? Warst Du schon einmal in einem Konzert in der Parkstadt Schwabing? Hast Du schon eine Ausstellung in der neuen Südseite angeschaut? Warst Du schon einmal in ein paar schönen kleinen Läden zwischen dem Hauptbahnhof – Laim – Pasing? In einer netten Kneipe in Neu Riem? Unsere neuen Quartiere saugen das Bild und urbanen Potentiale der gewachsenen Stadt aus, ohne selbst einen einzigen Beitrag dazu zu liefern, den tollen Ruf unserer Stadt zu unterstützen oder gar zu mehren. Es wird hier mit Verdichtung nur die schiere und maximale Anhäufung von Geschossfläche und errechneten Wohneinheiten gemeint, und die ruft einen vielleicht berechtigten Widerstand in den betroffenen Nachbarschaften hervor. Schnell monofunktional gebaut, schnell verkauft. Solange man hier die an sich wunderbaren und schönen Gedanken des funktional getrennten Siedlungsbaus versucht, einfach maßstäblich hoch zu zoomen, wird das nichts werden.

Eine Siedlung ist eine Siedlung und eine Stadt ist eine Stadt. Mit Abstandsflächen und Nutzungstrennungen des Siedlungsbaus und Dichten wie in der Stadt verbindet man die Nachteile beider Modelle. Kann man machen, aber… Und wir als Archi¬tekten können das Problem der Monofunktionalität, Nutzungsarmut und auch Einfallslosigkeit nicht lösen, das ist nämlich gar nicht unser Arbeitsfeld, das ist die Aufgabe der Gesellschaft und der „Produzenten". Wie im Kino: Die besten Regisseure sind ohne guten Produzenten auch verloren. Wir können der Sache eine Form geben, die Inhalte müssen wo anders herkommen. Da müssen sich Stadt und Investoren bewegen.

Lieber Johannes,

da hast Du Recht: Bauliche Dichte ist kein Ersatz für Erlebnisdichte und Nutzungsmischung. Es fehlen uns also die Nutzungen für eine anständige Stadt. Alles, was entsteht, ist und bleibt inhaltlich Siedlung. Darüber, inwieweit das eine Frage des Erdgeschosses ist, haben wir schon mal heftig debattiert. Mein Plädoyer war, das urbane Erdgeschoss im B-Plan dezidiert mit verschiedenen Nichtwohnnutzungen und einer höheren Geschoßhöhe bzw. Hochparterre festzusetzen. Du hast zu Recht eingewendet, dass man differenzieren und abhängig von der Lagequalität im Detail entscheiden muss, wo man im EG wohnen kann.

[…] Will man in einem Münchner Bebauungsplan allerdings die Abstandsflächen auf ein städtisches Maß verringern, müsste man zur Kompensation die Belichtungs-DIN 5034 einhalten, also jede Wohnung mindestens eine Stunde Sonne am 17. Januar. Das geht im Erdgeschoß einer Stadt nicht, so schön das wäre. Würde man diese Regel auf Barcelona anwenden, gälte ein Großteil der Wohnungen als unbewohnbar. Also hat man drei Möglichkeiten: Verschattete Geschosse mit Nicht¬wohnnutzungen zu belegen, die Gebäudeabstände auf das 2,7-fache der Wandhöhe zu vergrößern oder die Häuser wie im Schachbrett auf Lücke zu stellen. Ich wünsche den Kollegen, dass ihnen noch ein paar gute Ideen einfallen oder dem Stadtrat den Mut, die Abstandsflächen hier auf 0,4 Höhe zu verkürzen, womit man im Rest der Republik auch schöne und lebenswerte Stadtstrukturen baut.

Auf der Suche nach urbanitätsstiftenden Regeln ein Vorschlag: Würde man die Erdgeschosse zumindest straßenseitig als Nichtwohnnutzung festsetzen, aber zur Geschoßfläche zählen, käme notgedrungen Bewegung in die Sache. Als Wohnung nicht genehmigungsfähig, als Stellplatz zu wertvoll, was nun?

Ich wette, unter diesen Umständen entstehen jede Menge Kreativität und unkonventionelle Konzepte. Bevor sie auf den Flächen sitzen bleiben, lassen sich die Investoren was einfallen, und wenn die neue Regel von Anfang an bekannt ist, kann sie in die Grundstückskosten und Projektkalkulationen so eingepreist werden, dass die Flächen zu einem attraktiven Preis auf den Markt kommen. Im Ergebnis erhält der Stadtraum wieder einen straßenseitigen Sockel mit unterschiedlichen Nutzungen. Wir hätten sogar jede Menge dieser Flächenpotenziale, jede Menge Konkurrenz, um sie mit den besten Ideen zu füllen und eine lebhafte Diskussion darüber, was Stadt an dieser Schnittstelle vom öffentlichen zum privaten Raum bieten kann. Einen Versuch wäre es wert, meinst Du nicht?

Ja natürlich,

da bin ich gerne dabei, das ist sicherlich ein Ansatz. […] Aber Du hast es ja gesagt, meiner Meinung nach muss man jede Aufgabe wieder gesondert betrachten. Es gibt in München ganz herrliche bis

fantastische Stadtbereiche, deren Qualität es ist, dass gerade im Erdgeschoss auch gewohnt wird: Gern Bogenhausen, selbst in vielen Bereichen im Lehel ist das so. Aber warum ist es dort gelungen, im Erdgeschoss Wohnen anzubieten und trotzdem das städtische Gefühl nicht zu verlieren? Es ist der StraßenRAUM, der nicht durch Abstandsflächenregeln definiert wird, es ist das Hochparterre oder im Bereich der Gartenstadt der wirklich großzügige Vorgarten. Also, es gibt immer für das Wohnen im Erdgeschoss eine Qualität dazu, immer einen Aspekt, der aus der außergewöhnlichen Situation etwas Besonderes macht. Heute ist es so: Straffe Straßenräume gehen nicht mehr wegen der Abstandsflächen, Hochparterre geht nicht wegen der Barrierefreiheit, da sind Stufen das Schlimmste,

QUELLE © WIKIMEDIA COMMONS / RUFUS46

Parkstadt Schwabing

obwohl sich die gesamte Geschichte der Stadt um Stufen und Schwellen herum entwickelt hat. Man braucht dann einen teuren Durchlader-Aufzug mit zusätzlicher Haltestelle, die wieder niemand zahlen will. Vorgärten gibt es im sonnenorientierten Wohnungsbau immer nur nach Süden. Es ist ja nicht so, dass sich nicht alle auch bemühen, sehr sogar.

[...]Wenn wir aber wollen, dass sich etwas ändert, dann müssen wir wirklich etwas ändern, an irgendeiner Schraube müssen wir mal drehen. Dein Ansatz mit den Erdgeschossen ist sicherlich einer. Ich würde auch gerne versuchen, an der Entstehung der Dinge zu arbeiten. Wir haben ein wirklich ausgefeiltes und lobenswertes Wettbewerbswesen, aber irgendwie drehen wir uns da im Kreis und kriegen die Kurve nicht, die Endergebnisse entsprechen dem ursprünglichen Ansatz und Anspruch nicht. Immer die gleichen standardisierten Auslobungen, immer ähnliche Preisrichterzusammenstellungen und Teilnehmer. Ich meine, dass es am ersten Schritt hakt: Die Auslobung müsste nicht eine scheinneutrale Matrix aus bloßen Fakten sein, sondern im Vorfeld sollten Stadtverwaltung, Investoren und Bürger sich ganz intensiv damit beschäftigen, welche Art von Stadtmodell man an genau dieser Stelle sehen will, also eine richtige Vorprägung. Genau hier sind die Bürger auch an der richtigen Stelle miteinbezogen, in der späteren fachlichen – architektonischen Beurteilung ist es zu spät bzw. das ist dann wirklich eine fachspezifische Angelegenheit und die Laien sind eher ein Feigenblatt. Die wichtigsten Qualitäten müssen in einem Vorentwurf herausgearbeitet werden. Hierbei kann dann auch eine Entscheidung getroffen werden, den einen oder anderen Aspekt zu betonen oder auch ganz bewusst nicht zu bedienen. Alles muss nicht überall gleich sein! Gerade der Unterschied macht ja Qualität und vor allem Identität aus! Dann sucht man sich Teilnehmer, die dieses Thema besonders gut beherrschen, aus und veranstaltet einen richtigen Wettbewerb um die besten Ideen. Damit würden wir die Latte höher legen können. Im jetzigen Schema vergleichen wir ständig vollkommen unvergleichbare Ansätze miteinander und das Ganze geht dann mehr in Richtung Geschmackssache und bedient eine, für meine Begriffe falsch verstandene, Liberalität. Da der Stadtkörper mittlerweile aus sehr vielen unter¬schiedlichen Stadtmodellen (Innenstadt, Siedlungs¬bereiche, Sprawl etc.) besteht, werden auch sehr viele Kollegen in diese Prozesse einbezogen werden können, und zwar da, wo sie sich am wohlsten fühlen und am besten sind. [...]

Lieber Johannes,

jetzt sind wir am Kern der Diskussion, da wo es weh tut. Ohne Lamento lässt sich feststellen, dass alle Beteiligten vom Ergebnis enttäuscht sind, obwohl überall die allerbesten Absichten herrschen. Viele Bürger verstehen die Architektur nicht und sind frustriert von dem, was sie bietet und dabei kosten soll. Viele gute Kollegen bauen in München nicht mehr gern, weil sie sich die Augen reiben, wie endlos ins Projekt eingegriffen und optimiert wird, bis das ursprüngliche Entwurfskonzept kaum noch sichtbar ist. Viele Jurys prämieren Konzepte, denen man die große Sehnsucht nach „mal was anderem“ ansieht, lassen aber die Frage nach den Konsequenzen offen, mit welchen Instrumenten man so ein Projekt ausrüsten muss, um es zum Erfolg zu führen und bis zur Realisierung zu beschützen (abgesehen davon, ob die angestrengte Suche nach dem Außergewöhnlichen den Kern der Sache trifft).

[...] Wir pflegen eine hochentwickelte Kultur des Abwägens sämtlicher Partikularinteressen, des gießkannenhaften Anlegens des gerechten gleichen Maßstabs auf allen Planungsebenen vom Baurecht bis zur deutschen Industrienorm. Dabei nivellieren

wir alle Besonderheiten platt und wundern uns, warum am Ende alles ähnlich aussieht.
Stattdessen bräuchte man eine Kultur der Unterschiede. [...]

Es muss für Investoren attraktiv werden, Qualität zu produzieren, Risiken und Experimente einzugehen, also muss es sich lohnen, sonst tut es keiner. Große Ausnahme sind die geförderten Wohnbauträger und einige Idealisten, die mit ihren Bewohnertreffs und Gemeinschaftsräumen freiwillig einen bemerkenswerten Beitrag zur Alltagskultur im Quartier leisten. Mutig wäre, wenn wir unsere Planungsämter, Genehmigungsbehörden und Gestaltungsbeiräte mit Verhandlungsmasse ausrüsten könnten, Bonusgeschoßfläche für gesellschaftlichen Mehrwert, für architektonische Qualität oder für infrastrukturelles Engagement zu vergeben. Womöglich würden sich dann alle darum reißen, der Stadtgesellschaft in den Erdgeschossen interessante Angebote zu machen, um ein Wohngeschoß on top zu bekommen, wo man die Berge sieht. Vielleicht wäre ein mineralischer Dickputz oder eine nachhaltige Klinkerfassade wieder machbar, wenn sie nicht zur Geschoßfläche zählen würden.
Über Qualität muss man philosophieren, streiten und manchmal auch feilschen können!

Wenn ich mir anschaue,
was das libertäre Konzept an Diversität so zustande gebracht hat, bekomme ich wirklich immer größere Sympathie für klare Setzungen, an denen sich dann alle messen müssen! [...] Ich sehe, wir schaffen es nicht, auf dem uns zur Verfügung stehenden Raum dieses Thema endgültig zu lösen... Diese Diskussion muss weitergeführt werden, wir müssen ein „Münchner Forum für Dichte“ etablieren, bei dem man mit der gleichen Freude wie mit Dir dieses Thema bearbeitet!

Na dann mal los!

Freiham – Überlegungen zu einem neuen Stadtquartier in München

Standpunkte 11/2014

PAUL PFEILSCHIFTER

Standpunkte 11.2014
Online-Magazin des Münchner Forum e.V.
MÜNCHNER FORUM
Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.

Stein für Stein, Grundstück für Grundstück, Straßenzug für Straßenzug entsteht derzeit im Münchner Westen das neue Quartier Freiham. Doch während die Bauarbeiten erst seit einigen Jahren erfolgen, kann die Diskussion rund um das Quartier als echter Dauerbrenner der Münchner Stadtentwicklung betrachtet werden, zieht sie sich doch seit den 1960er Jahren bis in die Gegenwart hinein – was sich nicht zuletzt auch in der letzten Standpunkte-Ausgabe zeigte. In diese langwährende Debatte reiht sich auch der Beitrag von Johannes Moser aus dem Jahr 2014 ein.
Trotz eines Planungszeitraums von über 60 Jahren wirkt das Thema Freiham jedoch fast schon wie frisch aus der Tagespresse angesichts eines anderen in seinem Artikel angeschnittenen Aspekts, für den bis ins frühe 19. Jahrhundert zurückgegriffen wird, nämlich dem Habitus der Stadt München. Was macht die Spezifik dieser Stadt aus, was ist denn eigentlich das „Münchnerische“, was braucht ein Quartier, damit es hierher „passt“? Nur wenige Fragen ploppen wohl mit vergleichbarer Beständigkeit auf und werden gerade angesichts einer oft empfundenen Uniformität von Entwicklungen quer über den Globus immer intensiver besprochen.
Und als wäre dies noch nicht genug der Zeitlosigkeit, weist der Text ganz zum Schluss sogar noch in die Zukunft - schließlich wird es in ein paar Jahren möglich sein zu beurteilen, inwiefern das realisierte Quartier Freiham seinen konkreten Anregungen Rechnung tragen konnte.

Freiham

Überlegungen zu einem neuen Stadtquartier in München

Johannes Moser

[...] Raumorientierung, Raumaneignung, Beheimatung und Identifikation

Vor mehr als 30 Jahren hat die Europaethnologin Ina-Maria Greverus ein so genanntes Raumorientierungsmodell entworfen, das später in einer Zusammenarbeit mit dem Denkmalschützer Gottfried Kiesow und dem Architekten Reinhard Reuter für Untersuchungen von Dorferneuerungen herangezogen wurde. Dieses Raumorientierungsmodell beinhaltet vier wesentliche Raumorientierungskategorien.

1. Die instrumentale Kategorie, die sich auf die Ressourcen der materiellen Existenzsicherung bezieht.
2. Die politisch-strategische oder kontrollierende Kategorie, bei der es um die Mitbestimmung und politische Partizipation im eigenen Umfeld geht.
3. Die soziokulturelle Raumorientierung erwächst aus der für die Entfaltung der Persönlichkeit wichtigen sozialen und kulturellen Betätigungsmöglichkeiten. Dazu zählen Interaktionsmöglichkeiten, Erho¬lungsmöglichkeiten und insgesamt die verschiedenen Aktivitätsmöglichkeiten.
4. Die symbolische Raumorientierung schließlich bezieht sich sowohl auf ästhetische Präferenzen als auch auf die spezifischen Traditions-, Image- und Erinnerungswerte, die mit den Räumen und Raum¬details verbunden sind und in die Weltsicht der an ihnen orientierten Menschen eingehen.

Die These von Greverus, die sie in vielen Studien bestätigt gefunden hat, lautet, dass die menschliche Zufriedenheit und die Identifikation mit der direkten Lebensumwelt davon abhängt, wie sehr oder wie wenig die Raumorientierungskategorien miteinander konfligieren. Je mehr also die aus diesen Kategorien herauszulesenden Bedürfnisse befriedigt werden können, desto stärker ist die Zufriedenheit und Iden¬tifikation mit dem Wohnumfeld. [...]

Die beiden wichtigsten Kategorien, wenn es um die Gestaltung eines neuen Stadtviertels geht, sind nach meiner Meinung allerdings die soziokulturelle und die symbolische Raumorientierung. Die sozio¬kulturelle Raumorientierung zielt auf Interaktions-möglichkeiten, Erholungsmöglichkeiten und ins¬gesamt verschiedene Aktivitätsmöglichkeiten. Hier zeigen die Planungen zu Freiham ja viele Ideen auf, es sind großzügige Grün- und Freiflächen geplant, es ist von einem Amphitheater die Rede, von Bereichen für „urban gardening", es sind Läden, Cafés und Büros vorgesehen. Die symbolische Raumorientie¬rung hat – wie wir gehört haben – mit ästhetischen Präferenzen sowie mit spezifischen Traditions-, Image- und Erinnerungswerten zu tun. Im dörflichen Kontext war es häufig der Dorfplatz mit der Kirche und dem Kirchenwirt, die dieses Bedürfnis befrie¬digten. Es konnten natürlich auch Schlösser, Burgen, Landschaftsgärten o.ä. sein. Im urbanen Kontext erweitern sich diese Möglichkeiten durch „demokra¬tische" Bauten wie Rathäuser, Museen, spezifische Plätze wie etwa in München der Marienplatz, der St. Jakobsplatz oder der Viktualienmarkt. [...]

Der Habitus der Stadt

[...]In den letzten Jahren ist in der Stadtforschung das Konzept eines Habitus der Stadt populär geworden, wie es unter anderem von dem Kulturwissenschaftler Rolf Lindner entworfen wurde und das Rolf Lindner und ich etwa für eine Untersuchung der Residenzstadt Dresden fruchtbar gemacht haben. Dieses Konzept geht – ebenso wie das später entworfene Konzept der Eigenlogik von Städten von Helmuth Berking und Martina Löw – davon aus, dass jede Stadt eine Spezifik aufweist, die sie von anderen Städten unterscheidet. Obwohl in den Innenstädten heute nahezu weltweit dieselben Handelsketten dominieren, weiß jeder Städtetourist, dass Paris nicht London ist oder dass sich Berlin und München

Entwicklungsfläche Freiham, Modell Wettbewerbsergebnis

deutlich voneinander abheben. Kein Münchner Oberbürgermeister wird von seiner Stadt z.B. sagen, dass sie arm aber sexy sei. Auf dieser einfachen Beobachtungsebene lässt sich also sehr rasch eine Einigkeit über die Spezifik von Städten erzielen. Für eine Kulturwissenschaft stellt sich dann aber noch die Frage, woher diese Spezifik kommt und wie sie überhaupt eruiert werden kann. [...] Mit dem Habitus ist etwas historisch Gewordenes und biografisch Erworbenes gemeint, das – bezogen auf die Stadt – gewisse Entwicklungen ermöglicht oder nahe legt, andere aber erschwert oder verunmöglicht. Diese Entwicklungen folgen also gewissen Logiken und führen dazu, dass Städte eine spezifische Geschmackslandschaft darstellen, die unter anderem durch die jeweils dominierenden Ökonomien geprägt wird und im Verbund mit anderen Faktoren eine spezifische Atmosphäre kreiert.

REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG LHM

Entwicklungsfläche Freiham

Was ist nun aber der Habitus von München, und inwieweit kann er bei der Planung eines neuen Stadtteils überhaupt in Stellung gebracht werden? In ihrer preisgekrönten Dissertation „München wird moderner. Stadt und Atmosphäre in den langen 1960er Jahren“ aber auch in anderen Schriften hat Simone Egger, eine Mitarbeiterin an meinem Lehrstuhl, herausgearbeitet, dass die formative Phase der Herausbildung des heutigen Münchner Habitus im 19. Jahrhundert liegt. Mit anderen Begrifflichkeiten hat dies übrigens auch schon der ehemalige Münchner Stadtarchivar Richard Bauer getan. Zwar war München schon davor ein oberbayrischer Zentralort mit wichtigen Verwaltungsfunktionen und beinhaltete die für Residenzstädte typischen Sektoren der Ökonomie, die sich an den Bedürfnissen des Hofes ausrichteten. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts aber im Gefolge der „Gründung“ eines souveränen neubayrischen Königreichs wurde München zu einer königlichen Hauptstadt modelliert, die andere Städte überflügeln sollte. Der Ausbau Münchens wurde insbesondere in den Bereichen Wissenschaft, Architektur und Kunst besonders vorangetrieben, begleitet von den für Residenzstädte üblichen Ökonomien des Luxuskonsums und der Produktion „feiner“ Dinge – Nymphenburger Porzellan und Dallmayr-Delikatessen sind nur kleine Beispiele dafür. Die zweifache Formierung Münchens als eine Stadt von Bildung und Wissenschaft sowie von Kunst und Kultur, die als Nebeneffekt eine beachtliche Reproduktions- und Imitationsindustrie hervorgebracht hat (München also auch als eine Stadt des schönen Scheins), diese Formierung war Teil eines nation building-Prozesses, der aber nur funktionieren konnte, weil ihr ein dritter Teil hinzugefügt wurde. Den Wittelsbachern war – bewusst oder unbewusst – klar, dass ein nation building nicht funktioniert, wenn nicht eine Ebene dazu kommt, die auch das „gemeine“ Volk anspricht. Und so zeichnet sich München ebenso als eine Stadt mit besonderen regionalen Bezügen und lokalen Traditionen aus, die unter dem Etikett Volkskultur gefasst werden können. Nicht umsonst ist der zu beobachtende Heimatboom der letzten Jahre gerade in München so populär. [...]

QUELLE © PAUL PFEILSCHIFTER

Freiham in der Bauphase 2023

Ich wage die Behauptung, dass es gerade diese Mischung aus prosperierender Ökonomie und zur Schau gestelltem Reichtum – oder auch nur dem schönen Schein von Reichtum –, die Führungsposition in Wissenschaft und Kunst gepaart mit einer „Volkstümlichkeit“ sind, die außerhalb Münchens und vor allem außerhalb Bayerns zum einen auf Bewunderung, zum anderen auf so viel Reserviertheit stoßen. [...]

Was hat dies nun aber mit einem Stadtquartier im Werden zu tun? Ich will jetzt abschließend noch einmal meine drei zentralen Aspekte Diversität, Raumorientierung und Beheimatung sowie Habitus von München – in einigen Anregungen zur Diskus-

sion bündeln. Wenn wir es ernst nehmen, dass für eine Identifikation mit und einer Beheimatung in einem neuen Stadtquartier gewisse Rahmenbedingungen erfüllt werden müssen, dann muss auch diskutiert werden, welche Rahmenbedingungen das sein könnten. Ich sehe im Augenblick, wenn die Planungen tatsächlich genauso umgesetzt werden, wie sie vorliegen, weitreichende Aspekte erfüllt, die insbesondere die Fragen des Wohnens, das Angebot an Freiflächen und diverse Infrastruktureinrichtungen wie Stadtteilzentren, Schulen, Sportmöglichkeiten und Einkaufsmöglichkeiten erfüllt. Manche Aspekte wie Fragen einer Raumaneignung oder Partizipation müssen und werden sich im Laufe der Zeit entwickeln. Einen gewissen Diskussionsbedarf sehe ich aber bei der soziokulturellen und symbolischen Raumorientierung, bei der Frage, wie Diversität garantiert wird, und bei der Frage, was dieses neue Stadtquartier mit München verbindet – abgesehen davon, dass es verwaltungstechnisch zu München gehört. Diskutieren würde ich also, ob beispielsweise in den nächsten Jahren ein Neubau irgendeiner Münchner Institution geplant ist, die nach Freiham verlegt werden kann, weil auf diese Art und Weise eine Art Identitätsanker ausgeworfen wird, der auch das Selbstbewusstsein des neuen Quartiers stärkt und nach innen und außen integrativ wirkt, denn ich persönlich glaube nicht, dass das Gut Freiham diese Funktion zur Gänze ausfüllen kann. Diskutiert werden müsste ebenfalls, wie eine gewisse Öffentlichkeit hergestellt werden kann, die dem Quartier eine urbane Atmosphäre verschafft. Ich denke hier an Räume für Kreativberufe, an Ateliers für Künstler, an Coworking spaces für Startups oder ähnliches. Hier geht es nicht um jene Gewerbe, die für das Gewerbegebiet auf der „anderen“ Seite der Bodenseestraße geplant sind, sondern um Flächen für Kreativberufe, die ein Stadtviertel beleben können. Wird dies nur in die Verantwortung von Investoren gegeben, dann steht von vornherein eine Gewinnorientierung im Vordergrund, die für viele Kreative am Beginn einer Berufslaufbahn noch nicht leistbar ist, und wer es sich bereits leisten kann, wird sein Büro nicht unbedingt nach Freiham verlegen. Will die Stadt hier etwas im positiven Sinne gestalten, dann könnte sie selbst beispielsweise Räume, Büros, Ateliers kombiniert mit Wohnungen erwerben oder anmieten sowie gezielt und günstig vergeben. Denkbar wäre eine Art Stipendiensystem für Künstler, für Schriftsteller oder Wissenschaftler in residence, Förderungen für Startups in Kreativberufen, die Einrichtung von Studentenwohnungen etc. Das könnte auch eine etwas andere Lehre aus den Gentrifizierungsprozessen sein, die gezeigt haben, dass gerade Intellektuelle, Künstler und Kreative zur Attraktivität von Stadtvierteln beitragen.

Im Rahmenplan zu Freiham habe ich gelesen, dass es natürlich Handel und Gastronomie geben wird. In Hinblick auf die soziokulturelle Raumorientierung, aber auch auf den Habitus Münchens bezogen würde ich betonen, dass es auf die Gastronomie bezogen neben Cafés und anderen Restaurants mindestens ein ordentliches bayerisches Wirtshaus geben muss, und womöglich auch einen Biergarten, wenn jener im Gut Freiham und jener in Neuaubing als nicht ausreichend erachtet werden. Das mag lächerlich klingen, aber das sind jene öffentlichen Räume, die dazu beitragen, ob eine Wohnlage als gelungen betrachtet wird oder nicht. Und es sind jene Räume, welche die notwendige Privatheit des Wohnens durch eine (halb-)öffentliche Sphäre ergänzen. [...]

Arbeitskreise im Mai/Juni

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 ‚Attraktiver Nahverkehr‘
Leitung: Berthold Maier, Matthias Hintzen
nächste Treffen: Do. 22. Mai und 26. Juni, 18:30 Uhr, per Videokonferenz

Arbeitskreis ‚Nachbarschaftsviertel‘
Leitung: Andreas Beaucamp, Bernhard Dufter
nächste Treffen: Di. 13. Mai und 10. Juni, 19:00 Uhr

Parklizenzierung im Lehel

Berichte und Protokolle 12/1981

Michael Schneider

Dass es beim Thema Parken von Autos schnell emotional wird, musste die Landeshauptstadt im Jahr 1981 im Lehel lernen. Im Mai war im Lehel – als erstem gesamten Stadtteil außerhalb der Altstadt – ein Parklizenzgebiet eingeführt worden. Ein Versuch sollte es sein, experimentell. Heftige Reaktionen von Autofahrern und Geschäftsleuten blieben nicht aus. Manche Dinge ändern sich nicht, rund 100.000 Parkplätze werden inzwischen in München, wie es so schön heißt, bewirtschaftet, und auch im Jahr 2025 brandet Protest auf, wenn das 81. Parklizenzgebiet eingerichtet werden soll. Als im Lehel die Geschichte der Parklizenzierung in München begann, war von der Stadtverwaltung zunächst nicht an wissenschaftliche Begleitforschung gedacht worden. Doch das Münchner Forum konnte aushelfen. Da der Verein damals wie heute wissenschaftlichen Zwecken dient (§ 2 Abs. 2 der Vereinssatzung), entwickelte Dipl.-Soziologin Ingrid Frantz kurzfristig einen Fragebogen, der an alle Haushalte verteilt und in vielen Geschäften ausgelegt wurde. Stolze 7.500 Fragebögen wurden verteilt mit der Frage, wie die Leute die Parklizenz finden, der Rücklauf mit 13 Prozent beachtlich. Die Landeshauptstadt unterstützte die Aktion mit Rat und Tat, aber auch finanziell.

Parklizenzierung im Lehel

Bericht einer Untersuchung des Münchner Forums

Dipl.-Soz. Ingrid Frantz

Vorwort

Dieser Bericht geht zurück auf eine Fragebogenaktion des Münchner Forums in der Zeit vom 15. - 25. Juli 1981. Anlaß war die in der Öffentlichkeit kontrovers geführte Diskussion über Sinn und Erfolg der seit Mai 1981 erstmalig in München eingeführten Parklizenzierung für einen gesamten Stadtteil im Innenstadtrandgebiet.

Die Meinungen und Einschätzungen zu diesem von der Stadt als befristeten Versuch gedachten Vorgehen waren in der Tat widersprüchlich. Sie spiegelten die Ansichten der verschiedensten Interessengruppen wider, die sich aus verständlichen Gründen jeweils vehement für oder gegen dieses Projekt aussprachen. Eine von einer neutralen Institution vorgenommene Untersuchung, die Quantität und Qualität der gegensätzlichen Meinungen und zugleich die Auswirkungen der Parklizenzierung auf das Wohngebiet und den Verkehrsablauf objektiv geprüft hätte, lag nicht

vor und konnte wohl so kurz nach Einführung der Lizenzierung auch nicht vorliegen. Dennoch wurde - gegen den Willen der Stadt - von verschiedenster Seite sogar ein vorzeitiger Abbruch des Versuchs gefordert.

Das Münchner Forum entschloß sich daher, in einer Art Momentaufnahme die Meinung vor allem der Hauptbetroffenen durch eine Umfrage erstmalig festzustellen, und die daraus gewonnenen Erkenntnisse den verschiedensten Interessengruppen, den Entscheidungsträgern und der Öffentlichkeit als Argumentations- und Entscheidungshilfe vorzulegen. Diese Untersuchung erhebt daher nicht den Anspruch, bereits eine abschließende Meinungsbildung für oder gegen eine Parklizenzierung im Lehel überhaupt zu ermöglichen.

Die Untersuchung wurde unterstützt durch eine schnelle und unbürokratische Finanz- und Sachhilfe der Landeshauptstadt München, wofür wir an dieser Stelle herzlich danken. Wir danken ebenfalls den zahlreichen Geschäftsinhabern, die unser Vorhaben durch Aushängen von Plakaten und Fragebogen sowie durch das Spenden zahlreicher Sachpreise für die mit der Aktion verbundene Verlosung großzügig unterstützt haben.

München, im Dezember 1981

Ullrich Mill

Parklizenzbereich Lehel und Untersuchungsgebiete

Parklizenzierung im Lehel

1. Problemstellung

Das Lehel ist gekennzeichnet einerseits als durch den MVV gut erschlossenes Innenstadtrandgebiet und andererseits als durch zunehmenden Individualverkehr belastetes Wohn- und Geschäftsviertel. Verkehrslärm, Abgasbelastungen und Fußgängereinschränkungen durch Gehsteigparken neben der Parkplatznot sind typische Probleme des Viertels. Bezeichnend für den voranschreitenden Verlust an "Lebensqualität" für die Bewohner des Viertels ist der seit langem zu beobachtende Bevölkerungsverlust durch Abwanderung in die Außenstadtbezirke und die Umwandlung von Wohnraum in Banken-, Versicherungs- und Geschäftsgebäude.

Um diesen Tendenzen, die im Grunde für alle Innenstadtrandgebiete gelten, entgegenzuwirken, plant die Stadt München die Einführung von lizenzierten Parkzonen rund um den Stadtkern. Konkrete Pläne sehen beispielsweise für Schwabing und das Westend vor, daß zu bestimmten Zeiten nur noch Anwohner parken dürfen, die eine Lizenz erworben haben. Im Lehel besteht nun seit Mai 1981 versuchsweise eine konkrete Parklizenzierung: in der Zeit von 8 - 18 Uhr dürfen in diesem extra gekennzeichneten Gebiet nur noch Anwohner mit Lizenz (Gebühr DM 3o,-) parken. Beschäftigte, Besucher, Kunden sind auf Parkplätze in den umliegenden Stadtvierteln angewiesen.
Im Lehel ist jeder Anwohner berechtigt, eine Lizenz zu erwerben. Darüber hinaus wurden noch Ausnahmegenehmigungen für freiberuflich Tätige und Gewerbetreibende (einschl. Firmen und Behörden) und für Hotels (3 Lizenzen à 1o Zimmer) vergeben.

Insgesamt ist die Parklizenzierung im Lehel seit Einführung des Versuchs umstritten und wird in der Öffentlichkeit kontrovers diskutiert. Das Münchner Forum hat deshalb in Zusammenarbeit mit der Stadt München - Kreisverwaltungsreferat - eine Umfrage gestartet, die in der Öffentlichkeit Klarheit über die vieldiskutierte Parklizenzierung schaffen soll.

2. Methodisches Vorgehen

Es wurde ein Fragebogen mit 2o weitgehend standardisierten Fragen entwickelt, die einfach zu beantworten waren. Zusätzlich wurde viel Raum für ausführliche Stellungnahmen der Betroffenen zu allgemeinen Problemen des Viertels und zu Problemen der Parklizenzierung gegeben. Die standardisierten Fragen wurden mittels eines Programmes der elektronischen Datenverarbeitung ausgewertet, die offenen Fragen wurden kategorisiert und dienten als wichtige Hintergrundinformationen (s. Anlage).

Die Fragebogenaktion war in der Presse sowie im Viertel selbst durch zahlreiche Plakate in verschiedenen Geschäften und an markanten Stellen gut angekündigt und vorbereitet.

In der Zeit vom 15. bis 17. Juli wurden im Untersuchungsgebiet an alle Haushalte Fragebogen verteilt. Außerdem wurden in bestimmten Geschäften im Lehel, die durch die Plakate bekannt waren, zusätzlich Fragebogen aufgelegt, die von Interessierten abgeholt und ausgefüllt werden konnten. Die ausgefüllten Fragebogen konnten innerhalb der darauffolgenden zwei Wochen an das Münchner Forum zurückgeschickt werden oder zur Abholung in den Geschäften abgegeben werden. Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet 7500 Fragebogen verteilt. 948 ausgefüllte Fragebogen kamen zurück und wurden ausgewertet. Dies entspricht einem Rücklauf von 13 %.

4. Zusammenfassung

Der Versuch der Parklizenzierung im Lehel wird von den Anwohnern positiver beurteilt als von der Gruppe der Beschäftigten im Lehel. 19,5 % der Anwohner, aber immerhin 68,3 % der Beschäftigten, sprechen sich für ein sofortiges Abschaffen der Parklizenzierung aus. 54,4 % der Anwohner und 12,6 % der Beschäftigten plädieren für ein Beibehalten, der Rest für ein Abwarten des Versuches.

Insgesamt spricht sich die Mehrheit der Befragten für Beibehaltung oder Abwarten der Ergebnisse des Versuches aus. Es werden jedoch eine Reihe von Verbesserungsvorschlägen gemacht, die die bisher eher divergierenden Bedürfnisse der Anwohner einerseits und der Beschäftigten andererseits ausgleichen könnten. Wichtigste Verbesserungsvorschläge sind die Einführung von mehr Kurzzeitparkplätzen, eine Veränderung der Geltungszeiten der Parklizenzierung, die Vergabe von Sonderlizenzen für Nicht-Anwohner sowie den Einbezug von weiteren Straßen in das Lizenzierungsgebiet.

Münchner Forum

8 München 40, Schellingstraße 65

Liebe Anwohner und im Lehel Berufstätige!

Das Münchner Forum bittet Sie um Ihre Mithilfe bei der Beurteilung der Parklizenzierung. Bitte beantworten Sie dazu die folgenden Fragen und kreuzen Sie Ihre Antwort im dafür vorgesehenen Kästchen an. Ihre Antworten sollen dazu dienen, in der Öffentlichkeit Klarheit über die vieldiskutierte Parklizenzierung zu schaffen. Das Münchner Forum, das seit 1968 unabhängig und überparteilich für München arbeitet, versichert Ihnen, daß alle Angaben zur Person vertraulich behandelt werden. Diese Umfrage wird durch die Landeshauptstadt München unterstützt.

1. Haben Sie ein Auto in Ihrem Haushalt?

   Ja ☐ 1/I
   Nein → weiter mit Frage 6 ☐ 1/II

2. Benutzen Sie Ihr Auto

zur Fahrt zum Arbeitsplatz/zur Schule	Ja ☐ 2/I	Nein ☐ 2/II
zum Einkaufen	Ja ☐ 3/I	Nein ☐ 3/II
zu Besorgungen, Erledigungen	Ja ☐ 4/I	Nein ☐ 4/II
zum Besuch von Freunden und Bekannten	Ja ☐ 5/I	Nein ☐ 5/II

3. In Ihrem Stadtteil gibt es seit Anfang Mai 1981 das Parkwapperl. Haben Sie schon eines?

   Ja ☐ 6/I
   Nein ☐ 6/II

4. Halten Sie die Gebühr für die Plakette und das damit verbundene Parkvorrecht für

   zu hoch ☐ 7/I
   genau richtig ☐ 7/II
   zu niedrig ☐ 7/III

5. Können Sie jetzt leichter parken?

   Nein, weil . . . . . ☐ 8/II
   Ja, ich finde jetzt leichter einen Parkplatz, ☐ 8/I
   früher mußte ich . . . . . Minuten suchen und ☐ 9-10
   . . . . . Meter laufen ☐ 11-13

(. . ., ich finde jetzt leichter einen Parkplatz)

heute brauche ich nur noch
. . . . . Minuten suchen und ☐ 14-15
. . . . . Meter laufen ☐ 16-18

6. Hat sich im Lehel seit Beginn der Parklizenzierung etwas verändert?

Ist es ruhiger geworden?	Ja ☐ 19/I	Nein ☐ 19/II
Ist die Belästigung durch Autoabgase geringer geworden?	Ja ☐ 20/I	Nein ☐ 20/II
Fühlen Sie sich als Fußgänger weniger behindert?	Ja ☐ 21/I	Nein ☐ 21/II
	Ja ☐ 22/I	Nein ☐ 22/II

7. Haben Sie einen privaten Stellplatz oder einen Garagenplatz

   Ja ☐ 23/I
   Nein → weiter mit Frage 11 ☐ 23/II

8. Haben Sie sich trotzdem ein Parkwapperl besorgt?

   Ja ☐ 24/I
   Nein ☐ 24/II

9. Wo Parken Sie jetzt überwiegend?

   Auf Ihrem Stellplatz/Garagenplatz ☐ 25/I
   Auf der Straße ☐ 25/II

10. Denken Sie daran, bei Beibehaltung der Parklizenzierung Ihren gemieteten Stellplatz aufzugeben?

    Ja ☐ 26/I
    Nein ☐ 26/II

11. Sie wissen, daß die Parklizenzierung ein Versuch ist. Wenn es nach Ihnen ginge, würden Sie

    die Parklizenzierung sofort wieder abschaffen ☐ 27/I
    die Parklizenzierung beibehalten oder ☐ 27/II
    die Ergebnisse des Versuchs abwarten ☐ 27/III

12. Würden Sie Verbesserungen der Parklizenzierung vorschlagen?

    Nein ☐ 28/II
    Ja, und zwar: ☐ 28/I

die Einführung von mehr Kurzzeitparkplätzen	Ja ☐ 29/I	Nein ☐ 29/II
die Veränderung der Zeiten (derzeit von 8 bis 18 Uhr),	Ja ☐ 30/I	Nein ☐ 30/II

    und zwar von . . . Uhr bis . . . Uhr 31-32 / 33-34

    Sonstiges _____

Forum Maximilianstraße

Argumente und Kommentare 01/1985

Dr. Annemarie Menke

Argumente
und Kommentare
Nr. 1/1985

Noch einmal:
Das Forum der Maximilianstraße in München
Wiedergutmachung an einem historischen Ensemble

Zum Beratungsstand im Münchner Stadtrat im Frühjahr 1985

Redaktion:
Dr. Oskar Holl

Herausgegeben von Münchner Forum und Vereinigung der Freunde Münchens e. V.

Druck:
Repro Ruppert

1983 und erneut 1985 beschäftigte sich das Münchner Forum in Zusammenarbeit mit der Vereinigung der Freunde Münchens e.V. kritisch mit den Planungen der Stadtverwaltung zum Forum der Maximilianstraße – 1983 unter der fachlichen Leitung des Architekten Prof. Erwin Schleich im Rahmen einer vorgezogenen Bürgerbeteiligung für einen neuen Bebauungsplan des nördlichen Forumsbereichs.
1985 werden dann auf dieser planerischen Grundlage von Prof. Schleich durch Dr. Oskar Holl sehr detaillierte bebilderte Vorschläge vorgelegt, um die Maximilianstraße mit dem Forum als wesentliche Kunstschöpfung des 19. Jahrhunderts trotz Kriegszerstörung und veränderter Verkehrsführung durch den ARNO, den Altstadtring Nord-Ost, soweit wie möglich als ablesbare Gesamtgestaltung zu erhalten. In diesem Text finden sich auch grundlegende Aussagen zum Selbstverständnis des Münchner Forums und zu den Grundsätzen seiner Arbeit, die es mir wert erscheinen, noch einmal vor Augen geführt zu werden. Dass den Vorschlägen kein Erfolg beschieden war, so dass die städtebauliche Situation weiterhin unbefriedigend erscheint, tut der damaligen Initiative keinen Abbruch (vgl. dazu auch: Der Altstadtring Ost. In: Karl Klühspies, München nicht wie geplant. Stadtpolitik, Bürgerwille und die Macht der Medien. Hrsg. vom Münchner Forum. München 2015, S. 54ff.). Vielleicht bieten die damaligen Konzepte im Rahmen der aktuellen Diskussionen über die Verkehrsführung auf der Maximilianstraße im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Max-Joseph-Platzes ja in diesen neuen Zusammenhängen durchaus konstruktive Lösungsvorschläge.

Das Forum der Maximilianstraße in München

Wiedergutmachung an einem historischen Ensemble

Derzeitige planerische Situation

Mit ihrem Bebauungsplanentwurf Nr. 1495 - Karl-Scharnagl-Ring (westlich) zwischen Maximilianstraße und Herzog-Rudolf-Straße vom 17.10.1984 hat die Verwaltung der Landeshauptstadt zu erkennen gegeben, daß auch sie den problematischsten Teil der Maximilianstraße, die eines der wichtigsten städtebaulichen Ensembles Münchens aus dem 19. Jahrhundert ist, nämlich deren Kreuzung mit dem Altstadtring, in städtebaulich verantwortungsbewußter Weise neu gestalten will: "Nach Abschluß der für den Altstadtring durchgeführten Planung billigte der Stadtrat am 22.07.1976 das Plangutachten, das eine Randbebauung vorsieht, die den Straßenraum des ARNO baulich fassen und gliedern soll. Nachdem dieses Ziel im Bereich südlich der Maximilianstraße bereits weitgehend verwirklicht wurde, soll der Altstadtring nunmehr auch in seinem nördlichen Teil die hier städtebaulich wünschenswerte Form einer großzügigen Straße mit Boulevardcharakter erhalten. 1)

1) Beschlußvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 17.10.84 Bebauugsplan Nr. 1495, S. 39

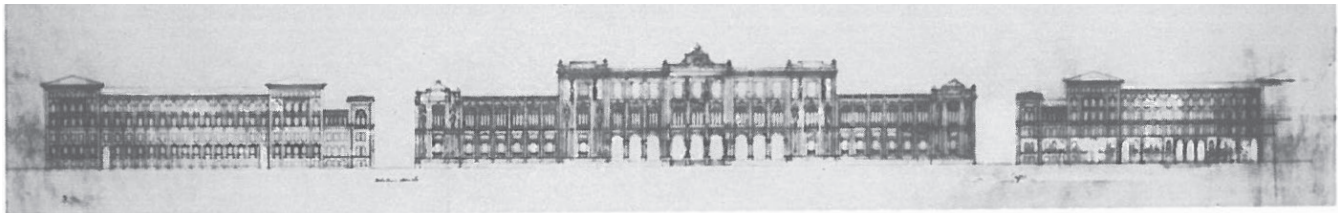
Abbildung 1: Die intakte Südfront am Forum der Maximilianstraße wurde erst 1968 für den Altstadtring abgerisssen. Links das Völkerkundemuseum.

Wie vom MÜNCHNER FORUM bereits in seiner Schrift Argumente und Kommentare Nr 2/1983 und auch im Verfahren der vorgezogenen Bürgerbeteiligung gemäß § 2 a Abs. 2 des Bundesbaugesetzes zu diesem Bebauungsplanentwurf dargelegt, bedeuten aber die planerischen Absichten des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes, die "Anschlüsse des ARNO an das Forum der Maximilianstraße mit Hilfe von zusätzlichen Eckbauten im Stile Bürkleinscher Architektur zu verschmälern", 2) nur eine Scheinlösung. In Wirklichkeit wäre die Realisierung des vorgesehenen Bebauungsplanentwurfes eine Verschlimm-besserung, die an dieser Stelle zu einem nicht wieder gutzumachenden Verlust des Bürkleinschen Leitgedankens führen würde.

Bekanntlich haben sich Ende Oktober der Stadtrat und die Spitze der Landeshauptstadt München entschlossen, den Bebauungsplanentwurf bis Anfang 1985 zurückzustellen. Dies bietet die letzte Gelegenheit, an jener für München so prominenten städtebaulichen Stelle ein Zeugnis der Stadtbaukunst des 19. Jahrhunderts einigermaßen unverfälscht wiederherzustellen. Wenn dies nicht in exakter Weise geschehen kann, sind allerdings keine Bombenzerstörungen daran schuld, sondern von unserer eigenen Generation vor eineinhalb Jahrzehnten getroffene Fehlentscheidungen. Der "Altstadtring" als achtspurige Schnellverbindung geplant, ist das Ergebnis der damals gängigen Forderung, selbst eine gewachsene Großstadt wie München zu einer "autogerechten" Stadt zu machen.

2) Beschlußvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 17.10.84 Bebauungsplan Nr. 1495, S. 39

Der jetzt diskutierte Bebauungsplanentwurf macht es möglich, an dem besonders sensiblen Punkt der Kreuzung mit der Maximilianstraße die ärgsten Auswirkungen der hypertrophen Planung von damals wenigstens abzumildern. Allerdings darf dies nicht mit einer Lösung geschehen, die der städtebaulichen Absicht Bürkleins weder faktisch noch auch nur dem Geiste nach entspricht und darum nur als pseudohistorische Karikatur bezeichnet werden kann.[...]



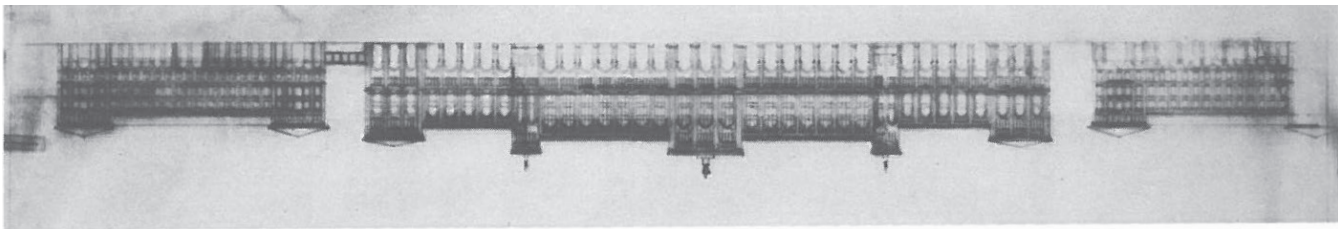


Abb. 2,3: Forum Maximilianstraße, Süd- und Nordseite

Ein städtebauliches Kuriosum und zugleich eine Kostbarkeit stellt hierbei das Gegenüber des heutigen Völkerkundemuseums und des Regierungsgebäudes dar. Das Gebäude des Völkerkundemuseums wurde bekanntlich errichtet, noch ehe der Gesamtzug der Maximilianstraße und auch die nördliche Randbebauung geplant waren. Als Bürklein an die Lösung dieser letzten Aufgabe schritt, mußte er sich dabei, um die Geschlossenheit seiner Anlage zu erreichen, auch des wichtigsten damals üblichen Mittels zur Darstellung von Zusammenhängen bedienen, nämlich bestimmter Symmetriebeziehungen.

Abb 2 und 3 zeigen, daß zwischen der Nord- und der Südseite des Forums der Maximilianstraße tatsächlich solche Symmetriebeziehungen bestehen, auch wenn die Fassaden selbst bekannlich nicht identisch sind. Das von Bürklein angewendete Mittel war die geschickte Placierung von Pavillons in der Abfolge der Baukörper.

Erst die für den Altstadtring erforderlichen Gebäudeabbrüche zerstörten die jeweils gegenüberliegenden Gebäudeentsprechungen im Westteil des Forums. Im Ostteil, östlich der beiden großen öffentlichen Bauten, sind sie bis heute erhalten und ist die gestalterische Absicht noch jederzeit zu erkennen.

Der Haupteinwand des Münchner Forums und anderer Münchner Bürger gegen den zu Diskussion stehenden Bebauungsplanentwurf richtet sich gegen die beabsichtigte Placierung des nordöstlich der Kreuzung zu errichtenden Pavillons. Der hier geschilderte Grundgedanke von Bürkleins Forum an der Maximilianstraße wird eben nicht allein dadurch erreicht, daß "die Anschlüsse des ARNO an das Forum der Maximilianstraße mit Hilfe von zusätzlichen Eckbauten im Stile Bürkleinscher Architektur" verschmälert werden. 3) Hier kommt es nicht nur auf den Stil der Architektur, auf das Aussehen, sondern auch auf die Lage des Eckbaus im Gesamtgefüge der Forums an. Jede andere Gestaltung muß sich den Vorwurf gefallen lassen, eine nur

pseudohistorische Scheinlösung zu erzielen. Gerade aus der Tatsache, daß Bürklein im Forum der Maximilianstraße - ganz im Unterschied zu deren westlichem Teil - nicht mit identischen Fassadenelementen gearbeitet hat und dies auf Grund der Baugeschichte auch gar nicht mehr tun konnte, sondern sein Beziehungsgefüge auf die Entsprechung von Baukörpern und Baumassen gründete, gerade daraus ergibt sich, daß die richtige achsiale Anordung viel wichtiger ist als die architektonische Ausgestaltung der Einzelheiten.

Nun ist es nicht das Anliegen des Münchner Forums, bereits bestehende Fakten zu ignorieren oder gar um jeden Preis einen historischen Baubestand zu rekonstruieren. Überhaupt geht es nicht um Rekonstruktion, sondern um schöpferische Aneignung aus dem Geist eines großen und an dieser Stelle wohl bestimmenden Vorbildes.

Konkret heißt dies, daß Rücksicht genommen werden muß auf die bereits im Südwesten der Kreuzung bestehende Randbeauung durch das sog. Camparihaus. Jetzt geht es nicht darum, darüber zu rechten, ob dieser Bau den historischen Zustand rekonstruiert (er tut es nicht), sondern darum, auch auf der Nordseite zu einer symmetrischen Gestaltung zu gelangen. Unser Vorschlag ist auf Abb 4 und den Plänen dargestellt.

3) siehe Anmerkung 2

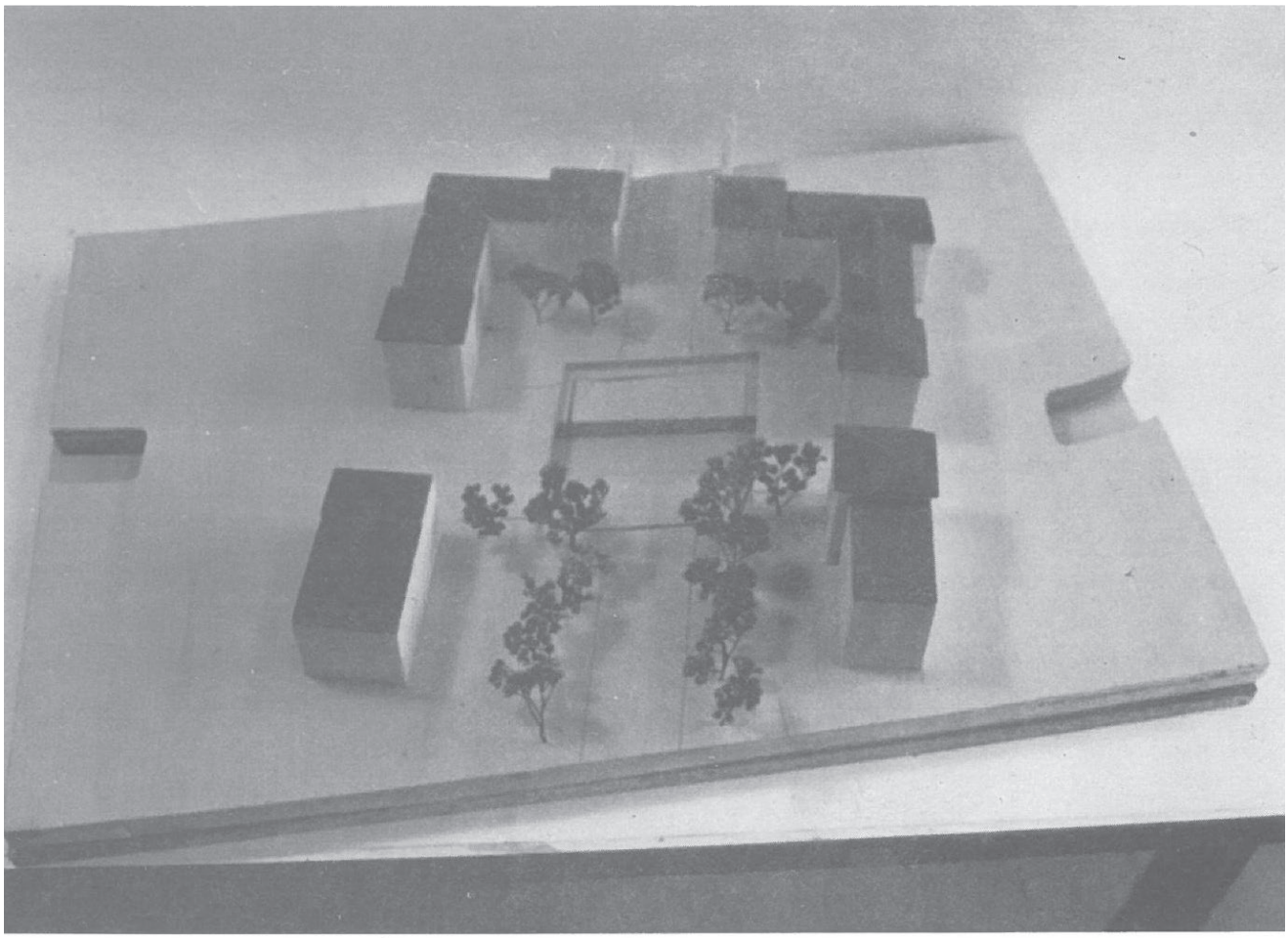


Abbildung 4: Modellansicht von Osten nach Westen, rechts die erwünschte symmetrische Anordnung des Eckpavillons. In der Mitte ist die derzeitige Fußgängerunterführung mit der bereits vorbereiteten Tunnelführung angedeutet.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf wäre diese Chance für alle Zeiten vertan, die Symmetrie des südwestlichen und des geplanten nordwestlichen Eckbaues nicht mehr gegeben. Gegen die auf S. 8 und 9 der Beschlußvorlage aufgeführten Einwände gegen unseren Vorschlag ist zu sagen:

a) "Eine Ausrichtung des nördlichen Kopfbaues auf den südlichen, im rechten Winkel zur Maximilianstraße, würde bedeuten, daß sich die Einmündung des Karl-Scharnagl-Ringes in das Forum wegen des schrägen Straßenverlaufes von 31,00 m auf 17,00 m verschmälert. Dies stünde aber im Gegensatz zur südlichen Öffnung (Einmündung des Thomas-Wimmer-Ringes), die ca 32,00 m breit ist." **[...]**

b) "Wollte man den im Zuge des Altstadtringes verlaufenden Verkehr unter der Maximilianstraße durchführen, müßte die jetzige Anlage beseitigt und ein Straßentunnel neu errichtet werden."
Der Tunnel ist - über den Fußgängertunnel hinaus - im Untergrund baulich bereits voll vorhanden (12 m tiefe Fundamente). Nachdem nun der Aufwand nicht mehr "immens", sondern sehr wohl dimensionierbar ist, müßte den für München - und somit auch für dessen bauliche Identität und Stadtbaukultur - Verantwortlichen die Wahlmöglichkeit offen bleiben, an dieser Stelle unter Einsatz kalkulierbarer Mittel eine Verbesserung der Oberflächengestaltung des Forums herbeizuführen, nachdem umgekehrt an ähnlich prominenter Stelle, bei der Untertunnelung des Prinz-Carl-Palais, niemand die Kosten gescheut hat, eine praktisch irreversible Bausünde zu verursachen, die heute von keinem Städtebauer mehr gerechtfertigt wird.

Das Problem der Tunnelrampen ist dank der Aufschüttung der Maximilianstraße gegenüber ihrer Umgebung auch geringer als in anderen Fällen. [...]

d) "Der Bebauungsplan soll die Voraussetzungen schaffen, daß der Altstadtring nunmehr etwas 15 Jahre nach seinem Ausbau angemessen ausgestaltet werden kann. Es soll deshalb kein Provisorium ermöglicht werden."

Dieser Satz kann leider nur so verstanden werden, daß die von den alten Griechen als "Hybris" bezeichnete Selbstüberschätzung aus dem Geist heutiger Planung noch nicht verschwunden ist. Ist es doch schon zum ersten ein Euphemismus, in Zusammenhang mit dem Altstadtring von dessen "Ausbau" zu sprechen. Hier wurde nicht ausgebaut, also Vorhandenes erweitert oder - wie auch immer - verbessert, sondern eine Verkehrsschneise in intakte Stadtteile geschlagen. Daß dieser Ring ein Torso ist und nach dem Willen der Planungsverantwortlichen Münchens zur Erleichterung aller Innenstadtbewohner auch bleiben soll, wird durch den Begriff des Ausbaus sogar verunklärt. In Wirklichkeit handelt es sich hier um ein etwa 2 km langes Stück Stadtschnellstraße, einen Torso in einem sonst nicht darauf abgestimmten System.

Zum zweiten suggeriert der Wunsch, es solle nun, nach 15 Jahren, kein Provisorium mehr geschafften werden, als ob 15 Jahre Leben mit einem so eklatanten Planungsfehler wie dem Konzept des Altstadtrings ausreichten, uns für eine zukunftssichere und fehlerfreie weitere Planung zu qualifizieren. Anstatt aus dem anerkannten Gut der Maximilianstraße wieder das zu machen, was diesem Straßenraum und seiner Abfolge gebührt, schielt der vorliegende Bebauungsplanentwurf, zumindest an dieser Stelle im Text, auf nichts anderes als auf die Minimierung der Fehler, die beim "Ausbau" des Altstadtrings begangen worden sind. Lieber orientiert man sich daran, am Altstadtring Lösungen anzustreben, die allein schon aus maßstäblichen Gründen der innerstädtischen, überbreiten Schnellstraße über städtebauliche

Zweitklassigkeit nicht werden hinausgelangen können, anstatt daß man die Maximilianstraße wieder in ihre Rechte einsetzt, als städtebauliche Qualtität von Weltrang.

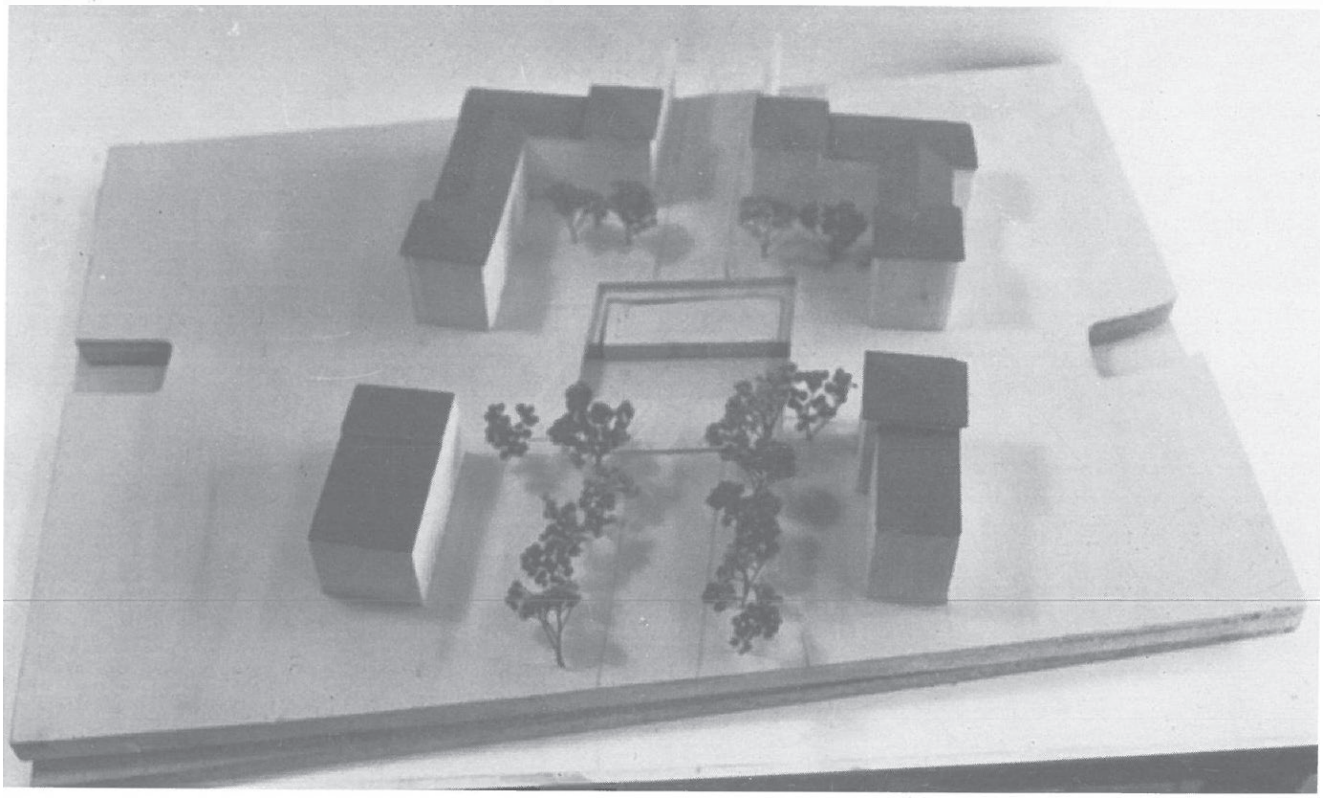


Abbildung 5: Die Modellansicht zeigt, wie die bauliche Situation bei einem Rechtskräftigwerden des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes aussehen würde. Die Symmetriebeziehung der beiden vertikalen Eckbauten (im Bild oben) wäre unwiederbringlich verloren.

Nochmals: Der Lösungsvorschlag des Münchner Forums

Da wir uns durch die bisherige Diskussion unseres Lösungsvorschlags in der Planungsdiskussion und im vorliegenden Verfahren nicht widerlegt sehen, führen wir unser Lösungskonzept hier nochmals vor:

a) Der jetzt geplante nördliche (nordwestliche) Eckbau soll genau gegenüber dem bereits bestehenden südlichen ("Camparihaus") errichtet werden.

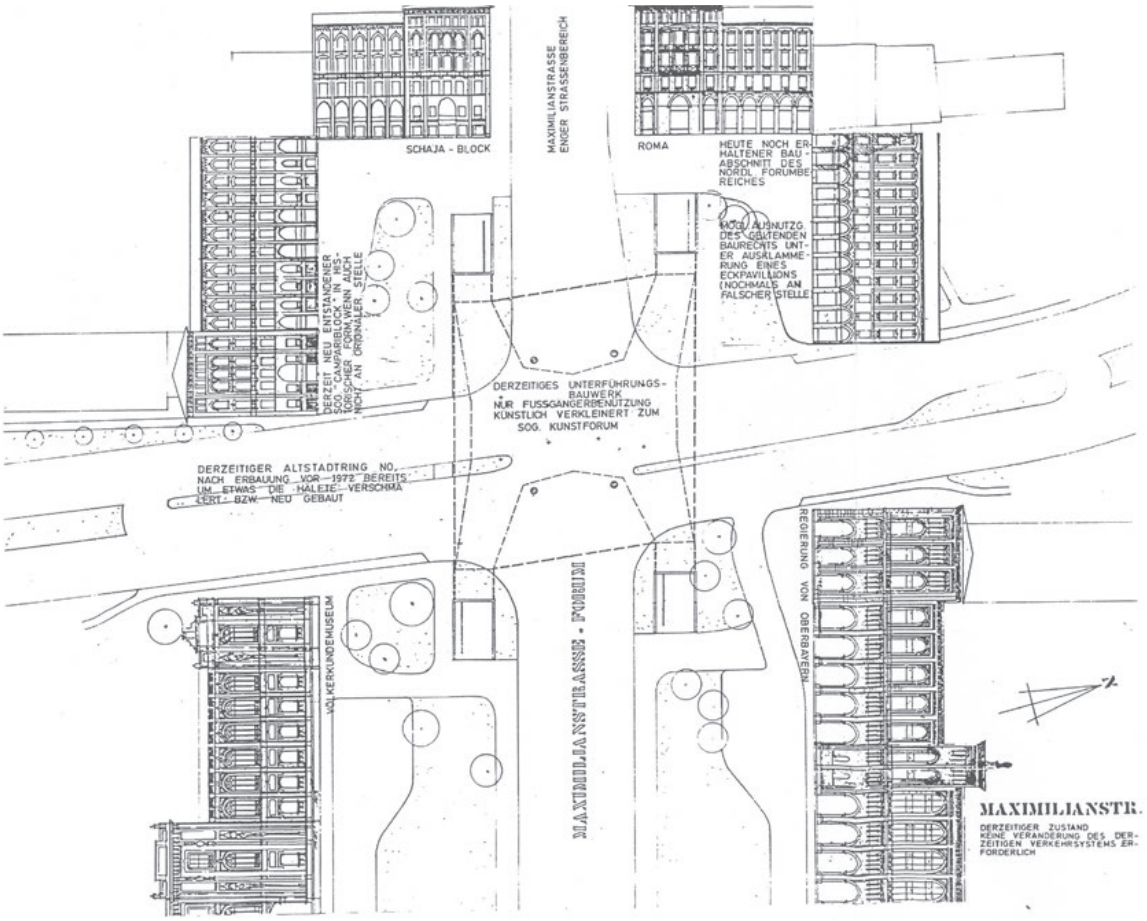
b) Für den Verkehr auf dem Karl-Scharnagl-Ring ist, soweit durch Verkehrsberuhigung in der Residenzstraße eine oberirdische Verkehrsführung allein nicht ausreicht, der Tunnel zu nutzen, der im Bereich der derzeitigen Fußgängerunterführung und unterhalb dieser mit 12 m tiefen Fundamenten bereits besteht.

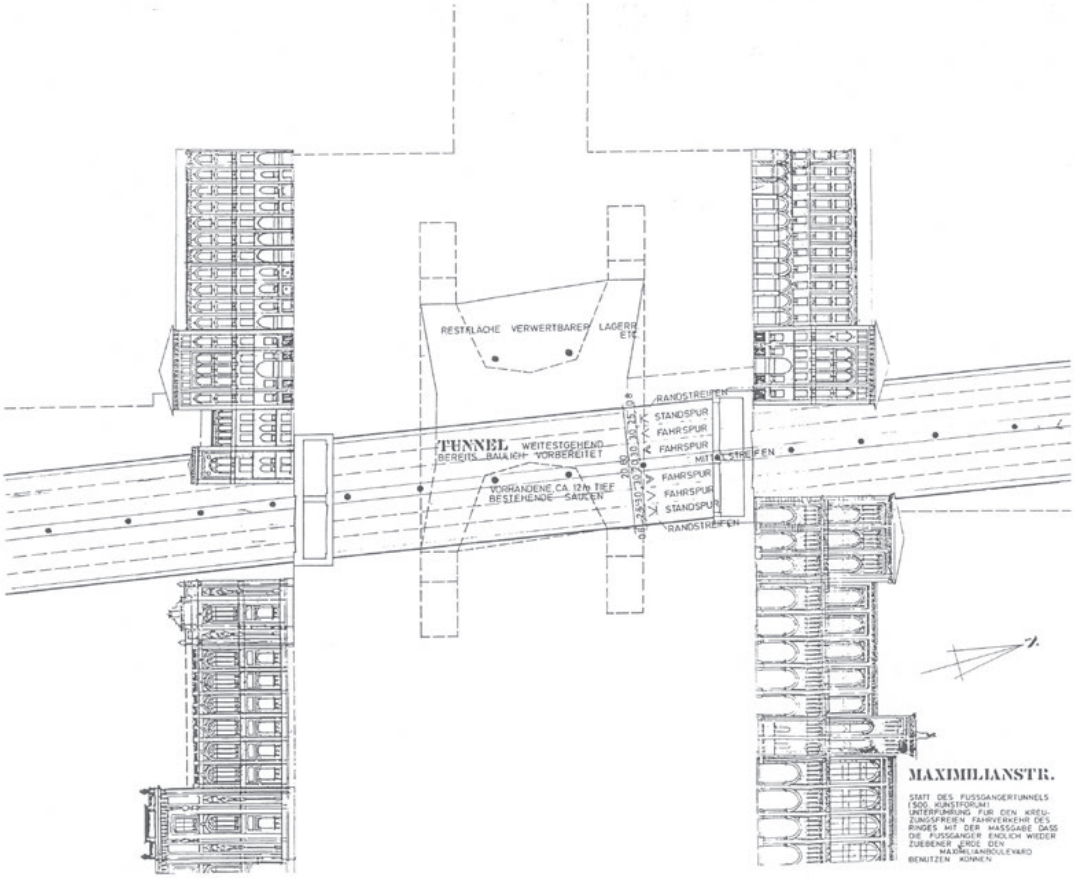
c) Als Zwischenlösung kann in dem Eckbau eine Fußgängerarkade eingerichtet werden, um den Straßenraum für die erforderlichen Fahrbahnbreiten vorläufig freizuhalten.

d) Für die Residenzstraße ist eine Verkehrsberuhigung anzustreben, wenn die U 5/9 fertig ist.

e) Auch der Westteil des Forums der Maximilianstraße ist, so wie die übrige Anlage zu begrünen, wie früher, mit der Ergänzung der rotblühenden Kastanienallee. Der berühmte Fußgängerboulevard muß wieder hergestellt werden, denn die Fußgänger gehören auf, nicht unter die Erde! Die Zerschlagung des Zusammenhanges Innenstadt-Lehel kann so wieder gutgemacht werden.

Der Verfasser dankt Herrn Prof. Dr. Erwin Schleich, Mitglied im Programmausschuß des Münchner Forums und dessen langjähriger zweiter Vorsitzender, für Informationsmaterial, Plan- und Modellvorlagen.





Bauen für die Zukunft – mobil, flexibel, autofrei

Berichte und Protokolle 11/1997

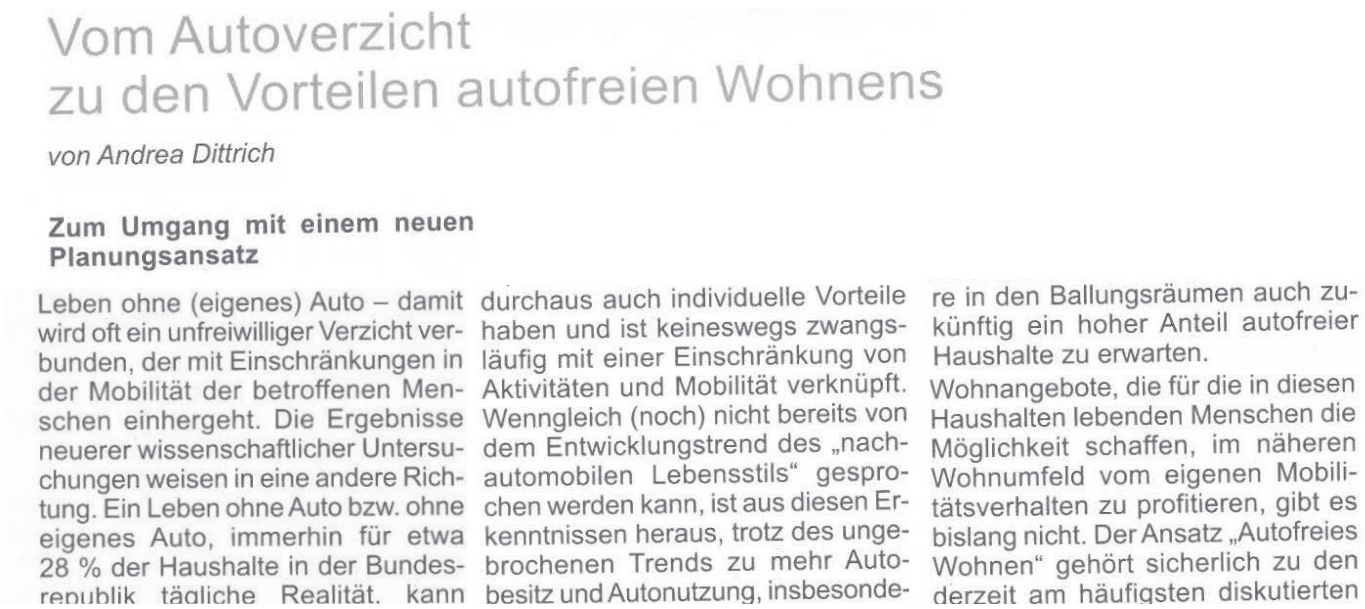
Paul Pfeilschifter

Vom Forschungscluster MCube über die Gründung eines eigenen Mobilitätsreferats in der Stadtverwaltung bis hin zur Internationalen Bauausstellung (IBA) mit dem Titel „Räume der Mobilität“: Dass die gesamte Welt des Verkehrs mit ihrer Infrastruktur, ihren Angeboten und all ihren sozialen, ökologischen und ökonomischen Effekten derzeit eines der prominentesten Themen der Münchner Stadtentwicklung ist, ist unübersehbar. In steter Regelmäßigkeit werden neue Konzepte und Tools vorgestellt, Experimente gestartet sowie Rahmenbedingungen angepasst.

Infolge des dadurch prall gefüllten Straußes an Begriffen wie „Innovation“, „Transformation“ und „Co-Kreation“ kann – bei aller berechtigten Verwendung dieser Bezeichnungen – schnell der Blick dafür verloren gehen, dass auch in diesem Fachbereich auf eine lange Tradition an Überlegungen und Erfahrungen zurückgegriffen werden kann. So veranstaltete das Münchner Forum im November 1997 ein Seminar mit dem Titel „Bauen für die Zukunft – mobil, flexibel, autofrei“. In der zugehörigen Seminardokumentation werden dabei einige Ideen und Problematiken umrissen, die uns heute in ungebrochener Aktualität beschäftigen.

„Der Ansatz ‚autofreies Wohnen‘ gehört sicherlich zu den derzeit am häufigsten diskutierten Planungsansätzen“, schreibt zum Beispiel Andrea Dittrich in ihrem Artikel „Vom Autoverzicht zu den Vorteilen autofreien Wohnens“, in dem auch ein Projekt am Kolumbusplatz erwähnt wird. Ein Blick auf das in den Medien sehr präsente MCube-Projekt AQT aus dem Jahr 2023 in der direkt angrenzenden Kolumbusstraße lässt schnell erkennen: An dieser Aussage hat sich auch nach beinahe 30 Jahren nichts geändert.

Dass es nicht nur bei Ideen blieb, zeigt der Artikel „Alternativen – Das Parkraumkonzept der Messestadt Riem“, in dem Theo Bauernschmidt unter anderem die Realisierung eines ersten, wenn auch kleinen autofreien Projekts skizziert. Ob die heutigen Bestrebungen diese Ansätze auf Straßen- oder sogar Quartiersebene skalieren können bzw. welche Anpassungen dafür notwendig sind, wird in den nächsten Jahren Fachszene wie Bürgerschaft gleichermaßen in Atem halten.



Vom Autoverzicht
zu den Vorteilen autofreien Wohnens

von Andrea Dittrich

Zum Umgang mit einem neuen Planungsansatz

Leben ohne (eigenes) Auto – damit wird oft ein unfreiwilliger Verzicht verbunden, der mit Einschränkungen in der Mobilität der betroffenen Menschen einhergeht. Die Ergebnisse neuerer wissenschaftlicher Untersuchungen weisen in eine andere Richtung. Ein Leben ohne Auto bzw. ohne eigenes Auto, immerhin für etwa 28 % der Haushalte in der Bundesrepublik tägliche Realität, kann durchaus auch individuelle Vorteile haben und ist keineswegs zwangsläufig mit einer Einschränkung von Aktivitäten und Mobilität verknüpft. Wenngleich (noch) nicht bereits von dem Entwicklungstrend des „nachautomobilen Lebensstils“ gesprochen werden kann, ist aus diesen Erkenntnissen heraus, trotz des ungebrochenen Trends zu mehr Autobesitz und Autonutzung, insbesondere in den Ballungsräumen auch zukünftig ein hoher Anteil autofreier Haushalte zu erwarten.

Wohnangebote, die für die in diesen Haushalten lebenden Menschen die Möglichkeit schaffen, im näheren Wohnumfeld vom eigenen Mobilitätsverhalten zu profitieren, gibt es bislang nicht. Der Ansatz „Autofreies Wohnen“ gehört sicherlich zu den derzeit am häufigsten diskutierten

Planungsansätzen. Kaum eine größere Stadt, in der nicht debattiert wird, in der nicht mögliche Standorte gesucht werden oder bereits konkrete Vorhaben und Projekte bestehen.

Die in Diskussionen und Fachveröffentlichungen verwendeten Begriffe und Definitionen sind vielfältig: „autofreies Wohnen", „autoarmes Wohnen", „autoreduziertes Wohnen", „autobefreites Wohnen", „stellplatzfreies Wohnen", „Wohnen ohne (eigenes) Auto", um nur einige zu nennen.
All diese Begrifflichkeiten haben eine Gemeinsamkeit: im (Wort-) Mittelpunkt steht das Auto. Ein Umstand, den man im gesamten Planungs- und Realisierungsprozeß beobachten kann. Ob in der Fachliteratur, in Presseberichten, in Diskussionsrunden mit Bürgerinnen und Bürgern oder Abstimmungsgesprächen innerhalb der Verwaltung; zentraler Dreh- und Angelpunkt ist das Auto.

Das Problematische daran ist die Richtung, in die die Diskussion gelenkt wird: Auch eine „autobefreite Wohnsiedlung" kann leicht als etwas Unvollständiges interpretiert werden, als ein Gebiet, in dem schlicht etwas fehlt. Dies wiegt um so schwerer, da das Auto in den Köpfen der meisten Menschen noch immer direkt mit Mobilität gleichgesetzt wird. Wer möchte schon irgendwo hinziehen, wo (Auto-)Mobilität fehlt? Worte wie „verzichten", „gesperrt" und „begrenzt", wie sie in Projektbeschreibungen leider zuhauf auftauchen, verstärken eine derartige Interpretation noch. Kurz, ein negativer Eindruck überwiegt. Die Fixierung auf das Auto zieht sich bis in die Gestaltung der Verkaufsunterlagen. So besitzt der Werbeprospekt des Bremer Wohnungsunternehmens GEWOBA für das Projekt „Wohnen ohne eigenes Auto" in Bremen-Hollerland ein durchgängiges Leitmotiv, das dem Betrachter schon auf der ersten Seite ins Auge springt: Ein Autoverbotsschild. Einen Hinweis, eine graphische Verdeutlichung dessen, was in dieser Siedlung für Qualitäten geschaffen werden sollen, sucht man dagegen vergeblich (vgl. Abbildung).

Es wäre sicherlich verkürzt, das Scheitern dieses Projektes auf die Gestaltung des Verkaufsprospektes zurückzuführen. Aber diese Art des Umgangs mit dem Thema ist sicher eine denkbar schlechte Voraussetzung für eine erfolgreiche Realisierung autofreier Planungen; die starke Konzentration auf den Verzichts- und Verbotsaspekt, auf das „ohne eigenes Auto mobil sein zu müssen", scheint wenig geeignet, Interesse am autofreien Wohnen zu wecken.

Ein neuer Umgang mit dem Thema ist also gefordert. Schaut man sich das hochwertige Angebot an, das die derzeit diskutierten Projekte und Planungen ihren künftigen Bewohnern machen, wird deutlich, daß dies nicht nur aus Gründen der Akzeptanz und des Marketings wichtig, sondern schlicht auch sachlich geboten ist. Ob das die Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen in direkter Umgebung, die gute Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, der qualifizierte ÖV-Anschluß und das Car-Sharing sind oder aber das Plus an Grün- und Spielflächen: die planerische und städtebauliche Konzeption autofreier Quartiere liefert sicherlich genügend Ansatzpunkte für ein Marketingkonzept, das auf Angebot und positive Anreize setzt.

Daß Mobilität ohne eigenes Auto erfolgreich als Marketinginstrument genutzt werden kann, zeigt das Projekt „Stadthaus Schlump" in Hamburg. „WOHN MOBIL" taufte der private Investor das Projekt, ein umgebautes Krankenhaus in der Hamburger Innenstadt, das etwa 40 Wohneinheiten umfaßt. Kern des Konzeptes: Die Mieter erhalten beim Einzug eine Chipkarte mit Geheimcode und können damit direkt auf einen hauseigenen Fuhrpark, zu dem u. a. auch ein Elektrofahrzeug gehört, zugreifen.

Verkaufsprospekt zum Projekt Bremen Hollerland

Ergänzt wird dieses Angebot durch eine Reihe von Leihfahrrädern sowie eine ÖPNV-Jahreskarte, die allen Haushalten zur Verfügung gestellt wird.

Auch wenn „WOHN MOBIL" bei dem einen oder anderen „autoorientierte" Assoziationen wecken wird, so verknüpft der Name doch die zwei positiv besetzten Vokabeln „Wohnen" und „Mobilität". In den Mittelpunkt der Marketingstrategie stellt der Investor das angebotene „Mobilitätspaket", das den Mietern, so der Verkaufsprospekt, „die Möglichkeit gibt, im Großstadtverkehr gut voranzukommen". Daß durch die geringe Anzahl der realisierten Stellplätze nicht jeder Mieter über einen gesicherten Parkplatz verfügen kann, wird da zur vernachlässigbaren Nebensache.

Der Erfolg dieser Marketingstrategie kann sich sehen lassen: Die Presse, von Wohnmagazinen bis über die Zeitschrift „AutoBild", rühmten das Konzept, die Mietwohnungen waren schnell vergeben.[1] Ein veränderter Umgang mit dem Thema – weg vom Verzicht, hin zu den Vorteilen autofreien Wohnens – führt uns zu einer schlichten, aber treffenden Definition dieses Planungsansatzes:

Autofreies Wohnen bezeichnet ein Wohnangebot, das sich speziell an Haushalte ohne (*eigenes*) Auto richtet, mit dem Ziel, für diese Vorteile zu schaffen.

Die derzeit diskutierten Projekte zeigen dabei deutlich, daß sich die rechtliche, planerische und städtebauliche Konzeption und damit auch die gewonnenen Qualitiäten bzw. Vorteile je nach örtlichen Gegebenheiten und den Rahmenbedingungen sehr unterschiedlich gestalten kann. Von der Errichtung einzelner innerstädtischer Bauobjekte, wie dem „Kolumbusplatz" in München oder der „Grünenstraße" in Bremen bis zum Neubau autofreier Wohnquartiere im Rahmen größerer Stadterweiterungsgebiete, wie z. B. im Wiener Projekt „Floridsdorf", reichen die derzeit diskutierten Projekte. Mit dem Vorhaben „Vauban" in Freiburg oder auch dem erwähnten „Stadthaus Schlump" in Hamburg sind darunter auch Projektansätze, die sich sowohl an autofreie als auch an autobesitzende Haushalte wenden. Beispiel Freiburg: Auf einer 38 ha großen, überwiegend für Wohnnutzung vorgesehenen städtebaulichen Ent-

wicklungsmaßnahme soll Mobilität ohne eigenes Auto gefördert werden. Bausteine des Konzeptes sind u. a. die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, die Einführung eines Car-Sharing-Angebotes sowie eines speziellen Parkierungskonzeptes, das die notwendigen Stell- und Parkplätze in gemeinschaftlichen Parkierungsanlagen konzentriert. Durch die damit mögliche Trennung von Wohnkosten und Kosten der Autohaltung wird den künftigen Bewohnern, die kein eigenes Auto besitzen bzw. es bei Einzug ins Gebiet abschaffen, neben der hohen Wohnqualität auch ein konkreter finanzieller Vorteil geboten.

Das verbindende Element der einzelnen, sehr unterschiedlichen Konzeptionen liegt in der Herangehensweise: Im Vordergrund der Planung stehen erstmals die Menschen, die ihr Leben ohne eigenes Auto gestalten; erstmals soll versucht werden, für diese Menschen ein Wohnangebot zu schaffen, das ihnen die Möglichkeit gibt, von ihrem Verhalten zu profitieren.

> **Wohn mobil**
>
> Wohnen und Mobil sein – zwei Grundbedürfnisse der Menschen. Im gleichen Maß, in dem die Bedürfnisse wachsen, sind diese immer schwieriger zu erfüllen – besonders in der Großstadt.
> Mit unserem Konzept für Wohnen und Mobilität wollen wir die vier preiswertesten und dabei umweltgerechten Verkehrsmittel für unsere Mieter fördern.

Auszug aus dem Werbeprospekt „Stadthaus Schlump"

Trotz einiger hoffnungsvoller Ansätze steht die Idee autofreien Wohnens insgesamt noch am Anfang einer (möglichen) Entwicklung. Die Neuartigkeit des Ansatzes, das Abweichen von einer über Jahrzehnte eingeübten Planungspraxis, erfordert in der Umsetzung vor Ort derzeit noch politischen Mut und vor allem einiges Stehvermögen. Die Entwicklungen des Projektes Bremen „Hollerland" haben dabei den Gegenwind, der engagierten Planern, Politikern und Bürgern ins Gesicht bläst, sicherlich verstärkt.

Ob die Akzeptanz des Ansatzes weiter wächst, wird dabei auch davon abhängen, ob sich ein veränderter Umgang mit dem Ansatz „Autofreies Wohnen" durchsetzen kann. Autofreies Wohnen muß stärker als bisher aus der „Zwangsverzichtsecke" gelöst und schlicht als neue Wohnalternative gesehen werden, die den Markt bereichert und Impulse für veränderte Wohn- und Lebensqualitäten gibt; eine Alternative, bei der nicht der Verzicht, sondern die Realisierung eines Gewinns im Vordergrund steht.

[1] Vgl. AutoBild 23/1996

Alternativen – Das Parkraumkonzept der Messestadt Riem

von Theo Bauernschmidt

Auf dem ehemaligen Flughafengelände München-Riem wird ein neuer Stadtteil mit 16.000 Einwohnern und bis zu 13.000 Arbeitsplätzen geplant und zum Teil bereits realisiert. Nachdem es sich bei diesem Areal um eine der letzten größeren Flächenreserven der Landeshauptstadt München handelt, waren sich die verantwortlichen Planer und Politiker einig, einen möglichst qualitätsvollen und zukunftsweisenden Stadtteil zu schaffen. Der Schwerpunkt wurde daher auf einen ausgewogenen qualitätsvollen Städtebau und dabei insbesondere auf die Berücksichtigung ökologischer Belange gelegt. Aufgrund der hohen Bebauungsdichte (z. B. in den Wohngebieten mit einer GFZ von durchschnittlich 1,2) sollte auch für das Thema „Parken" ein Ansatz gesucht werden, der Wege zur Problemlösung negativer Begleiterscheinungen der konventionellen Stellplatzversorgung, insbesondere in den geplanten Wohnbereichen aufzeigt.

Zielsetzungen

Dementsprechend stehen unter Umweltgesichtspunkten die Zielsetzungen

- Verringerung der Immissionen des Individualverkehrs, wie Lärm und Abgase,
- Minimierung der durch verkehrliche Anlagen versiegelten Flächen und
- Angebot konstruktiver Anreize zur Verringerung der Fahrtenhäufigkeit, bis hin zum Verzicht auf das Auto

im Vordergrund. Damit soll zugleich eine bessere Wohnqualität erreicht werden.

Unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten galt es, eine möglichst kostengünstige und anpassungsfähige Organisation der Stellplatzanlagen zu erreichen, die Stellplatzauslastung zu optimieren, der Forderung nach Kostenwahrheit und Kostentransparenz in der Stellplatzversorgung einen Schritt näher zu kommen und die Wahlfreiheit zwischen unterschiedlichen Stellplatzangeboten zu ermöglichen.

Die Messestadt Riem verfügt, neben einer sehr guten Individualverkehrserschließung mit zwei Autobahnanschlüssen, über eine hervorragende Versorgung durch den öffentlichen Verkehr mit zwei U-Bahnhaltestellen und mit mehreren Busverbindungen zu den nächstgelegenen S-Bahn-Stationen.

Durch die geplante unmittelbare Nachbarschaft von Gewerbe und Wohngebieten, deren gemischt genutzten Übergangsbereichen sowie die angestrebte hohe städtebauliche Dichte wird die Messestadt Riem ein Stadtteil der kurzen Wege werden und bietet damit die Voraussetzung für eine Minimierung des motorisierten Binnenverkehrs.

Die nördlich der Wohngebiete gelegenen attraktiven Nutzungen des

neuen Messegeländes, eines modernen Einkaufszentrums sowie der umliegenden gewerblichen und kulturellen Einrichtungen machen es notwendig, in den Wohnbereichen Vorkehrungen gegen eine Überflutung durch Fremdparker zu treffen. Eine ganztägige Bewirtschaftung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum wird daher erforderlich. Für eine derartige Maßnahme haben die neuen Wohngebiete der Messestadt Riem sehr gute Voraussetzungen. Üblicher Weise führen Stellplatzverringerungen und Stellplatzbewirtschaftung in einem Wohnquartier zu Verdrängungseffekten auf freie Straßenstellplätze in benachbarten Wohngebieten, mit all den negativen Begleiterscheinungen des Parksuchverkehrs und Verparkens von Straßen. Durch die Insellage der Messestadt – umgeben von breiten Grünzügen zu den Nachbarstadtteilen hin – sind diese Effekte nicht zu befürchten.

Das räumliche Konzept

Das Wohngebiet wird über die Haupterschließung der Ost-West-Achse und nord-süd-gerichtete Stichstraßen, deren Querschnitte auf das Notwendigste begrenzt werden, erschlossen. Im öffentlichen Straßenraum sind die Stellplätze zu bewirtschaften und gegenüber konventionellen Lösungen zahlenmäßig zu beschränken. Die Anfahrbarkeit der einzelnen Gebäude, insbesondere zur Anlieferung sperriger Güter für Handwerker und Behinderte, wird gewährleistet.

In unmittelbarer Nähe der Ost-West-Achse werden drei Hochgaragen, die bei Bedarf erweiterbar sind, errichtet. Südlich der Achse C werden parallel zu den Wohngebäuden längsgerichtete Tiefgaragen so angeordnet, daß die Fußwegelänge zwischen Wohngebäude und Tiefgarage max. 80 m beträgt. Die Tiefgarageneinfahrten befinden sich ausschließlich in der Achse C, so daß in den südlich davon gelegenen Wohnbereichen oberirdisch nur Anlieferungsverkehr zu den Wohngebäuden stattfinden wird. Dieser nun zu realisierenden Konzeption wurden anfangs in der öffentlichen Diskussion zwei weitere Alternativen gegenübergestellt:

- die konventionelle Lösung und
- eine äußerst ökologische und ökonomische Lösung.

Letztere beinhaltete die Situierung aller Stellplätze in Form von Hochgaragen im Norden der Wohngebiete, entlang der Ost-West-Achse. Eine solche Planungsvorstellung erhitzte die Gemüter ungemein und führte zu heftiger Kritik wegen „Verteufelung des Autos" aber auch zu Lob ob des „fortschrittlichen Gedankens". Letztlich wurde diese Lösung aufgrund der erheblichen Wegelängen von bis zu 500 m zwischen Wohnung und Stellplatz nicht mehr weiterverfolgt.

Das inhaltliche Konzept

Für den ersten Bauabschnitt (2600 Wohneinheiten und 2700 Arbeitsplätze) wird folgende Stellplatzversorgung zugrunde gelegt:

Einkaufszentrum:
1 Stellplatz pro 20 qm Verkaufsfläche

Gewerbliche Nutzung im 600 m Einzugsbereich des U-Bahnhofes:
Ablöse von 40 % der pflichtigen Stellplätze, d. h. es werden nur 60% der laut Bayerischer Bauordnung notwendigen Stellplätze gebaut.

Wohnnutzung:
Zur Versorgung der Wohngebiete wäre üblicherweise pro Wohneinheit ein Stellplatz nachzuweisen. In unserer Planung werden allerdings nur 75% der pflichtigen Stellplätze bereitgestellt. Die fehlenden 25% werden ausgesetzt. Sollte sich zu einem späteren Zeitpunkt der Bedarf auf eine höhere Stellplatzversorgungsquote ergeben, könnte dieser durch Erweiterung der Hochgaragen im Norden befriedigt werden.

Mit Hilfe der Poolbildung bzw. Wechselnutzung von Stellplätzen kann, insbesondere in Kombination mit dem Gewerbe, eine bessere Auslastung der Stellplatzanlage und damit eine Kapazitätserweiterung von 10 - 30 % erreicht werden. Das bedeutet, daß z. B. bei einer Anlage mit 100 Stellplätzen 110 - 130 vermietet werden können. Wegen dieses Einsparungseffektes nimmt diese Betriebsform einen hohen Stellenwert im Parkraumkonzept ein.

Das organisatorische und finanzielle Konzept

Um das differenzierte Stellplatzangebot, die nachfragegerechte Versorgung sowie eine Kostenreduzierung gewährleisten zu können, ist es notwendig, einen einzelnen Betreiber für den Bau, Unterhalt und Betrieb aller Stellplatzanlagen zu gewinnen. Durch die strikte Koppelung von

Das Parkraumkonzept

Wohnung und Stellplatz in den Bauordnungen der Länder ist es derzeit gängige Praxis, daß ein Bauherr Wohngebäude und Stellplätze in eigener Regie errichtet. Er kann wegen des bestehenden, relativ niedrigen Preisniveaus für Stellplatzmieten (ca. 60 bis 120 DM pro Monat im Münchner Stadtgebiet) nicht die tatsächliche, marktgerechte Miete verlangen. Diese Stellplatzmiete würde für München-Riem bei 250 bis 300 DM pro Stellplatz und Monat liegen. Die Differenz zwischen den beiden Beträgen wird daher in der Regel über die Wohnungsmiete finanziert.

In ungerechter Weise trifft dann diese Belastung denjenigen Wohnungsmieter, der kein Auto besitzt. Um hier zu einer gerechteren Lösung mit für die einzelnen Nutzungen getrennten, reellen Mietzuweisungen zu kommen, soll eine organisatorische und finanzielle Abkoppelung der Stellplatzanlagen von den Wohngebäuden durchgesetzt werden. Dies spricht weiterhin für einen eigenen Garagenbetreiber.

Die Einführung der marktgerechten Miete bereits im ersten Bauabschnitt würde wegen der vergleichsweise niedrigen Garagenmietpreise im Stadtgebiet und den – wenn auch illegalen – Parkmöglichkeiten auf den noch nicht bebauten freien Flächen des ehemaligen Flughafengeländes auf Akzeptanzschwierigkeiten stoßen. Deswegen hat man sich entschieden, eine Lösung mit Abstrichen gegenüber der Idealforderung nach Kostenwahrheit anzustreben, deren Systematik und Wirtschaftlichkeit von einem potentiellen Betreiber erarbeitet bzw. nachgewiesen wurde.

Demzufolge zahlt der Bauherr für jede Wohneinheit einen hohen Anteil der durchschnittlichen Erstellungskosten an den Betreiber. Mit diesem Beitrag wird die Erstellung von 75% der pflichtigen Stellplätze, einschließlich der anfallenden Kosten für eine evtl. Nachrüstung auf l00% der Stellplatzversorgung, gewährleistet. Sollte sich nach einem mittelfristigen Zeitraum herausstellen, daß die Nachrüstung nicht mehr notwendig sein wird, werden die für die Nachrüstung vorgestreckten Finanzierungsbeträge einschließlich der Zinsen den Bauherren zurückerstattet. Neben dem einmaligen Finanzierungsbeitrag sind nach derzeitigem Stand von den Stellplatzmietern zwischen 56 und 81 DM pro Stellplatz und Monat zu zahlen.

Verfahrensstand

Das dargestellte Parkraumkonzept wurde von verschiedenen Experten, Gutachtern und Planungsbüros im Auftrag der Landeshauptstadt München ausgearbeitet und in seinen Grundzügen vom Münchner Stadtrat am 26.07.1995 beschlossen. In Zusammenarbeit mit Vertretern von Investoren, Betreibern und Bauherren wurden seitdem die Inhalte des Konzeptes weiter konkretisiert. Ein Betreiber für dieses Konzept wurde bereits ausgewählt. In Kürze wird mit der Realisierung im 1. Bauabschnitt begonnen.

Der Entwicklungsaufwand und der personelle Einsatz waren allerdings erheblich. Diese bezogen sich nicht so sehr auf die planerisch-konzeptionelle Ausarbeitung – vielmehr mußten Zeit und Kraft zur Überwindung traditioneller Gewohnheiten und konventioneller Systeme investiert werden. Besondere Probleme lagen auch in den wohnungswirtschaftlichen, steuerlichen und v. a. in den eigentumsrechtlichen Fragen. Akzeptanzschwierigkeiten müssen sowohl von Beteiligten, als auch von Vertretern aus Politik und Wirtschaft weiterhin erwartet werden.

Das autofreie Wohnen

Auch das autofreie Wohnen hat im ersten Bauabschnitt eine Heimat gefunden. Es geht auf einen Stadtratsbeschluß vom Juli 1995 zurück, mit dem politischen Ziel, 200 WE autofrei unterzubringen. Von Seiten der Verwaltung wurde dann bei der Vergabe der Grundstücke bei verschiedenen Bauträgern auch die Möglichkeit, autofreies Wohnen anzubieten abgefragt – jedoch ohne positive Resonanz. Schließlich haben die WOGENO (WOGENO München e. G., Genossenschaft für selbstverwaltetes, soziales und ökologisches Wohnen; Anm. d. Red.) und die Eigentümergemeinschaft „Autofrei Wohnen" von sich aus Projekte initiiert und selbständig, mit großem Mut, Ausdauer und Idealismus, die schwierigen Fragen gelöst, die im Zusammenhang mit dem autofreien Bauen bestehen. Gebaut werden jetzt 40 WE, die etwas abgesetzt von dem vorhandenen Straßen – Erschließungssystem, zum Grünzug im Süden hin orientiert, liegen.
Die Zielvorgabe des Stadtrats, mit 200 WE, konnte, u. a. wegen der fehlenden Akzeptanz durch die Bauträger und der kurzen Planungszeit, nicht erreicht werden.

Die autofreien Wohnprojekte haben einen Stellplatzbedarf von 0,2 für Besucher und Carsharing, das entspricht 8 Stellplätzen. Diese Stellplätze werden im Parkraumkonzept mit angeboten und bewirtschaftet. Die entsprechend der bayerischen Bauordnung vorgeschriebenen, fehlenden 27 Stellplätze werden ausgesetzt. Bei einer Verdopplung des Stellplatzbedarfs auf 0,4 wird das autofreie Wohnen als gescheitert betrachtet werden. Die dann erforderliche Nachrüstung kann durch Aufstockung der Hochgaragen im Norden der Wohngebiete erfolgen. Zur finanziellen Sicherstellung des Nachrüstfalls wird eine Sicherungshypothek ins Grundbuch eingetragen.

Was die Infrastrukturversorgung betrifft, ist die neue Messestadt Riem eines der ersten Projekte der LH München, bei dem die Infrastruktur, wie Schulen und Kindergärten, gleichzeitig mit den Wohngebäuden entstehen wird. Allerdings mit einer – gerade für das autofreie Wohnen unangenehmen – Ausnahme: das Einkaufszentrum wird wahrscheinlich erst 2001/2002 fertiggestellt sein.

Auch im zweiten Bauabschnitt soll das autofreie Wohnen berücksichtigt werden. Vorgesehen ist eine Größenordnung von 150 WE. Im Rahmen des städtebaulichen Ideenwettbewerbs wird von den Teilnehmern die Einbeziehung eines autofreien Gebiets gefordert werden. Durch eine günstige städtebauliche Organisation sollen dabei einerseits die Vorteile des autofreien Wohnens, mit einem ruhigen und wenig belasteten Wohnumfeld, und andererseits günstige Voraussetzungen, v. a. in der wohnungsnahen Versorgung und Infrastrukturausstattung geschaffen werden. Auch sollte eine flexible Erschließungsform gefunden werden, die eine nachfragegerechte Entwicklung ermöglicht.

Die Eigentümergemeinschaft „Autofrei Wohnen" und die WOGENO haben bereits angekündigt, daß sie weitere Projekte des autofreien Wohnens in der Messestadt Riem verwirklichen wollen. Schließlich können die im ersten Bauabschnitt gefundenen Lösungen ohne neuen Entwicklungsaufwand für weitere Projekte übernommen werden.

Der Marienhof – Ein ewiges Provisorium?

Berichte und Protokolle 01/1979

Michael Schneider

MÜNCHNER FORUM

Berichte und Protokolle
Nr. 62

DS 1a/79
Januar 1979

" DER MARIENHOF - EIN EWIGES PROVISORIUM ? "

Das letzte offene Grundstück im Zentrum zwischen vorsichtiger Bebauung und Parkplatz-Nutzung

Bericht einer Veranstaltung des Münchner Forum vom 18.Januar 1979

Ulrich Mill

Nichts regt die stadtplanerische Fantasie so sehr an wie eine freie Fläche. Was könnte, was sollte, was müsste da alles entstehen? Und dann gleich 10.000 Quadratmeter, dazu noch in bester Lage. So dachte es sich auch das Münchner Forum, als es am 18. Januar 1979 zu einer Diskussion mit Architekt Alexander Freiherr von Branca und Stadtbaurat Uli Zech einlud. Moderiert wurde die Veranstaltung vom ehemaligen Geschäftsführer des Münchner Forums, Hans-Günter Naumann. Als das Geviert zwischen Landschaftstraße, Weinstraße, Schrammerstraße und Dienerstraße im Januar 1945 bei einem alliierten Bombenangriff in Schutt und Asche gelegt wurde, entstand das „ewige Provisorium" hinter dem Rathaus, das später Marienhof genannt wurde, auf dem später ein großer Parkplatz entstand, noch später Rasen angepflanzt und ein paar billige Metallstühle aufgestellt wurden. Dann kamen archäologische Ausgrabungen, die an dieser Stelle Allzumenschliches zutage förderten. „Münchens ältestes Bauwerk – es ist ein Klo", titelte 2011 eine Münchner Lokalzeitung. Die hölzerne Marienhof-Latrine aus dem Jahr 1260 war eine echte Sensation. In den Jahren nach 2018 wurde ein noch tieferes Loch gegraben, um darin viel Geld zu versenken. Ob und wann die Zweite S-Bahn-Stammstrecke jemals fertig wird und ob sie dann noch jemand braucht? So lang jedenfalls bleibt der Marienhof, was er immer war.

" DER MARIENHOF - EIN EWIGES PROVISORIUM ? "

Das letzte offene Grundstück im Zentrum zwischen vorsichtiger Bebauung und Parkplatz-Nutzung

Bericht einer Veranstaltung des Münchner Forum vom 18.Januar 1979

Teilnehmer: Alexander Frh. von Branca
1. Der Entwurf von Frh. von Branca

Leitung: Hans-Günter Naumann MdL

1. Der Entwurf von Frh. von Branca

Die vorgelegte Planung geht zurück auf einen Wettbewerb im Jahr 1968, der als Basis das Konzept der Fußgängerzone hatte und bei der Gestaltung des Marienhofs schon die Einbindung der U-Bahnausgänge vorsah. Die jetzt diskutierte Planung für eine "maßvolle" Bebauung legte von Branca schon 1974 vor und stand damit zu diesem Zeitpunkt im Gegensatz zum neuen Stadtentwicklungsplan, der das Gebiet hinter dem Rathaus als Grüngelände vorsah.

Das Hauptargument für eine Bebauung des Marienhofs überhaupt sieht von Branca in der historischen Situation dieses Gebietes. Bis zur Zerstörung durch den Bombenkrieg war das Areal hinter dem Rathaus dicht bebaut. Der jetzt vorhandene "Platz" bzw. "Hof" passe nicht in das von engen Straßen durchzogene Altstadtquartier.
Sein Bebauungsvorschlag sieht eine hufeisenförmige Bebauung am Rand des Grundstücks vor, die - zur Dienerstraße hin offen über eine Freifläche im Innern den Blick auf die Dallmayer-Fassade und wegen der im Vergleich zur umgebenden Bebauung niedrigeren Bauhöhe auf die Silhouette der Frauenkirche ermöglichen soll. Die innere Freifläche, ein begrünter Brunnenhof mit Straßencafe, Arkaden und kleinen Läden, so groß wie die jetzige Grünfläche an der Weinstraße, soll um eine Geschoßtiefe abgesenkt werden und von der U-Bahn aus direkt erreichbar sein. Als Nutzung der umgebenden Baukörper sind 15 Maisonettenwohnungen, Büros, kleine Läden und neben einem Cafe und Restaurant zusätzlich ein neuer, großer Sitzungssaal für den Stadtrat vorgesehen, der durch einen Verbindungsgang an das Rathaus angeschlossen sein soll.

Diesen Plänen aus dem Jahr 1974 stand damals die Auffassung des Stadtentwicklungsreferats gegenüber, die als Gegengewicht zum geschäftigen Marienplatz eine ruhige Grünfläche auf dem Marienhof vorsah , eine Art "gemütliche Stube" zum Spazierengehen und Verweilen. Diese Vorschläge wurden vom Stadtentwicklungsreferat inzwischen selber als überholt angesehen, sodaß sowohl vom Baureferat als auch vom Stadtentwicklungsreferat keine grundsätzlichen Einwände gegen eine vorsichtige Bebauung vorgebracht werden.

2. Die Vorstellungen der Stadt (Uli Zech)

Das Baureferat habe auf der Grundlage des Wettbewerbs schon immer für eine Bebauung des Marienhofs plädiert, die Verwirklichung dieser Pläne jedoch aufgeschoben bis zur Verabschiedung des neuen Stadtentwicklungsplans. Auch er (Zech) befürworte eine vorsichtige Bebauung, da sie nach seinem Urteil am besten der historischen Situation entspreche. Er schließe sich im Großen und Ganzen den Vorstellungen von Brancas an: Bebauung in Form eines offenen U; Blick auf die Frauenkirche; unterirdische Anordnung von genügend PKW-Stell-

plätzen. Besondere Aufmerksamkeit lege er auf eine ausreichend große, besonnte Freifläche innerhalb der Bebauung.
Auf der Grundlage des Branca-Entwurfs werde dem Stadtrat im März eine entsprechende Vorlage zugeleitet, der im Anschluß eine ausgedehnte Beteiligunsphase gemäß § 2a BBauG folgen werde. In Anbetracht der zentralen Lage des Grundstücks und der einmaligen Chance für eine gelungene architektonische Gestaltung im Zentrum der Innenstadt halte er eine längere Phase der Bürgerbeteiligung als üblich für notwendig.

3. Diskussion

Bei der folgenden Diskussion wurden folgende Themenkreise angeschnitten

- soll der Marienhof überhaupt bebaut werden oder eine Grün- und Erholungsfläche werden ?
- welche Änderungsvorschläge hinsichtlich der vorgeschlagenen Bebauung gibt es ?
- wie soll weiter vorangegangen werden ?

31. Zur Grundfrage, ob Grünfläche oder Bebauung, die nach Meinung von Brancas noch offen sei und auch offen diskutiert werden solle, wurden sowohl städtebauliche als auch Argumente des Umweltschutzes vorgebracht.

Für die Offenhaltung des Marienhofs als Platz und seine Gestaltung als Grünfläche wurden angeführt

- es sei in der Hektik des Stadtzentrums eine Ruhezone mit Möglichkeit zum Verweilen nötig,
- die dort anzupflanzenden Bäume würden zu einer dringend notwendigen Luftverbesserung beitragen,
- eine Orientierung nach historischem Vorbild (Bebauung) sei nicht zwingend geboten, da sich der ursprüngliche kleine Stadtkern mit den umliegenden Grünflächen zu einer Millionenstadt dichtester Bebauung ohne die notwendigen Freiflächen innerhalb der Stadtgrenze entwickelt habe.

Man solle deshalb die durch die Kriegseinwirkungen gebotene Chance nützen und eine moderne , der heutigen Zeit angepaßten Lösung, die einer Grünfläche, durchsetzen.

Für eine Bebauung sprachen sich neben Stadtbaurat Zech und Frh.von Gumpenberg auch anwesende Stadträte und eine große Zahl von Bürgern aus. Ihre Hauptargumente:

- eine Freifläche an dieser Stelle sei für den Stadtkern sowohl aus historischen Gründen als auch vom jetzigen Stadtbild her wesensfremd; die Innenstadt sei nun einmal keine "Gartenstadt",
- ein gut bebauter Stadtkern - bei bewußter Gegenüberstellung des verdichteten Innenraums gegenüber dem Außenraum - sei für den Bürger mindestens ebenso attraktiv wie eine Freifläche in der Innenstadt (Bummelreiz) ies habe die Erfahrung mit der jetzigen Fußgängerzone gezeigt, an deren Stelle auch eine wesentlich aufgelockerte Bebauung mit breiten Straßen im Gespräch war,
- als Freifläche zum Sitzen und Erholen sei der Marienplatz mit den dort aufgestellten Sitzmöglichkeiten so gut angenommen, daß die ursprüngliche Forderung nach einer Freihaltung des Marienhofs als Gegengewicht gegen die hektische Fußgängerzone auch seitens des Stadtentwicklungsreferates nicht mehr als gerechtfertigt anzusehen sei.

Einig war man sich in der Meinung, daß eine halbherzige Kompromißlösung weder "Fisch noch Fleisch" sei. Man solle in einer offen geführten Bürgerbeteiligung nach § 2a BBauG die Frage einer Bebauung oder Nicht-Bebauung ohne Voreingenommheit gründlich prüfen und klar entscheiden.

32. Breiten Raum nahmen Fragen der konkreten Gestaltung im Fall einer Bebauung ein. Kritisch betrachtet wurde sowohl die architektonische Gestaltung des vorliegenden Entwurfs als auch die Art der vorgeschlagenen Nutzung der Baukörper. Im einzelnen wurde angeregt (wobei die Anregungen z.T. nicht miteinander vereinbar sind)

- die vorgesehene Bebauung an der Dienerstraße zu schließen, um den ursprünglich schmalen Straßenzug nach historischem Vorbild wiederherzustellen,
- die Tieferlegung des Innenhofs zu prüfen. Das Beispiel Feilitzschplatz zeige, daß die Menschen nicht gerne in den Untergrund gingen, zumal ein ebenerdiger Innenhof mitSicherheit sonniger und damit attraktiver sei,

- das Ausmaß der Bebauung grundsätzlich zu reduzieren; der vorliegende Entwurf enthalte "noch zuviel Stein",
- das vorgesehene Maß der Nutzung (1500 qm Wohnung, ca 800 qm Verkaufsfläche) zu ändern; Verkaufsflächen gebe es in der Innenstadt genug, wünschenswert wäre zumindest eine Verdopplung der Wohnfläche,
- keine zusätzlichen Verwaltungsstellen in die Innenstadt zu legen; auch eine Erweiterung des Rathauses durch zusätzliche Sitzungssäle an dieser Stelle sei zu überprüfen,
- zusätzliche Einrichtungen für den Bürger zu schaffen, die auch im Winter genutzt werden könnten.

Zudem wurde die Befürchtung geäußert, daß wegen des hohen Grundstückswertes sowohl die Mietpreise als auch die Preise in den Cafes bzw. Restaurants für den einfachen Bürger kaum erschwinglich sein würden. Die Stadt wurde aufgefordert, darüber nachzudenken, ob sie nicht das Grundstück, das sie vor 30 Jahren erworben hätte, als "abgeschrieben" betrachten könne, um so die Preisgestaltung günstig zu beeinflussen.

34. Über die Frage,wie es weitergehen solle, war man sich weitgehend einig. Frh.von Branca betonte, daß im Rahmen der folgenden öffentlichen Behandlung des Projekts auch die Möglichkeit einer Freiflächengestaltung des Marienhofs diskutiert werden könne und solle. Stadtbaurat Zech versprach eine zeitlich ausreichende Diskussionsphase mit den Bürgern, zu der Hans-Günter Naumann MdL die Bereitschaft des Münchner Forum anbot, für eine oder mehrere große Veranstaltungen die Organisation zu übernehmen.

Hans-Günter Naumann regte in diesem Zusammenhang einen neuen Architekten-Wettbewerb zur Gestaltung des Marienhofs an. In jedem Fall solle die Stadt mehrere Alternativen im Rahmen einer offenen Planung vorlegen, darunter auch die Alternative "Grünfläche" .

Qualitatives statt quantitatives Wachstum

Sammlungsreihe Nr. 12, 1974

Dr. Anna Kloke

KARL GANSER

DIE REGION MÜNCHEN IM BAYER. LANDESENTWICK-LUNGSPROGRAMM

Mit weiteren Beiträgen von

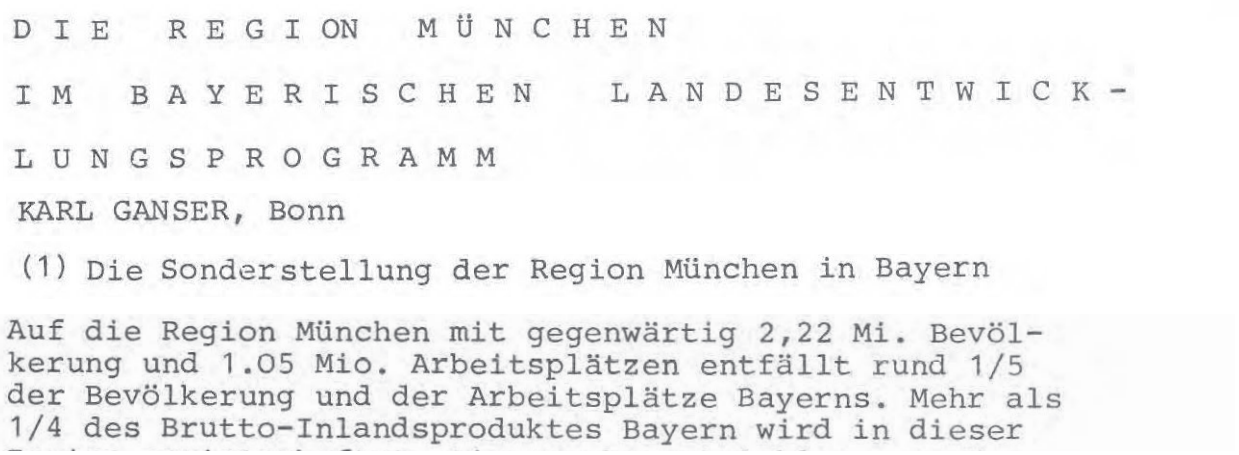
Petra Dorsch, Köhler-Klein, Friedrich Mager, Rainer Münch, Otto Ruchty, Harald Schotenroehr, Hans-Reiner Strecker

Heft 12 der Sammlungsreihe

MÜNCHNER FORUM

Im Herbst 1974 legte die bayerische Landesregierung einen Entwurf für das erste bayerische Landesentwicklungsprogramm (LEP) vor. Unter der Federführung von Karl Ganser veröffentlichte das Münchner Forum acht kritische Beiträge zu diesem Entwurf, die einen besonderen Fokus auf die Region München legten. Im Vorwort wurde betont, dass die Texte die persönliche Auffassung der Autoren widerspiegelten, jedoch nicht unbedingt die Position der Institutionen, denen sie angehörten. Karl Ganser, der bis 1971 im Stadtplanungsamt München tätig war und das Münchner Forum von Beginn an unterstützte, leitete zum Zeitpunkt der Veröffentlichung 1974 die Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung in Bonn. Später wechselte er zum Ministerium für Landes- und Stadtentwicklung NRW und wurde Geschäftsführer der Internationalen Bauausstellung Emscher Park.

In seinem Beitrag bemängelte Ganser, dass der Entwurf nicht auf die veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen reagiere. Die festgelegten Richtwerte für Bevölkerung und Arbeitsplätze basierten auf überhöhten Prognosen und diese besäßen als rein quantitative Größen wenig Aussagekraft. Um Fehlinvestitionen zu vermeiden sei, eine Zuteilung von öffentlichen Investitionsmitteln nach Bedarfsmaßstäben besser geeignet. Eine reine Orientierung an Richtzahlen könne dazu führen, dass beispielsweise weiterhin Wohnungen „auf der grünen Wiese“ geschaffen, trotz rückläufiger Schülerzahlen Schulplätze bereitgestellt und das regionale Straßennetz ausgebaut würden – anstelle in den Wohnungsbestand, in den Nahverkehr und in ein verbessertes Lehrangebot zu investieren. Das Programm berücksichtige trotz eines zu erwartenden Rückgangs öffentlicher Gelder nur unzureichend nicht-investive Ansätze wie etwa im Baurecht, im Umweltrecht, in der Konjunkturpolitik und in der Steuerpolitik. Überhaupt gäbe es kaum Angaben zu den Instrumenten, die zur Verwirklichung der Programmziele geeignet wären. Zudem fehle es dem Entwurf grundlegend an einer differenzierten Analyse der ungleichen Lebensbedingungen und ihrer Ursachen. Die Region München sei „das Extrem für ungleiche Lebens- und Arbeitsbedingungen“, welche sich seit 1961 noch verstärkt hätten, so Ganser. Obwohl gerade dort die Lösung künftiger Strukturprobleme wesentlich von der Gestaltung raumwirksamer Maßnahmen des Bundes abhänge, werde dies im vorgelegten Entwurf kaum berücksichtigt. Zusammenfassend forderte Ganser eine gezielte Anpassung des LEP an regionale Besonderheiten sowie aktuelle Herausforderungen. Die Auswirkungen des ersten Ölpreisschocks vor Augen, äußerte er wie viele jener Zeit Zweifel an der Treffgenauigkeit langfristiger Prognosen. Angesichts drängender Nachhaltigkeitsdebatten und stark belasteter öffentlicher Kassen zeigt sich die anhaltende Aktualität des Textes vor allem in Gansers Forderung nach verstärkt qualitativen statt quantitativen Wachstums.


DIE REGION MÜNCHEN

IM BAYERISCHEN LANDESENTWICK-

LUNGSPROGRAMM

KARL GANSER, Bonn

(1) Die Sonderstellung der Region München in Bayern

Auf die Region München mit gegenwärtig 2,22 Mi. Bevölkerung und 1.05 Mio. Arbeitsplätzen entfällt rund 1/5 der Bevölkerung und der Arbeitsplätze Bayerns. Mehr als 1/4 des Brutto-Inlandsproduktes Bayern wird in dieser

Region erwirtschaftet. Die rasche Entwicklung von Bevölkerung, Arbeitsplätzen und Wirtschaftskraft in Bayern während der vergangenen 15 Jahre war massgeblich von der Entwicklung in dieser Region bestimmt. Die künftigen Entwicklungen in dieser Region werden sich ebenso nachhaltig auf ganz Bayern auswirken. Gleichgültig welche Problem man betrachtet, die Region München ist fast immer ein Extrem. Ihre Entwicklung und Gestaltbarkeit werden über Erfolg oder Mißerfolg des Bayerischen Landesentwicklungsprogramms entscheiden.

Fast alle überfachlichen Ziele des Bayerischen Landesentwicklungsprogramms (LEP)(vgl.Teil A), enthalten, auf die Region München angewandt, eine besondere Brisanz:

- "Die Wirtschaftskraft des Landes und seiner Teilräume ist zu stärken. Die wirtschaftliche Entwicklung darf nicht zu Lasten gesunder Umweltbedingungen gehen" (LEP, Teil A, I/4, Seite 25).

  Es gibt keine Region in Bayern und nur wenige in der Bundesrepublik, in denen die Umweltbedingungen in der zurückliegenden Zeit durch die wirtschaftliche Entwicklung so nachhaltig beeinträchtigt wurden.

- "Die Entwicklung des Landes und seiner Teilräume soll sicherstellen, dass Bayern auch in Zukunft seiner Stellung und Bedeutung innerhalb der Bundesrepublik, in der Europäischen Gemeinschaft sowie gegenüber anderen Ländern gerecht werden kann." (LEP, Teil A, I/5).

  Die Bedeutung Bayerns im Bundesgebiet und in den europäischen Nachbarländern ist beinahe ausschliesslich durch die Region repräsentiert.

- "In allen Landesteilen sind möglichst gleichwertige, gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen zu erhalten oder zu schaffen. Dabei sind die natürlichen Gegebenheiten, die geschichtliche Tradition, die landsmannschaftliche Verbundenheit sowie die wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Erfordernisse zu berücksichtigen."
  (LEP, Teil A, II/1.1.; Unterstreichung vom Autor)

  Die Region München ist für fast alle Lebensbereiche das Extrem für ungleiche Lebens- und Arbeitsbedingungen. Bei fast allen Indikatoren zur Messung der Lebensbedingungen nimmt diese Region entweder Rangplatz 1 oder Rangplatz 18 unter den Bayerischen Regionen ein.

- "Ein zwischen den einzelnen Landesteilen noch bestehendes Gefälle der Lebens- und Arbeitsbedingungen soll

durch Stärkung der schwächer entwickelten Gebiete abgebaut werden." (LEP, Teil A, II/1.4; Unterstreichung vom Autor.)

Die Entwicklungen in der Region München haben dazu beigetragen, dass sich die Ungleichheit der Lebensbedingungen in Bayern seit 1961 nicht verringert, sondern verschärft hat.

- ".....im grossen Verdichtungsraum München sollen industrielle Arbeitsplätze nur in besonders begründeten Fällen oder zur Entlastung der Kernstadt in geeigneten Siedlungsschwerpunkten und geeigneten Zentralorten möglichst an Entwicklungsachsen geschaffen werden." (LEP, Teil A, II/2.42).

Die Region München zog im Zeitraum 1961 bis 1973 immerhin mehr als 1/4 des Wachstums an Industriearbeitsplätzen auf sich.

- "Einrichtungen, die an Standorte mit oberzentralen Funktionen gebunden sind, sollen möglichst ausserhalb der grossen Verdichtungsräume bevorzugt in möglichen Oberzentren errichtet werden." (LEP, Teil A, II/2.43).

In München ist der größte Teil aller höchstrangigen oberzentralen Einrichtungen konzentriert. Besonders hoch ist dieser Anteil im öffentlichen Bereich.

- "Die Voraussetzungen für eine gesellschaftliche Integration der ausländischen Bevölkerung sind zu verbessern."
(LEP, Teil A, IV/1.3)

Mit insgesamt 157.272 Ausländern (VZ 70) und einem Ausländeranteil von 7,6% stellen sich in der Region München besonders Aufgaben.

- "In Räumen, die gegenüber dem übrigen Bundesgebiet Wanderungsverluste oder geringe Wanderungsgewinne aufweisen, ist auf eine zunehmende Beteiligung an den Bevölkerungsgewinnen aus der innerdeutschen Nord-Süd-Wanderung hinzuwirken." (LEP, Teil A, IV/2.3)

Mehr als 60% der Wanderungsgewinne Bayerns aus dem übrigen Bundesgebiet wurden bisher vom Raum München angezogen.

- "In Räumen, in denen aufgrund der bereits vorhandenen hohen Konzentration an Arbeitsplätzen eine Fortsetzung der Konzentrationstendenzen und eine erhebliche Belastung der Umwelt und Infrastruktur zu erwarten sind, soll die Zunahme der Arbeitsplätze im produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungssektor beschränkt werden." (LEP, Teil A, IV/3.5)

  In der Region München nahm die Zahl der Arbeitsplätze im Zeitraum 1961 bis 1970 um 143.000 zu, in Bayern insgesamt jedoch nur um 103.000, d.h. in der Mehrzahl aller übrigen bayerischen Planungsregionen verlief die Arbeitsplatzentwicklung in diesem Zeitraum rückläufig.

Die Liste der Zielaussagen im Bayerischen Landesentwicklungsprogramm mit besonderer Brisanz in der Region München ließe sich verlängern. [...]

Zum Weiterlesen:

Den kompletten Beitrag von Kart Ganser „Die Region München im Bayerischen Landesentwicklungsplan" können Sie unter diesem Link lesen:

https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2025/05/SR-Heft-12-Region_Karl_Ganser.pdf

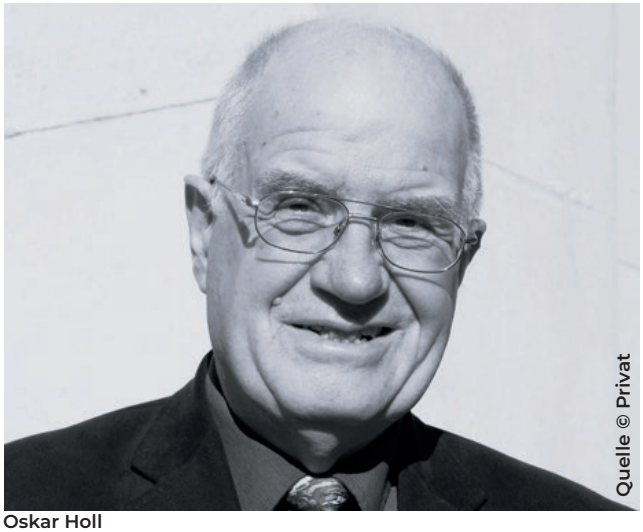
Dr. Anna Kloke forscht als wissenschaftliche Mitarbeiterin der Technischen Universität Dortmund gefördert von der Stiftung Deutscher Architekten zum Werk Karl Gansers (1937-2023).

Das Münchner Forum trauert um Dr. Oskar Holl

Ein Nachruf

Wolfgang Jean Stock

Es war ein schöner Tag, es war ein sehr sonniger Herbsttag, dieser 9. Oktober 2024. Endlich war es uns geglückt, nicht nur zu einem Glas Wein nach einer Veranstaltung verabredet zu sein, sondern zu einem richtigen Mittagessen. So saßen wir vergnügt vor dem Café am Josephsplatz und sprachen ausführlich über Südtirol, über eine Region, die wir beide sehr schätzten und gut kannten: Ich war kürzlich dort gewesen, Oskar freute sich auf die Tage mit Gunda beim Obermair in Ehrenburg. Während wir so dasaßen, plätscherte der Verkehr auf der Augustenstraße vorbei. Ein paar Autos, ein paar Radfahrer, die städtischen Busse. Ganz entspannt die Situation, keine Rede vom angeblichen Chaos, das auf der Straße und auf den Gehsteigen herrsche. Oskar war nicht nur verärgert, dass die Straße auf einer Länge von einem Kilometer für nicht weniger als geschätzte zehn Millionen Euro völlig umgebaut werden soll. Geärgert hat den Sozialdemokraten vor allem, dass die SPD-Vertreter im örtlichen Bezirksausschuss der radikalen Maßnahme schließlich zugestimmt hatten – im Gegensatz zu ihrem vorigen vernünftigen Kompromissvorschlag. Oskar haderte schon länger mit der so genannten Münchner Verkehrswende – wohlgemerkt als einer, der sich Jahrzehnte lang auch für Verbesserungen im öffentlichen Raum eingesetzt hatte. Doch viele Vorschläge aus dem Münchner Mobilitätsreferat hielt er für überzogen – ihm fehlte die politische Balance, ihm fehlte der sorgfältig abgewogene Ausgleich der Interessen, für den er sowohl beruflich als auch in seinen öffentlichen Ämtern stets eingetreten war. Nachdem vor seinem Wohnhaus in der Enhuberstraße ein so genannter Mini-Superblock mit Holzpaletten und Pflanzbecken eingerichtet worden war, sparte er nicht mit Kritik: „In einer Großstadt müssen nicht überall Bäume stehen, das ist eine Schrebergarten- Mentalität. Die Ideologen in der grünen Partei verstehen einfach nicht, was eine Stadt ausmacht.“ Und Oskar war hellsichtig, weil er voraussagte, dass eine rigide Verkehrspolitik bei der Bevölkerung auf Protest stoßen würde. Die aktuellen Artikel und Leserbriefe in den Münchner Zeitungen geben ihm Recht.



Oskar Holl

Oskar Holl hat als ein aufgeklärter und sensibler politischer Kopf in zwei Bereichen erfolgreich gewirkt. Später im Bezirksausschuss Maxvorstadt, von 1979 bis 1988 bereits als Sekretär des Münchner Forums. Dieses „Münchner Diskussionsforum für Entwicklungsfragen“ war 1968 als bürgerschaftlicher Verein gegründet worden, nachdem sich in der Bevölkerung immer lautere und größere Proteste gegen städtische Planungen erhoben hatten. Auch der damalige SPD-Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel musste erkennen, dass eine Bürgerbeteiligung das Gebot der Stunde war. Dass Vogel die Gründung des Forums maßgeblich vorantrieb, nennt Oskar Holl in seinem nach wie vor lesenswerten Aufsatz über 50 Jahre Münchner Forum einen „Geniestreich“ – die Proteste erhielten auf diese Weise einen quasi offiziellen Rahmen. Und weil SPD damals noch mit „Selbständig politisch denken“ übersetzt wurde, wurden etliche profilierte Sozialdemokraten im Münchner Forum aktiv: Ich nenne stellvertretend Friedrich Mager, Florian Sattler und Wolfgang Czisch.

Ich selbst habe Oskar Holl als Sekretär des Forums dann beim Kampf gegen die monströse Bayerische

Staatskanzlei am Hofgarten näher kennen gelernt. Zusammen mit anderen schrieb ich in der Süddeutschen Zeitung gegen die Planung an, während das Forum für gut besuchte Veranstaltungen sorgte. Leider blieb der große Erfolg aus, doch immerhin konnten die massiven Seitenflügel verhindert werden. Schon damals fiel mir auf, dass für Oskar die Sozialdemokratie mehr als eine bloße Partei war: Sie war für ihn eine umfassende Kulturbewegung – er selbst war ja vielseitig gebildet und belesen. Und im Lauf der Jahre habe ich begriffen, dass seine eigentlichen politischen Wurzeln in Österreich lagen, genauer gesagt: im legendären Roten Wien der Zwischenkriegszeit mit Wohnungsbau, Bildungspolitik und sozialer Fürsorge. Für dieses Programm, aus Wien eine Musterstadt der Menschheit zu machen, hat sich ein Zeichen erhalten, an einem Haus in der Otto-Bauer-Gasse im 6. Bezirk. Neben der Bezeichnung Sozialistische Partei Österreichs – Sektion Mariahilf sind drei Pfeile zu sehen: je einer gegen die politische Macht von Kapital und Kirche, gegen den Faschismus, gegen den Bolschewismus. Diese Welt des demokratischen Sozialismus war Oskars Welt. Die drei Pfeile blieben für ihn bis zuletzt aktuell.

Ab und zu durfte ich in österreichischer Geschichte und Politik auch Nachhilfe nehmen. Als ich Franz Vranitzky dafür lobte, dass er sich als erster österreichischer Kanzler vom Opfer-Mythos distanziert habe, von der Behauptung, Österreich sei das erste Opfer der Nazis gewesen, wandte Oskar ein: Ja, er hat aber auch neoliberale Ideen vertreten und 1995 unter Druck von rechts Johanna Dohnal entlassen, die erste österreichische Frauenministerin. Manche von Oskars Äußerungen haben mich verblüfft. Auf meinen Aufsatz in der Zeitschrift ‚Stadtbauwelt' über die Münchner Stadtentwicklung unter den drei Oberbürgermeistern Vogel, Kronawitter und Ude schrieb er in einer langen E-Mail: „Ich weiß nicht, ob Du sehr erstaunt sein wirst, wenn ich sage, dass meiner Meinung nach von den dreien der kreativste und zäheste in Sachen Stadtentwicklung der Schorsch Kronawitter war." Kronawitter nämlich habe begriffen, dass man nicht ohne Ende Arbeitsplätze schaffen könne, ohne parallel an den Wohnraumbedarf zu denken.

Der zweite Bereich, in dem Oskar als Politiker erfolgreich gewirkt hat, war der Bezirksausschuss Maxvorstadt, zuletzt als Vorsitzender in der Periode 2008 bis 2014. Sein Vorgänger im Amt war Klaus Bäumler von der CSU, der mir einige Gedanken geschickt hat, aus denen ich mit seiner Erlaubnis zitieren darf: „Über Jahre hinweg habe ich mit Oskar Holl im Bezirksausschuss – in der Zeit, als ich Vorsitzender und er Mitglied des Gremiums war – über Parteigrenzen hinweg optimal zusammengearbeitet. Während seiner Zeit als mein Nachfolger tauschten wir uns weiter fachlich aus und versuchten gemeinsam Lösungen im Interesse der Bürgerschaft durchzusetzen. Stärkung der Bezirksausschüsse, behutsamer Umgang mit dem wertvollen öffentlichen Raum, Erhaltung der Baudenkmäler, Bewahrung der historischen Grünflächen, Abwehr der Gentrifizierung, Erhaltung der gewachsenen Wohnstrukturen durch ein soziales Bodenrecht, Optimierung des bürgerschaftlichen Einflusses auf die Stadtplanung und ganz wesentlich die Erinnerungsarbeit im Sinne des Niewieder. Das waren die Hauptthemen, denen sich Oskar Holl mit seinem fundierten Wissen, im geschickten Umgang mit dem gesprochenen und dem geschriebenen Wort – immer engagiert und sachbezogen – in vorbildlicher Weise gewidmet hat." Soweit das Lob für Oskar aus einem berufenen Munde, wohlgemerkt von einem Mann, dessen Partei nicht wenige Sozialdemokraten geradezu feindlich gesinnt sind.

Mit Klaus Bäumler war sich Oskar auch bei einem großen aktuellen Münchner Streitthema einig: bei der Frage, ob neben der Paketposthalle zwei riesige Hochhäuser gebaut werden dürfen. Wie bei der so genannten Verkehrswende war Oskar von seiner SPD nicht nur irritiert, sondern schwer enttäuscht. Er konnte nicht akzeptieren, dass von der Stadt München kein Wettbewerb für diese eminent wichtige städtebauliche Situation ausgelobt, sondern dem erpresserischen Vorschlag eines Investors nachgegeben wurde. Ich will nicht wörtlich zitieren, wie er sich zu diesem Skandal geäußert hat. Vorsichtig gesprochen: Er hat ein Komplott zwischen Stadt und Investor vermutet. Er hat noch wahrgenommen, dass Zehntausende Münchnerinnen und Münchner gegen dieses Projekt unterschrieben haben. Aber wie hätte es ihn gefreut, vor genau zwei Tagen den kritischen Einwurf von Gerhard Polt in der Süddeutschen Zeitung lesen zu können.

Mit Oskar Holl habe ich einen klugen politischen Freund verloren, der auch in den SPD-Ortsverein Maxvorstadt stets eine besondere Farbe gebracht hat. Nun fehlt mir einer von den wenigen, die mich dorthin überhaupt noch locken konnten. Ohne ihn wird es auch den kulturpolitischen Eisner-Club nicht mehr geben, den er in den letzten Jahren mit großem Einsatz am Leben gehalten hat. So verabschiede ich mich, lieber Oskar, mit dem klassischen, Dir so vertrauten Anruf der Sozialisten und Sozialdemokraten: Freundschaft!

Wolfgang Jean Stock ist Architekturkritiker mit Schwerpunkt Architektur und Städtebau.Er leitete 1978-1985 den Kunstverein München und 2006-2014 die Galerie der Deutschen Gesellschaft für christliche Kunst.

Franz Schiermeier erhält die Medaille „München leuchtet“

Wir gratulieren...

Am 01. April 2025 wurde Franz Schiermeier im Münchner Rathaus mit der Medaille „München leuchtet – Den Freundinnen und Freunden Münchens“ in Bronze ausgezeichnet. Damit würdigt die Stadt sein langjähriges ehrenamtliches Engagement für die Vermittlung und Bewahrung der Münchner Stadtgeschichte. Als Verleger und Autor hat sich Franz Schiermeier ein beeindruckendes Wissen über die Isarstadt erarbeitet, das er nicht nur in zahlreichen Publikationen, sondern auch beratend zur Verfügung stellt.

Das Münchner Forum profitiert seit vielen Jahren von seinem Fachwissen und seiner verlegerischen Erfahrung, insbesondere durch die Unterstützung bei Publikationen zur Stadtgeschichte und zur städtischen Entwicklung. Sein Beitrag ist ein wichtiger Bestandteil der Arbeit des Vereins.

Darüber hinaus engagiert sich Franz Schiermeier in vielfältigen weiteren Projekten. Er organisierte Ausstellungen und historische Dokumentationen im Archiv der Münchner Arbeiterbewegung und in der Geschichtswerkstatt, bietet im Flößer-Kulturverein Führungen und Stadtteilrundgänge an und unterstützte im Bezirksausschuss Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt Projekte wie die Zukunft des Viehhofs.

Das Münchner Forum freut sich über die verdiente Auszeichnung und gratuliert Franz Schiermeier herzlich!

Bürgermeisterin Verena Dietl überreicht Franz Schiermeier die Medaille „München leuchtet“

MÜNCHNER FORUM
Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.

Fotos © Münchner Forum

Stadtspaziergänge
April bis Oktober 2025

- **Blicken Sie mit uns auf Planungsprozesse**
- **Erleben Sie Stadt- und Viertelgeschichten**
- **Diskutieren Sie mit uns Ihre Ideen für die Stadt**
- **Erfahren Sie, was bürgerschaftliches Engagement bewirkt**

Mai 2025

Sonntag, 25. Mai 2025, 14 Uhr

Mit dem Rad durch Milbertshofen

Milbertshofen am Hart ist ein großer gegensätzlicher Stadtteil mit tiefen historischen Wurzeln, zwei mächtigen Industriebetrieben, dem 1. Solarhaus Europas, Straßenzügen mit Einfamilienhäusern und Gärten. Der Stadtteil beherbergt ein bunte Bewohnerschaft. Er ist streckenweise bebaut mit mehrstöckigen Wohnblöcken, luxuriösen Hotels, Villen aus der Vorkriegszeit und wird durchquert von zwei starkbefahrenen, streckenweise untertunnelten Stadtautobahnen. Ein Stadtteil im Auf- und Umbruch.

Angeliko Mocciaro, Münchner Forum
Treffpunkt: Alter Sankt Georgs Platz vor der kleinen alten St. Georgs-Kirche, bitte mit Fahrrad erscheinen. Der Stadtteil ist weitläufig und die Strecken sind lang
Mitwirkende: Pfarramt St. Georg, PR-Abteilung Knorr-Bremse & BMW
Dauer: ca. 2 Stunden

Juni 2025

Sonntag, 15. Juni 2025, 14:00 Uhr

Feldmoching I: Wenn ein Stadtrand-Dorf zum Großstadt-Rand transformiert werden soll...

...aber die hier lebenden Menschen dem begleitenden Bürgerbeteiligungs-Prozess misstrauen, dann ist diese Vertrauenskrise auch ein Aufmerksamkeits-Thema für das Münchner Forum. Mit diesem ersten Erkundungs-Spaziergang in Feldmoching wird die aktuelle Entwicklungs-Phase vorgestellt. Mit den bisher schon geplanten drei Neubau-Quartieren bekommen die 12.000 Feldmochinger*innen in den nächsten Jahren sowieso schon 7.000 neue Nachbar*innen dazu. Die Folgefrage für die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Nord lautet daher: Ois zuabaun?

Herbert Gerhard Schön, Münchner Forum
Treffpunkt: Walter-Sedlmayr-Platz, U/S-Bahnhof Feldmoching
Dauer: ca. 3 Stunden (Wegstrecke 7 km)

Juni 2025

Foto © Herbert Gerhard Schön

Sonntag, 22. Juni 2025, 14:00 Uhr

Feldmoching II: Wenn ein Stadtrand-Dorf zum Großstadt-Rand transformiert werden soll...

...aber 1.083 ha landwirtschaftliche Flächen für 15 Bauernhöfe, 14 Gärtnereien und eine Imkerei die Existenzgrundlage bilden – und für die Münchner Stadtbevölkerung eine unverbaute Stadtrand-Landschaft auch einen ökologischen Mehrwert darstellt, dann braucht es einen transparenten demokratischen Entscheidungsprozess. Darüber wurde im November 2024 während einer einwöchigen Ideenwerkstatt zum Münchner Norden sehr lebhaft diskutiert.
Mit diesem zweiten Erkundungs-Spaziergang in Feldmoching knüpft das Münchner Forum an den Ergebnissen dieser Ideenwerkstatt an, und mit einer Feldmochinger Umrundung wird auch die Frage „Ois zuabaun?" mit einem klaren NEIN beantwortet werden können.

Herbert Gerhard Schön, Münchner Forum
Treffpunkt: Walter-Sedlmayr-Platz, U/S-Bahnhof Feldmoching
Dauer: ca. 3 Stunden (Wegstrecke 8 km)

Stadtspaziergänge 2025

Juni 2025

Dienstag, 24. Juni 2025, 17:00 Uhr

Der Waldfriedhof – Münchens größter Friedhof mit einzigartigem Charakter

Er gilt seit seiner Eröffnung 1907 als „Sehenswürdigkeit für München", bedeutende Persönlichkeiten fanden hier ihre letzte Ruhestätte. Durch Mischwald und über naturbelassene Wiesen geht der Weg vom Alten in den Neuen Teil. Gezeigt werden neben einigen wenigen Einzelgräbern (Hans Grässel, Michael Ende) Gemeinschaftsgrabanlagen von Klerikern und Ordensfrauen, das Muslimische Gräberfeld, die Grabanlagen für Föten, Totgeburten und Kinder sowie die Bestattung unter Bäumen. Hingewiesen wird auf das Feld der Liberalen Jüdischen Gemeinde München und auf die Anatomie-Grabstätte. Die Führung ist barrierefrei und endet nahe des Ausgangs vom Neuen Teil am Lorettoplatz.

Lioba Betten, Münchner Forum
Treffpunkt: Waldfriedhof - Haupteingang Alter Teil, Fürstenrieder Str. 288 (Busse 51, 151)
Dauer: ca. 2 Stunden

Foto © Jürgen Betten

Juni 2025

Das KunstarealFest

Vom 27. bis 29. Juni findet wieder das große KunstarealFest statt, diesmal mit dem Leitthema Freiheit. Hier finden Sie unsere Führungen im Rahmen des KunstarealFestes.

Foto © Alexander Scharf

Freitag, 27. Juni 2025, 17:00 Uhr

Das Kunstreal, Mittelpunkt des Künstlerviertels Maxvorstadt

Das Kunstaeral ist sowohl Mittelpunkt der heutigen Münchner Museenlandschaft, als auch des historischen Künstlerviertels Maxvorstadt um 1900. Dr. Reinhard Bauer (Historiker und Autor von Büchern über die Maxvorstadt) führt durch den Stadtteil und dessen Entwicklung.

Dr. Reinhard Bauer, Münchner Forum
Nähere Informationen zu Treffpunkt und Dauer finden Sie in Kürze unter: https://muenchner-forum.de/veranstaltungen/

Samstag, 28. Juni 2025, 13:00 Uhr

Das Kunstareal – Vom Königsplatz zum Museum Brandhorst

Großartige Architektur und wunderbare Skulpturen stehen bei diesem Weg im Fokus: die Bauten um den Königsplatz herum, das NS-Dokumentationszentrum, die Hochschulen für Musik und Theater / für Fernsehen und Film, das Ägyptische Museum, die Pinakotheken u.a. Unterwegs sind die Werke berühmter bayerischer Künstler wie Fritz Koenig, Hans Wimmer und Alf Lechner sowie die von Henry Moore, Eduardo Chillida und Walter de Maria zu bewundern. Die Führung ist barrierefrei und endet vor dem Museum Brandhorst.

Lioba Betten, Münchner Forum
Treffpunkt: Königsplatz – unter den Propyläen (U2 Königsplatz, Bus 100)
Dauer: ca. 1 ½ Stunden

September 2025

Samstag, 27. September 2025, 14:00 Uhr

Ausverkauf in München - Privatisierung durch den Freistaat Bayern

Der Freistaat Bayern hat in den vergangenen Jahrzehnten besonders viele staatseigene Immobilien an Investmentfirmen abgegeben. Der umstrittene Verkauf von über 30.000 bezahlbaren Wohnungen der GBW durch die Bayerische Landesbank im Jahr 2013 ist dabei nur ein Beispiel. Das Münchner Forum konnte durch intensive Recherchen mit einer interaktiven Karte das Ausmaß der Verluste in der Stadt sichtbar machen. Am Beispiel der Maxvorstadt schauen wir uns gemeinsam an, welches Ausmaß die Verkäufe haben und was die Folgen für Stadt und Stadtgesellschaft sind. Wir sprechen aber auch über Lösungsansätze.

AK Junges Forum, Münchner Forum
Treffpunkt: Vor der Börse, am Karolinenplatz 6
Dauer: ca. 2 Stunden

Foto © Münchner Forum

Oktober 2025

Foto © Josef Stöger

Sonntag, 05. Oktober 2025, 11:00 Uhr

Kunst und Licht im Untergrund – Geschichte, Technik und Gestaltung Münchner U-Bahnhöfe

1971 mit dreizehn Bahnhöfen eröffnet, umfasst das Münchner U-Bahn-Netz inzwischen 100 Stationen. Während in der Anfangszeit einheitliche „Regelbahnhöfe“ dominierten, entstanden ab den 1990er-Jahren individuelle Bauwerke – farbenfroh und teils geprägt von Kunst und Tageslicht. Die derzeitige Verlängerung der U 5 sowie das Vorhaltebauwerk für die geplante U 9 unter dem neuen Hauptbahnhof sind mit astronomischen Kosten verbunden, was erhebliche Konsequenzen für die inzwischen erforderliche Ertüchtigung der frühen Stationen hat: Zwar werden Technik und Sicherheit auf den neuesten Stand gebracht, aufwendige Gestaltungen sind aber kaum möglich. Die aktuellen puristischen Konzepte mit der unverkleideten Präsentation des verwandten Materials haben aber durchaus ästhetischen Reiz – „erfahrbar“ bei dieser Tour durch den Münchner Untergrund.

Dr. Annemarie Menke, Münchner Forum
Treffpunkt: Marienplatz, Sperrengeschoss, vor dem MVG-Kundencenter, U 3/ U 6, alle S-Bahnen, Ende in Moosach
Dauer: ca. 2 ¼ Stunden. Nötig ist ein Ticket für den Innenraum

Oktober 2025

Dienstag, 07. Oktober 2025, 18:00 Uhr

Neufreimann: Rundum-Spaziergang um ein Stadtquartier im Entstehen

Auf dem Gelände der ehemaligen Bayernkaserne entsteht gegenwärtig ein neues Stadtquartier: Neufreimann. Neben Wohnungen für 15.000 Münchner*innen soll es mit seinen Büros und Geschäften, Angeboten und sozialer Infrastruktur eine neue Mitte im Norden Münchens werden.
Quartiersmanagement und Referat für Stadtplanung und Bauordnung zeigen vor Ort, welche Konzeption dem neuen Stadtquartier zugrunde liegt, in welchem Umfeld es entsteht und was dort für die Bürger*innen des Quartiers und der Nachbarschaften geplant ist.

Kyrill Hirner, Quartiermanagement Neufreimann & N.N., Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Treffpunkt: Kreuzung Helene-Wessel-Bogen und Monica-Lochner-Fischer-Straße
Dauer: ca. 2 Stunden

Foto © Quartiersmanagement Neufreimann

Zum Weiterlesen:

Das gesamte Programm der Stadtspaziergänge finden Sie auch online auf der Seite des Münchner Forums unter Veranstaltungen: https://muenchner-forum.de/veranstaltungen/

Oder als Flyer: https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2025/03/Stadtspaziergaenge-2025_12S_WEB.pdf

Diesen können Sie auch gerne in gedruckter Form über die Geschäftsstelle beziehen.

Forum aktuell auf LORA 92,4 UKW

Zum Nachhören:

Sendung 12/2024-2

Räume der Mobilität – die Internationale Bauaustellung (IBA) 2034 in der Metropolregion München

In der Internationalen Bauausstellung (kurz IBA) als Instrument der Stadtplanung und des Städtebaus stellt die Metropolregion München zum ersten Mal die Mobilität in den Fokus und begegnet damit unserer zentralen Herausforderung, wie Mobilität und klimagerechte, nachhaltige Raumentwicklung in Einklang gebracht werden können. Ursula Ammermann spricht mit Stadtbaurätin Prof. Dr. Elisabeth Merk über den extrem hohen Anspruch dieser IBA, über Projekte, Hoffnungen, Zielkonflikte, die Einbindung von Akteuren aus verschiedenen Bereichen.

Sendung 03/2025

Kulturpolitik in München mit Bürgermeister Krause

Im Gespräch mit dem zweiten Bürgermeister der Landeshauptstadt München, Dominik Krause, stellen Dr. Annemarie Menke und Udo Bünnagel Fragen zur Sanierung des Gasteigs, zu den anstehenden kulturellen Aufgaben in München sowie zur künftigen Wahl des Kulturreferenten. Kritisch hinterfragt wird auch die Stellung der Grünen zu dem Bebauungsplan des Paketposthallen-Areals. Nicht nur zur Höhe der beiden geplanten Wolkenkratzer, sondern auch zu der bisher in München nicht vorhandenen Dichte, die das Stadtgefüge Münchens völlig verändern würde, erwarten wir Antworten. Ferner sollen Fragen zum öffentlichen Nahverkehr und Individualverkehr von Auto und Fahrrädern thematisiert werden.

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

Termine der kommenden Sendungen 2025: 30.06, 29.09. und 29.12. 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
www.instagram.com/muenchnerforum/

V.i.S.d.P.: Michael Schneider
Redaktion: Anna-Lena Genz, Caroline Klotz, Dr. Annemarie Menke, Paul Pfeilschifter, Michael Schneider
Layout: Anna-Lena Genz
Endredaktion: Michael Schneider
Redaktionsschluss: 30.04.2025
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

Quelle © Münchner Forum