

Sehr geehrte Damen und Herren,

heute erhalten Sie mit unserem Online-Magazin wie zum Monatsbeginn gewohnt wieder einen bunten Strauß an Beiträgen zu aktuellen Münchner Themen. Einleitend befassen wir uns mit **Münchens Olympiahoffnungen** (S. 2). Im September lagen die Pläne für den 3. Bauabschnitt des geplanten **Münchner S-Bahn-Tunnels** öffentlich aus. Thomas Kantke hat sie sich kritisch angesehen. Ergebnis: Die 2. S-Bahn-Röhre kann nicht überzeugen (S. 3).



Bild: Bewerbungsgesellschaft

Die Stadtgestaltungskommission hat die Fassaden der Geschäftsneubauten auf dem früheren Areal des Süddeutschen Verlags an der **Hofstatt** gutgeheißen (S. 7). Die Entlastung der Straßen in den Innenstadtrandquartieren verspricht die Initiative **„Sendling unterwegs“**. Näheres auf S. 8. Anschließend befassen wir uns mit der Präsenz der evangelischen Kirche in der Stadt (S. 9). Auf S. 10 berichten wir über die Bebauung des **Rodenstock-Geländes** und die Gentrifizierung. Stadtplanung könnte eigentlich lernen, dass Funktionstrennung stadtschädlich ist. Auch in **Freiham** sind sich vor Ort alle einig, dass hier keine weitere Schlafstadt entstehen darf, sondern dass eine attraktive Mischung von Geschäften, Wohnen und Dienstleistungen gebaut werden muss (S. 11).

Danach erinnern wir auf S.12 in unserem Beitrag zur Jubiläumswies'n an den **Meck-Plan**, in dem die zentralen Defizite der Wies'n bearbeitet wurden. Mehr denn je leidet die Erholungsnutzung, leidet die Vernetzung in die Stadtviertel, und als Folge der wirtschaftlichen Nutzung schreitet der Versiegelungsgrad weiter fort.

Dann erinnern wir an den **Isarplan und die Isarrenaturierung** (S. 14). Der Startschuss hierzu erfolgte vor 25 Jahren. Ein Lehrbeispiel für eine Entfremdung der Politik von der Zivilgesellschaft ist **Stuttgart 21** (S. 17).

Der Büchner-Preisträger **Martin Mosebach** ist unverdächtig, jemandem nach dem Munde zu reden. Es wäre klug, seine Beobachtung zum Verlust des Kunstwerkes Stadt ernst zu nehmen (S. 18).

Zum Schluss bringen wir einen Nachruf auf Hans-Günter Naumann, der lange Jahre Geschäftsführer des Münchner Forums war. Kurzmeldungen und Veranstaltungstipps runden diese Ausgabe ab.

Mit freundlichen Grüßen
 Wolfgang Czisch
 Vorsitzender des Programmausschusses

INHALT:

Olympische Winterspiele 2018: Im Dezember klärt sich, wie das Olymp. Dorf aussehen soll	2
Der zweite S-Bahn-Tunnel: S-Bahn-Planung hat Fehler	4
Die Hofstatt bekommt ein Gesicht: Fassaden finden Beifall	7
„Sendling unterwegs“: Mobiler ohne eigenes Auto	8
Ev. Dekanin Barbara Kittelberger: Kirchenpräsenz geht zurück	9
Auf dem Rodenstock-Gelände: Ab 2013 Wohnen am Wasser	10
Künftiges Wohngebiet Freiham: Einkaufszentrum ist strittig	11
Theresienwiese: Städtebauliche Einbindung	12
Isar-Renaturierung: Startschuss fiel vor 25 Jahren	14
Heubisch zu Innenstadtkliniken: Es bleibt bei der Verlagerung	15
Karl Klühspies zu Stuttgart 21: Verlust der Mitte	16
Bauherrengemeinschaften	17
Büchner-Preisträger Mosebach: Städte sind Kunst – gewesen	18
Nachruf auf Hans-Günter Naumann	19
Veranstaltungshinweise	20

IMPRESSUM

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

Wir verfolgen den Fortgang der von uns aufgegriffen Themen. Obiger Inhalt entspricht daher nicht zwingend dem Diskussionsstand in unseren Arbeitskreisen. Sie können Aussagen gern wörtlich oder sinngemäß zitieren, aber nur mit Quellenangabe. Falls Sie unsere Standpunkte nicht mehr erhalten oder Sie jemandem gerne zukommen lassen möchten, genügt ein Mail an info@muenchner-forum.de.

Olympische Winterspiele 2018 in München – Merk erörtert Chancen für die Stadt:

Im Dezember wird geklärt, wie das Olympische Dorf aussehen soll

„Realität ist nicht, keine Idee zu haben“ – nach diesem Motto Max Frischs geht die Münchner Stadtbaurätin Elisabeth Merk die Planung der noch nicht vergebenen Olympischen Winterspiele 2018 an. Bei den Spielen 1972 standen die Bauten derart unter Zeitdruck, dass die Stadt den Bebauungsplan für das Olympische Dorf erst nach den Spielen abhaken konnte. Das soll nicht nochmals passieren – obwohl das Netzwerk an Rahmenbedingungen und Vorschriften ungleich enger geknüpft ist.

Der Wettbewerb für das Areal des zweiten Münchner Olympischen Dorfs läuft bereits – schon ein Jahr vor der Vergabe der Spiele durch das IOC, schon lange also bevor klar wird, ob München überhaupt den Zuschlag erhält. Anfang Dezember sollen die Wettbewerbsergebnisse veröffentlicht werden, und dann soll sich laut Merk eine Kette an öffentlichen Diskursen zu einzelnen Themenfeldern in unterschiedlichen Runden anschließen, beispielsweise zur Nachhaltigkeit der geplanten Bauten, zur Mobilitätskultur u.ä.

Gleichzeitig treibt das Planungsreferat die weitere Erschließung des Olympiaparks voran, vor allem dessen Erschließung von den benachbarten Wohnquartieren aus. Der Park soll grüne Finger in seine Umgebung ausstrecken, vor allem nach Norden auf das Gelände der aufgegebenen S-Bahn-Stichstrecke, das seit Absage der Transrapid-Planung nicht mehr für Schienenverbindungen benötigt wird.

Das Planungsreferat hat seit dem letzten Jahr detailliert untersucht, was alles für eine nachhaltige Olympiaplanung bedacht werden muss. Das Ergebnis ist ein ziemlich dicker Wälzer, den das Referat jetzt dem Stadtrat vorlegen will. Danach wird er öffentlich zugänglich gemacht. Zahlreiche Bedenken der Bürger, sagte Merk am 15. September auf einer öffentlichen Diskussion im Alten Rathaus, seien darin bereits bedacht worden. Einer der Zuhörer an diesem Abend beklagte beispielsweise, dass für das Olympische Dorf und die weiteren Bauten 300 Bäume gefällt werden sollen. Das sei so nicht richtig, konterte Merk. Die Analyse habe zwar diese Gefährdung ermittelt – die Planung des Dorfes solle aber gerade gewährleisten, dass um den Baumbestand möglichst herum gebaut werde.

Im übrigen blieb die Runde aus Stadtplanern, Architekten und Landschaftsarchitekten von olympischer Allgemeinheit. GEWOFAG-Chefin Gordona Sommer etwa wünschte einen „europäischen Weg“ – was immer das sein soll. Gelassen und entspannt wurde für „Leidenschaft und Sinnlichkeit“ der Planung und der Stadtgestaltung plädiert – fein, reichte Merk den Ball weiter: Die Wettbewerbsteilnehmer möchten doch bitte leidenschaftliche und sinnliche Entwürfe einreichen.

Wie ein roter Faden zog sich die Tatsache durch die Diskussion, dass der Wust an Vorschriften, unter denen heutzutage geplant und gebaut werden muss, einen ganz langen Atem erfordere. Landschaftsarchitekt Dr. Andreas Kiefer erhielt deshalb Zustimmung, als er forderte, aus Anlass dieser Planung die Bauordnung zu modernisieren. Er nannte ein Beispiel: Lärm ist nach der Bauordnung Lärm, gleich woher er kommt, ob vom Verkehr oder von spielenden Kindern.

Architekt Prof. Florian Fischer war überzeugt, dass Ergebnisse nur in kleinen, in Netzwerken zu realisierenden Schritten möglich seien. Er wertete den laufenden Wettbewerb als Zeichen des Mutes, schon vor einem eventuellen IOC-Zuschlag Zeichen zu setzen. Das Planungsreferat lässt, wie Merk hinzufügte, derzeit ein großes Modell der olympischen Anlagen bauen. Denn ob ein Zuschlag kommt oder nicht: Hier soll die Stadt überlegt und eben nachhaltig wachsen.

Mit dem Wettbewerb, so zeigte sich, verbindet die Stadt große Hoffnungen. Der gescheiterte Plan einer Werkbundsiedlung habe wertvolle Erfahrungen für seine Qualität beige-steuert, sagte Werkbund-Chef Peter Koppen. Erwartet wird eine „Grundidee“, die dann in vielleicht zwei weiteren Jahren differenziert ausgeplant werden und trotzdem bis 2018 fertig gebaut werden soll. GBr

Kommentar: **Eine vergebene Chance, die Münchner von Olympia 2018 zu überzeugen**

Vielleicht waren es die gestellten Fragen an das Podium, vielleicht auch dessen Besetzung, vielleicht war es die Intention für diesen Abend, jedenfalls wurden diejenigen Zuhörer, die der Einladung mit einer gewissen Erwartung folgten, enttäuscht. Der Wettbewerb zum olympischen Dorf ist zweifelsohne ein wichtiger Baustein in der Bewerbung. Doch konzentrierte sich die Diskussion nahezu ausschließlich auf dieses Thema. Das ist zu wenig. Eineinhalb Stunden lang wurden die Anforderungen an den Wettbewerb erörtert. Innovativ (das meist gebrauchte Wort an diesem Abend) sollen die Entwürfe sein, selbstverständlich ökologisch und den Olympiapark als Ganzen im Blick haben. Die Zugänge will man ebenso verbessern wie die Erlebbarkeit von der Dachauer Straße aus. Nur: Diese Aufgabe wird schwierig umzusetzen sein. Der Bauherr, die städtische Wohnungsbaugesellschaft GEWOFAG Wohnen GmbH, bewegt sich in einem eng geschnürten Korsett. Daher brauche man einen langen Atem und müsse sich an schmale finanzielle und rechtliche Spielräume halten, war zu hören, aber man hoffe auf innovative Ideen aus dem Wettbewerb, die auch weitergedacht werden können. Darauf hofften wir auch. Denn erfahren haben wir sie an diesem Abend nicht. Als dem Auditorium schließlich das Wort erteilt wurde, kam eine rechte Diskussion nicht in Gang. Angesichts der wenig ergiebigen Podiumsbeiträge zum eigentlichen Thema meldete sich kaum jemand zu Wort. Als dann dankenswerterweise ein junger Zuhörer die zentrale Frage des Abends stellte, ob denn im Rahmen der Planungen für Olympia 2018 über gesamtstädtische Verkehrs- und Mobilitätskonzepte nachgedacht würde, die modernen städtischen Lebensstilen entsprächen, war zu hören, dass man innerhalb der ohnehin laufenden Fortschreibung des Verkehrskonzeptes diese Fragen im Blick habe und sie ständig weiter denke. Wozu brauchen wir die Olympischen Spiele, wenn durch sie keine Impulse für eine zukunftsweisende Stadtentwicklung gesetzt werden? Den Olympiapark durchlässiger zu machen, die dortige Grünvernetzung zu verbessern, innovativen Wohnungsbau zu gestalten, das sind Aufgaben der Stadtentwicklungsplanung, die unter Tagesgeschäft zu führen sind. Es sind zweifelsohne knifflige Aufgaben, aber Olympia ist dafür nicht nötig. Daher fragen sich selbst bislang erklärte Befürworter der Bewerbung: Wo ist der Nutzen, den Olympia 2018 gesamtstädtisch bringen wird? Yvonne Außmann

Was Olympia kosten soll

Die Olympischen Winterspiele 2018 in München, Garmisch-Partenkirchen und am Königssee sollen zwischen 2,56 und 3,07 Milliarden Euro kosten. Das geht aus dem *Bid Book* für die Spiele hervor. Von dieser Summe entfallen 1,266 Milliarden auf die Organisation der Spiele. Dieses Geld soll zu je einem Drittel über das IOC, die Sponsoren sowie über Eintrittsgelder und Marketing zusammen kommen. Für die Infrastruktur, die Stadien und Olympischen Dörfer etwa oder die Verkehrswege sind zwischen 1,3 und 1,8 Milliarden Euro eingeplant. Diese Mittel stammen komplett aus der Steuerkasse. Bund, Freistaat und Stadt München teilen sich die Kosten nach den für Infrastrukturprojekte üblichen Förderregularien. Das *Bid Book* wird am 11. Januar 2011 beim IOC eingereicht. Ob München die Winterspiele 2018 tatsächlich gemeinsam mit Garmisch-Partenkirchen und Königssee austragen kann, entscheidet das IOC am 6. Juli 2011.

Ausstellung „Panorama München“ im PlanTreff

In acht 360-Grad-Panoramen mit einem Durchmesser von je 1,50 Metern kann man sich im PlanTreff in der Blumenstraße 31 derzeit ansehen, wie sich München räumlich entwickelt hat. Vergleichende Rundblicke aus den Jahren 1858, 1952 und 2009 zeigen einen erweiterten Blick auf die Stadt. Ergänzt werden die Panoramen durch Informationen zu den Stadtansichten. Die Ausstellung „Panorama München“ läuft bis zum 31. Oktober montags bis freitags von 10 bis 17 Uhr. Der Eintritt ist frei. Am 13. Oktober um 18.30 Uhr hält Franz Schiermeier dort einen Vortrag mit dem Titel „Panoramen für die ganze Welt – München als Zentrum der Panoramenmalerei“. Anmeldungen bitte bis 8. Oktober unter plantreff@muenchen.de.

Der Verkehrsplaner Thomas Kantke zum Stand des Münchner S-Bahn-Ausbaus:

„Die Planung für den zweiten Tunnel hat dramatische Fehler“

230.000 Menschen werden an einem gewöhnlichen Arbeitstag über am stärksten beanspruchten Abschnitt der Münchner S-Bahn, die Strecke zwischen Hauptbahnhof und Hackerbrücke, transportiert. Und es sollen noch mehr werden. Eine Prognose spricht von 238.000 Passagieren am Tag. Das wäre ein Anstieg von knapp drei Prozent. Zum Vergleich: Die U-Bahn befördert auf ihrer am stärksten belasteten Strecke zwischen Odeons- und Marienplatz täglich 220.000 Personen. Allerdings sind U-Bahnsteige nur 120 Meter lang, die der S-Bahn aber 210 Meter. Gernot Brauer befragte Verkehrsplaner Thomas Kantke.

Wie gut ist die Münchner S-Bahn-Planung? Hat die S-Bahn noch ungenutzte Reserven?

Kantke: Das sind zwei sehr grundsätzliche Fragen. Zur ersten: Die Planung ist unausgegoren. Ein alter Grundsatz der Planer sagt: Organisation geht vor Elektronik, vor Stahl, vor Beton. Das heißt: als erstes müssen alle organisatorischen Möglichkeiten ausgeschöpft sein (Zugabfertigung, Zuglängen, bevor man daran gehen sollte, elektronische Lösungen (Leit- und Sicherungstechnik) zu optimieren. Nur wenn auch sie nicht genügen, sind Ausgaben für Stahl zu rechtfertigen, bei der Bahn vor allem für neue Schienen. Und nur wenn auch das nicht ausreicht, darf es um Beton gehen (Brücken, Tunnel).

Gibt es denn noch organisatorische Möglichkeiten?

Kantke: Und ob. Drei Viertel aller S-Bahnen fahren auch in der Hauptverkehrszeit nur als sogenannte Vollzüge, das heißt mit zwei aneinander gekuppelten Wageneinheiten. Die Bahnsteige sind aber für Langzüge gut, also für drei Wageneinheiten. Setzte die S-Bahn mehr Langzüge ein, würde ihre Kapazität sofort deutlich steigen.

Vielleicht hat sie nicht mehr Zuggarnituren?

Kantke: Zusätzliche zu kaufen kostete einen Bruchteil dessen, was ein zweiter Tunnel verschlingen soll. Aber es gibt auch zahllose kleine, im Einzelnen vielleicht unwichtig erscheinende organisatorische Möglichkeiten, die sich summieren.

Zum Beispiel?

Kantke: Zum Beispiel die Zugabfertigung im bestehenden Tunnel. Bei der U-Bahn dauert es von der Ansage „zurückbleiben bitte“ bis zur Abfahrt nur rund drei Sekunden, bei der S-Bahn die etwa fünffache Zeit. Das summiert sich. Oder ein anderes Beispiel: Am Ostbahnhof fahren die S-Bahnen nach Fahrplan in den Tunnel ein. Ist ein Zug zu spät dran, warten alle. Könnte der Bahnhof *slots* vergeben, wie sie auf dem Flughafen jedes Flugzeug bekommt, das gerade startklar ist, ginge es flexibler und oft genug schneller.

Ist die Steuerung im Tunnel nicht schon fast voll automatisiert?

Kantke: Im Tunnel und weiter bis über Laim hinaus ja, aber auf den übrigen Gleisstrecken nicht. Deshalb sollte die S-Bahn über organisatorische Maßnahmen hinaus auch in mehr Steuerungselektronik investieren. Die sogenannte Linienzugbeeinflussung im Tunnel macht es möglich, alle 86 Sekunden einen Zug auf die Reise zu schicken, wie mehrere Betriebsbeobachtungen gezeigt haben. Um statistische Schwankungen an der Maximalkapazität herauszunehmen, rechnet die Deutsche Bahn zu Recht vorsichtiger mit einem 96-Sekunden-Abstand, also 37,5 Züge pro Stunde und Richtung. Um einen durchgängig stabilen Fahrplanbetrieb sicherzustellen, sind von diesem Wert nach der Fachliteratur weitere zehn Prozent abzuziehen, so dass auf jeden Fall pro Stunde und Richtung 33 Züge fahren können. Tatsächlich fahren aber nur 30 Züge; im Herbst wegen der unzureichenden Besandungsanlagen von 133 der 238 S-Bahnzügen sogar nur 27 pro

Stunde und Richtung. Bei bis zu 37 möglichen ist also noch viel Platz auf der Schiene – von der Erhöhung der Sitzplatz-Kapazität von Voll- auf Langzüge um 50 Prozent gar nicht zu sprechen.

Wenn auf allen Ästen ein Zehn-Minuten-Takt eingeführt würde, würden aber 42 Züge stündlich verkehren. Dann wäre der bestehende Tunnel endgültig überlastet.

Kantke: Deshalb hatten der Eisenbahningenieur Stefan Baumgartner, der Ökonom Dietz-Ulrich Schwarz und ich ja vorgeschlagen, sechs S-Bahnen pro Stunde, also alle zehn Minuten eine, über den Südring zu leiten und drei pro Stunde, nämlich die ohnehin maximal im 20-Minuten-Takt fahrende S27, am Hauptbahnhof enden zu lassen. 42 minus sechs minus 3 ergibt 33, also exakt die von der Bahn angegebene derzeitige Tunnelkapazität. Würde die Linienzugbeeinflussung nebst kleineren Gleisanpassungen auch auf Teile des Außennetzes ausgedehnt, könnte mit Ausnahme der beiden Linien Freising – Kreuzstraße und Geltendorf – Erding im gesamten stadtnahen Bereich bereits bei einem Teilausbau des Südrings der ganztägige 10-Minuten-Takt eingeführt werden. Dann würden ganztägig 27 Züge pro Stunde und Richtung durch den Tunnel fahren, 6 Züge pro Stunde und Richtung auf dem Südring und 3 Züge pro Stunde und Richtung in den Hauptbahnhof (S27). Eine Express-S-Bahn zum Flughafen kann problemlos als Verlängerung der S5 laufen.

Stets an der Kapazitätsgrenze zu fahren – ist das nicht unklug?

Kantke: Vergessen Sie nicht die eingerechneten zehn Prozent Reserve und die zusätzlichen Fahrzeitgewinne, die sich bei besserer Abfertigung auf den Bahnhöfen herausholen lassen.

So weit zur Elektronik. Als drittes Stichwort hatten Sie Stahl genannt. Braucht das Münchner S-Bahn-Netz zusätzliche Schienen?

Kantke: Unbedingt. Eine einfache Rechnung macht das sofort klar. Eine eingleisige Strecke erreicht nur dann 50 Prozent der Leistung einer zweigleisigen, wenn der Durchmischungsgrad zwischen Richtung und Gegenrichtung gering wäre. Da aber Fahrgäste ständig in beiden Richtungen unterwegs sind, ist der Durchmischungsgrad hoch – mit der Konsequenz, dass eine eingleisige Strecke wegen dieser Synchronisation nur etwa 25 Prozent der Leistung einer zweigleisigen erreicht. Da eine eingleisige Strecke aber etwa 60 Prozent des Aufwands einer zweigleisigen Strecke benötigt, ist das Nutzen/Kostenverhältnis einer eingleisigen Strecke bei weitem schlechter als das einer zweigleisigen. Unerlässlich ist es also, eingleisige Strecken im Außenbereich zweigleisig auszubauen.

Mit überall zwei Gleisen wäre also alles in Butter?

Kantke: Dieselbe Rechnung gilt analog beim Vergleich einer zweigleisigen mit einer viergleisigen Strecke. In diesem Fall kommt es auf die Geschwindigkeitsverteilung an. Eine zweigleisige Strecke hat nur dann 50 Prozent der Leistung einer viergleisigen, wenn alle Züge gleich schnell unterwegs sind. Wegen der großen Tempodifferenzen zwischen S-Bahnen, Fernzügen und Güterzügen hat eine zweigleisige Strecke in der Praxis nur etwa 25 Prozent der Kapazität einer viergleisigen. Im Münchner S-Bahnnetz sind insbesondere die Strecken Laim – Neufahrn (25 km), Pasing – Grafath (25 km) und Riem West – Markt Schwaben (17 km) viergleisig nötig, zusammen 67 km.

Soll das heißen: Wir brauchen also gar keinen Beton, etwa für einen neuen Tunnel?

Kantke: Nicht für einen zweiten Stammstreckentunnel, wohl aber für einige sogenannte Überwerfungsbauwerke, über die man ein Gleis kreuzungsfrei über ein anderes hinweg oder unter ihm durch führen kann, zum Beispiel zwischen Ostbahnhof und Leuchtenbergring. Da gibt es noch niveaugleiche Schienenkreuzungen. Andere hat die Bahn nach beharrlichem Fordern von unserer Seite inzwischen beseitigt.

Warum gerade dort?

Kantke: Weil dort die Gleise zum S-Bahn-Betriebsbahnhof Steinhausen abzweigen. Sie werden sehr stark genutzt. Nach der jetzigen Planung soll es am Leuchtenbergring zwischen den beiden Bahnsteigen nur ein solches Betriebsgleis geben, obwohl die Deutsche Bahn vorsorglich zwei

geplant hatte. Das Eisenbahnbundesamt hat das unter Überschreitung seiner Kompetenzen bislang verhindert. Überhaupt ist ein Großumbau des Ostbahnhofes nötig. Neben dem Durchbruch der zweiten Fußgängerunterführung auf die Südseite sollten alle Bahnsteige behindertengerecht ausgebaut und die Gleisologie besser an den Bahnbetrieb angepasst werden. Der Fernverkehrsteil ist überdimensioniert und der S-Bahnteil unterdimensioniert. Vor allem sollte die Ein- und Ausfahrt zum Stammstreckentunnel ein sechstes Gleis erhalten. Inklusiv der Südring-S-Bahnen würde die S-Bahn im Ostbahnhof acht Gleise brauchen. Für den Fernverkehr genügen fünf. Zusammen mit den beiden Autoreisezuggleisen ergibt das 15 Gleise. Derzeit hat er mehr als 20.

Im Verwaltungshochhaus an der Blumenstraße lagen im September die Pläne für den 3. Abschnitt des neuen zweiten S-Bahn-Tunnels von der Innenstadt zum Ostbahnhof aus. Was sagen Sie?

Kantke: Die Planung hat noch große Fehler. Ich will nur die wichtigsten nennen. Im Untergrund hat man – wie es heißt aus Kostengründen – auf Rettungsschleusen verzichtet. Sollte es dort einmal brennen, müssten die Fahrgäste einem Feuer davon laufen, ohne Schleusentüren hinter sich schließen zu können. Und sie müssten – ob alt oder jung – zum Teil mehr als vierzig Meter hoch ans Tageslicht steigen, und zwar nach den Berechnungen in einem wahnwitzigen Tempo. Ein geübter Bergwanderer schafft pro Stunde rund 400 Höhenmeter. Hier sollen Mütter mit Kindern, Senioren usw. mit 720 Höhenmetern/Stunde fast das Doppelte erreichen – eine glatte Illusion.

Dass die Planung nicht zu Ende gedacht ist, zeigt der dritte Bauabschnitt besonders deutlich. Bekanntlich soll die S-Bahn in einer großen Kurve unter Haidhausen hindurch fahren, unter dem Orleansplatz halten und dann am Leuchtenbergring wieder die ebene Erde erreichen. Damit wird zugunsten der Express-S-Bahn zum Flughafen die ursprüngliche unterirdische Trasse zur Sankt-Martin-Straße nicht nur ins Ungewisse verschoben, sondern praktisch unmöglich gemacht. Sie müsste nun nämlich auch unter dem künftigen S-Bahn-Tunnel durchtauchen, würde also mehr als fünfzig Meter tief liegen. Eine so unrealistische Version auch nur möglich zu nennen, ist grotesk. Das diskreditiert die gesamte Planung als Stückwerk.

Sie sehen also Bedarf für Nachjustierungen.

Kantke: Nein, ich sehe klare Gründe für die Aufsichtsbehörde, die Planung als Stückwerk zu verwerfen. Für zwei Milliarden Euro ließe sich das gesamte Münchner S-Bahn-Netz und noch mehr ertüchtigen, sogar einschließlich eines neuen Ostbahnhofes. Salzburg bekommt gerade einen neuen, für Schengen-Staaten geeigneten Bahnhof, da der frühere Grenzbahnhof mit seinen veralteten Gleisen auf der Magistrale Paris – München – Wien nicht mehr zeitgemäß war. Er wird 270 Millionen Euro kosten, gut zehn Prozent der für den Münchner Tunnel veranschlagten Summe. Wir schlagen vor, dass statt weiterer Planungen für den zweiten S-Bahn-Tunnel die Stadt München sich mit der Deutschen Bahn, dem Bund und dem Freistaat Bayern zusammensetzt, um den Großumbau Ostbahnhof/Leuchtenbergring voranzutreiben und durch Synergieeffekte mit dem Entwicklungsgebiet an der Friedenstraße das gesamte Bahnhofsumfeld deutlich aufzuwerten.

Sie liebäugeln also weiterhin mit dem Südring, wollen dort aber mit seinen teilweise nur zwei Gleisen vorlieb nehmen. Haben Sie nicht vorhin vorgerechnet, dass das nicht genug bringt?

Kantke: Ich sprach von Schwierigkeiten eines Mischverkehrs von schnellen und langsamen Zügen. Da auf dem Südring eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h gilt, würden S-Bahn, Fernverkehr und Güterzüge dort fast gleich schnell fahren, so dass diese zweigleisige Strecke nicht nur ein Viertel der Kapazität, sondern fast die Hälfte einer viergleisigen Südringstrecke hat. Außerdem ist der Mischbetriebsabschnitt mit vier Kilometern sehr kurz. Pro Stunde und Richtung müssen dort 18 Züge fahren können, wovon sechs auf die S-Bahn entfallen würden. Auf einem so kurzen Mischbetriebsabschnitt sind 18 Züge pro Stunde völlig unproblematisch. Selbst ein langsamer Güterzug, der nur 80 km/h fährt, hat den gesamten vier Kilometer langen Abschnitt bereits vollständig durchfahren, wenn drei Minuten später die nächste S-Bahn folgt. Ein Verzicht auf den viergleisigen Ausbau erspart zudem die völlige Verschandelung des Stadtbildes mit Lärmschutzwänden, so wie in Obermenzing und Allach bereits geschehen. In der Schweiz, zwischen Winterthur und Effretikon, gibt es ein sogar mehr als neun Kilometer langes Gleisstück, auf dem Fern- und S-Bahn-Züge im

Mischverkehr fahren, und zwar mehr als 18 Züge pro Stunde. Was dort funktioniert, ist auch in München zu machen.

Insgesamt plädieren Sie für eine Alternative, die deutlich billiger wäre als der zweite Tunnel.

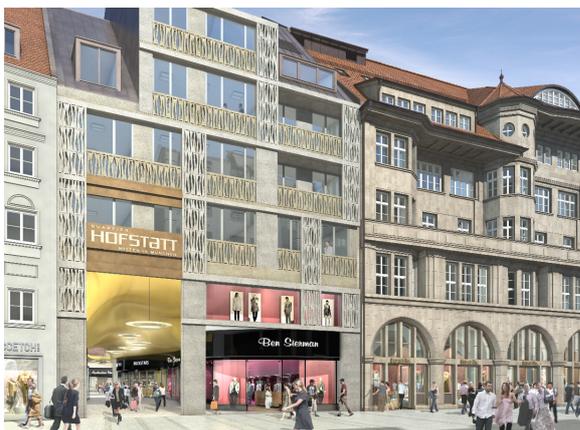
Kantke: Aus gutem Grund. Im Schienenfernverkehr klaffen Planungen und Finanzmittel weit auseinander. Allein beim als vordringlich eingestuften Bedarf fehlen 23 Milliarden Euro, einschließlich des weiteren Bedarfs 40 Milliarden. Nun soll der Tunnel nur dem Nahverkehr dienen. Dafür stellt der Bund bis 2019 2,77 Milliarden Euro bereit. Allein die alten Bundesländer haben aber Projekte für 6,35 Milliarden Euro angemeldet. Die Zweckbindung dieser Mittel für Verkehrsprojekte entfällt außerdem 2014; ab dann können sie auch für andere Investitionen verwendet werden. 2019 läuft das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz völlig aus. Der Löwenanteil der Gelder für den Münchner Tunnel kommt aus Landesmitteln. Im besten Fall reichen sie aus – bei Verzicht allerdings auf sämtliche anderen Nahverkehrsprojekte in Bayern, das heißt bei Verzicht auf einen weiteren Straßenbahnausbau in München, Augsburg und Würzburg, bei einem Verzicht auf den Erdinger Ringchluss, auf den S-Bahn-Ausbau von Berg am Laim bis Markt Schwaben und von Pasing bis Buchenau, den S- und U-Bahn-Ausbau in Nürnberg, die Mobilitätsdrehscheibe in Augsburg und bei Verzicht auf die Beseitigung von eingleisigen Engpassstellen, einer drastischen Kürzung beim behindertengerechten Ausbau der Bahnhöfe, Kürzungen bei den Zuschüssen zur Fahrzeugbeschaffung, bei Zuschüssen zu ermäßigten Schülerfahrkarten u.a. Wer das alles für durchsetzbar hält, möge die teuren Tunnelpläne weiter verfolgen.

Stadtgestaltungskommission billigt Ideen der LBBW und des Architekten Meili:

Fassadenkonzept am Färbergraben findet Beifall der Stadt

Der Umbau der Hofstatt geht voran. Architekturbüro Meili stellte die Fassade am Färbergraben und des Abendzeitung-Nachfolgebaus in der Sendlinger Straße vor.

An den Färbergraben kommt eine Glas-Keramik-Fassade, die den Neubau als Paar zweier voneinander unabhängiger Häuser erscheinen lässt, die aber wie „Zwillingsgebäude“ aussehen werden. An die Nahtstelle der beiden Gebäudeteile kommt der nördliche Eingang der Passage.



Im Nachfolgebau des Abendzeitungs-Gebäudes entsteht der künftige Eingang der Hofstatt-Passagen an der Sendlinger Straße (links), rechts daneben die Fassade, die den „Schreiber-Bau“ ersetzt. Bilder: Meili/Hines/LBBW

Der Investor hat die Kosten und die erwarteten Erträge für das Areal Hofstatt letztes Jahr neu durchgerechnet. Im Sommer 2009 stellte sich außerdem heraus, dass das Erdreich mit Schadstoffen belastet war. Eine vollständige Sanierung des Untergrunds mit entsprechender Bestätigung im Altlastenregister steht kurz vor dem Abschluss.

Die Passage kommt, führt aber nicht mehr durch den Altbau der Süddeutschen Zeitung

Der Passageneingang an der Sendlinger Straße kommt in den Nachfolgebau des ehemaligen AZ-Hauses. Das ergibt zugleich eine Sichtbeziehung über die Dultstraße zum Jakobsplatz. Im Gegensatz zum bisherigen Entwurf wird der Hofstatt-Eingang hier zweistöckig und fällt damit mehr

auf. Die Läden im ehemaligen SZ-Gebäude werden sich künftig zum Innenhof öffnen. Auch dies soll die Attraktivität der Hofstatt steigern und insgesamt mehr Frequenz bringen.

In der Hofstatt entstehen 69 Wohnungen und 19.000 Quadratmeter Büroflächen

In bester Innenstadtlage entstehen auf dem Areal 19.000 Quadratmeter Büroraum – auch für Großmieter mit einem Bedarf von 12.000 qm und mehr eine Rarität in dieser Lage. Der Wohnanteil an der Hofstatt liegt nach wie vor bei 30 Prozent. Für die 69 Wohnungen – darunter acht, die Alt- und Neubaubereiche miteinander kombinieren – liegen nun definitive Grundrisse vor.

Bauherr und Grundstückseigentümer ist weiterhin die Vermietungs- und Verwaltungsgesellschaft Sendlinger Straße GmbH & Co. KG (VVS), eine Projektgesellschaft der LBBW Immobilien. Neu hinzugekommen ist seit letztem Herbst die Hines Immobilien GmbH als Bauherrenvertreter für die kaufmännische und technische Umsetzung.

Über den Zeitplan äußerten sich die Bauherren nicht. Die LBBW hatte schon zuvor einen etwaigen Fertigstellungstermin Ende 2012 als ein „sehr sportliches“ Ziel bezeichnet (wir berichteten). GBr

Initiative für urbanes Mobilitätskonzept in Sendling will weniger Autoverkehr:

Sendling unterwegs macht mobil – auch ohne das eigene Auto

Sendlinger Bürger/innen, die auch anderswo engagiert sind (Genossenschaften, Bezirksausschuss etc.), wollen vor Ort beweisen, dass der Verzicht auf das eigene Auto nicht die individuelle Mobilität einschränkt, sondern im Gegenteil die individuelle Beweglichkeit sogar erhöht. Die Initiative „Sendling unterwegs“ hat sich zum Ziel gesetzt, die Mobilitätsangebote für alle Altersgruppen im Quartier attraktiver zu machen und auszubauen.

Das Auto – es ist *das* Symbol der Mobilitätsgesellschaft. Rund 600.000 Pkws sind in München angemeldet, statistisch besitzt jeder zweite Münchner einen. Doch die Strahlkraft verblasst: Über 95 Prozent seiner „Lebenszeit“ steht ein Pkw herum – das Fahr-Zeug ist eigentlich ein Steh-Zeug. Ein Großteil davon säumt Münchner Straßen, die angelegt wurden, als man an eine Massenmotorisierung noch nicht dachte. Sie blockieren öffentlichen Raum, der viel sinnvoller von der Quartiersbewohnerschaft genutzt werden könnte, auch für nachhaltige Mobilität. Dabei sind die städtischen Verkehrsmaßnahmen seit Jahren – zumindest konzeptionell – darauf aus, den Modal Split, also die Aufteilung der Wege in der Stadt zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV), öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und Fuß- und Radverkehr zugunsten von ÖPNV und Muskelkraft zu erhöhen. Es gibt vielfältige Bemühungen der Stadt, beim vergleichsweise hohen Standard der Verkehrsinfrastruktur den städtischen und regionalen Verkehr sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer zu gestalten, das heißt die Mobilitätsangebote quantitativ und qualitativ weiter zu verbessern und diese mit Öffentlichkeitskampagnen zu begleiten – vielen geht das alles dennoch noch viel zu langsam.



Eine Initiative in Untersendling möchte dies beschleunigen. Einige Bürger/innen wollen vor Ort beweisen, dass der Verzicht auf das eigene Auto nicht die individuelle Mobilität einschränkt, sondern im Gegenteil die individuelle Beweglichkeit sogar erhöht. Die Initiative „Sendling unterwegs“ will die Mobilitätsangebote für alle Altersgruppen im Quartier attraktiver machen und ausbauen.

Dabei gehört Untersendling zu den innenstadtnahen Quartieren innerhalb des mittleren Rings, die durchaus einiges zu bieten haben und verkehrlich bereits gut erschlossen sind: Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen und mittleren Bedarf sind fußläufig erreichbar, es sind kleinteilige Sozialeinrichtungen, eine vielfältige Gastronomie und Erholungsflächen vorhanden; die Innenstadt ist auf Radwegen ebenso gut erreichbar wie die Naherholungsgebiete der Isarauen und des Westparks; die U-Bahnlinien 3 und 6, mehrere Buslinien sowie die S-Bahn am Harras schaffen eine bequeme Anbindung ans MVV-Netz; vom Netzknoten

Harras sind mit der BOB auch viele Punkte im Oberland erreichbar. Etwa drei Viertel des gesamten Verkehrsaufkommens der Bewohner decken diese Mobilitätsangebote ab. 25 Prozent der Wege der Bewohner Untersendlings werden mit dem Pkw zurückgelegt. Das ist der Initiative immer noch zu hoch. Schließlich verschwinden mit geringerer Benutzung die Pkws nicht aus dem öffentlichen Raum. Eine gewisse Entspannung hat das Anfang März gestartete Parkraummanagement gebracht, das den quartiersfremden Park- und Umsteigeverkehr zurückgedrängt und damit den Parksuchverkehr verringert hat.

Die Initiative hat sich vorgenommen, auf drei Feldern erfolgreich zu wirken. Zum einen soll die Pkw-Dichte im Quartier durch Car-Sharing verringert werden. Denn ein Car-Sharing-Pkw ersetzt etwa zehn Privat-Pkws. In Zusammenarbeit mit Stattauto sollen bis Ende 2011 150 bis 200 Bewohner für die Mitgliedschaft beim Car-Sharing-Anbieter geworben werden. Im Zusammenwirken mit dem Bezirksausschuss Sendling (BA 6) sollen dafür 10 bis 20 zusätzliche Parkplätze für Stattauto-Stationen akquiriert werden – auf privaten Grundstücken und durch Umwidmung öffentlicher Parkplätze. Ferner soll die Nutzungsfrequenz der öffentlichen Verkehrsmittel gesteigert werden. Anknüpfend an die Informationskampagne für Neubürger des MVV und des Kreisverwaltungsreferats will die Initiative gemeinsam mit dem Büro für Mobilitätsmanagement des KVR ein Konzept für eine auf das Stadtquartier bezogene Öffentlichkeitsarbeit entwickeln. Damit sollen die Angebote des MVV beworben und optimiert werden. Zudem sollen gemeinsam mit dem BOB-Management attraktive Naherholungsangebote im Oberland entwickelt und beworben werden. Schließlich möchte die Initiative die Zweiradnutzung attraktiver machen. Zusammen mit den zahlreichen Fahrradgeschäften im Quartier und GreenCity sollen zusätzliche Nutzergruppen gewonnen werden, indem etwa Elektrobikes oder Elektroroller in gezielten Aktionen für neue Formen der Zweiradmobilität vorgestellt und erprobt werden.

In mehreren Veranstaltungen im Frühjahr und Sommer hat „Sendling unterwegs“ schon eine Vielzahl von Bewohner/innen angesprochen und über ihr Vorhaben informiert. Dies soll fortgesetzt werden. Bereits heute nutzen über 350 Sendlinger Haushalte das Car-Sharing-Angebot – über 60 neue Mitglieder wurden allein seit Jahresbeginn gewonnen – und machen die Erfahrung, dass die individuellen Mobilitätskosten deutlich sinken, wenn unterschiedliche Mobilitätsformen bewusst in Anspruch genommen werden. Unter Mitwirkung des BA wurde eine weitere Stattauto-Station auf dem Parkplatz eines Einkaufsmarktes eingerichtet. Die Initiatoren von „Sendling unterwegs“ erhoffen sich, dass mit einer sinkenden Zahl parkender Pkws ganze Straßenabschnitte komplett autofrei gemacht und so umgestaltet werden können, dass mit zusätzlicher Begrünung und weiteren Sitz- und Spielgelegenheiten der öffentliche Raum an Aufenthaltsqualität und Sendling damit an Lebensqualität gewinnt. *Kontakt „Sendling unterwegs“: Christian Stupka, Tel. 76 32 29, eMail: c.stupka@wogeno.de* Detlev Sträter

Stadtbaurätin Elisabeth Merk sprach mit Stadtdekanin Barbara Kittelberger:

Kirchenpräsenz nimmt im Stadtbild ab

Zwar beherrschen die Frauenkirchtürme nach wie vor die Silhouette der Altstadt. Weiter draußen aber signalisieren Hochhäuser, die „Kathedralen des Kapitalismus“, wer heute die Stadt definiert. Deshalb ist zumindest die evangelische Kirche froh, wenn sie ihre Präsenz in der Stadt einigermaßen halten kann. An neue Standorte ist nicht zu denken.

Das zeigte sich in einem Gespräch der Stadtbaurätin mit der Münchner Stadtdekanin Barbara Kittelberger am 20. September, dem fünften übrigens in der Merk-Reihe zur Stadtbaukultur im Literaturhaus. Kittelberger bedauerte zwar, dass die evangelische Kirche in der Altstadt nicht vertreten ist – ihre Hauptkirche steht am Sendlinger-Tor-Platz knapp außerhalb des Altstadtrings. Sie findet es aber auch wichtiger, dort vertreten zu sein, wo die Menschen wohnen, in den Stadtvierteln also, und dort den Bürgern in der Kirche ein Stück Heimat zu bieten. Überlegungen, in der Fußgängerzone vertreten zu sein, etwa in einem Kirchenladen, habe es zwar gegeben, aber nicht das nötige Geld für die dort horrenden Mieten. Vereinzelt musste die Kirche auch

das nötige Geld für die dort horrenden Mieten. Vereinzelt musste die Kirche auch schon Gebäude aufgeben. In Freimann wurde eine Kirche abgerissen; es machte Platz für ein Studentenwohnheim. Das galt gerade noch als eine tolerierbare Umnutzung. Kirchen anderen Glaubensgemeinschaften zu überlassen, findet Kittelberger in Ordnung – sie schloss ausdrücklich auch jüdische Gemeinden in solche Überlegungen ein. Gelingen das nicht, müsse man aber eine soziale Nutzung finden. Eine Disco in einer aufgelassenen Kirche wie etwa in Holland – das gilt hierzulande als schlechterdings unmöglich. Eine Idee aus dem Publikum, aufgelassene Kirchen als Ruinen allmählich vom Zahn der Zeit zerfressen zu lassen, fand keinen Beifall. Klar war für Merk jedoch, dass die Dominanz der Kirchen im Stadtbild eher zurückgehen wird, etwa nach dem Muster von Riem, wo sich Protestanten und Katholiken schon aus Kostengründen ein Grundstück teilen und übrigens auch den gemeinsamen Glockenturm. In Kirchengemeinden äußern sich nach Kittelbergers Erfahrungen Menschen, die nicht unbedingt auch auf Bürgerversammlungen gehen. Gemeinden verfügen deshalb nach ihrer Erfahrung über wertvolles Wissen für die Planung der Stadt. Sie warb dafür, von der Stadt deshalb sehr frühzeitig in Planungen aller Art eingebunden zu werden, auch um dieses Wissen mit einbringen zu können. GBr

Auf dem jetzigen Rodenstock-Gelände an der Isar entstehen rund 300 Wohnungen:

Wohnen am Wasser – ein Aufwertungs-Projekt mit Folgen

Das in München ansässige Unternehmen Rodenstock zieht nächstes Jahr von seinem Stammgelände im Dreimühlenviertel ab und pachtet für seine 400 hiesigen Mitarbeiter eine Gebrauchtimmobilie an der Elsenheimerstraße im Westend. Auf dem Areal an der Isar baut und verkauft die Baywobau 300 Wohnungen des gehobenen Standards.



Die Altbauten werden komplett abgerissen. An ihre Stelle kommen sieben- bis achtstöckige Wohnhäuser rund um einen Park, durch den der wieder aus dem Untergrund zu holende Westermühlbach offen an privaten Hausgärten und einer für die Allgemeinheit offenen Uferanlage laufen soll.



An der Auenstraße sind auch drei Läden geplant. Diese Schnorrarchitektur hat in München viele Vorbilder – man wirbt mit der Lebendigkeit des Stadtviertels, trägt jedoch selbst kaum dazu bei.

„Mit diesem Projekt“, urteilte die Süd-deutsche

Zeitung, sei „des Wandel des Schlachthofviertels zur teuren Wohngegend endgültig besiegelt.“ Hier ist die Stadt in der Pflicht, die die Umnutzung genehmigen muss. GBr

Ein Einkaufszentrum am zukünftigen Bahnhof Freiham ist nach wie vor strittig:

Politiker und Bürger fordern einmütig ein dezentrales Konzept

Das ursprünglich geplante Einkaufszentrum nördlich des zukünftigen S-Bahnhofs Freiham könnte sofort gebaut werden und würde bei einer Gesamtgeschossfläche von ca. 50.000 Quadratmeter (MK2 32.000 Quadratmeter plus MK1 16.800 Quadratmeter) in diesem Bereich wohl auch rentabel funktionieren. Doch wem nützt das? Oder schadet es sogar?

Das avisierte Projekt wird von der Bürgerschaft, von den Einzelhändlern aber auch von Vertretern der umliegenden Gemeinden zunehmend in Frage gestellt. Auf einer Informationsveranstaltung „Einkaufen in Freiham“ am 7. September sprachen sich Bürger, Politiker der örtlichen und nachbarlichen Bezirksausschüsse, aber auch alle Bürgermeister der umliegenden Gemeinden für eine dezentrale örtliche Versorgung aus.

Es wird befürchtet, dass ein weiteres großes Einkaufszentrum in Freiham insbesondere auch nach der Eröffnung der Pasing Arcaden (16.000 Quadratmeter Verkaufsfläche im 1. Bauabschnitt plus 8.000 Quadratmeter Verkaufsfläche im 2. Bauabschnitt) viel Kaufkraft abzieht und daher wohnortnahe, bestehende Einkaufsmöglichkeiten existentiell bedroht.

Bewohner sollen zum nächsten Lebensmittelmarkt nicht mehr als 300 Meter laufen müssen

Im 22. Stadtbezirk gibt es schon jetzt zunehmende Leerstände im Einkaufszentrum an der Wiesentfelferstraße in Neuaubing-West, in der Neuaubinger Geschäftstrasse Limesstraße und u.a. in der Aubinger Altostraße. Der Trend setzt sich fort. Die Stadtbezirksteile Lochhausen und Langwied hingegen haben derzeit nur eine fragmentarische Nahversorgung. Parallel steigt stetig der Anteil der Bevölkerung im Alter von über 70 Jahren. Für ältere BürgerInnen und für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen soll ein Lebensmittelmarkt mit mindestens 300 qm Verkaufsfläche in höchstens 300 Metern Entfernung erreichbar sein. Auch deshalb besteht Handlungsbedarf.

Die in Leitlinien formulierten Ziele der Stadt zur Nahversorgung (z.B. Stadtratsvorlage Perspektive München, Stadtteilstudie 2009) sind jetzt schon nicht erreicht und können bei einem weiteren Ladensterben erst recht nicht mehr erfüllt werden. Daraus ergibt sich die klare Forderung, bei der Planung der Versorgung die Gewichte von zentral auf dezentral zu verschieben. Große Fachmärkte hingegen sollten so platziert werden, dass diese einerseits verkehrlich gut erschlossen sind und andererseits die Wohnbevölkerung nicht stören.)

Drei vorrangige Ziele für die weitere Planung von Freiham-Nord

Zur weiteren Planung von Freiham-Nord ergeben sich aus der Gesamtschau folgende Ziele:

- Mehr Dezentralität schaffen, um die Nahversorgung auch in der Zukunft zu sichern,
- Geschäfte des Einkaufszentrums nicht wie derzeit üblich nach innen sondern nach außen ausrichten, um zum S-Bahnhof Freiham für Einwohner, Schüler, Beschäftigte und Kunden einen attraktiven Weg mit Schaufenstern zu schaffen.
- Eine sukzessive Entwicklung zulassen, die es erlaubt, vom S-Bahnhof über die Bodenseestraße entlang der Erschließungsstraße nach Norden den Raum als lebendigen Ort entstehen zu lassen – auch nach Ladenschluss. Dies kann durch Nutzungsmischung mit Gastronomie, Kultur, Sport, Fitness, Kino usw., aber auch mit Wohnungen und Büros erreicht werden.

Dafür braucht es Weitblick und ganz besonders Mut bei der Planung auch im Hinblick auf die bereits sichtbaren soziodemographischen Herausforderungen – auch wenn sich die Konzepte der Gegenwart derzeit für die Investoren durchaus rechnen werden.

Dr. Josef Assal, StR, Vorsitzender BA22

200 Jahre Oktoberfest: Die Theresienwiese braucht endlich eine Runderneuerung

Städtebauliche Einbindung auch nach 25 Jahren brandaktuell

200 Jahre Oktoberfest liegen gerade hinter uns. Wir haben Architektur-Professor Andreas Meck von der Hochschule München gebeten, seine Ideen zur städtebaulichen Neuordnung der Theresienwiese samt Oktoberfest, die er vor 25 Jahren im Rahmen seiner Sonderdiplomarbeit an der TU München entwickelt hat, für uns nochmals publizistisch aufzubereiten. Es zeigt sich, dass viele der damaligen Lösungsvorschläge nach wie vor hoch aktuell sind. Im Folgenden Auszüge aus dem Originaltext von 1985:

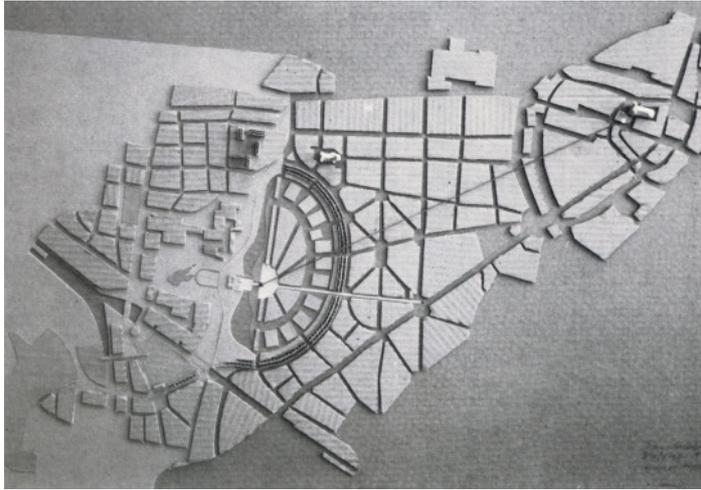
„Die Theresienwiese, weltberühmt als Austragungsort des Oktoberfestes, leistet einen bedauerlich geringen Beitrag zum innerstädtischen Grünraumangebot. Im Flächennutzungsplan von 1984 wird sie als ‚Grünfläche‘ geführt. Ein Größenvergleich mit dem ‚Englischen Garten‘ zeigt, daß die Theresienwiese vom Haus der Kunst bis zum chinesischen Turm reichen würde. Ihre zentrale Lage am südwestlichen Innenstadtrand als möglicher Endpunkt des Westparks und ihre Nähe zu wenig durchgrüntem Wohnquartieren geben Anlass zu dem Vorwurf, daß diese abweisende, außerhalb der Festzeiten ungenutzte Fläche einen stadtstrukturellen Luxus ersten Ranges darstellt.“

„Darüber hinaus ist das Oktoberfest selbst Ansatzpunkt der Kritik. Kein nüchterner Betrachter würde das chaotische Spektakel als ‚Fest mit Charme‘ bezeichnen. Die einfallsbse Anordnung der Zelte und Vergnügungseinrichtungen, schlechte Orientierungsmöglichkeiten, unbefriedigende Festeingänge, insbesondere an der neuen U-Bahnstation ‚Theresienwiese‘ und Probleme der Ver- und Entsorgung sind Besuchern und zuständigen Behörden ein Dorn im Auge. Zwei Wochen ‚Oktoberfest‘ pro Jahr hinterlassen auf der Theresienwiese eine unattraktive, verbrauchte Fläche mit leerstehenden Baracken und über 110.000 m² asphaltierte Straßenfläche. – 1882 wurde von Baurat Voit ein Bebauungsplan für das Wiesenviertel erstellt, um die Theresienwiese gegen den Druck der Grundbesitzer von einer Bebauung freizuhalten. Ausschlaggebend für den Plan, der die heutige charakteristische Nierenform prägte, waren das Oval der Pferderennbahn und eine radiale Anordnung der Festanlage. Heute dominieren fünf Monate Oktoberfest-Auf- und Abbau, Frühlingfest, Zirkus, Christbaumverkauf, ZLF (...) – immer größer werdende Ansprüche an die Theresienwiese. Die vielseitig nutzbare Grün- und Erholungsfläche ist einer einseitig gewinnorientierten Gewerbefläche gewichen. Geblieben sind dagegen die berechtigten Ansprüche der Anwohner auf eine grüne Theresienwiese.“

„Ein dritter Bereich, der städtebauliches Nachdenken erfordert, ist das Umfeld von Bavaria und Ruhmeshalle. Die Anlage mit der von Klenze erbauten Ruhmeshalle für ‚bedeutende bayerische Männer‘ fristet seit Jahrzehnten ein Schattendasein.“

„Einzig eine Neuinterpretation der Theresienwiese, das heißt, ein Verzicht auf die Erholungsfunktion oder die Festnutzung der Fläche würde das Problem der Mehrfach-Nutzung für alle Zeiten lösen. Beides widerspricht der Tradition der Theresienwiese. Was bleibt ist die Möglichkeit, die Theresienwiese in zwei voneinander unabhängige Teile zu gliedern, in eine Erholungsfläche und in eine in sich optimierte Festfläche. Der Entwurf: Die Theresienwiese wird in eine Parkanlage und in eine Festfläche gegliedert. Der Festbereich liegt im östlichen Teil und ist durch die Aufnahme von Achsen und Sichtbezügen an die Stadtstruktur angebunden. Er ist leicht abgesenkt und durch einen Wall und eine Wasserfläche, die den Park während der Festzeit vor Vandalismus schützen soll, definiert und eingegrenzt. Mittelpunkt der radialen Ordnung der Festfläche ist ein Festplatz mit dem Riesenrad als ganzjähriges Charakteristikum. Er liegt auf der Sicht- und Hauptachse Bavaria – Goetheplatz.“

„Für das Oktoberfest, als prominenteste Nutzung der Theresienwiese, hat die Neuordnung der Festfläche folgende Vorteile: Die Zelte werden im Halbkreis entlang des Walls angeordnet. Damit ist zum einen eine vom Besucherstrom unabhängige Anlieferung gewährleistet und zum anderen ist die technische Versorgung und die Zuordnung zu Sanitär- und Sanitätsanlagen optimiert. Die Schausteller und Fahrgeschäfte werden auf den inneren Sektoren untergebracht. Die einseitige



Modellaufsicht des Entwurfs und seine Einfügung ins städtebauliche Raster des Quartiers der Isarvorstadt. Foto: A. Meck



Detailansicht des Gestaltungsentwurfs Oktoberfest-Theresienwiese. Abb.: A. Meck

Trennung in eine Wirtsbuden- und eine Schaustellerstraße entfällt. Die Orientierung ist durch die radiale Ordnung entscheidend verbessert. Die neuen Zugänge nehmen auf die in den letzten Jahren völlig veränderte Besucherzuführung (U-Bahnhof ‚Theresienwiese‘, ‚Poccistraße‘, ‚Goetheplatz‘) Rücksicht und sind als Tore ausgebildet.“

„Der Übergang vom Festbereich zum Park erfolgt an den beiden Wies’n-Museen und über den Festplatz zum neuen Vorplatz von Bavaria und Ruhmeshalle. Der Park erstreckt sich entlang der eiszeitlichen Höhenkante und findet seine Fortsetzung im Westpark. Um den seit Jahren ein Schattendasein fristenden Messepark in den großräumlichen Grün- und Erholungspark einzubeziehen, wird die Straße „Theresienhöhe“ hinter der Bavaria aufgehoben. (...) Ohne Straße gelingt es, das Umfeld von Bavaria und Ruhmeshalle wesentlich zu verbessern, die Messezugänge aufzuwerten (...). Ein See, der mit zwei Kanälen an die Wasserfläche auf der Theresienwiese angebunden ist, unterstreicht den Zusammenhang von Messe- und ‚Bavaria‘ Park und hebt den Freizeitwert.“

„Das Grünkonzept: Platzabfolgen und Achsen. Durch die Neuordnung der Theresienwiese besteht die Chance, einen zusammenhängenden Grün- und Parkgürtel im Westen und Süden der Stadt zu schaffen. Er könnte sich von Laim bis zum südwestlichen Innenstadtrand und, ausgehend von der Theresienwiese, in Richtung Süden über Sendling bis zum Flaucher erstrecken.“

Der Wall: Der Wall beinhaltet die für den Festbetrieb notwendigen Funktionen, wie Behördenhof, WC-Anlagen, Stellplätze, Technik- und Versorgungsräume und erlaubt so maximale Flexibilität und größtmögliche Freiheit der Anordnung auf der Festfläche. Der Stadt gegenüber wirkt der Wall als Schutzwall, der das Fest in seine Schranken weist. Die Promenade auf dem Wall ermöglicht den Anwohnern einen direkten, kreuzungsfreien Weg zum Park und erlaubt die Veranstaltungen von oben zu betrachten und damit ‚über der Sache zu stehen‘.“

Die Diplomarbeit wurde 1985 vom Inhaber des damals betreuenden Lehrstuhls für Städtebau und Regionalplanung, Prof. Dr. Ing. Gerd Albers, ausgesprochen positiv bewertet. Er kommentierte u.a.: „Es ist ein Entwurf entstanden, der einerseits den städtebaulichen Gesamtzusammenhang ins Auge faßt und auf dieser Ebene neue und sinnvolle Beziehungen herstellt, indem er die Theresienwiese mit anderen Grünflächen der Stadt verknüpft, und der andererseits auch auf Organisations- und Gestaltungsfragen im Bereich der ‚Wies’n‘ selbst klare und durchaus nicht realitätsferne Antworten gibt.“

Ich hoffe, der Entwurf vermag auch heute noch Anregung zu einem sinnvollen Diskurs über den Umgang mit der Theresienwiese und ihr Verbesserungspotential trotz inzwischen eingetretener Änderungen in Umfeld beitragen; ist hier doch die ganze Welt zu Gast. Prof. Andreas Meck

Vor einem Vierteljahrhundert wurde der Startschuss zum Isar-Plan gegeben:

Gelungene Isar-Renaturierung

Vor 25 Jahren, am 3. Mai 1985, wurde von der SPD-Fraktion im Münchner Rathaus auf Initiative des damaligen SPD-Stadtrats Wolfgang Czisch, dem heutigen Programmausschussvorsitzenden des Münchner Forums der Antrag zur Isarrenaturierung „Der Isarplan“ vorgelegt. Das bayerisch-münchenerische Schrittmaß zeigt, dass das Gute seine Zeit braucht. Hier ein kurzer Rückblick auf die damaligen Zielsetzungen des Vorhabens „Isar-Plan. Konzept zum Schutz und zur Wiederherstellung, Erhaltung und Erschließung des Isarraumes der Auen und der Hangkanten.“

In der „Begründung“ zu diesem Antrag wird das Ziel genannt, das hinter dem Antrag steht:



*Die Isarbrücken auf einem Gemälde von 1930.
Quelle: Baureferat*

*„Die Isar mit ihren begleitenden Auen ist das wichtigste landschaftsgliedernde Element des Münchner Stadt-
raumes. Dieser Naturraum besitzt herausragende ökologische und kleinklimatische Qualitäten und ist auch der wichtigste Erholungsraum der Münchner Bevölkerung. Dieser Raum mit seinen Leitenwäldern, den Hangkanten und Hangwäldern, den Auwäldern und Flußauen im Talboden hat auch für das gesamte Münchner Klima zentrale Bedeutung. Aus der Klimastudie der TU München ist bekannt geworden, dass die ernsthafte Gefahr besteht, dass bei weiterer Verdichtung der Bebauung an der Isar, vor allem in der Stadtmitte, der Kalt- und Frischluftkeil zwischen der östlichen und westlichen Besiedlung der Innenstadt zusammenbricht und es zu einer großen Wärmeinsel in der Stadt kommt, die die Frischluftzufuhr in die Stadt abriegelt. Mit der um 1900 beginnenden Regulierung, Kanalisierung und dem ingenieurmäßigen Ausbau der Isar ist die Lebendigkeit einem Doppelprofil (bis Reichenbachbrücke) gewichen, das den Isarraum schwer beeinträchtigt hat. Nicht nur die stadtklimatische Funktion der Isar wurde beeinträchtigt, auch die Flora, die sich ständig aus dem verzweigten Isareinzugsgebiet ergänzte, ist verarmt, die Erlebnisvielfalt verkümmert. Es sollten daher große Anstrengungen unternommen werden, um die Isar wieder zu entwickeln und zu bereichern. Mit der IGA 83 (Internationale Gartenbauausstellung 1983, heute Westpark) wurde ein Stadtbereich aufgewertet – die Isar durchfließt die ganze Stadt. Die Isarmetropole sollte sich mit derselben Opferbereitschaft ihrem Fluss zuwenden.“*

Der Isar-Plan bezog sich auf die Tatsache, dass München, viel von seiner Attraktivität der Schotterebene mit ihren eiszeitlichen Hängen, die von Süden nach Norden die Stadt gliedern, und dem natürlichen, alpinen Fluss verdankt. Deshalb sollte dieser natürlichen Lagegunst Münchens stadtplanerisch besondere Beachtung geschenkt werden. Konsequenterweise war der Umgriff

des Isarplans auch über das Hochwasserbett hinaus von den Hangkanten begrenzt.

Wichtige Punkte waren:

- *„Die Sicherung des Landschaftsschutzgebietes der Isar und der Hangkanten vor weiterer Verbauung.“*

- Die schrittweise Wiederherstellung des Wildwasserflusses (unter Hinzuziehung von Wasserbauern) durch Abtragung der Verbauung, wo dies möglich erscheint.
- Aufheben der starren Flussbettbegrenzung und Förderung der freien Flusssdynamik innerhalb der Hochwasserdämme zwischen Großhesselohe und der Reichenbachbrücke.
- Sicherung des Isar-Eiszeithanges an der Nockherstraße durch entsprechende Berücksichtigung im Rahmen der baulichen Neuordnung durch Bebauungspläne.
- Die Verbesserung der Grünvernetzung der Isarauen mit den Stadtvierteln und die Schließung von Grünverbindungen im Isarraum.
- Die Sicherung und Wiederherstellung von Biotop-Bereichen mit größtmöglicher Naturnähe und Ungestörtheit.
- Langfristig weitere Erhöhung des Mindestwasserdargebotes in der Isar.
- Sicherung der Flächen vor Bebauung im Bereich des Grüntales eventuell durch Bebauungspläne entsprechend den gültigen Flächennutzungsplanausweisungen.
- Neuordnung des Gebietes zwischen Schönstraße und Eiszeithang der Isar zwischen Lebscheestraße und Siebenbrunn unter Berücksichtigung von Süd-Nord-Grünzügen mit Querverbindungen zur Isar.
- Neuordnung am Isartalbahnhof unter Berücksichtigung des Grünbestandes und eines Zuganges von der Isartalstraße zu den Isaranlagen.
- Städtebauliche Neuordnung auf der Praterinsel mit der Vorrangigkeit einer der naturräumlichen Situation des Isargebietes angemessenen Grünflächenausstattung....“

Inzwischen ist viel geschehen. Eine erfreulich gute Zusammenarbeit zwischen der Stadt (Baureferat) und dem Staat (Wasserwirtschaftsamt). Ein Arbeitskreis der CSU band auch den Landtag mit ein. Eine gute Öffentlichkeitsarbeit ließ die Münchner an der Entwicklung teilhaben. Nicht so gut steht es um den Schutz, die Wegeerschließung und Begehrbarkeit der Hangkanten und die Bautätigkeit im Isarraum. In Siebenbrunn wurde trotzdem gebaut, der Thalkirchner Bahnhof wird bebaut und das Grüntal ist nicht vor weiterer Bautätigkeit geschützt.

Die urban-grüne Isar in der Innenstadt erlebt eine neue Wertschätzung - bei der 850-Jahrfeier, den Isarfesten und Treffpunkten mit mehr oder weniger spontanen Vergnügungsfesten. Leider ist die Isar in diesem Bereich nur punktuell erlebbar, die andere Seite ganz verborgen und zugewuchert. Noch dominiert der motorisierte Verkehr diesen Raum, das sollte so nicht bleiben. Der letzte Bauabschnitt der Renaturierung ist in Angriff genommen; die Münchner haben den einmaligen Flusspark, der entstanden ist, mit Begeisterung angenommen. Detlev Sträter

Wer den gesamten Beschlusstext zum „Isarplan“-Antrag vom 4.6.1986 lesen möchte, klicke auf die Homepage www.muenchner-forum.de

Heubisch: Kein Zurück für Verlagerung der Innenstadtkliniken nach Großhadern

Wissenschaftsminister Wolfgang Heubisch hat Berichten widersprochen, die Pläne zum Auszug der Universitätskliniken nach Großhadern würden rückgängig gemacht. „Die bisherigen Pläne zur Verlagerung von Innenstadtkliniken nach Großhadern stehen nicht zur Diskussion. Die aktuellen Bauvorhaben in Großhadern – etwa das OP-Zentrum – bestätigen dies. Entsprechende Spekulationen entbehren jeglicher Grundlage.“ Dies gelte auch für die Behauptung, die Frauenklinik in der Maistraße werde weiter betrieben. Im Gegenteil: Die Pläne zur Errichtung eines Mutter-Kind-Zentrums in Großhadern und die anschließende Aufgabe der stark sanierungsbedürftigen Frauenklinik in der Maistraße würden mit Nachdruck vorangetrieben werden. Auch an der Verlagerung weiterer Kliniken, die bisher auf stark sanierungsbedürftigen und verstreut liegenden Flächen in der Innenstadt untergebracht seien, werde festgehalten. Heubisch erläuterte: „Neu sind lediglich die Überlegungen, anstelle des bisher geplanten Ambulatoriums einen Neubau für eine Portalklinik mit ca. 200 Betten für die Grund- und Regelversorgung in der Innenstadt zu errichten. Dadurch wird das bisherige Gesamtkonzept aber nicht in Frage gestellt, sondern vielmehr auf sinnvolle Weise erweitert.“ Das bayerische Kabinett will darüber im Lauf des Jahres beschließen. GBr
Anmeldungen bitte bis 8. Oktober unter plantreff@muenchen.de.

Karl Klühspies diagnostiziert an „Stuttgart 21“ im doppelte Sinne einen

Verlust der Mitte

Stuttgart wird im Bewusstsein von Einheimischen und Fremden vorwiegend und unverwechselbar identifiziert durch sein vom Schlossplatz und Bahnhof geprägtes Zentrum. Ausgerechnet das denkmalgeschützte Identifikationsmerkmal Hauptbahnhof, der sogar den Weltkrieg überlebte, soll nun zerstört werden durch den Abbruch der charakteristischen Seitenflügel und die Verlegung des gesamten Bahnhofareals in den Untergrund.

Die ursprünglich von Professor Heimerl vernünftigerweise vorgeschlagene, nur für den Durchgangsverkehr vorgesehene Untertunnelung soll enorm erweitert werden um eine äußerst fragwürdige städtebauliche Spekulation zu ermöglichen.

Ein identisches, aus dem gleichen Geist geborenes Projekt in München wurde nach genauerer Kalkulation – und öffentlicher Diskussion – von einer offenbar einsichtigeren Stadtregierung stillschweigend begraben. Über den verkehrspolitischen Widersinn dieser aus dem vorigen Jahrhundert stammenden Planungsphilosophie, den Bahnverkehr gänzlich in den Untergrund zu verlegen, ist bereits ausgiebigst diskutiert worden, aber offenbar vergebens.

Hier soll nur noch ins Bewusstsein gebracht werden, dass allein die Kosten des Projektes aus leidvoller Erfahrung auf 10 Milliarden für sechs Minuten Fahrzeitgewinn geschätzt werden müssen und damit für die Öffentliche Hand höher sind, als die gottlob bislang gescheiterte Verscherbelung der Bundesbahn mittels Privatisierung je eingebracht hätte. Wenig erfährt man auch über die Nachfolgelasten, z.B. für den Betrieb und Unterhalt der Anlagen. In München und Wien etwa wurden sie dramatisch unterschätzt.

Auch bezüglich der städtebaulichen Konsequenzen scheint man über kontroverse Rendite-Überlegungen offenbar kaum hinausgekommen zu sein. Man hat noch nicht begriffen, dass oberirdische Bahnanlagen wesentlich zur Identifikation einer Stadt beitragen können, so wie in München, das im Vergleich zu Stuttgart sogar 24 Gleise hat, dessen Hauptbahnhof aus dem Zentrum aber nicht wegzudenken ist.

Alle Versuche in der Vergangenheit, ihn weiter nach Westen hinauszuschieben oder nach Plan München 21 zu versenken, sind gescheitert. Es wird, wenn überhaupt, in Zukunft bestenfalls nur eine 2- bis 3-gleisige unterirdische Verbindung für durchgehende Züge geben. Natürlich brauchen die Stuttgarter keine Belehrungen aus München, doch manchmal lohnt es sich, zum Nachbarn hinüber zu schauen, gibt es doch in beiden Städten so etwas wie Unverwechselbarkeit und Bürgerstolz. Eben das ist in Stuttgart in Gefahr, schwer beschädigt zu werden.

Wenn man die Seitenflügel des denkmalgeschützten Stuttgarter Hauptbahnhofes amputiert, ist *das* Identifikationsdenkmal unwiederbringlich zerstört. Hinter dem übrig bleibenden Torso finden sich keine Geleise mehr. Das ist nur noch sinnentleerte Staffage und erinnert an ein Potemkinsches Dorf. Das versprochene städtebauliche Erlebnis des unterirdischen Bahnhofes wird – typisch für Architekten-Zeichnungen – so leicht, schlank und licht nicht werden, aber das Interesse von Investoren ist auch nicht, den Öffentlichen Verkehr zu fördern. Er dient nur als verheißungsvolles, geldwertes Vehikel dieser Spekulation.

Die Altstadt wird nicht nur eines ihrer wichtigsten und relativ wenigen noch vorhandenen Identifikationsmerkmale beraubt: Allein die Größenordnung des neuen Zentrums – 40 Prozent der Altstadt – bewirkt eine kaum in den Griff zu bekommende Schwergewichtsverschiebung und Dominanz der zur Rentabilität notwendigen Investitionen. Doch was ist, außer dem Verlust der Mitte, von diesem aufgepfropften neuen Zentrum zu erwarten, was kann überhaupt erwartet werden?

Nie zuvor wurde ein Stadtzentrum solchen Ausmaßes in Deutschland konzipiert *und* realisiert. Es gibt kleinere, deren Allerwelts-Look und Öde ihre Macher offenbar schon als überfordert auswei-

sen. Wie sollte es auch anders sein, wenn man ein Zentrum dieser Größenordnung unter *einer* ökonomischen Prämisse (nach dem ersten volkswirtschaftlichen Prinzip des Herausholens, was herauszuholen ist), nach *einer* gerade vorhandenen politischen Konstellation, nach *einer* generellen städtebaulich-architektonischen Mode und Auffassung, in *einer* Generation, für *eine* privilegierte Gesellschaftsschicht von Investoren, für *einen* gerade herrschenden oder auch bloß vermuteten Bedarf konzipiert oder konzipieren muss, weil der Zeitgeist nach wie vor Wachstum und Größe um jeden Preis verlangt. Das mag polemisch klingen, ist aber Realität.

Diese Aufzählung impliziert bereits das nicht lösbare Problem heutiger Stadtplanung: Das über Jahrhunderte gewachsene Stadtzentrum wird relativ kurzfristig großflächig umstrukturiert und überfremdet, weil die Überdimensionalität die menschliche Phantasie überfordert und das eingesetzte Kapital sich schnellstmöglich amortisieren muss.

Doch woher soll die für Städte und Bürger so notwendige und für die Existenz einer Stadt langfristig entscheidende, unverwechselbare Individualität und Vielfalt kommen, wenn die Identifikationsmöglichkeiten laufend verschwinden und die neuen Gegebenheiten zwangsläufig internationale Monotonie und Langeweile oder Problemgebiete implizieren und somit die Identifikation der Bewohner mit ihrer Stadt und das Aufkommen von Heimatgefühl verhindern? Woher soll Bürgerbewusstsein kommen, wenn eine Stadt beliebig austauschbar wird? Man braucht nur die bereits westlich des Bahnhofs gebauten Strukturen zu betrachten, um zu ahnen, was den Stuttgartern mit „Stuttgart 21“ blühen würde.

Die vorgesehenen Wohnbauten werden sich die wenigsten Stuttgarter leisten können, und so wird nebenbei auch eine evtl. nicht unbedingt wünschbare Überfremdung der einheimischen Kultur befördert. Scheitert das Projekt an fehlenden Investoren, bleibt neben den Schulden eine zentrumsnahe Brache, die man allerdings zur Erweiterung des Schlossparks nutzen könnte.

Somit bedeuten diese Pläne, abgesehen von den unglaublichen Kosten bei marginalem Nutzen, den Abschied von einer liebenswerten Stadt und ihren Ersatz durch eine vermutlich weitgehend fremde, neue Allerwelts-Metropole – ein anderes Stuttgart, das man so schnell wieder vergisst, wie man es geschäftlich besuchen musste.

Karl Klühspies

Für Baugemeinschaften gibt es in München laut Planungsreferat genügend Platz

Das Forum für Baugemeinschaften München e.V. hat sich darüber beklagt, dass die im 4. Bauabschnitt Ackermannbogen für Baugemeinschaften vorgesehenen Flächen nicht ausreichen.

Es spricht von mindestens 20 Baugemeinschaften mit ca. 500 Familien, die sich auch schon beworben hätten. Vorgesehen seien aber nur 25 Wohneinheiten. Stadtbaurätin Elisabeth Merk widersprach: Für Baugemeinschaften sind – nachdem der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 22.09.2010 keine andere Aufteilung beschloss – 27,56 Prozent der gesamten Wohnbauflächen des 4. Bauabschnitts Ackermannbogen vorgesehen.

Im Vergleich mit dem genossenschaftlichen Wohnungsbau ist der Anteil gut doppelt so groß. Die den Baugemeinschaften zugeordneten Flächen ermöglichen den Bau von ca. 130 Wohnungen. Das Planungsreferat schreibt demnächst auf der ehemaligen Funkkaserne (ca. 1.500 Wohnungen) und im 4. Bauabschnitt der Messestadt Riem (ca. 860 Wohnungen) große Baugebiete aus.

Dort, so das Referat, „werden sich umfangreiche Betätigungsfelder für die Realisierung von Baugemeinschaftsprojekten ebenso wie für genossenschaftlichen Wohnungsbau auftun.“ Ende 2011 steht dann auch die Ausschreibung des Geländes der ehemaligen Prinz-Eugen-Kaserne an, für die bereits aus beiden Zielgruppen ein großes Interesse bekundet wurde.

Der Büchner-Preisträger Martin Mosebach sagt über den heutigen Städtebau:

„Unsere Städte sind kollektive Kunstwerke – gewesen“

Mit einem furiosen Beitrag eröffnete der Frankfurter Schriftsteller Martin Mosebach das internationale Symposium „Zwischen Traum und Trauma - Die Stadt nach 1945“ im Sommer an der Hochschule für Bildende Künste in Braunschweig. Vielleicht musste es ein Künstler von außerhalb der architektonischen „Zunft“ sein, um so deutlich werden zu können. Seine Rede vom 28. Juni erschien auf faz.net. Sie finden sie auch auf der Website des Münchner Forums. Nehmen Sie sich die Zeit für diese Lektüre. Hier ein Auszug:

„Architekten und Stadtplaner ersehne und beschwöre ich, die sich in den Kataster unserer alten Städte versenken und die einsehen, dass die Kleinteiligkeit dieses Katasters, diese Häuserfronten, die so breit sind wie ein kräftiger langer Holzbalken, der Straße etwas von der flüssigen Beweglichkeit eines Kettenpanzers geben, der sich an den Körper schmiegt. Die wissen, dass ein Eingriff in diesen Kataster ein Angriff auf das organische Straßengeflecht ist, und die deshalb sogar wagen, solche Angriffe in der Wiederaufbauzeit, solche Gefühllosigkeiten rückgängig zu machen. Ganz besonders aussichtslos ist die Forderung nach Stadtplanern und Politikern, die für ihre Stadt ein striktes Materialgebot aufstellen: die begreifen, dass das kollektive Kunstwerk Stadt eine rigide Vorschrift, was das Material angeht, braucht.“

Im kollektiven Kunstwerk Stadt ist das richtige Material wichtiger als gute Architektur

„Es ist eine schreckliche Einsicht für Architekten, aber eine Wahrheit: Im kollektiven Kunstwerk Stadt ist das richtige Material, der zur Region gehörende Stein bei weitem wichtiger als gute Architektur. Es bedarf ohnehin für eine Straße keiner Meisterwerke, sondern vor allem die Demut, sich dem Vorhandenen bescheiden einzufügen und die vorgegebene Atmosphäre möglichst wenig zu stören. Ich ersehne Architekten, die ihren Geschmack bis zu dieser Demut entwickelt haben. Stadtplaner und Bauausschüsse betragen sich heute wie die zu verrücktem Geld gekommenen Investmentbanker, die von New York bis Moskau alle einen Damien Hirst oder einen Andy Warhol haben müssen, und verschreiben ihren Städten in diesem Geist einen Gehry, einen Libeskind, einen Foster oder Meier, anstatt zu begreifen, dass es nicht die Solitäre sind, die die Stadt machen, sondern das Ensemble und dass ein x-beliebiges Backsteinhaus einer Stadt einen größeren Dienst erweisen kann als die tollste auf dem grünen Rasen gelandete fliegende Untertasse.“

Was geschähe, wenn es sich steuerlich nicht mehr lohnte, Wegwerf-Architektur zu bauen?

„Gegenwärtig können die Baukosten eines Geschäftshauses höchstens zwanzig Jahre lang abgeschrieben werden, danach ist das Gebäude im Grunde abbruchreif und reißt jedenfalls ein Riesenloch in die Bilanz. Müsste es in einem Gemeinwesen, das auf sich stolz ist, nicht eigentlich so sein, dass billiges auf die nächsten zwei Jahrzehnte berechnetes Bauen steuerlich nicht nur nicht ermutigt werden sollte, sondern eigentlich bestraft werden müsste? Was geschähe, wenn es sich einfach nicht mehr lohnte, Wegwerf-Architektur zu bauen oder besser, weil bauen dafür ein viel zu edles Wort ist, hinzurotzen? Wäre es vielleicht doch noch möglich, durch bloße finanzielle Erpressung zu menschenwürdigeren Städten zu gelangen?

Was mir deshalb erstrebenswert scheint, obwohl ich an den Chancen dieses Vorhabens zweifle, wäre, dass einige Architekten und Stadtplaner aus ihrer Selbstzufriedenheit erwachen; dass es einige Architekten und Stadtplaner gebe, die mit Reue und Abscheu auf das blickten, was sie bis dahin als ihr Lebenswerk zu bezeichnen gewohnt waren. Ich glaube an die Wirksamkeit geistiger Akte - und ich glaube an die Verwirklichung jedes Einzelnen mit dem großen Ganzen des Volkes und daran, dass das, was ein Einzelner denken kann, auch den vielen anderen nicht grundsätzlich verschlossen ist.“

Martin Mosebach

Zum Tod von Hans-Günter Naumann



Hans-Günter Naumann begann im Jahr 1969 beim neugegründeten Münchner Forum als das zu arbeiten, was landläufig „Geschäftsführer“ heißt. Doch lautete die Bezeichnung seines Amtes laut Satzung „Sekretär“. Gemeint war damit selbstverständlich der Sekretär im Sinne der Parteien oder Gewerkschaften. Das Wort war in jener Zeit der Basisbewegungen, der Hochblüte des Gleichheitsprinzips nicht von ungefähr gewählt. Der Sekretär drängt sich nicht vor, dem Wortsinn nach ist er ein „im Geheimen Tätiger“, und in der praktischen Bedeutung ist er, wenn alles glückt, ein „Ermöglicher“.

Das Münchner Forum mit seinen verschiedenen Gründungsinstitutionen, individuellen und korporativen Mitgliedern und ab einem sehr frühen Zeitpunkt verbunden mit der Stadt, doch auf geheimnisvolle Weise seine Eigenständigkeit wahrend, war – ganz im Sinne der damaligen Jahre – ein höchst diffiziles Mobile, permanente Bewegung und Seismograph des äußeren Geschehens.

Und Hans-Günter Naumann, der eher Schweigsame, der Mann mit dem fein distanzierten Humor, der war der Sekretär des Münchner Forums. Einen besseren, uneigennützigeren und persönlich bescheideneren Förderer der Ziele hätte man kaum finden können.

Das Münchner Forum in jenen Tagen eines gesellschaftlichen Aufwachens in Deutschland war – diesen Gedanken verdanke ich Florian Sattler – eine Antwort auf eine Krise, Krise des Städtebaues, Krise der vermeintlichen Selbstverständlichkeiten der damaligen Lebensformen. Und wenn das Forum eine Antwort darauf war, dann war Hans-Günter Naumann nicht der Wortführer, sondern der leise Stichwortgeber.

Derjenige, der nicht nur im direkten Gespräch, sondern auch oft in kurzen, prägnanten Telefonaufnahmen die unwahrscheinlichsten Verbindungen heterogener Temperamente zustande brachte. Und diese machten dann durch Rede und Gegenrede den Münchnern und vielen darüber hinaus klar, was Stadt nach der zunächst unreflektierten Zeit des Wirtschaftswunders war, was es aber auch sein konnte – oder hätte werden können. Zuallererst München, doch München immer auch als Beispiel für viele.

Hans-Günter Naumann, 1935 in Rathenow im Havelland, einem Kerngebiet Brandenburgs, geboren, verkörperte mit seinem ganzen Leben, mit seiner Persönlichkeit, seiner Ausstrahlung etwas, das es nur noch in Lesebüchern zu geben schien: eine Form von Bescheidenheit, die „preußisch“ zu nennen damals gar nicht und heute erst wieder allmählich in die Zeit passte und passt. Ein „Ich dien“ mit selbstverständlich-stiller Noblesse. Immer trat er hinter der Sache zurück, und sehr oft, ja meist überließ er anderen Menschen den Schritt in die vordere Reihe. Ein Freund dem Freunde, und dies bitte ohne allzu viele Worte! Süddeutsch-barocke Elogien anzuhören war seine Art nicht. Als der Schreiber dieser Zeilen 1979 Hans-Günter Naumanns Arbeitsplatz und Arbeitszimmer übernahm, hing an der Innenseite der Tür eine große Landkarte, eine Karte der seit 1965 bis dahin in Bayern eingestellten Eisenbahnlinien, übrigens bereits damals nicht wenige. Das war der Verkehrswissenschaftler in dem Diplom-Volkswirt Hans-Günter Naumann, und das war der gesellschaftlich engagierte, dem Sozialen zugewandte Mensch. Denn er wusste schon damals, dass Abbau öffentlichen Guts ein Raubbau am Ganzen ist. Doch auch dies durchaus undogmatisch vertreten, eher im Stil eines *Parlando*. Die Karte blieb übrigens die ganze Zeit meiner Arbeit fürs Forum an diesem Platz.

Hans-Günter Naumann, der stille Krisenbewältiger. Und doch der homo politicus, der über einen Umweg, nämlich den Liberalen Studentenbund an der Münchner Universität, und über den großen Talentsucher Waldemar von Knöringen zur SPD gekommen war. Wie Peter Glotz; wie Wolfgang Langenbacher, der spätere Publizistikprofessor. Noch eine andere große Krise, Krise eines wichtigen Teils im Gemeinwesen München, hat er nach seiner Zeit im Münchner Forum zu lösen vermocht, auch wenn dies alles, da dem Politischen zugehörig, nicht mehr in die Betrachtungsweise eines Münchner Forums gehört. Dennoch sei es als beispielhaft hier erwähnt: Es war die

Kunst, wie er die völlig zerrissene Münchner SPD wieder mit sich selbst in Frieden gebracht hat. Und das völlig unspektakulär und scheinbar undramatisch. Gesteht man zu, dass das Befinden einer großen Volkspartei nicht nur deren eigene Angelegenheit ist, sondern auch für das Ganze der Stadt Bedeutung hat und selbst die politischen Gegner, denken sie nur ausreichend nach, nicht unberührt lassen kann, dann haftet einer solchen Aussage nichts Parteiliches mehr an. Bis 2003 durften wir Hans-Günter Naumann im Programmausschuss des Münchner Forums wissen, sein Rat und seine Erfahrung haben über die Jahre vielfach und unaufdringlich geholfen. Noch 2005 war er aktiv in der Gruppe mit Georg Kronawitter zum Bürgerentscheid gegen unbegrenzte Hochhäuser. Auch hier war er ein kluger Ratgeber, der sein Engagement ins Argument umwandeln konnte. Der Erfolg gab ihm recht

Es ist dann allmählich still geworden um ihn. Nicht alle, die über ihr Leben verteilt da und dort von diesem *Sekretär* Hilfe oder Anregung erfahren haben, aber auch kritisch-konstruktive Fragen aushalten mussten, waren sich in diesen Zeiten klar, was dieses Gegenüber für sie war. Als er vor einigen Tagen, knapp vor seinem 75. Geburtstag, starb, da, so meine ich, wusste ein jeder, der jemals mit ihm zu tun gehabt hatte, wen er da verloren hatte.

Es gibt neben den Worten aber auch eine Ehre der Stille. Wenige nur haben sie so verdient wie Hans-Günter Naumann. Dr. Oskar Holl

Veranstaltungshinweise

Dienstag, 26. Oktober 2010, 19 Uhr, Import-Export, Goethestraße 30.

Der Weyarner Weg zur Bürgergesellschaft

In Weyarn wird nicht mehr über die Köpfe der Bürger hinweg entschieden. Fähigkeiten, Ideen, Wünsche und Bedürfnisse der Einwohner werden über Bürgerwerkstätten und Arbeitskreise in die politischen Prozesse eingebunden. Verantwortung wird delegiert, Engagement wird möglich und Politikverdrossenheit mutiert zum Fremdwort. Es entsteht ein ‚Wir‘-Gefühl im basisdemokratischen Sinn. Darüber berichtet Michael Pelzer, erster Bürgermeister der Gemeinde Weyarn, in einer Veranstaltung des Münchner Forums. Er schildert den Werdegang, die Bausteine und den Erfolg dieses außergewöhnlichen, seit 2008 realisierten Projekts. Es hat die Auflösung ‚alter‘, fest gefahrener Machtstrukturen zum Inhalt und weckt innovative Kräfte Einzelner. Michael Pelzer versteht sich zugleich als Motivator und Multiplikator für diese Form der emanzipierten Bürgergesellschaft. Eintritt frei.

Veranstalter: Münchner Forum in Kooperation mit der Ev. Stadtakademie und Import-Export

Mittwoch, 13. Oktober, 19.30 Uhr, Bayerisches Schnitzel- und Hendlhais, Limesstraße 63:
Forum 22 – **Schule als Bildungsknotenpunkt im neuen Stadtteil Freiam.**

Mit:

- Angelika Laumer und Martin Göb (MLLV)
- Wolfgang Brehmer, Schulreferat
- Werner Nüssle / Volker Hausdorf, Sozialreferat
- Nicola Kummer, SHB Pasing
- Dr. Johanna Gronenberg, Elternbeirätin
- Keti Saner, StadtschülerInnenvertreterin

Veranstalter: Bezirksausschuss 22, Landeshauptstadt, Münchner Forum, MLLV, REGSAM.

Montag, 08.11.2010, 17-21 Uhr

Exkursion: München bei Nacht - eine kleine Schule des Sehens

Veranstalter: Münchner Forum, Führung: Agnes Förster, Katrin Rohr

Teilnehmerzahl: maximal 50, Unkostenbeitrag 10 EUR (Bus, Aufzug Olympiaturm).

Anmeldung unter: info@muenchner-forum.de

Treffpunkt wird bekannt gegeben