

Sehr geehrte Damen und Herren,

das begonnene Jahr bringt wieder einen ganzen Strauß an Themen, von denen wir einige gleich zu Jahresbeginn aufgreifen oder fortschreiben. Zu Beginn unserer heutigen Ausgabe lesen Sie Berichte über den gefährdeten **Ensembleschutz** der historischen Münchner Ortskerne, dieses Mal am Beispiel Sendling, und über die **Nachverdichtung** Münchner Stadtteile am Beispiel des **Hasenberg** und von **Neuperlach** (diese Thematik werden wir im Februar fortsetzen).

Weiter lesen Sie Informationen zu genehmigten Bebauungsplänen in **Thalkirchen** und **Giesing**, über ein Gewofag-Projekt in **Gern** sowie einen Bericht zur generellen Lage auf dem **Mietwohnungsmarkt**.

Dann erinnern wir einerseits an die Planung des Dresdner Verkehrsingenieurs Stefan Baumgartner zum **Südring** und stellen andererseits weitergehende Überlegungen zu dieser Bahnstrecke vor. Sie wird die Stadt als mögliche Alternative zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke als Tunnel mit Sicherheit noch ausführlich beschäftigen. Zur Planung des zweiten S-Bahn-Tunnels selbst gibt es anscheinend noch gar nichts Neues: Wir haben nachgefragt, aber keine Informationen bekommen.

Ebenfalls in dieser Ausgabe berichten wir über den Abschluss des Münchner **Verkehrsmanagement**-Projektes *arrive* und über einen Vorstoß zu **Bahnsteigtüren** in München.

Sie sehen also: Das neue Jahr beginnt wie das alte zu Ende gegangen ist: mit einer Fülle an Nachrichten und Projekten. Wir stellen diese Projekte zur Diskussion und bitten Sie wie immer um Ihre Meinung.

Auch in dieser Ausgabe bringen wir wieder **Leserbriefe**, am Schluss ausnahmsweise auch eine Bitte um Unterstützung.

Vielleicht fühlen Sie sich angesprochen, sich in die Debatte um Themen einzuklinken, die das Münchner Forum aufgreift und auch künftig aufgreifen wird. Ihre Anrufe, Emails oder Zuschriften sind wie immer ebenso willkommen wie die Mitwirkung in unseren Arbeitskreisen.

Mit freundlichen Grüßen  
Wolfgang Czisch,  
Vorsitzender des Programmausschusses

## INHALT:

**Ensembleschutz-Streichung:**  
**„Das Ganze ist mehr als die**  
**Addition seiner Teile“** 2

**Nachverdichtung in München:**  
**Hasenberg und Neuperlach –**  
**typische Quartiere ihrer Zeit** 5

**Thalkirchen und Welfenstraße:**  
**Neue Bebauungspläne** 9

**In Gern baut die gemeinnützige**  
**Gewofag Eigentumswohnungen:**  
**Das Heiliggeistspital bekommt**  
**geldige Nachbarn** 10

**Mietwohnungsbau in München:**  
**2009 könnte ein Jahr des Miet-**  
**wohnungsbaus werden** 12

**2. S-Bahn-Stammstrecke:**  
**Kommt der S-Bahn-Südring?**  
**Noch ist alles offen** 14

**Stadtrat Kronawitter fordert**  
**Bahnsteigtüren in München**  
18

**München ein „Mekka des Ver-**  
**kehrsmanagements“:**  
**Effizienter Verkehr nützt allen**  
19

**Zur Ausstellung in d. Pinakothek:**  
**Wollen wir die Patchwork City?**  
**Noch viele Ideen von gestern**  
21

**Terminhinweise**  
**Leserbriefe**  
**Können Sie bitte helfen?** 22

## IMPRESSUM

Münchner Forum e.V.  
Schellingstr. 65, 80799 München  
verantwortlich: U. Ammermann

Namentlich gezeichnete Texte drücken stets die Meinung des Verfassers aus, keine offizielle Forums-Meinung. Aussagen können gern wörtlich oder sinngemäß zitiert werden, aber nur mit Quellenangabe. Falls Sie unsere Standpunkte nicht mehr erhalten möchten, genügt ein Mail an info@muenchner-forum.de

**Ensembleschutz-Streichung eine „Einladung zur weiteren urbanen Verdichtung“:**

**„Das Ganze des Ortskerns ist mehr als die Addition seiner Teile“**

Die Bürger nehmen nicht weiter hin, was das Landesamt für Denkmalpflege letztes Jahr ausgeheckt hat: mit einem Federstrich fast alle Münchner Ortskerne aus der Ensembleliste zu streichen. Hier als Beispiel die Lage in Sendling.



So sieht Sendling von der Sendlinger Kirche durch die Plinganser Straße in Richtung Harras aus.

Bild: BA 6

Sendling war lange ein Dorf, relativ weit draußen vor München auf dem Landweg nach Weilheim. Seine Anfänge liegen im Dunkeln. Die älteste urkundliche Erwähnung des bis heute erhaltenen Stemmerhofes reicht allerdings bereits ins Jahr 1381 zurück, als Otto von Pienzenau, damals der sogenannte Viztum, also der Vertreter des Herzogs und Oberrichter in Oberbayern, den ihm gehörenden Hof dem bereits 1208 gegründeten Münchner Spital vom Heiligen Geist vermachte.

### **Seit über 600 Jahren prägt der Stemmerhof das Gesicht des Dorfes und Stadtteils Sendling**

Fast fünfhundert Jahre blieb dieses Anwesen im Besitz des Heiliggeistspitals. Der Bauernfamilie, die es bewirtschaftete, war es jeweils auf Lebenszeit überlassen. Aus dem Jahr 1666 datiert eine erste genaue Übersicht über die Bauten des Hofes, über den Viehbestand und den in Naturalien abzuliefernden Pachtzins. 1705 fand in der unmittelbaren Umgebung die Sendlinger Mordweihnacht statt. 1799 verkaufte eine Bauernwitwe die Hofwirtschaft an Georg Stemmer; seitdem ist dieser Name dort heimisch. Die Stemmers konnten das Anwesen nicht nur zusammenhalten, sondern sogar noch vergrößern, hatten es Mitte des 19. Jahrhunderts auch als Eigentum erwerben können, bauten 1862 ihr Haupthaus neu auf und arrondierten den Hof noch bis ins frühe 20. Jahrhundert hinein auf über hundert Tagwerk Äcker sowie ein wenig Wiesen und Grasgarten.



Zwar haben die Bauern dem Straßenverkehr weichen müssen, aber das Ortsbild ist gut erhalten.

Fotos: BA 6

Im 19. Jahrhundert hatte der Ausbau des zuvor reinen Bauerndorfs zu einer Vorstadt begonnen. Die Stemmers hielten trotzdem an ihrer Landwirtschaft fest, bewirtschafteten noch in den 1950er Jahren fast 40 Hektar eigenen Grund und rund 13 Hektar Pachtland und zogen dort Kartoffeln sowie etwas Winterweizen, Wintergerste und Roggen. Außerdem züchteten sie Vieh. Die Milchviehhaltung gaben sie erst in der Mitte der 1970er Jahre auf. 1977 gingen die Fluren außerhalb der Sendlinger Bahnlinie (sie waren nach Schließung eines Bahnübergangs nur noch schwer zu erreichen gewesen) an die Stadt, die dort das IGA- und spätere Westparkgelände errichtete. Der Hof selbst stand genau über einem geplanten Straßentunnel, der die Lindwurmstraße mit der Lindauer Autobahn hätte verbinden sollen. Diese Idee blockierte alle Ausbaupläne zu ebener Erde.

1976 wurde Münchens Verkehrsplan aber neu geschrieben; seither enden fast alle Autobahnen am Mittleren Ring. Die Stadt hob eine Veränderungssperre der sogenannten Stemmerwiese auf. Sofort kamen nicht nur Bauwünsche privater Bauherren auf., auch die Stadt selbst erließ Baugebote. Bürgerinitiativen mit wechselnder Zielsetzung erreichten schließlich einen Kompromiss: Ein Teil der noch offenen Flächen wurde bebaut, die zentrale Stemmerwiese aber auf alle Zeit als grüne Insel erhalten. Die heutigen Besitzer der Hofes betreiben diesen zwar ohne Landwirtschaft, aber trotzdem als grüne Oase mit niedrigen Einstandsmieten für engagierte Menschen mit handwerklichen und künstlerischen Ambitionen und durch Direktvermarktung ökologischer Lebensmittel und anderer landwirtschaftlicher Erzeugnisse.

Dem Hof gegenüber steht die 1711 und 1712 errichtete barocke Kirche St. Margret. Ihr Inneres ist weitgehend original erhalten. Die Außenwand ziert ein Kolossalgemälde der Sendlinger Bauernschlacht. Die alte Friedhofsmauer rund um diese Kirche ist ebenfalls erhalten. Zu den weiteren historischen Bauten gehören die Häuser Plinganser Straße 7 und 9 der ehemaligen Wagnerrei Mössbauer und das Wohnhaus Nummer 11, die frühere Gaststätte zum Schmiedwirt aus der zweiten Hälfte des 18. Ahrhunderts, ursprünglich das Wohnhaus der Sendlinger Hufschmiede. Unter der Hausnummer Plinganser Straße 13 ist eine Villa im Neurenaissancestil der Jahre 1884 und 1885 zu finden, ein typischer Bau der Gründerzeit an der Hangkante. Alle Bauernanwesen hatten auf der gegenüber liegenden Straßenseite gestanden. Eine ganze Reihe weiterer Bauten zeigt klare historische Bezüge.

Ebenso bedeutsam ist der noch immer klar ablesbare historische Straßenverlauf. Die sehr alte Steigung der früheren Sendlinger Landstraße am Sendlinger Berg, der heutigen Lindwurmstraße, ihre Einmündung nach einem Schwenk um die Kirche in die Plinganser Straße und die Weiterführung zum Harras entsprechen dem historischen Straßenverlauf. Wie seit eh und je schlängelt sich in der Gegenrichtung der Neuhauser Weg, ein alter Flurweg, der von Sendling über Neuhausen einst bis nach Moosach führte.

### **Die Ablesbarkeit der Ortsgeschichte auch für künftige Generationen erhalten**

Diese Ablesbarkeit der Ortsgeschichte will der Sendlinger Bezirksausschuss und will die Kulturschmiede Sendling erhalten. Deshalb mutet für Letzere „die Vorbemerkung der Vorlage des Landesamtes [für Denkmalpflege] kontraproduktiv an, nämlich in Streichungen, im Interesse einer landesweiten *Einheitlichkeit*, einen Qualifizierungsschritt zu sehen. „Geht es nicht“, schreibt die Kulturschmiede, „gerade im Gegenteil um Unterschiede, um Originalität in der Stadtgestalt, um Unverwechselbarkeit, um ‚Alleinstellungsmerkmale‘ zur Herstellung von Identität und Wiedererkennungswerten?“ All das findet die Kulturschmiede in den noch verbliebenen und ihrer Ansicht nach deshalb besonders schützenswerten Zitaten und Sichtachsen ihres Dorfkerns vor. Gabi Duschl-Eckertsperger, die Sprecherin der Kulturschmiede, setzt sich energisch für das Ensemble ein: „Der Sendlinger Kirchplatz ist unser festlicher Ort für die Sommerabendkonzerte unterhalb der eiszeitlichen Isarhangkante. Hier wurden Topographie und symmetrische Bebauung verknüpft zu einer sehenswerten stadtgestalterischen Leistung. Kirschbäume am Platzeingang mit Bänken, mächtige Ahornbäume am Kirchberg mit der alten Sendlinger Kirche als Platzabschluss geben Aufenthaltsqualität und machen Stadtgestalt erlebbar.“

Das Ganze ist mehr als die Addition seiner Teile, hält der Sendlinger Bezirksausschuss dem Landesamt für Denkmalpflege entgegen, das nur mehr einige Einzeldenkmäler geschützt wissen will, und schrieb der Behörde ins Stammbuch: „Wir können keine weiteren nachvollziehbaren Gründe für die Aufhebung des Ensembleschutzes erkennen. Gerade ein Dorfkern am Rand der Stadt sollte durch den Ensembleschutz eine besondere Stabilisierung erhalten, um ‚ablesbar‘ zu bleiben und eben vor weiterer ‚Überformung‘ geschützt zu werden.“

In einer Entlassung der Ensembles in die sogenannten guten Lagen – zentral, gut erschlossen – würde zumindest (aber keineswegs nur) die Kulturschmiede Sendling „lediglich die Einladung an Spekulanten und Investoren zur weiteren Verdichtung erkennen. In diesen bekannten Abläufen werden die Vorhaben mit immobilienlyrischen Anmerkungen („...wo die Stadt noch Dorf sein darf“ etc.) und werbewirksamen strategischen Beschwörungen von Qualität versehen, die ja gerade durch die Vorhaben selbst aufs Spiel gesetzt würde – nachgerade verursacht und begünstigt durch die Ensemble-Streichung. Wir gehen nicht davon aus,“ fasst die Kulturschmiede Sendling zusammen, „dass dies die Absicht des Landesamtes sein kann.“ Dies darf die Stadt nicht hinnehmen.

Gernot Brauer



*Sendling einst und jetzt: Der Stemmerhof hat zwar keinen Gartenzaun mehr, sein Aussehen aber bewahrt. Fotos: BA 6*

**Mit einer Nachverdichtung werden Stadtteile wohnlicher und besser erlebbar:**

## **Hasenberg und Neuperlach – typische Quartiere ihrer Zeit**

**In einer Exkursion hat das Münchner Forum zwei Stadtteile unter die Lupe genommen. Ergebnis: Besonders das Hasenberg hat durch Nachverdichtung stetig gewonnen. In Neuperlach ist Nachverdichtung ungleich schwieriger, aber möglich.**

Die Frankfurter Architektur- und Städtebauprofessorin Christin Scheiblauber kennt das Hasenberg wie ihre Westentasche. Sie hat an der Nachverdichtung dieses seit den 1960er Jahren entstandenen Stadtteils ganz im Norden Münchens aktiv mitgewirkt. Ende November erläuterte sie einer trotz Dauerregens großen und fachlich gut gemischten Forums-Runde vor Ort, wie sich das Hasenberg entwickelt. Wer glaubte, ein Glasscherbenviertel zu finden, fand sich aufs Angenehmste enttäuscht.

Der Ruf des Hasenbergs ist noch immer belastet. Denn dieses Wohnquartier ist nach 1960 unweit des aus der NS-Zeit stammenden Lagers Frauenholz entstanden. Dieses Zwangsarbeiterlager hatte nach Kriegsende *displaced persons* aufgenommen und war lange ein sozialer Brennpunkt geblieben – so lange, dass noch immer Gäste der Stadt den sozialen Brennpunkt Hasenberg zu sehen wünschen, ihn auch bereitwillig zu sehen bekommen und nach dem Besuch ungeduldig fragen, wann denn nun der soziale Brennpunkt angesagt sei. „Wir sind da gerade“ oder „Wir kommen gerade von dort“ ist dann die sie überraschende Antwort. Längst ist aus dem früher ungeliebten Quartier ein von den Bewohnern gut angenommener Stadtteil geworden.

**Wie Neuperlach ist auch das Hasenberg ab 1960 als „Stadtteil im Grünen“ entstanden**



Hasenberg-Exkursion im Dauerregen. Trotzdem nahmen etwa 50 Personen teil. Bild: CS

Späte Novembertage bergen für die Besichtigung von Städten oder Stadtteilen ein Risiko: Oft sind sie grau und verregnet. Tatsächlich war Freitag, der 21. November 2008, auch noch kalt und windig. Trotzdem kamen viele Interessierte auf die Einladung des Münchner Forum- Arbeitskreises „Stadt: Gestalt und Lebensraum“ zur Besichtigung der Stadtteile Hasenberg und Neuperlach Süd.

Es ging um Potentiale der Nachverdichtung und urbane Qualitäten in Siedlungen der Nachkriegsmoderne. Die Besichtigung in kurzer Abfolge ermöglichte einen direkten Vergleich der städtebaulichen Konzepte von Stadtrandsiedlung (Hasenberg) und Satellitenstadt (Neuperlach), die selbst in einem relativ kurzen Zeitabstand erstellt wurden.

**Das Münchner Hasenberg sollte nicht Stadt werden, sondern höchstens eine Schlafstadt**

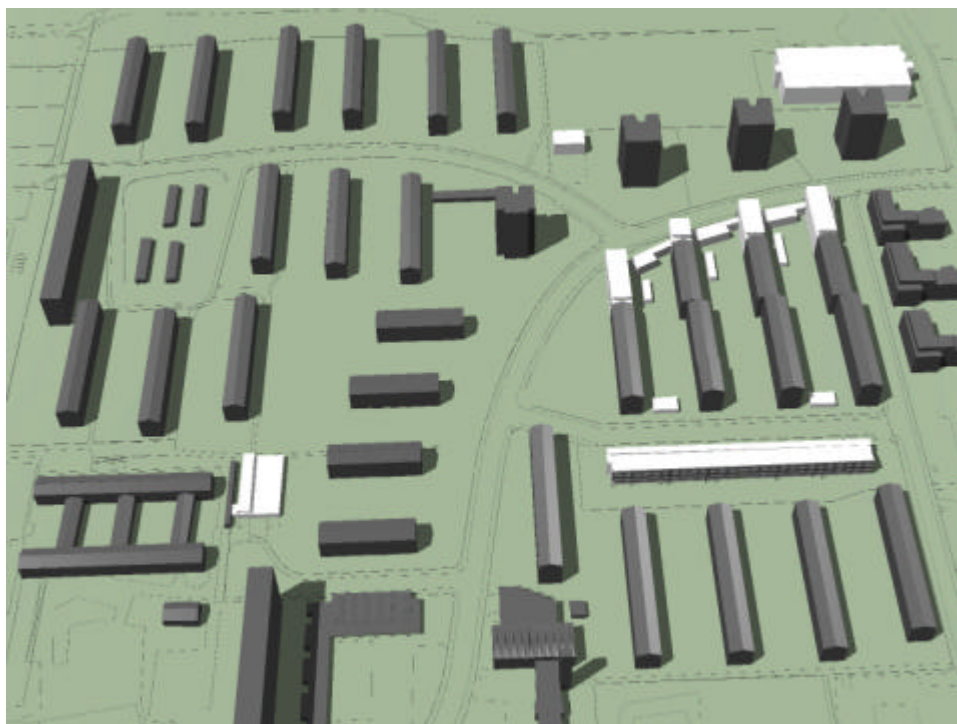
Das Hasenberg, aus dem Gedankengut der 50er Jahre entstanden und in den 60er Jahren gebaut, war von Anfang an als Wohnsiedlung für ca. 26.000 Menschen geplant, ausgestattet nur mit den wichtigsten Elementen der Grundversorgung: Schulen, Kindergärten, kleinen Einkaufszentren... Die Baustruktur ist orthogonal und besteht aus gruppierten Zeilen, Höfen, Scheiben- und Punktbauten. Die Höhenentwicklung der Gebäude wie überhaupt die ganze Anlage ist eher

bescheiden gehalten. Die Idee der autogerechten Stadt ist hier in ihren Anfängen umgesetzt: Der Autofahrer benutzt die Erschließungsschleife (Aschenbrennerstraße) und stellt sein Gefährt in oberirdischen Parkieranlagen ab, die direkt an der Straße angeordnet sind (ursprüngliche Konzeption). Die Gebäude stehen unabhängig von der Haupteerschließung. Der Fußgänger benutzt das innenliegende Achsenkreuz der zentralen Grünzüge, die an ihren Endpunkten bzw. Kreuzungspunkten mit der Erschließungsschleife zu vier Einkaufszentren führen. Das Ziel war nicht Stadt, sondern höchstens Schlafstadt: eine ruhige Siedlung im Grünen mit gut belichteten und besonnten Wohnungen. Das Auto aber auch öffentliche Verkehrsmittel sicherten den Zugang zum Arbeitsplatz.

### Potentiale der „Nachverdichtung“, der Schaffung qualitativer Urbanität

Neuperlach Süd weist in Bereichen mit funktionaler Mischung und städtebaulicher wie auch architektonisch guter Gestaltung schon urbane Qualitäten auf, wie sie in Innenstadtrandgebieten des 19. Jahrhunderts bekannt sind. Wegen der städtebaulichen Struktur mit hoher baulicher Dichte sind Ergänzungsbauten allenfalls auf Brachflächen und anlässlich des Umbaus überdimensionierter Straßenräume denkbar. Ansonsten erscheint der Stadtteil eher als abgeschlossen, als fertig gebaut. Verbesserungsmaßnahmen können die Gestaltung der Außenanlagen, der Fassaden, der Erdgeschosszonen betreffen.

Im Hasenberg sind die Ergebnisse eines fast zwanzigjährigen Umplanungs- und Umbauprozesses dagegen schon zu besichtigen. Laut Aussage von Wikipedia wurde die Lebensqualität in dem „Arme-Leute-Viertel“ durch entsprechende Infrastruktureinrichtungen, durch gezielte Nachverdichtung und Sanierung bestehender Gebäude entscheidend gesteigert. Zehn Jahre vor der Auflage des Bund-Länder-Förderprogramms 1999 „Stadt und Ortsteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - die Soziale Stadt“, das soziale Brennpunkte im Visier hatte, beschränkt die Landeshauptstadt München eine Vorreiterrolle und beauftragte 1989 ein Entwicklungsgutachten und darauf aufbauend von 1990 bis 1992 vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 Abs. 3 BauGB. Das Planungsreferat hat in diesem Zeitraum im Zusammenwirken mit A+S Christin Scheiblauer (verantwortlich für Testentwürfe), dem Verein „Urbanes Wohnen“ sowie dem Münchner Forum als Moderator (Ursula Ammermann) in fünf Teilbereichen der Stammsiedlung Hasenberg entsprechende Untersuchungen mit einer intensiven Bürgerbeteiligung durchgeführt.



1993 beschloss der Stadtrat die förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet (vereinfachtes Verfahren), 1999 die Beteiligung am Programm Soziale Stadt. Als vorgezogene Pilotprojekte wurden die Ergänzungsbauten mit alternativen Wohnformen der städtischen Wohnungsbau-gesellschaft GWG an der Kiene-/Aschenbrennerstraße errichtet, gekoppelt mit Wohnumfeldverbesserungen und ergänzt durch ein Parkhaus an der Stöserstraße (1997–2002, Planung A+S Neuleit-

Bauliche Ergänzungen im Hasenberg. Bild: Scheiblauer

ner/ Scheiblauber). Im gleichen Zeitraum entstanden als „Entwicklungsband Nord“ durch die Südhausbau soziale und kulturelle Infrastruktureinrichtungen wie Markthalle mit Kunstbüro, Kindergarten und Seniorenpavillon, Bauhütte, Junge Arbeit und Fitnessbetrieb, Bewohnertreffpunkt gekoppelt an die Aufwertung bzw. Schaffung von Platzräumen. Westlich der Aschenbrennerstraße plant die GWG weitere Ergänzungsbauten. Realisiert wurden 2008 schon wesentliche Verbesserungen des Wohnumfeldes durch den Bau eines Parkdecks an der Paulckestraße mit darüber liegendem Aufenthaltsbereich (A+S Scheiblauber/Felix+Jonas) und die Aufwertung des zentralen Grünzugs (Freiraumplanung Gabi Zaharias). Ergänzende Maßnahmen sind von weiteren Wohnungsbaugesellschaften geplant oder auch im Bau.

Das Entwicklungskonzept zielte darauf, durch Ergänzungsbauten die diffuse und monotone Raumwirkung der nur für den motorisierten Verkehr konzipierten Straßenräume zu beseitigen. Die Idee der ursprünglichen Planung, für Fußgänger ein paralleles Wegekonzept im Grünen anzubieten, funktioniert jedoch nicht nachts: Wer hat Lust, bei Dunkelheit durch schlecht beleuchtetes Gebüsch zu gehen? Wer fühlt sich in der Nähe schlecht beleuchteter Garagenhöfe wohl? Die Schaffung von Urbanität bedeutet auch die Beseitigung von Angsträumen. Die Fassung der Straßenräume durch die Überbauung von Stellplatzflächen bringt Licht und Leben und damit soziale Kontrolle an die Hauptbewegungslinien. Gleichzeitig werden ruhige gut zonierte und in der Gestaltung differenzierte Höfe geschaffen, die sich zu den Grünzügen öffnen. Der Kontrast zwischen (teilweise) geschlossenen Straßenräumen und vernetzten Grünräumen wird damit gestärkt. Der Wunsch, die Erdgeschosszonen der Ergänzungsbauten zumindest an strategischen Punkten für Sondernutzungen zu reservieren, ließ sich nicht überall durchsetzen: Den schwächelnden Einkaufszentren sollte keine Konkurrenz entstehen.

Das Hasenberg ist dabei, an Urbanität zu gewinnen – bei einem gleichzeitig verbesserten Angebot wohnungsnaher Erholungsflächen. Es wird jedoch nie den Charakter von Gründerzeitquartieren erhalten: Diese weisen zwar auch Geschosswohnungen auf, jedoch auf relativ kleinen Parzellen, die private Initiativen des Besitzers kurzfristig zulassen. Die Entstehung von spontaner Urbanität steht auch im Zusammenhang mit der Art der Parzellierung.

### **In der einstmals als „Entlastungsstadt“ gebauten Großsiedlung Neuperlach sind Ideen gefragt**

In Neuperlach liegen die Dinge komplexer. Etwa zehn Jahre später für 70.000 Menschen geplant und bis in die 90er Jahre hinein gebaut, sollte Neuperlach bzw. Neuperlach Süd einen ganz anderen Anspruch erfüllen: Der Stadtteil war als „Entlastungsstadt“ mit hoher Dichte konzipiert, mit einer gestalteten Ortsmitte und einer Integration von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Kultur und Sport. Trotz des Wunsches nach Urbanität, erweist sich Neuperlach – noch viel stärker als das Hasenberg – jedoch als Stadtteil mit zwei Gesichtern: Der Auto fahrende Besucher verliert auf überdimensionierten Straßenräumen die Orientierung. Besonders betroffen ist hiervon die Ständlerstraße mit ihren autobahnähnlich ausgebauten Kreuzungspunkten. Die gute Infrastrukturausstattung, die im Wesentlichen in den großzügigen Grünräumen angeordnet ist, erschließt sich nur dem Fußgänger. Die Baustruktur weist entsprechend der langen Bauzeit viele Bauformen auf: Höfe mit abgeschrägten Ecken, Bänder mit Versätzen, Mäander, netzartige Gewebe. Die hohe Dichte wird durch die Unterbringung der Stellplätze in Tiefgaragen ermöglicht.

Die Architekten dieser einst als „Entlastungsstadt“ geplanten Großanlage nutzten das geschaffene Baurecht voll aus. In Neuperlach Nord und Ost betrug die zulässige Geschossflächenzahl (GFZ) 1,0; das heißt: Auf dem Baugrund durften ebenso viele Quadratmeter Wohnungen gebaut werden wie dieser groß ist – je mehr Geschosse übereinander, desto größer konnte folglich der Anteil an Grünflächen sein. Neuperlach verschwindet manchmal im üppigen Begleitgrün. In Neuperlach Süd wurde nach einer Gesetzesänderung eine GFZ von 1,2 geschaffen. Der Städtebauer Prof. Ferdinand Stracke hatte auch sie voll ausgenutzt. In der Innenstadt beträgt die GFZ bis 4,5. Solche Dichten sind in dieser Struktur nicht machbar. Aber eine bauliche Arrondierung, besonders im Norden wäre möglich. Sie bietet die Chance wie im Hasenberg zu einer Qualitätsverbesserung. Das sollte untersucht werden. Die Wohnbauten orientieren sich nicht an den Straßen,

sondern an Fußwegen, die auf Brücken über die Fahrstraßen führen und so ein ganz eigenes Erschließungsnetz bilden. Diese Standorte sind besetzt. Das Wohnen an den Erschließungsstraßen selbst ist weniger attraktiv. Rechteckige ältere und schlangenförmige etwas jüngere Großbauten gliedern die Großsiedlung wenn auch nicht konsequent.

Neuperlach belege eindeutig, dass es unmöglich ist, das urbane Erlebnis Stadt in ein Neubaugartier zu verpflanzen, hieß es auf der Exkursion des Münchner Forums. Entstanden sei eine Großsiedlung, aber keine Großstadt. Dazu gibt es bei diesem Städtebau zu wenig Nähe – um so mehr, als die Idee eines Neuperlacher Zentrums neben dem entstandenen Wohnring nie realisiert worden ist. Diese Mammutstruktur mit bis zu sechzig Meter hohen Wohnriegeln über einer Laden- und Amüsierstraße hätte nur in einem Zug hergestellt werden können. Bauabschnitte waren nicht vorgesehen. Nach der Immobiliendelle im Anschluss an die Boomjahre vor Münchens Olympischen Spielen hatte niemand Interesse daran, diese Superstruktur auf der grünen Wiese fertigzustellen. Stattdessen ist an der gleichen Stelle nach und nach das Einkaufszentrum PEP entstanden. Seine Erlebnisqualität ist zumindest nach Ladenschluss mehr als dürftig. Abends um acht werden beidseits eines Durchgangs vom Wohnring zur U-Bahn Rolltore herunter gelassen. Dann hat Neuperlachs Zentrum den Charme eines gewöhnlichen U-Bahn-Zugangs. Auf der anderen Seite des U-Bahnhofs soll in den kommenden Jahren nun die noch immer unbebaute Fläche in eine Art Stadtteilzentrum verwandelt werden. Was der Architektenwettbewerb bringen wird, wird man abwarten müssen.



*Autogerechter Städtebau in Braunschweig in den 1960er Jahren. So hätte um ein Haar auch die Ständlerstraße in Neuperlach ausgesehen. Das dortige Autobahnkreuz wurde allerdings nie gebaut; die eigenartige Verschwenkung der Abfahrt von der Ständlerstraße ins Wohngebiet um das imaginäre Autobahnkleblatt herum zeigt jedoch noch heute, was damals angesagt war. Diese Münchner Stadtbrache lässt sich für eine Nachverdichtung Neuperlachs gut nutzen. Bild: braunschweiger forum*

Grünzüge sollten Neuperlach nicht nur erschließen, sondern waren eigentlich auch zur Orientierung gedacht. Sie verlieren sich an einigen Stellen allerdings zwischen irgendwelchen Vorgartenzäunen. Besonders krass ist das auf dem Weg aus dem Wohnring nach Süden zu erleben. Wer sich diesen Weg nicht von Ortskundigen zeigen lässt, findet ihn gar nicht. Und schon nach kurzer Zeit verliert er sich auf dem Gelände der Europäischen Schule. Die Führung der Fahrstraßen hilft dem Ortskundigen ebenfalls nicht nur nicht weiter, sondern lässt ihn relativ schnell jede Orientierung verlieren. Schlängelstraßen durch Wohnquartiere machen es unmöglich wahrzunehmen, wo man sich gerade befindet. Und Durchgangsstraßen sind an mehreren Stellen Torso geblieben.

Besonders klar ist das an der Verknüpfung der Ständlerstraße mit der Heinrich-Wieland-Straße zu sehen. Die vierspurige Ständlerstraße war auf nochmals doppelte Breite angelegt und sollte einmal eine vollgültige Autobahn werden. An der genannten Abzweigung war ein Autobahnkleblatt geplant. Das ist alles Geschichte. Diese Stadtbrache von grob gerechnet dreihundert mal dreihundert Metern ist eine nutzbare Reserve für den Ausbau Neuperlachs – nicht nur um weitere neue Wohnungen zu schaffen, sondern auch ein „Erlebnis Neuperlach“. Denn so viel ist klar: Die Bewohner dieses Stadtteils haben sich mit ihrem Quartier angefreundet. Sie wollen es weiter entwickelt sehen und dabei den Charakter eines sehr grünen Stadtteils erhalten wissen. Für Neuperlach sind daher auf der Basis eines in die Jahre gekommenen Bestandes neue Ideen gefragt.

Christin Scheiblauer, Gernot Brauer

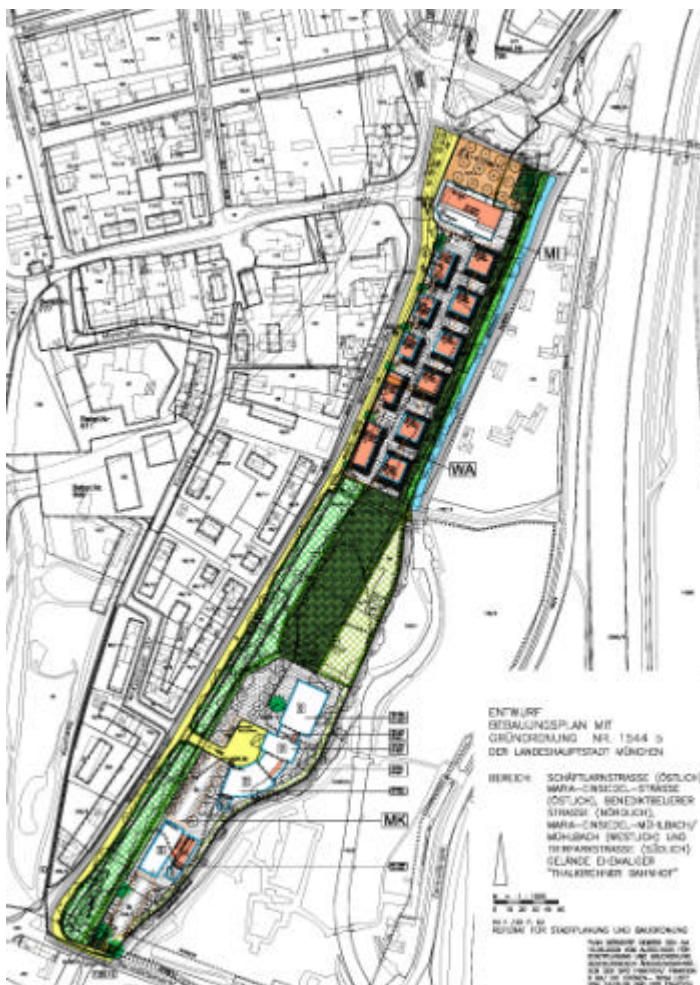
**Noch kurz vor Weihnachten hat der Stadtrat zwei Bebauungspläne verabschiedet:**

## **An der Giesinger Welfenstraße hat die Borstei Pate gestanden**

Zwei Bebauungspläne hat der Stadtrat noch kurz vor Weihnachten „durchgewunken“: den umstrittenen Plan der vivico, auf dem Gelände des früheren Thalkirchner Güterbahnhofs eine Wohnsiedlung hart an die Isar zu setzen (wir berichteten), und eine massive Wohnsiedlung zwischen Bahn-Südring und Welfenstraße. Bei ihm haben sich die Planer an der Münchner Vorzeige-Wohnsiedlung Borstei orientiert.



Zwischen einer Durchgangsstraße und Durchgangsgleisen (an denen entlang es künftig einen Grünstreifen geben wird; in der Zeichnung links ganz unten) entstehen drei mächtige Wohnblöcke um unterschiedlich große Innenhöfe. Nach Borstei-Vorbild werden die schmälere befahrbar, die größeren dagegen begrünt und für Autos tabu. Die einzelnen Blöcke werden von unterschiedlichen Architekten errichtet; das soll für Abwechslung sorgen. Federführend tätig ist das Büro 03.



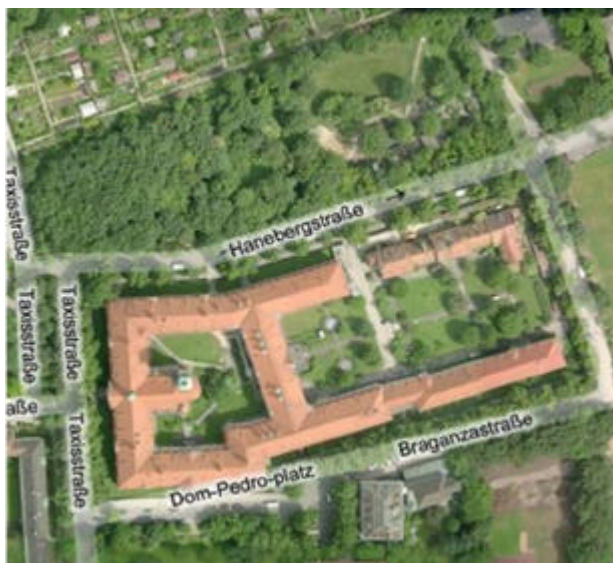
In Thalkirchen darf die vivico ihre Planung auf dem ehemaligen Bahngelände im Wesentlichen so realisieren, wie der Bebauungsplanentwurf das vorgesehen hat. Ein direkt gegenüber dem U-Bahnhof Thalkirchen geplantes vierstöckiges Haus, wegen der Gebäudemasse unmittelbar am Landschaftsschutzgebiet Isartal spöttisch schon als Elefantenhaus bezeichnet, entspricht angeblich der Nachbarbebauung und darf so errichtet werden. Auch dass das Haus den Blick von der Thalkirchner Brücke auf die Kirche behindert, störte das Planungsreferat nicht; wegen der vielen Bäume sei der Blick ohnehin bereits gestört. Das ist natürlich Wasser auf die Mühlen des Denkmalschutzes, der auch das Thalkirchner Ensemble streichen will. Auch mehr Abstand der Neubauten zur Isar und der Isarplan selbst waren kein Thema mehr; dem Referat war es wichtiger, eine beschlossene Grünstreifen zwischen dem Neubaubereich und den historischen Lokschruppen ungeschmälert und die Lokschruppen von Neubauten frei zu halten. Der Verkehr soll um 2300 Fahrten pro Tag zunehmen. Damit wird die Maria-Einsiedel-Straße aber nur so voll sein wie „vergleichbare Straßenzüge im Stadtgebiet“. Insgesamt keine Verbesserung der Situation: zwar aufgeräumt, aber beengend und rücksichtslos.

**In Gern geht die gemeinnützige Gewofag in den Markt der Eigentumswohnungen:**

## **Das Münchner Heiliggeistspital bekommt geldige Nachbarn**

Vor rund hundert Jahren ist das Heiliggeistspital aus der Altstadt nach Gern ausgezogen, damals eine Villenkolonie ziemlich weit vor der Stadt. Der großzügige Altbau dort muss grundsaniert werden. Um das finanzieren zu können, hat die Stadt ein Teil der Anlage und benachbarte Grundstücke verkauft. Hier baut die Gewofag jetzt fast zweihundert anspruchsvolle Eigentumswohnungen von bis zu 400 Quadratmetern Größe und Kaufpreisen von bis zu 7500 Euro pro Quadratmeter.

Trotz eines noch zu verkaufenden fünf Meter hohen und 200 Quadratmeter großen „Rittersaals“ in der ehemaligen Stiftsküche des Heiliggeistspitals und trotz „design-orientierter“ Neubauwohnungen, mit teilweise über 200 Quadratmetern Wohnfläche und bis zu 3,70 Meter hohen Wohnräumen auf einer zuvor grünen Wiese, wird in Gern kein reines Reichen-Ghetto entstehen. Denn die städtische Wohnbaugenossenschaft Gewofag errichtet unter den fast zweihundert Wohnungen gut die Hälfte als vergleichsweise „normale“ Eigentumswohnungen von 41 bis 200 qm in einem U-förmigen Anbau an die historische Anlage. Dort wird auch höher als in den anderen Bereichen aufeinander gestapelt. Das „U“ ist teilweise fünf- und zwischendurch immer wieder siebengeschossig. Die Preisspanne für diese Wohnungen beginnt bei rund 3000 Euro. In das U hat die Technik-Chefin der Gewofag, die Architektin und Stadtplanerin Gordona Sommer einen Kindergarten und einen Kinderhort integriert und überrascht festgestellt: „Die Wohnungen neben diesen Sozialeinrichtungen waren als erste weg.“



*Das Heiliggeistspital bleibt im Bereich des linken Gebäudeviertes Spital. Die zwei Gebäudeflügel nach rechts (in der Bildmitte) werden zu Eigentumswohnungen, die Nebengebäude rechts von der hell erkennbaren Zufahrt wurden schon abgerissen und werden durch bis zu siebenstöckige U-förmige Neubauten ersetzt. Auf der baumbestandenen Wiese nördlich des Altbaus werden drei Neubauriegel errichtet. Bilder: Bauwerk Capital*

### **Ein integratives Quartier mit Angeboten für Familien und Senioren war das Ziel des Baus**

Ein integratives Quartier mit Angeboten für Familien und Senioren war das Ziel beim Um- und Ausbau des Heiliggeistspitals. Der Kern der Anlage bleibt Spital. Zwei nach Osten weisende Flügel der historischen Anlage werden entkernt und als Wohnraum völlig neu gestaltet. Die Struktur des Gebäudes mit bis zu sechs Meter breitem Mittelflur bleibt dabei auch für künftige private Nutzer erhalten, ebenso wie der klassische Zuschnitt der Räume mit ihren großen Fenstern. Nördlich davon entstehen in drei viergeschossigen Neubauten Splitlevelwohnungen und auf jedem Neubau zwei zusätzliche Penthäuser. Es gibt keine vor die Fassade gehängten Balkone, sondern in sie

integrierte loggiaartige Terrassen und dahinter raumhohes Glas. Loggien bekommen auch die 17 Altbauwohnungen in den vier Vollgeschossen und einem Dachgeschoss der eigentlichen Spitalsanlage. Das U mit seinen gut hundert Wohnungen weist für jede Wohnung ebenfalls eine Loggia auf. 14 Wohnungen entstehen nach dem München-Modell, acht für sogenanntes „Wohnen im Viertel“ von Senioren, die auch betreut werden können.

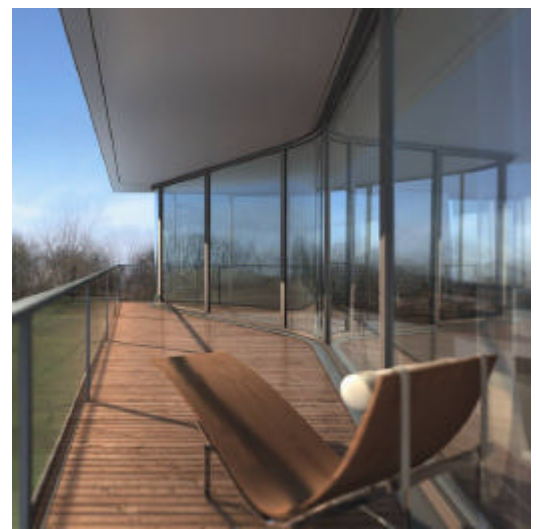


*Der repräsentative Altbau des Heiliggeistspitals mit seiner fünf Meter hohen ehemaligen Spitalsküche, die zum „Rittersaal“ umfunktioniert wird, wird künftig direkter Nachbar der bis zu siebenstöckigen dreiflügeligen Neubauten sein.*

### **„Soziale Integration und Akzeptanz schließen sich nicht aus“, heißt es bei der Gewofag**

Bei der künftigen Nutzerstruktur sieht die Gewofag ihre Perspektive bestätigt. So weit sich Käuferdaten schon jetzt hochrechnen lassen (knapp die Hälfte der Wohnungen sind bislang verkauft; 38 Prozent waren bereits vor Baubeginn weggegangen), ist jeweils rund ein Drittel unter 40 oder zwischen 40 und 50 Jahre alt; knapp die Hälfte der Käufer sind Angestellte, weitere 20 Prozent leitende Angestellte und 13 Prozent Pensionäre. Gut jedes dritte Käuferpaar hat eigene Kinder, weitere zwölf Prozent wollen noch Kinder bekommen. „Soziale Integration und Akzeptanz schließen sich nicht aus“, heißt es bei der Gewofag und der Bauwerk Capital, die die Bauten vermarktet. Der Altbau der Architekten Franke, Rössel und Rieger und die Splitlevel-Neubauten des Büros 03 sollen Mitte 2010 bezogen werden, das nicht ganz so exklusive U von Wanie, Glück und Partner Anfang 2011.

GBr



*Die drei Neubauten bekommen eingezogene schräge Balkone, die nicht aus der Fassade heraus ragen. Obwohl einige Wohnungen teilweise nach Norden liegen, waren diese als erste verkauft. Bilder: Bauwerk Capital*

## Der Mietwohnungsbau in München dürfte anziehen – in der Menge und den Preisen:

### 2009 könnte ein Münchner Jahr des Mietwohnungsbaus werden

Die Münchner Bevölkerung ist in den letzten zehn Jahren um vier Prozent gewachsen; und dieses langsame Wachstum soll anhalten. Schneller gestiegen ist die Zahl der Haushalte, nämlich um sechs Prozent, die der Einpersonenhaushalte sogar um elf. Immer mehr Menschen leben nämlich allein, und sie benutzen immer größere Wohnungen. Deshalb steigt der Wohnungsbedarf schneller als die Bevölkerung. Ende 2007 gab es in München 739.00 Wohnungen. Die Neubauquote ist mit einer Wohnung pro 2.000 Einwohner in München seit 1990 annähernd konstant; in Hamburg oder Berlin ist sie seit einigen Jahren nur noch halb so groß. Steigen dürften dagegen die Preise: in München in den nächsten fünf Jahren um rund zehn Prozent.

Das zeigte eine heuer-dialog-Fachtagung der Immobilienbranche am 2. Dezember im Wohnforum der Südhausbau in München. Derzeit kosten Eigentumswohnungen in München durchschnittlich 3700 Euro pro Quadratmeter; bis 2012 rechnet die Bulwien Gesa AG mit 4.100 Euro. Die Neubaumieten liegen derzeit im Durchschnitt bei 11,80 Euro pro Quadratmeter, Altbaumieten bei 10 Euro. Beide Werte werden bis 2012 ebenfalls um zehn Prozent steigen, prognostiziert Bulwien.

Dabei sind allerdings recht kurzfristige Schwankungen möglich. Bezogen auf 1990 waren die Münchner Werte nämlich bis 1993 steil nach oben gegangen, dann bis 1998 wieder stark abgerutscht, bei Grundstücken glatt auf den Ausgangswert, bei Eigentumswohnungen bis 1999 sogar zehn Prozent tiefer, hatten sich bis Ende 2007 aber auf 110 Prozent des Ausgangswertes erholt. Altbaumieten waren 2001 auf 140 Prozent des Ausgangswertes gesprungen und lagen 2007 bei rund 130 Prozent des Werts von 1990, Neubaumieten hatten ihren Spitzenwert von 140 Prozent schon 1993, waren 1998 fast auf den Ausgangswert zurückgefallen, lagen aber schon 2001 bei über 130 Prozent und Ende 2007 bei 120 Prozent. Es geht also auf und ab, in der Tendenz aber nach oben. Jedes Jahr werden in München 170-240 Mietwohnhäuser verkauft. Die meisten sind mit einer bis drei Millionen Kaufpreis pro Haus relativ klein. Jedes Jahr wird auch neu gebaut. Dabei spielt die kommunale Förderung nach dem München-Modell eine wichtige Rolle.



Neubauwohnungen der Baugemeinschaft Riem, errichtet von den Freiburger Architekten Ammann und Budenski. Diese Drei- bis Fünf-Zimmer-Wohnungen und sechs Reihenhäuser wurden 2006 bezogen. Bild: buergerbau AG

Größere Wohnungen für immer weniger Nutzer pro Wohnung, 32.000 Zuzügler allein im Jahr 2006 und Umzüge im sechsstelligen Bereich jedes Jahr zeigen, dass München auch künftig Mietwohnungen braucht. Wohnungsbauprofis halten sich trotzdem häufig zurück. Ihre Erklärung ist einfach: Zwar sind in anderen deutschen Großstädten die Mieten und damit die Einkünfte der Vermieter niedriger als in München. Die Kosten für Baugrundstücke sind aber in München so hoch, dass sich Mietwohnungen unter dem Strich in München nicht richtig rechnen. Ein Investor rechnete vor: 1500 Euro pro Quadratmeter Grund plus 400 Euro Nebenkosten plus 1700 bis

1800 Euro Baukosten ergeben bei einer GFZ von 1,0 Gesamtgestehungskosten pro Quadratmeter von deutlich über 4000 Euro – das ist mit Mieten nicht leicht wieder zu verdienen. Denn die Miete müsste über 16 Euro betragen. Das ist Theorie. Große Kapitalanleger investieren deshalb in den Münchner Mietwohnungsbau kaum. Wer baut also Mietshäuser in der bayerischen Landeshauptstadt? Bis in die 1990er Jahre waren es zur Hälfte kleine Kapitalanleger, also Einzelpersonen. Seit sich das steuerlich nicht mehr so rechnet, brach dieses Segment sehr stark ein. Im Wesentlichen bauen seither Einzelpersonen, private Baugenossenschaften und die beiden städtischen Wohnungsbaugenossenschaften GWG und Gewofag, in einigen Fällen auch andere. Wenn es kommt wie Bulwien ermittelt hat, entstehen in den kommenden Jahren folgende Miethauskomplexe:

### **Gut zweitausend neue Mietwohnungen: Wo sie in den nächsten drei Jahren entstehen**

700 Wohnungen baut die Haupt Unternehmensgruppe auf dem ex-Siemens-Gelände Isar-Süd.  
80 Wohnungen errichtet die AXA Real Invest des Versicherungskonzerns AXA am Hirschgarten.  
100 Wohnungen baut die Stadt auf dem Areal der alten Luitpoldkaserne an der Dachauer Straße.  
150 Wohnungen ziehen die DIBAG Industriebau und die Stadt in der früheren Funkkaserne hoch.  
100 Wohnungen entstehen noch im Baugebiet Ackermannbogen im Stadtgebiet Schwabing-West.  
340 Wohnungen baut die Ärzteversorgung Niedersachsen im Schlossviertel Nymphenburg-Süd.  
100 Wohnungen realisiert die RG Residential Development Assetverwaltung KG am Birketweg.  
120 Wohnungen baut die KGAL Allgemeine Leasing in den Hackerhöfen an der Landberger Straße.  
700 Wohnungen errichten Morgan Stanley und die Büschl-Gruppe auf dem früheren Agfa-Gelände.  
120 Wohnungen baut die Baywobau für die Versicherungskammer Bayern in Pasing / Alte Allee.  
60 Wohnungen errichten Morgan Stanley und CorpusSireo/JK Wohnbau an der Whm-Hale-Straße.  
120 Wohnungen entstehen durch die GBWAG an der Kieferngartenstraße im Haidpark Fröttmaning.  
130 Wohnungen baut die Concept Real Holding in der Elisabeth-Dane-Straße der Messestadt Riem.  
320 Wohnungen errichten GWG und Gewofag an der Pfeufer- und Radlkoferstraße / Theresienhöhe.

Das sieht eher nach einem Rückgang des Mietwohnungsbaus aus. Die Stadt peilt pro Jahr etwa 7.000 Neubauwohnungen an. Und was werden die kosten? In Isar-Süd werden Quadratmetermieten von etwa 12,50 Euro erwartet, in bevorzugten Lagen wie etwa dem Schlossviertel Nymphenburg-Süd aber durchaus schon 15,00 Euro. Ein Preisverfall ist nicht in Sicht, denn nach wie vor werden in München jedes Jahr bis zu 7.000 neue Wohnungen gebraucht. Entstehen soll etwa die Hälfte in Neubauquartieren und die andere Hälfte durch Ausbauten und Verdichtungen in gewachsenen Vierteln. Genehmigt werden sie auch, aber das heißt, wie die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, noch längst nicht, dass auch alle gebaut werden.

Grundsätzlich könnte der Münchner Mietwohnungsmarkt lebendiger werden. Denn viele kommerziell orientierte Investoren meiden derzeit den unsicheren Bereich der Gewerbebauten. Miethäuser bieten sich als Alternative an. München gilt dabei als Stabilitätsinsel: weitere Zuwanderung scheint ebenso gesichert wie weiterhin Spitzenpreise im deutschen Vergleich. Trotz unglaublich vieler Umzüge stehen in München kaum Wohnungen leer; die Quote liegt mit 1,1 Prozent niedriger als in allen anderen deutschen Großstädten; der Durchschnitt der Leerstände ist doppelt, in Berlin sogar viermal so groß.

Trotzdem wachsen die Bäume nicht in den Himmel. Der für Mietwohnungen vorgesehene Anteil im München-Modell wird nach Auskunft der Wohnungs-Stadtdirektorin Gertrud Hautum nicht annähernd ausgeschöpft. Michael Haupt, der Geschäftsführer des holländischen Großinvestors Bouwfonds Real Estate Services, gab rundheraus zu, dieses Modell nicht einmal zu kennen. Die Förderung von Mietwohnungen, so stellte sich heraus, hat nämlich einen gewissen *hout gout*. Das klingt nach Sozialwohnungen und nach Mietern, die vielleicht die Miete nicht bezahlen können, nach Menschen also, die Investoren nicht so gern als Kunden akzeptieren. Dass das mit der Wirklichkeit des München-Modells wenig zu tun hat, hat sich offenbar noch nicht weit herumgesprochen. Außerdem ist den Investoren nicht deutlich genug, wer als Mieter in Frage kommen könnte. Für Sozialwohnungen führt das kommunale Amt für Wohnungslisten Wartelisten. Eine Liste auch von Interessenten für mittelpreisige Wohnungen soll nun in München auf der Basis eines abgespeckten Anmeldebogens entstehen, damit Bauwillige künftig besser abschätzen können, wie groß die Nachfrage ist. Gernot Brauer

## Wie stark wackelt das 2. S-Bahn-Stammstrecken-Projekt als Innenstadt-Tunnel?

### Kommt der S-Bahn-Südring doch? Noch immer ist alles offen

Seit 2001 wird an einer leistungsfähigen zweiten S-Bahn-Strecke quer durch München geplant. Damals hatten sich Stadt, Freistaat und Bahn auf die Tunnelvariante geeinigt, weil sie nahezu ebenso viel kosten sollte wie ein Ausbau des Südrings, nämlich 583 Millionen Euro gegenüber 522 Millionen für den komplizierter zu befahrenden Südring. Dieser zehn Prozent Preisunterschied, hieß es damals, würden durch betriebliche Vorteile der Tunnellösung mehr als wettgemacht. 2003 wurde jedoch schon von 900 Millionen gesprochen, zwei Jahre später von 1,7 Milliarden. Ein Grund für die Kostenexplosion: Der ursprünglich etwa 20 Meter tief geplante Tunnel sollte nun rund 40 Meter tief liegen. Die Münchner Grünen favorisieren deshalb seit langem den Südring. Was wirklich geschehen wird, ist nach wie vor offen.

Die Gemengelage ist heikel: Von der endgültigen Entscheidung über den S-Bahn-Ausbau hängt nicht nur die Gestaltung des Marienhofs ab – bekanntlich hat die Stadt ihn erst einmal provisorisch begrünt, nachdem die ursprüngliche Zeitplanung für den S-Bahn-Bau längst Makulatur ist. Auch der Neubau des Hauptbahnhofs und mit ihm der Umbau des Bahnhofsareals bis hin zum Stachus liegt auf Eis, so lange die Frage offen ist, wo die zweite S-Bahn-Stammstrecke verlaufen soll.

Mittlerweile gibt es so viele Varianten und Untervarianten, Mehr- und Minderpreise, einkalkulierte und heraus gerechnete Posten, dass selbst Experten Mühe haben, das Puzzle noch auseinander zu halten. Kurz zur Erinnerung:

Außer von 2. Stammstrecke und Südring war von einem Dutzend weiterer Varianten die Rede:

- von einer Südring-Sparlösung, die diese Strecke weitgehend so lässt, wie sie ist,
- von zwei zusätzlichen Gleisen für die heutigen S-Bahnhöfe Hauptbahnhof und Marienplatz,
- vom Südring im Richtungsbetrieb, wozu er nur östlich der Isar ausgebaut werden müsste,
- vom Südring im Linienbetrieb, wozu er durchgehend viergleisig zu werden hätte,
- von einer neuen zweiten Stammstrecke über die Maxvorstadt statt über den Marienhof,
- von einer Stammstrecke ab Hauptbahnhof nicht zum Ostbahnhof, sondern nach Norden,
- von einem sogenannten Ypsilon-Tunnel sowohl zur Maxvorstadt wie auch nach Norden,
- von einem Wechsel einiger S-Bahn-Außenäste auf U-Bahn-Betrieb; das würde die Zahl der S-Bahnen kappen und das Kapazitätsproblem auf der jetzigen Stammstrecke gleich mit.

Verwirrend genug? Mittlerweile sind weitere Komplikationen sichtbar geworden, die zwar durchaus auch Chancen enthalten, das Bild aber immer unübersichtlicher machen:

- Nach dem Transrapid-Aus steht die Entscheidung über die Flughafenanbindung an. Die Stadt will dazu einen Tunnel für die S8 und den parallelen Güterverkehr. Es geht aber auch anders.
- Künftige Express-S-Bahnen und bestehende Regionalzüge müssen zu einem für den Fahrgast durchschaubaren Gesamtsystem (gleiche Bahnsteige, vertaktete Fahrpläne) verknüpft werden. Das liegt noch fern. So lange es nicht geschieht, steht der S-Bahn-Ausbau nur auf einem Bein.
- Es geht auch um die Fernbahn. In München kreuzen sich zwei europäische Bahn-Magistralen, eine Nord-Süd- und eine Ost-West-Strecke (wir berichteten in Ausgabe 4.2008). Werden diese Fernstrecken einbezogen, ist mit Fördermitteln aus Berlin (Bundesverkehrswegeplan) und aus Brüssel (EU-Mittel) zu rechnen.
- Als Konsequenz lassen sich Ausgabenposten für die Fernbahn, für den Regionalverkehr, für die S-Bahn und die U-Bahn so beliebig miteinander verknüpfen und gegeneinander ausspielen (nur ein Beispiel: Wem wird welcher Teil des Ostbahnhof-Umbaus zugerechnet?), dass Sachargumente dabei leicht ins Abseits geraten.

- Klar ist jedenfalls: Die Voraussetzung für die Entscheidung von Stadt, Freistaat und Bahn für den zweiten Stammstreckentunnel beruht auf Prämissen, die längst nicht mehr gelten. Zwar sind in dieses Projekt bereits Millionen an Planungs- und Genehmigungsaufwand geflossen. Aber das macht es nicht besser. Der gesamte Komplex gehört noch einmal auf den Prüfstand.
- Klar erscheint auch, „dass ein Konzept für den Ausbau des Eisenbahn-Südrings mit einer Planungstiefe, die einen fundierten Vergleich mit der Planung ‚Zweiter S-BahnTunnel‘ zulässt, bislang noch nicht vorgelegt wurde.“ (Rössler/Viereck am 19. August 2008). Auch was die Tunnelösung nach ihrer mehrfachen Umplanung nun tatsächlich kosten soll, weiß nahezu niemand.

Wir haben die Bahn als Maßnahmenträger um Auskunft gebeten. Ihre Antwort dauerte lange und war dann sehr kurz: Es gebe nichts Neues, man habe nichts weiter zu sagen.

### **Der Südring kann jede vierte S-Bahn aufnehmen, ohne den Fernverkehr zu bedrängen**

Was gibt es als Alternative zu einem Tunnel? Für den Südring hatte der aus dem Raum München stammende Verkehrswissenschaftler Stefan Baumgartner von der TU Dresden schon 2006 eine Alternativplanung entworfen. 2007 hatte er weitergehende Untersuchungen vorgelegt. Sie zeigten: Der Südring vermeidet Planungsschwächen einer Tunnel-Stammstrecke, bewältigt den Mischbetrieb von S-Bahn und Fernbahn und kostet nur ein Drittel des Tunnels. Weil diese Planung weiterhin mit zur Debatte steht, bringen wir unseren Bericht aus Nummer 8/2007 hier noch einmal.

Stefan Baumgartner hat seine Pläne 2007 so stark weiterentwickelt, dass er gut begründen kann, warum der Südring besser und obendrein weitaus billiger ist. Der angehende Verkehrsingenieur hat ein System erdacht, das auf allen stadtnahen S-Bahn-Trassen den 10-Minuten-Takt zulässt, jede vierte S-Bahn aber statt durch den bestehenden Tunnel über den Südring führt (das entspricht exakt dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen) und dem Fernverkehr trotzdem so viel Raum lässt, dass der Südring kein neues Nadelöhr wird. Geht es nach ihm, braucht die Bahn zwar ein paar neue Gleisüberführungen, um den S-Bahn- und den Fernverkehr auf dem Südring sowie zwischen Heimeranplatz und Friedenheimer Brücke auseinander- und anderswo wieder ineinander zu fädeln. Alle diese Bauwerke ließen sich aber auf dem Gelände der Bahn realisieren; die Stadt bräuchte keinen Grund abzugeben und würde auch nicht weiter verbaut. Zwischen Leuchtenbergring und Ostbahnhof würden ein paar zusätzliche Gleise gebraucht, und auch sie könnten auf Bahngrund verlegt werden. Im Ostbahnhof würde die S-Bahn künftig acht statt jetzt fünf Gleise bekommen und die Fernbahn dafür nur noch fünf – da der Bahnhof Pasing bei deutlich mehr Fernverkehr ebenfalls mit fünf Fernbahngleisen auskommt, ist das nach Baumgartners Ansicht kein wirkliches Problem.

Seine pfiffige Idee: Jeweils im Westen und Osten, nämlich am Leuchtenbergring und in Pasing, kommen Züge gleichzeitig an und fahren dann in unterschiedliche Richtungen weiter, der eine über den Marienplatz im vorhandenen Tunnel, der andere über den Südring. Dieses Prinzip ist von der U-Bahn (Scheidplatz, Innsbrucker Ring) bekannt und bewährt. Auch die Bahn hat dieses System der doppelten Korrespondenz bereits realisiert, und zwar bei einem IC in Köln Hbf und in Dortmund Hbf. Ein Zug fährt über Duisburg und Essen, der andere über Wuppertal und Hagen. Und so soll das bei der Münchner S-Bahn aussehen: In Pasing fahren jeweils ein S-Bahnzug aus Richtung Mammendorf und einer aus Richtung Tutzing gleichzeitig am selben Bahnsteig ein, so dass die Fahrgäste zwischen beiden S-Bahnen umsteigen können. Nach dieser Korrespondenz fährt nun zuerst der in Richtung Hauptbahnhof verkehrende S-Bahnzug ab. Anschließend folgt 100 Sekunden später der in Richtung Südring fahrende S-Bahnzug, der bis Laim dasselbe Gleis benutzt. In Laim korrespondiert die S-Bahn zum Südring erneut; diesmal mit der aus Freising bzw. vom Flughafen kommenden S1, so dass auch deren Fahrgäste einen Direktanschluss zum Südring haben. Diese Korrespondenz mit der S1 hat Baumgartner gewählt, um den Fahrgästen aus dem Münchner Südwesten eine 15 Minuten schnellere An-/Abreise zum/ vom Flughafen zu ermöglichen. Während die S1 zum Hauptbahnhof weiterfährt, zweigt die Südring-S-Bahn kreuzungsfrei in Richtung Heimeranplatz ab. Dort korrespondiert sie zum dritten Mal; diesmal besteht ein Direktanschluss in Richtung Solln (S7/S27). Fahrgäste der S1, die die Korrespondenzen in

Laim und am Heimeranplatz nutzen, gewinnen nach seinen Berechnungen gegenüber dem heutigen Fahrplan 15 Minuten Reisezeit pro Richtung. Nachdem die Südring-S-Bahn die neuen S-Bahnhöfe Poccistraße und Kolombusplatz sowie den Ostbahnhof passiert hat, trifft sie am Leuchtenbergring erneut auf die S-Bahn, mit der sie bereits in Pasing korrespondiert hat. Nach dieser Korrespondenz am Leuchtenbergring setzt eine S-Bahn die Fahrt in Richtung Dagfing – Flughafen und die andere in Richtung Berg am Laim – Ebersberg fort. Diese vierte Korrespondenz ermöglicht den im Bereich des Südrings zusteigenden Fahrgästen gegenüber dem heutigen Fahrplan eine Zeitersparnis von knapp 10 Minuten. In der Gegenrichtung verlaufen alle Korrespondenzen symmetrisch, so dass dort den Fahrgästen ebenfalls alle soeben genannten Umsteigeoptionen offen stehen. Weiter ist es Baumgartner und seinem Team gelungen, in Deisenhofen einen ganztägigen Anschluss zwischen Solln (S27) und Sauerlach / Otterfing einzuplanen. Durch den ganztägigen 10-Minuten-Takt zwischen Ostbahnhof und Deisenhofen ist auch der Übereckanschluss zwischen Solln und dem Hachinger Tal sichergestellt.

### Zwei Minuten „Luft“ im Fahrplan spielen eine wichtige Rolle – das beugt Verspätungen vor

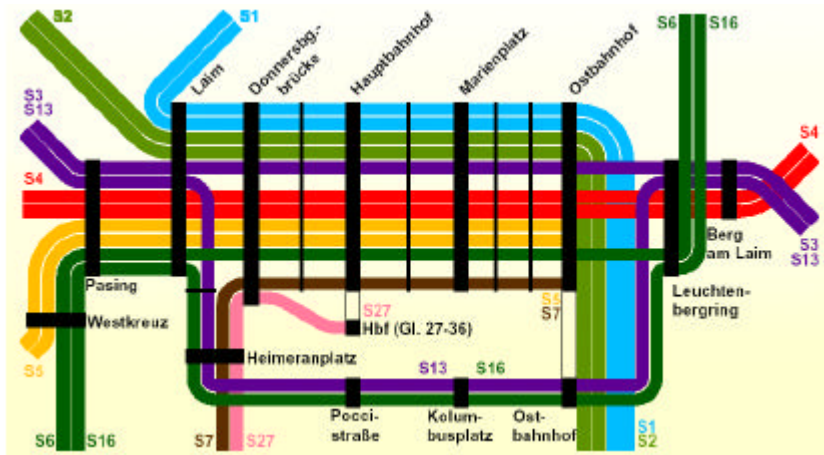
Zwei Minuten spielen auch im Mischbetrieb von S-Bahnen und Fernzügen auf dem Südring eine wichtige Rolle. Diese 120 Sekunden können S-Bahnen nämlich nach Baumgartner Fahrplankonzept auf der Strecke über den Südring wieder einholen, sollten sie einmal wegen eines verspäteten Fernzuges zwei Minuten später als geplant abfahren müssen. Der Takt kommt also nicht aus dem Takt.



Weil die Mehrzahl der S-Bahnen nach seiner Überzeugung schon aufgrund des vorhersehbaren Fahrgastaufkommens auch künftig durch den vorhandenen Tunnel fahren muss, sollen nur 6 der 18 stündlichen Züge auf dem Südring (pro Fahrtrichtung) S-Bahnen sein. 18 Züge pro Stunde – das sind mehr als drei Minuten pro Zug. In der Nähe von Zürich hat Baumgartner eine Strecke gefunden, auf der die Schweizer Bundesbahnen schon jetzt Intercity-Züge, Regionalzüge und S-Bahnen im Mischbetrieb im zweieinhalb-Minuten-Takt fahren lassen. Sie wollen ihn auf zwei Minuten verdichten. „Was die Schweizer können, wird doch die Deutsche Bahn auch hinkriegen“, sagte Baumgartner bei der Präsentation seiner Planungsergebnisse am 19. Juli. Zwischen jedem S-Bahn-Zug auf dem Südring könnten zwei Regional- oder Fernzüge verkehren, und dann habe die Strecke immer noch 20-25 Prozent Kapazitätsreserve – selbst ohne Linienzugbeeinflussung und moderne Signaltechnik, mit denen man die Kapazität nochmals anheben könne. Baumgartner, der sein Konzept zusammen mit den Grünen Thomas Kantke und Dietz-Ulrich Schwarz ausgearbeitet hat, hält einen teuren und das Stadtbild beeinträchtigenden Vollausbau des Südrings auf durchgehend vier Gleise nicht für nötig. Entscheidend sei, dass S-Bahnen und Fernverkehr kreuzungsfrei ineinander verwoben und wieder auseinandersortiert werden könnten. Das sei mit seinem Konzept gewährleistet – anders übrigens als bei den Ausbauplänen der Bahn, die trotz des Milliarden teuren zweiten Tunnels im Bahnhof Leuchtenbergring Überkreuz-Fahrten unterschiedlicher Züge vorgesehen hat.

Da die nur zweigleisige Strecke am Kolombusplatz kreuzungsfrei an das übrige viergleisige Netz angebunden werden soll, seien mögliche Sicherheitsbedenken behoben, und die Kapazität rei-

che auch langfristig aus. Baumgartners Projekt geht nämlich nicht nur vom momentanen Verkehrsaufkommen der Münchner S-Bahn mit ihren derzeit wochentäglich 780.000 Fahrgästen aus, wobei der am stärksten belastete Abschnitt zwischen Hackerbrücke und Karlsplatz/Stachus von etwa 220.000 Fahrgästen benutzt wird. Sein Konzept rechnet mit einer Steigerung um mehr als einem Viertel, so dass im Jahr 2020 etwa eine Million Fahrgäste wochentags die Münchner S-Bahn benutzen könnten. Damit würde sie vom Verkehrsaufkommen an die Münchner U-Bahn heranreichen, die bereits heute wochentags mehr als eine Million Fahrgäste befördert.



Baumgartners Südringkonzept enthält auch Vorsorge für Notfälle (auf die wir hier nicht eingehen) und detaillierte Angaben zum Fahrplan, zum Betriebsablauf, zur Technik und zu anderen organisatorischen Fragen. All das zeigt: Der S-Bahn-Südring ist mehr als nur eine Idee. Er ist eine reale Möglichkeit, die maximal ein Drittel des Tunnels kostet und auch noch schneller zu verwirklichen ist. Es scheint sich zu lohnen,

sie ernsthaft als Alternative in Erwägung zu ziehen. Das sieht auch das Planungsbüro Rössler/Viereck grundsätzlich so. Es hat im Sommer 2008 in einem Überblick dargestellt, was mit dem Südring geschehen sollte:

- Der S-Bahnhof Laim braucht künftig vier Gleise. Dort zweigt der Südring kreuzungsfrei ab.
- Auch der S-Bahnhof Heimeranplatz müsste viergleisig werden. Zwei Gleise bekäme die S-Bahn, die beiden anderen der Regional- und der Güterverkehr.
- Neu gebaut würde der Bahnhof Poccistraße für S-Bahnen und Regionalzüge (U-Bahn-Anschluss).
- Im Stadtteil Untere Au wäre der Südring für mehr Tempo und weniger Lärm umzubauen. Dazu sind neue Isarbrücken nötig – aus Beton sind sie längst nicht so laut wie aus Eisen.
- Neu entstünde auch der Bahnhof Columbusplatz (U-Bahn-Anschluss).
- Vom Columbusplatz bis zum Ostbahnhof bliebe der Südring zweigleisig.
- Die Ostbahnhofsgleise 6 bis 14 würden für den Richtungsbetrieb umgebaut.
- Zwischen Ostbahnhof und Leuchtenbergring müsste ein sogenanntes Überwerfungsbauwerk entstehen, damit sich S- und Regionalbahnen, Fern- und Güterzüge nicht kreuzen müssen.

Ein Vorzug des Südring-Konzepts: Es muss nicht wie der Tunnel in einem Rutsch realisiert werden; vielmehr kann das in jeweils finanzierbaren Stufen geschehen. Jede Stufe bringt Verbesserungen. Die reine S-Bahn-Fahrzeit auf dem Südring wird kaum länger sein als durch den Tunnel. Zwar würden die Züge auf dem Südring einmal mehr halten als im Tunnel, dafür aber auf der Strecke wesentlich schneller fahren können als unter der Erde. Wegen der optimalen Verknüpfung mit allen U-Bahnen ergeben sich besonders für Umsteiger auf dem Südring zum Teil deutlich schnellere Wege. Und sogar die Fernzüge über den Südring können dann ein wenig schneller werden.

Der wahrscheinlich entscheidende Vorteil aber liegt bei den Kosten. Neue Berechnungen des Büros Rössler/Viereck sprechen nach dem Preisstand von 2006 von 368 Millionen Euro – alles in allem. Für den Tunnel wurden nach dem Preisstand ebenfalls von 2006 Kosten von rund 1,6 Milliarden Euro errechnet, also mehr als das Vierfache. In zwischen sind die Preise um rund 11 Prozent gestiegen; wie weit sie in zehn Jahren Bauzeit weiter klettern werden, mag niemand voraussagen. Nun muss der Südring in den nächsten Jahren ohnehin saniert werden. Rechnet man diese unvermeidlichen Kosten aus dem S-Bahn-Projekt Südring heraus, dann bleiben 220 Millionen Euro originärer Kosten für dieses Projekt. Es ist demnach nicht nur viermal, sondern um mehr als das Siebenfache günstiger als das Tunnelprojekt.

Inzwischen hat das Büro Vieregge-Rössler auch den nach bisheriger Überlegung zweigleisig bleibenden Ast des Südrings vom Columbusplatz bis zum Ostbahnhof genauer unter die Lupe genommen. Ihn viergleisig auszubauen würde nochmals rund 30 Millionen Euro erfordern – eine Summe, die zusätzlich zu investieren sich nach Viereggs Ansicht grundsätzlich lohnt, um eine auch langfristig belastungssichere Lösung zu bekommen. „Der Charme dies Konzepts“, erklärte der Ingenieur auf Anfrage, „liegt unseres Erachtens darin, dass sich der Südringausbau in etlichen Stufen umsetzen lässt. Keine Stufe bedingt zwingend die nächste. Aber jede bringt eine echte Verbesserung.“ Fallen die Würfel also für dieses wesentlich leichter zu finanzierende Projekt – gerade jetzt in der weltweiten Finanzierungskrise – dann lassen sich andere, ebenfalls überlegenswerte Projekte viel leichter mit diskutieren. Gernot Brauer

**Viel Zukunftsmusik für das Bahnnetz – Es gibt auch Sicherheitsprobleme zu lösen:**

## **Stadtrat Kronawitter fordert Bahnsteigtüren auch für München**

**In etlichen Metropolen ist das der Alltag: Wenn ein Zug einfährt, müssen die Fahrgäste hinter Glaswänden warten, bis die Bahn steht. Erst dann gehen zusammen mit den Zugtüren auch die Bahnsteigtüren auf. So kann niemand mehr vom fahrenden Zug erwischt werden, weder versehentlich noch womöglich in selbstmörderischer Absicht. In Singapur gibt es das schon lange, in London in neueren Bahnhöfen. Jetzt rüstet Paris nach. Folgt als nächste Stadt München?**

September 2008: Ein Betrunkener stürzt im U-Bahnhof Fraunhoferstraße vor einen Zug. Er verliert ein Bein. Oktober: In der Nürnberger U-Bahn büßt eine Frau ihr Leben ein, trotz eines Scanners, der die Gleise abtastet. Gegen spontane Aktionen, etwa bei Selbstmordabsichten, ist der Fahrer machtlos. Am Neujahrstag stürzte eine Frau im Bahnhof Laim ins Gleisbett, kam aber mit dem Leben davon. Sechzehnmal im Jahr, also alle drei Wochen, setzt in der Münchner U-Bahn jedoch jemand seinem Leben ein Ende. In den letzten zwanzig Jahren haben in München weit über dreihundert Menschen versucht, sich in der U-Bahn das Leben zu nehmen. Ein Drittel aller U-Bahn-Fahrer ist früher oder später mit einem Suizid konfrontiert. In den letzten zwanzig Jahren fielen deswegen so viele U-Bahnfahrten aus, dass dies rechnerisch über 2800 Tage ergäbe.



So sehen die neuen Bahnsteigtüren der Pariser Metro-Linie 13 aus.  
Bild: eurotransport

Darüber will die Münchner CSU nicht länger zur Tagesordnung übergehen. Sie fordert Bahnsteigtüren und ist damit im Stadtrat erst einmal auf Zustimmung gestoßen. Anfang Dezember ging ein entsprechender Antrag von Forumsmitglied Dr. Georg Kronawitter ([http://www.ris-muenchen.de/R11/R11/ris\\_antrag\\_detail.jsp?risid=1496807](http://www.ris-muenchen.de/R11/R11/ris_antrag_detail.jsp?risid=1496807)) einstimmig durch. Als die Quintessenz bezeichnete er, „dass sich solche automatischen Türsysteme auch bei konventionell betriebenen U-Bahnlinien mehrfach ‚lohnen‘. Man muss auch nicht flächendeckend nachrüsten, sondern kann sich auf neuralgische, hochfrequentierte Stationen beschränken.“ Kronawitter arbeitet darauf hin, Bahnsteigtüren außer in der U-Bahn auch für zentrale S-Bahnhöfe zu bekommen. GBR

**Aus Wiener Expertensicht ist München das „Mekka des Verkehrsmanagements“:**

## **Effizienter Verkehr nützt allen. München zeigt, wie man's macht**

**In der Fürstenrieder Straße sind die Verkehrsampeln anders als früher geschaltet; sie steuern sich jetzt selbst – je nach momentanem Verkehr. Das Ergebnis: Früher mussten Autofahrer an zehn Ampeln durchschnittlich fünfmal halten, häufig sogar achtmal. Jetzt rauscht der Verkehr ziemlich ungebremst durch, allenfalls zwei der zehn Ampeln zeigen jeweils noch rot. Die so modernisierte grüne Welle reduziert den Benzinverbrauch dort auf die Hälfte, ohne dass Fußgänger und Radler, Bahnen und Busse darunter leiden. Da jedes Jahr in Deutschland 12 Milliarden Liter Treibstoff in Staus nutzlos verbrannt werden, ist jeder Stau weniger ein Umweltargument. Schon deshalb gehen die Arbeiten im Münchner Verkehrsmanagement weiter. Das wird allerdings dauern. Noch gibt es allein in München 180 Grüne Wellen, die auf ähnliche Weise modernisiert werden könnten und sollten.**

Dies ist nur ein Ergebnis des 6,5 Millionen Euro teuren Verkehrsmanagementprojektes „arrive“, das die Stadt (Planungs- und Kreisverwaltungsreferat, MVG und MVV) und der Freistaat zusammen mit den Firmen BMW, PTV und Siemens sowie der TU München jetzt abgeschlossen haben. Auf der Basis von fünf jeweils mehrjährigen Vorgängerprojekten (Kooperatives Verkehrsmanagement ab 1989, Munich COMFORT ab 1992, BayernInfo ab 1995, TABASCO ab 1996 und MOBILNET ab 1998) verfügt die Stadt inzwischen über großes Know-How und spielt deshalb, wie die Chefin des Verkehrszentrums des Deutschen Museums Sylvia Hladky es nannte, in der Champions League des Verkehrsmanagements. Was das bringt, stellten Experten am 4.12. bei BMW vor:

- Ein neues Gesamtmodell ermöglicht es, verkehrliche Auswirkungen von Siedlungsentwicklungen und Infrastrukturmaßnahmen zu analysieren, zu prognostizieren und zu bewerten. Auch Wechselwirkungen von Maßnahmen im MIV, dem motorisierten Individualverkehr, und im ÖV, dem öffentlichen Verkehr, können berechnet werden. Mit neuester Sensortechnik wird dazu als Basis immer besser ermittelt, was überhaupt los ist auf unseren Straßen. Wie kompliziert das allerdings ist, zeigt sich in Frankfurt. „Wir messen seit zwei Jahren und trauen den Daten immer noch nicht“, erklärte der Leiter der Frankfurter Straßenverkehrsbehörde Ulrich Schöttler in München, wo eine solche Datensammlung schon viel länger läuft und trotzdem erst jetzt allmählich dazu führt, dass sich ein jeweils aktuelles Gesamtbild der Verkehrslage ergibt. Wien und Graz haben diese Technik längst in München gekauft und eingesetzt. Wiens Verkehrsmanager Hans Fiby äußerte sich über München deshalb erstaunt; die Bayernmetropole, sagte er, gleiche einem „Schuster, der noch keine Zeit gefunden hat, sich selbst Schuhe zu machen.“

### **Bessere Bahnhofsinformation und kostenlose Taxis, wenn U- oder Trambahnen ausfallen**

- Das, so zeigte sich, ist übertrieben. Außer in der Fürstenrieder Straße gibt es auch in anderen Testgebieten vorzeigbare Erfolge. Im Münchner Norden wurde das „Strategie- und Meldungsmanagement“ der Autobahnen in die „Systemwelt“ der Stadt integriert. Verkehrsströme lassen sich dort nun je nach Verkehr optimal regeln. Die Wartezeit an Ampeln hat sich seither um über zwölf Prozent verringert und das durchschnittliche Fahrtempo um gut sechs Prozent erhöht.
- Es gibt aber auch ganz neue Ideen und Verabredungen. Kommt es bei der MVG künftig zu einer Störung im Schienenverkehr, die voraussichtlich länger als eine halbe Stunde dauert, und stehen nicht gleich Ersatzbusse bereit, sollen die Fahrgäste auf der betroffenen Strecke kostenlos Taxi fahren können, wenn das Taxi hinter seiner Windschutzscheibe das sechseckige SEV-Schild (Schienen-Ersatz-Verkehr) zeigt.
- Die S-Bahn ist noch nicht so weit. Sie sieht bei Störungen zunächst lediglich „eine gezielte Information der Taxibetreiber bei Störungen an den Flughafenlinien“ vor. Immerhin greift die Verkehrsinformation künftig aber über Betreibergrenzen hinweg. Ziel ist, „dass in der U-Bahn über Störungen der S-Bahn berichtet wird und ebenso umgekehrt.“

Verkehrsinformation ist überhaupt der Schlüssel zum Verkehrsmanagement. Das gilt auf der oberen Ebene von Stadt, Umland und Freistaat, aber auch für jeden einzelnen Bürger. Die Elektronische Fahrgast-Auskunft EFA informiert via Internet jetzt nicht mehr nur über Fahrpläne, sondern zeigt auch, wie man im Gewirr von Auf- und Abgängen großer Umsteigestationen ans Ziel kommt, ob es dort Aufzüge gibt, wo Fahrkartenautomaten stehen usw. Das mag für den normalen Fahrgast weniger wichtig sein; wer aber im Rollstuhl sitzt, einen Kinderwagen zu schieben oder viel Gepäck mitzunehmen hat, braucht diese Möglichkeit, seinen Reiseweg sehr genau zu planen.

### **Eine Information der Neubürger motiviert diese dazu, verstärkt Busse und Bahnen zu nutzen**

Ein weiteres Projekt, das bisher fünftausend Neubürger in München erreicht hat, informiert diese gleich nach dem Umzug darüber, wie sie in der für sie vielleicht noch fremden Umgebung gut zurecht kommen können. Zu diesem Infopaket gehört auch ein kostenloses Wochenticket, um den öffentlichen Verkehr ausgiebig kennen lernen zu können. Der Effekt: Bei diesen Neubürgern stieg die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel um gut sieben Prozent. Rechnet man das auf über 200.000 Münchner hoch, die jedes Jahr umziehen, sind erhebliche Entlastungen der Münchner Straßen plausibel. Noch sind die ermittelten Werte allerdings nicht statistisch solide, denn noch weiß man nicht, wie viele der neuen Fahrgäste in Bussen und Bahnen vorher zu Fuß gingen oder mit dem Rad unterwegs waren. Die Arbeit sowohl an den Analysen als auch an den Programmen muss also weiter gehen.

Die arrive-Initiative profitiert dabei von der engen Zusammenarbeit privater Dienstleister mit der Öffentlichen Hand. Diese Kooperation bildet überhaupt erst die Voraussetzung für das problemlose Zusammenführen von umfangreichen Daten aus unterschiedlichen Quellen. Dadurch können in Zukunft Verkehrs- und Informationsstrategien für eine nachhaltige Mobilität großräumig aufeinander abgestimmt und besser bewertet werden. Im Effekt hat München schon jetzt „eines der komplexesten Verkehrsmodelle in Deutschland“. Was anderswo in „fünf oder zehn Einzelprojekten“ verfolgt würde, so Oliver Mietzsch vom Deutschen Städtetag, geschieht in München „baulastträgerübergreifend“; der Wiener Hans Fiby konnte sich nicht verkneifen, dieses Wortungetüm zu zitieren, das man in Österreich nicht benutzt. Das nun weiterentwickelte Münchner Modell verzeichnet fast alles, was für die Verkehrsplanung und -steuerung wesentlich ist: die tatsächlichen Routen von Bussen und Bahnen, die Belastung der Straßen durch den Autoverkehr, Baustellen und andere Staufallen, ja sogar den Fahrradverkehr. Da man mit Sensoren in der Fahrbahn Radler kaum feststellen kann, wird Radar eingesetzt. Es erkennt sogar verschiedene Fahrradarten, und das bei Tag wie bei Nacht, bei Sonne wie Regen oder Nebel und im Stehen ebenso wie im Fahren. An Fußgängerüberwegen erkennt eine neue Technik Rollstuhlfahrer und gibt ihnen längere Grünphasen als sonst, selbst wenn jemand den Taster am Mast nicht bedienen kann.

### **Bis 2025 soll die Gesamtverkehrsleistung drastisch weiter wachsen – die Aufgaben bleiben**

Dass solche Programme auch künftig nötig sein werden, zeigte Bayerns Innenminister Joachim Herrmann an wenigen Zahlen: Bis 2025 soll die Gesamtverkehrsleistung um 20 Prozent wachsen, der Güterverkehr gar um fast drei Viertel, auf der Straße um satte 84 Prozent. In und um München, sagte Herrmann, werde dieser Anstieg noch höher ausfallen; dafür sorgten schon der Flughafen und die Messe, aber auch weiterer Zuzug in die Stadt und Region. Für den Straßenausbau gebe es nicht genug Land, und die Umweltvorschriften würden stetig weiter verschärft. Eine intelligente Organisation des Verkehrs sei deshalb nötiger als je. Herrmann sprach ausdrücklich davon, dass auch „eine kooperative *Regional-* und Verkehrsentwicklungsplanung möglich“ sei. Das Wort nötig benutzt er dabei noch nicht, versprach aber, dass der Freistaat „kooperativ und unterstützend zur Seite stehen“ werde.

Genügend Aufgaben gibt es also. Das sieht auch Münchens OB Christian Ude nicht anders. Was bisher erreicht ist, nannte er „tolle Erfolge.“ Aber „an Straßen, wo das Gute noch besser werden kann, fehlt es in München ja nicht.“  
Gernot Brauer

## Wollen wir die *Patchwork City*, das beziehungslose Nebeneinander von Funktionen?

### Ideen von gestern stecken auch heute noch in vielen Köpfen

Zum hundertsten Geburtstag des Münchner TU-Lehrstuhls für Städtebau und Regionalplanung läuft in der Pinakothek der Moderne noch bis zum 1. März die Ausstellung „Multiple City“. Aus ihr lässt sich Einiges lernen.

Stadt – was ist das? Viel Gestriges. Hier einige wörtliche Zitate aus der Ausstellung „Multiple City“:

- Die Ideologie der funktionalen Stadt [... mit ihrem] Nebeneinander separierter Funktionen verschärft sich eher noch. Nutzungen werden ständig weiter differenziert und voneinander isoliert: Es entsteht eine *Patchwork City*, ein beziehungsloses Nebeneinander von Nutzungen. Das Erbe des Funktionalismus prägt auch die Stadt der Gegenwart.
- Die soziale und urbane Kommunikationsaufgabe der Straße ging in der mobilen Stadt verloren und wurde mit der Kritik an der Moderne wieder eingeklagt. Dennoch belegen große monofunktionale Mobilitätsräume bis heute ausgedehnte Areale der Stadtregionen.
- Gegen den „ortlosen“ Funktionalismus der Moderne schrieb der Architekturhistoriker Christian Norbert Schulz 1979 ein Plädoyer für den Genius Loci und betonte den Mehrwert, den ein spezifischer Ort durch „Charakter“ und „Atmosphäre“ über eine abstrakte Lokalisierung von Funktionen hinaus erhält.
- Heute sind die Menschen den forcierten Ansprüchen der Gesellschaft ausgesetzt, eine individuelle Biografie zu bewältigen. Das Private wird in diesem Prozess der Individualisierung als Sphäre der Selbsterschaffung hoch bewertet und zugleich als Bereich der Immunität gegen äußere Zumutungen entwickelt. Ein Lifestyle-Urbanismus antwortet darauf mit einem Angebot ausdifferenzierter und scheinbar individueller Milieus.
- Der Traum vom Wohnen im eigenen Haus mit Garten, außerhalb der Stadt und scheinbar auf dem Land, hält ungebrochen an. Das Gemenge von Landschaft, Siedlungsflecken und Infrastrukturen [...] hat die frühen Visionen von Stadtlandschaft weit übertroffen.
- Lifestyle ist das fast gänzlich von einer materiellen Substanz entkoppelte Produkt. Erfolgreiche Marken verkaufen eher ein Lebensgefühl als die Dinge, die dieses tragen. Städte werden in diesem Trend als *Cities of Perfection* vermarktet.
- Architektur als „die Kunst, Raum zu artikulieren“ (Eco 1972) wird in der Urbanistik wieder aktuell. Die Kultur des Raumes ist entscheidend für die Kultur der Städte von heute.
- Da die Lebensbedingungen über die eigene Generation hinaus relevant sind, müssen Städte als umfassende Ökotope begriffen und behandelt werden.

Diese hier ausgewählten Diagnosen betreffen auch München. Wie spiegelt sich die Stadtplanung in ihnen? Wie reagiert die Planung hierauf, wie die Stadtpolitik, wie Architekten und Ingenieure? Wir regen an, dass das Planungsreferat, die Architektenkammer und die Ausstellungsmacher das, so lange die Ausstellung dauert, einmal öffentlich diskutieren. Verfolgt die Stadt Konzepte, um das von den Ausstellungsmachern festgestellte Verharren in überholten Denktraditionen zu überwinden? Sind Investoren bereit mitzuziehen? Oder gilt weiterhin, was Stephan Reiß-Schmidt über die Planung der Messestadt Riem sinngemäß so formulierte: Die Stadt hatte an jeder Straßenecke urbane Elemente geplant, Läden, Lokale, Praxen usw. Gegen solche „Störungen“ des Wohnumfelds haben sich Investoren angeblich mit Händen und Füßen gewehrt. Stadtplanung hat viele Facetten. Im Rahmen von „Multiple City“ gehören sie am Beispiel Münchens einmal konkret auf den Tisch.

Gernot Brauer

## Terminhinweise:

**Multiple City** heißt die aktuelle Ausstellung der TU-Architektursammlung in der **Pinakothek der Moderne**. Sie zeigt leider ohne jegliche Wertung noch bis zum 1. März weltweite urbanistische Entwicklungen unserer Zeit im Spiegel zentraler Stadtkonzepte der letzten hundert Jahre (vgl. unseren Beitrag auf Seite 21). Mit dieser Gegenüberstellung und Verflechtung historischer und gegenwärtiger städtebaulicher Leitideen will die Ausstellung die komplexen und vielschichtigen Entwicklungen im Städtebau anschaulich und einsichtig machen.

„**Entdeckungsreise Vergangenheit**“ heißt seit dem 7. Januar eine Ausstellung zum Denkmalschutz im Bayerischen Hauptstaatsarchiv in der Münchner Ludwigstraße.

Die Ausstellung „**Münchner Maßstäbe**“ des Münchner Forums, die im letzten Jahr schon an verschiedenen Orten der Stadt zu sehen war, wird vom 12. Januar bis zum 3. Februar 2009 nochmals im Technischen Rathaus / Baureferat in der Friedenstraße 40 präsentiert, und zwar in der Halle im Erdgeschoss montags bis freitags von 8 bis 20 Uhr.

Die **Architekturgalerie** München zeigt ab dem 23. Januar „**Durchscheinende Räume** - office regina poly, Garten, Landschaft und Architektur“. Zur Eröffnung am Donnerstag, dem 22.1.2009, um 19.00 Uhr sprechen die Präsidentin der Jüdischen Kultusgemeinde Charlotte Knobloch und der Münchner Kulturreferent Dr. Hans-Georg Küppers. Die Ausstellung läuft bis zum 7. März.

## Leserbriefe:

Peter Teschner schrieb uns: Ich habe die Standpunkte mit Interesse gelesen, eine sehr informative Ausgabe. Jedoch möchte ich Anmerkungen machen:

Ich bin Schöffe am Landgericht. In den meisten Fällen, mit denen ich in den letzten Jahren konfrontiert wurde, ging es um Körperverletzung (Totschlagversuch), Belästigung von Frauen (Vergewaltigungsversuch), Diebstahl etc. unter Alkoholeinfluss und Drogenmissbrauch. Tatort war leider allzu oft der **Orleansplatz**, bzw. die Tat ging davon aus. Da die Zeugenaussagen (zum großen Teil aus dem Milieu) äußerst dürftig und widersprüchlich waren, hätte ich gerne verlässlichere Informationen gehabt, um den Tatverlauf aufzuklären, auch im Interesse der Opfer, die zum Teil mit abgebrochenen Flaschenhälsen grausam zugerichtet waren. Manchmal sollte man sich überlegen, wer oder was eigentlich geschützt werden soll, bevor es konterkariert wird.

Monika Seidel schrieb uns zu den **RGU-Bauplänen an der Dachauer Straße**: Die Anwohnerinitiative hat sich bislang nicht auf einen Bebauungsplan geeinigt. Die Diskussion darüber steht erst noch an – wohl in Verbindung mit der Planung beim RGU. Der von der Bürgerversammlung angenommene Antrag bestand aus drei Teilen: erstens einer Gegenüberstellung der Kosten Renovierung-Neubau, zweitens einer architektonischen Auslobung und Mitsprache der Bürger beim Entscheid über ein Gesamtkonzept und drittens einer Verkehrsberuhigung der Schleißheimer Straße.

## Können Sie bitte helfen?

Der **Altstadtring** beschäftigt das Münchner Forum seit jeher. Im Frühjahr wollen wir die Ausgabe 4.2009 ganz diesem Thema widmen. Texte und Planskizzen liegen dazu schon vor. Viele unserer Leser können Pläne gut lesen und sich dreidimensional vorstellen, was sie enthalten. Andere sind darin nicht so geübt. Deshalb würden wir gern eine oder zwei der Ideen in Skizzenform darstellen. Können Sie uns als Architekt oder als Grafiker eine solche **Perspektivskizze** ausarbeiten? Dann kontaktieren Sie doch bitte die Standpunkte-Redaktion telefonisch unter 089 7414 0330 oder per Mail an BrauerMUC@aol.com. Wir freuen uns auf Ihr Mit-Engagement. GBr