

Sehr geehrte Damen und Herren,



Zu einigen sehr grundsätzlichen Weichenstellungen stehen Entscheidungen bevor. Um Weichenstellungen im wörtlichen Sinn geht es bei der **2. S-Bahn-Stammstrecke**. Ab Seite 5 finden Sie übersichtlich zusammen gestellt, was aus unserer Sicht zur Entscheidung wichtig ist.

Danach äußern wir uns zu den großen Stadtentwicklungsprojekten. Das größte ist **Freiham**. Überlegungen für dort sollten aber auch z.B. im Areal Funkkaserne greifen. Wir sehen klaren Handlungsbedarf. Die Forderungen des AK Stadt -Gestalt und Lebensraum zu Freiham verdienen eine breite Bürgerdiskussion. Lesen Sie dazu ab Seite 9.

Als Debatte unter Experten ist bisher die Diskussion über die Zukunft des **Museumsquartiers in der Maxvorstadt** gelaufen. Stadtbaurätin Elisabeth Merk hat aber bereits angekündigt, dass sie hier eine breite Bürgerbeteiligung erwartet. Details lesen Sie ab Seite 2.

Münchens Stadtgestalt verändert sich auch an anderen Stellen weiter. Nach unserem Bericht über den städtebaulichen Wettbewerb Bogenhausener Tor in unserer letzten Ausgabe setzen wir die Debatte über den richtigen Umgang mit Hochhäusern in dieser Ausgabe mit drei Beiträgen fort: Wir fragten den Architekten **Ludwig Wappner**, hinterfragen die Planung für das ehemalige **Heizkraftwerk an der Müllerstraße** und lassen den Architekten **Christoph Sattler** zu Wort kommen.

Schließlich fassen wir zusammen, was Prof. **Julian Nida-Rümelin** zur urbanen Stadt zu sagen hat und bringen abschließend einige **Leserbriefe**.

Wir wünschen wieder anregende Lektüre mit dieser kompakten, nach Leserwunsch auf 15 Seiten zuzüglich dieser Titelseite und einer Leserbriefseite komprimierten Ausgabe. In unseren nächsten Standpunkten setzen wir unter anderem unsere Berichterstattung zum Münchner Ensembleschutz fort.

Mit freundlichen Grüßen
Wolfgang Czisch, Vorsitzender des Programmausschusses

INHALT:

**Museumsquartier Maxvorstadt:
Alle wollen einen Masterplan 2**

**Kommentar:
Die Stiftung ist um ihre neue
Aufgabe nicht zu beneiden 5**

**Arbeitskreis Kulturbauten:
Folgerungen für Stadtgestalt
und Bürger bedenken 6**

**Arbeitskreis Innenstadt:
Begegnungszone – Chance
fürs Tal? 6**

**Arbeitskreis Bebauungspläne:
Agfagelände besser gliedern 6**

**S-Bahn-Tieftunnel oder Netz?
Sorgfältige Abwägung unverzichtbar 7**

**Freiham-Wettbewerb rückt näher:
Alles dem Wettbewerb überlassen?
Das kann's nicht sein 9**

**Anlass Bogenhausener Tor:
Bürgeroffene Hochhäuser ein
gesellschaftlicher Anspruch 11**

**Ein neuer Hochhausskandal?
Womit verdient München diesen
Bau der 50er Jahre? 12**

**Christoph Sattler zu Hochhäusern
Nur moderat in die Höhe 14**

**Nida-Rümelin zur urbanen Stadt:
Bürger sollen sagen können:
„Das ist meine Stadt“ 16**

Leserbriefe 17

IMPRESSUM

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

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

Zwei Tage Hochkaräter-Debatte über Münchens Museumsquartier in der Maxvorstadt:

Alle wollen einen Masterplan – nicht nur Worte, sondern Taten

Münchens Museumsquartier hat große Stärken und ebenso unübersehbare Schwächen. Museumsdirektoren verweisen vor allem auf fehlende Räume für Wechselausstellungen und ebenso für ihre Depots. Fremde finden sich im Museumsquartier mit seinen separaten Museen nur schwer zurecht. Beobachter registrieren erstaunt, dass dieses europaweit einzigartige Kunstareal jährlich nur 800.000 Besucher anzieht – gerade einmal das Doppelte dessen, was allein die Kandinsky-Ausstellung des Lenbachhauses in drei Monaten geschafft hat. Am 17. und 18. April wollte die Stiftung Pinakothek der Moderne in einer Konferenz ermitteln, welcher Handlungsbedarf besteht. Ergebnis: Für das Kunstareal muss ein Masterplan her. Die Stiftung will ihn beschaffen.

München ist mit seinen Museen besser aufgestellt als London, wo die Kunstsammlungen unterschiedlicher Jahrhunderte über die gesamte innere Stadt verstreut sind, aber weniger übersichtlich als in Berlin. Dort gibt es mit der Museumsinsel, dem Kulturforum nahe dem Potsdamer Platz, den Museen in Charlottenburg und Dahlem sowie dem Areal der Gegenwartskunst mit dem Nukleus Hamburger Bahnhof zwar mehrere Kunstzentren, mit der Museumsinsel aber einen Favoriten, der durch die Anlage einer „archäologischen Promenade“ auch eine nachvollziehbare innere Erschließung bekommt. Münchens Museumsquartier ist hingegen über die südliche Maxvorstadt ausgebreitet – ein starkes Ergebnis der kunstsinnigen Politik der Wittelsbacher im 19. Jahrhundert und deren Fortführung im letzten Jahrhundert. Aber es gibt auch Mängel und Wünsche:



Die von Gunter Henn vorgeschlagene Bebauung nördlich der Pinakothek der Moderne hat kaum Chancen. Das zeigte die Veranstaltung des Münchner Forums sowie das Symposium der Stiftung Pinakothek der Moderne. Bild: Stiftung PdM.

Der gelungene Wiederaufbau der Alten Pinakothek durch Hans Döllgast in den 1950er Jahren hat nicht nur deren Haupteingang nach Norden gelegt, wo man ihn als aus dem Stadtzentrum kommender Besucher zunächst nicht vermutet, sondern verwendet auch weite Bereiche des Erdgeschosses als Depot. Attraktivste Teile des Hauses sind Besuchern folglich nicht zugänglich und Wechselausstellungen – der Garant größerer Publikumsströme – deutlich erschwert. Die Neue Pinakothek, nach ihrem Abriss nach 1945 von Alexander von Branca völlig neu errichtet, ist durch die zur Schnellstraße degradier- ten Theresienstraße vom übrigen Museums-

quartier eher abgeschnitten als mit ihm verbunden. Das wird erst die oft beschworene, aber immer wieder vertagte Neuordnung der Verkehrswege ändern.

Zweiter Bauabschnitt für die Pinakothek der Moderne nach Braunfels' Plänen aktuell

Die Pinakothek der Moderne ist als Vier-Museen-Haus fast ohne Flächen für Wechselausstellungen in der irrigen Annahme errichtet worden, Räume hierfür brauche man kaum, dafür habe man ja das Haus der Kunst. Die PdM hat auch viel zu kleine und zu schlecht finanzierte Depots. Das Schaulager der Neuen Sammlung ist mangels Finanzierung noch immer nicht eingerichtet, die Depotfläche der Architektursammlung gerade einmal 50 Quadratmeter groß, so dass praktisch alles, was dieses Museum zeigt, aus der TU herangeschafft werden muss.

Der längst beschlossene, aber nie finanzierte zweite Bauabschnitt der Pinakothek der Moderne entlang der Gabelsberger- und der Türkenstraße ist noch immer nicht begonnen. Die Staatliche Graphische Sammlung hat ihren Neubau in diesem zweiten Pinakotheken-Bauabschnitt bisher

deshalb nicht erhalten, vor allem weil das dafür vorgesehene Geld in den Neubau des Museums Brandhorst geflossen ist. Die Planung für diesen zweiten Bauabschnitt ist inzwischen mehr als zwanzig Jahre alt. Sie muss überarbeitet werden, denn als sie gemacht wurde, sollte die PdM auch die Sammlung Buchheim mit einbeziehen, die in Bernried am Starnberger See längst ein eigenes Museum bekommen hat. Grundsätzlich forderten alle Sprecher der Diskussion, den 2. Bauabschnitt möglichst bald zu realisieren.

Die Durchgrünung gilt geradezu als Markenzeichen des Münchner Museumsquartiers – niemand will daran rühren. Ob zum Weiterbau der PdM die Bäume entlang der Straße zur Disposition stehen sollten, erwies sich deshalb als ein kommender Streitpunkt (Stadtbaurätin Elisabeth Merk suchte ihn mit dem Hinweis auf einen nötigen Grünflächen-Gesamtplan für das Quartier zu entschärfen). Die Orientierung im Museumsquartier fällt Auswärtigen relativ schwer. Es muss von allen Seiten zugänglich bleiben, schon weil es anders als etwa die Berliner Museumsinsel direkt in ein Wohn-



„Mit zwei Augen gilt es, die Fahrbahnen zu sehen: Sind sie das Stadtbild verunstaltende Schleusen, wie es die Aufnahme der engen Einmündung des Rindermarktes in den Marienplatz vermuten lässt, oder sind sie die Stadt wohngliedernde und ordnende Lebensadern, wie das Bild des Oskar-von-Miller-Rings zeigt.“ Foto und Bildtext der Situation vor Anlage des Tunnels aus einer städtischen Broschüre von 1961.

gebiet übergeht. Aber es braucht auch eine bessere Orientierung, und das wahrscheinlich gleich auf mehrfache Art: vielleicht entlang der Arcisstraße, wie ein Student am Städtebaulehrstuhl von Prof. Sophie Wolfrum vorschlug, vielleicht in einem wieder zu errichtenden Gebäude neben dem existierenden „Palais Pinakothek“ (vorausgesetzt, der Tunnelschlund im Oskar-von-Miller-Ring bleibt nicht so, wie er ist). Nötig erscheinen auch systematischere Hinweise in allen Häusern des Museumsquartiers auf alle anderen. Ein Arbeitskreis der Museen besteht unter anderem dazu seit langem. Ideen sind, wie sein Sprecher sagte, in Arbeit.

Kultusminister Wolfgang Heubisch: „Befindlichkeiten auf beiden Seiten dringend auflösen“

Die zweitägige Debatte über die Zukunft des Münchner Museumsquartiers brachte vieles zutage, was da oder dort schon oft gesagt worden ist und dennoch nicht zu Taten geführt hat.



Bild: Stiftung PdM

Trotzdem: Erstmals saßen alle Beteiligten zu intensiver Diskussion gemeinsam an einem Tisch: Bayerns Kultusminister Wolfgang Heubisch ebenso wie die Münchner Stadtbaurätin Elisabeth Merk, die Chefs der im Museumsquartier bisher tätigen Institutionen ebenso wie die demnächst hinzu kommenden, nämlich die Leiterin des Museums für Ägyptische Kunst Dr. Sylvia Schoske und der Leiter der Hochschule für Fernsehen und Film, Prof. Peter Slansky. Besonders die HFF wird im Museumsquartier für frischen Wind sorgen.

Mit drei Kinos und regelmäßigen Festivals wird die HFF in das Quartier neue Lebendigkeit bringen, nicht zuletzt abends. Alle Parteien scheinen entschlossen, es diesmal nicht bei Worten bleiben zu lassen. Heubisch sprach von „Befindlichkeiten auf beiden Seiten, die wir dringend auflösen müssen.“ Es gab aber auch Fragen, die komplett offen blieben:

Wie viele Türken gehen durch das Türkentor? – oder, weniger literarisch formuliert: Wie weit ist das Museumsquartier fähig, sich der internationalisierenden Gesellschaft zu öffnen? Die meisten Münchner Museumsgebäude strahlen als „Musentempel“ nicht gerade einladende Offenheit aus und erreichen große Besucherzahlen schon deshalb nicht leicht. Besuchermassen müsse man zwar relativ sehen, sagte der Chef der Antikensammlung; seine Bestände hätten in den Anfangsjahren zwei Besucher täglich gehabt, und die hätten sich zuvor den Schlüssel zu den Ausstellungensräumen aushändigen lassen müssen. Aber dass gerade einmal 800.000 Besucher pro Jahr der Kunststadt München nicht zur Ehre gereichen und die Möglichkeiten der Stadt als Reise-

ziel nicht annähernd ausschöpfen, wurde doch sehr deutlich. Was müssen Museen anbieten, wenn sie keine „Nachlassverwalter“ sein wollen? (wogegen sich besonders der neue Chef der Bayerischen Staatsgemäldesammlungen Klaus Schrenk vehement wehrte). Eine Antwort gab er selbst: Sie müssen „Standort der Diskussion werden.“ Wo eine solche Ausstellungshalle im Museumsquartier stehen könnte, wurde noch nicht angesprochen. Diese Frage könnte jedoch bereits beantwortet sein: Ein geeignetes Gebäude besteht schon. Sophie Wolfrum erklärte auf Nachfrage, dass die TU-Mensa als Gebäude zwar intakt, für den Mensabetrieb aber nicht mehr zeitgemäß sei. Wird in etwa drei Jahren damit begonnen, die TU-Elektrotechnik nach Garching zu verlagern, wird die Mensa voraussichtlich ins Stammareal rückverlagert. Hier, am Scharnier zwischen Königsplatz und Pinakotheken, wären Wechselausstellungen in diesem bereits bestehenden Gebäude ideal zu situieren.

Wohin mit den Depots? Heubisch fragte rundheraus, was die Museen sich wünschen: ein zentrales Depot oder viele kleine? Oberirdisch, was in der Maxvorstadt nur schwer vorstellbar ist, oder unter Tage? Oder ein Depot am Stadtrand, wo das Bauen einfacher und billiger ist? Als reines Depot oder als „Schaulager“ nach Basler Vorbild? Aus dem Publikum heraus machte Ksenia Protic den so einfachen wie konsequenten Vorschlag, den Altstadttringtunnel zum Schaulager aller Museen umzufunktionieren. Dass der Altstadttringtunnel nicht so bleiben soll, wie er ist, hatte zu Beginn der Diskussion schon Stadträtin Monika Renner (SPD) angekündigt; bis zu Sommer werde das Baureferat Vorschläge machen. Eine komplette Schließung hält Stadtbaurätin Elisabeth Merk für durchaus diskussionswürdig, auch wenn Georg Sandmeier vom Baureferat solche „Hoffnungen nicht zu groß werden lassen“ wollte, schließlich sei die Achse Prinzregentenstraße – Oskar von Miller-Ring für den Straßendurchgangsverkehr die einzige Ost-West-Transversale.



Der Vorkriegszustand an der Ecke Türken-/Gabelsbergerstraße. In der Mitte das Palais Dürckheim, heute Palais Pinakothek, links daneben der für die Straße abgerissene Bau.

Bild: Bauer, Stadt und Vorstadt, 1990: 79



Soviel Spielraum für Stadtreparatur (gelbe Flächen) könnte durch die Umgestaltung des Altstadttringtunnels entstehen.

Bild: GBr

Die Pinakothek der Moderne steht jetzt seit sieben Jahren. Seither wartet München darauf, dass der Verkehrsumbau der Maxvorstadt weiter geht. Prof. Florian Hufnagl, der Chef der Neuen Sammlung, wertete die hochkarätig besetzte Debatte mit Referenten aus den USA, den Niederlanden und der Schweiz als „zwei Tage, auf die ich diese sieben Jahre gewartet habe“. Für Elisabeth Merk ist dieser Umbau in die generelle Revision der Nachkriegsmoderne einzufügen; dazu müsse die Achse Prinzregentenstraße–Gabelsbergerstraße gesamthaft überprüft werden. Prof. Reinhard Baumstark, der frühere Generaldirektor der PdM, erinnerte an drei Bedingungen für deren Entstehen: starke Initiatoren, unterstützende Medien und entscheidungswillige Institutionen. Dass die Institutionen Freistaat und Stadt den Dialog suchen und gemeinsam entscheiden wollen (Elisabeth Merk möchte zuvor ausdrücklich noch „die Bürger befragen, wie sie mit dem großartigen Freiraum des Museumsquartiers umgehen wollen“), wurde sehr deutlich. Das Plädoyer des Schweizer Architekten Schäfer für einen starken Initiator, der entscheidungsbereit sei, die nötigen Verbindungen habe, Kräfte bündeln und Strategien entwickeln könne, nahm Dr. Markus Michalke von Stiftung Pinakothek der Moderne als Steilvorlage: Dieser Initiator werde die Stiftung sein. GBr

Kommentar: Die Stiftung ist um ihre selbst gewählte Aufgabe nicht zu beneiden

Ein Masterplan für das Museumsareal und dessen Einbindung in die Stadt muss her, und die Stiftung Pinakothek der Moderne will ihn beschaffen. Eine Mischung von Mut und Leichtsinn ist dabei zu spüren, aber auch Zuversicht, es zu schaffen. Denn die Aufgabe ist einfach gewaltig:

- Als längst beschlossenes Projekt wird die Stiftung den **zweiten Bauabschnitt der Pinakothek der Moderne** auf seine heutigen Erfordernisse durchzuprüfen und anzupassen haben. Sie wird ausreichend Druck machen müssen, damit den wiederholten Absichtserklärungen nun auch Taten folgen und die Pinakothek der Moderne endlich fertig gestellt wird.
- Als künftiges Gebäude für Wechsellausstellungen auf dem Kunstareal gilt es die derzeitige **TU-Mensa** im Dialog mit TU und Freistaat umzudefinieren, umzubauen, für diesen Bau im Schnittpunkt der Museen am Königsplatz mit den Pinakotheken ein interdisziplinäres Nutzungskonzept zu schaffen **und das sie umgebende Häusergeviert** mit zu ordnen und sinnvoll zu ergänzen.
- Um den **Altstadtringtunnel** für den fließenden Verkehr schließen und (unter anderem) als grandioses, ideal gelegenes und sensationell großes **Schaulager für die Museen** nutzen zu können, müssen noch dicke Bretter gebohrt werden. Gelingt es, gewinnen nicht nur das Kunstareal und der künftig mögliche Markusplatz vor der gleichnamigen Kirche, sondern die Stadt insgesamt.
- Die Stiftung hält einen zentralen Anlaufpunkt besonders für Touristen für nötig. Er kann nach Auflösung des jetzigen Tunnelschlunds im Oskar-von-Miller-Ring am Scharnier des Kunstareals zum künftigen **Platz vor und neben der Markuskirche** und zur Altstadt neben dem Palais Pinakothek in einem Neubau an der Stelle eines alten Wohnhausgrundstücks entstehen. Will die Stiftung für diesen Bau ein Betreiberkonzept entwickeln und ihn mit dem Palais Pinakothek zu einem integrierten Nutzungskonzept vereinen?
- Als Nachbar der TU muss die Stiftung wohl erst noch begreifen, dass es nicht ausreicht, die Verwandtschaft von Wissenschaften und Künsten zu beschwören, sie dann aber regelmäßig nur auf die Kunstwissenschaften herunterzubrechen und gerade noch die Architektur als Brücke von den Realien zu den schönen Künsten gelten zu lassen. Vor einigen Jahren hat die Eröffnungsausstellung des Ostflügels der Alten Pinakothek mit einer sowohl kunsthistorisch wie naturwissenschaftlich (astronomisch und astronautisch) angelegten Ausstellung sehr schön gezeigt, was in dieser Kombination möglich ist. Nur ein einziger Diskutant, Prof. Ingrid Krau, forderte auf dem Symposium der Stiftung eine solche **gesamthafte Darstellung von technischen und geistigen Welten** ein. Dabei verfügt die TU mit der **Carl-von-Linde-Akademie** über eine Einrichtung, die sich genau dies auf ihre Fahnen geschrieben hat. Auch sie ist Anrainer des Kunstareals, aber anscheinend noch nicht beteiligt. Auch in dieser Richtung herrscht Handlungsbedarf.
- Ebenfalls nur ein einziges Mal ist auf dem Symposium kurz die Tatsache zur Sprache gekommen, dass München seinen Ruf als Kunststadt nicht nur seinen Museen verdankt, also der Konsumption von Kunstprodukten, sondern – mit dem Schwerpunkt im ausgehenden 19. Jahrhundert – der Kunsterziehung und damit der **Kunstproduktion**. Auf zwei Areale, die künftig neu genutzt werden können, nämlich auf das Gelände rund um die derzeitige TU-Mensa und auf das Areal der Institute neben dem Museum Brandhorst, gehören künftig nicht nur Räume zur Kunstkonsumption, sondern – in den Erdgeschossen, damit man's auch sieht – der Kunstproduktion. Die Hochschule für Fernsehen und Film wird zeigen, wie sehr dies das Kunstareal belebt.

Dies alles in das Wohn- und Hochschulquartier Maxvorstadt einzubinden und die **Verkehrsfragen** zu lösen, bleibt Aufgabe der Stadt. Dabei geht es nicht nur um den Altstadtring und die Aufhebung der Einbahnstraßen. Kommt der Nordtunnel, würden die Pinakotheken just an der Stelle, an der Gunter Henn sich einen Museumsplatz dachte, einen S-Bahnhof bekommen, dessen Leerraum zwischen den Treppenaufgängen kommunikativ genutzt werden könnte.

Nicht nur die südliche Maxvorstadt wird neu definiert – auch München als eine der großen europäischen Adressen für die Wissenschaften und Künste in der globalen Wissensgesellschaft. Daher stellt sich trotz allen Eifers der Stiftung die Frage: Dürfen hier Investoren regieren? Oder ist nicht die Stadt, nicht ihr Planungsreferat als Taktgeber und Planer gefordert? Gernot Brauer

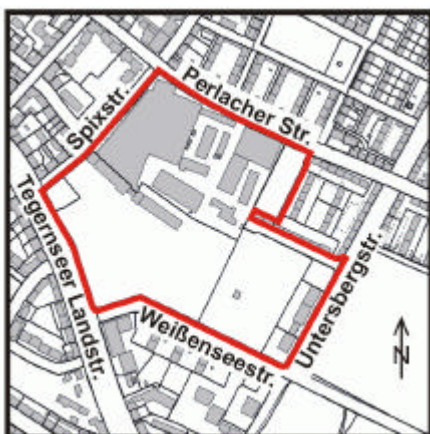
Arbeitskreis Kulturbauten des Münchner Forums erörtert die PdM-Stiftungspläne

Die Konsequenzen der Stiftungspläne zum Kunstareal verdienen eine konstruktiv-kritische Würdigung, unter stadtgestalterischen Aspekten ebenso wie hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Bevölkerung vor allem der Maxvorstadt. Mit beiden Aspekten wird sich der Arbeitskreis Kulturbauten des Münchner Forums weiter beschäftigen. In diesem Zusammenhang fragt er auch nach der Weiterentwicklung der Briener Straße und damit nach Konsequenzen aus den Bauvorhaben der Städtischen Galerie im Lenbachhaus und des NS-Dokumentationszentrums (wir berichteten). Ein weiteres Thema, nämlich Konsequenzen aus dem Kölner Stadtarchiv-Einsturz für die Sicherheit der Münchner Archivalien, bleibt auf der Plattform des Forums zunächst unerörtert. Anfragen an das Stadtarchiv, das Stadtmuseum und die Monacensia-Sammlung führten nämlich dazu, dass die Stadt zur Sicherung ihrer eigenen Kulturgüter Handlungsbedarf zwar erkannt hat, aber erst einmal verwaltungsintern nach Lösungen sucht, ehe sich dazu dem Bürgerdialog stellen will. Hauptsache, die nötigen Konsequenzen werden gezogen – wir bleiben dran.

Arbeitskreis Innenstadt beschließt Informationsveranstaltung zu Begegnungszonen-Chance fürs Tal

Für Juni plant das Münchner Forum in einer öffentlichen Veranstaltung Begegnungszonen in Städten vorzustellen und zu diskutieren, was München daraus lernen kann. Diese Gestaltungskategorie des öffentlichen Raums, die die deutsche Straßenverkehrsordnung noch nicht kennt, hat sich anderswo schon bewährt. Vor allem in der Schweiz und in den Niederlanden. Auch London hat bereits mehrere Begegnungszonen eingerichtet. Ihr Prinzip ist aus alten italienischen Städten bekannt: Es gibt keine separaten Fahrbahnen, Busspuren, Rad- oder Fußwege, sondern nur einen für alle gemeinsamen städtischen Raum, in dem vier einfache Regeln gelten: Tempo 20, Parkverbot (außer wo es ausdrücklich erlaubt ist), Rücksicht auf Fußgänger, Behinderungsverbot (Fußgänger dürfen sich Autos deshalb auch nicht mutwillig in den Weg stellen). Weil alle auf alle zu achten haben und niemand rechthaberisch auf „seinen“ Teil der Straße pochen kann, bewegen sich alle insgesamt aufmerksamer und rücksichtsvoller. In Schweizer Begegnungszonen liegen die Unfälle um ein Drittel niedriger als vor der Einführung dieser hierzulande noch ungewohnten Regelung.

Arbeitskreis Bauleitplanung zum Agfa-Gelände: Keine zu langen Gebäuderiegel



Der Arbeitskreis Bauleitplanung begrüßt die Aufwertung des früheren Agfa-Geländes, findet aber die Baulinien und Baugrenzen sehr lang; er empfiehlt die im Bebauungsplanentwurf zumindest teilweise vorgesehene Teilung in je zwei (fiktive) Baukörper sicherzustellen und sie durch Rück- und Vorsprünge zu gliedern. Die Verkaufsfläche von 1.200 m² für den Vollsortimenter ist z.B. für ein E-Center zu klein und ist eigentlich heute eine typische Discounterfläche; ob diese der Versorgung des Quartiers qualitativ angemessen ist, muss bezweifelt werden. Dachflächen, die von einer Begrünung ausgenommen sind und nicht als Dachterrassen dienen, sollten von der Festsetzung Flachdach bis 10° Dachneigung ausgenommen werden, um eine lebendigere Dachlandschaft zu erreichen.

Die an der straßenseitigen Bebauung in den WA-Gebieten in den Erdgeschossen als zulässig genannten Nichtwohnnutzungen werden ausdrücklich begrüßt. Es bleibt zu hoffen, dass hier z.B. kleine Werkstätten, kleine Läden, Bewohnertreffs, etc. zur Belebung des Quartiers beitragen werden und nicht wie in der Messestadt Riem geplante und genehmigte Eckläden in Wohnungen umgebaut werden. Die Hierarchie der Wegeerschließung sollte betont werden, um Angsträume zu vermeiden und belebte Zonen zu gewährleisten.

Nur S-Bahn-Tiefunnel oder gesamthafte Netz? Entscheidung ist wieder offen:

Tiefunnel und Südring? Sorgfältige Abwägung unverzichtbar

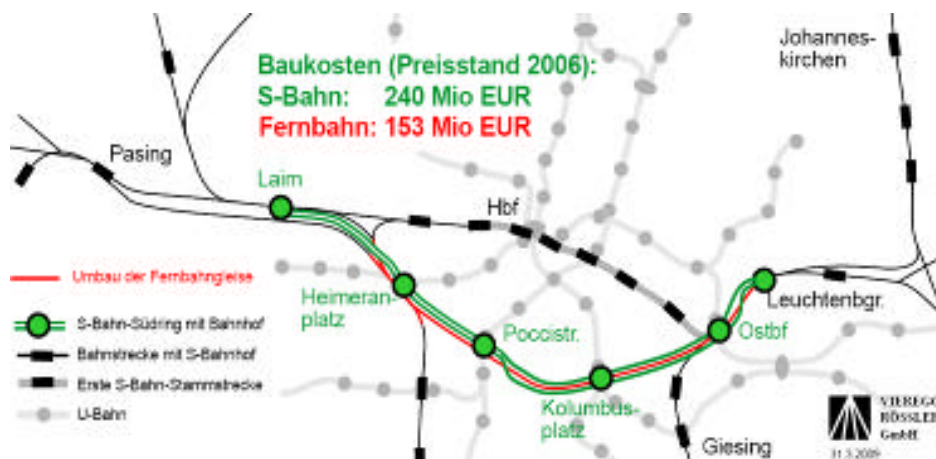
Am Ende des letzten Stadtrats-Hearings zur 2. S-Bahn-Stammstrecke konnte man den Eindruck gewinnen, die Bataille sei praktisch entschieden: hier die Realisten, dort die Träumer; hier die Befürworter des Tiefunnels, dort dessen Gegner. Inzwischen gewinnen Argumente wieder an Boden. Ein Blick auf sie zeigt: Die Debatte ist nicht entschieden. Aber sie ist dafür reif. Hier nochmals die Kernargumente:

Verkehrsstruktur: Der Tiefunnel zementiert die sternförmige Struktur des Münchner Schienennetzes. Diese Struktur würde laut Planungsreferat von 1994 „eines der Hauptprobleme unseres S-Bahn-Netzes festschreiben“. Nötig ist jedoch ein Verkehrsnetz, das die Stadt wie ein Gitter erschließt. Es wird gefördert, wenn eine neue Strecke nicht direkt neben einer bestehenden verläuft.

Stadtstruktur: Noch mehr Druck auf den Marienplatz macht dort die Grundstücke und damit die Preise noch höher und erhöht die Kosten im Zentrum. Es kommt aber darauf an, auch weitere Teile der Stadt besser erreichbar zu machen, in denen (wie etwa beidseits des Südrings) noch Potenzial steckt.

Planungssicherheit: Der Tiefunnel ist in wesentlichen Teilen ausgeplant, die Variante „Haidhausen 3“ noch nicht. Die Entwurfsplanung des Südrings, sagen uns die Planer, ist weitgehend fertig. Sie kann, wie es heißt, innerhalb einiger Monate zur Genehmigungsplanung ausgebaut werden, so dass ein S-Bahn-Betrieb auf dem Südring mindestens ein Jahr früher als im Tiefunnel einsetzen könnte.

Einsprüche: Alle vom Südring betroffenen Bezirksausschüsse haben „klare Voten für den Südringausbau“ abgegeben. Der Ausbau des Südrings soll keinerlei Eigentumsrechte von Privatpersonen verletzen. Einsprüche sind nur vereinzelt zu erwarten.



Die Südring-Planung sieht eine abschnittsweise Realisierung ohne neue Tunnelstrecken vor. Nach und nach müssen allerdings zwei Dutzend Brücken erneuert werden, von denen etliche aber ohnehin sanierungsbedürftig sind. Der Südringausbau würde zugleich grundlegend mit den heutigen Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr aufräumen. Die geschätzten Baukosten sind – wie beim S-Bahn-Tiefunnel – nach Preisen von 2006 berechnet.

Umweltfragen: Der Bau des Tiefunnels stört angeblich kaum jemanden, weil er ja unterirdisch verläuft. An den Versorgungsschächten dieses Tiefunnels ballt sich die Belastung daher. Enorme Mengen Aushub müssen heraus und enorme Mengen Stahl und Beton hinein. Der Südring kommt mit einem Bruchteil der Erdbewegungen aus. Und: Der Südringausbau führt zu durchgehendem Lärmschutz. Beim Tiefunnel bleiben die Südring-Lärmprobleme dagegen bestehen.

Flexibilität: Der Tiefunnel kann nur in einem Stück gebaut und in Betrieb genommen werden. Der Südring lässt sich abschnittsweise aufrüsten. Gerade in einer wirtschaftlich unsicheren Zeit und vor absehbaren Terminen (Olympiabewerbung 2018) ist ein flexibles System von Vorteil.

Erschließung des Münchner Nordens: Der Tiefunnel ist nur eine Antwort auf den Verkehrsbedarf Ost-West. München wächst aber am schnellsten nach Norden. Kommt der Tiefunnel, sind die Chancen für den Nordtunnel auf Jahrzehnte gleich Null. Diese Option muss aber offen bleiben.

Flughafenanbindung: Für den Freistaat ist die Flughafenanbindung besonders wichtig. Selbstverständlich können Express-Bahnen auch in der Netzstruktur verkehren und sind nicht auf den Tiefunnel angewiesen. Mit dem Netzbestandteil Nordtunnel entsteht außerdem eine unschlagbar schnelle Strecke zum Flughafen, und zwar sowohl für Express-S-Bahnen als auch für Fernzüge. Mit dem ICE zum Hauptbahnhof und zum Flughafen – das ist nur mit dem Nordtunnel zu haben.

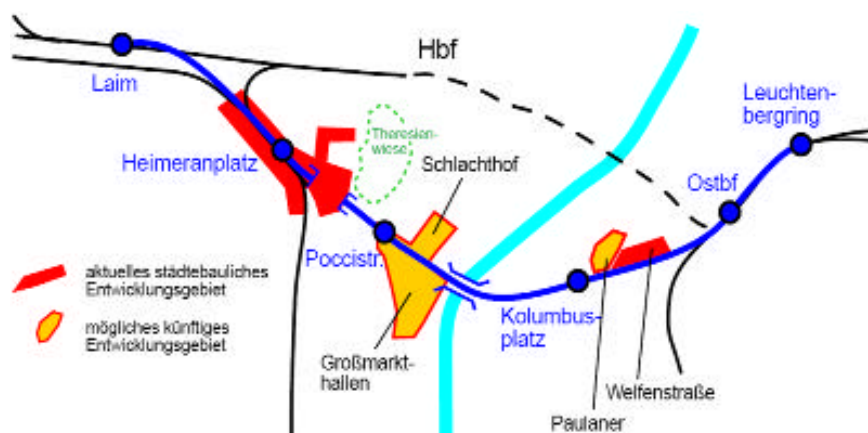
Kannibalisierung der U-Bahn nach Garching: Ein Nordtunnel-Bahnhof Garching läge ganz wo anders als die U-Bahn, nämlich direkt neben der Autobahn. Welche Züge dort halten, wäre zu verhandeln. Dass sie der U-Bahn kein Geschäft wegnehmen sollen, ist selbstverständlich. Ein Argument gegen den Nordtunnel ist das nicht.

Die Zukunft des Fernverkehrs: Wien baut gerade einen neuen Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof, Salzburg baut entsprechend um, Stuttgart bekommt (nach ähnlich zähen Diskussionen wie in München) ebenfalls einen Durchgangsbahnhof; nur München bleibt auf der Magistrale Paris – Budapest ein Sackbahnhof. Mit dem Nordtunnel ist auch das Problem München 21 zu lösen.

Kosten kurzfristig: Die Tiefunnel-Kosten sind bei 1,6 Milliarden Euro gedeckelt. Um sie einigermaßen einzuhalten, wurden schon mehrere Bahnhöfe und ein Teil des Projekts, nämlich die Anbindung der S-Bahnen vom Ostbahnhof nach Süden, komplett gestrichen. Auch wenn über das Südring-Projekt unterschiedliche Zahlen im Umlauf sind: Jede dieser Zahlen ist allenfalls ein Drittel so hoch wie für den Tiefunnel.

Kosten langfristig: Mittelfristig plant die Stadt eine U9 in den Münchner Norden. Zu den Kosten wollte sich MVG-Chef König im Stadtrats-Hearing vorsichtshalber noch nicht einmal äußern. Außerdem steht ein viergleisiger Ausbau der S1 bis Neufahrn an. Dafür kalkulieren Planer rund eine Milliarde Euro. Beide Baumaßnahmen würden entbehrlich, falls der Nordtunnel kommt. Er ist mit ca. 2,5 Milliarden Euro veranschlagt. Würde man eine Vergleichsrechnung Südring plus Nordtunnel gegen S-Bahn-Tiefunnel plus U9 plus viergleisigem Streckenausbau Laim-Neufahrn aufmachen, würde sie nach aller Wahrscheinlichkeit zugunsten von Südring und Nordtunnel ausgehen.

Zuständigkeit: Entscheiden müssen Bahn und Freistaat. Dass beide vorrangig auf ihre Verantwortung schauen, nämlich auf den regionalen und den überregionalen Verkehr und erst dann auf den Stadtverkehr, ist normal. Bahn und Freistaat werden aber das Stadtrat-Votum nicht übergehen. Das wird umso mehr gelten, wenn der Stadtrat keine „Kirchturmpolitik“ macht, sondern gleichrangig auch die regionalen und überregionalen Verkehrsbeziehungen berücksichtigt, zum Beispiel die Flughafenanbindung und die europäischen Transversalen, die durch München verlaufen.



Der Südring könnte die Stadtentwicklung erheblich voran bringen. Denn er erschließt Areale, die Zukunftspotenzial haben und vermeidet, dass das Zentrum zu einseitig zum bloßen Geschäftszentrum wird. Eine Balance von Arbeiten, Einkaufen und Wohnen wird am Besten gefördert, wenn das Verkehrssystem netzartig und nicht sternförmig ausgebaut wird – so wie es mit der U2/8 und mit der U4/5 bereits geschehen ist. Beide fahren nicht über den Marienplatz und sind trotzdem erfolgreich.

In Summe: Beide Varianten des Münchner Schnellbahnausbaus, der S-Bahn-Tiefunnel als Einzellösung und der Südring im geplanten Netzverbund, gehören gleichrangig und mit gleichermaßen durchgerechneten Zahlen bewertet. Erst dann sind tragfähige Aussagen möglich, hinter denen dann auch alle Beteiligten stehen können.

GBr

Der Wettbewerb für Freiham rückt näher. Ist die Stadt dafür gut genug aufgestellt?

Alle Ideen dem Wettbewerb überlassen? Das kann´s nicht sein

Ein weiterer städtebaulicher Wettbewerb für den Südbereich von Freiham-Nord steht bevor. Er soll sich auf ein 350 Hektar großes Gebiet beidseits einer geraden, nur einmal etwas geknickten Hauptstraße von Süden nach Norden erstrecken. Etwa in der Mitte soll ein Einkaufszentrum eingefügt werden. Schulen sind bislang am Rand vorgesehen. Vorgaben, die dem Areal eine individuelle Note oder gar Unverwechselbarkeit geben könnten, macht die Stadt bisher anscheinend nicht.

Stadtpolitiker, Stadtplaner, Professoren, Jury-Mitglieder und Architekten betonen seit langem, dass zu jeder neuen Stadtteilentwicklungsplanung eine unverwechselbare Grob- und Feinstruktur der Stadtgestalt gehört, und dass jedermann, Bewohner oder Besucher, sie ohne fachliche Einführung verstehen können soll. Durchweg wird zugestimmt, dass Anforderungen an eine individuelle Stadtgestalt nicht hinter andere stadtplanerische und ökonomische Forderungen und Bedingungen zurückzutreten haben. Nicht anderes meint der anspruchsvolle Begriff Baukultur.

Im Flächennutzungsplan für Freiham-Nord ist zwar noch immer ein lebendiges Gesamtkonzept mit klaren Raumbezügen zum Süden, Norden, Osten und Westen ablesbar, das vor, Jahren nach einem Wettbewerb festgelegt worden war (Architekten Petzold und Landschaftsarchitekt Hansjakob). In der Praxis ist es zwar in den Flächennutzungsplan übernommen, aber schon lange von der ehemaligen Stadtbaurätin verworfen worden. Außer der Straßenachse wird jetzt im aktuellen Gesamtplan weder ein Stadtraum definiert noch eine überzeugende Gesamtstruktur mit deutlichem Bezug zum älteren Neuaubing und zur Grünfläche östlich der Autobahn festgelegt. Als Begründung kann man vernehmen, Dichteerwartungen der Investoren ließen dies nicht zu.



In einem Stadtratsantrag wurde deswegen bereits gefragt: was die Stadt in Freiham anders machen will als bisher:

- Welche Lehren sind aus Projekten zu ziehen, die Günther Kretschmar erst kürzlich in der Hochschule München vorgestellt hat? In Baden-Württemberg hat Kretschmar statt einer konventionellen Siedlung Terrassenhäuser errichtet (wir berichteten in Ausgabe 11/12.2008).
- Was lässt sich aus den Tübinger Erfahrungen nicht nur mit Baugruppen lernen, sondern aus der dortigen Entscheidung ableiten, Stadtentwicklung nicht mehr von vornherein in Wohn- und Gewerbegebiete zu zergliedern, sondern Mischgebiete auszuweisen? (Wir berichteten in Ausgabe 3.2009). Offenbar liegt es nicht zuletzt an dieser Grundsatzentscheidung, dass Tübingen für seine Südstadt den deutschen *und* den europäischen Städtebaupreis bekommen hat.

Viel steht auf dem Spiel. Natürlich ist es gut, auf kreative Lösungen in Wettbewerben zu hoffen. Aber es reicht nicht aus, *nur* hierauf zu setzen. Die Stadt muss Rahmenbedingungen setzen, in denen ein großer Wurf auch große Chancen erhält. Schon die Ausweisung als reines Wohngebiet schränkt nach Tübinger Erfahrung ohne Not ein. München hat einen Ruf zurückzugewinnen. *Ein* Desaster (Werkbundsiedlung) ist wirklich genug. Freiham gehört intensiv auf den Prüfstand.

Viel steht auf dem Spiel. Natürlich ist es gut, auf kreative Lösungen in Wettbewerben zu hoffen. Aber es reicht nicht aus, *nur* hierauf zu setzen. Die Stadt muss Rahmenbedingungen setzen, in denen ein großer Wurf auch große Chancen erhält. Schon die Ausweisung als reines Wohngebiet schränkt nach Tübinger Erfahrung ohne Not ein. München hat einen Ruf zurückzugewinnen. *Ein* Desaster (Werkbundsiedlung) ist wirklich genug. Freiham gehört intensiv auf den Prüfstand.

Der Arbeitskreis „Stadt – Gestalt und Lebensraum“ des Münchner Forums hat dazu Kriterien formuliert und dem Planungsreferat und dem für Freiham zuständigen Bezirksausschuss zugeleitet, die nach seiner Überzeugung in die Planung einfließen müssen. Es sind Forderungen an die Planung von Freiham für den Auslobungstext der Wettbewerbe. Die folgende Seite fasst sie zusammen.

Forderungen an die Planung von Freiham für den Auslobungstext der Wettbewerbe

Die Perspektive München „kompakt - urban - grün“ soll auch für Freiham gelten. Freiham soll keine Schlafstadt werden, sondern ein lebendiger Lebensmittelpunkt seiner Bewohner.

1. Wesentliche für das Wohnen vorgesehene Stadträume als Mischgebiete entwickeln. Die Umsetzung der Neubebauung durch eine Gestaltungskommission begleiten, in der der BA Sitz und Stimme hat.

- 1.1 Die Trennung von Arbeiten und Wohnen überwinden. Leise und saubere Arbeitsplätze sollen ausdrücklich auch in und zwischen Wohngebäuden entstehen. Selbstentfaltung und Hilfe fördern.
- 1.2 Dazu in vielen Bereichen des Stadtviertels im EG eine Nichtwohnungsnutzung für Handel und Gewerbe, Gemeinschaft und künstlerische oder soziale Nutzung verbindlich festlegen.
- 1.3 Entwicklungen um den Kern in Abschnitten ermöglichen, und zwar z.B. mittels einer Satzung, die sich eher an der früheren Münchner Staffelbauordnung orientiert als an starren Vorgaben.
- 1.4 Einfache Gestaltungsrichtlinien erarbeiten, um die Besonderheit und einen ortstypischen Charakter der Neubausiedlung zu erreichen.
- 1.5 Für einzelne Nutzerkreise vorhabensbezogene Bebauungspläne erstellen.

2. Öffentliche Räume in zentraler Lage planen, ihre urbane Entwicklung gezielt fördern. Durch Variabilität das Stadtbild spannungsreicher und einmaliger machen.

- 2.1 Variable Stadträume mit deutlich dichterem Kern in geschlossener Bauweise schaffen.
- 2.2 Städtische, das heißt umbaute Plätze erlebbarer Größe und Dichte sowie andere Orte für den Aufenthalt im öffentlichen Raum vorsehen, die unverwechselbar sind.
- 2.3 Öffentliche Gebäude und Häuser für Dienstleister ins Zentrum der Wohngebiete stellen, damit Bürger sich bei der Schule, bei Einkäufen und bei Dienstleistern treffen können.
- 2.4 Eher schmal und hoch bauen als lang und breit. Baugrundstücke an der Straße in flexiblem Regemaß festlegen, ortsbezogene Parzellengrößen wählen. Die Lebendigkeit eines Straßenzugs hängt von der Straßenfront der Gebäude ab.
- 2.5 Keine starren Baulinien vorsehen, sondern Baugrenzen mit Toleranzen. Vor-/Rücksprünge machen den Straßenraum lebendig und die Nutzung flexibel.
- 2.6 Für Wandhöhen große Toleranzen zulassen um der Nutzungsvielfalt gerecht zu werden.
- 2.7 Dachformen sollen sich aus der Nutzung ergeben, keine Vorgaben machen.

3. Grundstücke vorrangig an Bauherrengemeinschaften und Baugenossenschaften vergeben und in offener Gestaltung bebauen.

- 3.1 Baugruppen (Bauherrengemeinschaften, Baugenossenschaften) fördern, und zwar nicht als Sonder- und Modellfall, sondern als Regelfall. Eine Bauherrenbörse einrichten und pflegen.
- 3.2 Flächen für Modellvorhaben vorhalten, auf denen Antworten auf den gesellschaftlichen und demographischen Wandel gegeben werden (Generationenwohnen, Frauenwohnen etc.).
- 3.3 Wohnbaugesellschaften veranlassen, in Baugemeinschaften mitzuwirken.
- 3.4 Auch kommerzielle Investoren darauf verpflichten, dass ein durchmischtes Gebiet entsteht.
- 3.5 Eine Vergabekommission für Grundstücke schaffen, die die gesellschaftliche Mischung unterstützt und wie die Gestaltungskommission dem Ziel verpflichtet ist, Freiham unverwechselbar zu machen.

4. Die Erschließung so gestalten, dass fußläufige Beziehungen sinnfällig und attraktiv sind.

- 4.1 Durch die Stadtgestalt für ein lebendiges Zentrum sorgen. Leitprinzip ist die Stadtgestaltung und nicht der Verkehr. Dieser ist zu gewährleisten, hat aber eine dienende Aufgabe.
- 4.1 Das Straßenraster der angrenzenden Altbebauung aufnehmen und fortführen.
- 4.2 In den Straßenräumen Begegnungszonen ohne Bürgersteige und anderen Abgrenzungen schaffen, in denen Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer und der ÖPNV gleichberechtigt sind.
- 4.4 Stadtbildprägende Abstellflächen für Automobile vermeiden. Wege zwischen Wohnung und Pkw-Stellplatz von der Länge des Weges zur ÖPNV-Haltestelle sind wenn nötig zumutbar.
- 4.5 Grünbeziehungen als Beziehungen (von...nach) gestalten. Attraktive Orte wie das Gut Freiham etc. sollten von allen Einwohnern über Grünflächen erreichbar sein.

Die Neuplanung Bogenhausener Tor wirft Fragen auf. Wir geben mehrere Antworten:

Bürgeroffene Hochhäuser sind ein gesellschaftlicher Anspruch

Was sollen Hochhäuser in München bewirken? Aus Anlass der städtebaulichen Planung für das Bogenhausener Tor fragten wir den Architekten Ludwig Wappner nach seiner Einschätzung. Danach hinterfragen wir die Planung für das ehemalige Heizkraftwerk an der Müllerstraße. Und schließlich äußert sich der Architekt Christoph Sattler.



Die Bebauung des Münchner Ostens zwischen Maximilianeum (links im Freiraum des Isartals) und dem SZ-Hochhaus (ganz rechts). Man sieht sofort die Schneise unbebauten Landes, die am Vogelweideplatz eine Torsituation zulässt.

Bild: Allmann Sattler Wappner

Für das Bogenhausener Tor war eine „spannende Ideenarbeit“ gefragt. „Selten habe ich ein so großes Preisgericht gesehen“, sagt Architekt Ludwig Wappner zum Projekt (wir berichteten): An der Entscheidungsfindung beteiligten sich die Planungs- und die Kommunalreferentin, das Wirtschaftsreferat, die Parteien, die BAs, der Kreisheimatpfleger und ein „illustrier Kreis von Fachkollegen“. Der Investor hat sich das Preisgericht nach Wappners Ansicht „nicht zurecht gezimmert“. Die preisgekrönten Ergebnisse haben wir schon vorgestellt. Aus diesem Anlass fragten wir die Architekten Ludwig Wappner und Christoph Sattler, was neue Hochhäuser in München bedeuten.

GB: Beim Bogenhausener Tor gilt eine sonst strikt angewendete Regel nicht: 30 Prozent Wohnen. Warum nicht?

Wappner: Der Grund ist die extreme Umweltbelastung an dieser Stelle. Die Stadt hat auch auf ihrem eigenen Grundstück keine solche Vorgabe gemacht. Die zusätzlichen Aufwendungen zum Schutz von Bewohnern würden sich hier schon deshalb kaum rechnen.

GB: Warum eine so solitäre Lösung ohne Anbindung an die Umgebung?

Wappner: Wir haben angeboten, eine durchgehende Stadtkante von Riem bis nach Steinhausen anzudenken. In Zwischenstufen des Wettbewerbs haben wir das auch stark thematisiert. Der Wettbewerb sollte aber schlussendlich nicht überlastet werden.

GB: Von Nürnberg aus hat München eine klare Stadtkante. Sie beginnt am Müllberg mit Windrad und Stadion und endet am Mittleren Ring. Sollte das ein Vorbild sein?

Wappner: Ja, soweit die Stadtgestalt das erfordert. In Steinhausen gibt es südlich der Autobahn bis Riem eine Gewerbebebauung, auf der Nordseite aber eine Ansammlung grüner Anger. Dort ist beides zu pflegen. Das SZ-Haus nimmt mit seiner Umgebung bisher kaum einen Dialog auf. Das wird mit der Neufassung des Vogelweideplatzes besser werden. Im Süden der Stadt, von der BAB Salzburg aus, fehlt eine klare Fassung der Stadt, auch im Westen kann man den Beginn der Stadt nicht erleben. München kann und sollte seine Kanten stärker betonen. In der inneren Stadt ist das der Mittlere Ring. Gerade er braucht klare Hervorhebungen durch prägnante Gebäude.

GB: Wie sollte die Stadt grundsätzlich mit ihren Stadtkanten umgehen?

Wappner: Nicht zersiedeln. Klare Gebäude hinstellen. Es gibt prägnante Gebäude, etwa das Studentenwohnheim im Norden und das Augustinum an der Lindauer Autobahn. Und die Landschaft mit in die Stadt hinein führen. Insgesamt sollte die Stadt an ihrer Stadtkante mutiger sein.

GB: Wie hilfreich sind die beiden Münchner Hochhausstudien? Nicht allzu selten werden sie ja gegeneinander ausgespielt.

- Wappner:** München ist im Grunde gar nicht schlecht dran. Hochpunkte in der äußeren Stadt bereichern sie. Was mir fehlt, sind Hochhäuser, in denen man auch wohnen kann. Sie sind in München nur vereinzelt zu finden. Da sollte mehr geschehen. Grundsätzlich sollte man die jüngere Hochhausstudie als Fortschreibung der älteren verstehen und sich in Zweifelsfällen an die aktuellere halten. Es gibt widersprüchliche Bereiche zwischen beiden; das ist klar. Auch ist die Diskussion weiter gegangen. Die Studie sollte fortgeschrieben werden.
- GB:** Fördern Gelegenheiten das genügend oder muss man es gezielt anstoßen?
- Wappner:** Das Nachdenken über Hochhäuser und Stadtkanten gehört systematisch voran gebracht. Ich sehe hier besonders die Hochschulen in der Pflicht.
- GB:** Hochhäuser fallen sehr auf und sind schon deshalb ein wichtiger Teil der Stadt. Wie weit müssen die Bürger verlangen dürfen, dass Hochhäuser zumindest etagenweise öffentlich zugänglich sind? Ein Beispiel: In das umzubauende Hochhaus an der Müllerstraße sollte oben ein Restaurant hinein. Das will der Investor nun einsparen, und die Stadt scheint ihm entgegen zu kommen. Dürfen Hochhäuser die Bürgerschaft weiterhin aussperren? Darf die Öffentlichkeit Druck machen, Teil der Hochhauslandschaft zu sein, oder ist das blauäugig?
- Wappner:** Das ist ein absolut richtiger gesellschaftlicher Anspruch. Das New Yorker Rockefeller Center ist ganz oben ebenso für Besucher offen wie fast jeder Kirchturm. Natürlich muss sich das mit Fluchtwegen u.ä. vertragen. Ich glaube sogar, dass sich das auch wirtschaftlich trägt: Ein gutes Restaurant wirft pro Quadratmeter sogar mehr ab als eine Wohnung.
- GB:** War die öffentliche Zugänglichkeit am Bogenhausener Tor ein Thema?
- Wappner:** Ja. Eine Antwort ist das geplante Hotel, das sicherlich ganz oben eine Bar oder ein Restaurant haben wird. Aber die Aufgabe gilt ja grundsätzlich. Öffentliche Bereiche in Hochhäusern sollten in allen entsprechenden Wettbewerben thematisiert werden.
- GB:** Was muss man tun, damit die Bevölkerung hohe Häuser duldet, ja vielleicht sogar will?
- Wappner:** Die Wohnhochhäuser am Petuelpark sind, seit der Ring dort im Tunnel verläuft, faszinierend. Warum nicht mehr solche 50 Meter hohe Anlagen? Entlang der Bahn wäre das möglich gewesen, auch wenn die Punkthäuser am Birketweg das Ensemble des Schlossbezirks Nymphenburg gestört hätten. Fehler im Einzelnen sprechen aber nicht gegen einen grundsätzlich richtigen Gedanken. Ich wohne selbst im Olympischen Dorf. Auch das hat hohe Gebäude. Sie sind prägnant, gut ins Grüne eingebunden und trotzdem urban.

Mitten in der Altstadt bahnt sich in der Müllerstraße ein neuer Hochhausskandal an:

Womit hat München diesen hässlichen Bau von 1956 verdient?

Stadtreparatur ist ein schönes Wort. Aber Wörter verändern die Stadt nicht – nur Taten. Derzeit sieht alles danach aus, als bleibe die Stadt mindestens untätig, wenn sie dem Erhalt eines Störenfrieds in der Stadtsilhouette nicht sogar Vorschub leistet. Es geht um das 56 Meter hohe frühere Heizkraftwerk in der Müllerstraße.

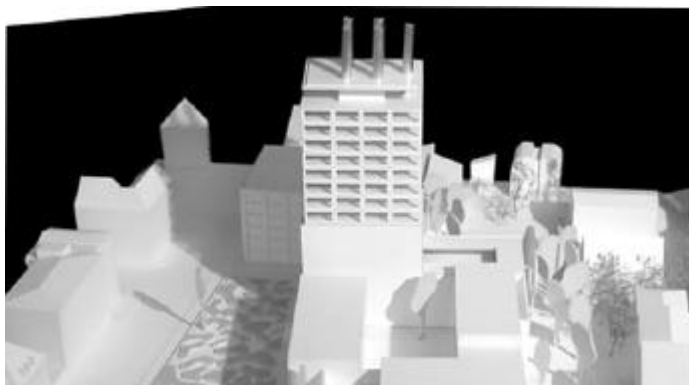


Bild: Planungsreferat

Keine Hochhäuser innerhalb des Mittleren Rings – theoretisch ist das erklärte Stadtpolitik. Praktisch aber sieht es ganz anders aus. Zur Neubebauung des früheren, 2002 stillgelegten und später verkauften Heizkraftwerks an der Müllerstraße hatte es einen Wettbewerb gegeben, in dem die ersten drei Preise an Architekten gegangen waren, die das Hochhaus erhalten und in Wohnungen umfunktionieren wollten. Der 1. Preis ging an Léon Wohlhage Wernik, Berlin.

Als Zugeständnis an die Bürger war davon die Rede, dass das Penthaus dieses Gebäuderiesen einen öffentlichen Bereich bekommen sollte, z.B. ein Café. Diese Idee ist längst vom Tisch; denn natürlich kostet die Erschließung mit einem eigenen Lift in allen Stockwerken Fläche. Die Stadt hat klein beigegeben.

Nun wird davon gesprochen, dass sich das Kraftwerksgebäude wider Erwarten für einen Umbau in Wohnungen gar nicht eignet und deshalb abgerissen und in gleicher Höhe neu aufgebaut werden soll. Dabei weiß jeder Kundige: Wird ein Gebäude beseitigt, erlischt auch dessen Baugenehmigung. Nimmt die Stadt ihre eigenen Vorgaben ernst, dann darf hier nicht erneut ein so hohes Gebäude entstehen – schon gar nicht, wenn die Öffentlichkeit ausgesperrt bleibt. Wählt man aber die Restaurationsmethode an diesem ungeeigneten Bauwerk, gehen die Gestehungskosten ins Astronomische und der Normverbraucher hat keine Chance.

Was lehrt dieser Fall für den gleichermaßen störenden Kraftwerksturm in der Theresienstraße, der ebenfalls seit Jahren ungenutzt ist? Wird über kurz oder lang auch hier Baurecht geschaffen und der ebenso störende Bau (betrachten Sie die Silhouette der Stadt einmal vom Monopteros aus) damit ebenfalls als Wohnhaus legalisiert?

Wir sagen deshalb: Der Bebauungsplanentwurf Müllerstraße gehört nochmals auf den Prüfstand. Wird der Altbau aufgrund seines für Wohnungen ungeeigneten Zustands beseitigt, gehört eine Lösung auf den Tisch, die zum Grundsatzbeschluss „keine Hochhäuser im Innenstadtbereich“ passt. Wird er erhalten, gehören die Kamine entsorgt und das Penthaus denen geöffnet, die dieses Haus dann künftig von überall in der Stadt anschauen dürfen: den Bürgerinnen und Bürgern. GBr

Hierzu schreibt Franz Dietl, ehem. Vorsitzender des Bezirksausschusses Au-Haidhausen:

Seit seiner Fertigstellung stört das Heizkraftwerk an der Müllerstraße die bedeutendste historische Blickachse Münchens von der Ludwigstraße auf die Türme der Altstadt und beeinträchtigt auch die Altstadtsilhouette beim Blick vom Monopteros im Englischen Garten. Diese optische Beeinträchtigung eines einmaligen und charakteristischen städtebaulichen Ensembles wurde durch die erst viele Jahre später durchgeführte Verlängerung der fünf Kamine, die das „schwebende“ Dach des Heizkraftwerks seither weit überragen, noch gesteigert. Die ursprüngliche Dachsilhouette entsprach derjenigen des Heizkraftwerks an der Theresienstraße, wo die Kamine nicht verlängert wurden. Nach dem Verkauf der Immobilie an der Müllerstraße durch die Stadtwerke München bestand die Hoffnung, dass dieser stadtgesterische Schandfleck durch Abbruch des Heizkraftwerks beseitigt würde – leider vergeblich. Bei den neuen Eigentümern bzw. Investoren reifte rasch die Erkenntnis, dass sich Wohnungen mit dem bezaubernden Blick auf die Altstadt und die Ludwigstraße bis hin zum Siegestor auf der einen sowie auf das Alpenpanorama auf der anderen Seite bestens vermarkten ließen. Die Süddeutsche Zeitung (SZ) vom 28./29. März 2009 bezeichnet das Wohnprojekt bereits als den „preislichen Superstar unter Münchens neuen Luxusimmobilien“ (wahrscheinlich soll hier der Preis für die bisher teuerste Eigentumswohnung in der Münchner Innenstadt – die SZ nannte vor gut einem Jahr einen Preis von 19.000 €/m² – noch übertroffen werden, man hört über 22.000 €/m²). Der Wettbewerb wurde deshalb alternativ – mit und ohne Erhalt des Heizkraftwerksturms – ausgeschrieben. Bedauerlicherweise folgte das Preisgericht den Wünschen der Investoren: Die Preise 1 bis 3 wurden ausschließlich an Entwürfe vergeben, die den Kraftwerksturm beibehalten. Aber nur der 1. Preis, den ein Berliner Architekturbüro erhielt, sieht – aus nicht nachvollziehbaren Gründen – auch noch die Beibehaltung der fünf Kamine vor. Trotzdem hat der Stadtrat im April 2008 beschlossen, dass der 1. Preis Grundlage des Bebauungsplanes werden soll.

Wenn man sich der Innenstadt von Schwabing her über die Achse Leopold-/Ludwigstraße nähert, tritt der Turm des Heizkraftwerks an der Müllerstraße mit seinen fünf Kaminen hinter der Feldherrnhalle zwischen dem Turm des Alten Peter und dem Rathausturm auffallend als Fremdkörper in Erscheinung. Auch noch in Höhe Schellingstraße überragen die fünf Kamine deutlich die Feldherrnhalle. (Dass das Heizkraftwerk einen Störfaktor im weltberühmten Postkartenmotiv der historischen Altstadtsilhouette mit dahinterliegendem Alpenpanorama darstellt, bedarf keiner besonderen Hervorhebung.) Das Hochhaus-Bürgerbegehren hat das Planungsreferat hinsichtlich der

Berücksichtigung von Blickbeziehungen bei der Planung von Hochhäusern sensibilisiert (jüngstes Beispiel hierfür ist der Wettbewerb für das „Bogenhausener Tor“ am Vogelweideplatz). Diese Sensibilität fehlt offensichtlich, wenn es darum geht, Fehler aus den 1950er Jahren im Bereich der Innenstadt zu erkennen und sie – wenn sich die einmalige Gelegenheit dazu bietet – zu korrigieren. Offenbar bestehen seitens der Stadtverwaltung und der Stadtratsmehrheit keine Bedenken, das historisch gewachsene Stadtbild kommerziellen Einzelinteressen unterzuordnen. Nicht einmal die Beseitigung der funktionslosen fünf Kamine wird verlangt. Anscheinend beugt man sich dem historisch falschen (siehe oben) Investorenargument, wonach diese „auf jeden Fall als Erinnerung an die Geschichte des Areals erhalten“ (SZ vom 28./29.03.09) bleiben. Nicht einmal die von politischer Seite angestrebte öffentliche Zugänglichkeit des Dachbereichs konnte durchgesetzt werden (siehe SZ vom 05.03.09). Wie lange werden wir uns an der einmalig schönen Münchner Altstadtsilhouette, um die uns viele andere Städte beneiden, noch erfreuen können? Hat es Karl Valentin vor 80 Jahren mit seiner Äußerung anlässlich der Errichtung des städtischen Hochhauses an der Blumenstraße doch vorausgesehen?

Franz Dietl



Die Münchner Altstadtsilhouette verträgt nur einen sehr sensiblen Umgang mit Hochhäusern. Was Hochhäuser in ihr bewirken, zeigen Bilder auf der folgenden Seite. Fotos S. 14 u. 15: Barbara Deller-Leppert.

Der Architekt Christoph Sattler zur Funktion von Hochhäusern in der Stadtgestalt:

„München sollte sich nur sehr moderat nach oben entwickeln“

In einem Gespräch mit dem Münchner Forum äußerte sich auch der Architekt Christoph Sattler zur Münchner Hochhausdebatte. Hier Auszüge aus diesem Gespräch:

GB: Gewinnt eine Stadt durch Hochhäuser oder schadet sie ihrer Gestalt?

Sattler: Hochhäuser sind keine Grundsatzfrage. In der europäischen Stadt müssen sie den Kontext der Funktionen und Proportionen im Stadtgefücht berücksichtigen. Wo sie ihn sprengen, gehören sie nicht hin. Wo sie ihn bereichern, sind die in Ordnung.

GB: Können Sie Beispiele für München nennen?

Sattler: Integriert ist das städtische Hochhaus des Planungsreferates an der Blumenstraße. Auch was an der äußeren Leopoldstraße an der Stelle des jetzigen Metro-Großmarkts und des Hotels Holiday Inn in der Höhe entstehen wird, passt zu München. Der betont maskuline Solitär am Georg-Brauchle-Ring dagegen hat die Stadt nicht weiter gebracht. Solche bloßen Knalleffekte brauchen wir nicht.

GB: Sollte es in München weitere Hochhäuser geben?

Sattler: Wo sie Urbanität erzeugen können. Der Turm am Georg-Brauchle-Ring braucht deshalb eine Einbindung in ein Ensemble weiterer hoher, aber nicht mehr ebenso hoher Häuser. Auch am Effnerplatz könnten einige zusätzliche hohe Gebäude das bestehende Ensemble des Arabellaparks abrunden.

GB: Ist rund um Hochhäuser angesichts heute gültiger Abstandsflächenregeln und ähnlichem ein urbanes, also dichtes Geflecht von Stadt überhaupt möglich?

Sattler: Mit Bebauungsplänen durchaus. In Berlin am Potsdamer Platz haben wir Hochhäuser gefordert und sind ja auch welche entstanden – eingefügt in das Ensemble der Metropole. In den

Münchner Lenbachgärten dagegen haben wir dicht, aber nicht besonders hoch gebaut. Das Hotel ist mit 9-10 Stockwerken zwar etwas höher, aber nimmt dem benachbarten Fischer-schen Schulgebäude nicht seine Würde. Das ist uns wichtig gewesen.

GB: Sollten in der inneren Stadt die heutigen Traufhöhen bewahrt werden?

Sattler: Nein, sie sind kein Dogma. Prof. Fink hat ja beispielsweise eine Nachverdichtung auch in der Altstadt vorschlagen, durchaus auch in der Höhe...

GB: ...und hat dafür aber wenig Beifall gefunden.

Sattler: Seinen Vorschlag der Nachverdichtung finde ich grundsätzlich sinnvoll. Aber das darf den urbanen Stadtkörper nicht sprengen. Wir sollten vor allem den Bereich innerhalb des Mittleren Rings urban weiterentwickeln. Flächenwachstum nach außen brauchen wir kaum mehr. Andere Städte schrumpfen schon. Wir sollten die europäische Stadt im Innern lebendig erhalten.

GB: Manche wollen in München weitere Hochhäuser, diese aber am oder außerhalb des Mittleren Rings.

Sattler: Auch München sollte seine städtebauliche Kraft in erster Linie auf die Areale konzentrieren, in denen die Vision der europäischen Stadt Zukunft hat.

GB: Hohe Häuser, sagen Sie, bereichern also die Stadt, wenn sie einen Beitrag zur Urbanität leisten?

Sattler: Urbanistische Zielsetzungen sind nichts Neues. Theodor Fischers Schulbauten aus der Zeit um 1900 setzten klare Akzente. Sie sind bis heute wirksam - auch bei sehr moderater Höhe.

GB: Sie kämen in München also am liebsten ganz ohne Hochpunkte aus?

Sattler: Im Grunde ja, jedenfalls dann, wenn sie sich unnötig wichtig machen. Ich finde die hoch verdichtete Maxvorstadt nach wie vor vorbildlich. Das ist ein guter Platz zum Leben und Arbeiten.

GB: In München wird es neue Stadtviertel geben. Soll dort die Stadt des 19. Jahrhunderts weitergebaut werden?

Sattler: Nein, so weit gehe ich nicht. Die Messestadt Riem ist mir zu spannungslos geraten. Das ist nicht gelungen. Eine Verdichtung in Quartieren mit Höhen zwischen fünf und zehn Geschossen wie in den Lenbachgärten halte ich auch in München für angemessen.

GB: Und die Nutzung? Sollten Hochhäuser so wie üblich reine Bürobauten sein?

Sattler: Die beiden Hauptfunktionen der Stadt Wohnen und Arbeiten gehören eng zueinander. Am besten finde ich Häuser, die beide Funktionen 50 : 50 enthalten. Ich kann mir auch Hochhäuser vorstellen, in denen diese Mischung realisiert wird. Es gibt anderswo sogar Hochhäuser, in den die selben Lifts die Büro- und die Wohnetagen erschließen.

GB: Wie hoch sollten Münchner Hochhäuser sein? Halten Sie die Begrenzung auf die Höhe der Frauenkirchtürme für ein ernsthaftes Argument?



Sattler: Für München halte ich diese Begrenzung für sinnvoll. Andere Städte haben sich anders entwickelt, siehe Frankfurt am Main. Aber München sollte sich nur sehr moderat nach oben weiterentwickeln. Das Hochhaus an der Blumenstraße ist 50 Meter hoch, so hoch wie die Wohnhochhäuser am Petuelpark und die kommenden Hochhäuser auf dem Metro-Gelände.

GB: Was sollte München mit den zwei Heizkraftwerken in der Theresien- und der Müllerstraße tun?

Sattler: Letztlich würde ich sie abreißen und das Bauvolumen auf dem Grundstück à la Lenbachgärten verteilen.

GB: Hochhäuser gelten aber als Symbole der Moderne. Wer Hochhäuser baut, heißt es, schaut in die Zukunft. Darf München sich dieser Entwicklung verschließen?

Sattler: Hochhäuser sind ebenso unökonomisch wie unökologisch. Ich finde, das 21. Jahrhundert hat andere Themen. Wir sollten nicht den USA nacheifern. Die europäische Stadt hat andere Traditionen und Perspektiven. Welches ist die spezifische Kraft unserer europäischen Städte? Es ist ihre urbane Qualität mit ihrem Geflecht von Boulevards und Plätzen, von Straßen und Gassen, von engen und weiteren Höfen, dieses so vielfältige räumliche Orchester – das müssen wir pflegen.

Gernot Brauer

Die Bürgergesellschaft soll sagen können: „Das ist meine Stadt“

Intensives Bürgerengagement und mehr Initiativen für frei zugängliche öffentliche Räume, in denen Bürger agieren können, sind für den früheren Münchner Kulturreferenten und späteren Kulturstaatsminister Julian Nida-Rümelin die Eckpfeiler der urbanen Stadt. Nida-Rümelin, seit 2004 Philosophie-Professor in München, plädierte am 23. April in einem Vortrag in der Henn-Akademie für allgemein zugängliche öffentliche Güter als wesentliche Lebensbedingung der urbanen Stadt.

„Städte sind *soziale* Tatsachen, die sich räumlich formen“, hatte der Architekt Gunter Henn in seiner Begrüßung Nida-Rümelins den Soziologen Georg Simmel zitiert, und Nida-Rümelin griff diesen Ball auf: Urbane Städte, sagte er, sind weniger gebaute Landschaften als vielmehr – frei nach Karl Kraus – Maschinerien zur Produktion öffentlicher Güter, in denen die Menschen ihr Leben so einrichten können, dass fünf Voraussetzungen für eine urbane Gesellschaft Chancen haben:

- **Erstens** das Recht, so zu leben, wie jeder will, so lange das andere nicht unzumutbar stört. Nida-Rümelin sprach von „Toleranz aus Respekt“ und vom „dynamischen Gleichgewicht“ privater Interessen, die im Gewebe der urbanen Stadt ihre Privatheit und ihren Platz haben müssten.
- **Zweitens** die Bereitschaft zur Kooperation, also die Einigung auf eine gemeinsame städtische Lebenspraxis, die mehr sei als bloß ein Markt (wo einer gewinnt und ein anderer verliert) oder der Staat (wo einer bestimmt und andere sich zu fügen haben). In einer kooperativ funktionierenden „Stadt des guten Lebens“ könne man sich sein Leben nicht nur nach Wunsch einrichten, sondern habe auch objektiv Chancen dazu (etwa sich zu bilden) und am Leben aller teilzuhaben. Minoritäten, zitierte Nida-Rümelin eine Statistik, tendierten nur zu 55 Prozent dazu, im eigenen Kulturkreis zu leben, 45 Prozent wollten die Kooperation mit anderen Kulturen und Schichten. Da diese leichte Mehrheit aber schließlich doch zu Ausgrenzung führe, sei es Aufgabe der Stadt, für eine kommunikative Durchmischung ihrer Bevölkerungsgruppen zu sorgen.
- **Drittens** setzt eine urbane Stadt die Möglichkeit voraus, Identität zu entwickeln, und zwar als Einzelner ebenso wie kollektiv, etwa durch die Entwicklung von Zugehörigkeitsgefühl.
- **Viertens** gehe es um die Förderung von Vielfalt im Sinn kulturellen Respekts für andere und um Anerkennung durch andere, so dass man nicht nur in Hinterzimmern eigene Traditionen pflegt, sondern auf diesen Wurzeln den Dialog mit anderen sucht und so Gemeinsamkeiten entdeckt. Vielfalt, sagte Nida-Rümelin, brauche auch nicht so sehr zentrale kulturelle Einrichtungen wie etwa den Gasteig als vielmehr vielfältige und bürgernahe Angebote. Als Musterbeispiel nannte er die Schwabinger Seidl-Villa, die sich aus Forderungen der Bürger entwickelt hat und erst danach von der Stadt den Status eines offiziellen Stadtteilkulturzentrums bekam.
- **Fünftens** verlangt Urbanität kommunale Gestaltungskraft. In der letzten Generation seien die Städte aber immer schwächer geworden, sagte Nida-Rümelin. Die politische Gestaltungskraft sei erodiert und die Gefahr gewachsen, dass die Städte nur mehr nach der Pfeife von Investoren tanzen. Würden Kommunen wie Firmen geführt, komme die Stadtplanungspolitik deutlich zu kurz. Erodieren sei aber auch das bürgerschaftliche Engagement. Langfristige Perspektiven, wohl gar „utopisches Potenzial“, seien auf beiden Seiten zur Mangelware geworden.

Nida-Rümelin plädierte für eine urbane Vision, in der die Bürgerschaft klar machen könne, wie sie leben wolle. „Die Bürgerschaft muss den Enddruck haben können: ‚Das ist meine Stadt‘.“ Dazu müssten die Bürger ihre Stadt als einen Lebensraum begreifen, in dem sie im Respekt vor anderen ihren eigenen Lebensstil ausleben könnten (als „Autoren des eigenen Lebens“, wie Nida-Rümelin sagte). Der richtige Humus hierfür sei eine dynamische Zivilgesellschaft. Damit Menschen ihr Potenzial in ihr entfalten können, müsse die Kommunalpolitik öffentliche Güter bereit stellen: öffentliche Räume, Bildung, Kultur, Kommunikation. Der Markt leiste das nicht, sagte Nida-Rümelin; er brauche den Widerpart einer gestaltenden Öffentlichkeit. Das habe gerade die Finanzkrise schlagend bewiesen. Nur an dem, was öffentlich sei, könnten alle Menschen partizipieren. Nida-Rümelin plädierte deshalb für eine offene, tolerante und partizipative Bürgergesellschaft. Wo sie wirkt, sind Städte urban. GBR

Leserbriefe

Die **Olympiapark** München GmbH muss darauf sehen, dass auch ihre in die Jahre gekommenen Altbauten noch ihre Zwecke erfüllen. „Das Eissportstadion“, schrieb sie, „ist weiterhin voll in Betrieb, auch wenn sich hier zugegebenermaßen große Renovierungen nicht mehr lohnen.“ Die OMG bestätigte in einer Zuschrift im übrigen Überlegungen, „wie man den Bereich der Bauten der Gruppe um Prof. Behnisch und der BMW Welt auf der anderen Seite des Mittleren Rings architektonisch aufwertet.“ Wenn sich dort Renovierungen nicht lohnen, kann dies nur Neubauten bedeuten. Für gefährlich hält es die OMG, „dass wir zu viel Zeit verlieren, falls die Olympischen Winterspiele 2018 nicht nach München kommen sollten. Dies gilt sowohl für den Bereich der Eislaufhallen und des Turms wie auch für die Eventarena im früheren Radstadion.“ Könnte erst nach der Olympiaentscheidung 2011 geplant werden, dann könne eine dringend nötige 6-7.000 Zuschauer fassende Halle frühestens 2014 oder 2015 in Betrieb gehen, und die würde dann womöglich nicht einmal im Olympiapark stehen. Das will die OMG natürlich nicht. Also plant sie auch „unabhängig von der Olympiabewerbung selbstverständlich weiter.“

Seit 1988 lebe ich mit meiner Familie in München und arbeite als Projekt Manager und Bauherrenvertreter auch im Ausland und für die Aktivsenioren in Bayern. Die zwei Jahrzehnte haben mir gute Gelegenheit gegeben, Chancen und Probleme der **Verkehrsentwicklung in München** kennen zu lernen, aber sie reichen nicht aus, um den Münchner Eigensinn zu verstehen, der sich auf noch mehr Nadelöhr in der Stammstrecke und auf noch weniger Effizienz im Netz und in offenen Ringen kapriziert. Der Bau des weiteren Tunnels für die 2. Stammstrecke in Tieflage wäre nicht nur verlorenes Geld und verlorene Zeit und Qualität. Sie haben den fehlenden Bedarf sauber ausgewiesen. Die heimliche Hauptstadt braucht auf lange Sicht in unserem Jahrhundert im Nahverkehr ein Gleisnetz, das das historische, kulturelle und gesellschaftliche Zentrum einschließt, aber die Entwicklung in den Vorstädten im Norden, Osten, Süden und Westen ebenso fördert, die Metropolregion einbindet und das Verkehrskreuz Europa nicht verzögert. Die Lösung scheidet nicht an den Kapazitäten und nicht an Finanzen. Die Realisierung wird in Etappen lösbar: bis 2012 den S- und Fernbahn-Südring mit vier Gleisen und Bahnhöfen ertüchtigen, bis 2014 die U5 als 2. Stammstrecke von Pasing bis zur Messestadt Riem führen, bis 2018 rechtzeitig zu den Olympischen Winterspielen. die S- und die Fernbahn vom Hauptbahnhof in einem Nordtunnel über die Haltepunkte Pinakotheken, Münchner Freiheit, Arena und Flughafen auch als europäische Transversale Stuttgart-Salzburg errichten. Die Nord-Süd-Transversale von Berlin über München nach Innsbruck und Rom bleiben ohne Termin. Der Ausbau von München nach Bregenz und Zürich wird hoffentlich eher fertig. Geschieht dies, spart die Stadt München einen aufwändigen S-Bahn-Tieftunnel und eine U9. Die Medien loben den Beschluss zu Stuttgart 21 als Herz Europas. Will München in Bayern das Kreuz Europas bleiben? Natürlich braucht es erst einmal Bauherren, Planer für Bau und Betrieb, Brücken, Tunnel, Gleise, die Steuerung, rollendes Material und Personal sowie nicht zu-letzt eine gesunde Finanzierung. Aber es gibt auch riesige Chancen für das Management eines solchen Programms.

Wolfgang Beyer, Beyerbauconsult

In der S-Bahn-Debatte verteidigt die Stadt **zehn populäre Irrtümer**. Die drei wichtigsten: 1. Die Aussage „die S-Bahn-Stammstrecke wurde ursprünglich für 250.000 Fahrgäste pro Tag konzipiert. Mit den heutigen 800.000 Fahrgästen ist sie dreifach überlastet“ ist falsch. Die Stammstrecke wurde 1970 für 40 Zugfahrten pro Stunde in "Flutzeiten" konzipiert, was bei einem Einsatz von Langzügen (1.500 Plätze) einer Stundenkapazität von 120.000 Fahrgästen auf beiden Gleisen bedeutet. 2. "Die S-Bahnstammstrecke steht vor dem Kollaps" oder "Die S-Bahnstammstrecke kann keine Fahrgäste mehr aufnehmen." Auch das kann so nicht stehen bleiben. Bislang hat mich noch niemand widerlegt, dass die Auslastung der alten Stammstrecke 1987 am höchsten war und seither um rund zehn Prozent gesunken ist. Meine Zahlen stammen ja auch vom MVV. 3. OB Udes Credo beim Stadtratshearing „Die S-Bahn-Fahrgäste wollen doch alle ins Zentrum“ vermag ich nicht zu teilen: Seit der Inbetriebnahme der U5 zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof im Jahre 1988 hat die S-Bahnstation Marienplatz 13 Prozent weniger Fahrgäste aufzuweisen.

Stadtrat Dr. Georg Kronawitter, CSU