

Standpunkte

10./11./12.2026



Abbruch, Umbruch, Aufbruch
Das Münchner Bahnhofsviertel

Cover:

oben: Münchner Hauptbahnhof © Jan Czeczotka / Wikimedia Commons

unten: Baustelle Innenstadt © Friedrich Grössing

Standpunkte

Online-Magazin
10./11./12.2026

Liebe Leserin, lieber Leser,

wenn die Bahn baut, verwandeln sich deutsche Innenstädte mit erschütternder Regelmäßigkeit in Mondlandschaften. Vorgemacht hat es Stuttgart, wo sich „S 31“ so tief in den Anhydrit gefressen hat, dass sich der Reisende fragt, ob es nicht leichter gewesen wäre, die Stadt unter die Erde zu verlegen und den Bahnhof oben zu lassen. Da lässt sich München nicht lumpen: Bevor bei der Zweiten Stammstrecke überhaupt etwas passiert, ist das Bahnhofsgebäude schon abgerissen, und der Reisende zwingt sich durch Bretterverschläge und Engstellen. Wann das alles fertig wird? Es hat ja noch nicht einmal richtig angefangen. Auf der Suche nach der Stadt folgt der Reisende Münchens Via Dolorosa, gesäumt von Benkos Ruinen vom Hertie bis fast zum Marienplatz: Bauzäune, Fassadengerippe, Urban Blues. Wie es so weit kommen konnte, leuchtet Bernadette Felsch aus. Das Bahnhofsviertel ist ein Hotspot: Obdachlosigkeit, Drogen, Gewalt. Wie es wieder zum angstfreien Raum wird, beschreibt Sebastian Groth. Hotspot ist das Viertel auch wörtlich, als Hitzeinsel in Rekordsommern wie dem diesjährigen – was dort kühlt, verrät Elisabeth Kornell. Und Matthias Ottmann führt Sie durch Münchens neues Central Quartier.

Eine erbauliche Lektüre wünscht
Ihnen

Michael Schneider,
Standpunkte-Redaktion

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



Abbruch, Umbruch, Aufbruch

BERNADETTE FELSCH René Benko: Glanz versprochen, Ruinen geliefert	4
SEBASTIAN GROTH Taskforce Bahnhofsviertel	8
ANNA-LENA GENZ Sicherheit für wen?	11
ANDREAS FRANK UND BERTHOLD MAIER Hauptbahnhof – Planungen von Bahn und Stadt	12
PROF. DR. MATTHIAS OTTMANN Central Quartier: Münchens Mitte erfindet sich neu	15
ELISABETH KORNEILL Munich Central Park	17
MARTIN RÖSSLER Ein wichtiger Schritt auf dem Weg zum Welterbe	20
ANNE HUFNAGEL Wohnraum teilen. Leben bereichern.	23
SONJA SACHSINGER Leserbrief: Den Schuss immer noch nicht gehört	24
ANNETTE SCHEMMELE Staying cool: Schüler:innen fordern bauliche Maßnahmen zum Hitzeschutz	25
ZEITLOS AKTUELL In München hat die Trambahn eine Zukunft	28
Arbeitskreise im Oktober/November/Dezember Forum aktuell auf LORA 92,4 Impressum	

René Benko

Glanz versprochen, Ruinen geliefert

BERNADETTE FELSCH

„Wunderwuzzi“, so bezeichneten die Österreicher einst sowohl ihren Landsmann René Benko – als auch ihren ebenfalls gefallenen Kanzler Sebastian Kurz: Die jungen Selfmade-Men aus der Alpenrepublik waren gut vernetzt und halfen sich gegenseitig. René Benko hatte weder Ausbildung noch ein Studium absolviert, hat aber mit dem „Kaufhaus Tyrol“ in Innsbruck den Grundstein für sein Firmen- und Immobilienimperium SIGNA gelegt. Mit diesem „Gesellenstück“ begann eine steile Karriere auf dem Geschäftsimmobiliemarkt: Benko hatte das Traditionskaufhaus in seiner Heimatstadt im Jahr 2004 gekauft und abreißen lassen und im Jahr 2010 nach Millioneninvestitionen als Luxuskaufhaus wieder eröffnet und versprach, diesen Erfolg jederzeit und überall kopieren zu können. Dank einflussreicher Kontakte, Geldgeber und undurchsichtiger Firmengeflechte konnte die SIGNA Kaufhäuser, Firmen und ganze Innenstädte in ihr Portfolio übernehmen. So wurden Monopole geschaffen und der Eindruck vermittelt, als könne man so – wie bei Monopoly – unendlich Renditen erwirtschaften.

Dabei war eigentlich von Beginn an ziemlich offensichtlich, dass nicht der Geschäftsbetrieb und schon gar nicht die Mitarbeitenden der Kaufhäuser zählten, sondern allein die Immobilienwerte, die mit überbewerteten Mieten zur Finanzierung immer weiterer Immobilienkäufe – auf dem Papier – ständig im Wert gesteigert wurden: Ein typisches Schnellschaltensystem oder, wie die österreichische Wirtschafts- und Korruptionsstaatsanwaltschaft (WKStA) es in der aktuellen Anklage nennt, ein „Geldkarussell“. Das Münchner Forum hatte schon bei der Übernahme der Alten Akademie in München darauf hingewiesen, dass so ein System spätestens mit Ende der Niedrigzinsphase kollabieren würde. Und so kam es Ende 2023 auch. Doch da waren schon tausende Arbeitsplätze und staatliche Rettungszahlungen vernichtet.

Benko sitzt seit Januar 2025 in Untersuchungshaft und ist u. a. wegen Korruption und Insolvenzverschleppung angeklagt. In einem teilweise neu aufgerollten Prozess ist der österreichische Investor René Benko inzwischen zu zweieinhalb Jahren Haft verurteilt worden. Das Landesgericht Innsbruck sah es als erwiesen an, dass der 49-Jährige seine Gläubiger geschädigt hat. Insgesamt laufen gegen Benko

Hinweis:

Dies ist eine aktualisierte Version des gleichnamigen Artikels, der bereits Januar 2026 im BISS-Magazin erschienen ist.

und andere Signa-Verantwortliche österreichischen Medien zufolge 14 Verfahrensstränge. Weitere Verurteilungen sind also möglich. Sebastian Kurz bekam 2022 einen Posten als „Global Strategist“ bei Peter Thiel, einem der wichtigsten politischen und finanziellen Unterstützer Donald Trumps.

Für alle sichtbar, gammeln nach der SIGNA-Pleite seither in zahlreichen Städten Bauruinen vor sich hin. Die Münchner Innenstadt traf es besonders hart: Vom Hauptbahnhof über die gesamte Fußgängerzone bis zur Rosenstraße in der Nähe des Rathauses kann man das Desaster in wenigen Minuten zu Fuß besichtigen. Die folgenden Beispiele zeigen, was mit geschichtsträchtigen Orten passieren kann, wenn man Spekulanten die Stadtentwicklung anvertraut.

Station 1: Hertie und Karstadt an der Schützenstraße

1905 eröffnete Oscar Tietz, jüdischer Kaufmann aus Posen, nach Pariser Vorbild direkt am Münchner Hauptbahnhof einen Kaufhauspalast und nannte es nach seinem Onkel und Geldgeber Hermann Tietz „HERTIE“. Der Prachtbau mit moderner Eisenbeton-



Graffiti: „Ohne Kapitalismuskritik lässt sich das hier nicht begreifen.“

konstruktion, Dampfheizung und einer Glaskuppel, den Architekt Max Littmann in nur 12 Monaten Bauzeit geschaffen hatte, war eine Sensation: Ein Kaufhaus „mit feenhafter Beleuchtung, aber ohne Kaufzwang“, also nicht nur für Reiche, sondern auch für die neue bürgerliche Angestelltenschicht. Liesl Karlstadt, die damals noch Elisabeth Wellano hieß, arbeitete 1908-1911 hier als Verkäuferin in der Kurzwarenabteilung. Größere Einkäufe wurden mit 7 elektrischen Siemens-Fahrzeugen nach Hause geliefert.

Als Oscar Tietz am 17. Januar 1923 starb, bauten seine Erben sein Kaufhaus-Imperium im Deutschen Reich weiter aus. Unter anderem erwarben sie das Berliner Kaufhaus des Westens (KaDeWe). Während der Wirtschaftskrise 1929 geriet Hertie in Finanznöte und wurde bald darauf von den Nazis „arisiert“: Die Geschäfte übernahm im Sommer 1933 der bisherige Angestellte Georg Karg. Weil die Gläubigerbanken das Firmenvermögen zu niedrig bewerteten, gelang Karg bis 1940 die komplette Übernahme des Hertie-Konzerns. Nach dem Ende Zweiten Weltkrieges kam es 1949 zu einem Vergleich zwischen ihm und den ins Exil geflohenen Tietz-Erben: drei Kaufhäuser, unter anderem der Hertie in München, wurden an die Familie rückübertragen. Sie verpachtete diese Immobilien anschließend an die Hertie-Kette. Karg kaufte die drei Häuser aber recht rasch zurück und blieb so bis zu seinem Tod 1972 alleiniger Inhaber des Hertie-Konzerns. Sein gleichnamiger Sohn verkaufte Hertie 1994 an Karstadt.

Der denkmalgeschützte Hertie-Bau und der benachbarte 1970er Jahre-Bau von Karstadt, ein 250 Meter langer fensterloser Riegel entlang der Schützenstraße, wurden daraufhin eine Kaufhauseinheit. Ab 2015 wurden die Immobilien mehrfach verkauft – stets mit ansehnlichem Gewinn. 2017 kaufte die SIGNA das Gebäude, stellte im Juni 2023 den Kaufhaus-

betrieb ein und machte sich umgehend daran, es zu entkernen und zu „entwickeln“: Der Karstadt-Bau sollte abgerissen werden und durch das CORBINIAN – ein Geschäfts- und Bürohaus nach den Plänen von Stararchitekt David Chipperfield – ersetzt werden. Der unter Denkmalschutz stehende Hertie sollte ein (verkleinertes) Luxuskaufhaus werden. Unterirdisch sollten die Tiefgeschosse von Hauptbahnhof und Stachus mit Ladenpassagen verbunden werden.

Das Hotel Luitpold der Familie Schröder im „Breiterhaus“ in der Schützenstraße 14 wurde 2021 zum „Kollateralschaden“ dieser Planung, als die Breiter GmbH das letzte Gebäude auf dieser Straßenseite der Schützenstraße an die SIGNA verkaufte. Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart. Seit-her ist die halbe Schützenstraße ein „Lost Place: Vom Hertie steht nur noch die Fassade, während im leerstehenden Karstadt-Komplex Obdachlose zur übernachten scheinen, was die Stadt aktuell mit einer Bauaunausstellung des Stadtmuseums zu Fotostudios in den Tietzschen Kaufhäusern zu verhindern versucht. Die Ruinen sind Teil der Insolvenzmasse. Aufgerufen waren Ende 2024 mindestens 130 Mio. Euro für den Hertie und rund 300 Millionen für das ehemalige Breiter-Haus und den Karstadt-Bunker. Die Kosten für Wiederherstellung bzw. Neubauten dürften zusätzlich eine dreistellige Millionensumme kosten. Dementsprechend klein war zunächst die Nachfrage. Sicher ist, wer sich solche Summen nicht leisten kann: Die Kommune! So sieht diese hilflos zu, wie man auf neue Investoren hofft. Im Herbst 2025 hat der Münchner Anwalt und Immobilien-Unternehmer Erich Schwaiger 127,5 Mio. Euro für den Hertie-Bau geboten. Dass Schwaiger zugleich einige weitere Innenstadtimmobilien, wie das Hirmer-Haus, den Sport-Schuster und die Alte Akademie kaufen will, wirft die Frage, auf mit wessen Geld und zu welchem Zweck das geschieht. Klar dürfte sein, dass damit auf jeden Fall Renditeerwartungen verbunden sind, welche die Preise in der Münchner Innenstadt weiter nach oben treiben werden.

Station 2: Galeria Kaufhof am Stachus

Galeria Kaufhof am Stachus ist in dieser Geschichte ein Sonderfall, denn hier waren Galeria Kaufhof und somit die GKK bzw. Signa lediglich Mieter. Haupteigentümer der Immobilie ist Michael Zechbauer, dessen Familie u. a. mit Zigarren handelt. Die Verkaufsflächen im Untergeschoss gehören zu den Stachus-Passagen, die von den Stadtwerken München vermietet werden. Sein Großvater hatte das Gebäude in den 1950ern eigens für Kaufhof erbauen lassen. Das für diese Zeit typische Gebäude steht unter Denkmalschutz. Als GKK 2020 das erste Mal Insolvenz anmeldete, verzichteten die Beschäftigten



Ehemaliger Galeria Kaufhof am Stachus

deutschlandweit auf 1,5 Milliarden Euro Lohn, um ihre Jobs zu retten. Michael Zechbauer verzichtete zudem zwei Jahre lang auf über 90 Prozent der Miete für diese Filiale, um die Arbeitsplätze der 200 Mitarbeiter zu retten. Auch die Stadtwerke München überlegten, für ihre Kaufhaus-Fläche im UG auf die Miete zu verzichten. Dies wurde jedoch von der Bayerischen Staatsregierung untersagt, weil die SWM als Tochter der Stadt München „aus Gründen der Wettbewerbsneutralität“ nicht auf die Miete verzichten dürfe. Trotz aller Bemühungen schloss GKK im Oktober 2022 diese Filiale.

Die Zechbauers wollten das Grundstück zunächst verkaufen, doch der Abschluss mit einem Interessenten kam nicht zustande. 2023 plante Kulturunternehmer Michi Kern eine Zwischennutzung namens „Lovecraft“, die wegen verschiedener Auflagen gestoppt wurde. Die 23.000 m² Fläche sollen nun renoviert und etagenweise vermietet werden: Geschäfte, Büros, ein Hotel und eine für die Öffentlichkeit zugängliche Dachterrasse sind geplant. Mit einer Fertigstellung ist frühestens 2027 zu rechnen.

Station 3: Karstadt Sport und Oberpollinger

Mit dem Kauf des Oberpollinger und des benachbarten Karstadt Sport begann 2011 der SIGNA-Beutezug in München.

Der Oberpollinger wurde – wie der Hertie – von Max Littmann im Auftrag jüdischer Kaufleute erbaut und 1905 eröffnet: Die Koggen auf den Giebeln erinnerten bis vor Kurzem noch an die Gründer-Familie Emden aus Hamburg. Max James Emden, Kunst-



Oberpollinger und Karstadt Sports in der Neuhauser Straße

sammler und Unternehmer, verkaufte das Kaufhaus aber bereits 1927 an Karstadt und zog ins Tessin. Teile seiner Kunstsammlung wurden während der NS-Zeit unter Zwang verkauft – ein weiteres Kapitel der „Arisierung“.

Noch gehört der Oberpollinger formal der insolventen SIGNA PRIME, betrieben wird er von der KaDeWe-Gruppe, an der die SIGNA nur beteiligt ist. Mehrheitseigner ist mit 50,1 Prozent die Central Group des thailändischen Milliardärs Tos Chirathivat. Das KaDeWe in Berlin hat die Central Group inzwischen für 1 Mrd. Euro gekauft, und es liegt nahe, dass die Central Group auch beim Oberpollinger die SIGNA-Anteile übernehmen will. 2024 soll „ein Geschäftsmann“ 450 Mio. Euro geboten haben, zuletzt wurden für das Gebäude 395 Mio. Euro aufgerufen.

Der benachbarte Karstadt Sport wurde rasch nach der SIGNA-Insolvenz von der Euro Real Estate der Wilhelm von Finck Gruppe übernommen. Sie hat das 1806 gebaute und teilweise denkmalgeschützte Gebäude renoviert. Nun beherbergt es als „Herzog Max“ 500 m² Einzelhandels- und über 13.000 m² Bürofläche. Mieter ist u. a. das Max-Planck-Institut.



Die Alte Akademie in der Neuhauser Straße

Station 4: Alte Akademie

Die Alte Akademie wurde 1574 als Jesuitengymnasium erbaut und beherbergte später u. a. die Akademie der Wissenschaften, 1826-1840 die Ludwigs-Maximilians-Universität und dann das sogenannte Wilhelminum. Bomben im Zweiten Weltkrieg beschädigten die Alte Akademie schwer, ihnen fiel auch ein hier aufbewahrtes Dinosaurierskelett aus Ägypten zum Opfer.

Nach Kriegsende bekam der Architekt Josef Wiedemann den Auftrag, die Alte Akademie in den alten Strukturen wiederaufzubauen. Die Anordnung der Innenhöfe (Zier-, Kloster-, Schmuck- und Wirtschaftshof) behielt er bei. Für „Hettlage“, den Gebäude-

teil an der Neuhauser Straße, errichtete er Arkaden. Neben Hettlage war bis 2012 das Landesamt für Statistik in der Alten Akademie untergebracht, bis der Freistaat Bayern entschied, dieses gut 6000 m² große „Filetstück in bester Innenstadtlage“ zur Sanierung des Haushalts zu versilbern. Immerhin: Statt dem sonst üblichen Verkauf erfolgte die Vergabe im Erbbaurecht: Am 17.12.2013 bekam SIGNA für 230 Mio. EURO ein Erbbaurecht für 65 Jahre. Nach einem „Realisierungswettbewerb“ erhielt das Architekturbüro Morger Partner aus Basel den Zuschlag. Zum Morger-Plan, die Arkaden an der Neuhauser Straße zu verschmälern und an der Kapellenstraße zu entfernen, gab es Protest der Stadtgestaltungskommission und des Münchner Forums. Letzteres rechnete damals den Wert vor, den die Stadt dem Investor durch diese Umwidmung von öffentlichem Raum ohne jede Gegenleistung geschenkt hätte: Von den 600 m² Arkadenfläche sollten 400 m² dem Neubau zugeschlagen werden.



Ehemaliger Kaut Bullinger in der Rosenstraße

Bei damals 370 € Quadratmietermiete im Monat ergab das 148.000 € Miete/Monat und hochgerechnet auf 65 Jahre mind. 115,5 Mio. Euro. Allein damit hätte SIGNA also die Hälfte der Erbpacht refinanzieren können. Davon ebenso unbeeindruckt, wie vom Urheberrecht des Architekten, stimmte der Stadtrat der Verkleinerung der Arkaden dennoch zu.

SIGNA begann im November 2020 mit dem Abriss des Bestandsgebäudes. Stehen blieben nur die Außenwände. 2023 sollten die Bauarbeiten abgeschlossen sein, stattdessen kam die Insolvenz – seither ruhten alle Arbeiten, während die Gläubigerbanken (Stadtsparkasse München, Landesbank Bayern und Deutsche Pfandbriefbank) dringend neue Investoren suchten, die mind. 180 Mio. Euro für den völlig entkernten Bau zahlen sollten. Nachdem niemand den Erbpachtvertrag übernehmen wollte,

beschloss der Freistaat im Frühjahr 2025, doch zu verkaufen. Im Herbst 2025 gaben die Hammer AG (von CSU-Stadtrat Hans Hammer) und die Thiele Stiftung (die Familienstiftung des 2021 verstorbenen Knorr-Bremse-Eigentümers Heinz Hermann Thiele) bekannt, dass sie die Alte Akademie kaufen und wieder in einen vermietbaren Zustand versetzen wollen. Diese Nachricht war noch frisch, als der ehemalige CSU-OB-Kandidat Aribert Wolf verkündete, aus seiner Sicht gebe es erhebliche Verstöße gegen das Vergaberecht, und obendrein böte sein Mandant Erich Schwaiger für die Alte Akademie statt 169 Mio. Euro, wie angeblich Hammer/Thiele, sogar 195 Mio. Euro. Die Nachricht, dass Erich Schwaiger neben den vielen anderen von ihm in den letzten Monaten erworbenen Innenstadtimmobiliën, auch noch die Alte Akademie kaufen wolle, löste einige Spekulationen aus, die seitens Schwaiger und Wolf jedoch eisen unkommentiert blieben. Am 9. Dezember 2025 stimmte der Finanzausschuss des Landtags einem Verkauf an Hammer/Thiele zu.

Station 5: Ehemaliger Kaut-Bullinger in der Rosenstraße

Bei Kaut-Bullinger gab es jahrzehntelang Schreibwaren und Bürobedarf, und das Geschäft in der Rosenstraße 8 war eigentlich immer gut besucht. Was die Eigentümer bewogen hat, ihr Stammhaus 2020 für kolportierte 80 Mio. Euro an SIGNA zu verkaufen und stattdessen einen Onlinehandel vor den Toren der Stadt aufzumachen, ist unklar. Klar ist: Im September 2024 musste Kaut-Bullinger Insolvenz anmelden und konnte diese erst Anfang 2025 wieder abwenden.

SIGNA plante anstelle des Geschäfts ein Bürogebäude namens „Romy“. Nach der Insolvenz wurde die Rosenstraße 8 als erstes Objekt aus der Insolvenzmasse zum Verkauf angeboten – für 100 Mio. Euro. Ab März 2024 boten u. a. der Bauunternehmer Alfons Dobliger und der Münchner Immobilienunternehmer und Wirtschaftsanwalt Erich Schwaiger. Letzterer erwarb das Gebäude im September 2024 für einen Preis zwischen 80 und 85 Mio. Euro und verfolgte die Pläne von SIGNA weiter. Die Bauarbeiten sind inzwischen fast abgeschlossen. Was Schwaiger, der zuvor vor allem in bezahlbaren Wohnraum investiert hatte, bewegt, nun offenbar in die Fußstapfen Benkos treten zu wollen, ist ebenso unklar wie die Frage, wie er die dafür erforderlichen Milliardensummen finanziert.

Fazit:

Benkos Ruinen mahnen, was passiert, wenn man auf Investoren vertraut, anstatt selbst zu gestalten. Sind diese Investoren Spekulanten und nur an Rendite interessiert, kann es schnell passieren, dass

man auf glanzvolle Architekturpläne schaut, die nie realisiert werden, auf leere Schaufenster und vernagelte Eingänge.

Ideen für gemeinwohlorientierte Zwischennutzungen und bezahlbare Wohnungen statt Luxus-Lofts gäbe es. Doch bei den – auch durch die Spekulationen – ins Absurde gestiegenen Immobilienpreisen ist es nicht mehr möglich, sich „die Stadt zurückzukaufen“.

Umso wachsamer müssen wir nun endlich sein, dass öffentliche Räume nicht mehr verkauft werden, schon gar nicht zu Höchstpreisen. Es ist so banal wie

simpel: Wer den Boden aus der Hand gibt, hat auch keinen Einfluss mehr. Wir brauchen eine andere Bodenpolitik, die Kommunen eine wirkliche Planungshoheit einräumt, damit diese über Planungen und künftige Nutzungen mitentscheiden können, anstatt nur unbegrenzte Rendite und Spekulation zu ermöglichen. 🌀

Bernadette-Julia Felsch ist Mitglied des Programmausschusses des Münchner Forums, Leiterin des Arbeitskreises ‚Wer beherrscht die Stadt‘ und Mitbegründerin der Münchner Initiative für ein soziales Bodenrecht.

Taskforce Bahnhofsviertel

Gemeinsam für eine lebenswerte City

SEBASTIAN GROTH

Die Taskforce Bahnhofsviertel hat das Ziel, die Münchner Innenstadt sicherer, sauberer und lebenswerter zu machen. Dafür ziehen Stadt, Polizei, Anlieger*innen und viele weitere Akteur*innen an einem Strang – mit Erfolg. Zunächst fand die Taskforce Lösungen für Sicherheitsstörungen im Alten Botanischen Garten, Leerstände und die Begleitumstände der Großbaustelle Hauptbahnhof. Inzwischen hat das Gremium auch im südlichen Bahnhofsviertel und im Nußbaumpark viel verändert. Gelungene Maßnahmen entwickelt sie ständig weiter und wendet sie auf neue Situationen an.

Ihr erster Einsatzort war der Alte Botanische Garten. Als sich dort 2024 Straftaten und Beschwerden von Anlieger*innen häuften, nahm die Taskforce Bahnhofsviertel unter der Leitung des Kreisverwaltungsreferats ihre Arbeit auf. Das Besondere: In diesem Gremium arbeiten nicht nur verschiedene städtische Referate und die Polizei eng zusammen, sondern auch Hilfsorganisationen, Gewerbetreibende und Anwohnende. Gemeinsam suchen sie nach Lösungen, um Sicherheit, Sauberkeit und Aufenthaltsqualität im Park zu verbessern.

Erfolgskonzept für den Alten Botanischen Garten

Die Maßnahmen dafür könnten vielfältiger kaum sein. Unter anderem hat das Baureferat Gehölze massiv zurückgeschnitten und die Beleuchtung verbessert. Der Park ist dadurch besser einsehbar. Außerdem wurden die Reinigungszyklen erhöht. Die Polizei hat eine Videoüberwachung installiert und führt regelmäßig gemeinsam mit dem Kommunalen Außendienst (KAD) Schwerepunkteinsätze vor Ort durch. Bei allen Maßnahmen sind die Mitarbeiter*innen der sozialen Arbeit eingebunden. Die Landeshauptstadt München hat das Budget für Streetwork deutlich aufgestockt. Zur Belebung des Parks tragen neue Sportangebote bei. Ein Fußball-

kleinspielfeld, ein Skatespot und eine Streetballanlage werden insbesondere von Jugendlichen gut angenommen. Außerdem bieten die Anlagen den benachbarten Schulen die Möglichkeit, diese Bewegungsangebote zu nutzen.



Auf dem Karl-Stützel-Platz ist eine rund 150 Quadratmeter große Skateanlage entstanden, die bei Jugendlichen gut ankommt.

Im Frühling kam mit dem „Buchberg“ ein weiteres Angebot am Karl-Stützel-Platz hinzu. Aus Teilen eines ehemaligen Skilifts vom Buchberg bei Bad

Tölz entstand ein Ort, der Gastronomie, Aufenthalt und Kultur verbindet. Im Alten Botanischen Garten trug der „Kult(ur)biergarten Neptunbrunnen“ auch in diesem Sommer wieder dazu bei, die Gegend zu beleben und ein vielfältiges Publikum anzusprechen. Genau aus diesem Grund hat die Taskforce dieses Projekt von Anfang an forciert und zu seiner Ermöglichung beigetragen.



Das Buchberg bringt Gastronomie, Aufenthalt und Kultur auf den Karl-Stützel-Platz. Der Ort wurde aus alten Skiliftstützen gebaut.

Inzwischen ist der Alte Botanische Garten ein Ort, an dem sich die Münchner*innen wieder gerne aufhalten. Aber nicht nur die subjektive Sicherheit hat sich verbessert. Der Sicherheitsbericht der Polizei bestätigt, dass die Zahl der Straftaten innerhalb eines Jahres um 66 Prozent gesunken ist.

Gemeinsam hat die Taskforce hier viele Mosaiksteinchen gesetzt und damit die Grundlage für eine spürbare Erhöhung der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität gelegt. Die enge Zusammenarbeit zwischen Stadt, Polizei und Anlieger*innen ist von entscheidender Bedeutung für die positiven Veränderungen. Nun behält das Gremium genau im Blick, wie sich die Situation entwickelt.

Neuer Schwerpunkt im südlichen Bahnhofsviertel

Die Taskforce hat ihr bewährtes Konzept inzwischen auf andere Orte in der Innenstadt übertragen. Im vergangenen Herbst hat sie ihren Schwerpunkt ins südliche Bahnhofsviertel verlegt, um dort negativen Entwicklungen entgegenzuwirken, die insbesondere im Zusammenhang mit der Großbaustelle Hauptbahnhof stehen.

Dort häufen sich Tabledance-Bars, Spielhallen und Sportwettbüros, was das subjektive Sicherheits-

bedürfnis beeinträchtigt. Der Kommunale Außendienst kontrolliert inzwischen auch im Inneren der Spielhallen – gegebenenfalls zusammen mit der Polizei. Außerdem hat die Landeshauptstadt den Freistaat aufgefordert, die rechtlichen Rahmenbedingungen für Spielhallen und Sportwettbüros zu verschärfen. An die Eigentümer*innen appelliert die Taskforce, bei der Vermietung ihrer Objekte auf eine für das Viertel verträgliche Nutzung zu achten.

Mit den Betreiber*innen von Tiefgaragen und Parkhäusern sowie Eigentümer*innen von Hinterhöfen hat sich die Taskforce zum Ortstermin getroffen, um diese Orte unter anderem durch Renovierung, häufigere Reinigung, Beleuchtung und Videoüberwachung sauberer und sicherer zu machen. Für Bauzäune entstanden ein neues Gestaltungskonzept und Auflagen zur Sauberkeit, die das Bild der Baustellen im Viertel vereinheitlichen und die Akzeptanz der Bevölkerung für die Bauprojekte steigern sollen. Das Baureferat hat die Straßenreinigung intensiviert.

Da im südlichen Bahnhofsviertel soziale Einrichtungen wie das Begegnungszentrum D3 sowie der Drogennotdienst und das Suchthilfezentrum L43 wichtige soziale und gesundheitliche Angebote machen, möchte die Taskforce die Arbeit dieser Einrichtungen langfristig sichern und die Streetwork des Gesundheitsreferats stärken.

Pilotversuch in der Goethestraße

Auch im südlichen Bahnhofsviertel bindet die Taskforce Anlieger*innen eng in ihre Entscheidungen ein. Denn bis der neue Hauptbahnhof fertiggestellt ist, sind kreative Ideen gefragt, um die Aufenthalts- und Lebensqualität im Viertel zu steigern und das Sicherheitsgefühl zu erhöhen. In der Goethestraße arbeitet die Stadt zusammen mit Anwohner*innen und Gewerbetreibenden an einem Pilotprojekt, um die Straße attraktiver zu gestalten.

Geplant ist, dem Fuß- und Radverkehr mehr Platz einzuräumen und die Aufenthaltsqualität und Nutzungsvielfalt durch temporäre Maßnahmen zu verbessern. Dafür werden die bisherige baustellenbedingte Einbahnregelung beibehalten und der Radverkehr in Fahrtrichtung und Gegenrichtung auf die Fahrbahn gelegt. Die heutigen, ohnehin zu schmalen Radwege werden dem Gehweg zugeschlagen. Außerdem sollen in Zukunft Lieferzonen, Freischankflächen und Schanigärten entstehen, und die Stadt stellt mobile Bäume auf. Die Umgestaltung beginnt in den kommenden Monaten.

Fahrradparken, Kiss-and-Ride und Fußgängerleitsystem am Hauptbahnhof

Durch den Neubau des Hauptbahnhofs entfallen viele bisherige Parkmöglichkeiten für Fahrräder. Das Mobilitätsreferat hat deshalb ein neues Fahrradparkhaus an der Hirtenstraße eröffnet und zusätzliche Stellplätze rund um den Bahnhof geschaffen. Um Flucht- und Gehwege freizuhalten, entfernen die Deutsche Bahn und die Stadtwerke München regelmäßig E-Tretroller und Fahrräder, die auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz abgestellt oder in unmittelbarer Nähe der Trambahngleise angeschlossen wurden. Für Autos entstehen in der Arnulfstraße und der Bayerstraße sogenannte Kiss-and-Ride-Parkplätze, die ein schnelles Absetzen und Aufnehmen von Reisenden am Bahnhof ermöglichen.

Die Taskforce hat außerdem den ersten Teil eines Leitsystems angebracht, das Reisende zu Fuß vom Hauptbahnhof in die Innenstadt führt. Aufgrund der Baustellensituation ist der Weg gerade für Tourist*innen und Ortsfremde nicht sofort ersichtlich. Auf den Gehweg angebrachte Markierungen weisen nun den Weg.

Belebung, Sicherheit und Sozialarbeit im Nußbaumpark

Inzwischen richtet die Taskforce ihren Blick verstärkt auf den Nußbaumpark, wo die Interessen von An-



Wer das eigene Fahrrad am Hauptbahnhof abstellen möchte, findet im neuen Parkhaus an der Hirtenstraße ausreichend Platz.

wohnenden, Gewerbetreibenden und Suchtkranken aufeinandertreffen. Geplant ist unter anderem eine Umgestaltung des Parks, um ihn zugänglicher zu machen und besser an die Umgebung anzubinden. Ähnlich wie am Karl-Stützel-Platz sollen Sportangebote entstehen: ein Streetballbereich sowie ein inklusiver und differenzierter Fitnessbereich für Jugendliche, Erwachsene und Senior*innen. Der vorhandene Kinderspielplatz wird in das Angebot integriert. Bereits jetzt belebt ein Foodtruck den Park.

Die Polizei führt regelmäßig Schwerpunktkontrollen und Konzept einsätze durch und wird künftig auch im Nußbaumpark mobile Videotürme platzieren. Gleichzeitig baut die Taskforce soziale Angebote weiter aus. Im Netzwerk Nußbaumpark unter der Leitung des Sozialreferats arbeiten Sozialarbeit, Drogenhilfe, Verwaltung, Polizei, Kirche und weitere Partner*innen regelmäßig zusammen. kontinuierliche Bürger*innendialoge geben wichtige Impulse für die weitere Entwicklung. Was die Taskforce im Alten Botanischen Garten gelernt hat, setzt sie im Nußbaumpark fort. Anwohner*innen, Gewerbetreibende, Vereine, Sozial- und Hilfsorganisationen lädt sie regelmäßig zum Austausch ein. Entstanden ist ein Paket, mit dem das Gremium die Lage für alle Nutzer*innengruppen im und am Park verbessern will. 🕒

Sebastian Groth ist Jurist und stellvertretender Leiter des Kreisverwaltungsreferats. In dieser Funktion leitet er seit 2024 im Auftrag des Münchner Oberbürgermeisters die Taskforce Bahnhofsviertel.



Ein neuer Foodtruck belebt seit dem Frühling den Nußbaumpark. Die Taskforce hat das Projekt unterstützt.

Sicherheit für wen?

Besuch bei der Bahnhofsmission im „Central Quartier“

ANNA-LENA GENZ

Ende 2025 wurde für das Viertel um den Münchner Hauptbahnhof der, in Workshops entwickelte, neue Name „Central Quartier“ bekanntgegeben. Diese Umbenennung soll zusammen mit weiteren Maßnahmen das Image des Bahnhofsviertels deutlich verbessern. Dazu gehört auch der Eindruck von Ordnung, Sauberkeit und Sicherheit. Aber woran werden diese Parameter gemessen?

Bei näherer Betrachtung wird doch schnell klar: Sicherheit kann für verschiedene Personengruppen unterschiedliche Maßnahmen bedeuten. Besonders vulnerable Personen – wie Obdachlose, Suchtkranke oder Menschen mit Sprachbarrieren – werden beispielsweise durch eine direkte oder indirekte Verdrängung aus dem Stadtzentrum neuen Hindernissen und Gefahren ausgesetzt. Die damit verbundenen Folgen werden dabei häufig in Kauf genommen, um anderen Teilen der Stadtgesellschaft ein größeres Gefühl von Sauberkeit und Sicherheit zu vermitteln. Dabei können gerade Orte wie die Münchner Bahnhofsmission dazu beitragen, Ordnung und Schutz zu schaffen – durch konkrete Unterstützung, Notversorgung und einen verlässlichen Anlaufpunkt für Menschen in Krisensituationen. Bei einem Stadtspaziergang des Münchner Forums durften wir kürzlich die Arbeit der Bahnhofsmission besser kennenlernen und ihre Räumlichkeiten besichtigen.

Am Münchner Hauptbahnhof, genauer gesagt am südlichen Flügel, vor dem Holzkirchner Bahnhof, befindet sich die zweitälteste Bahnhofsmission in Deutschland – nächstes Jahr sind es seit ihrer Gründung 130 Jahre. Lediglich in Berlin gab es eine solche Einrichtung zwei Jahre früher. Eine Besonderheit ist hier, dass der katholische und der evangelische Träger unter einem Dach zusammen-

arbeiten, um bestmöglich agieren und helfen zu können. Denn mit ca. 900 Kontakten am Tag sind die Kapazitäten der Mitarbeiter*innen und ehrenamtlichen Helfer, aber auch der Räumlichkeiten der Bahnhofsmission, stets voll ausgelastet. In elf Sprachen berät das Team zu akuten



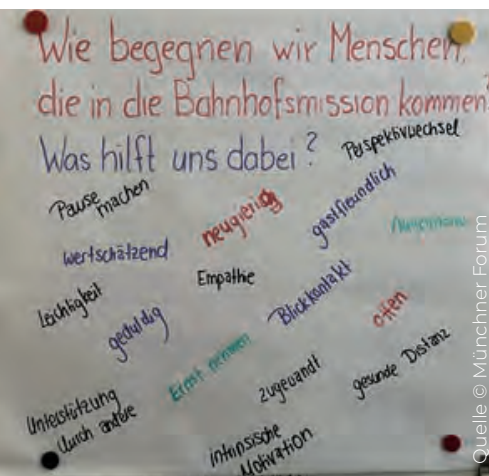
Aufenthaltsraum der Bahnhofsmission

Problemlösungen, vermittelt an andere Hilfsangebote und Stellen weiter und unterstützt in Notfällen und Gefährdungslagen wie beispielsweise häuslicher Gewalt.

Aber nicht nur die Notversorgung zählt zu den Angeboten der Einrichtung: Sie bietet auch Umsteigerhilfen für Menschen mit Seh- oder Gehbehinderungen (in Kooperation mit der Deutschen Bahn), einen öffentlichen Trinkwasserspender oder die Möglichkeit zum Handy-Aufladen.

Die Bahnhofsmission, das sind: 2 Leitungen, 15 Sozialarbeiter*innen, 2 Verwaltungskräfte, 2 Ehrenamtskoordinator*innen und 150 Ehrenamtliche.

Durch äußere Bedingungen wird die anspruchsvolle Arbeit der Organisation teilweise noch erschwert. Beispielsweise wirken sich zuletzt vermehrt Aspekte wie Lärm, Schmutz, aber auch ständig veränderte Wegeführungen auf der Dauerbaustelle im und um den Hauptbahnhof auf ihre Arbeit aus, berichtet Barbara Thoma, Leitung der evangelischen Bahnhofsmission. In den nächsten 10 bis 15 Jahren werden die Räumlichkeiten im Zuge der Bauarbeiten zweimal umziehen müssen – in die Arnulfstraße und wieder zurück.



Aushang im Büro der Bahnhofsmission

Nach dem politischen Vorgehen im Viertel gefragt, betont sie, dass eine Vertreibungspolitik, wie im Alten Botanischen Garten, die Personen nicht verschwinden lasse, sondern Probleme und Bedürfnisse teilweise in die äußeren Stadtbezirke verlagere. Von den dort ansässigen Bewohner kämen in solchen Fällen bei der Streetwork der Wohnungslosenhilfe Anrufe, weil sie akuten Handlungsbedarf sehen.

Grundsätzlich habe München im Vergleich ein sehr dichtes soziales Auffangnetz mit vielen ganzjährigen Übernachtungsmöglichkeiten. Allerdings würden viele dort „hängen bleiben“, da die Wohnungsnot so groß sei, dass der Schritt aus der Notunterbringung in eine Sozialwohnung meist scheitere.

Sie von der Bahnhofsmision sähen sich als Seismograph für sich anbahnende strukturelle Probleme und Krisen. Als aus der Ukraine von einem Tag auf den anderen eine riesige Fluchtbewegung ankam, war es zu Beginn wichtig, auf die rasch ansteigende Notlage, die sich am Münchner Hauptbahnhof zeigte, und den Bedarf an weiteren Unterbringungsmöglichkeiten hinzuweisen, da täglich wieder ein Zug mit ca 450 Geflüchteten am

Hauptbahnhof ankam. so Thoma. „Aber wir werden in diesen Fällen gehört und in dieser Funktion wahrgenommen“.

Wer sich also für die Sicherheit aller Münchnerinnen und Münchner interessiert, schaut auch genau hin, wie es der Bahnhofsmision und den Menschen vor Ort geht. 

Anna-Lena Genz studierte Medienkultur (B.A.) und empirische Kulturwissenschaften (M.A.). Seit 2024 ist sie Projektreferentin in der Geschäftsstelle des Münchner Forums und Mitglied der Standpunkte-Redaktion.

Hinweis:

Zur tatkräftigen Unterstützung werden immer ehrenamtliche Helfer*innen gesucht: Eine 6-stündige Schicht beinhaltet eine Stunde Hilfe bei der Notversorgung und ansonsten Brote schmieren, Kaffee kochen, wischen, Umsteigeilfe, Annahme von Hilfsgütern und Betreuung der Handy-Ladestation.

Bei Interesse: Email an info@bahnhofsmision-muenchen.de  zur Vereinbarung Vorgespräch + Schnupperdienst

Hauptbahnhof

Planungen von Bahn und Stadt

ANDREAS FRANK UND BERTHOLD MAIER

Im Jahr 2037 soll der langjährige Umbau des Münchner Hauptbahnhofs beendet sein. Neben der Fertigstellung des S-Bahn-Tieftunnels und des Vorhaltebauwerks der U9 (Vorleistung für den künftigen U-Bahnhof der U9 am Hauptbahnhof) soll bis dahin auch der Bahnhofplatz neu gestaltet werden. Maßnahmen zu Verbesserungen für die Bürger und Fahrgäste wie Kapazitätserhöhung und bessere Zuverlässigkeit sind nicht konkret geplant.

Der Umbau des Hauptbahnhofs wird die Gelegenheit bieten, die derzeitigen Defizite zu beseitigen: Dazu zählen beispielsweise die zu schmalen Wege zum Starnberger und Holzkirchner Flügelbahnhof, die fehlende Querverbindung der Gleise am Ende der Haupthalle, fehlende Warteräume, wettergeschützte Umsteigemöglichkeiten zu U-Bahn, S-Bahn, Bus und Tram.

Da nach derzeitigem Stand nicht damit zu rechnen ist, dass die genannten Mängel behoben werden (bestenfalls ist mit wettergeschützten Umsteigemöglichkeiten zu U- und S-Bahn zu rechnen), bleibt die Frage, was die Fahrgäste nach jahrelangen

Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen als Verbesserung erwarten können – außer der Schaffung von mehr Gewerbeflächen am Bahnhofplatz. Und das mit einer Architektur, die in ihrer Beliebigkeit auch an jedem anderen Ort stehen könnte, während die Vorläufer-Bauten Funktionalität und Urbanität in München widerspiegelt haben.

Dazu werden im Folgenden die Punkte Bahnverkehr und ÖPNV betrachtet – und die Einschränkungen, denen die Fahrgäste bis dahin ausgesetzt sind.

Erschwernisse während der Bauzeit

Der Umbau des Hauptbahnhofs bringt, bauzeitlich wechselnd, erhebliche Einschränkungen für die Fahrgäste mit sich:

- deutliche Einschränkung der Breite des Querbahnsteigs
- der Durchgang von der Haupthalle entlang Gleis 26 zum Starnberger Flügelbahnhof ist gesperrt (er soll in den nächsten Monaten wieder nutzbar sein)
- unsichere und umständliche Fußwegführung

außerhalb des Bahnhofs, besonders schlecht sind die Fußwege zur Trambahnhaltestelle am Bahnhofspatz

- unattraktive Bushaltestelle für Busse Richtung Maxvorstadt
- umständliches Umsteigen zur U1/U2.

Am Starnberger Flügelbahnhof kam es im Sommer 2026 mehrmals zu kritischen Situationen aufgrund des starken Fahrgastandrangs. Die Situation hat sich seitdem nicht grundlegend gebessert.



Luftaufnahme des Hauptbahnhofs und Starnberger Flügelbahnhofs 2020

Barrierefreiheit

Die neue Zugangsrampe von der Bayerstraße ist etwas flacher und damit bequemer als die Vorgängerversion. Dafür ist an der Arnulfstraße ohne ersichtlichen Grund der Aufzug-Zugang von der Straßenebene geschlossen worden – just zu dem Zeitpunkt, wo er wegen des aus der Haupthalle verlegten Zugangs zum Starnberger Flügelbahnhof besonders dringend erforderlich ist.

Geplante Kapazitätserhöhung im Bahnknoten München

Die Deutsche Bahn hat Ende Mai einen Entwurf für den „Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität“ (PEK) für die als überlastet erklärten Schienenwege im Umfeld des Knotens München veröffentlicht. Betrachtet wurden die Zulaufstrecken nach München nur ab Moosach, Ingolstadt, Olching, Pasing, Rosenheim sowie zwischen Hauptbahnhof und Heimeranplatz (Richtung Holzkirchen). Nicht als überlastet erklärt wurden die anderen, ebenfalls stark ausgelasteten bzw. überlasteten Strecken, insbesondere der Nordring, die Strecke Daglfing-Johanneskirchen, die Strecken Richtung Allgäu und Mühldorf sowie die Umleitungstrecke über das Mangfalltal.

Als kurzfristige Maßnahmen für eine bessere Infrastruktur plant die DB bis etwa Mitte 2030 viele kleinere und dennoch wichtige Veränderungen wie zum Beispiel eine etwas höhere Geschwindigkeit im

Bereich Heimeranplatz. Zudem sind auch der vom Fahrgastverband PRO BAHN vorgeschlagene Fußgängersteg im Hauptbahnhof enthalten, die bereits im Genehmigungsverfahren befindlichen zusätzlichen Bahnsteige in Pasing auf der Nordseite sowie die neuen bzw. ausgebauten Güterverkehrsstrecken zwischen Daglfing, Trudering und Riem.

Im Bereich der Strecke München-Rosenheim wird bis etwa Mitte 2030 auf „Verbesserung durch Maßnahmen der Generalsanierung“ gesetzt, ebenso für die Strecke München-Holzkirchen-Rosenheim. Im Bahnhof Rosenheim soll durch verbesserte Signalisierung die Kapazität erhöht werden.

Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind im Anschluss daran vorgesehen, so unter anderem der viergleisige Ausbau Johanneskirchen-Daglfing, in Pasing der Umbau des Westkopfs und ein zusätzliches Gleis 1. Diese Ausbauten sind bereits in den bekannten Ausbauplänen für den Bahnknoten München enthalten. Neu ist der Umbau des Ostbahnhofs, der die heutigen Kreuzungen zwischen Fahrstraßen vermeidet und dadurch die Zuverlässigkeit erhöht. Dazu sollen die Züge Richtung Rosenheim und Mühldorf künftig von Gleis 11 abfahren.

Zu den längerfristigen Planungen zählen der Brenner-Nordzulauf und der Ausbau der Bahnstrecke München-Ingolstadt.

Verbesserungen dauern – Fahrplan ausdünnen geht schneller

Deutlich schneller sollen Einschränkungen beim Fahrplan greifen: Bereits ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2027 sollen von Augsburg auch im Berufsverkehr nur noch zwei Nahverkehrszüge pro Stunde fahren dürfen, ebenso von Ingolstadt. Über den Südring (Rosenheim und Mühldorf) sollen nur noch drei Nahverkehrszüge pro Stunde fahren dürfen. Dies ist ein deutlicher Einschnitt gegenüber dem aktuellen Fahrplan und wird dazu führen, dass die Kapazitäten im Berufsverkehr nicht ausreichen. Zugleich sollen klassische Lok-Wagen-Züge im Hauptbahnhof verboten werden, dies betrifft beispielsweise auch den gerade neu vergebenen Verkehr nach Prag.

Dies wird große Probleme hervorrufen: Das heutige Angebot ist nötig, um allen Pendlern einen Platz im Zug nach München anbieten zu können. Ein zuverlässigerer Betrieb ist wichtig, aber kein Selbstzweck, erst recht nicht um den Preis, dass Fahrgäste vertrieben werden. Auch künftig muss das derzeitige Angebot im Berufsverkehr aufrechterhalten werden. Das komplette Verbot klassischer Lokbespannter Züge ist nicht nachvollziehbar.

Züge, die länger sind, weil beispielsweise ein anderer Triebwagen fährt als ursprünglich geplant,

und die deshalb nicht mehr an den ursprünglich vorgesehenen Bahnsteig passen, sollen bereits in Augsburg oder Ingolstadt enden. Dies ist eine große Härte für die Fahrgäste, erst recht außerhalb der Stoßzeiten, wenn nur wenige Züge fahren.

So hinterlässt der PEK ein gemischtes Bild: Die Ausbaumaßnahmen sind zwar richtig, aber ohne konkretes Datum. Die Fahrplanmaßnahmen sind gerade für den Berufsverkehr schädlich, sollen aber bald umgesetzt werden. Hier müssen Politik und Deutsche Bahn noch ihren Kurs korrigieren.

Bahnhofshalle

Die ursprünglichen Wege (der zum Starnberger Bahnhof ist ja aktuell gesperrt, wie oben berichtet) von der Haupthalle zum Starnberger (entlang Gleis 26) und Holzkirchner (entlang Gleis 11) Flügelbahnhof sind nicht breit genug. Eine Verbesserung ist hier nicht geplant. Durch das Fehlen einer Querverbindung am Ende der Haupthalle (Steg, vgl. <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp202410.pdf#page=4> ) , müssen Fahrgäste, die im Hauptbahnhof umsteigen, in vielen Fällen einen längeren Weg über den Querbahnsteig zurücklegen.

Der Steg wäre problemlos vor Beginn der Umbauarbeiten realisierbar gewesen und hätte so die Umsteigesituation während der Bauzeit deutlich verbessert. Verbesserungen gegenüber dem Status quo ante sind aktuell nicht geplant – lediglich der Zugang von der S-Bahn zum Starnberger Flügelbahnhof soll wieder hergestellt werden.

Die Schaffung von gut vermietbaren Verkaufs- und Büroflächen hat für die Bahn erkennbar höhere Priorität als Verbesserungen für ihre Kunden.

Bahnhofsbplatz

Im Rahmen des Hauptbahnhofumbaus soll auch der Bahnhofsbplatz neugestaltet werden. Beschlossen ist, dass er autofrei werden soll. Über die Anzahl der Trambahngleise am Bahnhofsbplatz wird verwaltungsintern seit gut fünf Jahren diskutiert (vgl. Vorlage für den Planungsausschuss vom 29.3.2023, <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7568500> , Seite 16): Um künftig ein leistungsfähiger und attraktiver Verknüpfungspunkt zu sein, benötigt der Hauptbahnhof nicht nur eine gute Verknüpfung der Bahn mit U- und S-Bahn, auch Tram und Bus benötigen eine ausreichende Infrastruktur. In der Münchner Stadtpolitik ist viel von Verkehrswende und Klimaschutz die Rede, aber die Entscheidung, ob einer der größten Verkehrsknotenpunkte Europas auch für ein künftig höheres ÖPNV-Verkehrsaufkommen

ausreichend leistungsfähig per Tram erschlossen wird, schiebt man vor sich her.

Bei dieser Diskussion wird öfter die Bedeutung des Bahnhofsbplatzes als Entrée zur Stadt für ankommende Fahrgäste betont. Übersehen wird dabei, dass bei einer dreigleisigen Haltestelle eher damit zu rechnen ist, dass zwei Trambahnen hintereinander stehen und damit die Sichtachse in die Schützenstraße blockieren. Bei einer viergleisigen Haltestelle können sich die Trams besser verteilen und die Sichtachse bleibt häufiger frei.

ÖPNV-Haltestellen und Strecken können ansprechend gestaltet werden, wie viele Beispiele aus Frankreich zeigen.

Warum wird das nicht als Chance begriffen? Eine Kombination aus guter Gestaltung und guter ÖPNV-Infrastruktur als ein markantes Entrée in die Stadt würde München gut anstehen.



Bahnhofshalle des Münchner Hauptbahnhofs

Fazit:

Aus Fahrgastsicht stehen jahrelangen Behinderungen beim Bau des neuen Hauptbahnhofs nur marginale Verbesserungen am Ende der Bauzeit gegenüber.

Beim Umbau des Bahnhofsbplatzes hat es die Stadt in der Hand, mit vier Trambahngleisen eine leistungsfähige Infrastruktur für die Tram mit einer ansprechenden Platzgestaltung zu kombinieren. 

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

Andreas Frank ist Sprecher des Fahrgastverbandes PRO BAHN in München.

Central Quartier: Münchens Mitte erfindet sich neu

Wie aus vielen Einzelprojekten ein gemeinsamer Stadtraum entsteht

PROF. DR. MATTHIAS OTTMANN

Rund um den Münchner Hauptbahnhof entwickelt sich ein vielfältiger Stadtraum weiter. Neue Arbeitswelten, Kultur, Gastronomie, Mobilität und öffentlicher Raum treffen dabei auf ein historisch gewachsenes, internationales Viertel mit eigener Identität. Die Initiative Central Quartier möchte diese Entwicklung gemeinsam mit Stadtgesellschaft, Wirtschaft und Verwaltung begleiten und die unterschiedlichen Projekte stärker miteinander verbinden. Ziel ist es, vorhandene Qualitäten sichtbar zu machen, neue Impulse zu setzen und das Potenzial des Quartiers als lebendigen Teil der Münchner Innenstadt weiterzuentwickeln.

Ein Viertel mit Geschichte und Zukunft

Der Name Central Quartier ist neu, seine Idee hat jedoch historische Wurzeln. Mit der Eröffnung des Münchner „Centralbahnhofs“ im Jahr 1849 entstand rund um den Bahnhof ein neues Zentrum des städtischen Lebens. Hotels, Theater, Varietés, Tanzlokale und Flanierwege prägten das Umfeld. Der Bahnhof war nicht nur Verkehrsknotenpunkt, sondern Impulsgeber für ein urbanes Quartier.

Nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs und dem funktional geprägten Wiederaufbau veränderte sich der Charakter des Viertels grundlegend. Bis heute gilt es häufig vor allem als Durchgangsort. Dabei ist es längst internationaler Ankunftsort, Wirtschaftsstandort, Kulturraum und Wohnumfeld zugleich. Der Name Central Quartier greift die historische Bezeichnung und die internationale Prägung auf. Er macht eine vorhandene Identität sichtbar und entwickelt sie weiter.

Bislang wurde insbesondere der Bereich südlich des Hauptbahnhofs als „Südliches Bahnhofsviertel“ bezeichnet. Der Begriff beschreibt zwar seine geografische Lage, wird der Vielfalt, Bedeutung und dem Potenzial dieses innerstädtischen Stadtraums jedoch nur bedingt gerecht. Gleichzeitig umfasst das Central Quartier bewusst auch den nördlichen Bereich rund um den Hauptbahnhof, für den sich bislang keine vergleichbare eigenständige Quartiersbezeichnung etabliert hatte. Mit dem neuen Namen entsteht damit erstmals ein gemeinsamer Bezugsrahmen für beide Seiten des Bahnhofs.

Vom Forschungsprojekt zur Initiative

Ausgangspunkt der Initiative war ein Lehr- und Forschungsseminar der Technischen Universität München zum

südlichen Bahnhofsviertel im Jahr 2023. Die zentrale Erkenntnis lautete: Die Herausforderungen und Chancen dieses Stadtraums lassen sich nicht innerhalb einzelner Grundstücksgrenzen lösen. Sicherheit, Sauberkeit, Aufenthaltsqualität, Erdgeschossnutzungen, Begrünung und öffentliche Räume betreffen immer das Quartier als Ganzes.

Aus diesem Impuls entstand im Februar 2024 die Initiative Zukunft Bahnhofsviertel, angestoßen von ACCUMULATA und Urban Progress. Aus dem Austausch einzelner Akteurinnen und Akteure entwickelte sich ein breites Netzwerk. Heute wirken Unternehmen und Eigentümer, Stadt, Forschung und Lehre, Kulturinstitutionen, Hotellerie, Gastronomie, Einzelhandel sowie lokale Vereine mit.

Für mich liegt darin die besondere Qualität der Initiative: Niemand kann ein gewachsenes innerstädtisches Quartier allein entwickeln. Es gibt keinen Masterplan aus einer Hand, sondern viele Eigentumsverhältnisse, Nutzungen und Projektzyklen. Umso wichtiger ist ein gemeinsamer Rahmen, der Orientierung gibt, ohne Vielfalt zu vereinheitlichen.

Die Initiative hat zudem eine Projektidee bei der



Quelle: © Franz Schiermeier Verlag / Urban Progress GmbH / Initiative Central Quartier
Die Landwehrstraße im Wandel der Zeit

Internationalen Bauausstellung Metropolregion München (IBA) eingereicht und wird dort als Projekt im Themenfeld „Quartiere & Nachbarschaften gewinnen“ geführt. Damit wird das Central Quartier Teil eines übergeordneten Diskurses darüber, wie bestehende Stadtquartiere gemeinsam, klimaresilient und nutzungsvielfältig weiterentwickelt werden können.

Aktuell bereiten wir darüber hinaus die Gründung eines Vereins vor. Damit soll die bislang als Initiative organisierte Zusammenarbeit langfristig auf eine verbindlichere Struktur gestellt und eine Grundlage geschaffen werden, um gemeinsame Projekte und Maßnahmen dauerhaft weiterzuführen.

Ein Name als gemeinsamer Ausgangspunkt

Ein wichtiger Schritt war die Entwicklung einer eigenständigen Identität. In einem öffentlichen Beteiligungsprozess gingen mehr als 600 Namensvorschläge ein. Eine interdisziplinäre Jury entschied sich für „Central Quartier“. Im Dezember 2025 wurde der Name öffentlich vorgestellt.

Die Namensgebung ist kein Selbstzweck. Ein gemeinsamer Name schafft Zugehörigkeit und macht Entwicklungen lesbar. Darauf aufbauend wurde mit acht Immobilienberatungshäusern und der



Initiative: Gruppenfoto der Namensverkündung im Deutschen Theater: „Vertreterinnen und Vertreter der Initiative bei der öffentlichen Vorstellung des Namens Central Quartier im Dezember 2025.“

Landeshauptstadt München ein räumlicher Umgriff erarbeitet. Core- und Expansionsbereich bilden nun einen flexiblen Bezugsrahmen für Marktanalysen, städtebauliche Fragen und gemeinsame Maßnahmen.

Konkrete Ziele für den Stadtraum

Die Initiative hat sich auf gemeinsame Ziele verständigt: mehr Sicherheit und Sauberkeit, eine höhere Aufenthaltsqualität, lebendige öffentliche Räume, ein attraktiver Unternehmensstandort sowie eine stärkere Identität des Viertels. Eine freiwillige Charta übersetzt diese Ziele in konkrete Handlungsfelder.

Dazu gehören einladende Erdgeschosszonen, vielfältigere Angebote aus Gastronomie, Kultur und Einzelhandel, bessere Beleuchtung, begrünte Fassaden und Dächer sowie gepflegte öffentliche Flächen. Ein Quartier gewinnt an Qualität, wenn mehr Menschen es aktiv nutzen, Erdgeschosse belebt sind und attraktive Orte für Begegnung entstehen.

Die Entwicklung ist bereits sichtbar

Rund um den Hauptbahnhof befinden sich mehr als 230.000 Quadratmeter Bürofläche im Bau oder konkreter Planung. Damit liegt etwa ein Drittel der Münchner Projektpipeline in diesem Umfeld. Projekte wie The Verse, The Stack, das Franz Marc Quartier, B.Munich und landN – Das Netzwerkhaus zeigen, wie dynamisch sich der Standort verändert.

Entscheidend ist die Qualität der Stadträume: Welche Nutzungen beleben die Erdgeschosse? Wie tragen neue und bestehende Gebäude zum Quartier bei? Und wie lassen sich ökonomische, ökologische und soziale Anforderungen verbinden?



Karte Central Quartiers „Das Central Quartier verbindet Hauptbahnhof, Innenstadt und Theresienwiese zu einer eigenständigen innerstädtischen Lage.“



Quelle © Initiative Central Quartier



„landN – Das Netzwerkhaus revitalisiert einen Bestandsbau in der Landwehrstraße und schafft flexible Arbeits- und Begegnungsräume.“

landN als Baustein des Central Quartiers

Mit landN – Das Netzwerkhaus entwickelt Urban Progress in der Landwehrstraße ein konkretes Beispiel für diesen Anspruch. Statt das Bestandsgebäude abzureißen, wird es umfassend revitalisiert und für zukunftsfähige Arbeitsformen weiterentwickelt.

Auf rund 4.300 Quadratmetern entstehen flexible Büroflächen. Eine Assembly Hall, ein begrüntes Atrium, eine Dachterrasse und gemeinschaftlich nutzbare Bereiche sowie Gastroflächen fördern Begegnung und Austausch.

Der Netzwerkgedanke reicht dabei über das Gebäude hinaus. landN soll sich bewusst zum Viertel öffnen und Unternehmen, Nutzerinnen und Nutzer sowie die Nachbarschaft miteinander verbinden. Gerade in einer Zeit, in der sich Anforderungen an Büroflächen grundlegend verändern, braucht es Orte, die mehr bieten als einzelne Arbeitsplätze: Identität, Gemeinschaft, Flexibilität und eine hohe Aufenthaltsqualität.

Die Weiterentwicklung des Bestands ist zugleich ein wesentlicher Nachhaltigkeitsbeitrag. Der Erhalt vorhandener Gebäudestrukturen schont Ressourcen und vermeidet graue Emissionen. Damit verbindet landN die Geschichte des Standorts mit einer zeitgemäßen Nutzung und wird zu einem Baustein der gemeinsamen Quartiersentwicklung.

Von zentraler Lage zu urbaner Qualität

Die Lage zählt bereits heute zu den am besten angebundenen Orten Münchens. Mit dem modernisierten Hauptbahnhof und der zweiten Stammstrecke soll die Bedeutung als Mobilitätsknoten weiter wachsen. Perspektivisch werden bis zu 850.000 Reisende täglich erwartet. Diese Erreichbarkeit ist ein erheblicher Standortvorteil für Unternehmen, Beschäftigte, Kultur und Handel.

Doch Konnektivität allein schafft noch kein lebenswertes Quartier. Die nächsten Jahre müssen genutzt werden, um aus Verkehr und Frequenz echte urbane Qualität zu entwickeln.

Ein gemeinsamer Prozess

Das Central Quartier ist kein fertiges Produkt. Sein Erfolg wird sich nicht allein an neuen Gebäuden messen lassen, sondern daran, ob ein sicherer, vielfältiger und lebendiger Stadtraum entsteht, der Mobilität, Wirtschaft, Kultur und internationales Leben miteinander verbindet.

Die Voraussetzungen dafür sind außergewöhnlich: eine zentrale Lage, eine enorme Entwicklungsdynamik und ein wachsendes Netzwerk engagierter Akteure. Wenn es gelingt, diese Kräfte dauerhaft zu bündeln, kann aus dem heutigen Bahnhofsviertel ein Quartier entstehen, das seiner historischen Bedeutung ebenso gerecht wird wie den Anforderungen an die Stadt von morgen. 

Prof. Dr. Matthias Ottmann ist Geschäftsführer der Urban Progress GmbH und seit 2010 Honorarprofessor für Stadtentwicklung und Immobilienwirtschaft an der Technischen Universität München. Er ist Mitinitiator der Initiative Central Quartier und entwickelt mit Urban Progress nachhaltige, nutzerorientierte Immobilien- und Quartierskonzepte in München.

Munich Central Park

Keine Träumerei, sondern eine notwendige und realisierbare Antwort auf die stadtklimatischen Entwicklungen

ELISABETH KORNEILL

München steht vor einer der größten Herausforderungen seiner jüngeren Stadtentwicklungsgeschichte: die Anpassung an die immer häufiger und extremer werdenden Hitzeperioden. Bereits heute sind Tagestemperaturen von über 35 Grad Celsius in der dicht bebauten und stark versiegelten Innenstadt keine Ausnahme mehr, während

tropische Nächte die Erholung der Menschen, Tiere und Natur kaum möglich machen. Was früher als Ausnahme galt, wird zunehmend zum Normalzustand. Zu einer beängstigenden Normalität ist auch geworden, dass die Höchstwerte nahezu jährlich überschritten werden: Am Marienplatz waren in diesem Sommer über 58 Grad Celsius zu verzeichnen!

Stadtklimatische Untersuchungen weisen seit Jahren auf die ausgeprägte Wärmeinsel im innerstädtischen Bereich hin. Hitze ist damit nicht mehr nur ein Umweltproblem, sondern eine zentrale Frage von Gesundheit, Aufenthaltsqualität, sozialer Gerechtigkeit und städtebaulicher Zukunftsfähigkeit. Die Anpassung des öffentlichen Raums an diese Entwicklung gehört heute zu den dringendsten Aufgaben kommunaler Planung.

Der Munich Central Park ist eine städtebauliche Vision für die klimaresiliente Entwicklung der Münchner Innenstadt. Das vom BUND Naturschutz entwickelte Konzept sieht vor, den heu-

tigen westlichen Altstadtring zwischen Sendlinger Tor, Stachus, Lenbachplatz und Platz der Opfer des Nationalsozialismus von einer verkehrsdominierten Stadtautobahn zu einem zusammenhängenden innerstädtischen Parkraum umzubauen. Auf rund 5,5 Hektar könnte ein durchgehendes grünes Band entstehen, das bestehende Grünflächen miteinander vernetzt, Aufenthaltsqualität schafft, die Folgen zunehmender Hitzeperioden abmildert und zugleich Raum für nachhaltige Mobilität bietet. Dass gleichzeitig Trambahn und Radverkehr mehr Platz bekommen und selbst alle bestehenden Straßenanbindungen erhalten werden können, hört sich unglaublich an – kann aber zur Realität werden!

Seit die Idee des Munich Central Park im Jahr 2022 vom BN München vorgestellt wurde, hat sich die Debatte um die Zukunft des westlichen Altstadtrings deutlich weiterentwickelt. Die Frage, wie München auf zunehmende Hitze, Trockenheit und Starkregen reagieren soll, ist längst vom Randthema in die Mitte der Stadtgesellschaft gerückt. Gleichzeitig zeigen die vergangenen Sommer mit ihren immer häufigeren und längeren Hitzeperioden, dass Anpassungsmaßnahmen eine unumstößliche Gegenwartsaufgabe sind.

Der BUND Naturschutz München verfolgt die Vision des Munich Central Park deshalb weiterhin mit Nachdruck. Wir werben für das Konzept in zahlreichen Gesprächen, Veranstaltungen und Fachforen und bringen die Idee aktiv in die stadtpolitische Diskussion ein. Dabei stehen wir im Austausch mit Stadträtinnen und Stadträten unterschiedlicher



Aktueller Zustand der Sonnenstraße

Fraktionen, mit den zuständigen Referaten der Landeshauptstadt München sowie mit weiteren wichtigen Akteurinnen und Akteuren der Stadtentwicklung und Infrastruktur. Ziel dieser Gespräche ist es, aus einer Vision eine realistische Perspektive für die Münchner Innenstadt zu entwickeln. Leider zeichnen sich auch aktuell keine konkreten Umbaupläne in Richtung unserer Vision von Seiten der Stadt ab.

Zwar wurden in den vergangenen Jahren an verschiedenen Stellen des Altstadtrings Begrünungsmaßnahmen umgesetzt und Flächen entsiegelt, doch gemessen an der

Größenordnung der klimatischen Herausforderung reichen punktuelle Verbesserungen allein nicht aus. München braucht zusätzlich mutige, strukturelle Projekte, die das Stadtklima dauerhaft verbessern und die Innenstadt auf die kommenden Jahrzehnte vorbereiten.

Es zeigt sich zunehmend, dass viele der Herausforderungen, vor denen München heute steht, durch den Munich Central Park gleichzeitig adressiert werden könnten: Klimaanpassung, Aufenthaltsqualität, Gesundheitsschutz, Stadtbegrünung, Verkehrsberuhigung sowie die Steigerung der Attraktivität der Innenstadt. Die Diskussion dreht sich deshalb längst nicht mehr nur um einen Park, sondern um die Frage, wie eine lebenswerte und auch unter den Bedingungen des Klimawandels nutzbare Innenstadt im Jahr 2040 oder 2050 aussehen soll.

Die aktuellen Hitzeperioden verdeutlichen die Dringlichkeit dieser Diskussion. Während sich Asphalt und versiegelte Plätze tagsüber massiv aufheizen und die Wärme bis weit in die Nacht speichern, wirken Bäume, Grünflächen und unversiegelte Böden als natürliche Klimaanlage. Wer, wie die meisten Menschen, keinen eigenen Garten besitzt, ist für Erholung, Abkühlung und Aufenthalt im Freien auf öffentlich zugängliche Grünräume angewiesen. Aus stadtklimatologischer Sicht liegt die besondere Stärke des Munich Central Park deshalb nicht allein in der Schaffung zusätzlicher Grünflächen, sondern in deren räumlicher Vernetzung. Durch die Verbindung von Nussbaumpark, Altem Botanischen Garten, Maximiliansplatz und weiteren Grünräumen

könnte ein zusammenhängender innerstädtischer Kühlkorridor entstehen. Großkronige Bäume reduzieren die Strahlungsbelastung durch Verschattung, während Vegetation und unversiegelte Böden über Verdunstungskühlung die Umgebungstemperaturen senken, Regenwasser speichern und die nächtliche Abkühlung fördern. Der Munich Central Park hätte damit Wirkung weit über seine eigenen Grenzen hinaus. Er könnte die thermische Belastung im Umfeld von Sonnenstraße, Stachus, Sendlinger Tor und Lenbachplatz spürbar reduzieren und als klimatische Entlastungsfläche für große Teile der Altstadt fungieren. In Zeiten zunehmender Hitze wäre ein solcher Park daher nicht nur ein städtebaulicher Gewinn, sondern ein wichtiger Baustein der kritischen Infrastruktur einer klimaangepassten Stadt.

Genau deshalb ist der Munich Central Park aktuell. Die Vision eines durchgehenden grünen Bandes vom Sendlinger Tor über Stachus und Lenbachplatz bis zum Maximiliansplatz ist keine nostalgische Träumerei, sondern eine konkrete Antwort auf die Herausforderungen des Klimawandels. Was vor wenigen Jahren noch als ambitionierte Idee erschien, wirkt angesichts der heutigen Temperaturen und der Klimaprognosen notwendiger denn je.

Die entscheidende Frage lautet daher nicht mehr, ob München mehr Platz für Grün braucht. Die entscheidende Frage ist, wie schnell wir bereit sind, ihn zu schaffen. 🌀

Elisabeth Kornell ist die Leiterin der Projektstelle Nachhaltige Mobilität des BN München.



Visualisierung Munich Central Park

Arbeitskreise im Oktober / November / Dezember

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 ‚Kulturbauten‘

Leitung: Dr. Annemarie Menke, Claudia Mann
nächstes Treffen: Di. 06. Oktober, 17:00 Uhr

Projektgruppe ‚Stadt im Klimawandel‘

Leitung: Reinhardt Kleinöder
nächstes Treffen: Fr. 09. Oktober, 15:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘

Leitung: Berthold Maier, Matthias Hintzen
nächste Treffen: Do. 29. Oktober, 18:30 Uhr,
Do. 26. November, 18:30 Uhr
per Videokonferenz

Projektgruppe ‚Großmarkthalle / Großmarkt-gelände‘

Leitung: Eric Treske
nächstes Treffen: Do. 12. November, 18:30 Uhr

Ein wichtiger Schritt auf dem Weg zum Welterbe

Der Managementplan Olympiapark

MARTIN RÖSSLER

Die Landeshauptstadt München verfolgt seit 2018 das Ziel der Eintragung des Olympiaparks in die Liste des UNESCO Welterbes. Ein wichtiger Bestandteil ist hierbei die Erstellung eines sogenannten Managementplans, dessen Entwicklung nun in die letzte Phase geht. Mit der Erlangung des Welterbetitels kann derzeit frühestens im Jahr 2033 gerechnet werden. In sportlicher Hinsicht ist eine Welterbenominierung eher ein Langstreckenlauf, dessen Ziel jedoch bereits heute positive Dynamiken anstößt.



Blick über den Olympiapark

Quelle: © Rössler, LHM

Der Münchner Olympiapark entstand anlässlich der XX. Olympischen Sommerspiele im Jahr 1972. Er war nicht nur ein Meilenstein der Architektur des 20. Jahrhunderts, sondern prägte auch das Bild der jungen, demokratischen Bundesrepublik Deutschland in der Welt. Der Olympiapark ist ein Gesamtkunstwerk aus Architektur, Ingenieurbaukunst, Design, visueller Gestaltung und Landschaftsarchitektur, das als eine der wenigen Olympiastätten weltweit noch heute intensiv genutzt wird und sich als Ort für Naherholung, Sport und Events großer Beliebtheit erfreut. Er ist ein lebendiges Erbe, das gleichzeitig unter Denkmal- und Ensembleschutz steht und von der Stadt München als UNESCO-Welterbestätte nominiert werden soll.

In der letzten Ausgabe der Standpunkte berichtete Paul Pfeilschifter in seinem Artikel „Olympiapark: Auf dem Weg zum Welterbe. Hans-Jochen Vogels Vision für Frieden, Verständigung, Demokratie“ über die geführte Tour mit der Parkeisenbahn, welche das Münchner Forum gemeinsam mit dem Verein Aktion Welterbe Olympiapark e. V. und dem Planungsreferat der Landeshauptstadt München anlässlich des Datums des diesjährigen UNESCO-Welterbetages durchgeführt hatte. Der Olympiapark fasziniert bis heute viele Menschen, und das große Interesse äußerte sich nicht nur in den rasch ausgebuchten Fahrten, sondern auch vielen interessierten Fragen und Gesprächen nach der Veranstaltung.



Blick über die Zeldächer zum Olympiaturm

Das Verfahren zum UNESCO-Welterbe

Wie wird eine Stätte zum UNESCO-Welterbe? Die UNESCO als Organisation der Vereinten Nationen entscheidet jedes Jahr über die Aufnahme neuer Welterbestätten. Die Ernennung durch das Welterbekomitee bildet dabei den erfolgreichen Schlusspunkt jahrelanger Bemühungen. Pro Jahr und Land wird über eine Stätte entschieden. Die Stätte muss dazu auf der sogenannten Tentativliste (Vorschlagsliste) eines Vertragsstaats der Welterbekonvention stehen. Der Münchner Olympiapark wurde Ende 2023 durch den Beschluss der Kultusministerkonferenz der Bundesländer auf die deutsche Tentativliste gehoben. Dies erfolgte nach einer bundesweiten Evaluierung der Kandidaten durch ICOMOS, die internationale Organisation für Denkmalpflege, welche die UNESCO fachlich berät. ICOMOS spielt auch im weiteren Verfahren eine wichtige Rolle.

Die nächsten Schritte sind nun im Jahr 2028 die offizielle Einreichung des Olympiaparks zur Vorprüfung (Preliminary Assessment) durch ICOMOS, welche mindestens bis Oktober 2029 andauern wird. Nach deren erfolgreicher Absolvierung und Berücksichtigung von gegebenenfalls eingehenden fachlichen Anmerkungen erfolgt im nächsten Schritt die Einreichung der finalen und deutlich umfangreicheren Nominierungsunterlagen im Jahr 2032. Diese werden dann erneut durch ICOMOS geprüft und schließlich dem Welterbekomitee zur Entscheidung vorgelegt.

Im Rahmen dieses mehrstufigen Verfahrens ist darzulegen, dass der Olympiapark im internationalen Vergleich einen herausragenden, einzigartigen

liche Maßstab, die Pionierleistung des Zeldachs und die Nachnutzung des Olympiaparks für den Spitzen- und Breitensport, für das Wohnen sowie für Veranstaltungen, Kultur und Konzerte. Wenn im Zuge des Welterbe-Verfahrens vom Olympiapark gesprochen wird, meint dies immer das ganze Ensemble des Olympiaparks einschließlich des Olympischen Dorfs.

Dem Olympiapark werden gute Chancen für einen Welterbetitel zugestanden, da er als Sportpark aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts eine Lücke in der Liste der Welterbestätten schließen kann.

Welterbe-Managementplan Olympiapark

Neben den Nominierungsdokumenten ist jede angehende Welterbestätte dazu verpflichtet, einen sogenannten Managementplan zu erstellen und einzureichen. Dieses noch relativ neue „Tool“ dient dazu, der UNESCO nachzuweisen, dass für eine Stätte ein umfassendes Schutz- und Managementsystem etabliert und somit ihr Erhalt dauerhaft gewährleistet ist. Dies ist für Stätten in Europa und insbesondere in Deutschland zumeist durch entsprechende Denkmalschutz- und Naturschutzgesetze sichergestellt. Da sich UNESCO Welterbestätten aber weltweit befinden, gewinnt dieser Gedanke an Plausibilität. Die UNESCO kann keine eigenen Gesetze vor Ort erlassen, sondern stützt sich auf vorhandenes Recht. Insofern wird durch einen Welterbe-Titel keine rechtliche Verschärfung des Schutzstatus entstehen.

Die Erstellung eines Managementplans ist jedoch nicht als Pflichterfüllung zu verstehen, sondern hat auch unabhängig von einer Eintragung als Welterbe positive Effekte.

Wert besitzt (den sogenannten outstanding universal value, kurz OUV), und dass der Park möglichst authentisch erhalten ist und die für den OUV erforderlichen Bestandteile umfasst (Integrität).

Die dazu einzureichenden, umfassenden Dokumentationen werden im Auftrag der Landeshauptstadt München durch Fachbüros erstellt.

Für den OUV wird eine Kombination aus vier Schlüsselwerten vorgeschlagen: Die Architektur- und Parklandschaft, der mensch-



2. Bürgerinfoveranstaltung in Milbertshofen

Der Entstehungsprozess umfasst ca. zwei Jahre, und ein Managementplan wird nicht im stillen Kämmerlein verfasst, sondern entsteht in Zusammenarbeit und Abstimmung mit den zuständigen Akteurinnen und Akteuren, Eigentümerinnen und Eigentümern, Vereinen, Behörden und der Bevölkerung.

Der Olympiapark befindet sich trotz seiner durchgängi-

gen Gestaltung in verschiedenen Händen und ist daher auch im Unterhalt durch eine Vielzahl von Akteurinnen und Akteuren geprägt. Zudem existieren unterschiedliche Nutzungsansprüche und Perspektiven auf den Park: der Park als Erholungs- und Sportpark für Bürgerinnen und Bürger, als etablierte und erfolgreiche Veranstaltungsstätte, die sich jedoch nach Auszug des Fußballs und aufgrund konkurrierender Angebotsorte weiterentwickeln muss, das Olympische Dorf als Wohnort und die Anlagen der TUM für eine Vielzahl von Studierenden. Diese Mischung an Funktionen und von Anfang an geplanter (Nach-)Nutzungsvielfalt macht den Olympiapark spannend und lebendig, bietet für seinen Erhalt als durchgängig geplantes Gesamtkunstwerk aber auch Herausforderungen.

Der Managementplan für den Olympiapark wird im Auftrag der Stadt München durch den Berliner Stadtplaner Nils Scheffler entwickelt und verfasst.

Die Arbeitsgruppe Managementplan Olympiapark kam jedes Quartal für einen Vormittag zusammen und diskutierte unterschiedliche Themen. Die Ergebnisse der Sitzungen wurden den Akteurinnen und Akteuren, aber auch einem erweiterten Kreis zugespielt, zu dem auch die Bezirksausschüsse der angrenzenden vier Stadtbezirke gehörten.

Zuerst wurde ein gemeinsames Verständnis des zu bewahrenden (potenziellen) Welterbes entwickelt. Dann wurden die Inhalte und die Struktur des Managementplans sowie die physischen Merkmale, die den Wert des Olympiaparks als Welterbestätte auszeichnen, vorgestellt, potenzielle Beeinträchtigungen und Gefährdungen für den Olympiapark ermittelt und geeignete Mechanismen durchdacht,

um diese zu vermeiden. Ein Monitoringsystem wurde entwickelt, sodass die Wirksamkeit des Schutzes und Erhalts fortlaufend geprüft werden kann und ein Überblick über den Zustand der gesamten Anlage entsteht.

Der Managementplan für den Münchner Olympiapark wurde als sogenannter integrierter Managementplan entwickelt, der neben der reinen Darstellung von Verwaltungs- und Zuständigkeitsstrukturen auch Maßnahmen umfasst, auf die sich die beteiligten Akteure für die nächsten 10 Jahre einigen. Diese sind nach den Kategorien „Schutz und Erhalt“, „Nutzung und behutsame Weiterentwicklung“ sowie „Vermittlung“ gegliedert. Eine Umsetzung erfolgt abhängig von vorhandenem Budget und Personalkapazitäten und kann daher nicht garantiert werden, es handelt sich aber um eine gemeinsame Absichtserklärung, die auch Zuständigkeiten und Zeithorizonte umfasst. In diese Maßnahmenlisten sind auch Anregungen aus zwei Bürgerinformationsveranstaltungen eingeflossen, die im Kulturhaus Milbertshofen stattfanden. Der Managementplan wird nach Fertigstellung veröffentlicht werden.

Als positives Resultat kann bereits jetzt die bessere Vernetzung der Akteure und Eigentümer des Parks angesprochen werden. Man kommt zusammen, spricht miteinander, und vorher war nicht jedem bekannt, wer welche Rollen hat und wofür zuständig ist. Zwar gab es bereits etablierte Abstimmungsrunden und Gremien zwischen einzelnen Organisationen, jedoch keine so umfassende Struktur, wie sie durch den Managementplan geschaffen wurde. Als angenehme „Tradition“ bildete sich im Prozess heraus, dass für die Sitzungen abwechselnd in die Räumlichkeiten der unterschiedlichen Stakeholder an unterschiedlichen Orten im Bereich des Olympiaparks oder in die Räume des städtischen Planungsreferats eingeladen wurde. Führungen ergänzten die Arbeitssitzungen. Das Akteursgremium soll daher auch weiterhin zusammenkommen, wenn der Managementplan fertiggestellt ist. 

Martin Rössler arbeitet seit 2021 in der Unteren Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt München im Referat für Stadtplanung und Bauordnung. Er leitet die Nominierung des Olympiaparks für das UNESCO-Welterbe und betreut zudem den Olympiapark von Seiten des Denkmalschutzes. Vor seiner Tätigkeit bei der Landeshauptstadt München hat er Architektur in München und Basel studiert und nach Mitarbeit in Architekturbüros sowie dem Architekturmuseum der TUM das Baureferendariat zum Regierungsbaumeister absolviert.

Wohnraum teilen. Leben bereichern.

Wie inGemeinschaft in München vorhandenen Wohnraum neu denkt

ANNE HUFNAGEL

In München fehlt bezahlbarer Wohnraum. Gleichzeitig leben viele ältere Menschen allein in Wohnungen oder Häusern, die nach dem Auszug der Kinder zu groß geworden sind. Genau an dieser Stelle setzt inGemeinschaft an: Das Münchner Social-Impact-Startup bringt ältere Menschen mit freiem Wohnraum und passende Mietende zusammen – begleitet, sicher und mit dem Ziel, vorhandenen Wohnraum besser zu nutzen und generationenübergreifende Wohnlösungen zu schaffen.

Wie alles begann

Die Idee zu inGemeinschaft entstand aus einer persönlichen Erfahrung. Die Eltern von Mitgründer Philipp Bögner haben schon immer Zimmer im eigenen Haus vermietet. Als die Kinder ausgezogen waren, blieb viel Platz – und zugleich blieb Leben im Haus. Eine jüngere Person zog ein, Alltag wurde geteilt, Unterstützung entstand nebenbei, und aus ungenutztem Raum wurde wieder ein bewohntes Zuhause.

Aus dieser Erfahrung entstand eine einfache Frage: Warum gibt es das eigentlich nicht viel häufiger?

Die Antwort zeigte sich schnell: Weil es Mut braucht, die eigene Wohnung oder das eigene Haus für eine zunächst fremde Person zu öffnen. Viele ältere Menschen können sich grundsätzlich vorstellen, Wohnraum zu teilen. Gleichzeitig bestehen verständliche Unsicherheiten: Wer zieht ein? Was passiert, wenn es nicht passt? Wie lassen sich Miete, Alltag, Unterstützung und Grenzen gut regeln? Und an wen kann man sich wenden, wenn später Fragen entstehen?

inGemeinschaft wurde gegründet, um genau diese Unsicherheiten zu verringern. Das Projekt möchte generationenübergreifendes Wohnen nicht dem

Zufall überlassen, sondern so begleiten, dass Vertrauen entstehen kann.

Der Wohnraum ist schon da

Wenn über die Wohnungsfrage gesprochen wird, geht es meist um Neubau: mehr Wohnungen, schnellere Verfahren, höhere Dichte. All das ist wichtig. Aber es ist nicht die einzige Antwort. Denn in Städten wie München gibt es bereits Wohnraum, der kaum

genutzt wird: ehemalige Kinderzimmer, Gästezimmer, Einliegerwohnungen oder ganze Etagen, die nach einer veränderten Lebenssituation leer stehen.

Gerade ältere Menschen leben häufig allein in Wohnungen, die für eine Familie geplant waren. Viele möchten in ihrem Zuhause, in ihrem Viertel, in ihrer vertrauten Umgebung bleiben. Gleichzeitig suchen junge Menschen dringend bezahlbare Zimmer. Diese Gleichzeitigkeit ist eine große, oft übersehene Chance.

inGemeinschaft schafft keinen Wohnraum aus Beton, sondern aktiviert vorhandenen Raum im Bestand. Das ersetzt keinen Neubau, kann ihn aber sinnvoll ergänzen: schneller, ressourcenschonender und sozial wirksam.

Wo inGemeinschaft heute steht

Heute vermittelt inGemeinschaft zwischen älteren Menschen mit freiem Wohnraum und passenden Mietenden. Im Mittelpunkt steht dabei nicht nur die Suche nach einem freien Zimmer, sondern ein begleiteter Prozess: persönliche Gespräche, ein strukturiertes Matching, klare Vereinbarungen und Ansprechpersonen, wenn im Zusammenleben Fragen entstehen.

Dabei wird genau hingeschaut: Welche Erwartungen haben beide Seiten? Wie viel Nähe oder Rückzug ist gewünscht? Welche Alltagsrhythmen passen zusammen? Gibt es Unterstützungswünsche, Haustiere, Besuchsregelungen oder andere Themen, die vorab geklärt werden sollten? Sicherheit entsteht nicht durch Zufall, sondern durch gute Vorbereitung.

Wichtig ist: inGemeinschaft ersetzt keine Pflege und keine professionelle Betreuung. Es geht um ein faires Miteinander im Alltag – um Gesellschaft, kleine Hilfen, gegenseitige Rücksichtnahme und ein Zuhause, das für beide Seiten passt.

Für ältere Menschen können daraus mehr Sicherheit, zusätzliches Einkommen und wieder mehr Leben im Haus entstehen. Für jüngere Menschen entsteht bezahlbarer Wohnraum in gewachsenen



Quelle: © Pexels

Nachbarschaften, oft persönlicher und verbindlicher als in anonymen Zwischenlösungen.

Warum Kommunen wichtig sind

Inzwischen richtet sich inGemeinschaft zunehmend auch an Städte und Gemeinden. Denn generationenübergreifendes Wohnen kann mehrere Herausforderungen gleichzeitig adressieren: Wohnraum-mangel, Einsamkeit im Alter, Flächenverbrauch und die Frage, wie Nachbarschaften wieder stärker zusammenwachsen.

Kommunen spielen dabei eine Schlüsselrolle, weil sie Vertrauen schaffen. Wenn eine Stadt, ein Sozialre-ferat, ein Seniorenbeirat, eine Hochschule oder eine lokale Beratungsstelle ein solches Angebot sichtbar unterstützen, sinkt die Hemmschwelle. Menschen, die auf eine private Anzeige nie reagieren würden, beschäftigen sich eher mit der Frage: Könnte das auch etwas für mich sein?

inGemeinschaft bringt dafür Plattform, Prozesse, Kommunikation und persönliche Begleitung mit. Kommunale Partner bringen Reichweite, lokale Glaubwürdigkeit und Zugang zu bestehenden Netzwerken ein. So kann aus einzelnen Wohnpart-nerschaften ein lokales Programm entstehen, das schnell startet und langfristig in die Stadt hinein-wirkt.

Was das Projekt erreichen will

Ziel von inGemeinschaft ist es, generationenüber-greifendes Wohnen als selbstverständliche Wohn-

form zu etablieren, neben klassischen Mietwohnun-gen, Wohngemeinschaften, betreutem Wohnen oder Neubauprojekten. Nicht als Nischenidee, son-der als konkrete Option für Menschen, die Wohn-raum haben, und für Menschen, die ein Zuhause suchen.

Ein einzelnes Zimmer löst nicht die Wohnungsfrage. Aber viele einzelne Zimmer können viel bewege-n. Jede gelingende Wohnpartnerschaft bedeutet ein Zuhause mehr, weniger Alleinsein und mehr gelebte Nachbarschaft.

Gerade München zeigt, wie dringend neue Ant-worten gebraucht werden. Natürlich braucht die Stadt weiterhin Neubau. Aber es braucht auch einen anderen Blick auf den Bestand. Die Frage darf nicht nur lauten: Wo kann noch gebaut werden? Sondern auch: Wie lässt sich das, was bereits da ist, besser, gerechter und gemeinschaftlicher nutzen?

Vielleicht beginnt die Antwort auf die Wohnungs-frage nicht immer mit einem Spatenstich. Manch-mal beginnt sie mit einer offenen Tür. 

Anne Hufnagel ist Mitgründerin von inGemein-schaft, einem Social-Impact-Startup aus München, das vorhandenen Wohnraum besser nutzbar macht.

Mit der Vermittlung zwischen älteren Menschen mit freiem Wohnraum und passenden Mietenden schafft inGemeinschaft generationenübergreifende Wohnlösungen.

Annes Antrieb ist es, gesellschaftlich relevante The-men sichtbar zu machen und Vertrauen für echte soziale Wirkung im Alltag zu schaffen.

Den Schuss immer noch nicht gehört

Leserbrief zu: Catherine Hoffmann: „Panzer bauen in der Millionenstadt?“, 13.07.26

SONJA SACHSINGER

Hab ich da was falsch verstanden:

Unser grüner Oberbürgermeister will durch die Erweiterung des Rüstungskonzerns KNDS 3.000 Arbeitsplätze „sichern“?

Es geht doch ganz klar um 3.000 zusätzliche Arbeitsplätze – also: um das bekannte „Münchner Modell“: Wachstum, Wachstum, Wachstum und Geld, Geld, Geld. Das Werk soll verdoppelt werden. Weitere 16 Hektar wertvoller Ackerflächen werden dadurch vernichtet.

3.000 zusätzliche Arbeitsplätze bedeutet: Tau-sende zusätzliche Bürger, denn die angelockten Arbeitskräfte nehmen in der Regel ihre Familien mit.

Dafür muss München Tausende neue Wohnungen bauen sowie Kitas, Schulen, Turnhallen usw. Und selbstverständlich muss auch die Verkehrsinfra-struktur erweitert werden, denn bereits heute sind die U-Bahnen brechend voll, und die Staus auf den Straßen werden immer länger.

Wo gibt es in diesem hochgradig versiegelten überbevölkerten München noch Platz dafür? Wie viele Menschen müssen in den heißen Sommer-nächten leiden – oder gar sterben, bis die Stadtreg-ierung endlich begreift, dass wir nicht mehr Flä-chenversiegelung, nicht mehr Beton, sondern mehr

Grünflächen und viel mehr Bäume bräuchten, um die Stadt besser zu durchlüften und zu kühlen?

Ich nehme an, unser grüner OB weiß so viel über den Klimawandel, dass es höchste Zeit wird, die Stadt darauf vorzubereiten.

Aber wenn es um Wachstum und Gewerbesteuer geht, bleiben Vernunft, Verstand und die Fürsorgepflicht für hier lebende Bürger auf der Strecke. 🌀

Sonja Sachsinger

Staying cool

Schüler:innen fordern bauliche Maßnahmen zum Hitzeschutz

ANNETTE SCHEMMEL

Der Leistungskurs Kunst vom Theresien-Gymnasium München, einem sprachlichen Gymnasium nahe des Goetheplatzes, wurde für seine Projektvorschläge zum Thema Hitzeschutz ausgezeichnet. Jetzt ist wieder alles offen: Schaffen es die zuständigen Stellen, unsere Vorschläge für den Schulhof baulich umzusetzen, bevor die nächste Hitzewelle uns überrollt? Werden die Schüler:innen ernst genommen, gelingt ihre Partizipation an Klimaanpassungsmaßnahmen an ihrer Schule?

In heißen Klassenzimmern brüten, Asphaltschmelze auf dem Pausenhof, Wasserknappheit, Gießverbot: Dass der Sommer wieder heiß werden würde, war angesichts der spürbaren Klimaerwärmung der letzten Jahre absehbar. Deswegen hatte sich der Leistungskurs Kunst schon seit dem Frühjahr mit dem Thema Hitzemanagement befasst – im Rahmen des Architekturhalbjahres, das der Kunstlehrplan vorsieht.

Inspiration aus den Architekturdebatten der Großstadt

Die Idee kam bei der Veranstaltung „Eure Forschung. Unsere Stadt“ des Münchner Forums auf, die wir im März im Schnitzer& Studio besucht haben. An diesem unterhaltsamen Abend zeigten Studie-

rende der Münchner Hochschulen ihre Visionen zur Stadtplanung; die Themen reichten von den messbaren Auswirkungen des Tempolimits auf dem Stadtring über städtischen Sharing-Kulturen bis hin zur Umnutzung des Kaufhauses am Rotkreuzplatz. Konkret wie sie waren, waren diese Forschungen für die Schüler:innen gut nachvollziehbar. Dies galt auch für die baulichen Feinheiten des neuen Wilhelm-Hausenstein-Gymnasiums, durch das uns wenig später Stefanie Fuchs von Bimbach und Florian Braun aus dem Münchner Baureferat führten.

Zurück in der Schule, stellten wir fest, dass Klimaschutz und Hitzemanagement in jedem dieser Projekte eine Rolle gespielt hatten. Um zusätzlich die besonderen Perspektiven der Innenstadt-Jugendlichen ins Spiel zu bringen, folgte ein Brainstorming:



Mathilda Prangel: Blaue Oasen für die Innenstadt: Brunnen als kühle Erholungsorte



Jasmin Corba: Ein nachhaltiger Begegnungsort, Begrünung des Daches unserer Schulturnhalle



Flora Fehr: Urbane Renaturierung – Der westliche Stadtgrabenbach



Nuria Losonsky: Coolombra – Hitzeprävention und buntes Lichtspiel in der Fußgängerzone

Was muss passieren, damit die Stadt im Sommer erträglich bleibt? Unter dem Motto „Staying cool“ entstanden dann vielfältige Modelle sowie digitale und analoge Collagen, an denen wir über Wochen hinweg gebastelt haben. Drei der Beiträge beziehen sich auf unser Schulhaus, die anderen auf städtische Orte, einige sind hier zu sehen.

Ein Wettbewerbsgewinn schürt Erwartungen

Die digitale Abgabe ihrer Beiträge für den Wettbewerb „Stadt gestalten“, mitsamt Erklärungstexten, Fotos ihrer Entwürfe und mit den verschiedenen Einverständniserklärungen, war für die Schüler:innen eine Herausforderung. Die analogen Modelle balancierten auf dem Fahrradkorb der Kunstlehrerin in den PlanTreff an der Blumenstraße, wo sie bald in einer toll aufbereiteten Ausstellung präsentiert werden sollten. Und dann machten es die städtischen Wettbewerbsverantwortlichen spannend: Bis zum Vormittag der Preisverleihung

hielt man die Jury-Entscheidung geheim. Umso größer war die Begeisterung der Schüler:innen, als am 6. Juli im Hof des PlanTreff die Auszeichnung der Gesamtheit der Arbeiten des Leistungskurses bekanntgegeben wurde – mit dem ersten Preis, der mit 900.- Euro in bar dotiert war.

Unser heißer Pausenhof braucht Abkühlung

Hoffnung auf konkrete Verbesserungen machen diejenigen unter den zehn prämierten Schülerarbeiten, die sich auf unsere Schule beziehen, also auf eines der ältesten Gymnasien in München. Die knappe Fläche, die man 1892 als Pausenhof für angemessen hielt, hat Hitzeanpassungsbedarf. Auch an kühlen Tagen konkurrieren dort viele Bedürfnisse, zum Beispiel diejenigen von Fuß- und Basketballspieler:innen mit gemütlich auf der Sportplatzfläche ratschenden Pausenbrotesser:innen, oder die Spazierrouten der BFFs mit zusammengewinkelten Teenagern, die aufgeregt ihre Klausurergebnisse debattieren und dabei in Rangeleien ausbrechen. Daneben müssen andere Schüler:innen noch Stoff nachholen oder ein Referat vorbereiten und beugen sich dazu über Bücher und Laptops.

Die wenigen mittelgroßen Linden, die entlang des Sportplatzes über Eck stehen, sind eindeutig überfordert damit, den 700 Schüler:innen Schatten zu spenden. Jede:r Sechstklässler:in weiß aus Erfahrung, dass es besonders beim Fußballtor vor dem Turnhallegebäude drückend heiß wird, aber lediglich die Oberstufe hat die Erlaubnis, sich in den kleinen Schulgarten neben dem Lehrerparkplatz zu flüchten. Die restlichen Jugendlichen drücken sich dann im Schatten entlang der Mauern oder in der überfüllten Cafeteria.



1. Platz: „Staying cool - Hitzemanagement in der Innenstadt und am Theresien-Gymnasium“, Der Preis wurde überreicht von Stadtbaurätin Elisabeth Merk und Stadtschulrat Florian Kraus.

Ideen zur Hitzevorsorge und Unterstützung bei der Hitzeanpassung

Theresa Kurz: „Der Pausenhof des denkmalgeschützten Theresien-Gymnasiums ist von drei Hauswänden umgeben: der neubarocken Rückfassade des Originalbaus aus der Jahrhundertwende und den neueren Gebäudeteilen Cafeteria und Turnhalle. Deren Architektur ist rein funktional. Der Pausenhof, zum Teil asphaltiert, zum Teil mit Gummimatten gepflastert, heizt sich im Sommer stark auf: Die Gebäude hemmen kühlende Luftzüge und Hauswände und Boden reflektieren die Hitze.

Mein vertikaler Garten an der nördlichen Fassade der Turnhalle schafft hier Abhilfe und wertet diese optisch auf. Vor allem aber schafft er ein Mikroklima, das die sommerlichen Temperaturen auf dem Pausenhof reduziert. Der vertikale Garten mildert dadurch lokal die Folgen des Klimawandels. Gleichzeitig trägt er dazu bei, dessen Ursachen zu bekämpfen: Die Biomasse der Pflanzen speichert CO₂, und sie kann im Winter leicht isolierend wirken, sodass dieser Gebäudeteil weniger beheizt werden muss. Der vertikale Garten fördert zudem innerstädtisch Biodiversität, indem er Insekten ein Habitat bietet. Schüler:innen können in der Pause und beim Blick aus dem Fenster auf das Grün und Bunt des Gartens Stress abbauen und im Biologieunterricht dort Fauna und Flora beobachten“.

Anlässlich der Preisverleihung im PlanTreff wurde uns in Aussicht gestellt, dass die Umsetzung dieser Fassadenbegrünung ebenso denkbar sei wie Hannes Spohrs Entwurf:

Hannes Spohr: „Für mein Projekt habe ich eine unbenutzte Fläche der Schule ausgesucht: Ihre schattige Lage unter hohen Bäumen im Norden des Schulgebäudes bietet den perfekten Ort für eine kühle Pause. Vier halbrund angeordnete Tribünen, ausgerichtet zur fensterlosen Schulfassade, bieten Entspannungsflächen und bilden gemeinsam einen Abschluss zur Beethovenstraße. Ihre Treppen bestehen aus recyceltem Plastik. Auch für Unterricht im Rahmen des grünen Klassenzimmers könnten diese Tribünen künftig genutzt werden. Die Holzpfähle, die zwischen den Tribünen aufragen, verstärken das Gefühl eines Waldes und der Abgeschlossenheit vom Stadtraum.“ (siehe Entwurf rechts)

Partizipation von Jugendlichen an der Stadtgestaltung Wirklichkeit werden lassen

Die Nachricht über den Wettbewerbsgewinn und die Aussicht darauf, dass unsere Pausen im Sommer erträglicher werden könnten, hat schulintern große Freude ausgelöst. Davon ließen sich auch die Eltern anstecken – darunter ist mit Susanne Grillmeier eine Stadtplanerin im Referat für Stadtplanung und

Bauordnung, Abteilung Stadtsanierung. Auch der Vizepräsident des Bayerischen Landtags Markus Rinderspacher hat uns sein Lob übermittelt. Die Ideen der Schüler:innen stoßen also überall auf Zustimmung – kein Wunder angesichts der Hitze der letzten Monate, die uns allen noch in den Knochen steckt. Damit unsere Entwürfe kühlende Realität auf dem Pausenhof werden können, bedarf es aber einer Koordination der verschiedenen zuständigen Stellen, vom Baureferat über den Bezirksausschuss bis zur Zentralen Immobilienverwaltung. Ob diese Abstimmung gelingt?

Ebenso wichtig wie die Kühleffekte rund um den Pausenhof erscheint mir die Möglichkeit, unseren 700 Schüler:innen Mut zu machen, dass die Klimakrise noch zu bewältigen ist. Eine zeitnahe Umsetzung der Maßnahmen könnte bei ihnen Vertrauen in die Zukunft aufbauen, denn sie würden daraus gleich mehrere positive Botschaften ziehen, wie zum Beispiel: Unsere Bedürfnisse als Jugendliche werden wahrgenommen, sie sind bedeutsam; wenn wir uns engagieren und (über die Schule hinaus) Vorschläge einbringen, werden diese ernst genommen; die Verantwortungsträger lassen sich auf unsere Gestaltungsideen ein und unterstützen diese mit ihrem Erfahrungswissen.



Entwurf Hannes Spohr

Wenn es uns als Erwachsenen gelänge, solche Botschaften glaubhaft rüberzubringen, weil wir den Auslobungen, Versprechen und Anreizen eines Wettbewerbs sichtbare Taten folgen lassen: Wie cool wäre das denn! 🎯

Annette Schemmel ist Kunstpädagogin, Kuratorin und Kunsthistorikerin. Sie unterrichtet am Theresien-Gymnasium München und an der Akademie der Bildenden Künste München.

In München hat die Trambahn eine Zukunft

Sammlungsreihe Heft 26

MICHAEL SCHNEIDER



Es sieht nicht gut aus für die Münchner Trambahn. Im Oktober 1976 war der hundertste Geburtstag der Jubilarin noch festlich begangen worden, doch in den Jahren danach mehren sich die Anzeichen für eine nahende Stilllegung des Betriebs. Der „Wagen von der Linie 8“ hatte schon 1975 seine letzten Runden gedreht, und der neue CSU-Oberbürgermeister Erich Kiesl macht nach seiner Wahl 1978 kein großes Geheimnis daraus, dass er die Trambahn am liebsten aufs Abstellgleis schieben und durch Busse ersetzen will. Anfang der achtziger Jahre folgt eine erste große Welle, in der Strecken stillgelegt werden, die Trambahnzüge kommen langsam in die Jahre, und über allem schwebt die Frage, ob der Betrieb überhaupt noch wirtschaftlich ist. Nun schlägt die Stunde der Gutachter: Die Verkehrsbetriebe, der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund und der Stadtrat wollen es genau wissen und lassen mehrfach nachrechnen. Wolfgang Schneider, damals Praktikant im Münchner Forum, und seine Mitstreiter vom Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN) sind sich da schon sicher: „In München hat die Trambahn eine Zukunft“, so war Heft 26 der Sammlungsreihe im Oktober 1982 strahlend optimistisch überschrieben. Sie sollten recht behalten. Mit dem großen „ÖV-Gutachten München“ im November 1985 wird klar, dass gesamtwirtschaftlich betrachtet der Erhalt der Trambahn zusammen mit neuen Strecken sinnvoll ist.

Nebengutachter: der junge Dipl. Ing. Wolfgang Schneider und auch einer der Gründerväter des Münchner Forums, Dipl.-Ing. Karl Klühspies, über viele Jahre einer der prominentesten Fürsprecher der Münchner Trambahn. Das Gutachten macht auch in der Politik Eindruck: Im April 1986 beschließt der Stadtrat den Erhalt der Trambahn, auch wenn bis zur ersten großen Neubaustrecke noch zehn Jahre vergehen sollten. Unser Praktikant von damals, Wolfgang Schneider, bleibt seiner Leidenschaft treu und ist bis zu seinem Ruhestand jahrzehntelang Verkehrsgutachter bei einem großen Münchner Planungsbüro. Und die Jubilarin? Die feiert am 23. Oktober 2026 ihren einhundertfünfzigsten Geburtstag und fährt in eine rosige Zukunft. Wenn auch Sie mitfeiern möchten: Die MVG plant ein großes Festprogramm mit historischen Trambahnen und einem Tag der offenen Tür. 

Mehr dazu finden Sie unter: <https://www.mvg.de/news/150-jahre-tram.html> 

Hefte aus unserer Sammlungsreihe können in digitaler Form bei der Geschäftsstelle des Münchner Forums angefragt werden.

I N H A L T		Seite
1.	Anlaß und Zweck dieser Schrift	1
2.	Vor- und Nachteile verschiedener öffentlicher Personennahverkehrsmittel	
2.1	Der Bus	2
2.2	Die Straßenbahn	4
2.3	Schnellbahnen	8
2.4	Neue Technologien	10
3.	Zur Verkehrspolitik der Landeshauptstadt München	
3.1	Öffentlicher Verkehr im Widerspruch zum polyzentrischen Konzept	11
3.2	Chronik der Tramstilllegungen	13
3.3	Der geplante U-Bahn-Ausbau	17
3.4	Die derzeitige Situation	22

4.	Alternative Netzentwürfe	
4.1	Funktion der Tram in der Zukunft	24
4.2	Zukünftiges Straßenbahnnetz ohne Streckenneubauten (Netz A)	26
4.3	Beschreibung möglicher Streckenneubauten	28
4.4	Erweitertes Straßenbahnnetz (Netz B)	38
5.	Betriebsabwicklung für die Netze A und B	
5.1	Fahrzeit und Zugabstand	40
5.2	Verkehrsangebot und Linienüberlagerung	41
5.3	Zugbedarf	43
5.4	Investitionen	44
6.	Hinweis zum Endausbau des Verkehrssystems	45
	Literaturliste	46
	Zusammenfassung	47

1. ANLASS UND ZWECK DIESER SCHRIFT

DIE MÜNCHNER TRAM IST IN GEFAHR!

Jahr für Jahr wird die Benutzung dieses beliebten Schienenverkehrsmittels unattraktiver gemacht:

- Die Züge fahren in immer größeren Abständen
- Veränderungen im Liniennetz erfordern häufigeres Umsteigen
- laufend werden Tramstrecken stillgelegt
- der Fahrzeugpark veraltet zusehends

Diese Verschlechterungen werden aus der Sicht des Fahrgastes nicht immer durch den U-Bahn-Ausbau aufgewogen:

- viele Tramstrecken verschwinden, ohne durch die U-Bahn unmittelbar ersetzt zu werden
- dabei ist zu bedenken, daß jeder stilllegungsbedrohte Streckenabschnitt - und sei er auch noch so klein - nicht nur für sich zu betrachten ist, sondern eine wichtige Rolle spielt für ein insgesamt intaktes Tramnetz und einen sinnvollen Betriebsablauf
- gerade durch Stilllegung einzelner Strecken ("Salami-taktik") wird daher der Entscheidung über die Zukunft der Tram vorgegriffen und auf eine endgültige Einstellung hingearbeitet.

Zudem stehen dringende Investitionen, wie eine Erneuerung des Wagenparks, an, die jetzt vorausgeplant werden müssen. Dasselbe gilt für den Bedarf an Fahrpersonal und für Entscheidungen in der Verkehrs- und Stadtplanung. (Besonders bei Straßenausbauten werden die Anforderungen eines zukünftigen Trambetriebes nicht mehr berücksichtigt, z. B. am Rotkreuzplatz.)

Diese Schrift stellt die Eigenschaften der Tram im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln dar. An verschiedenen Beispielen soll die Vernachlässigung der Tram durch die Verkehrspolitik von Stadt und MVV dargestellt werden.

Im Hauptteil werden Vorschläge für einen sinnvollen Straßenbahnbetrieb in der Zukunft gemacht.

Forum aktuell auf LORA 92,4 UKW



Zum Nachhören:

Sendung 08/2026

Rückblick: Tag der Demokratiegeschichte

Wir hören nochmal rein in unsere Veranstaltung anlässlich des Tags der Demokratiegeschichte am 18.03.2026. Unter dem Motto „Theater. Taten.Triumph. Demokratischer Protest live erzählt.“ sprach Martin Fürstenberg über Bürgerproteste im Lehel der 70er-Jahre. Die Szenen wurden durch zwei Schauspielerinnen des Southbound Improvisationstheaters zum Leben erweckt.

Sendung 06/2026

Was gibts Neues im Kunstareal?

Diesmal spricht Ursula Ammermann mit Laura Schieferle, Leiterin der Geschäfts- und Koordinierungsstelle über das Kunstareal München. Noch nie gehört? Das Kunstareal – Kunst, Kultur, Wissen – liegt im Herzen der Maxvorstadt: Es ist eines der wichtigsten Kulturstandorte Europas. 18 Museen, über 20 Galerien, 6 international renommierten Hochschulen, zahlreiche Kulturinstitutionen auf ca. 250.000 qm. Laura Schieferle erzählt über ihre Ziele und Aufgaben, über aktuelle Projekte wie das FLUX bei der Pinakothek der Moderne, über das Kunstarealsfest 2027, über die Aneignung der großen Grünflächen zwischen den Pinakotheken, über das Engagement der Akteure im Kunstareal. Und über die Idee des „Kunstgartens“ des Atelier Roberta Paris: Wie das Kunstareal im öffentlichen Raum sichtbar und erkennbar wird, so dass jeder sieht: Jetzt bin ich im Kunstareal.

Diese und weitere Sendungen finden Sie auf <https://muenchner-forum.de/veroeffentlichungen/#podcast>  sowie auf den gängigen Podcast-Plattformen.

Termine der kommenden Sendungen 2026: 30.11.2026 um 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 

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: 24.09.2026

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 