



FOTO: HEIMATARCHIV PERLACH



Themenswerpunkt:
Öffentlicher Verkehr, Schienenverkehr und Verknüpfungen

Inhalt:



Verkehrsentwicklungsplanung heute am Beispiel der LH München	2
Mitten hinein und außen herum – München und seine Schnellbahnen	3
Am Anfang war der echte Verbund – kleiner historischer Abriss zum Münchner Verkehrsverbund	6
U-Bahnen auf S-Bahngeleisen: Provokation oder Befreiungsschlag?	8
Mit dem Rücken zur Wand – Expertengespräch zur Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs in München auf Radio Lora	12
Nach München einschweben mit dem MWV: eine Seilbahn statt Tram im Osten der Stadt?	14
Einstiegsportale für die U- und S-Bahn? Wie man den ÖPNV taktvoller machen könnte	17
„Wie bewältigen München und das Umland das Wachstum? Streiten über einen gemeinsamen Weg“	18
Veranstaltungshinweis	20
Debatte Konzertsaal: „Die dümmste Lösung“	21
Debatte Konzertsaal: Auf Standortsuche: Ein Konzertsaal für den Bayerischen Rundfunk	22
Arbeitskreise im Februar	23
Einladung zum Flaucher-Dialog 2015	24

Liebe Leserin, lieber Leser,

in dieser Ausgabe der Standpunkte beleuchten wir das Thema öffentlicher Verkehr, Schienenverkehr und deren Verknüpfungen mit höchst unterschiedlichen Beiträgen. Vom braven amtlichen Statement spannt sich der Bogen bis zum Bericht über ein Seilbahnprojekt vom S-Bahnhof Engelschalking zur Messe Riem („ja spinnen die denn?“), der beim Lesen von Satz zu Satz spannender wird.

Querdenken, das Denken in Alternativen, das ist es, was in München bei der Fortentwicklung des öffentlichen Verkehrs seit Jahrzehnten von fachkundigen Initiativen eingebracht wird. Diejenigen, die entscheiden, stellen dem oft „alternativlose“ Planungen gegenüber, die dann scheitern (2. S-Bahn-Stammstrecke), um über Jahre hinweg enorme Kosten und Stillstand zu produzieren. So gesehen ist dieser Themenschwerpunkt ein Plädoyer für eine kreative und vernetzte Verkehrspolitik beim ÖV, dafür dass öffentlicher Nahverkehr und Stadtentwicklung Hand in Hand vorankommen zur Lösung der dringlichen Aufgaben einer Stadt, die in Gefahr ist, unter der Lawine ihres eigenen Erfolgs verschüttet zu werden.

Das Thema 3. Konzertsaal lässt uns nicht los: Die Wortmeldungen werden immer zahlreicher, die Schärfe der Statements nimmt zu. Objektiv gesehen hat München dringendere Probleme, emotional ist das aber ein aufgeladenes Thema von hoher Symbolkraft. Deshalb begleitet das München Forum die Debatte und gibt kontroversen Ansichten in diesen Standpunkten Raum.

Viel Freude beim Lesen wünscht Ihnen das Redaktionsteam der Standpunkte

HELMUT STEYRER

1. VORSITZENDER DES PROGRAMMAUSSCHUSSES DES MÜNCHNER FORUMS

Impressum

23

Verkehrsentwicklungsplanung heute am Beispiel der LH München

Auf dem Weg ... Verkehrsentwicklungsplan 2030+

Die Verkehrsplanung wachsender Metropolräume wie München steht vor großen Herausforderungen. Die für die nächsten 20 Jahre prognostizierten deutlichen Zuwachsraten bei der Einwohner-, aber auch bei der Arbeitsplatzentwicklung sowie die großräumigere Ausdehnung von Pendlerströmen lassen erwarten, dass höhere Verkehrsmengen über die Stadtgrenze im Bereich des Individual- wie öffentlichen Verkehrs ein- und ausströmen.

Gleichzeitig sind die Netze bereits heute zumindest zu Spitzenzeiten überlastet. Der in seinen Auswirkungen für München gravierende demographische Wandel, die Problematik des Klimawandels und strengere Normen im Bereich der Immissionsbelastung setzen Themen wie Barrierefreiheit und Nahmobilität, CO₂-Einsparung, Luftreinhaltung und Lärmschutz auf die Agenda. Immer mehr setzt sich angesichts dieser Herausforderungen die Auffassung durch, dass Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung noch stärker integriert betrachtet werden müssen.

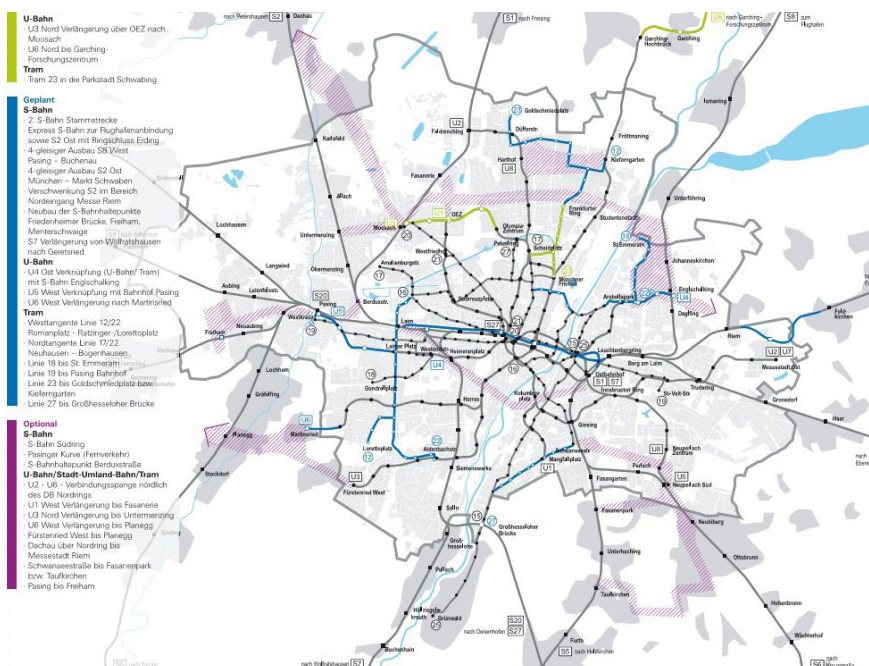
Das Münchner Stadtentwicklungskonzept „Perspektive München“, das neben dem Grundsatz der Urbanität vor allem dem Prinzip der Nachhaltigkeit verpflichtet ist, gibt den Rahmen der Verkehrsent-

wicklungsplanung in München vor. Qualifizierte Innenentwicklung in einer Stadt der kurzen Wege sowie eine stadtverträgliche Verkehrsbewältigung stellen für die Verkehrsplanung grundlegende Leitlinien dar, um eine nachhaltige Mobilität für alle zu erhalten und zu verbessern. Der aktuell gültige Verkehrsentwicklungsplan mit seinem Handlungs- und Maßnahmenkonzept betont auf dieser Basis neben investiven Maßnahmen im ÖPNV, im fließenden Individualverkehr und im Wirtschaftsverkehr auch eher „weiche“ Maßnahmen, wie Konzepte für den ruhenden Verkehr, das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, aber auch Strategien für die Nahmobilität, den Fahrradverkehr und das Zu-Fuß-Gehen.

Zukünftig muss der Blick noch stärker über die Stadtgrenze hinaus gerichtet werden, da Verkehrs-

ströme nicht an Stadtgrenzen enden. Die Verkehrsentwicklungsplanung ist als integrierter Bestandteil der Stadt- und Regionalentwicklung zu betrachten; München und die Region sind als Einheit zu sehen. Angesichts der prognostizierten Strukturentwicklung sind Lösungsansätze vordringlich in den Stadt-Umland-Beziehung zu suchen. Ein integriertes Siedlungs- und Mobilitätsleitbild sollte langfristig räumlich und gestalterisch entwickelt werden. Dabei ist für die Erreichbarkeit der internen und externen Ziele Münchens – und damit für die Mobilität der Bevölkerung – die Erschließung durch den öffentlichen Verkehr die Grundvoraussetzung für eine künftige qualitätsvolle Stadt- und Regionalentwicklung.

Verkehrsentwicklungspla-



Maßnahmen für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) – Schienennetz Stand. 2006 (s. Ordner Abbildungen)

Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Referat für Stadtplanung und Bauordnung der LH München

<http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Verkehrsentwicklungplan-VEP-2006.html>

nung ist zukünftig weniger als das Aufstellen eines für Jahre gültigen Plans mit festgelegten Zielen, die innerhalb eines gewissen Zeitraums abzuarbeiten sind, denn als kontinuierlicher Prozess zu verstehen. Experimentell werden in Modellquartieren neue Mobilitätskonzepte und -bausteine getestet und dann, falls sie sich dort bewähren, modifiziert auf andere Räume übertragen. Dabei gilt es, auf der Handlungs- und Maßnahmenebene das jeweils Spezielle der Gebiete bzw. Gebietskategorien zu beachten:

Für innerstädtische Quartiere können ganz andere Konzepte und Bausteine gewählt werden als für den Stadtrand, ebenso für ein gut erschlossenes Quartier des direkten Umlands andere als für ein eher peripheres Gebiet im weiteren Stadt-Umland. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) wird damit zu einer Art handlungsleitender Prozess, zu einem Baukasten innovativer Elemente, deren Kombination und Anwendung jeweils ortsspezifisch angepasst im Rahmen eines partizipativen Prozesses mit Bürgern und Stakeholdern neu ausgehandelt wird.

Dabei gilt es, einige grundlegende Prinzipien zu beachten: Neben dem unabdingbaren Ausbau des „Rückgrats“ des Münchner öffentlichen Verkehrs, der zentralen S-Bahn-West-Ost-Achse, ist eine an den Schienenachsen orientierte Siedlungsentwicklung bei gleichzeitiger Entwicklung tangentialer ÖV-Verbindungen am Stadtrand sowie im Umland nötig. In den Stadtquartieren sowie in den Gemein-

den der Region muss zudem die Nahmobilität und die Barrierefreiheit deutlich gestärkt werden und ein für alle leicht zugängliches Angebot zur intermodalen Vernetzung durch den Ausbau von Umsteigeknoten zwischen ÖV und nachhaltigeren Formen des Individualverkehrs (z.B. Fahrradverkehr, Public Bikes, E-Car-Sharing etc.) geschaffen werden. Damit können auch bereits bestehende Siedlungsgebiete in der Region, die nicht wirtschaftlich tragfähig rundum-die-Uhr durch den ÖV erschlossen werden können, für eine nachhaltige Mobilität attraktiv gemacht werden.

Globale Herausforderungen wie Klimawandel, Energie- und Ressourcenknappheit, Flächenverbrauch und demographischer Wandel erfordern neben globalen Lösungsansätzen auch regionales Handeln im Bereich Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Um die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts zu bewältigen, müssen die Kooperationsformen auf regionaler Ebene intensiviert und noch handlungsfähiger gemacht werden.

HORST MENTZ

Horst Mentz ist Leiter der Verkehrsplanung (HA II/3) im Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München

Mitten hinein und außen herum – München und seine Schnellbahnen

Empört und entsetzt reagierten im Jahr 1878 die Landleute im Hachinger Tal, als über die neu erbaute Großhesseloher Brücke schnaubend und zischend ein Dampfross einen Zug durch ihre Äcker und Wiesen zog. Wenige Wochen später stürzten sich die Bäuerinnen und Bauern mit Vergnügen in die Wagen, als dann noch von Giesing der Fasangarten und 1904 Höhenkirchen und Aying über Perlach flugs erreichbar wurden. Unsere Vorväter hatten dabei vorausschauend geplant: Mit dem steigenden Verkehrsbedarf war ein zweites Gleis nach Holzkirchen möglich, nur auf der Trasse von Giesing über Perlach und Aying zur Kreuzstraße müssen sich Berufspendler, Schüler und Ausflügler auf der auch 2015 noch eingleisigen Strecke mit eingeschränkten Fahrplänen und häufigen Verspätungen der S7 abfinden. Oder sie nehmen gleich das Auto in die Stadt.

Die Straßen der Innenstadt sind regelmäßig verstopft und verschmutzt durch den Autoverkehr, die öffentlichen Plätze werden mit geparkten Wagen zugestellt, für Begegnungszonen bleibt kaum Raum. Automobilhersteller wollen uns mit geteilten Elektroautos begeistern, aber die sind oft zu breit, brauchen ebenfalls Stellplätze und erzeugen Abrieb

von Reifen und Bremsen und auch noch künstliches Geräusch.

München hat seit den Olympischen Sommerspielen im Jahr 1972 ein damals vorbildliches System einer Stadtschnellbahn durch Verbindung der Vorortbahnen links und rechts der Isar mit einem S-Bahn-Tunnel vom Hauptbahnhof unter dem Marienplatz

zum Ostbahnhof mit mehreren Zwischenstationen eingerichtet. Für die Nord-Süd-Verbindungen wurden U-Bahn-Stammstrecken gebaut und in den Jahrzehnten danach an die S-Bahn-Außenäste herangeführt. Auch in Pasing und Englschalking soll das noch gelingen.

Ungeachtet der Unkenrufe vieler Skeptiker in den letzten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts hat sich die Wirtschaft in der Landeshauptstadt kräftig entwickelt, die topografische und kulturelle Attraktivität zieht immer mehr neue Bewohner in die Stadt. Und kaum zu glauben: die Geburtenrate nimmt erheblich zu. Stadtplaner und Stadtpolitiker glaubten zwar, dass München bereits eine recht große Bebauungsdichte hat und dass sich innerhalb der Gemarkung der Stadt nur noch vereinzelt freie Baugrundstücke fänden. Die Landkreis-Kommunen im Umland im und in der Region nutzen aber ihre Standortvorteile nahe der Metropole, siedeln Wirtschaftsunternehmen



100 Jahre Bahnhof Perlach 2004

FOTO: HEIMATARCHIV PERLACH

heute und bei weiterem Wachstum der Stadt deren Leistungsgrenzen.

Bislang haben die Bahn für den S-Bahn-Betrieb und die Verkehrsgesellschaft der Stadt (MVG) über die U-Bahn die Meinung gepflegt, jeder Zug und jeder Reisende müsse erst einmal zum Hauptbahnhof und zum Marienplatz wollen, um dort in die Bahn zu ihrem eigentlichen Ziel umzusteigen. Dabei übersieht man geflissentlich, dass für einen Großteil der Ziele die Fahrten über eine Außenstrecke weniger Umsteigen und kürzere Reisezeiten bringen könnten. Und man stellt intransparente Berechnungen an, dass ein Tunnel parallel zur Stammstrecke der S-Bahn in 40 m Tiefe unter der Innenstadt eine Entlastung der Strecke und Reisezeiteinsparungen bringe.

Unsere Vorväter haben vorausgedacht und uns ein Trassenetz überlassen, das nicht nur als Stern den Zugverkehr von den Außenästen zur Innenstadt ermöglicht, sondern auch als



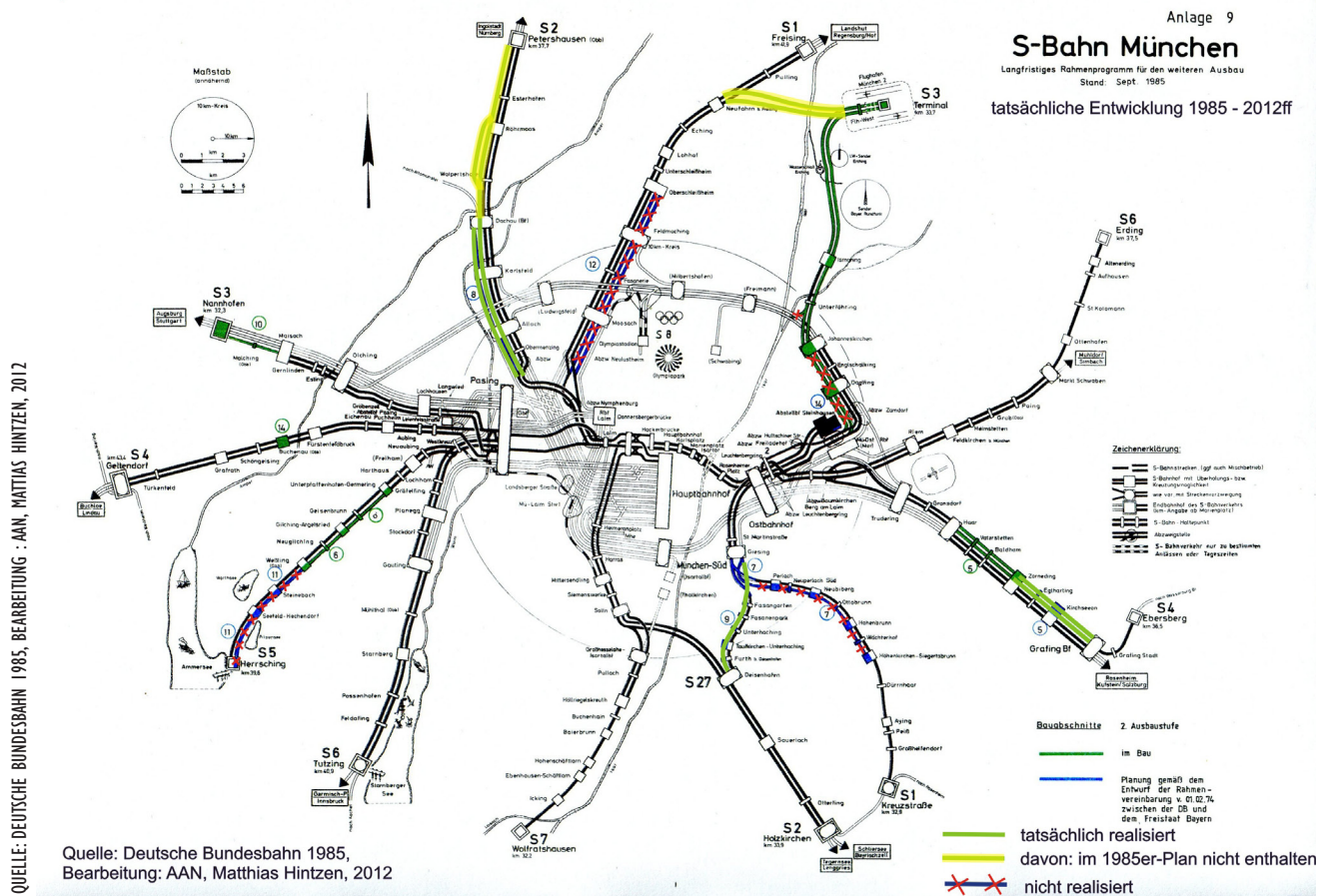
Bahnhof Unterhaching um 1990

FOTO: HEIMATARCHIV UNTERHACHING

an und bauen auch Wohnungen in großer Zahl.

Die Bewohner beanspruchen für ihre Wege zum Arbeitsplatz, in die Schulen, zu den Einkaufsstätten und für ihre Freizeitgestaltung einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr, der sie zu allen Tageszeiten mit kurzen Reisezeiten und ohne Störungen und Verspätungen an ihr Ziel bringt. Das heute verfügbare System des öffentlichen Personenverkehrs auf der Schiene in und um München hat seine Leistungsfähigkeit erheblich gesteigert, aber erreicht bereits

Südring und als Nordring den Stadtkern außen herum und mit allen Durchmesserlinien verbinden kann. Diese Trassen wurden und werden nahezu heimlich von der S-Bahn befahren, der Südring von der Flughafen-S8 bei Bauarbeiten und Sperrungen im Innentunnel, und der Nordring zu den Olympischen Spielen 1972. Mit der Ertüchtigung dieser 2. und 3. Stammstrecke der S-Bahn könnten viele Anschluss- und Umsteigepunkte reaktiviert werden. aber vor allem auch neue Wirtschaftszonen und Siedlungsbe-



Am Anfang war der echte Verbund – kleiner historischer Abriss zum Münchner Verkehrs- Verbund

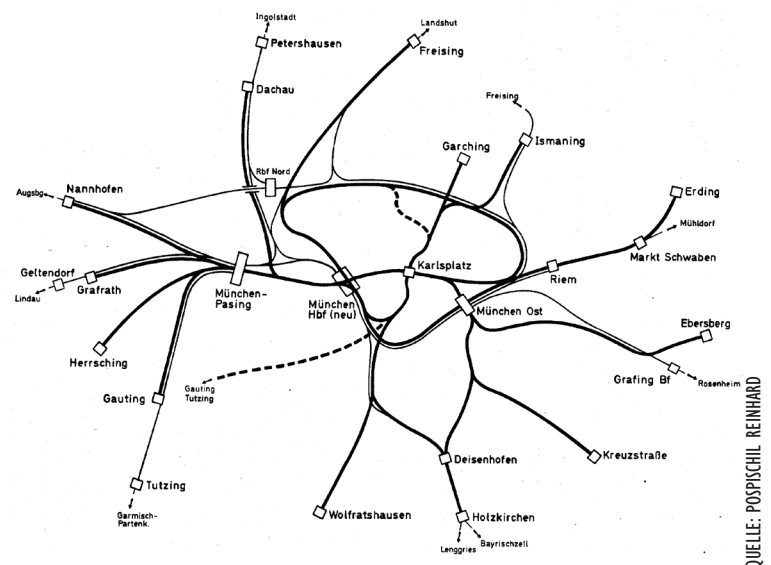
Nein, hier soll nicht vom MVV die Rede sein, dem Münchner Verkehrs-Verbund, der ja eigentlich „nur“ ein Tarifverbund ist. Und daran haben wir uns irgendwie so gewöhnt, dass anderes exotisch erscheint. Anderes? Ja, z.B. ein echter Betriebsverbund von – *horribile dictu* – S- und U-Bahn. Wo doch die eine rot und die andere blau ist.

Geht man jedoch zurück in die Geschichte, dann erkennt man schnell, dass genau dies – ein einheitliches unter- und oberirdisches Schnellbahnsystem – ursprünglich das Planungsziel war.

Die obige Planskizze aus dem Buch von Pospischil und Ernst über die S-Bahn München zeigt das Schnellbahnsystem für München und die Region, wie es 1945 konzipiert war. Fertig war zu diesem Zeitpunkt nur ein ein sechshundert Meter langes Tunnelbauwerk unter der Lindwurmstraße. Es ist heute in die 1. U-Bahn-Stammstrecke U3/U6 integriert und ist der einzige Streckentunnelabschnitt zwischen Sendlinger Tor und Goetheplatz, der keinen ovalen, sondern einen rechteckigen Querschnitt – ein sogenanntes „Großtunnelprofil“ aufweist. Warum? Weil die Münchner Untergrundbahn ursprünglich eine Bahn mit Oberleitung geworden wäre. Das ist zwar im Bau merklich teurer, hätte aber den nahtlosen Übergang zwischen den elektrifizierten „Vorort-Strecken“ und den innerstädtischen Tunnelstrecken gewährleistet. Die Frage der „Regionalzugtauglichkeit“, die heute beim zweiten S-Bahn-Tunnel eine große Rolle spielt, wäre seinerzeit von vornherein positiv beantwortet worden. Und zwar für alle innerstädtischen Tunnelstrecken!

um wenige hundert Meter zur Hackerbrücke verschieben wollte, um von dort die fussläufige Erreichbarkeit der Innenstadt-Arbeitsplätze noch zu gewährleisten, aber damit städtebaulich etwas „Luft“ zu bekommen. Sein immer noch stichhaltiges Argument war, dass der Hauptbahnhof weit überwiegend ein End- statt ein Durchgangsbahnhof sei.

Er ging davon aus, dass eine West-Ost-U-Bahn bei dem von der Reichsbahn schon geplanten unterirdischen (Haupt-)Bahnhof der Vorortzüge startet



Münchner S-Bahn-Planung 1946

Nach der Stunde Null - Die Meitinger-Denkschrift von 1946

Bereits unmittelbar nach Kriegsende spielten bei der Diskussion um den Wiederaufbau Münchens auch die Fragen eines leistungsfähigen Massenverkehrsmittels eine Rolle. Es trifft sich gut, dass gerade in diesen Tagen ein Nachdruck der Denkschrift „Das neue München – Vorschläge zum Wiederaufbau“ erschienen ist, die der damals scheidende Stadtbaurat Karl Meitinger 1946 dem Münchner Stadtrat vorlegte.

Bemerkenswert ist, dass er den Hauptbahnhof nur

und am Ostbahnhof endet. Aber: „Ideal wäre es, die Vorortzüge durch die Stadt zu leiten, weil das Leeren eines ganzen Zuges am Bahnhof und das Umsteigen in eine U-Bahn für viele Reisende Erschwernisse mit sich bringt. Es hätte dies zur Voraussetzung, dass die Reichsbahn die U-Bahn im Großtunnelprofil selbst baut und betreibt.“ Genau dies wurde ja knapp 20 Jahre später mit dem Bau der S-Bahnstammstrecke in Angriff genommen. Meitinger sah kommen, dass die Nord-Süd-U-Bahnen die Stadt wohl werde selbst bauen müssen und dann aus Kostengründen das kleinere U-Bahnprofil mit seitlicher Stromschiene

gewählt würde.

Ganz wollte Meitinger den Betriebsverbund auch unter diesen Bedingungen nicht aufgeben. Deshalb gab er den Stadtwerken-Verkehrsbetrieben und der Reichsbahn den Alternativvorschlag mit, die Vorortstrecken der Bahn auf Stromschiene umzurüsten und damit auch einen nahtlosen Übergang zu den innerstädtischen Tunnelstrecken zu gewährleisten. Also eine Art Berliner Modell.

Heute, sieben Jahrzehnte später, kann man nur den Hut ziehen, wie klar Meitinger die Lösungsmöglichkeiten herausarbeitete.

Die Sixties – Aufbruch zu neuen Ufern

Zu Recht werden die Jahre 1960 bis 1972 in München als Vogel-Ära bezeichnet. Gerade in seiner ersten Amtszeit hat OB Hans-Jochen Vogel (SPD) mit Geschick, enormen Einsatz und dem Glück des Tüchtigen manchen gordischen Knoten der Münchner Stadtpolitik durchschlagen.

Der Trassenstreit – Zimnioks erste große Stunde

Der erste Knoten war die Lösung des Trassenstreits: die Verkehrsbetriebe und die damals allein regierende SPD-Stadtratsfraktion beugten sich nach jahrelangem Widerstand den besseren Argumenten und überließen die West-Ost-Trasse der Deutschen Bundesbahn für den ursprünglich als V-Bahn titulierten heutigen S-Bahn-Stammstreckentunnel. Im Gegenzug musste sie garantieren, dass sie eine U-Bahn-artige Bedienung auf dieser städtischen Lebensader anbietet. Den Ausschlag für den Meinungsumschwung hatte eine in wenigen Monaten entstandene, 500 Schreibmaschinenseiten umfassende stadtinterne Studie von Dr. jur. Klaus Zimniok gegeben.

U-Bahn oder Unterpflasterstraßenbahn?

Was heute fast schon lächerlich anmutet, war damals ein Riesenthema: Soll man die Straßenbahn auf der Nord-Südachse einfach abschnittsweise – preiswert – unterirdisch verlegen oder gleich eine richtige U-Bahn bauen? Am 10. Juli 1963 überließ der Stadtrat nicht nur der Bundesbahn die Ost-West-Trasse, sondern beauftragte auch die Verwaltung zu klären, ob nicht doch der Bau einer richtigen U-Bahn besser sei. Das war wieder die Stunde von Zimniok, der in einer weiteren Studie diese Frage klar zugunsten einer U-Bahn bejahte. Der Stadtrat beschloss daher am 29. Januar 1964 den Bau einer „echten“ U-Bahn. Heutige Stadträte können von so kurzen Entscheidungszeiträumen nur träumen.

Die ungewöhnlich produktive Arbeitsweise von Zimniok trifft am besten das Bonmot des damaligen 2. Bürgermeisters Georg Brauchle (CSU), dass „Dr.

Zimniok in Indien als Schreibmaschine wiedergeboren“ würde.

Vor genau 50 Jahren, am 1. Februar 1965 begann dann der U-Bahnbau. Chef der städtischen U-Bahnbauer wurde – natürlich – Dr. Klaus Zimniok.

Und Zimniok wäre nicht Zimniok, wenn er nicht alles daran gesetzt hätte, das Münchner U-Bahnprojekt als Vorbild-Projekt aufzufassen und umzusetzen.

Die Verbund-Idee lebt

Und zu diesem Vorbildcharakter gehörte nicht nur eine State-of-the-art-Umsetzung vorgefundener Technologien. Schmerzlich war ihm bewusst, dass es in absehbarer Zeit keinen Betriebsverbund zwischen U- und S-Bahn geben werde, aber er hatte vorgesorgt:

Auszug aus dem Buch „Klaus Zimniok: Eine Stadt geht in den Untergrund“, Seiten 95ff:

Nicht der „MVV“ – die städtischen Verkehrsbetriebe und die Bundesbahn betreiben nach wie vor ihre Verkehrsmittel. Ein Betriebsverbund, der mutige Schritt in die Zukunft weg vom kleinkarierten und eigensüchtigen Denken in Zuständigkeiten, war nicht zu verwirklichen gewesen. Doch er wurde für die Zukunft nicht verbaut, allen Anfeindungen zum Trotz! Von Anfang an hatten wir die Gleise der U-Bahn und den Ausbau denen der S-Bahn angeglichen. Die S-Bahn fährt mit Einphasenwechselstrom und Oberleitung, die U-Bahn mit Gleichstrom aus einer seitlichen Stromschiene. Stromsysteme und sich schnell abnützende und bald veralternde Wagentypen lassen sich ändern. In Berlin benützt die S-Bahn Gleichstrom. In Hamburg hat die Bundesbahn S-Bahnstrecken von Wechsel- auf Gleichstrom umgestellt. Tunnel und Bahnhöfe lassen sich nicht mehr nachträglich zuschneiden, sie stehen in Beton hundert und noch mehr Jahre und auch dann noch, wenn kommende Generationen in anderen Kategorien zu denken gelernt haben werden.

Um einen Betriebsverbund mit einem einheitlichen größeren Wagen in der Zukunft zu ermöglichen und um technische Neuerungen, wie etwa ein Fahren mit Oberleitung, offen zu halten, wurden auch bei der U-Bahn um 55 Zentimeter höhere Tunnel gebaut. Derart „zukunftsicher“ zu sein, verteuerte die Nord-Süd-U-Bahn um rund 13 Millionen Mark, gleich 0,6 Prozent der Baukosten. Das kommt schon jetzt den Fahrgästen durch den verminderten Luftschwall zugute, was die zu schätzen wissen, die sich in zugigen Bahnhöfen leicht erkälten oder denen wie etwa in London mit einem eng in die Röhre eingepassten Zügen ständig der Hut vom Kopf gefegt wird. Als die Süddeutsche Zeitung mit dem „Stachusskandal“ aufwartete, wollte eine andere Münchner Tageszeitung nicht nachstehen und witterte in den 13 Millionen Mehrkosten eine Affäre und griff mich persönlich an. Doch sie sah sich enttäuscht. In der 80. Sitzung (am

30. Juni 1969) des Haushaltsausschusses des Bayerischen Landtags bescheinigte der Präsident der Bayerischen Obersten Rechnungshofes, Gotthard Brunner, der Stadt „Weitsichtigkeit“:

„Die Untersuchungen haben ergeben, dass die vom U-Bahn-Referat gewählte Lösung durchaus vertretbar ist, weil kein Zweifel besteht – was von der Bundesbahn bestätigt wurde –, dass es technisch möglich wäre, in der Zukunft ein Fahrzeug zu entwickeln, das in der Lage ist, die Schienensysteme im U-Bahn-Bereich und im Bundesbahn-Bereich zu befahren. Diese Lösung wäre ein Fortschritt und ein Vorteil. Denn die Möglichkeit eines späteren Betriebsverbunds zwischen U-Bahn und S-Bahn steht zwar im Augenblick nicht zur Debatte, kann aber später durchaus akut werden.“

Wie gut sich eine Schienenehe ausnimmt und welche Vorteile sie allen brächte, wurde ein halbes Jahr später am 2. Dezember 1969 demonstriert. Über einen Gleisanschluss unter der Brücke des Tatzelwurmes in Freimann rollte der erste Konvoi aus U-Bahn-Wagen und Güterwagen der Bundesbahn, die ab da Schotter und sonstiges Baumaterial für die U-Bahn bis vor Ort brachten, ohne dass, wie bisher, umgeladen werden musste.

Muss man dem noch etwas hinzufügen?

Festzuhalten bleibt, dass die Münchner und die Nürnberger U-Bahnsysteme von ihrem Profil her diejenigen in Deutschland sind, die dem Bahn-Profil am nächsten kommen: die U-Bahn-Wagen sind 2,90 m breit, die der S-Bahn 3,02 m. Die Bahnsteighöhe bei der U-Bahn beträgt 1.050 mm, bei der S-Bahn 960 mm.

GEORG KRONAWITTER

Dr. Georg Kronawitter ist ehemaliger Stadtrat und Mitglied im Münchner Forum

Zum Weiterlesen

Karl Meitinger: *Das neue München – Vorschläge zum Wiederaufbau. Denkschrift für den Münchner Stadtrat, 1946.* Herausgeber Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, München: Volk-Verlag 2014 (Neudruck)

Reinhard Pospischil, Ernst Rudolph: *S-Bahn München: Von den Anfängen des Vorortverkehrs zum modernen Hochleistungssystem.* Merrbusch: Alba Publikation 1997

Klaus Zimniok: *Eine Stadt geht in den Untergrund. Die Geschichte der Münchner U- und S-Bahn im Spiegel der Zeit.* München: Hugendubel Verlag 1981

U-Bahnen auf S-Bahngleisen: Provokation oder Befreiungsschlag?

oder: Warum tut sich München mit dem Zimniok-Erbe so schwer?

Kein Zweifel: in die Münchner Verkehrspolitik ist wieder etwas Bewegung geraten: die neue Rathauskooperation von CSU und SPD „schiebt“ beim U-Bahn-Bau kräftig an, die U-Bahn nach Pasing soll als nächstes kommen und im Osten die U4-Verknüpfung mit der Flughafenlinie S8 in Engelschalking. In diesem Artikel wird darin erinnert, dass bei der Münchner U-Bahn von Anfang an ein Betriebsverbund mit der S-Bahn offengehalten wird. Was würde es „bringen“, wenn Münchner U-Bahnzüge – z. B. westlich von Pasing – auch auf S-Bahn-Gleisen unterwegs sein könnten?

Beide Linienastverlängerungen sind übrigens schon seit 1991 Bestandteil des 3. U-Bahnbauprogramms. Und beide Projekte haben eine systemische Wirkung, indem sie das Schnellbahnnetz um zwei wichtige Knoten ergänzen. Denn auch in München hat man die Erfahrung gemacht, dass ein Netz viel mehr ist als die Summe der Einzelstrecken. Am deutlichsten konnte dies nach der sehr randständigen Verknüpfung von U2 und S1 in Feldmoching studiert werden: die Bahnhofsfrequenz verdoppelte sich von 5.000 auf 10.000 ein-, aus- und umsteigen-

de Fahrgäste pro Tag, weil S1-Anrainern schlagartig in Feldmoching eine bequeme Verbindung zu BMW etc. zur Verfügung steht.

Man kann derartige Win-Win-Beispiele zwischen U- und S-Bahn nicht oft genug erwähnen, nachdem die Deutsche Bahn (DB), vor allem aber die Münchner Verkehrs-Gesellschaft MVG in den letzten zwei Jahrzehnten nichts unversucht gelassen haben, ihr Firmenprofil auch auf Kosten der Verbundidee zu schärfen.



Immer noch lesenswert: Zimnioks „Eine Stadt geht in den Untergrund“

Back to the roots

Gerade am Beginn einer neuen Stadtratsperiode mit einer Neujustierung kann es sinnvoll sein, sich einiger Essentials des Münchner U-Bahn-Baus zu erinnern. Eine immer noch sehr ergiebige Quelle ist dabei die „Bibel“ des ersten Münchner U-Bahnbau-chefs Klaus Zimniok. Der promovierte Jurist hatte sich in die ihm zunächst komplett fremde Materie von U-Bahnen und Tunnelbauten in einer faszinierenden Weise eingearbeitet und mit seinem konzeptionellen wie organisatorischen Geschick München in den späten 1960er und den 1970er Jahren zum weltweiten Mekka der U-Bahnbauer gemacht. Sogar DER SPIEGEL widmete dem Manager Zimniok in der Ausgabe 43/1969 eine ganze Seite – ohne ein Jota Kritik. Dieser Einsatz forderte seinen gesundheitlichen Tribut, ein Herzinfarkt zwang ihn 1980 zur Amtsaufgabe. 1981 legte Zimniok im Hugendubel-Verlag sein Werk „Eine Stadt geht in den Untergrund – Die Geschichte der Münchner U- und S-Bahn im Spiegel der Zeit“ vor – das literarische Vermächtnis seiner Zeit im Dienst der Landeshauptstadt.

Es ist antiquarisch sowie in der Münchner Stadtbibliothek immer noch erhältlich und lohnt – glänzend geschrieben – die Lektüre auch noch 30 Jahre nach dem Erscheinen.

U-Bahn auf S-Bahngleisen – Spinnerei oder echte Lösung?

Wie schon in einem anderen Beitrag in diesen „Standpunkten“ erläutert, hat Zimniok die Stadt in den 1960er Jahren dazu bewegen können, das U-Bahnsystem so S-Bahn-kompatibel wie möglich

auszulegen. Der Hauptunterschied liegt in den beiden Stromsystemen, wobei aber schon seinerzeit klar war, dass der absehbare Fortschritt bei der Leistungselektronik diese Unterschiede würde beherrschbar machen. Auch dies hat Zimniok schon vorausgesehen. D.h. durch eine flexiblere Fahrzeugtechnik wird eine betriebliche Kompatibilität unterschiedlicher Infrastruktursysteme erreicht.

Das Ziel ist dabei meist, dem Fahrgast möglichst umsteigefreie Verbindungen von der Region in die Innenstädte anzubieten (one seat ride). Es gibt zahlreiche funktionierende Beispiele in Europa, Nordamerika und Asien für funktionierende Zweisystembahnen. Das populärste Beispiel in Deutschland dürfte seit 30 Jahren das Karlsruher Modell sein, bei dem modifizierte Straßen- oder Stadtbahnen auch Gleise der DB nutzen können. Das Karlsruher Netz hat heute eine Ausdehnung von über 660 Kilometern.

Idealer Anwendungsfall Pasing

Warum gerade der Bahnhof Pasing einen idealen betrieblichen Übergangspunkt zwischen U- und S-Bahn darstellen könnte, ergibt sich aus folgender Überlegung zur S-Bahn: um auf allen sieben westlichen Außenästen („links der Isar“) in der Hauptverkehrszeit einen 10-Minuten-Takt zu fahren, müssten den Stammstreckentunnel 42 Zugpaare pro Stunde passieren können. Geht nicht. Mit den derzeitigen 30 Zugpaaren (= Zwei-Minuten-Takt) könnte man aber auf allen 5 östlichen S-Bahnaußenstrecken („rechts der Isar“) den 10-Minuten-Takt bedienen (wenn es denn die Außenstrecken erlaubten).

Der S-Bahn-Engpass liegt also im Münchner Westen. Von den vier westlichen Pasinger S-Bahn-Ästen (S3, S4, S8, S6) haben derzeit zwei (S6, S4) keinen 10-Minuten-Takt. Würden nun U-Bahnzüge in Pasing auf die S-Bahn-Gleise wechseln, könnten sie bis Gauting und Wessling den Takt auf 10 Minuten verstärken, während auf der S4 und S3 die Taktverstärkung durch die heutigen S-Bahnzüge erfolgen würde. (Bei der S4 natürlich erst nach Teil-Ausbau der Strecke).

D.h. der S-Bahn-Stammstreckentunnel wäre dann nicht mehr der begrenzende Faktor für einen attraktiven 10-Minuten-Takt auf allen S-Bahnlinien!

Der VCD (Verkehrsclub Deutschland) München kann beanspruchen, diesen Lösungsansatz schon



FOTO: UHM

U-Bahnreferent Klaus Zimniok

2002 und damit als erster öffentlich vorgestellt und umfassend ausformuliert zu haben. Leider haben sich seither die Entscheidungsträger nie ernsthaft und ergebnisoffen mit diesem Lösungsansatz auseinandergesetzt. Ein sauberer öffentlicher Diskurs hat hierzu nie stattgefunden. Man war fixiert auf weitreichende Neubau-Lösungen – sei es 2. Tunnel oder Ausbau der Südumfahrung. Erst die bekannten Kostenexplosionen bei den Amtslösungen für die 2. S-Bahnstammstrecke haben dafür gesorgt, dass dieser Zweisystem-Lösungsansatz immer wieder als kostengünstige Alternative ins Spiel gebracht wird. Hier gebührt den Bezirksausschüssen 21 Pasing-Obermenzing und 15 Trudering-Riem in der Amtsperiode 2002-2008 das Verdienst, entsprechende erste Anstöße gegeben zu haben, die in der Amtsperiode 2008 bis 2014 dann auch im Stadtrat aufgegriffen wurden.

Pro & Contra

Natürlich bedeutet ein Zwei-System-Ansatz auch Einschränkungen, Mehraufwendungen, Komplikationen und Kompromisse. Die Frage ist nur, wie gravierend sie in der konkreten Praxis sind. Hier eine Auflistung der wichtigsten Streitpunkte:



Der zweite S-Bahntunnel existiert schon!

Die Zweisystem-S-U-Bahn

Innovatives Konzept zur Einführung des 10-Minutentaktes der Münchner S-Bahn



Fruchtbarer Ansatz: VCD-Studie von 2002

VERKEHRSCLUB DEUTSCHLAND E.V. KREISVERBAND MÜNCHEN BILDUNG: NINA REITZ, ANDREAS HÄUSSLER

Gegenargument	Antwort
Die U-Bahnzüge sind zu kurz für die S-Bahn-Außenstrecken	Ein U-Bahnzug entspricht etwa einer zweiteiligen S-Bahn-Garnitur (Vollzug). Gegenüber dem Ist-Zustand mit 20-Minuten-Takt und Langzügen führen Taktverstärker-U-Bahnen immerhin zu einer Angebotssteigerung um über 60 Prozent. Und auf den bevölkerungsreicheren Außenästen (Geltendorf, Nannhofen) könnten in Spitzenzeiten S-Bahnlangzüge fahren, die über 1.600 Plätze bieten.
Man braucht neuentwickelte Zwei-System-U-Bahnzüge – also teure Speziallösungen	Auch heute sind Münchner U-Bahnzüge (C1, C2) quasi Unikate, die nur in München eingesetzt und nur für München gebaut werden. Mit der Öffnung gegenüber dem Vollbahnnetz kommen auch Lieferanten in Betracht, die schon Zweisystem-Züge im Portfolio haben (z. B. ET 490 für S-Bahn Hamburg). Aber auch die C-Züge könnten vollbahntauglich weiterentwickelt werden.
Die U-Bahnen sind schmaler als die S-Bahnen Verspätungen auf den Außenästen werden ins U-Bahnsystem eingeschleppt.	Ja, um 12 cm, die Spaltbreite vergrößert sich also um 6 cm. Mit ausfahrbaren Schiebetritten wie beim Meridian oder bei den Werdenfels-Talent-II-Triebwagen ist das Problem lösbar
Die U5/U4 hat ja überhaupt keine Kapazitäten frei, um zusätzliche Fahrgäste aufzunehmen.	Das stimmt – gilt aber auch für die 2. Stammstrecke. Zudem fahren ja weiterhin viele U-Bahnzüge nicht ins Umland, sondern machen in Pasing-U kehrt. Stimmt nicht. Die U4/5 ist die am schwächsten ausgelastete U-Bahnstammstrecke. U3/6 und U1/2 sind wesentlich stärker ausgelastet. Insbesondere westlich vom Stachus haben U4/5 erhebliche Kapazitätsreserven.

Wer steht bei diesem Thema wo?

Diese Frage ist gar nicht so leicht zu beantworten. Am leichtesten bei der DB. Von ihr gibt es nämlich zu Zweisystem-Fahrzeugen im Münchner Kontext keine offiziellen Äußerungen. Aber im Hamburger Verbund setzt die DB seit 2007 erfolgreich auf

Das kann auch nicht wundern, da die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) als verlängerter Arm des Verkehrsministeriums das Thema Zweisystem-U-Bahnen genau aus dem gleichen Grunde eher als Bedrohung denn als Chance sieht. Wenigstens zur Zeit noch.



DEUTSCHE BAHN / CHRISTIAN O. BRUCH / LWF

1:1-Modell des neuen Zweisystemtriebwagens ET490 für die S-Bahn Hamburg

Zweisystem-Technik. 2016 wird dort die neueste Generation ET 490 an Zweisystem-S-Bahn-Zügen (siehe Abbildung) an den Start gehen. Sie werden auf den Außenstrecken eine Spitzengeschwindigkeit von 140 km/h erreichen – wie die Münchner ET 423.

Bei der MVG zeigt sich MVG-Chef Herbert König im gefühlten Fünf-Jahre-Rhythmus recht interessiert an Zweisystem-U-Bahnen – aber nur dort, wo es sich um eigene Projektideen handelt, wie z.B. der „Stadionsprinter“-Idee (2001) oder einer U-Bahn-Verbindung von Garching über Neufahrn nach Freising (2008).

In der Münchner Kommunalpolitik wurde zwar in der letzten Amtsperiode das Thema Zweisystem-U-Bahnen im Pasinger Kontext im Stadtrat aufgegriffen, aber wohl wegen der Hängepartie der 2. S-Banstammstrecke noch nicht endgültig entschieden.

München ist nicht Karlsruhe! Irgendwie schade.

Wenn man überzeugt ist, dass die Zeit für einen gezielten, begrenzten Betriebsverbund U-S-Bahn im Kontext der U-Bahn-Anbindung Pasings reif sei, dann wünschte man sich wieder Führungspersönlichkeiten wie einen Dr. iur. Klaus Zimniok oder Dr. E. h. Dieter Ludwig in das München der 2010er Jahre. Entscheidungsträger (m/w) mit einer konkretisierbaren Vision. Zur Erinnerung: Dieter Ludwig („Mister 15.000 Volt“) war die treibende Kraft hinter dem „Jahrhundertwerk“ (Ludwig) Karlsruher Modell. Typisches Ludwig-Zitat: „Es gab keine Lösung von uns, für die die Bundesbahn nicht ein Problem hatte.“

Wieder mit etwas mehr Ernst: man muss schon weit gehen, eine prosperierende, angeblich technologie-freundliche Großstadt zu finden, die derartige Vernetzungspotenziale so lange so brach liegen lässt.

Dabei hatte der überragende OB Vogel schon in seinem Buch „Die Amtskette“ 1972 festgestellt:

„Über kurz oder lang wird es wohl auch zu einem einheitlichen Betrieb kommen. Denn es ist im Grunde schon heute ein Anachronismus, dass Teile des gleichen Systems von unterschiedlichen Körperschaften – Stadt und Bundesbahn – betrieben werden.“ (S. 84)

GEORG KRONAWITTER

Zum Weiterlesen

Hans-Jochen Vogel: *Die Amtskette. Meine 12 Münchner Jahre.* München: Süddeutscher Verlag 1972

Klaus Zimniok: *Eine Stadt geht in den Untergrund. Die Geschichte der Münchner U- und S-Bahn im Spiegel der Zeit.* München: Hugendubel Verlag 1981

Reinhard Pospischil, Ernst Rudolph: *S-Bahn München: Von den Anfängen des Vorortverkehrs zum modernen Hochleistungssystem.* Meerbusch: Alba Publikation 1997

Stefan Kugelmeier u. a.: *Der zweite S-Bahntunnel existiert schon! Die Zweisystem-S-U-Bahn – Innovatives Konzept zur Einführung des 10-Minutentaktes der Münchner S-Bahn,* Herausgeber VCD e.V. Kreisverband München, München 2002 Link:

<http://vcd-m.org/archiv/2002/zweisystembahn.pdf> 

Mit dem Rücken zur Wand

Expertengespräch zur Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs in München auf Radio Lora

Die Region München wächst bis 2030 um voraussichtlich 330.000 Einwohner, das entspricht der Einwohnerzahl von Augsburg und Landshut zusammen. Gebannt starren Planer, Politiker, Bürger in München auf die Wachstumsprognosen. Wo die Neubürger wohnen sollen, das stand bislang im Mittelpunkt der Überlegungen. Mit einiger Verzögerung rückt jetzt eine andere Frage ins Blickfeld: Wie bewegen sich diese Menschen in der Stadt und der Region? Wann fahren sie wohin? Welche Bedeutung kommt dabei dem öffentlichen Nahverkehr in München zu, darüber diskutierte Ulla Ammermann am 08.12.2014 mit ihren drei Studiogästen in der monatlichen Radiosendung des Münchner Forums auf Radio Lora 92,4.

Ins Studio gekommen waren Dr. Michael Droß, wissenschaftlicher Referent am Munich Center for Technology in Society, Technische Universität München (TUM), Matthias Hintzen vom Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum und Helmut Steyrer, Architekt, ehemaliger Münchner Stadtrat und Programmausschussvorsitzender des Münchner Forums.

Volle Züge, schwarze Löcher

Staus auf den Straßen, übervolle Regionalzüge und U-Bahnen, Gedränge auf dem Radweg. Überlastungen der Verkehrswege gehören in München inzwischen zum Alltag. Schon mit der heutigen Einwohnerzahl von fast 1,5 Millionen steht die Landeshauptstadt oft am Rande des Verkehrszusammenbruchs. Angesichts von Prognosen, die für die gesamte Region ein Wachstum um 330.000 Einwohner erwarten lassen, besteht dringend Handlungsbedarf, findet Michael Droß, Regionalplaner an der TUM. Dabei hätte München gute Voraussetzungen, damit der Verkehr geschmeidiger und vor allem vernünftiger läuft als bisher. Die Stadt ist innerhalb des Mittleren Rings sehr kompakt bebaut, geeignet zum Zufußgehen und Radfahren auf kurzen Strecken. Die so oft gepriesene Stadt der kurzen Wege ist in diesem Bereich Münchens eigentlich schon da – eigentlich, denn zugleich sind Radfahren und Zufußgehen auch auf kurzen Strecken häufig eine Tortur. Lärm durch den Autoverkehr, unattraktive Straßenräume, durch die Verkehrsführung erzwungene Umwege anstatt der direkten Linie sind an der Tagesordnung, stellt Droß fest. Dazu kommt noch eine wachsende Konkurrenz um den begrenzten Straßenraum. Die größten Flächenreserven der Stadt sieht Droß in den Straßenräumen selbst – und die werden heute noch überwiegend vom Auto besetzt. Eine Verdichtung kann nur funktionieren, wenn die bestehenden

Straßenräume in ihrer gesamten Ausdehnung besser genutzt werden. Für Michael Droß heißt das: der Fuß- und Radverkehr muss den Raum bekommen, den er braucht. „Gebt den Menschen die Straßen zurück“, ist sein Appell. Damit kann auch ein positiver Dominoeffekt für die Stadtentwicklung angestoßen werden: Erdgeschosszonen, bislang durch den Autoverkehr verlärmt und unattraktiv, können sich wieder zur Straße hin öffnen, Leben kehrt ein, wo es bisher um Abschottung ging, lebendige Erdgeschosszonen machen für langsame Verkehrsteilnehmer, also Fußgänger und Radfahrer, die Bewegung in der Stadt reizvoller.

Wie aber bereitet sich die Stadt auf das bevorstehende Bevölkerungswachstum vor? Für den Bau von Wohnungen, Gewerbeflächen und öffentlichen Gebäuden hat das Planungsreferat der Landeshauptstadt im Jahr 2009 das Projekt „LaSie“ gestartet, eine groß angelegte Untersuchung zur langfristigen Siedlungsentwicklung. Durchaus sinnvoll – allerdings ohne Konsequenzen für die Verkehrsplanung, beklagt der Architekt und ehemalige Münchner Stadtrat Helmut Steyrer. Ein „schwarzes Loch“ ist für ihn die Münchner Verkehrsplanung. Abgesehen von einigen geisterhaften Tunneldiskussionen rund um den Mittleren Ring gibt es nach seiner Einschätzung keinen Ansatz, die Prioritäten auf den Münchner Straßen neu zu setzen. Bei einer Verdichtung der bestehenden Stadtviertel wird der Straßenraum nicht größer, die Konkurrenz um den knappen Straßenraum steigt. Gefragt ist hier die Kommunalpolitik, die eine Priorität zugunsten von Fußgängern und Radfahrern setzt. Eine Nachverdichtung bestehender Stadtquartiere wird mit der bisherigen Verteilung der Straßenräume nicht funktionieren, ist Steyrers Fazit. Für dramatisch hält er das, was auf München in den nächsten zwei Jahrzehnten zukommt. Selbst wenn sich München für den Bau neuer U-Bahn- und Trambahnstrecken

und für den Ausbau des Radwegenetzes entscheiden sollte: die Planungslaufzeiten sind mit zehn bis 15 Jahren viel zu lang, um den Kollaps noch abwenden zu können. Hier ist München schon zu spät dran und wird von der Welle der Zuzügler überrollt werden. Es geht heute, glaubt Steyrer, nur noch darum, für die Zeit nach der großen Welle zu planen, damit der Kollaps nicht zum Dauerzustand wird.

Dichte als Chance

Dass eine hohe Dichte aber nicht generell ein Nachteil sein muss, sondern ein großer Vorteil sein kann, ist für Matthias Hintzen vom AAN besonders wichtig festzuhalten. Er kritisiert die aus seiner Sicht erstaunlich niedrigen Dichten in den aktuellen Münchner Stadtentwicklungsgebieten. An der ehemaligen Funkkaserne in Schwabing-Nord hätten die Neubauten zum Teil nur drei Obergeschosse, wo auch problemlos fünf oder sieben möglich gewesen wären. Erst eine höhere Dichte macht aber U-Bahnen und Trambahnen in diesen Stadtquartieren wirtschaftlich, bei einer geringeren Dichte steigt die Gefahr, dass die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz nicht eben attraktiv gerät. Leider, so Hintzen, wird dieser Planungsfehler gerade im Münchner Westen, in Freiam, wiederholt. Die Stadt der kurzen Wege lebt von einer hohen Dichte. Doch es gibt Denkblockaden in der Stadtentwicklung. Das Bedürfnis nach Niedlichkeit in der Münchner Baupolitik verhindert eine angemessene Antwort auf das Bevölkerungswachstum. Das Fazit von Matthias Hintzen fällt daher vernichtend aus: Siedlungsentwicklung und die Planung des Öffentlichen Verkehrs stehen in München vollkommen beziehungslos nebeneinander.

Keine Verzichtsdebatte

Die Art, wie eine veränderte Verteilung des Straßenraums wahrgenommen wird, ist für Helmut Steyrer der Schlüssel zum Erfolg einer „Verkehrswende“. Keine Verzichtsdebatte, sondern eine Gewinndebatte. Weniger Autos auf den Straßen bedeutet mehr Lebensqualität für die Menschen in der Stadt, weniger Stellplätze bei Neubauten bedeuten deutlich niedrigere Baukosten und damit auch günstigere Mieten und Kaufpreise. Ein Tiefgaragenstellplatz kostet in der Herstellung bis zum 40.000 EUR. Wenn die Stadt selbst als Bauherr auftritt, könnte sie dieses Geld viel sinnvoller für andere Projekte einsetzen, ist Steyrer überzeugt. Dabei kommt der Stadtplanung ein großer Trend entgegen: Viele junge Erwachsene wollen gar kein eigenes Auto mehr besitzen, für sie heißt es „Nutzen statt besitzen“. In den siebziger Jahren, in denen ein Auto noch Statussymbol und Mittel zur Selbstdarstellung war, wäre eine „Verkehrswende“

viel schwieriger gewesen. Heute, wo für die junge städtische Bewohnerschaft ein Auto nur Mittel zum Zweck ist, bietet dies die Chance zu einer pragmatischen ideologiefreien Debatte, ist Steyrers Hoffnung. Auf den Prüfstand gehört seiner Meinung nach der Stellplatzschlüssel der Landeshauptstadt München, der momentan noch den Bau mindestens eines Parkplatzes für jede neu gebaute Wohnung fordert. Ohne Stellplatzpflicht würde auch die heutige Normalwohnform „Zwei Zimmer, Küche, Auto“ entfallen und damit auch der Anreiz, sich tatsächlich einen Wagen in die Tiefgarage zu stellen.

Richter machen Verkehrspolitik

Regelmäßig werden in München die von der EU festgesetzten Luftschadstoffgrenzwerte überschritten, sowohl bei Feinstaub als auch bei Stickoxiden und Schwefeldioxiden. Während der Zweite Bürgermeister Josef Schmid (CSU) die EU-Grenzwerte schlicht für unrealistisch hält und deshalb weitermachen will wie bisher, bahnt sich ein drastischer Einschnitt an: Die Regierung von Oberbayern prüft ein völliges Fahrverbot innerhalb des Altstadttringes, wenn die Grenzwerte künftig nicht eingehalten werden. Dieses Szenario sieht Michael Droß für noch wesentlich größere Teile Münchens kommen. Neben Behörden werden dann auch Gerichte Fahrverbote für den motorisierten Individualverkehr durchsetzen, falls die Landeshauptstadt nicht selbst Abhilfe schafft. Droß empfiehlt daher: bevor Gerichte den Verkehr in München neu ordnen, sollten es die Münchner selbst in die Hand nehmen.

Zahnlose Regionalplanung

Beim Blick auf die Verkehrsentwicklung in der gesamten Region München dominiert bei allen Studio-gästen die Skepsis. Bislang gibt es in der Verkehrsplanung keine Abstimmung der Landeshauptstadt mit den Landkreisen und Gemeinden in der Region. Den Grund für diesen Mangel sieht Michael Droß in einer zahnlosen Regionalplanung. Die Städte und Gemeinden rings um München zeichnen sich durch höchst unterschiedliche Entwicklungsmöglichkeiten aus, manche liegen günstig direkt an Regionalbahn und S-Bahn-Strecken, andere eher abgelegen zwischen den großen Verkehrslinien. Seine eigentliche, vom Gesetz vorgegebene Rolle eines Koordinators der Siedlungsentwicklung nimmt der Regionale Planungsverband aber nicht wahr. Mit dem unvermeidlichen Hinweis auf die kommunale Planungshoheit entwickeln sich die Gemeinden ohne Abstimmung auf die Bedürfnisse der gesamten Region. Das geht auch anders, meint Droß. Hier könnte der Freistaat mit dem goldenen Zügel regieren. Beispielhaft findet er die Regionalentwicklung in Nordrhein-Westfalen.

Dort habe die rot-grüne Landesregierung seit 2012 über die Städtebauförderung den Wohnungsbau nur dort gefördert, wo leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel in der Nähe sind.

Dass eine städtische, dichte Form der Bebauung auch außerhalb Münchens dringend angebracht ist, war das abschließende Plädoyer von Matthias Hintzen. Eine Stadt wie Fürstenfeldbruck, die nach dem Rückzug der Bundeswehr über eine riesige Konver-

sionsfläche auf dem ehemaligen Fliegerhorst verfügt, muss die Chance nutzen und kompakt und dicht bauen. Sonst besteht die Gefahr, dass sich angesichts des rasanten Bevölkerungswachstums die gesamte Region in einen riesigen Siedlungsbrei verwandelt. Richtige Freiflächen für die Erholung gibt es dann keine mehr.

MICHAEL SCHNEIDER

Nach München einschweben mit dem MVV: eine Seilbahn statt Tram im Osten der Stadt?

Vom Flughafen zur Münchner Messe dauert die Fahrt mit dem Auto eine gute halbe Stunde – bei freien Straßen, was aber angesichts periodischer Staus auf den Autobahnen aus Richtung Nürnberg und Passau nur manchmal gelingt. Mit dem Schienenverkehr brauchen Fahrgäste rund die doppelte Zeit – denn sie müssen zuerst in die Stadt hinein bis zum Ostbahnhof, dort umsteigen und dann mit der U-Bahn oder mit der S-Bahn Richtung Erding und dem Bus ab S-Bahnhof Riem wieder hinaus. Das ist kein Dauerzustand, zumal die Messe weiter ausgebaut wird. Zwei weitere Messehallen sollen 2019 betriebsbereit sein. Dann wird die Messe bis zu 120.000 Besucher täglich anziehen. Das sind 240.000 Fahrten hin und zurück.

Was tun? Die Antworten sind vielfältig. Eine hieße: Die Erdinger S-Bahn zur Messe verschwenden, damit die Pendelbusfahrt vom S-Bahnhof Riem zum Messegelände überflüssig wird. Das würde nicht nur einen dreistelligen Millionenbetrag kosten, sondern auch drei Minuten zusätzliche Fahrzeit für die allermeisten, nämlich 80 Prozent der Fahrgäste bedeuten, die nicht zur Messe wollen. Der Freistaat hat deshalb auch diese Alternative verworfen. Oder man könnte die U2 über die Messestadt hinaus bis zur S-Bahn-Haltestelle Feldkirchen verlängern. Das würde 250 Millionen Euro verschlingen, von denen die Gemeinde Feldkirchen einen ordentlichen Teil selbst aufbringen müsste (sie hat schon abgewinkt), ohne dass damit die Spange zwischen der S8 und der S2 ertüchtigt wäre. Diese Überlegung wurde folglich ebenfalls zu den Akten gelegt.

Mit dem Ausbau der ICE-Strecke Nürnberg-München über Petershausen statt über den Flughafen hat sich auch eine Einbeziehung der Messe München in das Fernstreckennetz für Jahrzehnte erledigt.

Man könnte auch eine Tram-Strecke bauen, die beispielsweise von der bestehenden Linie ab Cosimabad über die S-Bahnhöfe Engschalking und Riem zur Messe geführt werden könnte – mit aufwendigen neuen Brückenbauten über die S-Bahn-Trasse und die A94 hinweg. Für all das fehlt aber der

Platz und das Geld. Aber auch die Gesamt-Fahrzeit von Tram und S-Bahn vom Flughafen bis zur Messe würde nicht kürzer als die 35 Minuten der Autokonkurrenz werden.

Eine weitere Möglichkeit bestünde darin, die U4 über Engschalking hinaus bis zur Messe weiterzuführen, um den Münchner Norden und den Flughafen optimal mit der Messe zu verknüpfen. Auch dazu wird es nicht kommen; denn die U-Bahnverlängerung ist extrem teuer, weil gewaltige Unterbauungen der bestehenden Einrichtungen und Gebäude erfolgen müssten und zudem die U-Bahn eigentlich das künftige Wohngebiet östlich der S-Bahn erschließen soll, was eine andere Trassenführung verlangt.

Zweimal freies Feld an Knotenpunkten des MVV sind für den Münchner Verkehrsplaner Thomas Kantke vom Arbeitskreis Baumgartner/ Kantke/ Schwarz (AK BKS) ein Kernargument für seine Idee, an diesen künftigen MVV-Haltepunkten Fahrgäste aus der Luft einschweben zu lassen. Seit Jahren verfiert er den Plan, die S8 zum Flughafen, die S2 nach Markt Schwaben und Erding sowie die Messe durch eine Seilbahn direkt zu verbinden. Was auf den ersten Blick wie eine Schnapsidee wirkt, hat ein prominent gewordenes Vorbild: eine Seilbahn aus Koblenz über den Rhein und dessen intensive Uferbebauung auf die Burg Ehrenbreitstein schräg gegenüber.

Diese Bahn quer durch das UNESCO-Weltnaturerbe Mittleres Rheintal war eigentlich nur als temporäre Attraktion für die Bundesgartenschau 2012 angelegt worden. Hunderttausend Koblenzer haben mit einer Unterschriftenaktion erreicht, dass diese Bahn bestehen bleibt. Nach der Eröffnung der 3S-Bahn haben sich die Besucherzahlen von Ehrenbreitstein mehr als verdreifacht, und der Straßenverkehr wurde reduziert. Und die UNESCO, die im vergleichbaren Fall der Waldschlösschenbrücke im Dresdner Elbtal dessen Einstufung als Weltkulturerbe gestrichen hat, hat der dauerhaften Kabinenbahn über den Rhein angesichts überzeugender ökologischer Vorteile sogar ihren Segen gegeben. Denn diese Bahn fährt abgasfrei elektrisch und außerdem lautlos – zwei Vorzüge, die Kantke und seine Mitstreiter auch in München ausspielen wollen.

Schleichgeschwindigkeit von 0,25 m/s passieren, damit die Fahrgäste bequem ein- und aussteigen können. Zusammen mit der S-Bahn-Fahrzeit vom Flughafen nach Engschalking von 20 Minuten, die nach dem vom Freistaat Bayern beschlossenen Ausbau der Strecke auf eine Fahrgeschwindigkeit von max. 140 km/h erreicht werden, kann die Auto-Fahrzeit von 35 Minuten sogar unterboten werden. Dies allerdings nur, wenn man problemlos umsteigen kann, wenn die Seilbahngondeln ausreichend häufig fahren, wenn sie auch den Messe-Stoßbetrieb bewältigen können und wenn sie von widrigem Wetter oder sonstigen Außenbedingungen nicht stillgelegt werden.

Auf alle diese Wenns hat Kantke klare Lösungen. Die Seilbahnstationen in Engschalking und Riem sollen direkt über den ohnehin neu zu bauenden ebenerdigen S-Bahn-Stationen angelegt werden. In



Luftbild mit Trassenführung und Längsschnitt

Die Spange von der S8 in Engschalking über die S2 in Riem zur Messe eigne sich für eine Seilbahn in ganz besonderem Maße, sagen sie. Denn eine Seilbahn verbinde am besten nur zwei oder drei Punkte – je mehr Zwischenhalte am Boden erforderlich sind, desto weniger sinnvoll wäre eine Fahrt durch die Luft. Seilbahnen der Bauart 3S-Bahn können im Regelbetrieb außerdem nur Tempo 30,6 km/h erreichen – das begrenzt ihre sinnvolle Länge auf sieben bis acht Kilometer. Bis vor kurzem waren Seilbahnen grundsätzlich noch gemächlicher unterwegs. Für die Verkehrsanbindung der olympischen Anlagen im russischen Sotschi wurde eine Seilbahntechnik entwickelt, die die dortige Distanz von rund fünf Kilometern mit Tempo 30,6 km/h in nur zehn Minuten bewältigt.

Diese Technik könnte auch in München eingesetzt werden. Von Engschalking bis zur Messe sind es 4,2 km. Das dauert bei Tempo 30,6 km/h am Seil also wiederum rund zehn Minuten. Zwar ist die Strecke etwas kürzer als in Sotschi, aber in München müssten die Gondeln die Zwischenstation Riem mit einer

den ersten Stock sollen Gondel-Garagen kommen (in Engschalking für 64, in Riem für 16 Gondeln), in den zweiten Stock die Ein- und Ausstiege. Gondeln sollen diese Stationen mit halbem Rolltreppentempo, also 0,25 m/s, durchqueren; das ist so langsam, dass auch Rollstuhlfahrer und Kinderwagenfahrer problemlos zusteigen können. Zwischen den Etagen sollen Fahrstühle laufen, alles könnte also barrierefrei erreichbar sein. An der Messe soll die Seilbahn so hoch über dem Messesee einschweben, dass der freie Blick auf das Gebäude nicht gestört wird, und neben dem U-Bahnhof auf einer Brücke über dem Wasser so andocken, dass die Fahrgäste wiederum stufenlos die Messe oder U-Bahn erreichen.

Die wohnzimmergroßen Kabinen mit je 20 Sitz- und 12 Stehplätzen, die auch zwei Fahrräder aufnehmen können, sollen bei Volllast im 24-Sekunden-Abstand verkehren und pro Stunde 4.800 Personen befördern können. Diese Kapazität entspricht einem 2,5-Minuten-Takt der Straßenbahn. Man rechnet mit mehr als 2,2 Millionen Fahrgästen jährlich. Für diese Transportleistung sind pro Schicht nur vier Mitarbei-

ter nötig – deutlich weniger als bei der Straßenbahn. Die Bahn soll von fünf Uhr früh bis halb zwei Uhr nachts in Betrieb und mit allen normalen MVV-Tickets benutzbar sein. Bei solchen Bedingungen wird Riem für den Münchner Nordosten eine bequem und billig erreichbare Einkaufs-Destination. Das Management der Riem-Arcaden wartet schon auf diese künftige Kundschaft. Für die Wirtschaftlichkeit der Seilbahn ist dieses Argument ganz entscheidend. Denn Messen finden nicht einmal an sechs von zwölf Monaten des Jahres statt. Die Strecke muss aber ganzjährig eine plausible Funktion ausüben können.

Aber niemand möchte wohl gern Gondeln voller womöglich neugieriger Passagiere alle 24 Sekunden über seinem Balkon oder Garten schweben sehen, und niemand wünscht sich Seilbahnstützen neben seinem Haus. Die Seilbahnplaner mussten für diese Probleme überzeugende Lösungen bieten. Sie fanden sie in besonders luftiger Höhe. In verdichteten Baugebieten darf man 150 Meter hoch bauen, ohne mit dem Flugverkehr Probleme zu bekommen. Die Seilbahnstützen sollen deshalb bis zu 150 m hoch werden, anderthalb Mal so hoch wie die Frauenkirchtürme. Selbst an der tiefsten Stelle sollen die Seile so verlaufen, dass die Kabinen in über fünfzig Metern Höhe verkehren, über bebautem Gebiet in mindestens 66 Meter über Grund – das garantiert einen Abstand von mehr als 40 Metern zum Dach eines sechsstöckigen Hauses. Zum Vergleich: Das Oktoberfest-Riesenrad hebt seine Fahrgäste 50 Meter hoch. Von da oben – das entspricht dem 17. Obergeschoss – gleicht das Gewusel unten einem Ameisenhaufen. Von da oben sollten sich die Bewohner unten nicht mehr gestört fühlen.

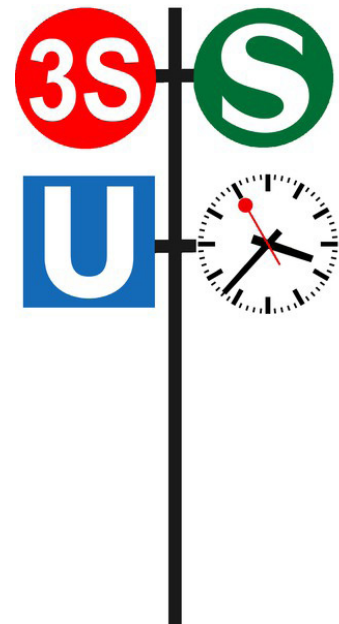
Fahrgäste der Seilbahn werden auch nichts hinunter werfen können, denn die Fenster und Türen der klimatisierten Gondeln bleiben geschlossen. Die Riemer Bürger haben deshalb gegen den Plan nichts mehr einzuwenden. Auch Stützen direkt neben Wohnhäusern wird es nicht geben; denn bei so hohem Seilverlauf kommt die Bahn mit wenigen Stützen aus. Fünf Stützen sind nötig, drei zwischen Engschalking und Riem, zwei zwischen Riem und der Messe. Sofern sie nahe an Straßen stehen, kommen sie auf ein fünf Meter hohes Betonfundament, das mit Erde angeschüttet wird. Selbst ein Vierzigtonner voller Sprengstoff würde sie nicht wegblasen können. Auch eine Verschattung ist ausgeschlossen, da die Stützen nicht aus massiven Beton bestehen werden, sondern als Fachwerkstützen in Gitterbauweise ausgeführt werden, durch die die Sonne hindurchscheint.

Regen, Schnee und Eis machen Seilbahnen nicht zu schaffen; wäre es anders, würde nicht eine neue Superseilbahn auf die Zugspitze gebaut. Nur Stürme

können gefährlich sein, wenn Orkanböen mehr als hundert Kilometer pro Stunde schnell sind. Das ist in München seit 2004 erst zweimal vorgekommen. Müsste man wegen eines drohenden Unwetters den Betrieb unterbrechen, könnte man alle Passagiere an einer der drei Stationen zuvor sicher aussteigen lassen. Der Seilbahn-Betrieb wird für Windgeschwindigkeiten bis zu 120 km/h ausgelegt sein, so dass bis 100 km/h Seitenwind betriebsstabil gefahren werden kann. Ein Seilbahnunfall wie in Köln im Oktober 2014, bei der sich eine Kabine bei stürmischem Wetter an einer Stütze verhakte und die Passiere aus den Gondeln in 40 Metern Höhe über dem Rhein befreit werden mussten, wäre bei der 3S-Bahn München also nicht möglich. Für Wartungsarbeiten rechnen die Planer mit jährlich zwei Wochen Betriebspause, in der messefreien Zeit etwa zum Jahreswechsel dürfte dies keine Probleme machen. Alle 5 bis 6 Jahre werden die Tragseile um ca. 40 bis 50 m verschoben, damit immer eine andere Stelle der Tragseile auf den

Stützen zu liegen kommt, wo das Tragseil stärker beansprucht wird als im freien Seilfeld. Dadurch erhöht sich die Lebensdauer der Tragseile auf 30 Jahre.

Ein Problem für die Seilbahningenieure war lange Zeit das ausgedehnte Reitgelände in Riem. Je nach Bauart können Seilbahnen nämlich viele Stützen benötigen, im ungünstigen Fall alle zweihundert Meter. In Riem aber wären 1.300 Meter störungsfrei zu überspannen. Das für München vorgesehene System „3S-Bahn“ mit zwei parallelen Tragseilen und einem dritten Zugseil dazwischen ist zwar um ein Viertel teurer als herkömmliche Gondelbahnen, aber erstens sehr sicher, zweitens sehr wenig windanfällig und drittens sehr weit frei spannbar. Zudem können die Gondeln größer sein als bei einer herkömmlichen Einseilumlaufbahn oder 2S-Bahn. Auch ist der Fahrkomfort höher, und eine 3S-Bahn darf auch deutlich schneller fahren. Zudem wird im Betrieb gegenüber einer Einseilumlaufbahn 30 Prozent Strom eingespart, da es wesentlich weniger bewegte Massen gibt und zudem wesentlich weniger Rollenbatterien, die Reibung erzeugen, zu überwinden sind. Das 1.300 m



3S-Logoentwurf für die Seilbahn an einer Steele

THOMAS KANTKE

lange Seilfeld zwischen den Stützen 2 und 3 ist für eine Einseilumlaufbahn ein unüberwindbares Hindernis, stellt aber für das System der 3S-Bahn keine Probleme dar. Bei der 3S-Bahn in Kitzbühel hängt das Seil über 2,5 km völlig frei durch; bei der 3S-Bahn in Whistler Mountain, Kanada, sind es sogar mehr als 3 km, wobei der Bodenabstand dort mit 436 m die Höhe des Münchner Olympiaturms mit 291 m bei weitem übertrifft. Im 1.300 m langen Seilfeld in München würden gleichzeitig die Schrebergärten, mehrere Baumreihen, Dressurplätze und die Galopprennbahn Riem überquert, ohne die Pferdesportler oder Anwohner zu beeinträchtigen. Wegen der luftigen Verkehrshöhe muss am Boden auch kein einziger Baum gefällt werden – ein weiterer Grund für die ökologische Vorzeigequalität dieses Verkehrsmittels.

Jetzt will der Stadtrat einen Grundsatzbeschluss fassen, ob das Projekt im Detail ausgeplant werden soll. Arg viel Zeit sollte er nicht verlieren, wenn er für eine fertige Planung und die Finanzierung von rund 80 Millionen Euro Baukosten bis zur Sommerpause 2016 grünes Licht geben soll. Ließe sich dieser Zeitplan einhalten, könnte der Bau im Frühjahr 2017 beginnen. Er würde eineinhalb Jahre erfordern, so dass die Bahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 in Betrieb gehen könnte. Zur flächenmäßig größten Messe weltweit, der Bauma 2019 mit ihren dann erweiterten Messehallen hätte die Seilbahn bei erwarteten 600.000 Besuchern dann ihren ersten Publikumsansturm zu bestehen. Komplizierte Berechnungen darüber, wie sich ihre 120.000 Tages-

besucher auf Autos, Busse, U-Bahn und Seilbahn verteilen werden, haben ergeben, dass diese Seilbahn bis zu 4.800 Personen pro Stunde morgens herbei und abends wieder weg bringen müsste. Ohne diese zusätzliche Erschließung würde die Münchner Messe den erwarteten Besucheransturm kaum bewältigen können.

Seit 2009 planen Thomas Kantke und seine Mitstreiter diese Münchner Seilbahn. Mit der Ursprungsidee hat das heutige Projekt nur noch so wenig zu tun wie dem Wintersport dienende Bahnen mit diesem städtischen Transportmittel für den Massenbetrieb. Dieses neue Nutzungskonzept ist auch ein wesentlicher Grund dafür, dass es dafür erst wenige Vorbilder und kaum eine fertig abrufbare Technik gibt. Kürzlich wurde in La Paz eine ÖPNV-Seilbahn eröffnet, mit sensationellem Erfolg. Bereits 28 Tage nach der Eröffnung konnte in La Paz der millionste Fahrgast begrüßt werden, womit das prognostizierte Fahrgastaufkommen um mehr als Doppelte übertroffen wurde. An etlichen Tagen befördert die dortige Seilbahn mehr als 60.000 Fahrgäste. „2,2 Millionen Passagiere pro Jahr für München sind deshalb äußerst konservativ gerechnet“, sagt Kantke. Er erwartet, dass die künftige luftige Fahrt in der Touristenmetropole München ebenso populär werden könnte wie das Oktoberfest und der Olympiapark und dieses Projekt weltweit Aufsehen erregen werde.

GERNOT BRAUER

Einstiegsportale für die U- und S-Bahn?

Wie man den ÖPNV taktvoller machen könnte

Dr.-Ing. Jürgen Rauch und sein Planungsbüro METROCONSULT war bei einigen U-Bahnhöfen in München, Barcelona und Paris an den Konzepten und den Planungen beteiligt. Im nachfolgenden Artikel erläutert er, wie durch ein modifiziertes Bahnsteigtürsystem eine kürzere Taktfolge der S-Bahnzüge in der bestehenden Stammstrecke erreicht werden könnte, wie er dies in der Pariser Metro geplant und ausgeführt hat. Eine solche Maßnahme könnte kurzfristig erfolgen. Alle anderen Planungen, wie zweite Stammstrecke oder Südring, würden erst in 10 bis 15 Jahren eine Verbesserung der Situation erbringen. (UB)

Der Ballungsraum München wächst stetig an, geschätzte 200.000 bis 300.000 Menschen werden zur heutigen Zahl der Bewohner von München und Umgebung bald hinzukommen. Dieses kontinuierliche Wachstum muss mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur begleitet werden, insbesondere der Schieneninfrastruktur der Schnellbahnen in der

Stadt und der Umgebung, um einen möglichst hohen Anteil des Verkehrs auf öffentliche Nahverkehrsmittel zu bekommen.

Um mit dem Wachstum der Verkehrsnachfrage Schritt halten zu können, ist insbesondere der Bestand an Schnellbahnstrecken, S-Bahn wie U-Bahn, zu optimieren – das schließt Neu- und Weiterbau von

Strecken nicht aus, doch muss man mit langer Dauer bis zur Realisierung rechnen – zwischenzeitlich müssen aber spürbare Verbesserungen für die Fahrgäste erreicht werden.

Der entscheidende Weg dazu ist, flankierende Maßnahmen für eine spürbare Taktverdichtung zu ergreifen, diese sind auch kostengünstiger als ein Streckenneubau, schnell umzusetzen und erfordern auch keine aufwendigen und Zeit in Anspruch nehmenden Planfeststellungsverfahren.

Wir haben in den letzten Jahren für die bestehende Münchner S-Bahn-Stammstrecke Optimierungsmaßnahmen entwickelt, um den Fahrgastfluss auf den hochbelasteten Innenstadtbahnhöfen zu optimieren. Die Mittel dazu, insbesondere eine optimierende Lenkung des Fahrgastflusses, können auch helfen, neuangelegte U-Bahn-Stationen wie Marienplatz, Sendlinger Tor und Odeonsplatz zu ertüchtigen.

Das vielleicht wichtigste „Werkzeug“ zur Optimierung der Bestandsstrecken des Münchner Schnellbahnsystems wird die Installation von Bahnsteigtüren sein. Bahnsteigtüren haben in verschiedenen Städten, wie Paris, London und Hongkong, dort, wo sie nachgerüstet worden sind, geholfen, die Zugfolge bis auf 85 Sekunden, also auf weit über 40 Züge

pro Stunde und Richtung, zu optimieren, teilweise flankiert durch eine komplette Automatisierung der jeweiligen Linien, so dass auch eine nachfrageabhängige Verdichtung des Taktes möglich ist.

Wegen der unterschiedlichen Züge muss ein modifiziertes Bahnsteigtürsystem für die Münchner U-Bahn entwickelt werden, technisch ist dies ohne weiteres möglich.

Betriebsstabilität und Qualität, die wir von den Münchner Schnellbahnen gewöhnt sind und die das Verkehrsmittel so beliebt gemacht haben, hat in der letzten Zeit etwas gelitten. Es ist höchste Zeit, die Verkehrsmittel auf den internationalen Stand der Technik zu bringen. München war immer verkehrstechnisch fortschrittlich. Aus Bayern kommen mit die qualitativ hochwertigsten Autos weltweit. Auch die öffentlichen Verkehrsmittel sollten wieder die besten sein.

JÜRGEN RAUCH

Dr.-Ing. Jürgen Rauch ist Architekt und geschäftsführender Inhaber des Planungsbüros Metroconsult.

„Wie bewältigen München und das Umland das Wachstum?

Streiten über einen gemeinsamen Weg“

Darüber diskutierten am 12. Januar 2015 im Gasteig die Münchner Stadtbaurätin Prof. Dr. (I) Elisabeth Merk, der Landrat des Landkreises München, Christoph Göbel, der Erste Bürgermeister der Stadt Pfaffenhofen, Thomas Herker und Dr. Heike Piasecki vom Immobilienanalysten bulwiengesa. Moderiert wurde das Gespräch von Heiner Müller-Ermann, ehemaliger BR-Journalist und jahrzehntelang in der Bürgerinitiative gegen die Isentalautobahn engagiert.

Die Erwartungen an diesen Abend sind groß, sitzt mit Christoph Göbel auch der neugewählte Landrat des Landkreises München mit auf dem Podium. Er steht dem Landkreis der Superlative vor: Mit 330.000 Einwohnern der bevölkerungsreichste Landkreis Bayerns, dazu der am schnellsten wachsende. Ein Bevölkerungsplus von fast 16 Prozent bis 2032 sagt das Bayerische Landesamt für Statistik für Göbels Landkreis voraus. Auch er hat deshalb allen Grund, sich intensiv Gedanken zu machen, wie der Zuwachs verkraftet werden kann.

Heike Piasecki von bulwiengesa referiert zum Einstieg die Ergebnisse einer Studie, die der Im-

mobiliensanalyst vergangenes Jahr im Auftrag der Industrie- und Handelskammer (IHK) für München und Oberbayern erstellt hat. Titel: „Wachstumsdruck erfolgreich managen“. Und diese Ergebnisse haben eigentlich das Zeug dazu, die Teilnehmer auf dem Podium so richtig aufzurütteln. Zunächst Altbekanntes: Wachstum der Region München bis 2031 um weitere 263.000 Einwohner, die Zuwanderung nach München ist in der Hauptsache Arbeitsplatzzuwanderung, in der Landeshauptstadt München müssen aktuell 8.000 bis 9.000 Wohnungen pro Jahr fertiggestellt werden, nur um die Neuankömmlinge unterzubringen. Tatsächlich sind es nur 6.000 Wohnungen

gewesen, die im Jahr 2013 errichtet wurden. Dann auch Überraschendes: In der Region gibt es längst nicht mehr nur die Pendlerströme, die morgens zur Arbeit nach München fließen und abends wieder zurück. Inzwischen pendeln mehr Arbeitnehmer jeden Tag aus der Landeshauptstadt in den Landkreis München, als Landkreisbewohner täglich nach München zur Arbeit fahren. Ein Beispiel für diese Entwicklung ist Garching: bei 16.000 Einwohnern gibt es in der Stadt 15.000 Arbeitsplätze. Das Bevölkerungswachstum in der Region erreicht in den kommenden zehn Jahren seinen Höhepunkt, um danach wieder abzufallen. Eine Prognose für den Wohnungsbedarf im Jahr 2030 geht davon aus, dass der Wohnungsbedarf im Landkreis München den Bestand um 33 Prozent übersteigt – stark steigende Bodenpreise und Mieten werden zwangsläufige Folge sein. Schließlich auch

ganzen Region die größte Stadt und gleichzeitig auch die mit den größten Problemen, so Merk. Als Problemlöser für andere ist München daher vollkommen überfordert. Ja, räumt auch Landrat Christoph Göbel ein, es fehlt der Region beim Verkehr an leistungsfähigen Tangentialen, natürlich sei ihm klar, dass bezahlbarer Wohnraum für Menschen mit geringerem Einkommen Mangelware ist. Bürgermeister Thomas Herker aus Pfaffenhofen spürt den Wachstumsdruck aus Richtung München, aber er will sich nicht beugen. Um fünf Prozent könnte die Einwohnerzahl Pfaffenhofens jedes Jahr wachsen. Gewünscht sind nur 1,5 Prozent, seine Identität will Pfaffenhofen nämlich nicht verlieren. So wächst die Stadt nur um den örtlichen Bedarf, auf Zuruf erteilt man niemandem Baurecht. So herrscht schnell Einigkeit auf dem Podium: Ja, es gibt ein paar Probleme, der Ausbau

des öffentlichen Nahverkehrs tritt auf der Stelle, Wohnraum ist knapp und teuer, es gibt zuwenig Kindergärten und Schulen. Stadtbaurätin Merk findet, dass ein qualifizierter Dialog zwischen den Akteuren in der Region fehlt. Richten aber müssen es – und das bleibt auf dem Podium unwidersprochen – ganz andere: nämlich der Bund und der Freistaat.

Die Region München, die ein Drittel der Wirtschaftsleistung Bayerns erwirtschaftet, die nach den Worten der Immobilienanalytistin Heike Piasecki in einer Standortkonkurrenz zu Stockholm, Paris

und New York steht und gleichzeitig als stärkster Motor Deutschlands Wachstum treibt, ist also den Wachstumsfolgen machtlos ausgeliefert. Das bringt auch Moderator Heiner Müller-Ermann hörbar aus der Fassung. Er fragt in die Runde: Warum kann diese Region der Superlative ihre Probleme nicht selbst anpacken?

Das ist die falsche Frage, lässt ihn Stadtbaurätin Merk kühl wissen. Die Region München muss den Bund und den Freistaat in die Verantwortung nehmen, um die Wachstumsfolgen abzumildern, verlangt Merk. Wachstumswillige Gemeinden brauchen Unterstützung. Schrumpfenden Regionen wie dem Ruhrgebiet ist es durch geschlossenes Auftreten schließlich auch gelungen, Fördermittel vom Bund zugewiesen zu bekommen. Gerade beim Bundesverkehrswegeplan muss die Region Druck machen. Tangentialverbindungen im öffentlichen Nahverkehr, besonders die schon vor über zwei Jahrzehnten vorgeschlagene Stadt-Umland-Bahn, sind zwar sehr wichtig, erfüllen aber niemals die Wirtschaft-



Podiumsdiskussion v.l.n.r.: Thomas Herker, Dr. Heike Piasecki, Heiner Müller-Ermann, Prof. Dr. Elisabeth Merk, Christoph Göbel

noch das: Der Ausbau der Verkehrswege in der Region, sowohl der Straße als auch der Schiene, hinkt dem Bedarf in einer Weise hinterher, dass die IHK diese Mobilitätsprobleme als „Wachstumsbremse“ und „Wachstumskiller“ gebrandmarkt hat. Hauptschuld für die Misere, so Heike Piasecki, trägt das radial auf München ausgerichtete Verkehrsnetz.

Große Zeiten für Politiker mit Gestaltungswillen – so scheint es. Doch schon nach den ersten Statements macht sich Ernüchterung im Saal breit. Vom Podium tönt Realpolitik. Visionen hat nur Moderator Heiner Müller-Ermann. Und jedesmal wird er dann von Stadtbaurätin Elisabeth Merk gescholten, dass er die falschen Fragen stellt.

Eine Steuerung des Wachstums gelingt nur sehr beschränkt, beklagt Merk, es gibt Probleme der Münchner Region, die die einzelnen Gemeinden im Rahmen ihrer Planungshoheit nicht lösen können. Gerade bei großen Infrastrukturprojekten stoßen die einzelnen Gemeinden schnell an Schwellen, die sie alleine nicht überwinden können. München ist in der

lichkeitskriterien, um eine staatliche Förderung zu bekommen. Auch hier, findet Merk, ist der Bund gefordert, die Förderbedingungen zu verändern. Eine einzelne Kommune wie auch der Landkreis München kann ein solches Großprojekt unmöglich stemmen, pflichtet Landrat Göbel bei. So geht es munter weiter: Die Region München, erklärt Göbel, ist nicht in der Rolle, zu bestimmen, was an Schienenverkehrsmitteln gebaut wird. Das wird in Berlin entschieden, in München muss man dann eben nehmen, was man bekommt, Konzept hin oder her. Die Förderung, so Göbel, erfolgt in Paketen. Zuerst ist das eben die 2. S-Bahn-Stammstrecke, später folgen darauf aufbauend weitere Maßnahmen. Nur welche, das kann man im Moment noch nicht so genau sagen.

Heike Piasecki vom Immobilienanalysten bulwiengesa setzt den Schlusspunkt: Mit Blick auf Flächenreserven für Wohnungsbau und Gewerbe erklärt sie, dass überhaupt nicht klar ist, wie viele Flächen in der Region München dafür zur Verfügung stehen. Gerade eben erst wird mit dem Aufbau eines Flächenmanagement-Systems begonnen, um die Entwicklungsflächen zu erfassen und zu bewerten. Eine solche Übersicht existiert beim Regionalen Planungsverband München (RPV) als der für die Regionalplanung zuständigen Behörde bislang

überhaupt nicht – und das vierzig Jahre nach ihrer Gründung! Einzig für den Bereich Wohnbauflächen gibt es seit 2014 eine Studie des Planungsverbandes Äußerer Wirtschaftsraum München, der in der Region Flächenpotenziale für den Bau von 220.000 Wohnungen sieht.

Das Fazit ist ernüchternd: Folgt man den Worten der Politiker und Planerinnen auf dem Podium, befindet sich die Steuerungsfähigkeit der Politik in der Region München nahe Null. Außer einigen Absichtserklärungen steht am Ende nicht ein einziger konkreter Vorschlag, nicht ein einziges Projekt, das für einen Aufbruch, für eine selbstbestimmte Gestaltung des regionalen Wachstums steht. Es bleibt der Eindruck, dass sich die verantwortlichen Politiker selbst als Getriebene verstehen, deren Kompetenzen zur Gestaltung nicht ausreichen, die zerrieben werden von kleinteiliger kommunaler Planungshoheit auf der einen und fehlender Unterstützung durch Bund und Freistaat auf der anderen Seite.

Eines steht nach diesem Abend fest: Das rasante Wachstum der Region München wird trotz der bedenklichen politischen Gestaltungsschwäche weitergehen, das rasante Wachstum der damit verbundenen Probleme aber auch.

MICHAEL SCHNEIDER

Veranstaltungshinweis

Die Evangelische Akademie Tutzing veranstaltet eine Tagung zum Thema ‚Soils, Food Security and Sustainable Land Management‘ gemeinsam mit internationalen Kooperationspartnern sowie dem Umweltbundesamt.

Die Abendveranstaltung mit Dr. Hans Herren, Träger des Alternativen Nobelpreises 2013, zum Thema

Food Security, Sustainable Land Management and Agriculture – Transformative Steps to Achieve Sustainable Development Goals

findet am

Mittwoch, den 11. Februar 2015 um 19:30 Uhr

in der Evangelischen Akademie Tutzing, Schloss-Straße 2-4 in Tutzing statt und ist regional geöffnet.

Der Eintritt ist frei, eine Anmeldung ist erwünscht.

Bei der Abendveranstaltung geht es um den Umgang mit Flächen, Verdichtung, Versiegelung und damit im weitesten Sinne um Stadtentwicklung sowie um Ziele des Sustainable Development und damit um Fragen nachhaltiger Stadtentwicklung.

Informationen zur Abendveranstaltung, Organisation und Anmeldung sind unter

<http://web.ev-akademie-tutzing.de/cms/index.php?id=576&lfidnr=2060&part=detail>  zu erhalten.

Anmeldung bitte an Frau Susanna Satzger: satzger@ev-akademie-tutzing.de

„Die dümmste Lösung“ Horst Seehofers Überlegungen für den Neubau der Philharmonie am Gasteig rufen harsche Kritik hervor

Unter dieser Überschrift berichtet Christian Krügel über den aktuellen Vorschlag von Ministerpräsident Horst Seehofer, die Philharmonie am Gasteig durch einen Neubau zu ersetzen und gleichzeitig den Herkulesaal zu sanieren, in der Süddeutschen Zeitung vom 2. Februar 2015 auf Seite R1.

Noch am selben Tag wurde genau dies von Ministerpräsident Horst Seehofer und Oberbürgermeister Dieter Reiter beschlossen, wobei man die Gebäudehülle der Philharmonie stehen lassen und einen neuen Konzertsaal in diese hineinbauen will. Auf der Webseite des Bayerischen Rundfunks (BR) kann man dies nachlesen unter: <http://www.br.de/nachrichten/oberbayern/inhalt/gasteig-seehofer-konzertsaal-100.html> – und dort Kommentare abgeben.

Ausgangspunkt war der Wunsch des Symphonieorchesters des BR nach einem neuen Konzertsaal mit Erstbelegungsrecht, da sowohl das Engagement von Gastdirigenten als auch Solisten einen Planungsvorlauf von mehreren Jahren benötigt, und dies macht das besagte Erstbelegungsrecht erforderlich.

Der Herkulesaal ist eine Nachkriegsschöpfung als Ersatz für das im Krieg zerstörte Odeon. Es ist mit seiner Kapazität von 1.250 Plätzen zu klein für symphonische Konzerte und ist obendrein für große Symphonik sowohl akustisch als auch von seinen Nebenräumen ungeeignet.

Was bringt die jetzt vorgeschlagene Lösung von Ministerpräsident Horst Seehofer? Auf lange Sicht eine möglicherweise akustisch optimale Philharmonie, Entlastung für den städtischen Investitionshaushalt und einen Herkulesaal mit möglicherweise auch verbesserter Akustik, aber:

- keine wirkliche Lösung für das Symphonieorchester des BR,
- für die Münchner Philharmoniker die Verschlechterung, weil sie teilweise in den unwirtschaftlichen Herkulesaal ausweichen müssen, aber auch
- für die privaten Konzertveranstalter eher Verschlechterungen, weil auch sie noch verstärkt in den unwirtschaftlichen Herkulesaal ausweichen müssen.

Und die jahrelange Unterbrechung durch die Bauzeit ohne Ausweichstandort ist eine Katastrophe für Münchens Musikkultur: Wo soll das Musikleben für die drei bis fünf Jahre stattfinden? Dazu kommt: 2018 endet der Vertrag von Maestro Maris Janssons.

Man kann sich vorstellen, dass der BR unter diesen Rahmenbedingungen keinen adäquaten Nachfolger bekommen wird; weltweit ist der Kreis Spitzendirentigen sehr eng. Da dürfte sich niemand finden lassen, der unter diesen Spielstätten-Bedingungen nach München kommt.

Fazit: Diese „Lösung“ verschlingt gigantische Kosten, ohne einen erkennbaren Mehrwert für die Musik in München zu bringen. Ich kann mich nur der Überschrift der SZ anschließen: die dümmste Lösung. Sie hat eigentlich nur einen Charme: Man erspart sich die Suche nach einem neuen Standort. Oder boshaft formuliert: Das ist die Lösung der Mut- und Phantasielosigkeit und der Faulheit. München und der Freistaat Bayern haben sich hier ein Armutszeugnis ausgestellt.

Was München braucht, ist, neben der Philharmonie im Gasteig, mit oder ohne akustische Ertüchtigung, ein weiterer wirtschaftlicher und akustisch optimaler Konzertsaal sowohl für das Symphonieorchester des BR, also mit dessen Erstbelegungsrecht, als auch für die freien Konzertanbieter. Der Herkulesaal könnte sich neben kleiner Symphonik auf größere Kammermusik spezialisieren, mit einem Podium in der Saalmitte und damit entsprechend reduzierter Kapazität. Dieser neue Konzertsaal könnte während des Umbaus der Philharmonie am Gasteig auch als Ausweichquartier für die Münchner Philharmoniker dienen. Der Musikstadt München bliebe eine Unterbrechung der Konzerttätigkeit erspart, sie könnte sich harmonisch weiter entwickeln. Und lassen Sie uns nicht vergessen: Die Welt der Musik ist für alle da – und nicht, wie gerne behauptet wird, nur für wenige.

Der Arbeitskreis Kulturbauten im Münchner Forum hat eine Reihe von möglichen Standorten diskutiert, angefangen von der Maxvorstadt bis hin zum näheren und weiteren Umfeld des Ostbahnhofs. Neben der Infrastruktur, also der Erschließung mit öffentlichem Nahverkehr spielte das Entwicklungspotenzial des Standortes eine entscheidende Rolle. Was hier gefragt ist, sind Mut, Phantasie und Visionen. Vielleicht kommt Engel Aloysius zur Hilfe mit der göttlichen Eingebung.

WOLFGANG ZIMMER

Wolfgang Zimmer ist Diplomkaufmann und Diplom-Sachverständiger für Immobilienbewertung. Er koordiniert den Arbeitskreis Kulturbauten im Münchner Forum.

Auf Standortsuche: Ein Konzertsaal für den Bayerischen Rundfunk

Es ist wunderbar, dass München Orchester besitzt, die nicht nur zuhause sondern auch in der Welt besondere Beachtung finden. Die Möglichkeit, allen Weltorchestern gerecht zu werden, verdient besondere Aufmerksamkeit. München hat auch gute Erfahrung mit der Platzierung von Tonhallen und Theatern gemacht, dienen diese ja auch dazu, Orte zu prägen und eventuell sogar erst zu entwickeln. Dabei ist an das Gärtnerplatz-Theater, aber auch an das Prinzregenten-Theater zu denken, die als Landmark und Entwicklungsanker für einen qualifizierten Städtebau dienen.

Standort

Bei der Standortwahl ist natürlich in erster Linie an die Besucher zu denken: Wie kommen sie bequem dorthin. Finden sie danach noch Orte, um das Erlebte besprechen zu können, Lokale, um sich auszutauschen?

München hat den Vorzug, eine Stadt zu sein, die im Zentrum einer Agglomeration von über drei Millionen Menschen liegt. Nur durch diesen Umstand und das große Bürger-Interesse ist das außerordentliche Kultur-Angebot zu erklären. Dass die Musikliebhaber nicht mit dem eigenen Fahrzeug in die bedrängte Innenstadt fahren (sollen), liegt im Interesse aller. Um möglichst vielen Besuchern das zu ermöglichen, muss der Standort fußläufig zur S-Bahn-Stammstrecke liegen. So kann lästiges Umsteigen vermieden werden.

Der Kreis dieser Musik-Interessierten, die im S-Bahn-Bereich leben, wird noch erweitert um die Bürgerinnen und Bürger, die in der Metropolregion München-Augsburg-Ingolstadt wohnen. Also ist eine Luxus-Erschließung durch den ÖPNV von besonderer Bedeutung.

Städtebau

Eine kulturelle Infrastruktur ist für jeden Standort, der sich in Entwicklung befindet, von außerordentlichem Wert. Hier entsteht ein Zeichen (Branding), das der Umgebung einen Assoziationshintergrund schafft, der dem Standort vielfältiges Interesse sichert. In München wurde das im 19. Jahrhundert mit dem Gärtnerplatz-Theater erfolgreich verwirklicht. Im 20. Jahrhundert mit dem Prinzregenten-Theater am gleichnamigen Platz. Auch hier hat sich dieses Theater im Bewusstsein so verankert, dass es mit Sponsorengeldern wieder auferstehen konnte.

Im Vorfeld beider Theater sind Platzgestaltungen entstanden, die zu den attraktivsten Stadträumen in München gezählt werden. Mit einem Konzerthaus lässt sich also Stadtentwicklung betreiben, gerade in der Musikstadt München.

Infrastruktur

Ein Musikhaus mit 2.200 Sitzplätzen erfordert auch bei guter ÖV-Erschließung mehr als 10 Prozent Stellplätze in einer Tiefgarage (TG). Der Gasteig wurde sogar gezwungen, außerhalb der eigenen, realisierten TG-Plätze zusätzliche gegenüber anzumieten. 300 Stellplätze sind also für die Besucher im Minimum vorzuhalten, wenn die ÖV-Erschließung optimal ist.

Neben dieser Erschließung ist die Andienung des Hauses mit Schwerlastverkehr ein Muss. Wer das Gasteig beobachtet hat, der weiß, dass zum Transport der Instrumente und des Equipments Schwerlaster unter das Haus gefahren werden müssen mit 40 t Gesamtgewicht und 4,50 Metern Höhe, wenn der Verkehr auf den Straßen nicht unterbrochen werden soll. Das erfordert einen Standort, der eine Rückseite besitzt, die mit diesen Zufahrten belastet werden kann. An der Oper kann man die Auswirkungen der Tiefgarage auf den öffentlichen Raum beobachten. Der wunderbare Max-Joseph-Platz vor der Oper ist kaum mehr als öffentlicher Raum zu nutzen.

Wendet man diese Feststellungen auf München an, ergibt sich ein relativ klares Bild.

1. Der Standort muss in der Nähe der Stammstrecke des ÖPNV liegen, um die Region und die umliegenden Städte optimal anzubinden.

2. Der Standort sollte in einem Entwicklungsgebiet liegen, das von einem Konzerthaus positive Impulse erhält.

3. Der Standort sollte städtebaulich von einem Konzertsaal neu geprägt werden können. Eine bestehende Denkmal-Landschaft wäre mit größten Konflikten gestalterisch, denkmalpflegerisch und öffentlich verbunden.

Gibt es solche Standorte in München noch?

1. An der Stammstrecke der S-Bahn von Pasing bis zum Hauptbahnhof sind solche Standorte zu finden; z.B. in Nähe der Hackerbrücke nördlich der Bahn. Hier steht eine Umstrukturierung an von Brauereien zu anderen Nutzungen, nahe des Bayerischen Rundfunks und fußläufig zum Haupt- und Busbahnhof. Dieses Gebiet schreit geradezu nach einer Aufwertung, hat es selbst doch Außerordentliches zu bieten, das wiedererweckt und neu interpretiert werden kann

und sollte.

2. Am Ostbahnhof, genauer an der Friedenstraße, ist das Gebiet gerade im Umbruch. Der Standort liegt attraktiv über München, er würde städtebaulich aufgewertet und könnte den Verkehr verkraften. Allerdings ist die Fläche in Privatbesitz. Aber es wäre aller Anstrengung wert, zusammen mit dem durch seine Wohltätigkeit bekannten Eigentümer hier einen Kulturhotspot zu errichten und weiterzuentwickeln.

3. Am Pasinger Knie. Dieser Standort könnte die Brutalität des neuen Stadtzentrums balancieren. Städtebaulich könnte hier etwas Neues entwickelt werden, was dem angedachten Boulevard vom Einkaufszentrum in Richtung Osten an der Bahn neue Realisierungschancen gäbe. Zukünftig auch eine Haltestelle der U4/5.

In diesem Lichte betrachtet, scheidet der Standort Finanzgarten aus. Hier ist die Stadt bereits idealtypisch klassizistisch. Das Gartendenkmal Finanzgarten muss vom Parkplatz östlich des Landwirtschafts-

ministeriums befreit um diese Fläche erweitert und fertig gestellt werden. Mit geringem Aufwand lässt sich hier das Ensemble noch einleuchtender herausarbeiten. Ein neuer Architekturtypus kann den Standort nicht entwickeln, ihm aber schlimmen Schaden zufügen. Gerade das Museumsquartier in der Maxvorstadt, das über die Von-der-Tann-Straße mit dem Haus der Kunst, der Nationalgalerie und der Villa Stuck in der Prinzregentenstraße verbunden ist, muss in seinem Zusammenhang verdeutlicht werden. Eine Zufahrt für Schwerlastverkehr zu einem Konzerthaus mit 4,50 m hohen Ein- und Ausfahrten in der Von-der-Tann-Straße würde diese Verbindung endgültig zerreißen. Die Galeriestraße als Parkplatz-Zufahrt für eine Tiefgarage unter dem Konzerthaus würde den unhaltbaren Zustand der Galeriestraße zementieren, statt diese endlich als Vorfeld für den Hofgarten freizumachen.

WOLFGANG CZISCH

Arbeitskreise im Februar 2015

Sie haben Lust, etwas für München zu tun? Unsere Arbeitskreise stehen Ihnen offen. Eine E-Mail an info@muenchner-forum.de genügt.

Arbeitskreis Stadt: Gestalt und Lebensraum

Leitung: Wolfgang Czisch
nächstes Treffen: Mi. 04.02.2015, 18:00 Uhr

Arbeitskreis Kulturbauten

Leitung: Wolfgang Zimmer
nächstes Treffen: Fr. 06.02.2015, 18:00 Uhr

Arbeitskreis Schienenverkehr

Leitung: Dr. Wolfgang Beyer
nächstes Treffen: Do. 12.02.2015, 18:00 Uhr

Arbeitskreis Maxvorstadt-Museumsviertel

Leitung: Ursula Sierber, Martin Fürstenberg
nächstes Treffen: Di. 17.02.2015, 17:00 Uhr

Arbeitskreis Innenstadt

Leitung: Peter Arnold
nächstes Treffen: Mi. 18.02.2015, 17:00 Uhr

Arbeitskreis Wer beherrscht die Stadt?

Leitung: Dr. Detlev Sträter
nächstes Treffen: Mi. 18.02.2015, 17:00 Uhr
gemeinsam mit dem Arbeitskreis Innenstadt

Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

Leitung: Berthold Maier und Matthias Hinzen
nächstes Treffen: Do. 26.02.2015, 17:00 Uhr

IMPRESSUM

Standpunkte ISSN 1861-3004, Münchner Forum e.V., Diskussionsforum für Entwicklungsfragen, Schellingstr. 65, 80799 München, fon 089/282076, fax 089/2805532, email info@muenchner-forum.de, www.muenchner-forum.de
V.i.S.d.P.: Ursula Ammermann

Redaktionsschluss: 02.02.2014, Redaktion: Ursula Ammermann (UA), Helmut Steyrer (HS), Detlev Sträter (DS), Barbara Specht (BS), Georg Kronawitter (GK), Udo Bünnagel (UB), Layout: Barbara Specht

Wir verfolgen den Fortgang der von uns aufgegriffenen Themen. Der Inhalt dieses Magazins entspricht daher nicht zwingend dem Diskussionsstand in unseren Arbeitskreisen. Sie können Aussagen gern wörtlich oder sinngemäß mit Quellenangabe zitieren. Sollten Sie unsere Standpunkte nicht mehr erhalten oder sie jemandem zukommen lassen wollen, genügt ein Mail an: info@muenchner-forum.de

Einladung zum

Flaucher-Dialog 2015

Am Donnerstag, 19. Februar um 19:00 Uhr

im Sitzungsraum der Geschäftsstelle des Bezirksausschusses in der Meindlstraße 16, Nähe U-6, Harras

Auf Anregung des Münchner Forums erarbeitet das Baureferat, Hauptabteilung Gartenbau, derzeit ein Parkpflegewerk zur nachhaltigen Gestaltung der vor 175 Jahren als Bürgerpark gegründeten Flaucher-Anlagen. Pflanzen, Tiere, Freizeitnutzung, Denkmalschutz, Wohnen an der Isar – wie kann das alles zusammenpassen?

Die Diskussion um das entstehende Parkpflegewerk bietet den Bürgerinnen und Bürgern eine Chance, ihre Wünsche, Kritiken und Zielvorstellungen in die Planung einzubringen.

Ablauf:

19:00 bis 19.15 Uhr

Begrüßung durch den Bezirksausschuss und das Münchner Forum

Rückblick auf 2014 – Fragen zur Flaucher-Planung 2015–2016

Bezirksausschuss Sendling: Markus Lutz, Vorsitzender, Ernst Dill, stellv. Vorsitzender
Münchner Forum: Klaus Bäumler

19.15 bis 19.35 Uhr

Parkpflege am Flaucher: Sachstand und Perspektive 2015–2016

Dr. Ulrich Schneider, Leiter der Hauptabteilung Gartenbau des Baureferates

19.35 bis 19.45 Uhr

Kein Freizeitgenuss ohne Naturschutz – Aufgaben der Parkpflege aus der Sicht des Naturschutzes

Angela Burkhardt-Keller, Manfred Siering, Bund Naturschutz, Kreisgruppe München,

19.45 bis 20.45 Uhr

Ihre Ideen zur Gestaltung:

- Pflanzen, Tiere, Natur
- Freizeit, Kultur
- Wege und Erschließung

Wir sammeln Fragen und Anregungen in der Versammlung. Wir freuen uns auch auf Stellungnahmen

der am Flaucher engagierten Vereine und Initiativen.

20.45 bis 21:00 Uhr

Ergebnisse der Arbeit an den Tischen werden vorgestellt – Wie geht es weiter mit der Bürgerbeteiligung bei der Umsetzung des Parkpflegewerks – Auswertung in Zusammenarbeit mit dem Münchner Forum e.V.

Die Dokumentation der Veranstaltung in der Reihe „Isarlust am Flaucher“ ist vorgesehen. Mündlich vorgetragene Anfragen und Anregungen können dazu schriftlich und ausführlich nachgereicht werden.

Materialien zum Flaucher liegen zum Mitnehmen aus.

Die Münchner Presse ist zur Veranstaltung eingeladen.

Für den Bezirksausschuss 6 Sendling
Markus Lutz, Vorsitzender
Ernst Dill, stellv. Vorsitzender
Mail: ba-sued.dir@muenchen.de

Für den Arbeitskreis Öffentliches Grün des Münchner Forum e.V.: Klaus Bäumler
Mail: baeumler@maxvorstadt.net
Tel: 089 - 280 05 86

V.i.S.d.P. Ursula Ammermann,
Münchner Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e. V.
Schellingstraße 65,
80799 München
Telefon: +49 89 28 20 76
Telefax: +49 89 280 55 32
E-Mail: [info\(at\)muenchner-forum.de](mailto:info(at)muenchner-forum.de)
Web: <http://muenchner-forum.squarespace.com>

Veranstaltung des Bezirksausschuss Sendling (BA 6) in Kooperation mit dem Arbeitskreis Öffentliches Grün des Münchner Forum e.V.

Moderation: Ursula Ammermann, Münchner Forum