



Projekte, Planungen und Perspektiven

Werkbericht
2021–22



Inhalt

Vorwort	2
---------	---

Aktuelle Planungen und Projekte	4
1 Prinz-Eugen-Park	6
2 Freiham	8
3 Kreativquartier	10
4 Werksviertel	11
5 Bahnhofsviertel	12
6 Eggarten-Siedlung in Feldmoching	14
7 Wasserburger Landstraße	15
8 Ehemalige Bayernkaserne	16
9 Münchner Nordosten	17
10 Untersuchungsgebiet und Handlungsraum Neuperlach	18
11 Sanierungsgebiet Moosach	20
12 Sanierungsgebiet Giesing	21
13 Olympiapark	22
14 Münchens Bäume sind wichtig!	24
15 Grüne Stadt der Zukunft	25
16 Freiraumquartierskonzept	26

„Wir müssen den Wert des öffentlichen Raums viel stärker diskutieren.“	28
<small>Stadtbaurätin Elisabeth Merk und Mobilitätsreferent Georg Dunkel im Gespräch</small>	

Strategien, Konzepte und Programme	32
17 Stadtentwicklungsplan 2040	34
18 Wohnen in München VI	36
19 Planungs- und Baukultur	38
20 Neue Hochhausstudie	39
21 So geht Baugenehmigung	40
22 München als „Smart City“	42
23 Räume der Mobilität	43
24 PlanTreff	44

Wir über uns	46
Große Planungen und Projekte 2021–22	48
Impressum	50



Liebe Leser*innen,

im aktuellen Werkbericht, dem dritten seiner Art, möchten wir Ihnen wieder eine Auswahl an Projekten und Planungen vorstellen und Einblicke in die Strategien, Konzepte und Programme geben, die uns als Grundlagen dafür dienen. Unsere Jahresausstellung 2021 „Die nachhaltige Stadt“ hat einmal mehr zum Ausdruck gebracht: Mit unseren Aufgaben der Stadtentwicklungsplanung, Stadt- und Grünplanung, Stadtsanierung und als Baugenehmigungsbehörde nehmen wir eine zentrale und verantwortungsvolle Rolle für den Klimaschutz ein.

Dieser Verantwortung kommen wir schon lange nach und wir gehen dabei verstärkt neue Wege: Freiham, das im Münchner Westen heranwächst, wurde von Anfang an als „energiegerechte Stadt“ geplant. 25.000 bis 30.000 Menschen werden dort einmal leben. Im neuen Quartier, das in den nächsten Jahren auf der ehemaligen Bayernkaserne entsteht, werden 600.000 Tonnen Bauschutt recycelt und als Baustoff wiederverwendet. Im frisch fertiggestellten Wohnviertel Prinz-Eugen-Park haben wir auf das Bauen mit Holz gesetzt. Hier steht nun mit rund 570 Wohnungen Deutschlands größte zusammenhängende Holzbausiedlung – Vorbild für ähnliche Projekte.

Wohnquartiere sollen lebendig und vielfältig sein und ihren Bewohner*innen kurze Wege ermöglichen – eine lebens- und liebenswerte Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freiräumen. Für Klimaneutralität spielt der Gebäudebestand eine wichtige Rolle. Deshalb setzen wir in den kommenden Jahren in Neuperlach und Moosach wieder Fördermittel der Stadtsanierung für energetische Bestandssanierung ein.

Ein nachhaltiges Zukunftsbild von München im Jahr 2040 zeichnet der Entwurf für den neuen Stadtentwicklungsplan. Er ist zentraler Bestandteil unseres Stadtentwicklungskonzeptes „Perspektive München“. Den „STEP 2040“ diskutieren wir intensiv mit der Stadtgesellschaft, ehe der Stadtrat über den ersten Stadtentwicklungsplan seit 1986 entscheidet.

Dass Bürger*innen unsere Angebote zur Beteiligung immer stärker wahrnehmen und bei der Gestaltung der Stadt mitwirken möchten, verdeutlichte zum Beispiel die hohe Beteiligung am digitalen Dialog zur Hochhausstudie „Hoch hinaus?“. Dieses Interesse an Baukultur und Stadtentwicklung fördern wir weiterhin auf vielfältige Weise, etwa mit dem Bürgergutachten zur Entwicklung des Areals um die Paketposthalle.

Seit Anfang 2021 ist die Verkehrsplanung in einem Mobilitätsreferat zusammengefasst. Im Sommer-Interview im Mittelteil dieser Broschüre blicken Referent Georg Dunkel und ich auf unsere bisherige Arbeit zurück. Wir sprechen über die Mobilität der Zukunft und die Chancen für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Daran werden wir weiterhin eng zusammenarbeiten.

Den unschätzbaren Wert des öffentlichen Raums verdeutlichte die Coronapandemie stärker denn je. Gleichzeitig eröffneten sich neue Chancen, wie zum Beispiel den Straßenraum umzuverteilen, wie Pop-up-Radwege oder Schanigärten aufzeigten. Hier setzt unser Freiraumquartierskonzept an. In den nächsten 20 Jahren soll es in der Innenstadt mehr Bäume, mehr Sitzgelegenheiten, weniger Parkplätze und neue Freiräume geben.

Zusammen mit der Metropolregion München arbeiten wir an der Internationalen Bauausstellung IBA mit dem Titel „Räume der Mobilität“. Sie soll einmal beispielgebend dafür sein, wie eine wachsende Stadtregion das Zusammenleben, Arbeiten und Unterwegssein neu denken und lebenswert entwickeln kann. Um das Thema Nachhaltigkeit europaweit anzugehen, ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Partner bei der EU-Initiative Neues Europäisches Bauhaus, die den europäischen Grünen Deal für mehr Klimaschutz, kombiniert mit Baukultur, vorantreiben möchte.

Nachhaltige Stadtentwicklung und Stadtplanung betrifft ökologisches, ökonomisches und soziales Handeln. Damit Wohnen bezahlbar bleibt und langfristig gesichert wird, haben wir eines unserer wichtigsten Instrumente im Wohnungsbau, die sozialgerechte Bodennutzung SoBoN, fortgeschrieben. Basis ist ein Baukasten-Modell, das es der Wohnungswirtschaft und uns ermöglicht, sie flexibler anzuwenden. Außerdem stärken wir weiterhin den konzeptionellen Wohnungsbau sowie das genossenschaftliche Bauen, etwa in der Eggarten-Siedlung im Norden Münchens, die ein Modellquartier dafür werden soll.

Anfang 2021 genehmigte die Lokalbaukommission (LBK) die 100.000. Wohnung innerhalb von zehn Jahren. Mit jährlich über 10.000 Entscheidungen in bauaufsichtlichen, naturschutz- und denkmalschutzrechtlichen Verfahren ist die LBK Deutschlands größte einheitliche Baugenehmigungsbehörde. Zum Thema Denkmalschutz sei an dieser Stelle noch ein prominentes Vorbild für Nachhaltigkeit erwähnt, das im Jahr 2022 50-jähriges Jubiläum feiert: der Olympiapark. Ein Status als UNESCO-Weltkulturerbe soll die Bedeutung des Gesamtkunstwerkes aus Architektur- und Parklandschaft noch stärker hervorheben. Die Bewerbung dafür haben wir auf den Weg gebracht, jetzt heißt es Daumen drücken!

Der PlanTreff, die Plattform zur Stadtentwicklung in der Blumenstraße 31, zeigt sich seit Oktober 2020 in neuen Räumen und mit frischem Design. Schauen Sie gerne dort vorbei und begleiten Sie unsere Arbeit so aufmerksam und engagiert wie bisher.



Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk
Stadtbaurätin



Aktuelle Planungen und Projekte

Dachgarten des Hotel- und Bürogebäudes NEO im Quartier „Baumkirchen Mitte“ in Berg am Laim, wo rund 560 Wohnungen entstehen (Gesamtentwicklung: CA Immo).



Gemeinsam und nachhaltig bauen mit viel Holz



Der Prinz-Eugen-Park im Osten von München ist gleich in mehrerlei Hinsicht bemerkenswert: Das neue Quartier mit 1.800 Wohnungen ist nicht nur ein gelungenes Beispiel für die Nachnutzung eines Kasernengeländes. Es hat auch Vorbildfunktion in Sachen „Gemeinsam bauen“ – an dem Projekt sind neben den städtischen Gesellschaften GEWOFAG und GWG noch zahlreiche weitere Akteure und Genossenschaften beteiligt. Und im Südteil steht die größte zusammenhängende Holzbausiedlung Deutschlands.

Der Prinz-Eugen-Park wurde für jedermann geplant: Es gibt Mehrfamilienhäuser und verdichtete Flachbauten, Reihenhäuser und Stadtvillen. Diese sogenannten Cluster, die für unterschiedliche Gesellschafts- und Einkommensgruppen konzipiert sind, liegen im rückwärtigen Teil des knapp 30 Hektar großen Geländes. Etwa die Hälfte der Wohnungen entsteht im geförderten Wohnungsbau, weitere 30 Prozent werden im konzeptionellen Mietwohnungsbau errichtet. Zur vielbefahrenen Cosimastraße hin schirmen viergeschossige urbane Bauten mit zurückgesetzten Dachetagen das Quartier ab.

Der nachwachsende Rohstoff Holz erfährt im Prinz-Eugen-Park besondere Beachtung. Die Ökologische Muster-siedlung im Südteil besteht aus acht individuellen Holzbauprojekten mit insgesamt rund 570 Wohnungen. Die Bauweise der bis zu siebengeschossigen Häuser setzt neue Maßstäbe in puncto Klimaschutz und nachhaltige Stadtentwicklung. Gegenüber einer mineralischen Bauweise können je nach Holzanteil 30 bis 60 Prozent der CO₂-Emissionen substituiert werden. In den Gebäuden sind rund 13.000 Tonnen Kohlendioxid langfristig gespeichert. Die Konstruktion der einzelnen Häuser ist sehr unterschiedlich: Sie

reicht von einem Stahlbetonskelett mit Holzrahmenfassade bis hin zu massiven Brettsperrholzkonstruktionen, die auch die Treppenhäuser und Aufzugschächte umfassen. Die klimafreundlichen Bauten sind bereits preisgekrönt: Die Baugemeinschaft „Der kleine Prinz“ wurde beim Wettbewerb „HolzbauPlus“ des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft 2020 Sieger in der Kategorie „Wohnungsbau Einfamilienhaus Neubau“. Die GWG hat eine Anerkennung in der Kategorie „Wohnungsbau Mehrfamilienhäuser Neubau“ erhalten. Bei dem Wettbewerb werden besondere Leistungen des Bauens mit nachwachsenden Rohstoffen gewürdigt.

Preisgekrönte Häuser im Grünen

Der Prinz-Eugen-Park ist ein Wohnviertel im Grünen. Biotope, wertvolle Trockenwiesen und alter Baumbestand erzeugen einen Park-Charakter – Rad- und Fußwege durchziehen das Gelände. Mittelpunkt ist der Maria-Nindl-Platz, an dem sich Läden und Gastronomie sowie eine Grünfläche befinden. Dazu kommen ein Bürgertreff mit einem Alten- und Servicezentrum, Angebote für die offene Kinder- und Jugendarbeit sowie Kultur. Neben sechs Kindertagesstätten gibt

Eine gewundene Brücke ist das Markenzeichen der Wohnanlage der Baugemeinschaft „gemeinsam größer“ (egmm architekten + stadtplaner, Hable Architekten). Rechte Seite: Auch die städtischen Wohnungsbau-gesellschaften GEWOFAG (Bild oben; Planung: Fink+Joher, Pakula & Fischer Architekten) und GWG (unten; Planung: Rapp Architekten) sind in der Holzbausiedlung vertreten.



„Wir können stolz auf die größte Holzbausiedlung in Deutschland sein, die Vorbildcharakter für viele weitere Projekte in der Stadt und weit darüber hinaus hat.“

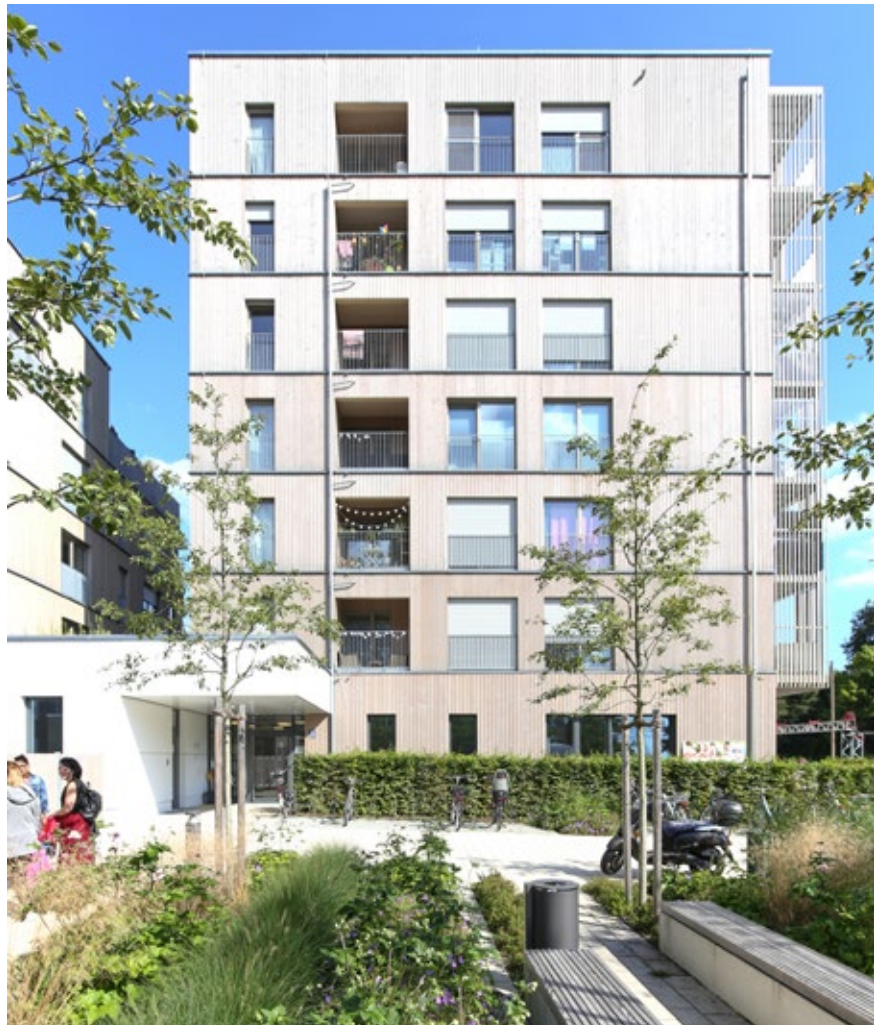
**Ulrike Klar, Leiterin der Hauptabteilung
Stadtsanierung und Wohnungsbau**

es im Prinz-Eugen-Park eine dreizügige Grundschule mit einer Besonderheit: In die Planungen für den Neubau wurde die 1976 erbaute Schwimmhalle der früheren Kaserne integriert, die als einzige in München über einen sogenannten Tauchtopf mit Hebebühne zum Tauchtraining verfügt.

Weitere Besonderheit: Das Konsortium

Die künftigen Bewohner*innen waren von Anfang an in die Planungen einbezogen. Das Gemeinsame spielt eine große Rolle im Prinz-Eugen-Park mit seinen bürgerschaftlichen Einrichtungen und vernetzten Nachbarschaften. Auch das Konsortium der Grundstückskäufer*innen ist sehr vielseitig: GEWOFAG und GWG agieren zusammen mit Genossenschaften, Baumgemeinschaften und freien Bauträgern. Die Israelitische Kultusgemeinde ist mit dem Projekt „Seniorenwohnen“ dabei.

Das Gelände wurde 2005 von der Stadt München angekauft. Die Bauten der früheren Prinz-Eugen-Kaserne wurden anschließend abgebrochen. Die Bundeswehr hatte das Gelände seit 1956 genutzt.



Die energiegerechte, inklusive Stadt im Münchner Westen



Dass sich vorausschauende Planung lohnt, sieht man in Freiham. Im äußersten Münchner Westen hat die Stadt schon zu Zeiten von Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel begonnen, Grundstücke für ein neues Wohnviertel zu kaufen. Was nun, ein halbes Jahrhundert später, nördlich der Bodenseestraße entsteht, hat mit den damaligen Vorstellungen freilich nicht mehr viel gemein. Freiham wird ein Quartier ganz auf Höhe der Zeit: inklusiv, mit vielen Parks und Grünflächen, nachhaltig geplant und gebaut. Mit 25.000 bis 30.000 Einwohner*innen und rund 15.000 Arbeitsplätzen erreicht es eine Größenordnung von Städten wie Starnberg oder Weilheim.

Seit 2016 wird westlich von Aubing gebaut – der vom Baureferat erstellte Bildungscampus ist bereits fertig, erste Bewohner*innen eingezogen. Bis das komplette, 250 Fußballfelder große Areal fertiggestellt und bewohnt ist, kann es aber noch rund 15 Jahre dauern. Der erste Realisierungsabschnitt Freiham Nord soll 2028 komplett stehen.

Freiham, benannt nach dem nahegelegenen Gut mit einer Kirche aus dem 17. Jahrhundert, setzt neue Standards in Sachen Nachhaltigkeit. Die bewusst kompakt konzipierten und daher energiesparenden Häuser werden mit Geothermie beheizt – mit natürlichem Heißwasser aus dem Boden, das von den Stadtwerken direkt vor Ort an die Oberfläche gefördert wird. Sonnenenergie soll so optimal wie möglich genutzt werden, um eine klimafreundliche Stromversorgung zu gewährleisten. In das zukunftsweisende Energiekonzept wird auch die benachbarte Siedlung Neuaubing aus den 1960er Jahren miteinbezogen.

So vielfältig wie die Münchner Stadtgesellschaft soll auch Freiham einmal sein. Der neue Stadtteil wird so geplant, dass jeder – unabhängig von Alter, Geschlecht, Bildung oder Handicap – zurechtkommt und sich wohlfühlt.

Der Gedanke der Inklusion ist von Anfang an in die Planungen eingeflossen. Wege und Plätze müssen daher barrierefrei sein, es gibt vielfältige Wohnformen für Menschen mit und ohne Behinderung. Die Empfehlungen, die die Planer*innen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung gemeinsam mit anderen städtischen Referaten, Fachleuten und Betroffenen formuliert haben, reichen von Orientierungssystemen im öffentlichen Raum über kontrastarme Beleuchtungssysteme bis hin zu inklusiven Freizeitangeboten und einem Netz aus kurzen Wegen. Der Freistaat Bayern hat dieses Projekt finanziell gefördert.



Ein Landschaftspark im Westen

Freiham erhält einen großen und einen kleineren Mittelpunkt: Das Stadtteilzentrum nahe des S-Bahnhofs Freiham wird nach dem Prinzip des offenen Einkaufens gestaltet und soll bis 2024 fertiggestellt sein. Ein Stück weiter nördlich, inmitten des Wohnviertels, ergänzt ein Quartierszentrum das Angebot. Südlich der Bodenseestraße befindet sich das Gewerbegebiet Freiham-Süd mit größeren Läden.

Das Wohnquartier Freiham-Nord, das in zwei Realisierungsabschnitte gegliedert ist, wird großzügig begrünt. Es gibt mehrere ausladende Grünflächen, auch bereits bestehende werden in die Planung einbezogen. Ganz im Westen entsteht ein großer Landschaftspark.



Der Rahmenplan für Freiham Nord (rechts) umfasst zwei Realisierungsabschnitte (Hild und K Architekten, Sergison Bates, von Ballmoos Krucker, Studio Vulkan).

Urbanes Leben zwischen Kunst und Kultur an der Dachauer Straße



Wohnen und arbeiten in einem künstlerisch-kreativen Umfeld – das ist das Ziel der Planung für das Gelände an der Dachauer Straße, wo sich früher die Luitpoldkaserne befand. Die lebendige Kunst- und Kulturszene, die sich dort bereits etabliert hat, soll stilistisch den Ton angeben in dem neuen Stadtquartier, in dem mindestens 820 Wohnungen entstehen.

Das Kreativquartier soll vieles sein – vor allem aber urban und interessant: Neben Wohnungen können Gewerbe, Kultur, Kreativwirtschaft, Geschäfte, Sozialeinrichtungen und eine Erweiterung der benachbarten Hochschule für angewandte Wissenschaften auf dem jetzt noch in Teilen brachliegenden Gelände Platz finden. In der Mitte soll sich ein Park erstrecken, der Dachauer und Heßstraße miteinander verbindet. Dort stehen auch die denkmalgeschützten Industriorelikte Jutier- und Tonnenhalle, die für Kunst und Kultur hergerichtet werden. In die Jutierhalle werden nach einem Haus-im-Haus-Konzept 60 Raummodul-Einheiten eingebaut, die vor allem als Atelier- und Arbeitsräume dienen. Zwei davon werden für Gastronomie reserviert. In der Tonnenhalle befinden sich ein 780 Quadratmeter großer Saal plus Gastronomie und Backstage-Bereich. In den oberen Etagen werden Künstlergarderoben, die Verwaltung, ein Aufwärmraum, Tanzstudios, ein kleiner Saal sowie Lager- und Technikflächen untergebracht.

Insgesamt besteht das Kreativquartier aus vier Bereichen, die zwar ein großes Ganzes bilden, aber getrennt voneinander entstehen können. Nordwestlich des Kreativparks mit Tonnen- und Jutierhalle liegt das sogenannte Kreativlabor. Dort finden bereits seit längerem Kulturveranstaltungen statt. Die alten

Hallen sollen in das neue Ensemble integriert werden. Geplant ist ein bunter urbaner Mix, zu dem auch Wohnungen und Einzelhandel gehören. Auf der anderen Seite der Heßstraße liegt das Kreativfeld, die frühere Luitpoldkaserne. 385 Wohnungen, eine Grundschule und ein Haus für Kinder entstehen auf dem Gelände, das im Norden an die Schwere-Reiter-Straße stößt. Die städtischen Wohnbaugrundstücke werden im Erbbaurecht für Baugenossenschaften, Wohnprojekte nach Art des Mietshäuser-Syndikats und Bauträger für Mietwohnungsbau ausgeschrieben.

Der südöstliche Teilbereich an der Dachauer Straße hat die Bezeichnung Kreativplattform erhalten. Geplant sind dort der Campus Nord der an der Lothstraße beheimateten Hochschule für angewandte Wissenschaften, 385 Wohnungen, eine Grundschule sowie ein Haus für Kinder. Auf den städtischen Flächen sind 30 Prozent für geförderte Wohnungen, 30 Prozent als Mietwohnungen nach dem München-Modell sowie 40 Prozent als Konzeptioneller, also preisgedämpfter Mietwohnungsbau reserviert. Das gesamte Kreativquartier wird nach dem Prinzip der Nachhaltigkeit geplant: wohnen, arbeiten, einkaufen und Freizeit auf engem Raum – das bedeutet kurze Wege und daher wenig Verkehr.

Im Kreativquartier liegt auch das Munich Urban Colab. In dem Innovations- und Gründungszentrum für Smart-City-Lösungen wird seit April 2021 gearbeitet.

Quartier mit Charakter am Ostbahnhof



Einst wurden hier Kartoffelknödel und Püreeflocken hergestellt, dann hielten die Nachtclubs Einzug. Auf dem 38 Hektar großen Areal nahe dem Ostbahnhof ist der industrielle Charme bis heute erhalten geblieben. Das Konzept des Werksviertels sieht ganz bewusst ein spannendes Miteinander alter Produktionsbauten und moderner Atelier- und Loft-häuser vor. Wo jetzt noch das fast 80 Meter hohe Riesenrad Umadum steht, soll später Münchens neues Konzerthaus Platz finden.

Bunt geht es zu in diesem ungewöhnlichen Quartier, das nur die Länge einer Unterführung vom Szeneviertel Haidhausen entfernt ist. Auch architektonisch wird viel Abwechslung geboten: von den in alten Containern untergebrachten Cafés und Bars im „Container Collective“ über das Werk 12, das 2021 vom Deutschen Architekturmuseum zum „besten Bauwerk des Jahres“ gekürt wurde, bis zum knallorangefarbenen Werk 3, das Teil der früheren Pfanni-Werke war und auf dessen Dach Schafe weiden. Überhaupt sind mehrere Bauten aus der Zeit der Kartoffelverarbeitung im Münchner Osten erhalten geblieben. Darunter auch die Silos, in denen heute eine Kletterhalle untergebracht ist, das Werk 1 für die Gründerszene und die Pfanni-Kantine, später Nachtkantine, in der es weiterhin ein Restaurant gibt.

Im Werksviertel sollen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen, Kultur und Freizeit auf engem Raum nebeneinander stattfinden. Rund um einen 1,3 Hektar großen Park, der im Mittelpunkt des Quartiers liegt, entstehen 1.150 Wohnungen in urbanen, fünf- bis sechsgeschossigen Häusern. Geplant sind auch ein Jugendhaus, drei Kindertagesstätten und eine Grundschule. Akzente setzen einzelne 60 bis mehr als 80 Meter hohe Bauten wie das Werk 4, das

streng genommen die moderne Aufstockung eines Kartoffelsilos darstellt und in dem Hotels untergebracht sind.

Das Werksviertel soll allen Bürger*innen offenstehen und versteht sich als Begegnungsort unterschiedlicher Menschen. Als Ort, der inspiriert, den Austausch fördert und der sich ständig neu erfinden und weiterentwickeln kann. Es gibt Werkstätten, Kunst- und Konzerträume, Loft-Büros, Clubs, Läden, Bars und Restaurants. Mit dem geplanten Konzerthaus soll die Heimstatt des renommierten Symphonieorchesters des Bayerischen Rundfunks im Werksviertel entstehen.

Das Werksviertel soll allen Bürger*innen offenstehen und versteht sich als Begegnungsort unterschiedlicher Menschen.

Rund um den Hauptbahnhof entsteht viel Neues



Veränderung: Das ist das Motto des Bahnhofsviertels für die kommenden Jahre. Rund um Münchens zentrale Verkehrsdrehscheibe wird gleich an mehreren Stellen geplant und gebaut: Die Stadt bekommt einen neuen Hauptbahnhof, südlich davon entsteht das „Elementum“ und neu gestaltet wird auch das Areal des Bayerischen Rundfunks an der Arnulfstraße. Nahezu fertiggestellt ist die Überplanung der aufgelassenen Gleisflächen entlang der markanten Gleisachse, die von Westen her auf den Hauptbahnhof zuführt. Als letzter Baustein wird aktuell über das Areal der Paketposthalle an der Friedenheimer Brücke diskutiert.

Das von 1960 stammende Abfertigungsgebäude des Hauptbahnhofs mit seinem nierenförmigen Vordach wurde bereits 2019 größtenteils abgerissen. Dort entsteht ein neues Empfangsgebäude. Es wird das Gesicht der gesamten Umgebung verändern. Auch der Bahnhofplatz als Entree zur Innenstadt soll anders und autofrei gestaltet werden: Der Stadtrat hat beschlossen, so die Barrierewirkung in Richtung Schützenstraße/Fußgängerzone zu verringern. Auch der Starnberger Flügelbahnhof soll durch einen Neubau ersetzt werden. Als „Landmarke“ wird ein knapp 70 Meter hohes Hochhaus errichtet.

In Sichtweite des Hauptbahnhofs, gleich auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnhofplatzes, liegt das historische Warenhaus Hermann Tietz (Hertie), das denkmalgerecht umgebaut und von dem östlich anschließenden Anbau aus den 1970er Jahren „befreit“ werden soll. Der nahezu fensterlose Kaufhausblock entlang der Schützenstraße wird komplett abgebrochen und durch Einzelbauten mit attraktiven Fassaden ersetzt. Darin können Einzelhandel, Büros und Gastronomie unterkommen. Das Kaufhaus Karstadt, heute mit 36.000 Quadratmetern Verkaufsfläche noch eines der größten in Deutschland, präsentiert sein Sortiment künftig nur noch im Alt-

bau am Bahnhofplatz. Die neue, offenere Architektur wird die Schützenstraße als westlichen Teil der Fußgängerzone deutlich aufwerten.

Südlich des Hauptbahnhofs, an der Bayer-/Paul-Heyse-Straße ist nach Entwürfen des Büros Herzog & de Meuron ein modernes, flexibel veränderbares und nachhaltiges Bürohaus anstelle des in die Jahre gekommenen Postbank-Karrees geplant – das „Elementum“. Große Teile der heutigen Bausubstanz können dafür erhalten bleiben, und auch das Abbruchmaterial wird teilweise wiederverwendet. Der Neubau mit rund 60.000 Quadratmeter Mietfläche soll ein Beispiel für zukunftsweisende Büroarchitektur werden – mit einem durchdachten Energiekonzept und einem üppig bepflanzten Innenhof, der als urbaner Garten dient und öffentlich zugänglich ist. Dort sollen große Bäume wachsen und den Besucher*innen eine überraschende Perspektive bieten.

Der begrünte Innenhof des „Elementums“ soll öffentlich zugänglich sein (links). Daneben: Die Paketposthalle soll überdachter Stadtplatz und Kulturzentrum werden. Visualisierungen: Herzog & de Meuron



Neu überplant wird auch das nahegelegene Areal des Bayerischen Rundfunks an der Arnulfstraße. Der Stadtrat hat im März 2021 die Aufstellung eines Bebauungsplans beschlossen. Weil der öffentlich-rechtliche Sender seine Redaktionen Hörfunk, Fernsehen und Online weitgehend in Freimann zusammenführt, werden zwei Drittel des Geländes frei. Die bisher nicht öffentlich zugänglichen Flächen sollen zu einem attraktiven Quartier mit Geschäften, Einzelhandel und Gastronomie sowie eine Adresse für Unternehmen der Kultur- und Kreativwirtschaft werden. Der Bayerische Rundfunk plant einen Wettbewerb dazu.

Der breite, von Westen auf den Hauptbahnhof zuführende Gleisstrang hat sich schon in den vergangenen Jahren an vielen Stellen von einer Art Hinterhof zu einer attraktiven Stadteinfahrt mit einer Reihe von Neubauquartieren gemauert – beginnend mit dem Arnulfpark als zentralstem Baustein über das Wohn-

und Geschäftsviertel am Hirschgarten bis zur Paul-Gerhardt-Allee in Pasing. Letztes Element bei der Aufwertung der einstigen, zum Bahnbetrieb nicht mehr benötigten Brachflächen, ist das Areal rund um die bis zu 30 Meter hohe Paketposthalle. Unter dem beeindruckenden Gewölbe befindet sich jetzt noch ein Briefverteilzentrum. Bis 2023 will die Deutsche Post ihren Standort aber aufgeben. Dann kann auf dem 8,7 Hektar großen Betriebsgelände ein neues, unverwechselbares Stadtquartier mit 1.100 Wohnungen und 3.000 Arbeitsplätzen entstehen.

Einst wurde die Paketposthalle als Güterbahnhof genutzt. Künftig soll sie zum bürgerschaftlichen und kulturellen Treffpunkt werden und das Herz des neuen Wohnviertels bilden. Flankiert werden soll sie von zwei Hochhäusern, die wie der gesamte Masterplan vom Architekturbüro Herzog & de Meuron entworfen wurden und Wahrzeichen sein könnten.

Eine solche Planung geht alle an, die Beteiligung der Öffentlichkeit ist daher noch umfangreicher als üblich: Rund 100 nach einem Zufallsverfahren ausgewählte Personen konnten in einem Bürger*innengutachten Kritik und Anregungen zu dem aufwendigen Projekt einbringen. Das Verfahren, das von einem externen Büro moderiert wird, bot

die Möglichkeit zur kreativen und konstruktiven Auseinandersetzung mit den Planungen. Die bisherigen Planungen sehen vor, die denkmalgeschützte Paketposthalle, in den 1960er Jahren die weltweit größte freitragende Betonfertighalle, als überdachten Platz zu öffnen. Im Inneren könnten eine Bühne, Gastronomie und eine Galerie Platz finden.

Gerade in der Diskussion sind die eleganten Hochhäuser, die im Masterplan mit jeweils 155 Metern Höhe vorgesehen sind. Sie sollen voraussichtlich Wohnungen, Büros und ein Hotel beherbergen. Die Erdgeschosse sowie die obersten Etagen wären für die Öffentlichkeit zugänglich.

Das gesamte Quartier wird nach den Grundsätzen der Sozialgerechten Bodennutzung geplant, die einen festen Anteil geförderter beziehungsweise preisgedämpfter Wohnungen vorsieht. Das Viertel soll sich durch ein klares Bekenntnis zur Ökologie und Nachhaltigkeit auszeichnen. Um die CO₂-Belastung zu reduzieren, wird eine Holzhybrid-Bauweise auch der beiden Türme geprüft.

In das neue Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs wird auch der S-Bahn-Halt zur zweiten Stammstrecke integriert. Diese verläuft in rund 40 Metern Tiefe. Ein weiterer Bahnhof für die neue U-Bahnlinie U9 wird vorbereitet. Visualisierung: Auer Weber

Ein nachhaltiges Modellquartier mit kooperativem Ansatz



In der Eggarten-Siedlung in Feldmoching soll ein neues Stadtquartier mit rund 1.800 Wohnungen und der erforderlichen sozialen Infrastruktur entstehen. Das Quartier hat Modellcharakter – es wird nachhaltig, gemeinschaftlich und mit viel Grün entwickelt. Neben den Wohnungen sind eine Grundschule, mehrere Kindertagesstätten, Geschäfte, ein Flexi-Heim sowie betreute Wohngemeinschaften geplant.

Die Gebäude des neuen Eggartens sollen sich um kleine grüne Höfe und Plätze gruppieren, deren Anordnung sich an der heutigen Struktur orientiert. Diese ist vor allem durch kleine Wohngebäude und Gartengrundstücke geprägt. Punktuell erreichen die neuen Häuser eine Höhe von bis zu zwölf Geschossen, viele Bäume können bestehen bleiben.

Das neue Stadtviertel, das von den Gleisen des DB-Nordrings, der Lassallestraße, der Wilhelmine-Reichard-Straße und der Bahnlinie zwischen Nordring und Feldmoching begrenzt wird, ist gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar und soll weitgehend autofrei gestaltet werden. Die Fahrzeuge kommen in Quartiersgaragen an der Wilhelmine-Reichard-Straße und an der Lassallestraße unter. Der Entwurf stammt von Studio Wessendorf, Berlin, und Atelier Loidl Landschaftsarchitekten, Berlin, die bei einem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb den ersten Preis gewonnen haben.

Die Siedlung soll einen ganz besonderen Charakter erhalten. Deshalb werden Strukturen für lebendige Nachbarschaften und ein gutes Miteinander gleich miteingeplant. Genossenschaften waren von Anfang an maßgeblich an den Überlegungen beteiligt.

„Urbanität im Grünen – diesen scheinbaren Widerspruch nehmen wir als Herausforderung gerne an. Moderne Stadtplanung muss immer auch Grün- und Freiflächen sowie den Klimaschutz mitdenken.“

**Michael Hardi,
Leiter der Stadtplanung**

Mittelpunkt soll ein belebtes Quartierszentrum mit Einkaufsmöglichkeiten werden. Besondere Rücksicht wird auf den Natur- und Artenschutz genommen. Die kühlen Luftströme, die heute durch das Gebiet ziehen und eine wichtige Funktion für das Stadtklima haben, sollen möglichst wenig beeinträchtigt werden. Ein effektiver Lärmschutz schirmt den Bahnbetrieb auf den nahegelegenen Gleisen ab. Nachhaltige Mobilitätskonzepte werden unterstützt.

Um die ehrgeizigen Ziele festzuschreiben, haben die Projektverantwortlichen eine Charta verfasst. Sie setzt folgende Leitlinien fest: Dauerhaft sicheres Wohnen für alle, grünes Quartier mit eigener Identität, lebendiges Quartier der kurzen Wege, Klima- und umweltfreundliches Quartier, Baustein der Mobilitätswende sowie Kommunikation, Mitwirkung und Selbstorganisation.

Das Gelände ist heute nur sehr locker bebaut. Im Flächennutzungsplan ist es noch als Gewerbegebiet und für Bahnanlagen ausgewiesen. Momentan wird ein Bebauungsplan aufgestellt.

Im Juli 2020 wurde der Wettbewerb für die Eggarten-Siedlung entschieden. Der erste Preis ging an Studio Wessendorf und Atelier Loidl Landschaftsarchitekten, beide Berlin. Ihr Entwurf sieht eine lockere Bebauung mit vereinzelt höheren Häusern vor.

Eine Rahmenplanung und viele neue Ideen



Vier Kilometer ohne Anfang und Ende, kaum städtebauliche Akzente: So, wie sich die Wasserburger Landstraße heute präsentiert, soll sie auf Dauer nicht bleiben. Die typische Münchner Ausfallstraße, befahren von 25.000 bis 31.000 Autos am Tag, soll mittel- bis langfristig aufgewertet werden. Für diese „qualifizierte Nachverdichtung“ hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Rahmenplanung erarbeitet.

Konkret geht es um den Abschnitt von der Bajuwarenstraße in Trudering bis zur Stadtgrenze nach Haar. Dort will die Stadt den Eigentümer*innen ein Angebot machen. Denn Potentiale gibt es durchaus, und mit einem übergreifenden Konzept könnte bei künftig anstehenden Neu- und Umbauten ein städtebaulicher Rhythmus in die Straße gebracht werden, eine Aufwertung im Interesse aller erfolgen.

Denn für Flaneure und Radfahrer*innen ist das zusammengewürfelte Ensemble wenig attraktiv, es fehlt an städtebaulichen Akzenten, an Einkaufsmöglichkeiten und freundlichen Aufenthaltsorten. Die meisten Häuser an der Straße sind ein- bis zweistöckig. Höhere Gebäude könnten nicht nur einen stimmigeren Rahmen für die sehr breite Straße schaffen, sondern auch einen Beitrag zum Schutz der Gartenstadt Waldtrudering liefern. Mindestens fünf Etagen plus ein zurückversetztes Terrassengeschoss wären als Standard sinnvoll, der Übergang zu den rückwärtigen Gebäuden soll niedriger ausfallen. An markanten Stellen könnten höhere Häuser Akzente setzen. Die Radwege sollen breiter ausfallen, der Straßenraum optisch wie ökologisch verbessert werden. Alleebäume könnten gepflanzt, die vorhandenen Grünflächen miteinander verbunden und aufgewertet werden.

Ihre Funktion als große Ein- und Ausfalltrasse soll die Wasserburger Landstraße behalten. Bei ihrer Umgestaltung muss berücksichtigt werden, dass möglicherweise die heute noch an der St.-Veit-Straße endende Trambahn bis nach Haar verlängert wird. Der weitere Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs steht ganz oben auf der Agenda. Attraktive Rad- und Fußwegverbindungen könnten weitere Anreize für den Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität bieten. Wo es sinnvoll ist, sollen die Erdgeschosszonen nicht zum Wohnen dienen, sondern Platz für Geschäfte und Gastronomie bieten. Zudem soll die Versorgung mit Sozialeinrichtungen verbessert werden. Das neue Konzept für die Wasserburger Landstraße ist als Gerüst für die Entwicklung der kommenden 30 Jahre zu verstehen, als Kooperationsangebot für die vielen Einzeleigentümer*innen. Niemand soll verdrängt werden, der Erhalt des TSV Waldtrudering wird gesichert.

Eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung fand im Winter 2020/21 statt. Im Februar 2021 hat der Stadtrat die Rahmenplanung beschlossen, nun prüft das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Aufstellung entsprechender Bebauungspläne.

Im April 2021 hat der Stadtrat den Aufstellungsbeschluss für künftige Bebauungsplanverfahren an der Wasserburger Landstraße gefasst. Das 26 Hektar große Gebiet gliedert sich in die Teilbereiche Truderinger Park, Truderinger Linse, Friedenspromenade mit Riemer Park, die Gartenstadt Waldtrudering sowie das Quartierszentrum Waldtrudering. Rahmenplanung: Nuyken von Oefe

Vom Militärgelände zum urbanen Quartier



Nationales Projekt des Städtebaus, EU-Modellquartier für Betonrecycling, Thema eines stadtweiten Namenswettbewerbs: Die Bayernkaserne im Münchner Norden vollzieht einen spektakulären Wandel von der Militärbaracken-Tristesse hin zu einem urbanen Wohnquartier mit großzügigen Grünflächen und guter Verkehrsanbindung als neue Mitte in Freimann. Auf dem 48 Hektar großen Grundstück sollen einmal 15.000 Menschen leben – es wird wesentlich dichter bebaut als die umliegenden Viertel und erhält damit eher Innenstadt- als Stadtrandcharakter.

Die neu in die Baunutzungsverordnung eingeführte Kategorie „Urbanes Gebiet“ kommt bei der Bayernkaserne erstmals in größerem Umfang zum Einsatz. Das bedeutet: Geschäfte und Gastronomie in den Erdgeschosszonen, Wohnungen nur in den Stockwerken darüber. Diese Mischung sorgt für attraktive Flanierzonen und damit ein städtisches Erscheinungsbild. Die Auszeichnung als „Nationales Projekt des Städtebaus“, verbunden mit 1,47 Millionen Euro an Fördermitteln, belegt den innovativen Ansatz der Planung. Besonderer Wert wird auf ein gemeinschaftlich orientiertes Flair gelegt, also auf ein gutes Miteinander der künftigen Bewohner*innen. Das gemeinsam mit den Akteuren des Quartiers aufgelegte Quartiersmanagement unterstreicht diesen Ansatz. Wie das neue Stadtquartier heißt, wird in einem Namenswettbewerb ermittelt.

Neben den rund 5.500 Wohnungen sollen auf dem Gelände Kindertagesstätten, zwei Grundschulen, ein Gymnasium, eine Förderschule und eine Musikschule samt dazugehörigen Sportanlagen Platz finden. Dazu kommen soziale Einrichtungen wie ein Seniorenzentrum, eine Jugendfreizeitstätte und Nachbarschaftstreffs. Ein großer Supermarkt und mehrere weitere Geschäfte ermöglichen das

Einkaufen in der eigenen Umgebung – das spart Fahrten gen Innenstadt oder an andere Einkaufsstandorte und bedeutet somit weniger Verkehr.

Geplant ist ein rechtwinkliges Straßensystem, die Wohnhäuser bekommen attraktive Innenhöfe. Es soll einen Stadtpark, einen zentralen Platz und zwei kleinere Plätze geben. Quer durch das Viertel wird eine begrünte Trasse, die „Magistrale“, für die Verlängerung der jetzt noch in der Parkstadt Schwabing endenden Straßenbahn vorgesehen. Das Karree, das jahrzehntelang wie ein Riegel zwischen dem Euro-Industriepark und dem ganz im Norden liegenden Wohnviertel am Carl-Orff-Bogen lag, wird nun für alle zugänglich.

Ein wichtiger Beitrag zur Nachhaltigkeit ist das Betonrecycling: Das Material der alten Kasernenbauten wird direkt vor Ort sortiert und teilweise in den Neubauten wiederverwendet. Das Gelände ist Modellareal im EU-Projekt „URGE“ der Kreislaufwirtschaft für die Baubranche: Eine Expertengruppe arbeitet an einem Konzept, um die Erfahrungen auch bei allen künftigen Bauvorhaben der Stadt zu nutzen.

Unterricht mit Blick ins Grüne:
So soll der Schulstandort Süd
einmal aussehen (links). Rechts:
der Stadtplatz von oben.

Klimaneutral, innovativ, lebendig – ein neuer Stadtteil entsteht



Es ist ein Projekt für die Zukunft, auf einer der letzten großen noch bestehenden Siedlungsflächen: der neue Stadtteil im Münchner Nordosten, östlich von Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen gelegen. Bei Realisierung aller Teilabschnitte könnte dort eine neue Heimat für bis zu 30.000 Münchner*innen entstehen. Hinzu kommen bis zu 10.000 Arbeitsplätze, davon allein 2.500 in Schulen, Kitas und sozialen Einrichtungen.

Der Siegerentwurf im Ideenwettbewerb sieht vor, dass von den insgesamt 600 Hektar rund 300 Hektar überplant werden. Mit Baugebieten, Grün- und Freiflächen, Verkehrswegen und einem See. Die übrigen 300 Hektar stehen weiterhin für Landwirtschaft, als ökologische Ausgleichsfläche und für den Pferdesport zur Verfügung. Der Entwurf lässt ein attraktives urbanes Ensemble erwarten und ermöglicht wegen seines geringen Flächenverbrauchs auch sehr großzügige Grün- und Erholungsflächen. Möglich sind acht Teilabschnitte, die schrittweise umgesetzt werden können.

Die Ansprüche an die Planung sind hoch: Entstehen soll ein zeitgemäßes Quartier mit anspruchsvoller Architektur, hoher Lebensqualität sowie viel Grün. In urbaner Dichte, also mit Geschäften, Cafés, Restaurants und Flanierbereichen, aber auch mit gemütlichen Treffpunkten und großzügigen Grünbändern, die die einzelnen Wohnbereiche voneinander abgrenzen und übersichtliche Quartiere mit eigenständigem Charakter ermöglichen.

Parallel wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein soziales Nutzungs- und Versorgungskonzept erarbeiten. Schon in den Vorgaben für den Ideenwettbewerb waren ein

Stadtteilkulturzentrum, Jugendzentren und Nachbarschaftstreffs enthalten. Das Stadtteilzentrum, das als Erstes entstehen soll, ist besonders dicht genutzt und liegt an einem See, der neu angelegt wird. Die gewünschte urbane Mischung ermöglicht eine Stadt der kurzen Wege und benötigt eine gute Anbindung an den Rest der Stadt: In Untersuchung sind eine Verlängerung der U-Bahnlinie 4, möglicherweise sogar mit Fortsetzung zur Messestadt, und neue Trambahntrassen. Beim viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke Daglfing – Johanneskirchen setzt sich die Stadt für eine Tunnellösung ein.

Für den Münchner Nordosten wurden ehrgeizige Planungsziele formuliert. Der neue Stadtteil soll sein: klimaneutral, ökologisch, mit viel Platz für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen, generationengerecht, familienfreundlich, sozial, lebendig und bunt. Eine kontinuierliche Bürgerbeteiligung soll sicherstellen, dass der neue Stadtteil im Sinne der Münchner*innen gestaltet wird. Für die Grundstückseigentümer*innen ist eine Ombudsstelle geplant. Ziel ist es, kooperativ mit allen gemeinsam einen neuen Stadtteil zu entwickeln.

Wie der Münchner Nordosten einmal aussehen soll, veranschaulicht die Visualisierung des ersten Preisträgers im Ideenwettbewerb, der Büros rheinflügel severin mit bbz landschaftsarchitekten.

Ein Stadtteil wird fit für die Zukunft gemacht



Vor rund 50 Jahren entstand mit Neuperlach das damals größte westdeutsche Siedlungsprojekt – eine gebaute Vision einer autogerechten Entlastungsstadt an der Peripherie. Vieles von damals funktioniert immer noch gut, doch so manches muss an die heutigen Erfordernisse angepasst werden. Mit Hilfe der Stadtsanierung und eines integrierten Handlungsraumkonzepts soll aus der „Stadt der Moderne“ eine nachhaltige Stadt der Zukunft werden – ein Update für mehr Lebensqualität und sozialen Zusammenhalt, ohne den spezifischen Charakter Neuperlachs zu gefährden.

Seit 2019 nimmt ein interdisziplinäres Planungsteam unter Federführung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung Neuperlach und die angrenzenden Gebiete Perlach und Waldperlach unter die Lupe. Neben dem integrierten Handlungsraumkonzept für den Gesamttraum wird im Herzen Neuperlachs ein 500 Hektar großes Areal vertiefend im Rahmen von vorbereitenden Untersuchungen betrachtet. Die vorbereitenden Untersuchungen sind gesetzlich verankert und Voraussetzung dafür, dass ein Teil Neuperlachs förmlich als Sanierungsgebiet festgelegt wird und Städtebaufördermittel erhält.

Das alles geht nicht ohne das Wissen und die Mitwirkung der Menschen vor Ort. Auftakt einer Reihe von Mitmach-Aktionen war eine Veranstaltung mit Workshop-Charakter im Februar 2020, bei der rund 200 Mitwirkende ihre Anregungen, Wünsche und Bedarfe rund um das Leben in Neuperlach mitteilten. Statt großer Veranstaltungen gab es coronabedingt danach eine breit angelegte Online-Befragung sowie gezielte kleinere Aktionen, auch solche für jüngere Stadtviertelbewohner*innen. Zum Diskurs standen die Themen öffentliche Freiräume, Vernetzung und Mobilität, Energie und Klimaanpassung, Wohnen und Wohnumfeld, Identitäten stärken,

Neuperlacher Miteinander, Stadtgestalt, lokale Ökonomie und Beschäftigung sowie Sanierungstätigkeit.

Im Februar 2021 wurden die ersten Zwischenergebnisse von „Neuperlach: Fit für die Zukunft!“ vorgestellt. In den vorhandenen öffentlichen Freiräumen, wie dem Ostpark, steckt beispielsweise noch einiges an Potenzial, um diese wichtige Erholungsfläche aufzuwerten. Ein weiteres Ergebnis: Die damals für die autogerechte „Stadt in der Stadt“ breit angelegten Straßen können sicherer und lebendiger gestaltet werden. Um den Stadtteil klimaneutral und nachhaltig weiterzuentwickeln, können energetische Sanierungen helfen oder eine dezentrale Energieversorgung. Ein wichtiger Baustein ist zudem die Entwicklung und Stärkung der Stadtteilmitte auf dem zentral gelegenen Hanns-Seidel-Platz.

Am Ende des Prozesses stehen mit dem integrierten Handlungsraumkonzept und dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept „Handbücher“ für die weitere Entwicklung Neuperlachs und seiner Nachbarn. Die Konzepte wurden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung in engem Austausch mit Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit erarbeitet. Sie enthalten die Ziele, Pläne und Maßnahmen für die Zukunft

Neuperlach ist groß, etwa 55.000 Menschen leben dort. Eine homogene Struktur mit teils massiver Bebauung, aber auch viel Grün machen den Stadtteil im Münchner Südosten aus. Bilder rechts: Rahmenplan für Neuperlach (Entwurf von Juli 2021), unter anderem mit neu zu schaffenden Grünflächen (unten), mobiles Stadtteilmanagement der Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung (MGS), das an verschiedenen Orten Station macht (oben).



des Stadtteils und helfen dabei, die Entwicklungen fachübergreifend zu steuern.

Stadtsanierung

Seit 1976 engagiert sich die Landeshauptstadt München aktiv in der Stadtsanierung. Neben den laufenden Untersuchungen in Neuperlach gibt es sieben Sanierungsgebiete: Aubing-Neuaubing-Westkreuz, Moosach, Ramersdorf-Berg am Laim, Trudering, Ortskern Ramersdorf sowie Pasing und Giesing, die letzten beiden bis 2021. Neben der „Sozialen Stadt“, die seit 2020 im Programm „Sozialer Zusammenhalt“ fortgeführt wird, kommen die Förderprogramme „Lebendige Zentren“ sowie „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ zum Einsatz. Insgesamt rund 6,7 Millionen Euro betrug 2020 die bewilligte Summe an städtebaulichen Fördermitteln für München, die sich aus Zuschüssen von Bund, Land und kommunalen Anteilen zusammensetzt. In allen Gebieten ist die Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung (MGS) Sanierungstreuhänderin und seit rund 40 Jahren ein starker Partner.



Mehr Grün, mehr Nachhaltigkeit und mehr bezahlbarer Wohnraum



Bunt, sozial, nachhaltig und zukunftsgewandt: So soll Moosach in den nächsten Jahren mit Hilfe der Menschen, die dort leben, gestaltet werden. Seit Anfang 2021 ist ein 195 Hektar großer Teilbereich dieses Stadtteils als Sanierungsgebiet ausgewiesen. Dort können jetzt zahlreiche Maßnahmen mit Mitteln des Städtebauförderprogramms „Sozialer Zusammenhalt“ von Bund, Land und eigenen kommunalen Zuschüssen unterstützt werden.

Eine der größten Herausforderungen in Moosach ist die Sanierung der Wohnsiedlungen aus den 1940er bis 1960er Jahren. Diese sind energetisch nicht mehr auf dem neuesten Stand. Neue Maßstäbe soll in diesem Bereich die GWG- und Sparkassensiedlung westlich der Dachauer Straße setzen – dort wird ein energetisches Quartierskonzept erstellt. Die bestehende Bebauung wird behutsam erweitert und weiterentwickelt – für mehr bezahlbaren Wohnraum, bessere Nahversorgung und ein starkes soziales Miteinander. Außerdem wird ein ökologisches Nahmobilitätskonzept erarbeitet. Basis des Projekts wird ein städtebaulicher und freiraumplanerischer Wettbewerb sein.

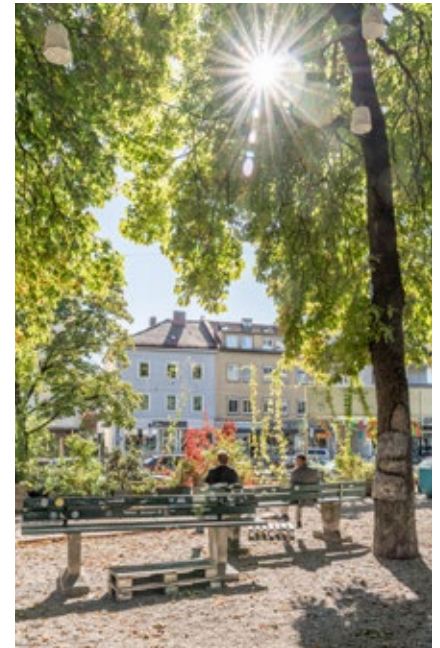
Für private Hauseigentümer*innen werden im Stadtteilladen an der Dachauer Straße 270b Energiesprechstunden angeboten. Seit 2019 ist dort das Stadtteilmanagement als Anlaufstelle für alle Fragen rund um die Stadtsanierung untergebracht – eine Schnittstelle zwischen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, der Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung (MGS), den Akteur*innen vor Ort, dem Bezirksausschuss sowie den Bürger*innen.

Moosach hat viele Lebens- und Lebenswerte, typische Qualitäten und Orte. Das soll gestärkt werden. Zum Beispiel rund um den historischen St.-Martins-Platz. Ein weiterer Fokus liegt auf dem „Grünen Netz“ der öffentlichen Freiräume innerhalb und im direkten Umfeld des Gebiets. Als erstes unterstützte die Städtebauförderung die Aufwertung des Amphionparks (Realisierung: Baureferat). Weitere Schwerpunktbereiche der Stadtsanierung werden der Westfriedhof, die Kleingartenanlage sowie der Geschosswohnungsbau östlich der Feldmochinger Straße und das neue Quartierzentrum am Moosacher Bahnhof sein.

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wurde das Gebiet hinsichtlich Mängel, bestehender Qualitäten und möglicher Potenziale untersucht. Die Moosacher*innen wurden intensiv am Prozess beteiligt und zur Mitwirkung motiviert. Daraus entstand ein integriertes Stadtteilentwicklungskonzept, das Ziele und Maßnahmen aufeinander abstimmt und bündelt – eine wichtige Basis, um diese später im Rahmen eines ganzheitlichen Ansatzes umsetzen zu können.

Mit Hilfe der Stadtsanierung soll unter anderem der Moosacher St.-Martins-Platz in seiner wichtigen sozialen Funktion als Treffpunkt gestärkt werden.

15 Jahre Stadtsanierung rund um die Tegernseer Landstraße



Mehr als 15 Jahre erfolgreiche Stadtsanierung – Ende 2020 zog sich das Stadtteilmanagement aus Giesing zurück. Egal, ob neue Treffpunkte, schönere Grünflächen oder die Wohnbebauung auf dem ehemaligen Agfa-Gelände – die Giesinger*innen profitieren von den vielen Projekten und sind in ihrem Stadtteil ein Stückchen mehr zusammengewachsen. Unterstützt hat die Maßnahmen das städtebauliche Förderprogramm „Soziale Stadt“.

Die elf Hektar große, abgeschlossene Gewerbefläche des ehemaligen Agfa-Geländes hatte lange Zeit eine große Trennwirkung. Mit Unterstützung der Stadtsanierung ist dort das neue Wohnquartier Agfa-Park entstanden. Es ist offen gestaltet und hat eine große Grünfläche, die sich zum Weißenseepark und zum angrenzenden „Katzenbuckl“ hin über eine langgestreckte Spielplatzfläche vernetzt. Dieser bei den Giesinger*innen beliebte Spiel- und Erholungsraum wurde mit ihrer Mitwirkung aufgewertet und teils neu gestaltet.

Zwischen der Tegernseer Landstraße und der Martin-Luther-Straße ist der „Giesinger Grünsitz“ entstanden. Wo früher Gebrauchtwagen unter Kastanienbäumen zum Kauf angeboten wurden, finden jetzt Konzerte und Flohmärkte statt. Es gibt ein kleines Kiosk-Café und Hochbeete zum Gärtnern. Direkt gegenüber befindet sich der Stadteilladen, der viele Jahre zentrale Anlaufstelle des Stadtteilmanagements der Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung (MGS) in Giesing war. Er soll auch weiterhin als sozialer Nachbarschaftstreff erhalten bleiben.

Ein größeres soziales Zentrum ist am Mittleren Ring durch die GEWOFAG mit dem Pöllat-Pavillon entstanden.

Neben einem Nachbarschaftstreff, einem Familien- und Beratungszentrum sowie einer mobilen Tagesbetreuung für Kinder gibt es dort Wohnungsgemeinschaften für vormals wohnungslose Frauen und Übungsräume für Musiker*innen. Die angrenzende Grünfläche wurde aufgewertet und ist durch eine futuristisch anmutende Wand vor dem Autolärm des Mittleren Rings geschützt.

Für die Anwohner*innen ist der Mittlere Ring eine erhebliche Barriere. Um seine Querung zu verbessern, wurden Unterführungen barrierefrei ausgebaut und neu gestaltet. Neben konkreten Bauprojekten wurden im Lauf der Jahre viele sozial-integrative Projekte bezuschusst, die das soziale und kulturelle Leben im Stadtteil fördern, unter anderem das populäre Kulturfestival „Ois Giasing!“.

Seit 1999 beteiligt sich die Stadt München am Programm „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – Soziale Stadt“ (seit 2020: „Sozialer Zusammenhalt“). Es ist für Gebiete gedacht, die wegen ihrer Sozialstruktur, mangelnder Arbeitsplätze, veralteter Bausubstanz, fehlender Infrastruktur sowie städtebaulicher Defizite im Vergleich zu anderen Stadtteilen benachteiligt sind.

Neue Orte fürs Zusammenkommen in Giesing: der vielfach genutzte Grünsitz (rechts) und der Pöllat-Pavillon mit seiner Lärmschutzwand am Neuschwansteinplatz.

Ein Gesamtkunstwerk auf dem Weg zum Welterbe



Für die heiteren XX. Olympischen Sommerspiele 1972 war er die ganz große Bühne: der Olympiapark. Das Gesamtkunstwerk aus Architektur und Parklandschaft ist ein Beispiel für gelungene Nachnutzung und ein beliebter Ort für alle. Für die Münchner*innen sendet der Olympiapark noch heute die klare Botschaft aus, unter der er errichtet wurde: Weltoffenheit und Demokratie. Die Nominierung als UNESCO-Weltkulturerbe soll seine Bedeutung noch stärker hervorheben, die Bewerbung dafür läuft.

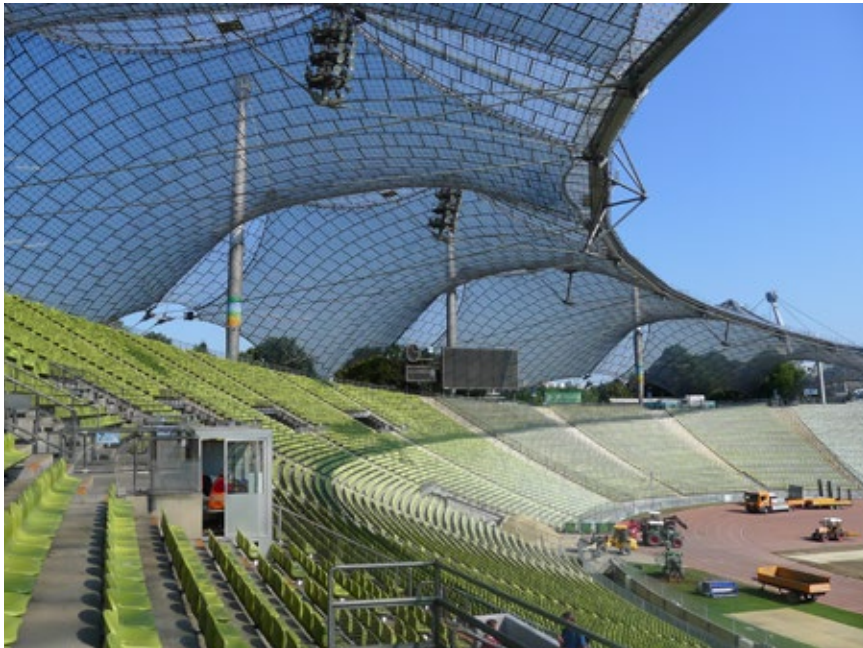
Die Bewerbung des Olympiaparks um die Aufnahme auf die UNESCO-Welterbeliste durchläuft drei Stufen. Auf bayerischer Ebene wurde Ende September 2021 eine wichtige Hürde genommen und so die nationale Ebene erreicht. Der Ministerrat hatte entschieden, dass der Freistaat Bayern den Vorschlag zur Nominierung des Olympiaparks als UNESCO-Weltkulturerbe an die Kultusministerkonferenz weitergeben werde. Dort wird der Antrag evaluiert und, wenn alles gut läuft, in die deutsche Vorschlagsliste für die nächsten zehn Jahre aufgenommen. Nach und nach werden diese Vorschläge an das Welterbezentrum in Paris weitergegeben, das über eine Aufnahme auf die UNESCO-Welterbeliste entscheidet – darunter könnte in einigen Jahren der Olympiapark sein.

Münchens damaliger Oberbürgermeister Dr. Hans-Jochen Vogel (†) konnte den Stadtrat schnell von der Idee überzeugen, die Olympischen Spiele nach München zu holen. Nach dem Zuschlag im Frühjahr 1966 entschied sich die Stadt für das Oberwiesenfeld als Standort.

Als Sieger eines Wettbewerbs für das Gelände gingen 1967 das Architekturbüro Behnisch und Partner mit Günter Behnisch, Fritz Auer, Karl-Heinz Weber, Erhard Tränkner und Winfried Büxel hervor. Zur Realisierung der schwebenden Zeltdachkonstruktion wurde die Expertise des Architekten Frei Otto sowie des Bauingenieurs Jörg Schlaich eingeholt. Für die Landschaftsplanung konnte Günther Grzimek gewonnen werden. Das visuelle Erscheinungsbild übernahm ein Team um den Grafikdesigner Otl Aicher.

Der Wert des Olympiaparks ist seit seiner Eintragung in die Denkmalliste im Jahr 1998 für Bayern anerkannt. 2018 hat sich der Stadtrat für eine Bewerbung um den UNESCO-Titel ausgesprochen und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit der Vorbereitung beauftragt. Anschließend wurden die Bewohner*innen sowie Anwohner*innen des Olympiaparks bei einer Veranstaltung in Milbertshofen näher über die geplante Bewerbung informiert. Eine durch das Deutsche Nationalkomitee von ICOMOS und die Landeshauptstadt München organisierte internationale Tagung hat Ende 2019 die Bedeutung des Olympiaparks im internationalen Vergleich bestätigt.

Gesamtkunstwerk Olympiapark: Einst aus zehn Millionen Kubikmetern Kriegsschutt eines zerbombten Münchens modelliert, ist er noch heute ein Symbol für Weltoffenheit und Demokratie und von großer architektur- und sportgeschichtlicher Bedeutung. Bis 2032 wird eine halbe Milliarde Euro in die bauliche Sicherung der Bauten des zentralen Bereichs investiert.



Dr. Hans-Jochen Vogel bei einer Sondersitzung des Stadtrats vor einem Modell mit einem früheren Entwurf für den Olympiapark. Links: Das weltberühmte Zeltdach ist eine real gewordene Vision organischen Bauens.

Gestaltungshandbuch und Rahmenplan

Die Stadt entwickelt sich weiter – so auch der Olympiapark und seine Umgebung. Als Leitfaden für alle Planungen im und am Park dient ein Rahmenplan. Ziel ist es, die herausragenden Qualitäten und die Schönheit des Parks damit langfristig zu sichern. Zur Erhaltung und Pflege des Gesamtkunstwerks Olympiapark in seiner Symbiose von Architektur, Landschaftsgestaltung und visueller Kommunikation hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2015 ein Gestaltungshandbuch entwickelt. Außerdem formuliert ein Parkpflege-werk des Baureferats Leitlinien für eine denkmalgerechte Pflege und Nutzung.

Im Sommer 2022 jähren sich die Olympischen Spiele zum 50. Mal. München wird dieses Jubiläum entsprechend begehen. Unter anderem im Rahmen der Jahresausstellung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung in der Rathausgalerie.

Ein Entwurf mit klarer Haltung: Der Olympiapark ist als organische Architektur- und Parklandschaft mit viel Entfaltungsraum geplant worden (Konzeption von 1967, unten rechts).



Eine Öffentlichkeitskampagne für mehr Baumschutz in der Stadt



Bäume spenden Schatten, reinigen die Luft und dämmen Verkehrslärm. Sie sind Lebensraum für viele Tiere, Gestaltungselement und Klimaverbesserer. Die Untere Naturschutzbehörde möchte mit ihrer Aktion „Münchens Bäume sind wichtig!“ vor allem Bauherr*innen und Planer*innen für die Bedeutung von Bäumen sensibilisieren und sie über Beratungsangebote, Initiativen und Förderprogramme aufklären.

Kick-Off für die Baumschutzkampagne war im Herbst 2020 im Beratungszentrum der Lokalbaukommission in der Blumenstraße 19, wo Fachleute Fragen rund um die Themen Bauen und Baumschutz beantworteten. Großflächige Banner machten in den Schaufenstern darauf aufmerksam, wie wertvoll, vielfältig und schön die Münchner Bäume sind.

Ein Baustein ist die Fotoaktion „Mein schönster Baum“, bei der die Münchner*innen ihren Lieblingsbaum und die Geschichte, die sie mit ihm verbinden, für eine Veröffentlichung auf muenchen.de/plan einsenden können und dabei mithelfen, den Blick für das wertvolle grüne Gut zu schärfen.

Per Gesetz gilt „Baurecht vor Baumschutz“, doch es gibt oft alternative planerische Lösungen, durch die wertvolle Bäumen erhalten werden können. Beispiele für Neubauten, die im Einklang mit dem Baumbestand stehen und ihn schonen, gibt es. Sie sollen künftig in einer Broschüre dokumentiert werden, damit sie anderen als Vorbilder dienen.

Im Juli 2021 hat der Stadtrat ein weiteres Bündel an Förder- und Schutzmaßnahmen beschlossen. Die „Grenzbauminitiative“ macht sich für mehr Pflanzungen auf nachbarschaftlichen Grundstücksgrenzen stark. Und mit der Initiative „Pro Baum“ sollen freiwillige Baumpflanzungen im privaten Bereich gefördert werden. Ein anderer wichtiger Baustein ist die Suche neuer Baumstandorte, vor allem auf öffentlichen Flächen. Wird eine Fällung genehmigt, etwa weil der Baum krank ist, und ein Ersatz dafür angeordnet, wird das stärker überprüft.

Besondere Baum-Exemplare können irgendwann den Sprung auf die Naturdenkmalliste schaffen und obliegen damit besonderem Schutz. Seit kurzem ist München um 22 Naturdenkmäler reicher. Dazu hat die Untere Naturschutzbehörde Vorschläge aus den Reihen der Bezirksausschüsse, der Naturschutzverbände sowie engagierter Bürger*innen fachlich begutachtet und umfassend geprüft.

„Wer früher pflanzt, hat's länger grün!“

Astrid Sacher, Leiterin der Unteren Naturschutzbehörde

Münchens ältester Baum ist mehr als 300 Jahre alt und steht in Gern (großes Bild). Umfangreiche Maßnahmen waren erforderlich, um die 23 Meter hohe Linde – ein Naturdenkmal – zu erhalten. Bäume sind auch wichtiger Lebensraum für Tiere, so zum Beispiel für Kauz Kasimir im Nymphenburger Schlosspark (daneben).

Klimaresiliente Quartiere in einer wachsenden Stadt



Von der städtebaulichen Anordnung von Gebäuden über das Sichern und Ermöglichen von Großbäumen bis hin zur Festsetzung von Dachgärten und Fassadenbegrünung: Im Forschungsprojekt „Grüne Stadt der Zukunft“ untersucht die Landeshauptstadt München zusammen mit Partnern aus Wissenschaft und Forschung, wie Maßnahmen der Klimaanpassung wirksam in Strukturkonzepten, Wettbewerben und der Bauungsplanung verankert werden können.

Bei dem Projekt wird in ausgewählten Quartieren analysiert, welche Effekte Grün- und Wasserflächen auf das Mikroklima haben, wie sie verbessert und schon frühzeitig in die Planung integriert werden können. Für eine wachsende Stadt wie München ist das wichtig, weil Dichte und Versiegelung Probleme wie Hitze und Starkregen noch verstärken. Denn durch den Klimawandel werden die Sommer heißer und trockener, Starkregen nimmt zu. Die Stadt muss sich für die Folgen des Klimawandels wappnen.

Gleichzeitig muss aber auch Wohnraum geschaffen werden. In dem Forschungsprojekt werden beide Ansätze vereint. Bestandteil sind auch sozialwissenschaftliche Erhebungen zum Freiraumverhalten und zur Motivation von Eigentümer*innen und Unternehmer*innen, ihre Immobilien und deren Umfeld zu begrünen. Das Forschungsprojekt startete im Oktober 2018 und wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung im Rahmen der Leitinitiative „Zukunftsstadt“ fünf Jahre lang gefördert.

Weitere Förderprojekte

Ein weiteres Projekt zur Klimaanpassung ist „JUST Nature – Activation of nature-based solutions for a just low carbon transition“. Es wird von der Europäischen Kommission gefördert, München ist mit fünf weiteren Städten dabei. Bis 2025 werden innovative, naturbasierte Lösungen für eine bessere Klimaanpassung in Städten entwickelt, beispielsweise „grüne Zimmer“ oder andere Freirauminterventionen. Das Freiraumquartierskonzept für die Innenstadt wird im Fokus stehen.

Das EU-Projekt LOS_DAMA! („Landscape and Open Space Development in Alpine Metropolitan Areas“) widmete sich von 2016 bis 2019 den oftmals als „unscheinbar“ wahrgenommenen Landschaften des Alpenraums vor unserer Haustür. Ziel war es, in den immer dichter werdenden Stadtregionen lebenswerte Freiräume zu sichern und zu entwickeln.

Das Luftbild eines Wohngebiets am Hirschgarten zeigt, wie vielseitig Grüne Infrastruktur ist. Sie reicht von Parks über grüne Achsen im Wohnviertel bis hin zu Großbäumen und begrünten Dächern, die eine wichtige Funktion für das Stadtklima haben.

Mehr Raum für Menschen in der Innenstadt



Münchens Innenstadt soll deutlich grüner werden und mehr Aufenthaltsqualität bekommen. Das ist das Ziel des Freiraumquartierskonzepts. Zukünftig soll es in der Innenstadt mehr Bäume, mehr Sitzgelegenheiten, weniger Parkplätze und neue Freiräume geben.

Die historische Altstadt unterliegt einem starken Wandel. Die Dichte, die Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen und die Lebendigkeit städtischen Lebens sind dort besonders stark spürbar. Freiräume stehen hier nur begrenzt zur Verfügung. Außerdem ist die Innenstadt ein wichtiger Teil der Münchner Identität. Die verschiedenen Freiräume bilden das Gerüst dafür. Sie sind auch wichtig für ein angenehmes Stadtklima.

Mit dem Freiraumquartierskonzept wird eine konzeptionelle Rahmenplanung erarbeitet, die Grundlage für einzelne Entwicklungen ist. Mit der Studie „Historisches Grün in München“ wurde eine wichtige Grundlage geschaffen. Im Rahmen der Konzepterarbeitung wird untersucht, wo Veränderungen möglich sind und wie die vorhandenen Freiräume qualifiziert werden können. Als entschleunigende, identitätsstiftende, kühlende Zufluchtsorte zum Verschnaufen und ohne Kommerz.

Das Freiraumquartierskonzept ist eng mit dem Masterplan für eine „autoarme“ Altstadt verknüpft: Dort sollen der Autoverkehr und die oberirdischen Stellplätze reduziert werden, um mehr Platz für Fußgänger*innen, Radfahrende und den öffentlichen Nahverkehr zu schaffen. Die Sendlinger Straße wurde schon zur Fußgängerzone um-

gebaut, weitere Straßen sollen folgen. Hinzu kommen neue Parkregelungen, intelligente City-Logistik-Konzepte und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, etwa der Altstadt-Radring. Langfristig sollen all diese Maßnahmen einen Beitrag zur Verkehrswende leisten und die Lebensqualität in der Stadt steigern.

Sommerstraßen und Parklets

Was alles möglich ist, wenn zeitweise keine Autos mehr fahren, zeigen die „Sommerstraßen“: 2019 als Pilotprojekt gestartet, sind diese mittlerweile fester Bestandteil der Münchner Verkehrsplanung. Dabei werden Straßenräume in den Sommermonaten zu neuen Aufenthaltsbereichen umgestaltet – für konsumfreie Begegnung, Spiel und Bewegung in der Nähe des eigenen Wohnorts, besonders wertvoll in Zeiten der Corona-Pandemie.

Parklets sind eine weitere Möglichkeit, den öffentlichen Raum und die zur Verfügung stehenden Flächen neu zu nutzen. Im Gegensatz zu den sogenannten Schani-Gärten der Gastronomie dienen sie keinem privaten Zweck, sondern erhöhen die Aufenthaltsqualität im Freien. Parklets sind meist hölzerne provisorische Einbauten, die – in Parkbuchten



„Münchens Innenstadt soll identitätsstiftend bleiben, klimaneutral werden und Freiraum für alle bieten. Das Freiraumquartierskonzept bietet die Möglichkeit, diese Ziele disziplinübergreifend weiterzuentwickeln.“

**Andrea Gebhard,
Landschaftsarchitektin**

gestellt – den Bürgersteig erweitern, etwa Sitzgelegenheiten, Blumen, Sträucher oder Fahrradständer. Kleine Grüne Oasen inmitten der Stadt!

Innenstadtkonzept

Kontinuität schaffen und Wandel ermöglichen: Das ist das Ziel des Münchner Innenstadtkonzepts. Es wurde erstmals 1989 erarbeitet und 1991, 1996 sowie 2006 fortgeschrieben. 2022 steht eine weitere Fortschreibung an. Die Urbanität der europäischen Stadt mit ihrer Nutzungsmischung aus Handel, Arbeiten, Wohnen und Kultur soll erhalten werden, damit die Innenstadt auch in Zukunft ein wesentlicher Identifikationsraum der Stadtgesellschaft bleibt. Nutzungsvielfalt und Aufenthaltsqualität rücken in den Fokus.

Mehr Raum, mehr Begegnung und mehr Nachbarschaft in die Stadt bringen: Das war das Ziel der saisonalen Stadträume im Sommer 2019. Im Westend zum Beispiel wurden Parkplätze zu Treffpunkten umfunktioniert (Bild unten). Die saisonalen Stadträume wurden 2020 und 2021 in Form von Sommerstraßen weitergeführt. Bild oben: Eröffnung der Sommerstraße in der Südlichen Auffahrtsallee 2021.



„Wir müssen den Wert des öffentlichen Raums viel stärker diskutieren.“

Stadtbaurätin Elisabeth Merk und
Mobilitätsreferent Georg Dunkel
im Gespräch



Münchens Mobilität der Zukunft soll effizient, zuverlässig und klimaneutral sein. Dafür haben Stadtbaurätin Elisabeth Merk und Georg Dunkel, der vor seiner Position als Mobilitätsreferent Leiter der Verkehrsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung war, gemeinsam viele Weichen gestellt. Bei einem Interview schauen sie zurück und werfen einen Blick in die Zukunft. Das Gespräch wurde im Juni 2021 geführt.

In den letzten Jahren haben Sie beide sehr viel zusammen erreicht. Was waren die größten Meilensteine?

Georg Dunkel Der größte Meilenstein für mich war, dass wir mit der „Modellstadt 2030“ ein Bild für die Zukunft der Mobilität entwickelt haben. Damit hat das Thema zum Ende der letzten Amtsperiode so an Fahrt aufgenommen, dass wir mit Stadtratsbeschlüssen fast überrollt wurden. Zu nennen sind der Radentscheid und die „autofreie Altstadt“, aber auch viele Wünsche zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs.

Elisabeth Merk Stimmt! Wir haben den „Mobilitätsplan für München“ neu aufgesetzt. Und die „Modellstadt 2030“ zeigt, dass man mit Parklets und

anderen kleinen Maßnahmen viel für den öffentlichen Raum erreichen kann. Für mich persönlich war die „autofreie Altstadt“ das härteste Pflaster. Da gab es viele Diskussionen. Am Ende waren wir erfolgreich.

Gab es denn auch etwas, das nicht so lief, wie Sie es sich vorgestellt haben?

Elisabeth Merk Ja, alles könnte schneller gehen. Die Pläne für die Tram-Westtangente gab es schon, als ich 2007 mein Amt antrat. Dass wir das nicht eher geschafft haben, finde ich schwierig, wobei das auch an der politischen Willensbildung lag.

Georg Dunkel Die Geschwindigkeit ist auch für mich immer wieder das größte Problem. Die Tram-Westtangente

ist das Paradebeispiel. 1991 gab es den Grundsatzbeschluss, jetzt haben wir sie immer noch nicht auf der Straße. Es ist aber nicht nur die politische Willensbildung, sondern immer auch die Finanzierung. Wir haben nicht die Mittel für die großen Maßnahmen. Da können wir viel versprechen, müssen aber ganz schnell neue Finanzierungsinstrumente finden. Sonst werden wir in den nächsten Jahren noch die eine oder andere Enttäuschung erleben.

Wir befinden uns hier am Holzplatz im Glockenbachviertel, wo heuer eine Sommerstraße entstehen soll, also eine Spielstraße mit Platz zum Flanieren und Entspannen. Warum ist die Neuaufteilung des öffentlichen Raums so wichtig?

Elisabeth Merk Ich glaube, dass wir neue Qualitäten in die bestehende Stadt einbringen müssen, nicht nur in Neubauquartiere. Das ist viel schwieriger. Wenn wir aber mit Mut anfangen, den Raum umzuverteilen, dann kommen wir relativ schnell zu guten Lösungen. Wir bekommen mehr Aufenthaltsqualität und tun etwas fürs Klima. Ein Beispiel ist das Freiraumquartierskonzept für die Innenstadt. Allein in der Altstadt haben wir noch 2.200 Stellplätze an der Oberfläche, die teilweise anders genutzt werden könnten. Und auch hier am Holzplatz parken viele Autos.

Elisabeth Merk

„Wenn wir mit Mut anfangen, den Raum umzuverteilen, dann kommen wir relativ schnell zu guten Lösungen.“

Wenn es stattdessen einen Spielplatz oder Wasser für die Luftkühlung gebe – das wäre toll!

In München steigen die Zulassungszahlen weiter, trotz der Klimadebatte. Wie bringen Sie die Menschen zum Umdenken?

Georg Dunkel Wir müssen den Wert des öffentlichen Raums viel stärker diskutieren. Und dann Wege finden, wie die Autos, die 23 Stunden am Tag eine Fläche von jeweils zehn Quadratmetern belegen, einen anderen Platz finden. Das wird mehr ins Private gehen, das wird teurer werden müssen und schwierige Diskussionen und politische Entscheidungen geben. Parallel dazu werden wir in den nächsten Jahren sehr viele neue Sharing-Angebote bekommen, so dass sich jeder und jede, der oder die ein Fahrzeug braucht, auch eines leihen kann. Der öffentliche Verkehr wird deutlich verbessert. Damit hoffen wir, dass die ersten intensiver darüber nachdenken, ihr Auto oder ihren Zweitwagen abzuschaffen oder zumindest nicht mehr neu zu kaufen.

Stichwort Verbesserungen. Gleich in der Nähe entsteht der Altstadt-Radring. Und auch sonst hat sich in den letzten Jahren viel beim Radverkehr getan. Wird München doch noch zur Radhauptstadt?

Georg Dunkel Ich möchte, dass alle Städte in Deutschland, Europa oder im Idealfall auch weltweit die richtigen Rahmenbedingungen für guten Radverkehr haben. Mit dem jetzt begonnenen Weg – Umsetzung des Radentscheids, Schnellverbindungen und viele weitere Maßnahmen – wird sich die Infrastruktur für Radfahrende in wenigen Jahren so massiv verbessern, dass wir deutlich mehr von ihnen auf den Straßen sehen. Es wird damit aber auch Veränderungen für den Pkw-Verkehr geben, so ehrlich muss man sein.

Wenn wir mal in die Altstadt wechseln – wie sieht Ihre Vision für die Altstadt in 20 Jahren aus?

Elisabeth Merk Auf jeden Fall grüner! Wenn nur an ein paar Stellen statt Parkplätzen eine Baumreihe stünde, dann hätten wir eine gute Durchlüftung und viel mehr Aufenthaltsqualität. Außerdem sollte die Altstadt wieder zu einem zentralen Ort der Begegnung werden, zu einer „Agora“ im antiken Sinne – mit schönen Cafés und mit Orten ohne Konsumzwang. Ein weiteres großes Thema ist die Veränderung der Nutzungsstruktur: Wir sollten nicht nur die großen Handelsketten, sondern auch mehr Kultur, Bildung und Start-ups in die zentrale Stadt bringen. Das ist für mich der Anspruch an Inte-





Georg Dunkel

„Fahrgemeinschaften und Home Office sind zwei gewaltige Hebel, um die Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen.“

gration und soziale Gerechtigkeit. Die großen Handels- und Fast-Food-Ketten haben es immerhin geschafft, dass die gesamte Gesellschaft ins Zentrum kommt, auch vom Stadtrand. Der McDonald's am Stachus ist der meistbesuchte in Europa.

Georg Dunkel Einen kleinen Wermutstropfen gibt es aber: Wir müssen bei all den Nutzungen auch die Ver- und Entsorgung bedenken. Was in der Fußgängerzone jeden Morgen für ein Aufwand betrieben wird, um all die Geschäfte zu beliefern ... So ganz autotfrei wird es daher sowieso nicht. Der Online-Handel wird weiter wachsen und ich mag das Argument nicht mehr hören, dass ich für ein neues Bügelbrett mit dem Auto in die Innenstadt fahren muss. Der Handel muss Lösungen entwickeln, dass das Bügelbrett zu mir nach Hause kommt.

Um die Logistik ging es ja auch beim Projekt City2Share. Was hatte es damit auf sich?

Georg Dunkel Das Projekt war supererfolgreich. Gleich in der Nähe vom Holzplatz haben wir dem Paketdienst UPS im Straßenraum eine Fläche für einen Container zur Verfügung gestellt. Von dort aus wurden die Pakete zu Fuß, mit der Sackkarre oder mit dem Lastenfahrrad ausgetragen. Das war eine Win-win-Situation für alle: Die Fahrer*innen wurden deutlich freundlicher von den Kund*innen in Empfang genommen, weil kein Auto im Weg stand. Sie waren schneller, sie waren fitter. UPS sucht jetzt händeringend nach weiteren Standorten. Wir müssen aber eher Flächen auf Privatgrund finden: Supermarktparkplätze und Neubauten sind idealer als der öffentliche

Raum. Am Georg-Kronawitter-Platz zum Beispiel kommen solche Container gleich in die neuen Garagen mit rein. Das sollte es öfter geben.

Elisabeth Merk Ja, wir müssen die bestehenden Strukturen in der Innenstadt in ihrer Nutzung überdenken und anders sortieren.

Wo sehen Sie sonst noch Handlungsbedarf?

Georg Dunkel Die „Stadt der kurzen Wege“ müssen wir noch viel besser hinbekommen, vor allem in den Stadtrandgebieten. In der Innenstadt sind die Angebote schon sehr gut, hier sollten wir nur mit weniger Parkplätzen im öffentlichen Raum auskommen. Die Altstadt ist aber nicht der Prototyp für die gesamte Stadt München.

Elisabeth Merk Ich bin ein Freund der Ein-Drittel-Theorie: Ein Drittel der Verkehre werden wir weiter brauchen, wegen der Logistik, Versorgung, aus welchen Gründen auch immer. Ein Drittel der Verkehre müssen wir grundlegend anders organisieren. Und ein Drittel kann man kurzfristig reduzieren. Wenn ich das geschafft habe, kann ich einen Schritt weiterdenken. Dann erweitere ich den Maßstab vom Quartier zur Stadt und von der Stadt zur Region. Im Großraum München gibt es enorme Pendlerströme. Wenn wir die nicht hätten, hätten wir das eine Drittel schon längst eingespart.

Und wenn die Menschen nicht mehr mit dem Auto, sondern mit anderen Verkehrsmitteln pendeln würden?

Elisabeth Merk Die Menschen haben unterschiedliche Gepflogenheiten. Ich kann verstehen, wenn berufstätige Eltern mit drei Kindern ihren Einkauf

lieber mit dem Auto als mit dem Lastenrad erledigen. Mein Appell richtet sich eher an die Unternehmen mit vielen Mitarbeiter*innen. Sie sollten gemeinsam mit uns zukunftsweisende Mobilitätskonzepte gestalten.

Georg Dunkel Genau! Neben dem politischen Druck ist auch der eigene Leidensdruck häufig noch nicht groß genug. München ist ja angeblich die Stau-Hauptstadt Deutschlands, aber trotzdem komme ich mit dem Auto fast zu jeder Tages- und Nachtzeit deutlich schneller von A nach B als mit vielen anderen Verkehrsmitteln. Man sieht es an den Parkgebühren und anderen Sachen: Das Auto wird noch immer subventioniert. Viele Unternehmen gehen schon mit gutem Beispiel voran, indem sie sehr günstig Jobtickets für den MVV statt Parkplätze anbieten. Sie müssen aber noch viel mehr machen.

Im Berufsverkehr liegt der Besetzungsgrad eines Autos nach wie vor bei 1,1 bis 1,2 Personen. Wären Fahrgemeinschaften ein sinnvoller Ansatz?

Georg Dunkel Auf jeden Fall. Wir müssen die Leute vor der Stadt abfangen. Wir brauchen um die Stadt herum zentrale Punkte, von wo aus man mit Fahrgemeinschaften oder Bussen in die Stadt weiterfahren kann. Es muss nicht immer zwingend die S-Bahn sein, wir müssen ergänzende Systeme finden. Und auch beim Besetzungsgrad der Autos ist noch Luft nach oben. Aus Corona haben wir etwas Interessantes gelernt: Wenn wir künftig einen Tag pro Woche von zu Hause aus arbeiten, würde uns das 20 Prozent Verkehrsreduktion bringen. Das sollten

wir zumindest in Teilen weiterführen, um die Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen. Fahrgemeinschaften und Home Office sind zwei gewaltige Hebel.

Elisabeth Merk Das würde sich gut mit unserem Quartiersansatz vernetzen. Uns wurde immer wieder vorgeworfen: Warum gibt es in den Stadtvierteln so wenige Kulturangebote, so wenig Läden und Restaurants, das sind ja reine Schlafstädte. Und das lag natürlich auch daran, dass die Leute tagsüber woanders waren. Wenn im Turnus jeweils ein Drittel zu Hause bleibt, ist das eine kritische Masse, die den Betrieb von Lokalen wirtschaftlich macht. Und bessere Mobilitätskonzepte ermöglicht. Man muss die Dinge zusammen denken und zusammen umsetzen. Dann sieht man, was funktioniert und was nicht.

Im Umland könnte das schwieriger werden.

Elisabeth Merk Auch da gilt es, an den richtigen Stellen Angebote zu schaffen. Dass da nicht einfach nur ein Bus-terminal steht, sondern dass es eine Anlaufstelle gibt, in der Mobilität mit

anderen Nutzungen verzahnt wird. Wo nebenbei noch etwas erledigt werden kann, dann nimmt man das Angebot auch an. Wir sprechen hier über den Sprung in eine großräumige Stadt- und Regionalentwicklung. Darum muss man sich genauso kümmern wie um eine einzelne Fahrradtrasse. Dazu brauchen wir den Freistaat, die Landkreise und die Umlandgemeinden.

Georg Dunkel Leider haben wir es bisher nicht geschafft, ein Betreiberkonzept für einen solchen Standort zu entwickeln. Also: Wer betreibt das, wer finanziert es? Nicht nur Kommunen und Landkreise, sondern auch Nutzer und Wirtschaft sollten beteiligt sein. Es geht ja um eine Win-win-Situation. Man muss weniger Parkplätze bauen, und die Mitarbeitenden kommen entspannter zur Arbeit, wenn sie nicht mit dem Auto über überfüllte Straßen fahren müssen.

Elisabeth Merk Wir müssen uns damit auseinandersetzen, wo die Münchner*innen hinziehen, wenn sie immer häufiger online arbeiten können.

Georg Dunkel Erste Kolleg*innen fragen ja schon: Wie geht es weiter mit dem Home Office? Sie wollen sich ein

Häuschen in der Natur kaufen. Das könnte die Distanzen gravierend vergrößern. Da hilft dann auch der Rad-schnellweg nichts.

Zum Abschluss hat jeder einen Wunsch frei in puncto Mobilität der Zukunft.

Georg Dunkel Dass München eine noch lebenswertere Stadt wird und wir gleichzeitig eine hocheffiziente Mobilität haben. Aber es wird deutlich weniger mit dem eigenen Pkw sein müssen.

Elisabeth Merk Freie Fahrt für alle, aber nicht mit dem Auto. Den ÖPNV wünsche ich mir viel schneller und großzügiger ausgebaut, er muss deutlich günstiger und besser gefördert werden. Nicht nur aus Sicht der großen Metropole. Es reicht nicht, dass ein Ticket nur in München günstig ist. In der Region muss es günstig sein.

Erfolgreiche Pilotprojekte der Mobilität

● **Civitas Eccentric**

Civitas Eccentric ist ein EU-Modellprojekt für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung in Neubaugebieten. Der Fokus lag auf dem schnell wachsenden Münchner Norden: Von September 2016 bis August 2020 wurde für den Domagkpark und die Parkstadt Schwabing ein umfassendes, zukunftsorientiertes und flexibles Mobilitätskonzept entwickelt. Mobilitätsstationen mit E-Lastenrädern, E-Rollern, Leihrädern und -autos machen für die Bewohner*innen das Privatauto verzichtbar. So werden der Parkdruck aus dem Quartier genommen, das Verkehrsaufkommen reduziert und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert.

● **City2Share**

Wichtige Erkenntnisse im Bereich „Shared Mobility“ lieferte das Projekt City2Share: Von 2016 bis 2020 wurden in Unterschleißheim und der Isarvorstadt neue Konzepte für den Individual- und Lieferverkehr auf Basis der Elektromobilität untersucht. Nun bieten dort vier Mobilitätsstationen eine bessere Ladeinfrastruktur für Elektroautos sowie Carsharing-Fahrzeuge und Leih-Pedelecs. Auch ein neues innerstädtisches Lieferkonzept wurde erprobt: Pakete werden dabei in zentral gelegenen Micro-Depots gelagert und von dort per E-Lastenrad verteilt – in den zwei Modellquartieren spart das jährlich 65 Tonnen CO₂ ein.

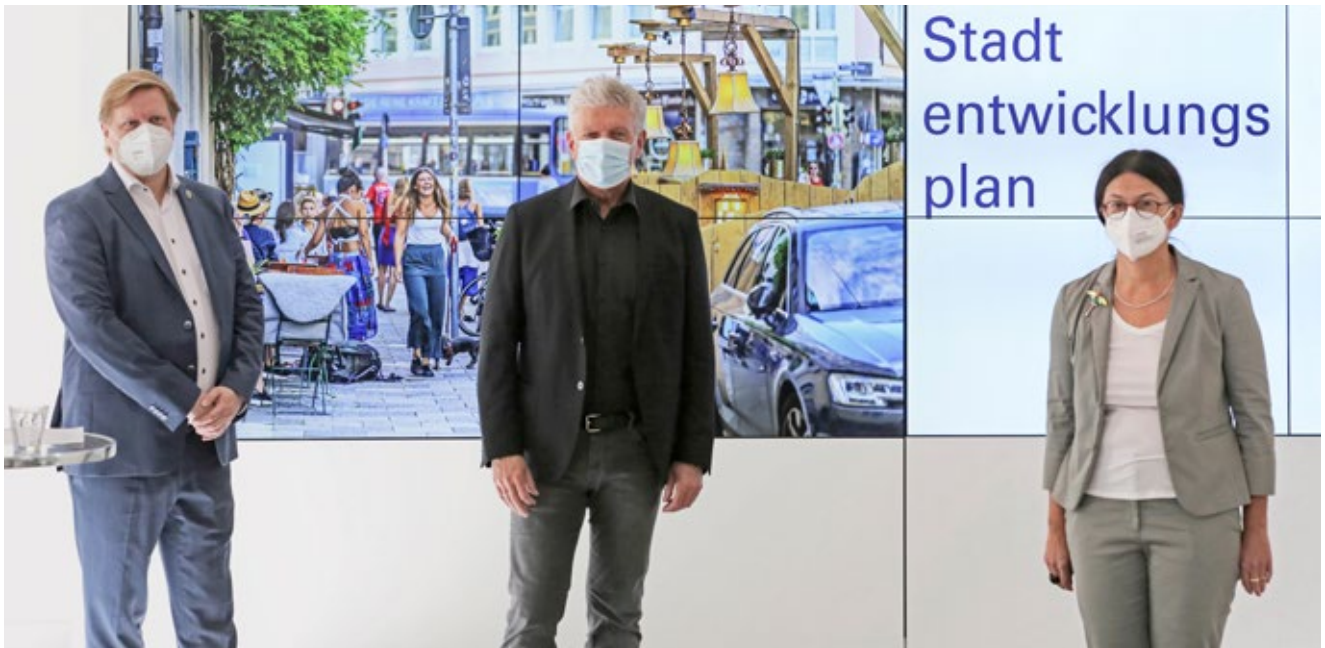
● **MCube**

Außerdem ist die Landeshauptstadt München Mitglied bei MCube, dem „Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen“. Dieses Netzwerk wird von der Technischen Universität München koordiniert und führt viele Akteure aus Wissenschaft, Wirtschaft, Öffentlicher Hand und Gesellschaft zusammen. Als Sieger eines Wettbewerbs hat MCube die Möglichkeit, in den kommenden neun Jahren bis zu 45 Millionen Euro Bundesmittel für neue, innovative Mobilitätsangebote in Stadt und Region zu erhalten. Das Ziel von MCube: Nachhaltige Verkehrslösungen entwickeln und dabei internationales Vorbild sein.



Strategien, Konzepte und Programme





erhalten, sondern auch neuen schaffen. Deshalb plant die Stadt neue, zukunftsfähige Quartiere, etwa am Stadtrand, setzt auf die maßvolle Nachverdichtung bestehender Quartiere und bringt mehr Nutzungsmischung in Gewerbegebiete. Die Entwicklung erfolgt zusammen mit einem starken ÖPNV und im Einklang mit der Natur. Identitätsstiftende Qualitäten werden bewahrt.

München setzt auf klimaangepasste Landschafts- und Siedlungsräume.

Der Klimawandel schreitet voran, seine Folgen sind auch in München spürbar: Seit den 1960er Jahren sind die Temperaturen deutlich angestiegen. Als Großstadt ist München davon deutlich stärker betroffen als die Region. Die Stadt wird zur Wärmeinsel und muss sich auf mehr Hitze, Trockenphasen und Starkregenfälle vorbereiten. Um Luftaustausch, Kühlung und Sickerflächen zu gewährleisten, muss die Stadt ihre Grüne und Blaue Infrastruktur (Grün- und Wasserflächen) stärken und ihre städtebaulichen Strukturen entsprechend gestalten.

München setzt auf klimaneutrale Quartiere und erneuerbare Energien.

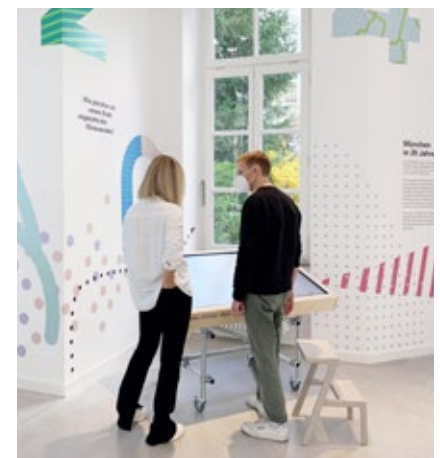
München hat im Dezember 2019 den Klimanotstand ausgerufen und sich das Ziel gesetzt, bis 2035 klimaneutral zu

sein. Um das zu erreichen, müssen der Energiebedarf gesenkt, die Energieeffizienz von Gebäuden gesteigert und erneuerbare Energiequellen ausgebaut werden – sowohl bei neuen Quartieren, als auch im Bestand. Die Maßnahmen, um diese Ziele zu erreichen, reichen von einer angemessen dichten und kompakten Bauweise über die Förderung des Holzbaus bis hin zu sozialverträglichen Modernisierungen älterer Siedlungen.

München setzt auf eine partnerschaftliche Entwicklung der Stadtregion.

München und die Region sind ein gemeinsamer Lebens- und Wirtschaftsraum. Knapp drei Millionen Menschen leben hier – die Hälfte von ihnen in der Landeshauptstadt. Die dynamische Bevölkerungsentwicklung betrifft alle Städte und Gemeinden gleichermaßen. Wichtige Zukunftsaufgaben, wie das Schaffen von Wohnungen, bessere Mobilitätsangebote und die Entwicklung von Freiräumen, können deshalb nur gemeinsam gelöst werden. Die Maßnahmen, um die Ziele zu erreichen, reichen von einer Internationalen Bauausstellung (IBA) über interkommunale Landschaftsprojekte bis hin zu neuen Entscheidungsstrukturen.

Pressekonzferenz zum STEP2040 mit (von links) Arne Lorz, Leiter der Stadtentwicklungsplanung, Oberbürgermeister Dieter Reiter und Stadtbaurätin Elisabeth Merk. Unten: die interaktive Ausstellung im PlanTreff.



Ein wohnungspolitisches Handlungsprogramm für mehr soziale Nachhaltigkeit



Die Landeshauptstadt München unternimmt große Anstrengungen, um ausreichend bezahlbaren Wohnraum für möglichst alle Haushalte zur Verfügung zu stellen. 60 Prozent der städtischen Flächen werden deshalb für den geförderten, einkommensabhängigen und 40 Prozent für den überwiegend zielgruppenbezogenen konzeptionellen Mietwohnungsbau verwendet. Die Grundlagen sind im wohnungspolitischen Handlungsprogramm „Wohnen in München“ festgeschrieben.

„Wohnen in München“ ist das größte kommunale Wohnungsbauförderprogramm in Deutschland. Mit der aktuell gültigen sechsten Fortschreibung wurden und werden von 2017 bis 2022 870 Millionen Euro an städtischen Mitteln für den preisgedämpften und geförderten Wohnungsbau eingesetzt.

Schwerpunkt ist der Wohnungsneubau: Jährlich wird Baurecht für 4.500 Wohnungen geschaffen. Zusammen mit neuen Wohnungen in Bestandsgebieten, für die bereits Baurecht besteht, sollen 8.500 Wohnungen pro Jahr fertiggestellt werden, davon 2.000 im geförderten und preisgedämpften Wohnungsbau.

Beschäftigte in Mangelberufen der Daseinsvorsorge, etwa aus Pflege und Erziehung, unterstützt die Stadt mit dem „Konzeptionellen Mietwohnungsbau“ (KMB): Dabei verzichtet sie bei der Grundstücksvergabe auf einen Preiswettbewerb und bietet die Flächen – unabhängig von ihrer Lage – zu einem Festpreis an, der Grundlage für den Erbbauzins ist. Den Zuschlag erhält der Bewerber, der im Ausschreibungsverfahren das überzeugendste Konzept liefert. Die Grundstücke werden nicht verkauft, sondern im Erbbaurecht mit langjährigen Bindungen vergeben. KMB-Wohnungen sind auch für Haus-

halte gedacht, die von Förderprogrammen wie dem „München Modell“ knapp nicht mehr erfasst werden.

Bei der kommunalen Förderung liegt der Fokus auf Mietwohnungen für untere Einkommensgruppen. Die staatliche Förderung für den Bau wird dabei durch städtische Mittel ergänzt. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf dem Mietwohnungsbau für Haushalte mit mittlerem Einkommen, die im Programm München Modell Mieta und Genossenschaften allein von der Stadt gefördert werden. Ziel ist es, die „Münchner Mischung“ aufrecht zu erhalten – also ein vielfältiges und breites Wohnungsangebot für alle Einkommensgruppen als Basis für langfristig sozial stabile Quartiere. Neuer Wohnraum ist wichtig, weil die dynamische Entwicklung der Stadt auch in den kommenden Jahren anhalten wird: Nach aktuellen Prognosen werden bis 2040 1,845 Millionen Menschen in München leben, etwa 16 Prozent oder gut 250.000 Personen mehr als noch 2019.

Ein Vorzeigeprojekt im genossenschaftlichen Wohnungsbau ist die Anlage wagnisART im Domagpark in Schwabing-Freimann. Sie wurde 2016 mit dem Deutschen Städtebaupreis ausgezeichnet. Planung: bogevischs buero und shag



„Schon seit vielen Jahren setzen wir die SoBoN als erfolgreiches Instrument für mehr bezahlbares Wohnen ein. Mit ihrer Novelisierung stärken wir diesen Weg und gestalten ihn flexibler. Dazu haben wir ein Baukasten-Modell entwickelt, das es der Stadt und den Partnern aus der Wohnungswirtschaft ermöglicht, kooperative Baulandplanung neu zu denken.“

Jacqueline Charlier,
Stadtdirektorin

Gemeinsam bauen

Einen wichtigen Beitrag für mehr bezahlbaren Wohnraum leisten Baugenossenschaften und gemeinschaftsorientierte Wohnprojekte nach Art des Mietshäuser-Syndikats. Sie tragen zu einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung bei, legen Wert auf nachhaltiges Bauen, Mitbestimmung und Engagement für das Quartier – und sie greifen das steigende Interesse an individuellen, gemeinschaftlichen Wohnformen auf. In den vergangenen 20 Jahren sind auf städtischen Flächen etwa 2.500 Wohnungen von Baugenossenschaften entstanden. Die Landeshauptstadt München fördert dieses Engagement nicht nur mit Finanzmitteln und bezahlbaren Grundstücken. Sie hat 2014 auch eine unabhängige Beratungsstelle eingerichtet: Die Mitbauzentrale berät Interessent*innen für gemeinschaftsorientierte Wohnprojekte in München und seit 2019 auch in der Region.

Weitere Instrumente für mehr bezahlbaren Wohnraum

Seit 1994 gibt es die Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN). Sie wird bei allen Bebauungsplänen angewandt, die Kosten und Lasten bei der Landeshauptstadt München auslösen und zu einer deutlichen Bodenwertsteigerung für die planungsbegünstigten Eigentümer*innen führen. Deshalb werden die Bauträger und Investoren an diesen Kosten und Lasten beteiligt, etwa für die Erschließung von Straßen oder den Bau von Kindertagesstätten. Die SoBoN hat sich bewährt: Von 1994 bis 2020 sind so 59.130 Wohnungen, davon 16.060 geförderte, entstanden. Außerdem wurden 18.702 Plätze in Kinderkrippen, Kindergärten, Horten und Grundschulen finanziert.

Um künftig noch mehr bezahlbaren und langfristig gesicherten Wohnraum zu schaffen, wurde die SoBoN 2021 fortgeschrieben. Das Grundmodell dafür sieht vor, dass auf privaten Flächen 60 Prozent im geförderten und preisgebundenen Segment, 20 Prozent freifinanzierter Mietwohnungsbau und nur noch 20 Prozent freifinanzierte Eigentumswohnungen entstehen. Die Bindungsdauer für Mietwohnungen beträgt künftig immer 40 Jahre. Im Rahmen der SoBoN-Fortschreibung

wurde ein innovatives und flexibles 100-Punkte-Baukastenmodell entwickelt, das den Akteuren der Wohnungswirtschaft individuelle Alternativen zum Grundmodell ermöglicht.

Ein Instrument, um bestehende Wohnungen vor Umwandlungen und Luxussanierungen zu schützen, ist die Erhaltungssatzung. Ihr Ziel ist es, gewachsene Bevölkerungsstrukturen zu bewahren und Verdrängungsprozesse zu vermeiden. In Erhaltungssatzungsgebieten hat die Stadt ein besonderes Mitspracherecht bei baulichen Änderungen und ein Vorkaufsrecht auf Grundstücke. In München gibt es 36 Erhaltungssatzungsgebiete, in denen rund 335.600 Einwohner*innen leben.

Stadtgestaltungskommission und Wettbewerbe als Instrumente der Qualitätssicherung



Wie gehen wir mit dem gebauten Erbe um? Wie modern darf ein Neubau sein? Und wie kann sich München weiterentwickeln, ohne seine Identität zu verlieren? Die Diskussion um Baukultur ist oft emotional, weil sie unsere Lebensqualität berührt. Mehrere Instrumente fördern den offenen Diskurs und tragen erfolgreich zur Qualität der Stadtgestalt bei.

Was haben das eiserne Wildschwein vor dem Jagdmuseum, die Photovoltaikanlagen auf dem Dach der Bayerischen Staatskanzlei und das Hypo-Hochhaus im Arabellapark gemeinsam? Alle drei Projekte waren ein Fall für die Stadtgestaltungskommission. Das ehrenamtliche Gremium berät über Bauvorhaben, die an besonders prominenten Standorten entstehen und das Münchner Stadtbild erheblich beeinflussen.

Die Kommission ist weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannt. Sie wurde in ihrer heutigen Form 1970 gegründet und zählt 27 Mitglieder: Neben dem Oberbürgermeister und der Stadtbaurätin setzt sie sich aus weiteren Vertreter*innen der Stadtverwaltung, Fachleuten anderer Behörden, dem Heimatpfleger, Stadtratsmitgliedern und zehn freiberuflichen Architekt*innen zusammen. Einige von ihnen kommen aus anderen Städten und bereichern die Diskussion um den „Blick von außen“.

Die Kommission kann zwar kein Baurecht aussprechen oder entziehen, sie kann aber Empfehlungen für den Stadtrat abgeben. Das ist keine leichte Aufgabe, denn das Ringen um die beste Lösung zum Wohl der Stadt erfordert nicht nur Fachkenntnis, sondern

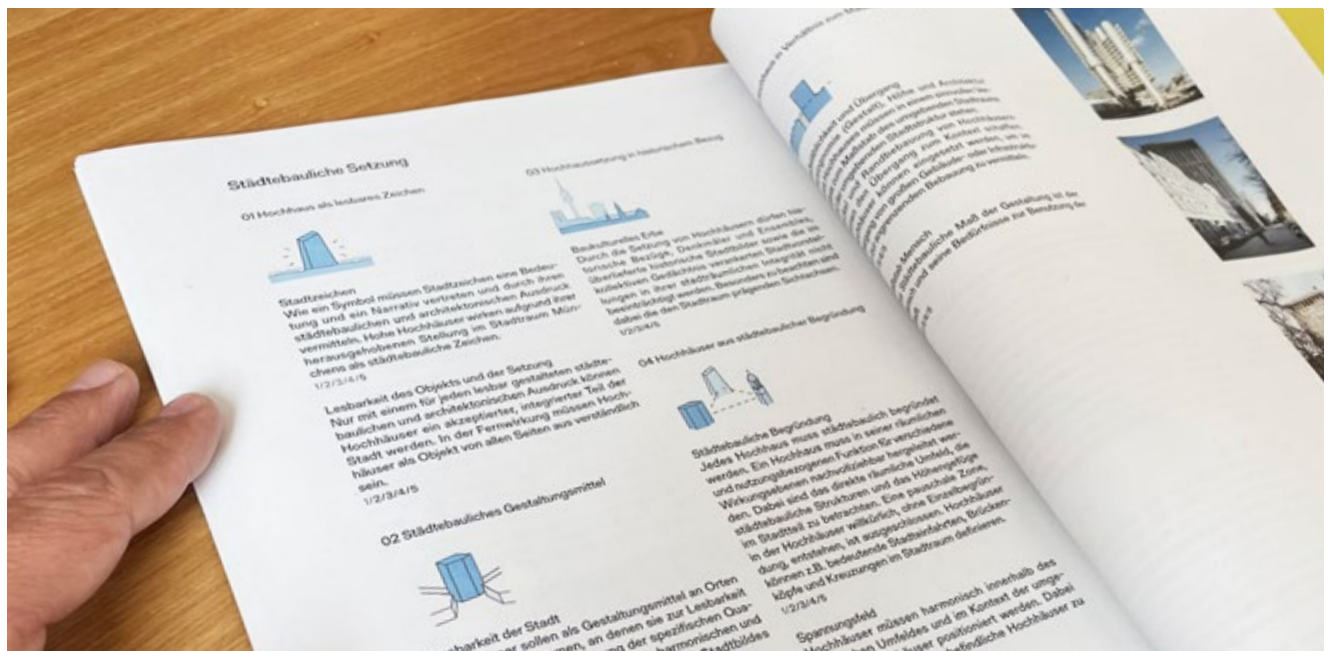
auch Kritikfähigkeit und Mut zum offenen Diskurs. Die öffentlichen Sitzungen der Stadtgestaltungskommission finden regulär alle zwei Monate im großen Sitzungssaal des Rathauses statt.

Auch Wettbewerbe erhalten die Qualität der gebauten Umwelt und entwickeln sie weiter. Sie sind weit mehr als der Wettstreit um das beste Haus: Wettbewerbe fördern den Dialog der Beteiligten, die Transparenz im Planungsgeschehen und die öffentliche Diskussion über das Planen und Bauen.

Die Stadt lobt Wettbewerbe selbst oder in Zusammenarbeit mit Investoren aus. Die Bandbreite reicht vom Einladungswettbewerb mit wenigen Teilnehmern bis hin zum offenen städtebaulichen Ideenwettbewerb. Bei wichtigen Verfahren werden die Empfehlungen der Bürgerschaft in die Entscheidung einbezogen, auch Beratungsgremien haben sich bewährt. Seit 2017 hat München mehr als 60 Wettbewerbe ausgelobt – und zählte dabei zu den führenden Städten in Deutschland.

Über Baukultur wird an vielen Orten in der Stadt diskutiert, so auch in der Architekturgalerie im Bunker (links). Das „Werk 12“ von der Arge MVRDV und N-V-O Nuyken von Oeefe Architekten, Rotterdam/München, wurde 2021 mit dem Architekturpreis DAM ausgezeichnet (rechts, Foto: Ossip van Duivenbode).

Wie hoch hinaus darf München bauen?



Hochhäuser fallen auf – nicht nur in der Stadtsilhouette, sondern auch in der gesellschaftlichen Diskussion. Deshalb müssen sie in puncto Architektur, Qualität und Nachhaltigkeit hohe Ansprüche erfüllen. Zum Umgang mit Hochhäusern in München hat der Stadtrat eine neue Studie erstellen lassen. Sie wurde 2020/21 mit Bürger*innen und Fachleuten diskutiert.

Schon 1977 und 1995 gab es in München Hochhausstudien. Neue Rahmenbedingungen wie steigende Einwohnerzahlen und immer weniger bebaubare Flächen machten eine Fortschreibung notwendig.

Die neue Hochhausstudie steht in Kontinuität der „Münchner Linie“: Die Autoren führen aus, dass die Bewahrung des traditionellen Stadtbilds und die Förderung von zeitgemäßem Bauen an geeigneten Standorten kein Widerspruch sind. Im Gegenteil: Hochhäuser sind als wichtiges städtebauliches Gestaltungsmittel Teil der Weiterentwicklung der Stadt. Schon heute gibt es in München mehr als 200 Gebäude über 40 Meter – der o2-Tower (146 Meter) ist derzeit Münchens höchstes Hochhaus.

Die Studie entwickelt eine neue Methodik zur Beurteilung von Hochhausprojekten, indem sie in einem „räumlichen Leitplan“ mögliche Räume für Hochhäuser aufzeigt und ihre Planung mit konkreten Anforderungen und Qualitätskriterien verknüpft. Auf der anderen Seite definiert sie Bereiche, die von Hochhausentwicklungen freigehalten werden sollen.

Die Qualitätskriterien richten sich an Projektentwickler*innen und Planer*innen und sollen zur Sicherung des Stadtbilds beitragen. Für die Umsetzung wird ein klar strukturierter Planungsprozess vorgeschlagen, fachliche Karten zeigen Rahmenbedingungen auf. Die Hochhausstudie ist eine erste Beurteilungsgrundlage für neue Hochhäuser. Ob ein Projekt tatsächlich umsetzbar ist, wird weiterhin in den erforderlichen Planungsverfahren geklärt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat die neue Hochhausstudie 2020/21 in einem breit angelegten Informations- und Dialogprozess mit der Stadtgesellschaft diskutiert. In vier digitalen Abendveranstaltungen mit interessanten Gästen wurden die unterschiedlichsten Perspektiven auf diesen Bautypus beleuchtet. Mehrere hundert Zuschauer*innen waren dabei. Zudem fand im PlanTreff, der Plattform zur Stadtentwicklung, eine Ausstellung mit Mitmachstation statt, hinzu kamen weitere Formate. Im Laufe des Jahres 2022 entscheidet der Stadtrat, wie die Studie angewendet wird.

Für die städtebauliche Setzung eines Hochhauses definiert der Entwurf der neuen Hochhausstudie fünf Typen: Hochhaus als lesbares Zeichen, als städtebauliches Gestaltungsmittel, Hochhaussetzung in historischem Bezug, Hochhäuser aus städtebaulicher Begründung und Hochhaus in Verhältnis zum Maßstab des Umfelds.

Die Lokalbaukommission ist jedes Jahr mit vielen spektakulären Projekten betraut



Ob visionärer Sportplatz über der Stadt, begehbare Brückenskulptur an der Isar oder leistungsstarkes Ausweichquartier für die Kultur. Wer in München bauen möchte, kommt an der Lokalbaukommission, kurz LBK, nicht vorbei. Mit jährlich über 10.000 Entscheidungen in bauaufsichtlichen, naturschutz- und denkmalschutzrechtlichen Verfahren ist sie die größte einheitliche Baugenehmigungsbehörde in Deutschland. Bauen wird stetig komplexer, aber auch einfallreicher – und die Genehmigung dafür entsprechend knifflig.

Ein Ausweichquartier für den Gasteig

Neue Adresse des Gasteigs während seiner Sanierung ist die Hans-Preißinger-Straße in Sendling. Ein anspruchsvolles Bauvorhaben mit Abbruch, Umbau von denkmalpflegerischem Bestand und Neubau, mit vielen beteiligten Fachstellen und unter immensen Zeitdruck, um den Umzugstermin zu halten. Entsprechend komplex war das Genehmigungsverfahren, entsprechend vielschichtig die Kommunikation: Bereits vor Einreichung von Bauvoranfrage und Bauantrag wurden bauplanungs- und bauordnungsrechtliche Vorgespräche mit der Bauherrin Gasteig GmbH geführt. Wichtig waren vor allem die Nachbarbeteiligung sowie Informationsveranstaltungen zum geplanten Vorhaben. Um einen zügigen Baubeginn zu erwirken, wurde das Gesamtvorhaben in mehrere Bauanträge aufgeteilt – bestehend aus den drei Modulen, der denkmalgeschützten Halle E und dem Neubau der Philharmonie. Vorgeschaltete Teilbaugenehmigungen ermöglichten einen Baubeginn noch während des Bauantragsverfahrens. Die ersten Gespräche fanden 2017 statt, im Herbst 2021 wurden der „Gasteig HP8“ und die „Isarphilharmonie“ eröffnet.

Eine begehbare Skulptur über der Isar

Ganz andere Rahmenbedingungen hatte die Skulptur „Bridge Sprout“: Die temporäre Installation des Ateliers Bow-Wow ist als Projekt der „Carte blanche“, einem neuen Format für Kunst im öffentlichen Raum des Kulturreferats, entstanden. Seit August 2020 ragt der öffentlich zugängliche, hölzerne Brückenkopf als Aussichtsplattform nahe des Maximilianeums über die Kleine Isar. Bevor termingerecht eröffnet wurde, gab es im Genehmigungsverfahren der LBK unter Beteiligung vieler Fachstellen einiges zu klären – etwa Anforderungen zur Standsicherheit und Verkehrssicherheit oder Auflagen hinsichtlich Denkmalschutz und Naturschutz. Eingriffe in die denkmalgeschützte Ufermauer und den Naturraum des Flusses waren zu vermeiden oder auf das Geringste zu minimieren.

Seit Herbst 2021 ist Sendling vorerst die neue Heimat des Gasteig. Ein sportliches Mega-Projekt mit Abbruch, Umbau von denkmalpflegerischem Bestand und Neubau – auch in Hinblick auf Baurecht und Genehmigung. Visualisierung: gmp Architekten



„Was später so leicht aussieht, ist in der Praxis der Lokalbaukommission oft recht komplex. Wir begleiten solche Projekte im Genehmigungsverfahren trotzdem gern – sie sind gewissermaßen das Salz in der Suppe.“

**Cornelius Mager,
Leiter der Lokalbaukommission**

Schwebt leicht und schwerelos über der Isar, muss aber auch bauliche Regeln einhalten: das Kunstprojekt „Bridge Sprout“ (links). Das Projekt „Bellevue di Monaco“ wurde 2021 in der Kategorie „Orte für gutes Zusammenleben“ mit dem Sonderpreis für Baukultur der Metropolregion München ausgezeichnet. Planung: Hirner & Riehl Architekten und Stadtplaner BDA

Ein Sportplatz in luftiger Höhe

Seit 2020 gibt es in der Müllerstraße den höchstgelegenen Ballspielplatz der Stadt. Er ist Teil des sozialen Projekts „Bellevue di Monaco“, eines Wohn- und Kulturzentrums für geflüchtete und nichtgeflüchtete Münchner*innen. Neben der Sanierung des Gebäudes erteilte die LBK die Genehmigung für einen Dachsportplatz. Rechtliche Auflagen für das außergewöhnliche Projekt gab es einige, etwa hinsichtlich Emissionen oder Abstandsflächen. Gemeinsam mit dem Bauherrn wurde ein differenziertes Betriebskonzept erarbeitet, um eine Lärmbelastung weitestgehend auszuschließen. Mit einer filigranen Stahlkonstruktion zur Einhausung wird die Verschattung benachbarter Grundstücke auf ein Minimum reduziert, gleichzeitig setzt die beleuchtete Konstruktion nachts gestalterische Akzente. Den neuen Sportplatz in luftiger Höhe können sowohl die Bewohner*innen des Gebäudes als auch Kinder und Jugendliche aus der Nachbarschaft nutzen.



Mit dem „Digitalen Zwilling“ zu einer integrierten Stadtentwicklung



Freizeit, Arbeit, Miteinander: Die Digitalisierung durchdringt alle Lebensbereiche. Neue Technologien können große Chancen für die Lösung drängender Zukunftsfragen bieten, sei es in der Stadtplanung, beim Klimaschutz oder der Energieversorgung. Vielversprechend für eine integrierte Stadtentwicklung und Bürgerbeteiligung sind urbane Datenplattformen und Digitale Zwillinge, die München derzeit zusammen mit Hamburg und Leipzig im Projekt „CUT – Connected Urban Twins“ entwickelt.

Digitale Zwillinge sind virtuelle Abbilder der Stadt, also Gegenstücke zu real existierenden Gegenständen oder Prozessen, die aus Daten und Algorithmen bestehen. Über unterschiedliche Datenquellen, etwa Sensoren, Kameras und Pläne, sind sie mit der „echten“ Welt, zum Beispiel mit Straßen, Gebäuden oder Gewässern, verbunden. Auch abstraktere Verwaltungsvorgänge, zum Beispiel städtebauliche oder Objektplanungen, können mit „Digitalen Zwillingen“ gut abgebildet werden.

Die Daten des Digitalen Zwillinges einer Stadt werden in einem interaktiven 3D-Stadtmodell und einer zentralen urbanen Datenplattform („Urban Data Platform“) gebündelt beziehungsweise zusammengeführt; sie können sowohl von Fachleuten als auch von Bürger*innen unter Berücksichtigung datenschutzrechtlicher Belange genutzt werden. Mit Hilfe der Daten können zum Beispiel „Was-wäre-wenn-Szenarien“ und Simulationen erstellt, Vorhaben digital geplant und schnellere, bessere und neu durchdachte Entscheidungen bei gleichzeitig hoher Nachvollziehbarkeit getroffen werden. Fachübergreifende Abstimmungen und Beteiligungsverfahren werden erleichtert, Transparenz und Effektivität erhöht.

Der Geodatenservice des Kommunalreferats der Landeshauptstadt München arbeitet seit vielen Jahren mit „Digitalen Zwillingen“. Die enthaltenen Daten können zum Beispiel den Grundwasserspiegel, die Luftqualität, das Klima, die Vermessung der Straßen und viele andere Faktoren betreffen. Sie werden täglich von der Stadtverwaltung genutzt, zum Beispiel für die Planung von Neubaugebieten. Neu dabei ist der integrierend wirkende Bündelungsansatz.

Das Projekt „CUT“ soll ein zentraler Baustein der bis 2035 klimaneutralen „Smart City“ München sein. Es startete 2021 und geht über fünf Jahre. Das Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat unterstützt es im Rahmen seines Förderaufrufs „Smart Cities made in Germany“ mit zirka 32,4 Millionen Euro.

In der Sonnenstraße könnte im Rahmen des Freiraumquartierskonzepts ein grüner Boulevard entstehen. Wie dieser aussehen könnte, zeigt eine mit dem Digitalen Zwilling erstellte Visualisierung. Unter anderem flossen Daten aus dem Geodatenpool und aus Straßenbefahrungen ein.

Bayerns erste Internationale Bauausstellung kommt in die Metropolregion München



Eine Internationale Bauausstellung (IBA) mit dem Leitthema Mobilität soll die Verkehrssituation in München und der Region durch innovative Projekte verbessern und die Infrastruktur in Einklang mit einer nachhaltigen Siedlungs- und Freiraumentwicklung bringen. Ab 2022 werden Kommunen und Akteure eingeladen, sich an dem zehnjährigen Zukunftsprozess zu beteiligen. Ziel ist ein grundlegender Wandel der Mobilitätskultur.

Seit mehr als 100 Jahren sind Internationale Bauausstellungen etablierte Instrumente, wenn es um Lösungen für drängende Zukunftsfragen geht. Eine bessere, umweltfreundlichere und komfortablere Mobilität mit einem Zugang für alle Menschen im Großraum München zu schaffen, ist zweifelsohne ein solches Thema. Denn die Metropolregion München wächst – 2035 werden rund 6,5 Millionen Menschen dort leben. Schon jetzt sind Schienen und Straßen stark ausgelastet.

Von der ersten bis zur letzten Meile, vom Berufs- und Freizeitverkehr bis hin zur Logistik werden neue Mobilitätslösungen für die unterschiedlichen Herausforderungen der Kommunen entwickelt. Sie werden in Form konkreter Projekte nach zehn Jahren ausgestellt und für alle Menschen greifbar gemacht. Dabei ist Mobilität mehr als nur „Verkehr“ – auch ihre kulturelle, soziale und räumliche Dimension wird bearbeitet.

Die IBA steht unter dem Titel „Räume der Mobilität“ und wird als „Reallabor“ mit wechselnden Stationen gestaltet. Mithilfe konkreter Bauten, Konzepte und Programme, neuer Kommunikations- und Organisationswege sowie Experimenten wird sie international beispielgebend sein, wie eine wachsende Stadtregion das Zusammenleben, Arbeiten und Unterwegssein neu denken und zugleich lebenswert bleiben kann.

Die IBA ist eine Plattform, die Akteure und Ressourcen zusammenbringt. Eine eigens gegründete Gesellschaft wird die Aktivitäten koordinieren. Damit die IBA ein Erfolg wird, ist ein Schulterschluss mit vielen Landkreisen, Städten und Gemeinden, dem Freistaat und Bund, starken Partner*innen aus Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung sowie den Bürger*innen nötig. Die Impulse, die die IBA-Projekte mit sich bringen, sollen die Situation für die Menschen verbessern, die lokale Wirtschaft stärken und einen weitreichenden Paradigmenwechsel einleiten.

„Gemeinsam entwickeln wir die IBA zu der regionalen Marke für herausragende und innovative Projekte in der Metropolregion München!“

Arne Lorz, Leiter der Stadtentwicklungsplanung

Die Plattform zur Münchner Stadtentwicklung



Ausstellungen, Veranstaltungen, Workshops: Im PlanTreff dreht sich alles um die Münchner Stadtentwicklung. Die „Plattform zur Stadtentwicklung“ in der Blumenstraße 31 begrüßt ihre Gäste seit Oktober 2020 in größeren, modernen Räumen und mit einem frischen Design. Mit vielen neuen, vor allem digitalen Formaten lädt sie zum Dialog und Mitmachen ein. Alle Beteiligungsmöglichkeiten sind auf dem zentralen Internetportal muenchenmitdenken.de gebündelt.

Planungsbezogene Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation sind wesentliche Voraussetzungen für eine nachhaltige, integrierte Stadtentwicklung. Von der gedruckten Broschüre über Newsletter bis hin zu Social-Media-Posts, von Ausstellungen über Stadtspaziergänge bis zu Gesprächsreihen – auf vielen Wegen bringt der PlanTreff Transparenz in Planungen und Projekte und stößt den Diskurs an.

Seit 1995 steht der PlanTreff für die Planungs- und Beteiligungskultur der Stadt München. Seitdem haben sich die Anforderungen gewandelt: Die Bürger*innen fordern mehr Mitsprache und wollen Planung aktiv mitgestalten. Auch digitale Angebote sind mehr und mehr gefragt. Egal ob in der Stadtentwicklung, Stadtplanung oder Stadtsanierung – neben den gesetzlich vorgeschriebenen Schritten werden viele freie Formate angeboten. Sie schärfen den Blick von beteiligten Akteuren aus Planung und Politik sowie von Bürger*innen auf Planungsprozesse und die gebaute Umwelt. Dabei erlauben es vielfältige Methoden, auf unterschiedliche Zielgruppen einzugehen und sich mit Planung mal intensiv, mal spielerisch auseinanderzusetzen.

Der PlanTreff verwebt Teilnehmungsformate gezielt mit Kommunikationsmaßnahmen, um zum Mitmachen anzuregen. Auf muenchen.de/plan, Twitter und Instagram sind täglich Neuigkeiten zu finden. Viermal im Jahr erscheint ein Newsletter. Zu den spannendsten Themen des Referats gibt es Erklärfilme und Videoclips auf dem eigenen Youtube-Kanal.

Auch die Koordinierungsstelle für bürgerschaftliches Engagement ist im PlanTreff angesiedelt: Mit zwei Förderprogrammen unterstützt sie engagierte Personen, Vereine und Initiativen bei der Umsetzung von Ideen zur Gestaltung ihres Lebensumfelds. Einmal im Jahr wird der Schulwettbewerb zur Stadtentwicklung ausgelobt, um Kinder und Jugendliche an Architektur und Stadtplanung heranzuführen.

Jedes Jahr widmet sich der PlanTreff unter dem Motto „Zukunft findet Stadt“ in einer Ausstellung in der Rathausgalerie acht Wochen lang einem aktuellen Schwerpunkt. Die Ausstellung besuchen im Schnitt mehr als 20.000 Besucher*innen. Bestandteil ist ein vielseitiges Programm mit Diskussionsveranstaltungen, Stadtspaziergängen und Terminen speziell für Jugendliche.

Die interaktive Ausstellung „München plant die Zukunft“ begleitet die Öffentlichkeitsphase zum STEP2040 (oben). Rechts: Schüler*innen präsentieren Stadtbaurätin Elisabeth Merk ihre Ideen während der Spielstadt Mini-München. Instagram-Story zu einem Gespräch zur Stadtbaukultur: [@plantreffmuc](https://www.instagram.com/plantreffmuc). Live-Stream aus dem PlanTreff zum Kickoff der Öffentlichkeitsphase zum STEP2040.



Mehr digital

Die beliebten Stadtspaziergänge in der Reihe „PlanTreff vor Ort“ werden seit 2020 auch als Web-Konferenzen angeboten. Seit Beginn der Pandemie findet die bei Bebauungsplanverfahren vorgeschriebene „frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit“ überwiegend in den „Dialogräumen“ auf muenchenmitdenken.de statt. Die Veranstaltungen zum Entwurf der Hochhausstudie sowie viele weitere live gestreamte Formate sind hier ebenfalls weiterhin verfügbar. In Kürze erscheint eine „App zur Stadtentwicklung“. Mithilfe von digitalen Touren quer durch München erschließen sich Planungen und Projekte aus mehreren Jahrzehnten Stadtentwicklung – dem Wandel der Stadt auf der Spur, per Handy. Der PlanTreff erweitert auch seine Methoden und testet zur Zeit neue digitale Beteiligungstools. Diese können Planungsoptionen visualisieren, Ideen integrieren oder unterschiedliche Interessen abbilden und so Mitgestaltung fördern.



Wir über uns

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung stellt sich vor

Von Untersuchungen zur demographischen Entwicklung über die Bauleitplanung und Genehmigung von Bauten bis hin zum Denkmal- und Naturschutz – das Themenspektrum des Referats für Stadtplanung und Bauordnung ist riesig. Rund 800 Mitarbeiter*innen kümmern sich um die unterschiedlichsten Aufgaben:

● Stadtentwicklungsplanung

Die Stadtentwicklungsplanung erarbeitet im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes „Perspektive München“ sowie der Flächennutzungsplanung Perspektiven für die Zukunft der Stadt. Durch Analysen und Prognosen, Konzepte und Strategien, durch Pläne und Handlungsprogramme sowie eine aktive Öffentlichkeitsarbeit trägt sie zur nachhaltigen Sicherung und Entwicklung der Qualität Münchens als Wohnort und Wirtschaftsstandort bei. Ziele sind eine solidarische Stadtgesellschaft und zukunftsfähige Siedlungsstrukturen. Eine wichtige Rolle spielt die Zusammenarbeit mit Gemeinden und Städten im Umland, benachbarten Regionen und Akteuren aus den Bereichen Wirtschaft, Kultur und Soziales.

● Stadtplanung

Die Stadtplanung setzt eine lange Tradition fort, die von der ersten Stadterweiterung um 1800 über den ersten städtebaulichen Wettbewerb von 1892, die Generallinienplanung und die Staffelbauordnung von Theodor Fischer bis in die heutige Zeit reicht. Die Mitarbeiter*innen konkretisieren mit Rahmenplanungen die strategischen Zielvorstellungen der Stadtentwicklungsplanung. Sie sichern im Rahmen der Bebauungs- und Grünordnungsplanung eine geordnete städtebauliche Entwicklung, eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung, eine lebenswerte Umwelt sowie den Erhalt der Qualität von Stadt, Natur und Landschaft.

● Stadtsanierung und Wohnungsbau

Der Bereich Stadtsanierung und Wohnungsbau fördert als größte Bewilligungsstelle Bayerns den Neubau und die Modernisierung von preiswertem Miet- und Eigenwohnraum. Er prüft und sichert die Mieten im geförderten Wohnungsbestand und betreut die städtischen Wohnungsgesellschaften GWG und GEWO-FAG sowie ihre Mieter*innen. Zusammen mit der Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung (MGS) sorgt die Stadtsanierung für die Beseitigung städtebaulicher Missstände in den Sanierungsgebieten und sichert die gewonnenen Strukturverbesserungen auf Dauer. Die Abteilung trägt maßgeblich dazu bei, dass auch die Münchner Bürger*innen mit Wohnraum versorgt werden, die auf dem freien Wohnungsmarkt keine Chancen haben.

● Lokalbaukommission

Die Lokalbaukommission (LBK) ist die größte Baugenehmigungsbehörde Deutschlands. Mit tausenden Einzelentscheidungen und Beratungsstunden trägt sie Mitverantwortung für die Lebensqualität in München und sorgt für die Wahrung eines geordneten Stadtbildes, die Einhaltung der Rechtsnormen und die Sicherheit am Bau. Der LBK sind die Untere Bauaufsichtsbehörde, die Untere Naturschutzbehörde und die Untere Denkmalschutzbehörde zugeordnet. Damit ist sie innerhalb des Münchner Stadtgebiets zuständig für Bauanträge, Baugenehmigungsverfahren und Bauüberwachung, den Natur-, Landschafts-, Baum- und Artenschutz, den Denkmalschutz, die Stadtgestaltung und Werbeanlagen. Seit 2016 hat die Lokalbaukommission 51.600 Wohneinheiten genehmigt.

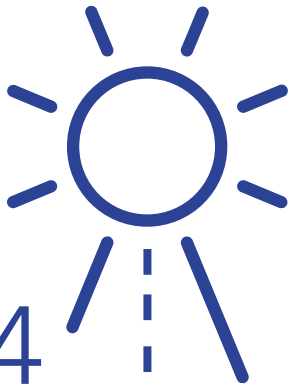
40.000

Wohnungen wurden seit 2016 in München neu geschaffen.



111

Tage dauert in München die Genehmigung eines Bauantrags im Durchschnitt.



14

Sommerstraßen luden 2020 zum Aufenthalt ein.

66.000

Wohnungen haben die städtischen Gesellschaften GWG und GEWOFAG.

100.000

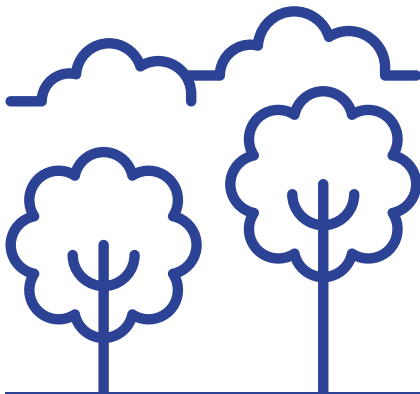
Wohnungen innerhalb von zehn Jahren hat die LBK bis 2021 genehmigt.

870.000.000

Euro wurden von 2016 bis 2021 in bezahlbaren Wohnraum investiert.

10

Hektar neue öffentliche Grünflächen werden pro Jahr geschaffen.



600.000

Tonnen Bauschutt vom Areal der ehemaligen Bayernkaserne werden neuen Nutzungen zugeführt.



31,5

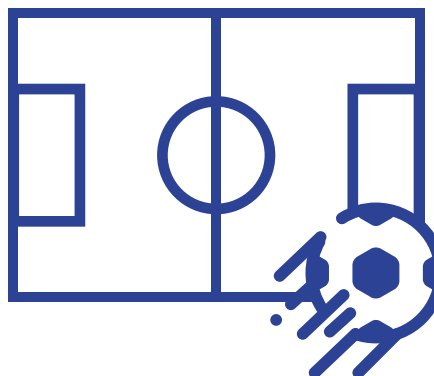
Mal um den Äquator – diese Strecke legten die Münchner*innen beim Stadtradeln 2020 zurück.

13.000

Tonnen Kohlendioxid hat die ökologische Mustersiedlung im Prinz-Eugen-Park langfristig gespeichert.

36

Erhaltungssatzungsgebiete gibt es in München.



250

Fußballfelder – so groß ist der neue Stadtteil Freiham.

Große Projekte und Planungen 2021–22

Sanierungsgebiet

Moosach

16.300 EW, 195 ha

Herberg- / Hochmuttinger Straße



Leichenauer Straße



Botanikum



Südl. Oberwiesenfeld / ehem. Medientorf



Paketposthalle Arnulfstraße



Zschokkestraße



Machtlfinger Straße



Siemens Campus / Hochhaus



Hirmerei



Diamaltgelände



Kirschgelände



Heuglinstraße / Spatzenwinkel



Osterangerstraße



Freiham Nord 2 / 1. Bauabschnitt



Freiham Nord 1



Freiham Süd



Dorniergelände



Lipperheidestraße



Zentrale Bahnflächen Paul-Gerhardt-Allee



Zentrale Bahnflächen Bereich Pasing



Legende

Sanierungsgebiet Ende 2021

Sanierungsgebiet laufend

Untersuchungsgebiet

> 20 ha und/oder > 1.000 WE
< 20 ha und/oder < 1.000 WE

Baurecht vorhanden

Arbeiten
Wohnen

Bauleitplanung im Verfahren

Arbeiten
Wohnen

Sanierungsgebiet

Pasing

3.000 EW, 36 ha

Sanierungsgebiet

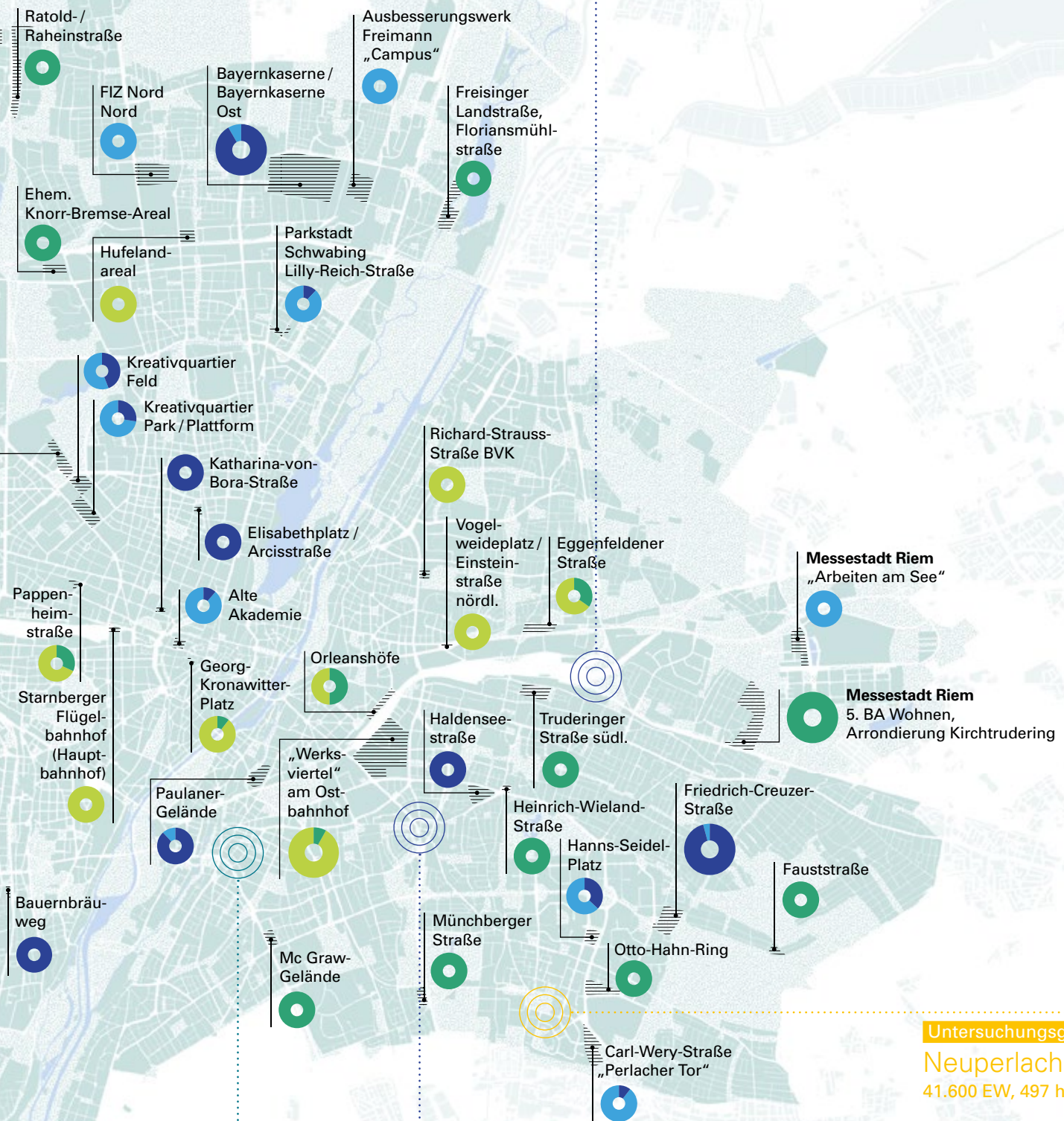
Aubing-Neuaubing-
Westkreuz

25.000 EW, 350 ha

Sanierungsgebiet

Trudering

530 EW, 19,5 ha



Sanierungsgebiet

Ortskern Ramersdorf

300 EW, 13 ha

Sanierungsgebiet

Tegernseer Landstraße / Chiemgaustraße

16.700 EW, 104 ha

Untersuchungsgebiet

Neuperlach

41.600 EW, 497 ha

Impressum

Herausgeberin:
Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Blumenstraße 31
80331 München
muenchen.de/plan

Redaktion:
Petra Fröschl,
Alexandra Weber,
Dominik Hutter

Gestaltung und Grafiken:
Studio Rio, München

Druck:
Ortmaier Druck

Gedruckt auf Papier aus
100% zertifiziertem Holz aus
kontrollierten Quellen

Dezember 2021

Bildnachweis:

Das Werk ist in allen seinen Teilen urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung der Landeshauptstadt München (LHM) unzulässig. – Titel: Michael Nagy, LHM – Seite 2: Michael Nagy, LHM – Seite 4/5: CA Immo – Seite 6/7: Michael Nagy, LHM – Seite 8: Baureferat, LHM – Seite 9: Jonas Nefzger, MGS (oben), LHM (unten) – Seite 10: Munich Urban Colab, Stefan Müller-Naumann – Seite 11: LHM – Seite 12: Herzog & de Meuron – Seite 13: Auer Weber – Seite 14: Studio Wessendorf / Atelier Loidl – Seite 15: LHM – Seite 16: Arge Max Dudler, Hilmer & Sattler und Albrecht, mahl gebhard konzepte (rechts), Raff+Ackermann, moka-studio (links) – Seite 17: rheinflügel severin/bbz landschaftsarchitekten – Seite 18: Michael Nagy, LHM – Seite 19: Benjamin Ganzenmueller, MGS (oben), Adept (unten) – Seite 20/21: Edward Beierle, MGS – Seite 22: Michael Nagy, LHM – Seite 23: LHM (oben, links), Stadtarchiv München (oben, rechts), Karl-Heinz Weber, Behnisch und Partner (unten) – Seite 24: LHM (links), Michael Nagy, LHM (rechts) – Seite 25: Aironautics GbR – Seite 26: LHM – Seite 27: Fabian Norden (oben), Michael Nagy, LHM (unten) – Seite 28-33: Michael Nagy, LHM – Seite 34: LHM (oben), Dobner/Angermann (unten) – Seite 35: Michael Nagy, LHM (oben), LHM (unten) – Seite 36/37: LHM – Seite 38: Markus Julian Mayer, atelier hybride (links), Ossip van Duivenbode, MVRDV (rechts) – Seite 39: LHM – Seite 40: gmp Architekten – Seite 41: Michael Nagy, LHM (oben), Frank Schroth, hirner & riehl architekten und stadtplaner (unten) – Seite 42: LHM – Seite 43: Thomas Rustemeyer – Seite 44: Michael Nagy, LHM – Seite 45: Michael Nagy, LHM (oben links und unten), LHM (oben rechts)



muenchen.de/plan