

Perspektive München

C 2

Schriftenreihe
zur Stadtentwicklung

München kompakt, urban, grün

Neue Wege
der Siedlungsentwicklung



**Landeshauptstadt
München**
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

Impressum

In der Reihe „Schriftenreihe zur Stadtentwicklung“ des Referats für Stadtplanung und Bauordnung erscheinen Gutachten, Studien und sonstige fachliche Ausarbeitungen im Rahmen der „Perspektive München“.

Herausgeber:
Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung HA I
Blumenstraße 31
80331 München
Tel.: 089/233-22572
Fax: 089/233-7151

Juni 1995
1. Auflage

Wissenschaftliche Erarbeitung:
Planungsgruppe 504
München
Dierk Brandt und Gabriele Heller
Haase & Söhmisch
Freising
Martin Karlstetter und Rüdiger Haase

Fachliche Betreuung:
Erhard Thiel HA I / 41, Planungsreferat

Gestaltung:
Büro für Gestaltung
Prof. Eberhard Stauß,
München
Ursula Wangler
Veronika Wucher

Layout, Satz und Herstellung:
ökom
Gesellschaft für ökologische Kommunikation
München

Druck:
Druckerei Gotteswinter, München

gedruckt auf Recyclingpapier aus Frischpapierabfällen, chlorfrei
Umschlag auf 50% Recyclingpapier, chlorfrei

München kompakt, urban, grün

Neue Wege der Siedlungsentwicklung

Kurzfassung der Studien:

Grundlagen für ein Dichte-Modell München

Planungsgruppe 504

Bearbeitung:

Dierk Brandt, Gabriele Heller

München, März 1994

Landschaft in der Stadt

Haase & Söhmisch

Bearbeitung:

Martin Karlstetter, Rüdiger Haase

Freising, Januar 1994

im Auftrag der Landeshauptstadt München,



**Landeshauptstadt
München**

Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

Vorwort



Liebe Leserinnen und Leser,

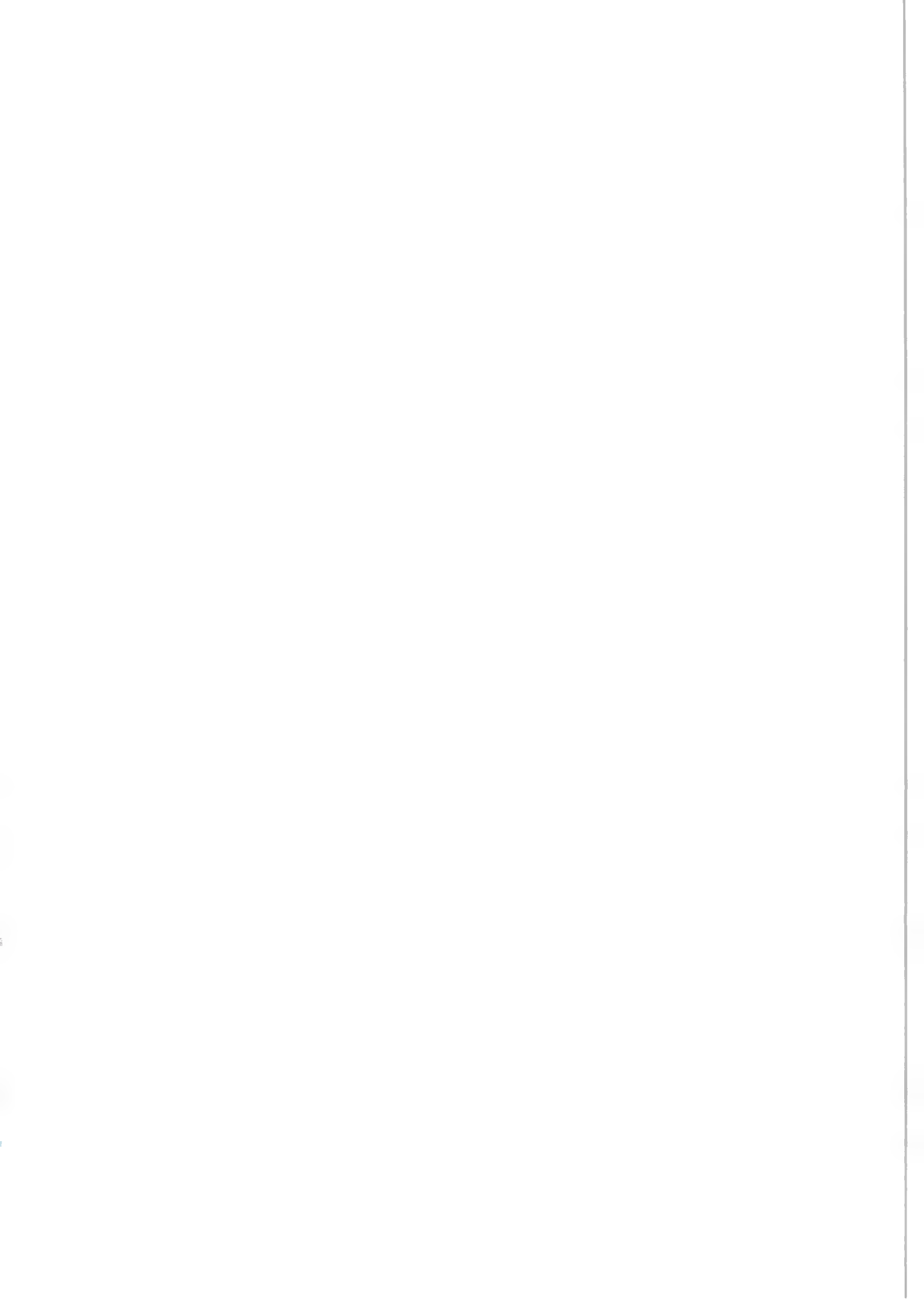
im Rahmen der Diskussion der neuen Stadtentwicklungskonzeption „Perspektive München“ erscheint beim Planungsreferat eine Anzahl von Arbeitsberichten zu den Themenfeldern

- Perspektiven für den Wirtschaftsstandort
- Perspektiven für den Sozialraum Stadt
- Perspektiven für die räumliche Entwicklung und
- Perspektiven für die Region

Die vorliegende Schrift befaßt sich mit neuen Wegen der Siedlungsentwicklung in München. Sie wurde dem Stadtrat der Landeshauptstadt München am 26.04.1995 vorgelegt.

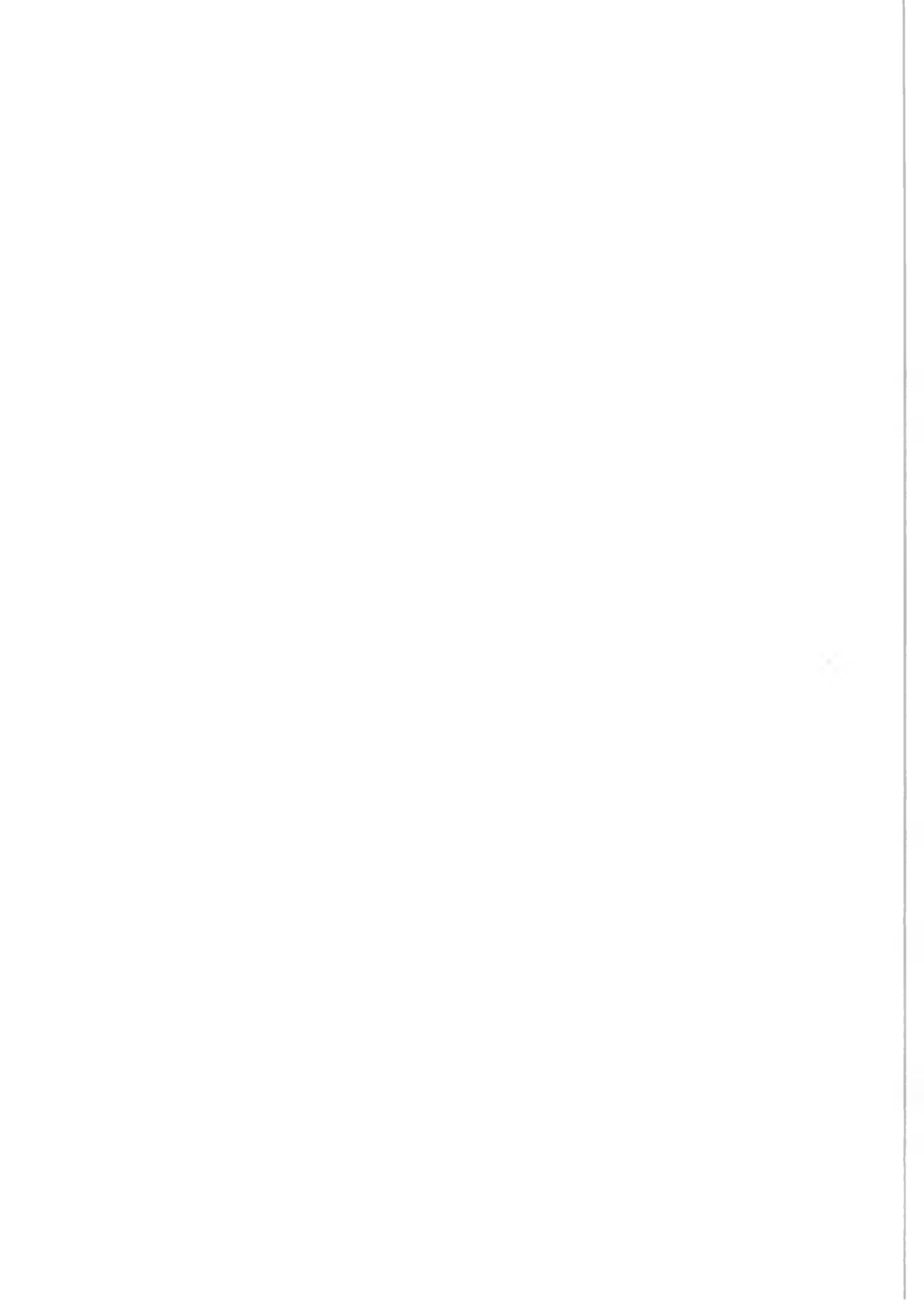
Eine Zusammenfassung der wesentlichen Aussagen finden Sie im Anschluß an dieses Vorwort auf den gekennzeichneten Seiten. Ich bedanke mich für Ihr Interesse und hoffe, daß auch für Sie diese Veröffentlichung einen guten weiteren Beitrag zu einer intensiven und sachlichen Diskussion zur „Perspektive München“ darstellt.

Christiane Thalgott
Stadtbaurätin



Inhalt

1	Wozu ein neues Leitbild für die künftige Siedlungsentwicklung in München?	7
2	Wachstumsschmerzen	9
	2.1 Wachstumsdimensionen	9
	2.2 Wachstumsschmerzen	9
	2.3 Wachstumsgrenzen	13
3	Wachstumsalternativen	19
	3.1 Entwicklungsszenarien	19
	3.2 Vergleichende Bewertung	21
	3.3 Zusammenfassende Wertung	34
4	Wachstumsschancen	40
	4.1. Prinzipien vorsorgender Siedlungsentwicklung	40
	4.1.1 München kompakt	44
	4.1.2 München urban	49
	4.1.3 München grün	53
	4.2 Die räumliche Ausprägung der Siedlungsstrategie kompakt - urban - grün – ausgewählte Beispiele	66
5	Offene Fragen	75
	Ausgewählte Literatur	77



Wozu ein neues Leitbild für die künftige Siedlungsentwicklung in München?

1

München stößt an seine Grenzen. Flächenknappheit, Wohnungsnot, "neue Armut", Abwanderung von Gewerbebetrieben, „München braucht Hochhäuser“, hohe Lebenshaltungskosten, verstopfte Straßen, überlastete S-Bahnrohre, hohe Umweltbelastungen, die unsichere Zukunft des MVV, leere Kassen im kommunalen Haushalt - Schlagworte, die in der aktuellen Diskussion um die Stadtentwicklung häufig genannt werden.

Die Themen sind nicht neu, sie alle sind Folgen des monozentrisch ausgeprägten Wachstumsprozesses im Ballungsraum München. Allerdings werden sie seit Ende der 80er Jahre von einem tiefgreifenden Strukturwandel überlagert, dem Politik, Wirtschaft, Bevölkerungsentwicklung und soziales Leben unterliegen. So müssen z.B. Stadt und Umland, laut mehrerer Prognosen in den kommenden 10-15 Jahren mit erheblichen Bevölkerungszuwächsen rechnen - wie ist das zu bewältigen? Neue Anforderungen an die Stadtentwicklung erwachsen darüber hinaus aus den immer größer werdenden ökologischen Problemen. Dabei trägt die Großstadt nicht nur Verantwortung für die lokale Umweltsituation, sondern zunehmend auch für die globalen ökologischen Probleme, die in hohem Maße durch die Lebens- und Wirtschaftsweisen der Industrieländer bedingt sind. Die alten Rezepte der Stadtpolitik reichen alleine nicht mehr aus; Kurskorrekturen sind notwendig.

Auf der UNO-Konferenz für Umwelt und Entwicklung 1992 in Rio wurde auch von der Bundesrepublik die Agenda 21 unterzeichnet - ein Handlungsprogramm zur Rettung der Erde im 21. Jahrhundert, das die Staaten weltweit auffordert, den unterschiedlichen Bedingungen und Möglichkeiten entsprechend die notwendigen Schritte zu unternehmen, um die natürlichen Lebensgrundlagen zu sichern und gerechte, demokratische Verhältnisse weiter zu entwickeln.

Die Agenda 21 wendet sich dabei ausdrücklich an die Städte, einen gesellschaftlichen Dialog darüber anzustoßen. Denn in den Städten leben die meisten Menschen, hier ist der Ort, wo die Probleme am drängendsten und am direktesten zu spüren sind, aber auch der Ort, von dem gesellschaftspolitische, ökonomische und kulturelle Entwicklungsimpulse ausgehen, wo die Auseinandersetzung mit der Zukunft stattfindet. Auch München ist angesprochen, seinen Beitrag zu leisten, auch für uns gilt „global denken - lokal handeln.“

München hat hierfür günstige Ausgangsbedingungen. Für eine Millionenstadt haben wir eine hervorragend ausgebaute ÖPNV-Infrastruktur, ein reiches stadtkulturelles Erbe, eine Stadtgestalt mit menschlichem Maß sowie im Vergleich zu anderen Ballungsräumen eine relativ ausgewogene Wirtschaftsstruktur auf hohem Niveau - und München verfügt infolge des Strukturwandels heute wieder über nennenswerte Flächenreserven, wie z.B. die ehemaligen Militär- und Bundesbahnareale. Es wird entscheidend darauf ankommen, wie München künftig mit diesen Potentialen umgeht, wie mit den Flächen gehaushaltet, wie Siedlungswachstum und Verkehr organisiert und ökologische Belange berücksichtigt werden.

Die vorliegende Broschüre möchte die Ergebnisse zweier Gutachten, „Grundlagen für ein Dichtemodell München“ und „Landschaft in der Stadt“, die im Auftrag des Planungsreferates im Jahr 1993 erarbeitet wurden über die Perspektive Münchens, in die öffentliche Diskussion tragen.

Was leisten die Gutachten:

- Analyse der Stadtentwicklung Münchens der vergangenen 20 Jahre. Kritische Auseinandersetzung mit vorliegenden Prognosen und Entwicklungstrends für die kommenden 2 Jahrzehnte
- Entwicklung von Bewertungsmethoden für siedlungsökologische Fragestellungen
- die Suche nach dem „besseren Weg“ angesichts sich verschärfender Probleme der Stadtentwicklung. Mögliche „Zukünfte“ werden in Szenarien dargestellt, und hinsichtlich ihrer Tauglichkeit zur Lösung der drängenden städtischen Probleme sowie zur Entfaltung von dauerhafter Lebensqualität vergleichend bewertet

- für die künftige Entwicklung Münchens wird das Leitbild kompakt-urban-grün empfohlen, zu verstehen als der siedlungsstrukturelle Beitrag der Stadt auf dem Weg hin zu einer vorsorgenden, umwelt- und sozialverträglichen Wirtschafts- und Lebensweise.

Klärungsbedarf drängender Fragen:

Die auf das Stadtgebiet München begrenzten Studien sind ein erster Schritt zur Definition einer zukunftsfähigen Siedlungsweise. In erster Linie wurde also der Umgang mit der Fläche untersucht. Als Grundlage für politische Entscheidungen bzw. die Verwaltungspraxis sind jedoch in weiteren Schritten unbedingt die folgenden Fragen zu ergänzen bzw. zu vertiefen:

- wie sieht das Siedlungsleitbild der Region aus, und inwieweit beeinflusst dies das Leitbild der Stadt München?
- wie kann ein großräumiger ökologischer Ausgleich gewährleistet werden?
- wie können die technischen Infrastrukturen Energie, Wasser/Abwasser, Abfall und insbesondere Verkehr umwelt- und sozialverträglich organisiert werden?
- wie läßt sich das neue Siedlungsleitbild in der Praxis umsetzen und finanzieren?

Wachstumsschmerzen

2.1 Wachstumsdimensionen

Wachstum bisher ...

Die Region München hat sich im Gegensatz zu anderen bundesdeutschen Ballungsräumen aufgrund ihrer spezifischen Mischung harter und weicher Standortfaktoren bislang als resistent gegen rezessionelle Einbrüche erwiesen. Neue High-Tech-Industrien, eine ausgewogene Wirtschaftsstruktur, die breite Forschungs- und Hochschullandschaft, das hohe Qualifikationsniveau der Beschäftigten, der weitreichende Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie das Image von der „Lebensqualität des Südens“ mit attraktiven Landschafts- und Erholungsräumen sind hierfür wesentliche Faktoren – seit Jahrzehnten herrscht nahezu ungebrochenes Wachstum.

Wachstum auch in Zukunft, aber die Rahmenbedingungen ändern sich ...

Nach einer schwierigen Phase infolge der weltweiten Konjunkturkrise wird ab Mitte der 90er Jahre wieder von weiterem Wachstum ausgegangen. Verschiedene Prognosen (wie z.B. ifo-Institut und Landesentwicklungsprogramm Bayern 1994) rechnen im Zeitraum 1990 – 2010 mit insgesamt bis zu 300.000 Einwohnern und 150.000 Arbeitsplätzen zusätzlich für die Region. Das prognostizierte regionale Bevölkerungswachstum entspricht damit dem der letzten 20 Jahre. Um dies zu ermöglichen, wird an den Ballungsraum München die Forderung nach verstärkter Ausweisung von Siedlungsflächen für Wohnen und Arbeiten mit Folgeinfrastruktur, nach baulicher Verdichtung und Umstrukturierung, insbesondere von einigen „pressure-groups“ gestellt. Die künftige Sicherung des Wohlstands scheint zunächst zwingend an weiteres Siedlungswachstum gebunden zu sein.

Im internationalen Wettbewerb der Ballungsräume um hochqualifizierte Arbeitskräfte ist die jeweilige urbane Lebensqualität entscheidend. Die gegenwärtigen politischen, ökonomischen und demographischen Entwicklungen werden diesen Wettbewerb weiter verschärfen: Überalterung und Geburtenrückgang der deutschen Bevölkerung, gesellschaftlicher Umbruch im Osten, Öffnung der EG-Binnengrenzen, fortschreitende internationale Arbeitsteilung, verstärkter Zuzug ausländischer Bevölkerung bei steigender Wohnraumnachfrage, zunehmende Mobilität und Belastung durch den Verkehr sowie zunehmende soziale Spannungen vergrößern die Widersprüche in der Stadtgesellschaft und lassen die Lebensqualität sinken, wenn dem nicht gegengesteuert wird.

2.2 Wachstumsschmerzen – die andere Seite der Medaille ...

Ausmaß und Art der Wachstums- und Konzentrationsprozesse in München haben der Stadt bereits eine Vielzahl spürbarer Schmerzen zugefügt. Diese drohen sich aufgrund des anhaltenden gesellschaftlichen Strukturwandels bei Verfestigung der monozentrischen Siedlungsstruktur der Region München künftig zu verschärfen:

- Angespannte Wohnungssituation
- Zunahme der Wirtschaftsstandortkonkurrenzen
- Soziale Polarisierung
- Belastung Auto
- Zu wenig Grün
- Ökologische Folgen der „modernen“ städtischen Lebens- und Wirtschaftsweise

Angespannte Wohnungssituation

Trotz umfangreicher Wohnungsbaumaßnahmen der vergangenen Jahre bleibt Wohnungsnot ein Dauerthema für die Stadt München. Wohnungsnot ist jedoch kein allgemeines, sondern ein **spezifisches Problem des unteren sozialen Drittels** der städtischen Bevölkerung. Wohnungsnot heißt in erster Linie **mangelnde Versorgung mit preiswertem Wohnraum**.

Das Spitzenniveau der Münchner Mieten, der fortschreitende Verlust an preiswertem Wohnraum, die prognostizierte starke Bevölkerungszuwanderung sowie die weiter anwachsenden individuellen Wohnraumansprüche von Oberschicht und Mittelstand werden die **Konkurrenz um preisgünstigen Wohnraum in Zukunft weiter verschärfen** und die Schere zwischen arm und reich weiter öffnen lassen. Die Tendenzen zur Konzentration der sozial schwächeren Bevölkerungsgruppen in unattraktiven Wohnlagen, wie z.B. in Großsiedlungen der 60er und 70er Jahre, mit all ihrem bekannten sozialen Sprengstoff verstärken sich.

Zunahme der Wirtschaftsstandortkonkurrenzen

München gehört zu den prosperierenden Ballungsräumen in Europa, selbst wenn die weltweite Konjunkturkrise seit Beginn der 90er Jahre auch hier spürbar geworden ist. Entscheidende Faktoren sind

- das hohe Qualifikationsniveau der Arbeitskräfte,
- die fortgeschrittene Tertiärisierung (technik- und wissensorientiert mit industrieller Basis),

- ein hohes Produktivitätsniveau,
- ein vielfältiger Branchenmix bei hohem Anteil von Klein- und Mittelbetrieben sowie
- die Konzentration von High-Tech-Industrien.

Im Zuge des derzeit stattfindenden Strukturwandels sind jedoch bestimmte Standortvorteile zunehmend gefährdet. Fortschreitende internationale Arbeitsteilung, Tertiärisierung, Rationalisierung und Deindustrialisierung gehen bei hohen Boden-, Miet- und Pachtpreisen mit Verdrängung von unrentablen Nutzungen, in erster Linie beim produzierenden Gewerbe einher, mit der Folge von z.B. Versorgungsengpässen bei Handwerk, Reparatur und einfachen Dienstleistungen. Gleichzeitig wird der Ausländeranteil und somit der Anteil der Erwerbsbevölkerung mit einer dem Arbeitsmarkt nicht angepaßten beruflichen Qualifikation infolge der Zuwanderung aus Osteuropa vermutlich erheblich ansteigen. Spaltung des Arbeitsmarktes, Entwertung vorhandener Qualifikationen, Anstieg struktureller (Dauer-) Arbeitslosigkeit bei strukturellem Arbeitskräftemangel, wachsende Sozialhilfekosten sowie zunehmende soziale Spannungen - insbesondere innerhalb des anwachsenden „Unteren Drittels“ - sind die Konsequenzen des wirtschaftlichen Strukturwandels. Erhebliche Brisanz liegt darüberhinaus in den Konversionsanforderungen an die Rüstungsindustrie, die in München bislang einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor darstellte.

Soziale Polarisierung

Der städtische Wachstumsprozeß führte in Verbindung mit volkswirtschaftlichen und politischen Entwicklungstendenzen zu einer deutlichen Verschärfung sozialer Probleme. Die Stadt sieht sich bereits heute mit einer zunehmenden Überalterung, Verarmung von

Teilen der Bevölkerung, mit steigenden Ausländerquoten und struktureller Arbeitslosigkeit sowie in der Folge mit sozialen Spannungen, Verdrängungs- und Abgrenzungsprozessen konfrontiert.

Zu den größten Herausforderungen der künftigen Stadtpolitik gehört die Bewältigung der sozialen Krise. Die wachsende Disparität der Lebensbedingungen innerhalb der Stadt kommt sowohl in der Wohnraum-, Arbeitsplatz- und Freiflächenversorgung als auch in der ungleichen Verteilung der Umweltbelastungen zum Ausdruck, dies trifft - und das ist neu - zunehmend auch „Normalbürger“. Der Mangel an sozialer Mischung in den Stadtquartieren und die einseitige Prägung des Stadtbildes durch einkommensstarke Gruppen führen zu einem Verlust an Vielfalt und Urbanität. Über Siedlungs- und Flächenpolitik läßt sich diesen Tendenzen nur begrenzt gegensteuern. Städtebauliche Prinzipien wie Erhalt von preiswertem Wohnraum, Offenhalten von Nischen für Selbsthilfe und informelle Arbeit, Förderungsprioritäten für soziale Problemgebiete sind umzusetzen. Sie bedürfen der Begleitung durch gesellschaftspolitische Abfederungsstrategien.

Belastung Auto

Besonders eng verzahnt mit der Siedlungs politik ist die Verkehrspolitik. Das Auto hat die heutige (Zer-) Siedlungsstruktur und Wirtschaftsweise erst möglich gemacht. Die Konzentration von Arbeitsplätzen, Versorgungs- und Freizeitmöglichkeiten in München bei Zunahme des Wohnens im Umland „erzwingt“ Mobilität.

Der Autoverkehr hat sich mittlerweile zu einem der größten Probleme des Ballungsraums München mit Auswirkungen auf nahezu alle Teilbereiche städtischen Lebens entwickelt: Zunehmende Überlastungerscheinungen bewirken die wachsende Selbstlähmung des städtischen Individualverkehrs. Die verkehrsbedingten Schad-

stoffemissionen und Lärmbelastigungen haben vielerorts die Grenze des Erträglichen überschritten. Hinzu kommen wachsender Energie- und Flächenverbrauch durch ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr, Einschränkung der Nutzbarkeit von Grünflächen sowie Verlust der Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen. Leben, Gesundheit und urbane Lebensqualität sind zunehmend gefährdet. Der Finanzierungsaufwand für Neubau und Unterhalt der notwendigen Infrastruktur sowie für Folgelasten des Straßenverkehrs ist bislang ständig gestiegen.

Der größte Teil des Verkehrsaufkommens ist Nahverkehr und kann dementsprechend durch die regionale Siedlungs- und Verkehrspolitik mit eindeutiger Priorität auf einen attraktiven Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, Füße) beeinflusst werden. München kann ein leistungsfähiges ÖPNV-System anbieten, wenn auch die Mängel, wie fehlende Tangentialverbindungen bzw. Ringschlüsse im U-/S-Bahnnetz und eine überlastete Stammstrecke zwischen Laim und Ostbahnhof infolge der sternförmigen Bündelung der S-Bahnstränge zu beheben sind. Dessen Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Autoverkehr droht sich jedoch in Zukunft zu verschlechtern: der Öffentliche Verkehr wird teurer werden und an Kunden verlieren, wenn nicht auch im Autoverkehr - entsprechend seiner tatsächlichen Kosten - die Preise steigen und gleichzeitig Autoverkehrsanteile drastisch gemindert werden.

Zu wenig Grün

München ist bereits jetzt eine der am schlechtesten mit Freiflächen ausgestatteten Großstädte Deutschlands. Eine wachsende Bevölkerung mit immer höheren Freiraumanprüchen – Stichwort „Freizeitgesellschaft“ – , der gleichzeitig zunehmende Flächenverbrauch sowie Verluste der Erholungseignung vieler Teilflächen ließen die Schere zwischen Angebot und Nachfrage immer weiter öffnen. Neben einer unzureichenden Flächenausstattung sind in vielen Stadtbereichen insbesondere auch qualitative Defizite zu beklagen. Viele Grünflächen sind mangelhaft gestaltet und mit Erholungsinfrastruktur unzureichend ausgestattet, sind stark durch angrenzenden Straßenverkehr belastet und in ihrer Zugänglichkeit eingeschränkt.

Im Zuge der monozentrischen Stadtentwicklung und Funktionstrennung haben sich z.T. extreme Ungleichgewichte in der Freiraumversorgung zwischen verschiedenen Quartieren herausgebildet. In manchen Siedlungsbereichen fehlen nutzbare Freiflächen auf Quartiersebene völlig, was insbesondere bedürftige und wenig mobile Bevölkerungsgruppen benachteiligt.

Die Entwicklung der städtischen Freiflächenpolitik in den letzten Jahren von einer rein reaktiven zu einer vorsorgenden Strategie zeigt erste Erfolge, konnte die allgemeine Tendenz bislang jedoch nicht umkehren.

Die ökologischen Folgen der „modernen“ städtischen Lebens- und Wirtschaftsweise

Die Stadtentwicklung der letzten Jahrzehnte ließ die **Belastungen der natürlichen Lebensgrundlagen** Boden, Wasser, Luft, Pflanzen und Tiere zu bedenklichen Dimensionen anwachsen. Das v.a. innerhalb der letzten zwei Jahrzehnte deutlich gesteigerte Engagement für Umwelt- und Naturschutz zeigte in Teilbereichen Wirkung. Die meisten Erfolge wurden jedoch durch die allgemeine Belastungszunahme überkompensiert.

Das Ausmaß der ökologischen Krise war keineswegs zwangsläufige Folge einer wachsenden Bevölkerungsdichte. Die Ursachen sind vielmehr in der **ressourcenvergeudenden Wirtschaftsweise, den Konsumansprüchen und Leitbildern** der Nachkriegszeit zu suchen, die sich in Siedlungsentwicklung und Städtebau widerspiegeln.

Beispiele hierfür sind:

Eine Siedlungs- und Bauweise mit zu hohem Flächenverbrauch, Versiegelungsgrad und mangelnder Orientierung an standörtlichen ökologischen Empfindlichkeiten sowie an Erfordernissen effizienter Energie- und Flächennutzung.

Belastung und Inanspruchnahme ökologischer Ausgleichsflächen, starker Rückgang von naturnahen Flächen und Artenvorkommen im Stadtgebiet, stark eingeschränkte Grundwasserneubildung in hochversiegelten Bereichen, Schadstoffbelastung des Grundwassers infolge des geringen Flurabstandes und durchlässiger Schotterböden, behinderter Luftaustausch durch Verbauung von Frischluftschneisen und innerstädtischen klimatischen Ausgleichsflächen, zu hohe

Schadstoffbelastungen der Luft durch Zusammenwirken von Emissionen des Kfz-Verkehrs und Inversionshäufigkeit...

Folgen sind neben der zunehmenden Belastung der Gesundheit ein voranschreitender Verlust urbaner Wohn- und Lebensqualität und somit zumindest langfristig eine **Verringerung der Attraktivität und ökonomischen Leistungsfähigkeit**. Die wachsenden Umweltbelastungen bergen mehr und mehr auch **sozialen Konfliktstoff**, zumal sie zum Großteil auffallend ungleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt sind und sozial schwächere Bevölkerungsgruppen besonders stark treffen. Aufgrund zunehmender **Exporte der stadtgemachten Umweltbelastungen** wird die ökologische Krise der Stadt zusehends zu einem politischen Problem mit regionaler bzw. überregionaler Dimension – von wachsenden Müllbergen über Waldsterben bis hin zur Klimaproblematik.

2.3 Wachstumsgrenzen

In der öffentlichen Diskussion wird aus den eben beschriebenen Problemen häufig die konsequente Ablehnung weiterer baulicher Entwicklung innerhalb der Stadt abgeleitet: München habe seine Wachstumsgrenzen nach innen wie außen erreicht bzw. sogar überschritten. München sei bereits zu „dicht“.

Diese Einschätzung geht davon aus, daß alle gegenwärtig spürbaren Wachstumsschmerzen zwangsläufig mit der erreichten Dimension des Siedlungswachstums verbunden sind und alle weiteren Entwicklungsmaßnahmen ebenso zwangsläufig mit entsprechend höheren Belastungen einhergehen müssen. Dabei wird jedoch übersehen, daß eine Vielzahl der aktuellen sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Probleme nicht ausschließlich durch die Quantität, sondern auch durch

die Qualität des Siedlungswachstums bestimmt werden. D.h. daß grundsätzlich viele „Altlasten“ verfehlter Entwicklung in gewissem Umfang sanierbar und neue Belastungen im Zuge weiterer Siedlungsentwicklung vermeidbar oder zumindest einschränkbar sind.

Diese Sichtweise macht deutlich, daß mit Ausnahme der Innenstadt und den gründerzeitlichen Innenstadtrandgebieten mit baulichen Dichten (GFZ zwischen 2,0 und 4,0) weit über den heute geltenden Richtwerten der Baunutzungsverordnung durchaus noch Potentiale für weitere Siedlungsentwicklung innerhalb Münchens bestehen.

Jegliche weitere Entwicklung setzt allerdings die konsequente Vermeidung der **städtbaulichen Fehlentwicklungen der Nachkriegszeit**, der monozentrischen Ausprägung der Siedlungsentwicklung bei gleichzeitig fortschreitender Suburbanisierung, der Priorisierung des Autoverkehrs sowie der weitgehenden Entmischung von Funktionen voraus.

Monozentrische Siedlungsentwicklung

Die überwiegend monozentrisch orientierte Siedlungsentwicklung Münchens führte einerseits zu einer Überlastung der City und des Innestadtrandbereiches: Folgen waren bei hohen Boden-, Miet- und Pachtpreisen insbesondere eine übermäßige Konzentration der Funktion Arbeiten auf Kosten der Wohnnutzung, Verdrängung unrentabler Nutzungen, starker Freiflächenmangel, hohe Verkehrsbelastung sowie vielfältige ökologische Probleme (starke Versiegelung, hohe Luft- und Lärmbelastung).

Andererseits bedingte diese Siedlungsstrategie eine zunehmende Zersiedelung des Stadtrandes und des Umlandes.

Suburbanisierung

Der Prozeß der Suburbanisierung des Münchner Umlandes, begleitet von einem immensen Straßenausbau, setzte verstärkt in den 60er Jahren ein. Die in den 70er Jahren beginnende Regional- und Landesplanung (Leitbild punktachiales Siedlungsmodell) und die Einrichtung des sternförmig auf die Münchner Innenstadt orientierten U-/S-Bahnsystems konnten die flächenhafte Expansion nicht verhindern.

Seit 1970 hat die Region um insgesamt etwa 270.000 Einwohner zugenommen. Dieses Bevölkerungswachstum trug jedoch das Umland allein, während die Kernstadt München ihren Bevölkerungshöchststand von 1972 nach großen Wanderungsverlusten erst 1992 nahezu wieder erreicht hat.

In den 80er Jahren wurde auch in der Stadt München in erheblichem Umfang gebaut, durchschnittlich 1,5 Mio qm BGF/Jahr – das entspricht einem Verbrauch von etwa 130 ha Siedlungsfläche pro Jahr.

Der wirtschaftliche Strukturwandel mit fortschreitender Deindustrialisierung und Tertiärisierung hat wesentlich zu einer verstärkten Verlagerung von Betrieben des traditionellen klein- und mittelständischen produzierenden Gewerbes in das Umland beigetragen.

In München findet im Wohnungs- und Gewerbesektor ein harter Verdrängungsprozeß der finanziell Schwächeren statt, im Umland dafür eine zunehmende Zersiedelung aufgrund struktureller Bedingungen ungeeigneter Räume. Wenn siedlungspolitisch kein anderer Weg eingeschlagen wird, so wird sich die Situation noch verschärfen. In den Flächennutzungsplänen der Umlandgemeinden liegen beispielsweise 55% der Wohnbauflächenpotentiale und 58% der gewerblichen Bauflächenpotentiale außerhalb des 1.000 m-Radius einer S-Bahnstation. Die Wirtschafts- und Lebensweise, die Auto-Gesellschaft, der Traum vom eigenen Häuschen, der Bodenmarkt, ein nur schwach ausgeprägtes regionales Siedlungsleitbild sowie eine ebenso schwache Instrumentierung sind die Ursachen. Hinzu kommen politisch bedingte Interessenkonflikte zwischen Stadt

und Umlandgemeinden bzw. zwischen den Umlandgemeinden, die zu gegenseitigen Blockaden führen, wenn es z.B. um Kosten- oder Einnahmeverteilung oder auch um Infrastrukturstandorte und Ausweisung von Wohn- und Gewerbeflächen geht. Eine immer mehr auf ländliche Räume übergreifende Zersiedelung der Region, abseits der geeigneten Zentren, ist das Ergebnis.

Nutzungsentmischung

Das umfangreiche Siedlungswachstum der vergangenen Jahrzehnte war, großräumig betrachtet, mit starken Entmischungstendenzen verbunden. Das räumliche Auseinanderücken verschiedener Nutzungen hat sich nach dem 2. Weltkrieg stetig fortgesetzt. Dies einerseits infolge gesellschaftlich getragener Leitbilder, wie das Wohnen im Grünen, steigende persönliche Wohnraumansprüche oder „freie Fahrt für freie Bürger“, andererseits durch die Planung, die auf eine stärkere Trennung der Nutzungen zielte sowie nicht zuletzt aufgrund von Marktmechanismen, die die Trennung der Nutzungen durch den ökonomischen Zusammenhang zwischen Lage, Ertragsersparnis und Nutzungsmöglichkeit förderte.

Die Entwicklung der einzelnen Nutzungen im Stadtgebiet ist gekennzeichnet durch eine starke Konzentration und überproportionale Zunahme von Flächen der öffentlichen und privaten Verwaltung im inneren Stadtbereich sowie einen überdurchschnittlichen Zuwachs von Wohnungsneubau und gewerblichen Bauvorhaben im äußeren Stadtbereich, wo Versorgung und Erschließung mit hohem Aufwand neu geschaffen werden mußten.

Das Resultat des Nachkriegssiedlungswesens in diesen Stadtrandgebieten sowie im Umland kann nicht als Beitrag für einen zukunftsorientierten Städtebau gesehen werden hinsichtlich









- der Gestaltungsqualität und Maßstäblichkeit,
- siedlungsökologischer Ansprüche an Ressourcenschonung,
- urbaner Strukturen, Mischung, Vielfalt, Flexibilität,
- Orientierung der Bewohner an ausreichend ausgestattete Zentren,
- der Zwangsmobilität mit dem Auto und einer allgemeinen Zerstörung der Städte und Dörfer durch das Auto.

Ökologische und soziale Problematik birgt v.a. das Ungleichgewicht zwischen Arbeiten in München und Wohnen im Umland in sich. In der Region lebten 1992 2,34 Mio Menschen, in der Stadt München 1,32 Mio. In der Region arbeiteten 1992 1,35 Mio Menschen, 900.000, das sind 67% davon, in der Kernstadt. München ist also Arbeitsplatzschwerpunkt für die Region, gewohnt wird mehr im Umland. Fortschreitende Tertiärisierung, die Verdrängung von Wohnnutzung durch Büros und hierbei die Realisierung höherer baulicher Dichten haben das Verhältnis von Wohnen zu Arbeiten in der Kernstadt noch ungünstiger gemacht. Drastisch gestiegene Pendlerzahlen, wachsende Verkehrsbelastungen sind u.a. die Konsequenz.

Durchschnittliche Block – GFZ 1993

Ermittelt aus der Blockfläche und BGF insgesamt
ohne Tiefgaragen

GFZ-Gruppen

-  bis 0,09
-  0,09 – 0,30
-  0,31 – 0,60
-  0,61 – 1,20
-  1,21 – 2,00
-  2,01 – 3,00
-  3,01 – 4,00
-  über 4,00

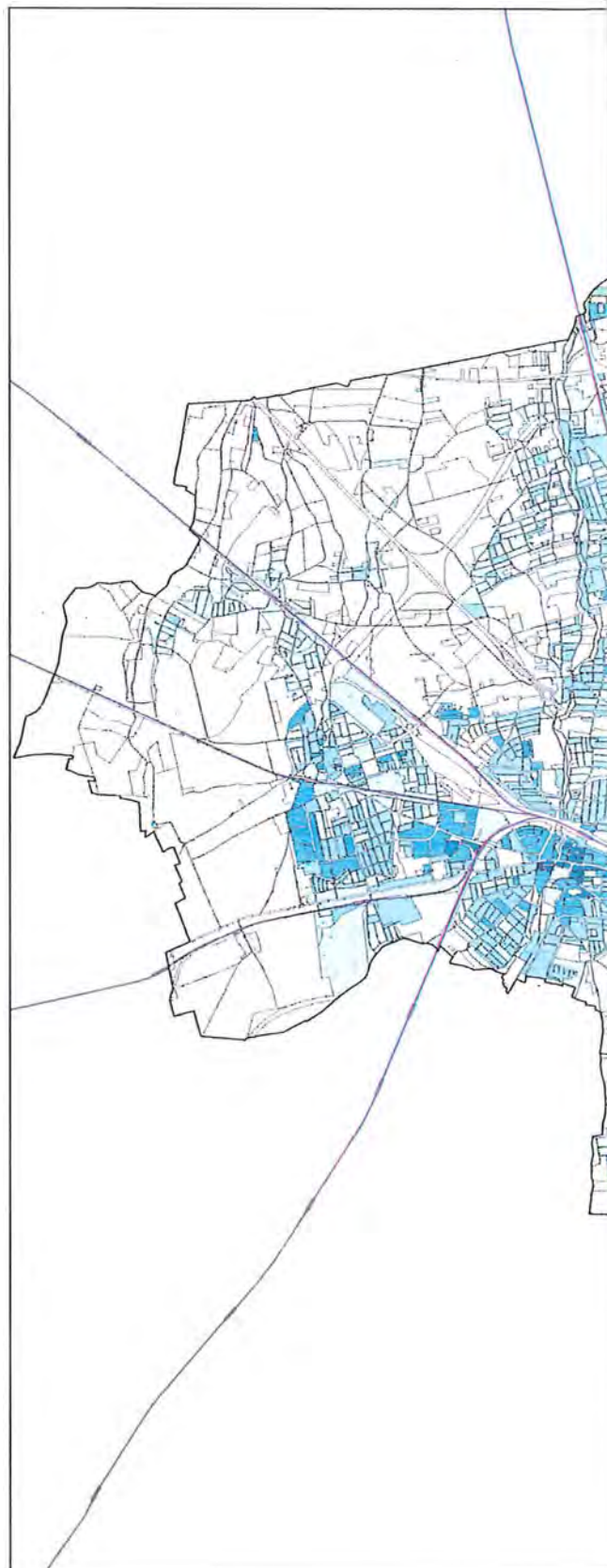
Datengrundlage:
Vorläufige Gebäudedatei 1993
Blockflächen aus Blockdatei 1992

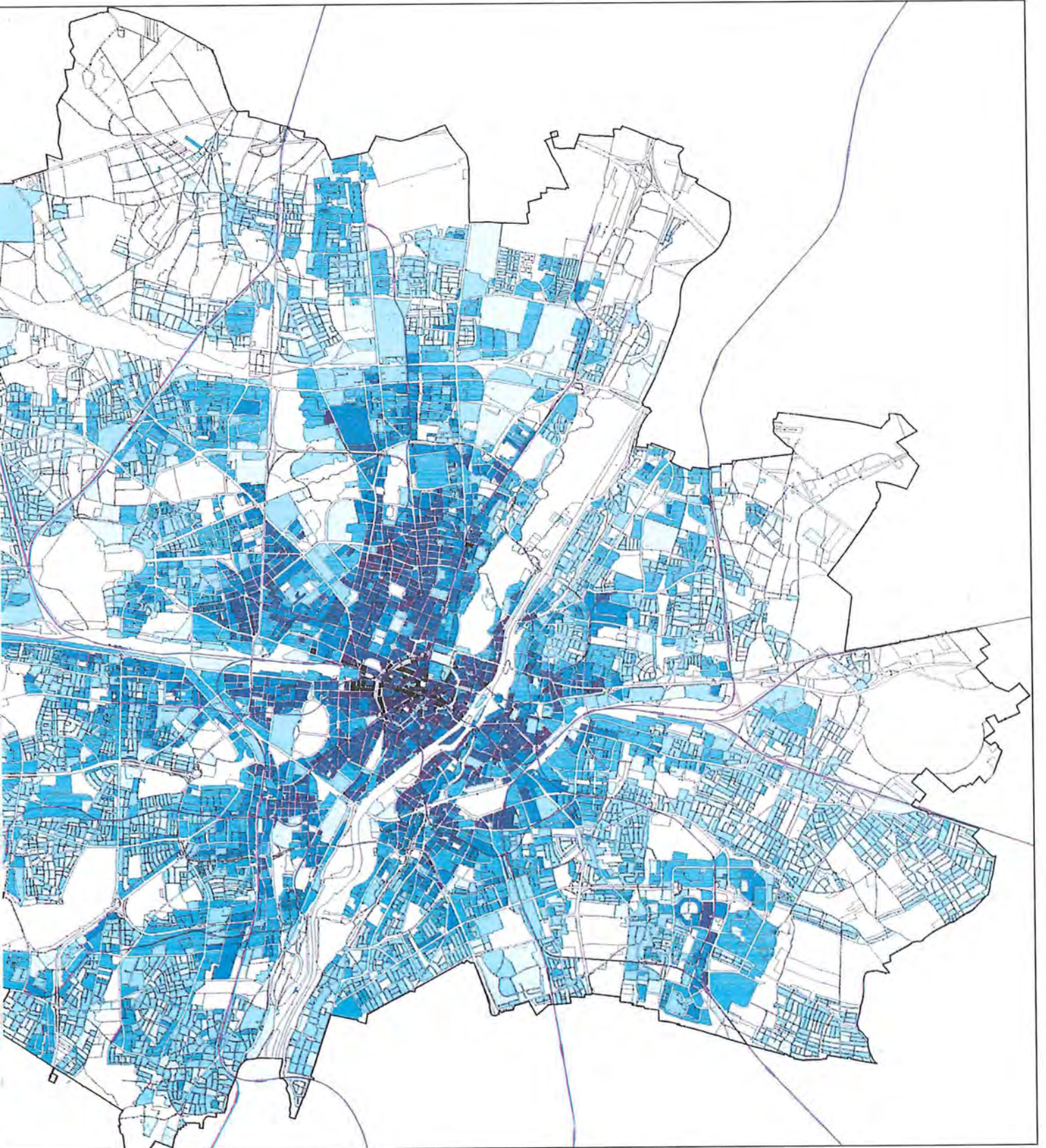
Bearbeitung:
HA I/12 Le März 1995

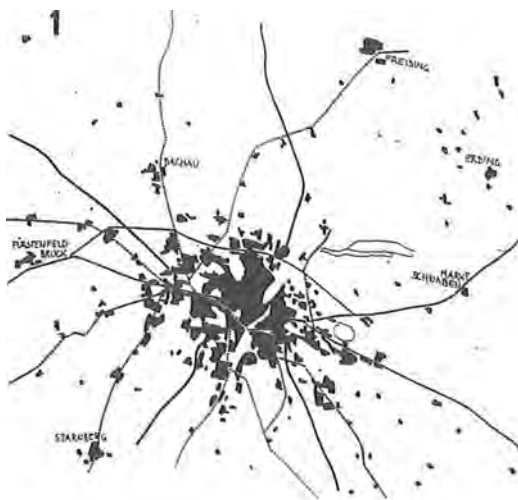


0 500 1000 1500 2000 2500 3000 3500 4000 Meter

Landeshauptstadt München
Planungsreferat HA/I



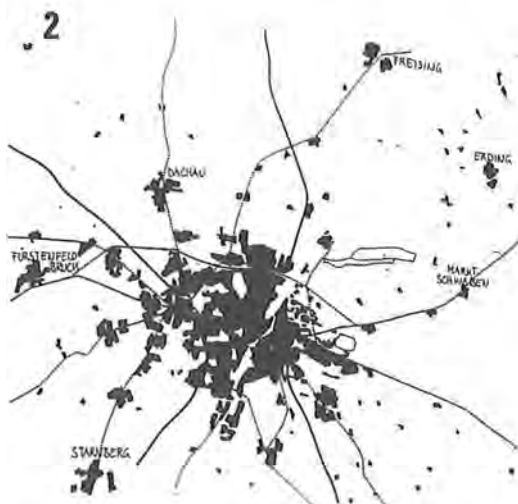




Stufen des Siedlungswachstums

Bis 1948

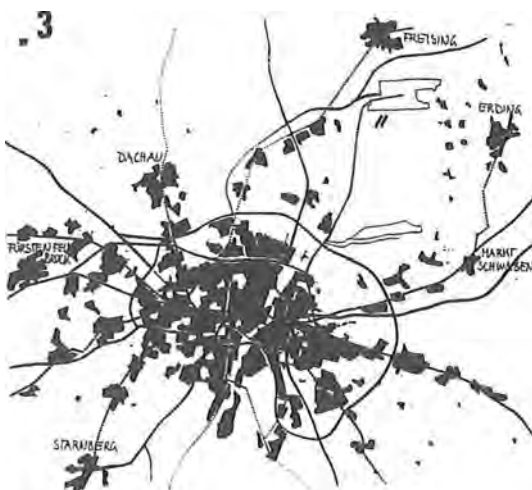
Monozentrisch mit Radialen und Satelliten. Hohe bauliche Dichten und gemischte Nutzung im Innenbereich, Staffelbauordnung. Eisenbahntrassen wie heute; Mobilität orientiert auf Eisenbahn, Tram, Füße.



1948 bis 1972

Wiederaufbau, überproportionales Wachstum der Kernstadt. Verdichtung und Aufwertung der City, Ausbau der monozentrischen Struktur. Standardverluste in den Innenstadtrandgebieten (INRA); Siedlungstätigkeit orientiert auf Neubausiedlungen in den äußeren Stadtrandgebieten (AURA).

Leitbilder: Großwohnsiedlungen auf der „grünen Wiese“ und das Eigenheim mit Garten. Mobilität orientiert auf das Auto, Ausbau des Straßennetzes, z.B. Mittlerer Ring, Konzeption und Beginn der Einrichtung des U-/S-Bahnsystems.



1972 bis heute

Weiterer Ausbau der monozentrischen Stadt und Regionalstruktur, Arbeitsplatz- und Konsumzentrum City, Aufwertung der INRA-Gebiete. Gleichzeitig Zersiedelung der Region. Siedlungstätigkeit als Spiegel der Marktkräfte (Wachstums- bzw. Nachfragedruck). In den 80er Jahren Einwohnerzuwächse allein im Umland. Die Kernstadt bleibt Arbeitsschwerpunkt bei zunehmender Ausdehnung auf „Speckgürtel“. Mobilität: Konkurrenz Auto – ÖPNV; Parallelausbau MIV (Ringe und Radialen) und ÖPNV (U-Bahn bei Abbau der Tram, Einrichtung der S-Bahn auf Eisenbahnnetz). Nach wie vor Vorrang Auto; steigendes Auto-Pendleraufkommen trotz gut ausgebautem U- und S-Bahnnetz.

Quelle: Grundlagen für ein Dichtemodell - München, Planungsgruppe 504, München, März 1994

Wachstumsalternativen

3.1 Entwicklungsszenarien

Um die Zielfindung für sozial- und umweltverträgliche Wege der Siedlungsentwicklung zu erleichtern, wurden vier „Zukünfte“ entworfen und gegenübergestellt. Diese stehen für aktuell diskutierte siedlungspolitische Strategien. Mit Prognosen über die reale Siedlungsentwicklung haben sie jedoch nichts zu tun. Es handelt sich vielmehr um idealtypisch konstruierte alternative Organisationsformen des Siedlungswachstums in München, anhand derer die Konsequenzen der Entscheidung für die eine oder andere künftige Siedlungsstrategie deutlich werden sollen. Insofern darf z.B. Szenario 1 nicht als Fortschreibung des tatsächlichen Planungs- und Verwaltungshandelns der letzten Jahre mißverstanden werden. Der Schwerpunkt der Untersuchung lag auftragsgemäß bei Entscheidungsspielräumen der Stadt München. Regionale Aspekte konnten nur am Rande berücksichtigt werden. Folgende **Szenarien** wurden entwickelt und bewertet:

- Szenario 1: München weiter wie bisher
- Szenario 2: München kompakt - urban - grün
- Szenario 3: Nullwachstum München - Entwicklung entlang der Punkte / Achsen
- Szenario 4: Expansion und Auslese - Entlastungsbandstadt

Szenario 1: München weiter wie bisher

Die Stadt München baut ihren Status als hochqualifiziertes Arbeitsplatzzentrum in der Region aus. Im Wettbewerb der Ballungsräume ist der Wirtschaftsstandort München weiterhin maßgeblich durch die Kernstadt geprägt. Das Umland übernimmt schwerpunktmäßig Erholungs- und ökologische Ausgleichsfunktion. Die **Siedlungsentwicklung bleibt monozentrisch** ausgerichtet. Die

Stadt wächst weiter in die Breite. Die **Zersiedlung des ländlichen Raumes** schreitet fort.

Die **bisherigen Wohnungsbau- und damit auch Einwohnerdichten** werden fortgeschrieben, dagegen werden aufgrund des anhaltenden wirtschaftlichen Strukturwandels höhere Arbeitsplatzdichten realisiert.

Die **städtischen Hauptfunktionen** werden weiterhin **getrennt in Wohngebieten und Arbeitsstandorten entwickelt**. In der Bilanz der künftigen Siedlungstätigkeit beträgt das Verhältnis Wohnen (Einwohner) zu Arbeiten (Arbeitsplätze) wie bisher ca. 50:50 Prozent.

Bei der Siedlungsentwicklung stehen Flächenangebot und Investoreninteressen im Vordergrund. Die Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme ÖPNV und MIV wird gleichermaßen organisiert.

Szenario 2: „München kompakt - urban - grün“

Sowohl München als auch die Umlandgemeinden richten ihre weitere Entwicklung an den Prinzipien **„kompakte und polyzentrische Siedlungsstruktur“** sowie **„innen vor außen“** zur Sicherung wertvoller Freiflächen aus. **Flächensparendes und standortangepasstes Bauen** wird zur Grundvoraussetzung weiterer Siedlungsentwicklung. Zentrale Elemente sind dabei, je nach Standorteignung weitestgehende Nutzungsmischung und Stärkung des Wohnens bei höheren baulichen Dichten. Diese Vorstellung ist angelehnt an die Bestandskategorie WB (Besonderes Wohnen, GFZ bis 1,5) der Bau-

nutzungsverordnung. Höhere Dichten für gewerbliche Nutzung werden im Sinne des public-privat-partnership nur gegen Bindungsverträge zur Realisierung von Wohnanteilen, Nachfolgeinfrastruktur etc. gewährt. Die Siedlungstätigkeit liegt vorrangig bei Umstrukturierung, Ankrystallisation, Nachbesserung im Bestand, Stadterneuerung. Sie orientiert sich an vorhandenen Infra-/Strukturen, insbesondere am U-/S-Bahnnetz z.B. durch Zentrenbildung im Einzugsbereich um geeignete Haltepunkte. Bei der Organisation des Verkehrs gilt eindeutige Priorisierung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Füße z.B. durch Netzergänzungen S-Bahnring Nord-/Südumfahrung, Tram) bei wirksamen Restriktionen des Autoverkehrs. Der Schwerpunkt der künftigen Siedlungsentwicklung liegt in der Stadt beim Wohnungsbau (2/3 Wohnen, 1/3 Arbeiten). Das Umland übernimmt verstärkt Arbeitsplätze (1/2 Wohnen, 1/2 Arbeiten). Die Erholungs- und ökologische Ausgleichsfunktion der innerstädtischen Freiflächen sowie des Umlandes wird erhalten und gefördert. Der Wirtschaftsstandort München ist die gesamte Region.

Szenario 3: Nullwachstum München – Entwicklung entlang der Punkte/Achsen

Innerhalb Münchens erfolgt keine weitere Baurechtsmehrung. Der Wachstumsdruck auf die Kernstadt wird auf die **Siedlungsschwerpunkte der S-Bahnachsen** bzw. **über die Regionsgrenzen** hinaus in die Mittel- und Oberzentren gelenkt (Augsburg, Rosenheim, Ingolstadt, Landshut usw.). Stadtinnenentwicklung vollzieht sich nurmehr eigendynamisch im Rahmen von $\circ 34$ sowie in Umstrukturierungs- bzw. Verdrängungsprozessen. Die rentierlichen Nutzungen setzen sich durch, die Außenrandgebiete in der LHM „laufen“ sukzessive „voll“, insgesamt findet eine verstärkte Entmischung statt. München bleibt Arbeitsplatzzentrum, das Umland Wohn- und Erholungsschwerpunkt. Durch diese Siedlungsstruktur steigt das Pendleraufkommen sowohl beim MIV als auch beim ÖPNV. „Zwangsmobilität“ nimmt zu, die Vorrangstellung des Autoverkehrs verfestigt sich. Die Belastungen werden durch technische und organisatorische Optimierung zu mindern versucht.

Szenario 4: Expansion und Auslese – Entlastungsbandstadt

Der Wachstumsdruck wird von der Kernstadt auf ein Siedlungsband, z.B. zwischen Augsburg und Landshut mit Schwerpunkt Flughafen-Umland MUC II, gelenkt. **Ökonomisch schwächere bzw. nicht standortgerechte Funktionen** werden aus München ausgelesen und **ausgelagert**. Bestehende Tendenzen, die zur Entlastung beitragen, wie z.B. **Deindustrialisierung** und Randwanderung von tertiären Arbeitsplätzen, beispielsweise ins Flughafenumland, werden forciert.

Die volkswirtschaftlichen Ressourcen werden auf die Entwicklung der Entlastungsstadt konzentriert: Dort werden **hohe Dichten und rentable Nutzungen** (High-Tech-Stadtlandschaft) zur Entlastung der Münchner City angestrebt, z.B. die Ansiedlung von großen Versicherungen, öffentlichen Verwaltungen, Mega-Einkaufszentren, etc., aber auch attraktive Gartenstadtsiedlungen, mit niedrigen baulichen Dichten zum Wohnen.

Zusätzlich zur vorhandenen Verkehrsinfrastruktur wird eine **neue ÖV- und MIV-Erschließung** der Entlastungsbandstadt nötig. Großinfrastrukturen sind wesentliche Impulse der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung (Flughafen, ICE-Trasse, Autobahnen ...). Das Verkehrsaufkommen in der Region nimmt insgesamt zu. Die Entlastungsbandstadt bildet einen neuen Siedlungsschwerpunkt, dennoch bleibt die Stellung Münchens als Monozentrum in der Region unangefochten. **Headquarter-Funktionen**, z.B. repräsentiert durch Hochhäuser, die Konzentration von Wachstumsbranchen, **hochrentablen Nutzungen**, aktiven und einkommensstarken Bevölkerungsschichten sowie gleichzeitig Segregation von „neuen Unterschichten“ in unattraktiven Stadtgebieten, prägen sich aus. Flächennutzungskonkurrenzen, **Verdrängungsprozesse** und soziale Konflikte werden verschärft.

3.2 Vergleichende Bewertung der Szenarien

Eine zukunftsfähige städtische Siedlungsentwicklung muß grundsätzlich folgende **Hauptziele** verfolgen:

- Bereitstellung von ausreichendem und erschwinglichem Wohnraum
- Erhaltung der Prosperität des Wirtschaftsstandorts
- Wahrung der sozialen Ausgewogenheit
- Entwicklung einer umwelt- und sozialverträglichen Mobilität
- Erhalt und Entwicklung hoher Umweltqualität und eines funktionsfähigen Naturhaushalts
- Erhalt und Entwicklung einer hochwertigen Freiraumversorgung

Die oben dargestellten vier Entwicklungsszenarien werden im folgenden entsprechend ihrer jeweiligen Beiträge zu diesen Zielsetzungen qualitativ und vergleichend bewertet.

3.2.1 Auswirkungen auf die Wohnungsversorgung

Das Hauptziel einer ausreichenden Wohnungsversorgung in der Stadt umfaßt im wesentlichen drei Teilziele, die zur Grundlage der vergleichenden Bewertung unterschiedlicher Siedlungsstrategien gemacht werden müssen:

- 1** Bereitstellung ausreichender Wohnraumquantitäten
- 2** Sicherung und Entwicklung hoher Wohnqualitäten (urbane Mischung, Umfeld, kurze Wege)
- 3** Sicherung und Entwicklung preiswerten Wohnraums

Allen drei Kriterien wird die Siedlungsstrategie „München kompakt - urban - grün“ am besten gerecht. Sie bietet die siedlungsstrukturellen Voraussetzungen für eine effiziente Ausnutzung vorhandener Flächenpotentiale sowie eine Steigerung funktioneller und sozialer Mischung und damit urbaner Qualitäten. Derzeit tendenziell wachsenden Ungleichgewichten in der Funktionszuweisung von Arbeiten und Wohnen zwischen verschiedenen Stadtteilen, bzw. zwischen Stadt und Umland kann mit Szenario 2 am ehesten entgegengewirkt werden.

Ziele Szenario	1	2	3	Begründung
1 Weiter wie bisher	+/-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ● Ausreichende Siedlungspotentiale, um Wachstum in der Region zu binden; jedoch keine optimale Ausnutzung der Flächenpotentiale in der Stadt, somit weniger „Verhandlungsmasse“ für die Stadt; Ausbau der Kernstadt als Arbeitsplatzschwerpunkt, somit Abwälzung der Wohnraumbereitstellung v.a. auf das Umland ● Wohnraumbereitstellung nicht gemäß (von LEP auf LHM übertragenen) Harmonisierungsgebot: mittelfristig 60% Wohnen gegenüber 40% Arbeiten, langfristig 50% zu 50% ● Fortschreitende funktionale und soziale Entmischung, wachsende Ungleichgewichte innerhalb der Stadt bzw. zwischen Stadt und Umland; höhere Arbeitsdichten als Wohndichten in der Stadt, steigende Pendlerzahlen ● Weiterer Rückgang preiswerter Wohnungen
2 Kompakt urban - grün	+	+	+	<ul style="list-style-type: none"> ● Ausreichende Siedlungspotentiale, um Wachstum in der Region zu binden; hohe Ausnutzung der Flächenpotentiale durch Funktionsmischung, höhere Wohnanteile und bauliche Dichten: rechnerisch doppelt soviele Wohnungen wie bei Szenario 1 in der LHM ● Wohnraumbereitstellung gemäß (von LEP auf LHM übertragen) Harmonisierungsgebot: mittelfristig 75% Wohnen gegenüber 25% Arbeiten, langfristig 70% zu 30% ● Urbane Funktionsmischung, Vermeidung von Zwangsmobilität; Wohnumfeldverbesserung durch Autoverkehrsreduzierung, Freiraumentwicklung etc. ● Beitrag zur „Entzerrung“ des Marktes durch forcierten Wohnungsbau, Linderung des Verlustes von preiswertem Wohnraum, Angebot differenzierter Wohnmodelle (bedarfsgerecht, verschiedene Standards)
3 O-Wachstum Punkte Achsen	+/-	+/-	-	<ul style="list-style-type: none"> ● Langfristig Wohnschwerpunkt im Umland; Verschärfung der Konkurrenz auf dem Wohnungsmarkt in München; geringe Ausnutzung der Chancen flächensparenden verdichteten Bauens ● Langfristig verstärkte Segregation; wachsende Qualitätsunterschiede zwischen verschiedenen Stadtvierteln; wachsende Verkehrsbelastung, aber auch neue urbane Qualitäten von Subzentren in der Region möglich, ● Verdrängung unrentierlicher Nutzungen (preiswerter Wohnraum) aus der Kernstadt
4 Entlastungsbandstadt	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ● Konzentration des Wohnungsbaus auf Trabantenstädte, wachsende Segregation und Wohnraumverknappung in der LHM ● Wachsende Verkehrsbelastung; keine Nutzung von Nachbesserungspotentialen im Bestand, Abzug von volkswirtschaftlichen Ressourcen ● Forcierte Verdrängung unrentierlicher Nutzungen (preiswerter Wohnraum)

3.2.2 Auswirkungen auf die Wirtschaftsstruktur

Die Einflußmöglichkeiten der Stadt auf Standortentscheidungen der Wirtschaft über siedlungspolitische Strategien bleiben gering. Ebenso wenig lassen sich angesichts der Dynamik des ökonomischen Strukturwandels Anpassungsprozesse durch Konservierungs- und Vermeidungsstrategien aufhalten. Die Flächenpolitik stellt das wichtigste kommunale Steuerungsinstrument dar. Folgende Zielsetzungen können zur langfristigen Sicherung des Wirtschaftsstandorts Münchens beitragen:

- 1** Regionale und interregionale Zusammenarbeit und Arbeitsteilung, gemeinsame Standortpolitik, ausreichende Flächenbereitstellung im Wirtschaftsraum
- 2** Erhalt der „Münchner Mischung“, Schutz versorgungsnotwendiger, kundennaher Betriebe und Einrichtungen, Entwicklung neuer Standortqualitäten für innovative, umweltverträgliche Wirtschaftszweige/-weisen
- 3** Ausnutzung der Chancen von Umstrukturierung freiwerdender Flächen, kompaktere und gemischtere Nutzung von Produktion und Dienstleistung

Alle vier Entwicklungsszenarien bieten die Voraussetzungen, die künftigen Wachstumsimpulse in der Region zu binden. Eine weitgehende Integration von Arbeitsnutzungen in urbane Siedlungsstrukturen mit Verkehrsreduzierung und höherer Lebensqualität durch Funktionsmischung sowie die konsequente Förderung eines innovativen Branchenmix („Münchner Mischung“) bei stärkerer Berücksichtigung weicher Standortqualitäten, unterstützt am ehesten die Siedlungsstrategie „kompakt - urban - grün“.

Ziele Szenario	1	2	3	Begründung
1 Weiter wie bisher	+/-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ● Ausreichendes Flächenangebot für Arbeitsnachfrage; Bindung der Wachstumsimpulse in der Region möglich, aber wachsendes Ungleichgewicht in der Funktionszuweisung von Arbeiten und Wohnen innerhalb der Stadt und zwischen Stadt und Umland ● Fortschreitende Verdrängung des produzierenden Sektors durch den tertiären Sektor als Folge des wirtschaftlichen Strukturwandels, keine Integration von Flächen- und Standortpolitik ● Festschreiben von GE / GI im FNP verhindert nicht die schleichende Umwandlung in MK-Gebiete
2 Kompakt urban - grün	+	+/-	+	<ul style="list-style-type: none"> ● Ausreichendes Flächenangebot für Arbeitsnachfrage; Bindung der Wachstumsimpulse in der Region möglich, Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung in der Kernstadt auf Wohnungsbau, im Umland auf Arbeiten, somit tendenzieller Abbau von Ungleichgewichten in der Funktionszuweisung ● gewerbliche Standortkonzepte orientiert an neuen zu definierender Flächennutzungs-Kategorie „GB“ (Besonderes Gewerbe, analog zu WB - Besonderes Wohnen), Entwicklung neuer Mikrostandorttypen für innovative Unternehmen; Verdrängung des produzierenden Gewerbes kann dennoch nicht aufgehalten werden ● Starke Integration in den Bestand, standortgerecht intensive Funktionsmischung von Gewerbe, Dienstleistung und auch Wohnen; städtebauliche Aufwertung des Münchner Nordens
3 O-Wachstum Punkte Achsen	+/-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ● Mittelfristig wie Szenario 2; Bindung der Wachstumsimpulse in der Region möglich, aber langfristige Konzentration rentabler Nutzungen in der Kernstadt; ● langfristig Zunahme von Monostrukturen; verschärfte Flächenkonkurrenz in der Kernstadt mit Verdrängung des produzierenden Sektors durch den tertiären Sektor ● Langfristig geringe Ausnutzung der Potentiale der Stadtinnenentwicklung (Neuentwicklung und Umstrukturierung)
4 Entlastungsbandstadt	+/-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ● Neue Arbeitsschwerpunkte im Flughafenumfeld und in Trabantenstädten; Ausbau gehobener tertiärer Nutzung in der Kernstadt; Bindung der Wachstumsimpulse in der Region möglich ● „Zitadellenbildung“: Konzentration von Haedquarter-Funktionen in der Kernstadt; forcierte Verdrängung unrentierlicher Nutzungen (v.a. produzierendes Gewerbe) ● Keine Ausnutzung der Potentiale der Stadtinnenentwicklung (Neuentwicklung und Umstrukturierung), Abzug von Investitionen für Strukturverbesserung von Problemgebieten

3.2.3 Auswirkungen auf das soziale Leben

Mit siedlungsstrukturellen Strategien kann nur in gewissem Maße allgemeinen gesellschaftlichen Tendenzen entgegengesteuert werden. Eine zukunftsweisende Siedlungspolitik sollte dennoch folgende soziale Zielsetzungen verfolgen:

- 1 Linderung sozialer Segregationsprozesse
- 2 Minimierung sozialer Spannungen
- 3 Befriedigung sozialer und kultureller Bedürfnisse

Die Strategie „kompakt - urban - grün“ verspricht die besten Möglichkeiten, den laufenden sozialen Segregationsprozessen entgegenzuwirken. Der bewußt räumlich, funktional und sozial integrative Ansatz stellt ein zivilisiertes Miteinander in der Stadtkultur in Aussicht. Im Gegensatz dazu birgt die Idee einer Entlastungsbandstadt den mit Abstand größten sozialen Sprengstoff aller Entwicklungsalternativen, beschleunigt er doch gezielt die soziale Auslese in der Kernstadt. Die Beurteilung der sozio-kulturellen Folgen einer schwerpunktmäßigen Entwicklung entlang von Achsen ist stark von der konkreten Umsetzung einer solchen Siedlungsstrategie abhängig. Sie kann sowohl zur Entwicklung neuer gesichts- und kulturloser Schlafstädte, als auch zur Herausbildung funktionsfähiger urbaner Subzentren führen.

Ziele Szenario	1	2	3	Begründung
1 Weiter wie bisher	+/-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ● Fortschreitende Segregation durch wachsende Konkurrenz auf dem Wohnungsmarkt, weiterhin Verluste an preisgünstigem Wohnraum; soziale Verdrängung Einkommenschwacher in Problemgebiete ● Wachsende soziale Spannungen in den benachteiligten Quartieren, z.B. Großsiedlungen der 60er und 70er Jahre durch Konzentration unterschiedlichster Problemgruppen ● Tendenzielle Verschlechterung der Situation für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen
2 Kompakt urban - grün	+	+	+	<ul style="list-style-type: none"> ● Beitrag zur Entzerrung des angespannten Wohnungsmarktes, Wohnanteile für öffentlich geförderten Wohnungsbau, gezielte soziale Integration durch neue Wohnmodelle, Funktions- und soziale Mischung ● Verbesserung der Identifikations- und Kommunikationsmöglichkeiten in urbanen Stadtquartieren ● Funktionsmischung und Vielfalt auf engem Raum; Vielfalt quartiersbezogener sozio-kultureller Angebote; Erleichterung der Alltagsorganisation
3 O-Wachstum Punkte Achsen	-	-	+/-	<ul style="list-style-type: none"> ● Langfristig zunehmende soziale Segregation durch verschärfte Konkurrenz auf dem Wohnungsmarkt; ungebremste Verluste an preiswertem Wohnraum, beschleunigte Verdrängung des „Unteren Drittels“ ● Langfristig wachsende soziale Spannungen in den Problemgebieten der Stadt durch Konzentration unterschiedlichster „Randgruppen“ ● Langfristig zunehmende Orientierung des sozio-kulturellen Angebots der Kernstadt am „Oberen Drittel“; Herausbildung kulturarmer Schlafstädte, aber auch neuer attraktiver Subzentren möglich
4 Entlastungsbandstadt	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ● Soziales Ausleseprinzip; einseitige Förderung von einkommensstarken Bevölkerungsschichten; kaum Berücksichtigung von Randgruppen; Zitadellenbildung für das „Obere Drittel“, Segregation des „Unteren Drittels“ ● Verschärfung von Interessenkonflikten, Zunahme von Abgrenzungs- und Sicherheitsstrategien ● Stadtkultur, -leben wird von einkommensstarken Bevölkerungsgruppen dominiert, die Bedürfnisse der „Anderen“ an den Rand gedrängt

3.2.4 Auswirkungen auf die Verkehrssituation

Weiteres städtisches Siedlungswachstum nach innen wie außen ist ohne die Förderung umwelt- und sozialverträglicher Mobilität nicht denkbar. Zentrale Teilaspekte dieses Hauptzieles sind:

- 1** Minimierung des Verkehrsaufwandes (kurze Wege)
- 2** Förderung sozial- und umweltverträglicher Mobilität (ÖPNV, Fahrrad, Füße)
- 3** Förderung der urbanen Lebensqualität des öffentlichen Raumes

Die Siedlungsstrategie „kompakt - urban - grün“ bietet mit ihren grundlegenden Prinzipien „kurze Wege“ (kompakt), „ÖPNV-Orientierung“ und „hohe Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen“ (urban) die besten Voraussetzungen für eine stadtverträgliche Organisation der Mobilität. In Abhängigkeit von Art und Weise ihrer konkreten städtebaulichen Realisierung kommt das Szenario „Entwicklung entlang von Achsen“ langfristig als ergänzende Entwicklungsstrategie in Betracht. Dabei gilt es jedoch, konsequent der Gefahr einer weiteren Zersiedelung des Umlandes mit der Folge wachsender Verkehrsbelastung entgegenzusteuern, vielmehr die Entwicklungsmaßnahmen eng an einer regionalen ÖPNV-Erschließung zu orientieren. Sowohl der Weg „weiter wie bisher“ als auch die Entscheidung für eine Entlastungsbandstadt stellen verkehrspolitische Sackgassen dar.

Ziele Szenario	1	2	3	Begründung
1 Weiter wie bisher	-	+/-	-	<ul style="list-style-type: none"> ● Weitere Förderung der Zwangsmobilität durch Funktionstrennung von Arbeiten, Wohnen und Erholen; mangelnde Integration der Verkehrspolitik in die Siedlungsstrategie ● Zunehmende Überlastung und Attraktivitätsverluste des ÖPNV gegenüber dem MIV aufgrund ausschließlicher Cityorientierung des U-/S-Bahnnetzes (strukturelle Nachteile eines nur sternförmigen Erschließungssystems); weiterhin Parallelförderung von ÖPNV und Autoverkehr ● keine konsequente Förderung des nicht motorisierten Verkehrs, mangelnde Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen
2 Kompakt urban - grün	+	+	+	<ul style="list-style-type: none"> ● Prinzip der „kurzen Wege“: Orientierung der Siedlungsentwicklung an U-/S-Bahnnetz; Zentrenbildung um geeignete Haltepunkte; Reduzierung von Zwangsmobilität durch kompakte Siedlungsformen und Funktionsmischung ● Vorrangige Förderung von Tram, Fahrrad und Fußgängerkehr; Restriktionen für Autoverkehr (fließender und ruhender Verkehr); Ausweitung der U-/S-Bahn-Sternstruktur zur Netzstruktur, z.B. durch Netzergänzungen bei Tram und S-Bahnring, Nord- und Südumfahrung ● Rück-, Um- und Neubau von Straßen und Plätzen sowie geeigneter U-/S-Bahnhaltestellenbereiche als urbane Lebensräume
3 O-Wachstum Punkte Achsen	-	+/-	-	<ul style="list-style-type: none"> ● Abhängig von der jeweils städtebaulichen Umsetzung Gefahr der Umlandzersiedelung mit der Folge wachsenden Autoverkehrs; Gefahr weiterer Funktionstrennung zwischen Kernstadt (Arbeiten) und Umland (Wohnen) mit der Folge wachsender Zwangsmobilität; zunehmende innerregionale Verkehrsbeziehungen ● Gefahr der Kapazitätsüberlastung des ÖPNV-Netzes in der Kernstadt infolge der Orientierung der Wohnentwicklung am sternförmigen Erschließungssystem; weiterhin Parallelförderung von ÖPNV und Autoverkehr; Unterauslastung der U-/S-Bahnhaltepunkte in den Außenrandgebieten ● Langfristig nicht ausreichend konsequente Förderung urbaner Straßen und Plätze sowie des nicht motorisierten Verkehrs
4 Entlastungsbandstadt	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ● Prinzip der „weiten Wege“: umfangreicher Bedarf an zusätzlicher Verkehrsinfrastruktur (Straßen und ÖV-Erschließung); Ausrichtung auf Großinfrastruktur (Schnellbahn, Autobahn, Flughafen) ● Fortschreibung der autoorientierten Stadt; technische Optimierung des Autoverkehrs; wachsende Konkurrenz Nachteile für ÖV; Unterauslastung der U-/S-Bahnhaltepunkte in den Außenrandgebieten der Kernstadt ● keine konsequente Verbesserung der Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen in der Stadt; keine konsequente Förderung des nicht motorisierten Verkehrs, Abzug von volkswirtschaftlichen Ressourcen für die neue Stadt

3.2.5 Auswirkungen auf die Freiraumversorgung

Eine vorausschauende städtische Freiflächenpolitik muß drei Hauptziele verfolgen:

- 1** Quantitativ ausreichende Versorgung aller Quartiere mit innerstädtischen Freiflächen
- 2** Qualitativ hochwertige Versorgung mit innerstädtischen Freiflächen
- 3** Ausreichendes Angebot gut erreichbarer und qualitativ hochwertiger landschaftlicher Erholungsräume im unmittelbaren Umland.

Bei entsprechenden begleitenden Freiflächenstrategien können fast alle vorgestellten Stadtentwicklungsszenarien dieser Zielsetzung grundsätzlich gerecht werden. Die Variante „Weiter wie bis her“ mit ihren bekannten schleichenden Verlustprozessen – dies zeigt die Entwicklung der 70er und 80er Jahre – ist künftig nicht mehr tragfähig. Auch in Szenario 3 und 4 besteht die Gefahr, daß sich die Kommune mit Hilfe der Bauleitplanung gegenüber dem Verwertungsdruck auf freiwerdende Flächen nicht genügend durchsetzen kann.

Ziele Szenario	1	2	3	Begründung
1 Weiter wie bisher	+/-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ● Fortschreitende Freiflächenverluste durch flächenintensive Siedlungsweisen; weitere Verluste v.a. in den Zwischenbereichen der Entwicklungsachsen ● Qualitative Verluste durch wachsende Immissionen (v.a. Lärm- und Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs) ● Entwertung der Erholungsfunktionen des Umlandes infolge fortschreitender Ausuferung der Stadt; zunehmend erschwerte Erreichbarkeit der Landschaftsräume aus Innenstadtrandgebieten; Erhöhung der Versorgungsdisparität zwischen Stadtinnen- und -außenbereichen
2 Kompakt urban - grün	+/-	+/-	+	<ul style="list-style-type: none"> ● Unvermeidbare Flächenverluste durch Stadtinnenentwicklung; jedoch Ausgleichspotentiale im Zuge von Flächenumwidmungen aktivierbar (z.B. Umstrukturierungsgebiete Hauptbahnhof-Laim-Pasing, Kasernengelände) ● Quantitative Verluste durch konsequente qualitative Aufwertung (Nutzbarkeit, Erreichbarkeit, Vernetzung, Belastungsreduzierung) inform gezielter Umgestaltung bzw. Umfeldveränderung, z.T. kompensierbar, Prinzip des ortsgleichen Ausgleichs ● Minimierung des unkontrollierten Ausufers der Stadt; somit Stabilisierung einer gestaltungsfähigen Stadtrandsituation; Verbesserung der Erreichbarkeit landschaftlicher Erholungsflächen im Umland durch Förderung der ÖPNV-Erschließung; Vermeidung wachsender Immissionen im Stadtrandbereich durch kompakte Stadtinnenentwicklung
3 und 4 O-Wachstum und Entlastungsbandstadt	+/-	+	+/-	<ul style="list-style-type: none"> ● Mehr oder weniger vollständiger Erhalt der aktuellen Freiflächenversorgung möglich; entsprechende Versorgungsstrukturen für Entwicklungsbereiche aufbaubar; jedoch wachsende Versorgungsdisparität infolge verstärkter Funktionstrennung möglich; Gefahr weiterer Flächenverluste in der Kernstadt trotz nach außen gerichteter Siedlungsstrategie infolge des starken Verwertungsdrucks auf die wirtschaftlichen Gunstlagen ● Erhalt und Steigerung der aktuellen Freiraumqualitäten möglich; jedoch Entwertungsprozesse infolge zunehmender Immissionen (v.a. Verkehrsbelastung) ● Freie Landschaft bei dezentraler Konzentration in der Relation von größeren Teilen der Bevölkerung rascher erreichbar; jedoch qualitative Verluste durch zunehmende Verstädterung und Verkehrsbelastung der Region

3.2.6 Auswirkungen auf die Siedlungsökologie

Neue siedlungsstrukturelle Strategien müssen sich insbesondere an den drei zentralen siedlungsökologischen Zielsetzungen orientieren:

- 1** Minimierung des Ressourcenverbrauchs (Fläche, Energie, Material)
- 2** Optimierung ökologischer Ausgleichspotentiale
- 3** Minimierung der Emissionen (v.a. Verkehrsbelastung)

Die vergleichende Bewertung der vier Entwicklungsalternativen ergibt eindeutige Vorteile für die Strategie „München kompakt - urban - grün“, die eine konsequent flächensparende Entwicklung sowie den Erhalt eines funktionsfähigen Naturhaushaltes (ökologische Ausgleichsflächen, Emissionsreduzierungen) anstrebt. Im regionalen Kontext ist jedoch eine Ergänzung dieser allein auf die Stadtinnenentwicklung gerichteten Strategie durch ein Leitbild für den Wirtschaftsraum unerlässlich, Schlagworte wie dezentrale Konzentration, regionale Kooperation und Städtetnetze prägen die aktuelle Diskussion. Die konkrete Ausformulierung einer zukunftsfähigen Siedlungsstrategie für die Region steht jedoch noch aus. Elemente des Szenario 3, wie z.B. die Konzentration des künftigen Siedlungswachstums auf die S-Bahn-Achsen, könnten zu diesem regionalen Leitbild gehören.

Ziele Szenario	1	2	3	Begründung
1 Weiter wie bisher	+/-			<ul style="list-style-type: none"> ● Wenig effiziente Flächenausnutzung; Zersiedelung des Umlandes; sukzessives Auffüllen der größeren zusammenhängenden Grünbereiche (v.a. Landwirtschaft) zwischen den Entwicklungsachsen; mangelnde Ausnutzung von Einsparpotentialen bei Energie- und Materialeinsatz (v.a. ungenügende Nutzung vorhandener Infrastruktur) aufgrund fehlender Funktionsmischung und zu geringen baulichen Dichten
		+/-		<ul style="list-style-type: none"> ● Schleichender Verlust / Entwertung größerer ökologischer Ausgleichsflächen im innerstädtischen Bereich (Achsenzwischenräume) und stadtnahen Umland
			-	<ul style="list-style-type: none"> ● Wachsende Verkehrsbelastung infolge weiterer Funktionstrennung und mangelnder Orientierung der Siedlungsentwicklung an ÖPNV-Erschließung: zunehmende Überlastung der Innenstadt
2 Kompakt urban - grün	+			<ul style="list-style-type: none"> ● Effiziente Flächenausnutzung durch kompakte Siedlungsweise und optimierte Nutzung vorhandener Infrastrukturen
		+/-		<ul style="list-style-type: none"> ● Erhaltung und qualitative Optimierung ausreichend dimensionierter innerstädtischer Ausgleichsflächen durch Konzentration der Siedlungstätigkeit auf geeignete Standorte, dennoch Gefahr der Überlastung durch Verdichtung insgesamt
			+	<ul style="list-style-type: none"> ● Minimierung der Verkehrsbelastung durch Funktionsmischung, ÖPNV-Orientierung, Erhaltung innerstädtischer Wohn- und Erholungsqualität sowie „Umstellung“ auf Fuß- und Radverkehr
3 O-Wachstum Punkte Achsen	+/-			<ul style="list-style-type: none"> ● Langfristig zu geringe Ausnutzung der Verdichtungspotentiale im innerstädtischen Bereich; flächensparende Entwicklung im Umland durch dezentrale Konzentration möglich, jedoch Gefahr der Zersiedelung gegeben
		+/-		<ul style="list-style-type: none"> ● Erhalt / Entwicklung ausreichend dimensionierter ökologischer Ausgleichsflächen im innerstädtischen Bereich möglich, jedoch Ausgleichsfunktionen des Umlandes durch Zersiedelungstendenzen gefährdet
			-	<ul style="list-style-type: none"> ● Trotz Orientierung der Siedlungsstruktur an der ÖPNV-Erschließung Überkompensation der entsprechenden Verkehrsentlastung durch allgemein stark erhöhte Mobilität (Pendleraufkommen); strukturelle Konkurrenz Nachteile für ÖPNV aufgrund „Zersiedelungs“-Struktur
4 Entlastungsbandstadt	-			<ul style="list-style-type: none"> ● Immenser Flächen- und Ressourcenverbrauch durch Siedeln „auf der grünen Wiese“; geringe Anknüpfung an bestehende Infrastruktur
		+/-		<ul style="list-style-type: none"> ● Entlastung der Zentralstadt möglich; großräumige Ausgleichsfunktionen jedoch durch starken Anstieg und räumliche Verteilung der Gesamtbelastung gefährdet
			-	<ul style="list-style-type: none"> ● Starker Anstieg der Gesamtbelastung durch infrastrukturellen Nachrüstbedarf; deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens (Fernpendler, Großinfrastruktur); Verbrauch / Belastung naturnaher Landschaftsräume; starke flächenmäßige Zunahme der Umlandbelastung infolge deutlicher Verlängerung des Stadtrandes

3.3 Zusammenfassende Wertung

Die Stadt verfügt über ausreichende Siedlungspotentiale

Bei der Betrachtung der Szenarien 1 und 2 wird deutlich, daß die Stadt München mit dem vorhandenen Flächenpotential die derzeit prognostizierten Zuwächse an Bevölkerung und Arbeitsplätzen im Prinzip bewältigen kann. Das Argument, München habe keine Flächenreserven mehr und könne deshalb nichts tun, kann so nicht stehenbleiben. Dennoch, oder gerade deswegen, ist entscheidend, wie die Stadt in Zukunft mit den Flächen umgeht und wie sie das Siedlungswachstum lenkt.

Bei der Strategie der kompakten, urbanen und grünen Stadt des Szenario 2 müßten die Flächenpotentiale unter der Annahme eines beschleunigten Wachstums und verstärkter Zuwanderung nach einer Grobabschätzung rechnerisch für zusätzliche 210.000 Wohnungen bzw. 420.000 Einwohner und 200.000 Arbeitsplätze ausreichen. Die Landeshauptstadt könnte somit bei der künftigen Siedlungstätigkeit ein Verhältnis Wohnen zu Arbeiten von 2/3 zu 1/3 erreichen und damit einen eigenen enormen Beitrag zum Abbau von Ungleichgewichten in der Funktionszuweisung zwischen Stadt und Umland leisten. Das enthebt das Umland jedoch keinesfalls von der Aufgabe, ebenso eigene umwelt- und sozialverträgliche Siedlungsleitbilder zu entwickeln, untereinander und mit der Landeshauptstadt München abzustimmen und in die Realität umzusetzen.

Angesichts der hier genannten „theoretisch“ errechneten Potentiale müssen für Umsetzung und Vollzug erhebliche Relativierungen in Betracht gezogen werden. Stadtbau, sozial und umweltverträglich verstanden, wird mit Eingriffen in den Bestand sehr diffizil und vielschichtig umzugehen haben. Das bedeutet, daß sich je nach Standort- und Rahmenbedingungen bauliche Realisierungen in sehr unterschiedlichen Fristen bewerkstelligen lassen, mit den Folgen neuer Abhängigkeiten von Konjunkturschwankungen, Standards in Wohnungsbau und Verkehrsorganisation, Standortqualitäten für gewerbliche Bauten, veränderten Kooperationsformen zwischen Stadt und Umland sowie sich wandelnde Lebensweise allgemein. Damit werden sich die heute errechneten Potentiale auf einer Zeitschiene mengenmäßig am jeweiligen Standort und auch für die Gesamtstadt relativieren – sowohl nach unten als auch nach oben. Sollte der prognostizierte Bevölkerungszuwachs nicht eintreten, kann die Landeshauptstadt München umso besser Flächenreserven für künftige Generationen vorhalten.

„München kompakt - urban - grün“ bietet die besten Zukunftsperspektiven

Die Siedlungsstrategie „München kompakt - urban - grün“ hat sich in der vergleichenden Bewertung der 4, und darauf sei nochmals deutlich hingewiesen, **idealtypisch konstruierten** Entwicklungsalternativen als die beste Möglichkeit erwiesen, auf aktuelle Probleme und künftige wirtschaftliche, soziale und ökologische Anforderungen zu reagieren.

Es wird deutlich, daß

- flächensparendes und standortangepaßtes Bauen,
- weitestgehende Funktionsmischung,
- ÖPNV-Orientierung der Siedlungstätigkeit sowie

- gezielte Organisation einer umwelt- und sozialverträglichen Mobilität und
 - Grünentwicklung
- unverzichtbare Bausteine einer zukunftsfähigen urbanen Entwicklungsstrategie sind.

Szenario 1 und 4 verkennen die Möglichkeiten des ökologischen Stadtumbaus und verlagern unterschiedlich stark weiteres Wachstum und die damit einhergehenden Probleme in die Region.

Elemente des Szenario 3 „Entwicklung entlang Punkten und Achsen“ kommen unter bestimmten Voraussetzungen hinsichtlich der konkreten städtebaulichen Realisierung (Funktionsfähigkeit regionaler Verkehrerschließungssysteme; Vermeidung von Zersiedelungsprozessen etc.) für das noch ausstehende Siedlungsleitbild des gesamten Ballungsraumes in Betracht.

Unvermeidbare Wachstumsschmerzen

Beschreitet die Stadt bei ihrer künftigen Siedlungsentwicklung auch den sozial- und umweltverträglichsten Weg, ist die Zunahme bestimmter Wachstumsschmerzen im Zuge weiterer Konzentrationsprozesse im Ballungsraum München dennoch unvermeidbar.

In allen vier Szenarien zu siedlungsstrukturellen Strategien wird von Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstumsschüben mittelfristig bis zum Jahre 2000 und auch darüber hinaus bis zum Jahre 2010 ausgegangen. Dabei konkurriert der Wirtschaftsraum München – heute die Region 14, aber in Zukunft auch räumlich ausgedehnter gefaßt – mit anderen im vereinten Europa dominierenden Ballungsräumen. Mit diesem zunehmenden Konzentrationsprozeß werden gewollt oder ungewollt eine Verschärfung der regionalen Disparitäten, weitere Dekonzentration, Abzug von Wachstumskräften und Wettbewerbsnachteile in ohnehin strukturschwachen Räumen, z.B. in den neuen Bundesländern, akzeptiert. Es ist zu erwarten,

daß die Entwicklungsdynamik ökologisch, sozial und finanziell gesehen, in einer Gesamtbilanz negativ bewertet werden muß, in der heutigen Umbruchphase jedoch aufgrund der ökonomischen und politischen Situation erscheint sie unabwendbar.

Siedlungspolitik hat Grenzen

Ebensowenig kann Siedlungspolitik, und sei sie noch so gut den umfangreichen Handlungsbedarf für eine sozial- und umweltverträgliche städtische Zukunft in anderen Politikbereichen ersetzen. Der Zusammenhang zwischen sozialem Leben, Alltagsorganisation und Siedlungsstruktur ist zwar bedeutend, die Möglichkeiten über siedlungspolitische Maßnahmen Bedingungen für eine gleichberechtigte Realisierung von Alltagsbedürfnissen in der Stadt herzustellen und sozialer Segregation gegenzusteuern, sind jedoch begrenzt.

Beschleunigtes Wachstum in der Region, egal wie es siedlungsstrukturell organisiert ist, wird ohne gesellschaftspolitische Abfederungsstrategien zunehmend zu sozialen Ungleichheiten, Interessenkonflikten und Spannungen führen. Nutznießer werden wachstumsorientierte, konkurrenzfähige Branchen und qualifizierte Arbeitskräfte der gehobenen Einkommensklassen sein. Auf dem Wohnungssektor bedeutet dies weitere Standardverbesserungen für Besserverdienende. Die Defizite bei preiswerten Wohnungen können v.a aufgrund der Boden- und Kapitalmarktbedingungen durch Neubau und Verdichtung nicht aufgefangen werden.

Erschwerend kommt die desolante Situation der kommunalen Haushalte hinzu. Die Finanzmittel beispielsweise für soziale Infrastruktur oder Förderprogramme zur Integration von Ausländern werden immer knapper. Die Konsequenz: die Schere zwischen Arm und Reich klafft weiter auseinander.

Siedlungspotential im Gebiet der LH München (ohne § 34)

Szenario 2: München kompakt - urban - kurze Wege

- Entwicklungsflächen Stand 1992
- Umstrukturierungsgebiete
Verfügbarkeit geklärt bzw. in Verhandlung
- Umstrukturierungsgebiete
Verfügbarkeit nicht geklärt bzw. nicht in Verhandlung
- Nachverdichtung von Wohngebieten
- Umstrukturierungsband Frankfurter Ring
S - Bahnring Nord
- Gewerbepark Nord
- Nachverdichtung und Strukturverbesserung im 150 m - Einzugsbereich um U-/S-Bahnhaltestellen

Zusätzliches Siedlungspotential über GFZ - Erhöhung im 600 m - Einzugsbereich um U - / S - Bahn - Haltestellen

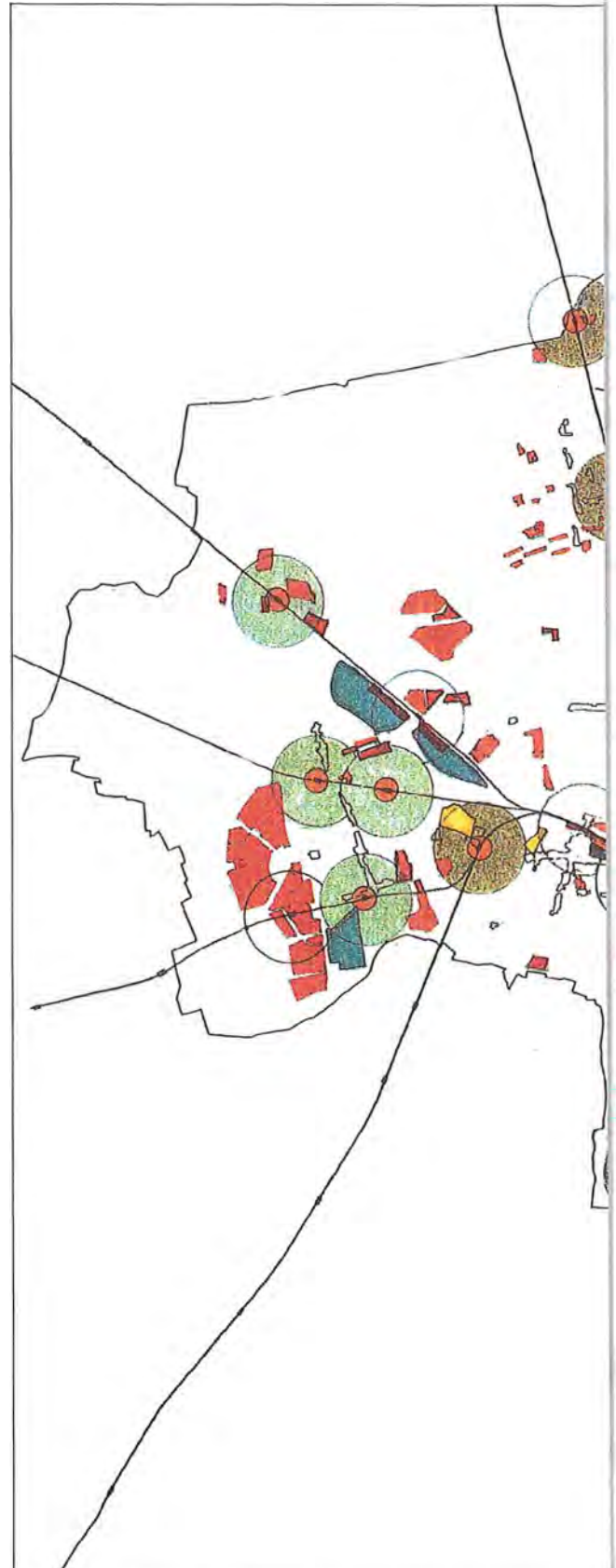
- Typ 4 Gewerbe - bzw. DB - Umstrukturierungspotential. Ökologischer Stadtbau, "GB" - Typen entwickeln, Wohnen unterbringen. Verdrängung von Nischen prüfen.
- Typ 5 Verdichtung durch GFZ - Erhöhung (Abriß und Neubau) als Strategie für städtebauliche Neuordnung, Urbanität, Aufwertung des Haltestellen-Einzugsbereichs geeignet.
- Typ 6 Verdichtung durch GFZ - Erhöhung (Abriß und Neubau) mit Einschränkungen als Strategie für städtebauliche Neuordnung, Urbanität, Aufwertung des Haltestellen- Einzugsbereichs geeignet. Verdrängungseffekte preiswerter Nutzungen und eventuell sozialstrukturelle Probleme prüfen!
- Typ 7 Gravierende städtebauliche Mängel bzw. sozialstrukturell problematisch; über Verdichtung durch GFZ - Erhöhung und ökologischen behutsamen Stadtbau verbesserungsfähig.
Achtung: Verdrängung preiswerter Nutzungen / Nischen, problematische Sozialstruktur, Konflikte. Bilanz: Verbesserung/Verschlechterung genau prüfen!

- zentraler Bereich
- Mittlerer Ring
- U - / S - Bahn - Bestand
- U - / S - Bahn - Ausbau
(laut integrierte ÖPNV - Planung der LHM, 1990)
- 600 m - Einzugsbereich um U - / S - Bahn - Haltestellen

0 1 2 3 4 5 km

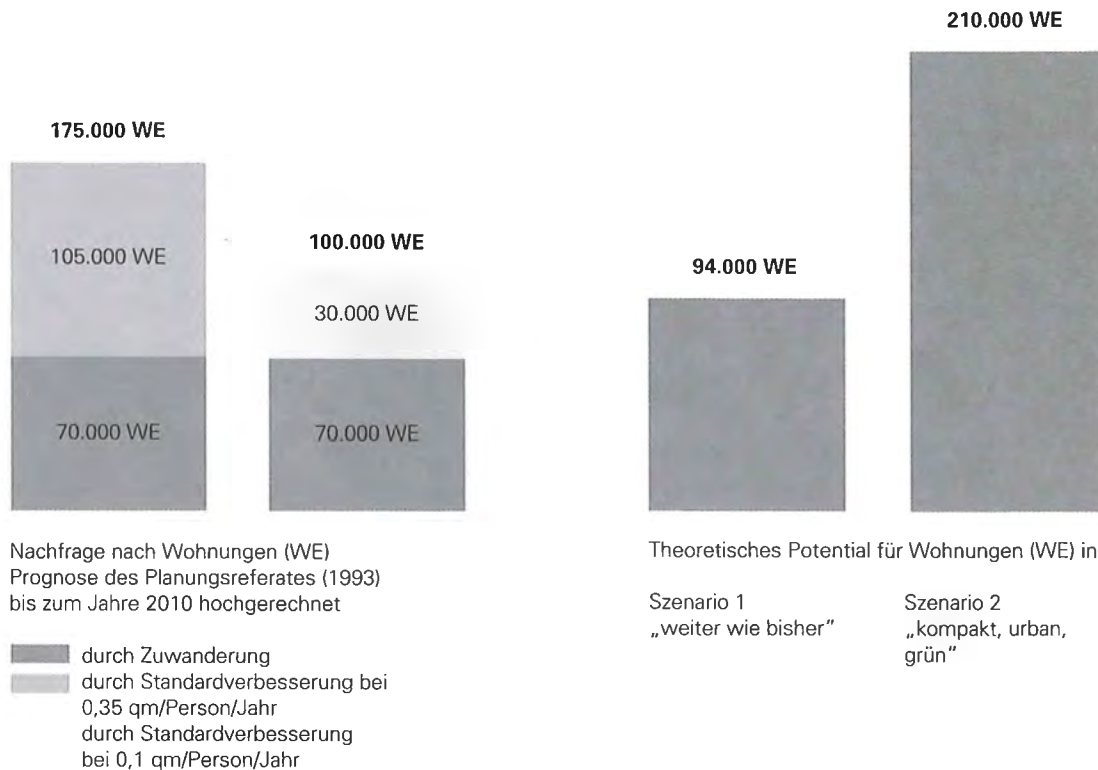


Quelle:
 Grundlagen für ein Dichte-Modell München
 Karte 3
 Planungsgruppe 504
 Brandt, Graf, Heller
 München, März 1994
 Im Auftrag der Landeshauptstadt München,
 Referat für Stadtplanung und Bauordnung





Potentiale für Wohnnutzung im München im Vergleich zwischen Szenario 1 und 2, ausgedrückt in Wohneinheiten (WE); 1 Wohneinheit = 2 Einwohner = 80 qm Bruttogeschoßfläche (BGF)



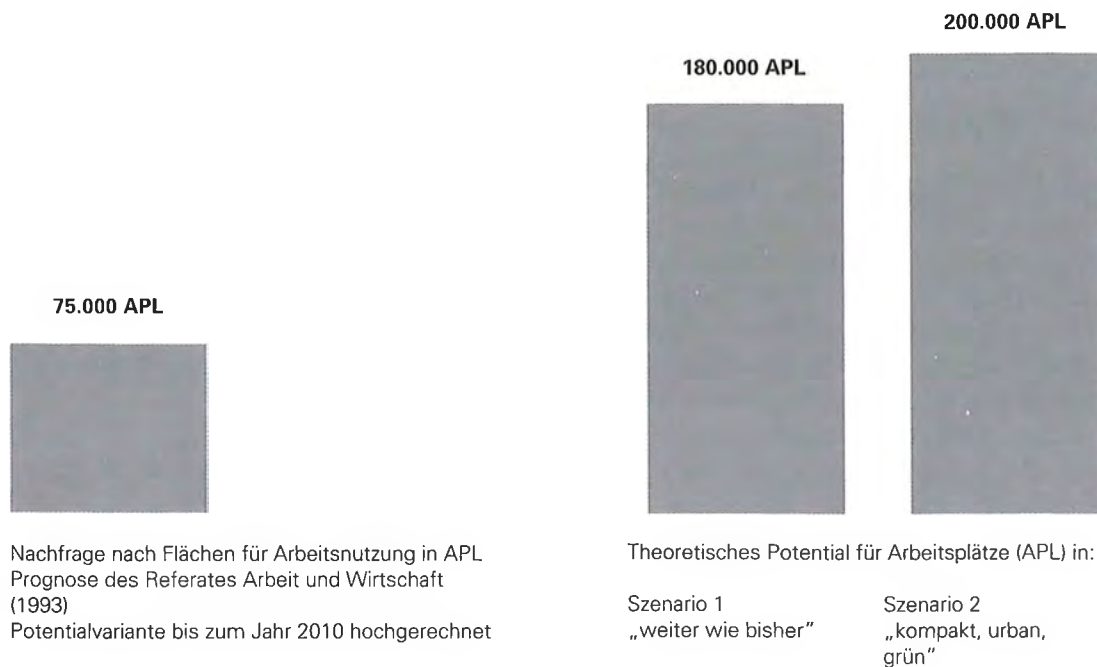
Quelle: Grundlagen für ein Dichtemodell - München, Planungsgruppe 504. München März 1994

Auch die ökologischen und freiraumplanerischen Ausgleichs- und Sanierungsmaßnahmen als unabdingbare Voraussetzung weiteren Siedlungswachstums bedeuten künftig hohe finanzielle Belastungen.

D.h. jede künftige Siedlungsstrategie muß durch eine gleichgerichtete kommunale und regionale Wirtschafts-, Sozial- und Umweltpolitik ergänzt werden, deren Kosten bei der ökonomischen Bewertung von Entwicklungsalternativen miteinzubeziehen sind.

Die **Nachfrage nach Wohnraum** wird wesentlich durch persönliche **Wohnraumsprüche** des Mittelstandes bestimmt. Bei stärkerer Mischung von Wohnen und Arbeiten in kompakter Bauweise (Szenario 2) lassen sich in München **doppelt so viele Wohnungen ...**

Potentiale für Arbeitsnutzung in München im Vergleich zwischen Szenario 1 und 2, ausgedrückt in Arbeitsplätzen (APL); 1 Arbeitsplatz = 45 qm Bruttogeschoßfläche (BGF)



Quelle: Grundlagen für ein Dichtemodell - München, Planungsgruppe 504. München März 1994

... **bei ähnlich vielen Arbeitsplätzen** im Vergleich zu „weiter wie bisher“ (Szenario 1) unterbringen

4 | Wachstumschancen

4.1 Prinzipien vorsorgender Siedlungsentwicklung

Ökologische und ökonomische Vorsorge

Unsere derzeitige Lebensweise, insbesondere unser arbeits- und funktionsteiliges System, die Raumordnung, der Verkehr, Konsumption und die Freizeitaktivitäten, haben in entscheidendem Maße zu den zahlreichen lokalen und globalen Umweltproblemen beigetragen. Die Stadt München leidet bereits vielfach unter kritischen ökologischen Belastungen und exportiert diese darüberhinaus in großem Umfang in ihr näheres oder weiteres Umland (z.B Müll: Schwierigkeiten bei der Deponiestandortsuche, Export von Schadstoffemissionen: Wirksamkeit der Ozonbelastung im Süden Münchens, belasteter Grundwasserstrom in den Norden Münchens). Die Situation verschlechtert sich laufend im Zuge der fortschreitenden Prozesse städtischen Wachstums und Nutzungswandels. Angesichts des damit einhergehenden Verlusts von Wohn- und Lebensqualität und somit letztlich auch der Attraktivität des Wirtschaftsstandorts muß die konsequente Vermeidung einer weiteren Situationsverschlechterung bereits kurzfristig als Grundvoraussetzung städtebaulicher Entwicklung akzeptiert werden:

Ökologisches und freiraumplanerisches Verschlechterungsverbot: Gleichwertiger Ausgleich künftiger Eingriffe als reaktive Kurzfriststrategie

Da jedoch bereits der Status quo keine langfristig tragfähige Perspektive für die Stadt München als Wohn- und Lebensraum garantiert, muß eine deutliche Aufwertung der ökologischen und freiraumplanerischen Situation zumindest als langfristiges Hauptziel künftiger Stadtentwicklung angestrebt werden:

Ökologisches und freiraumplanerisches Verbesserungsgebot: Ökologischer Stadtumbau als aktive Langfriststrategie

Beide Zielsetzungen bedeuten jedoch keinesweges zwangsläufig den Verzicht auf jegliche weitere Siedlungsentwicklung, sind doch die aktuellen „grünen“ Probleme in ihrer momentanen Größenordnung nur zum Teil unvermeidbare Folgen städtischen Wachstums der Nachkriegsentwicklung (s. Kap. 2.2). Eine Vielzahl ökologischer und freiraumplanerischer Sünden kann im Bestand behoben oder doch zumindest abgeschwächt und bei städtebaulichen Neuentwicklungen von vorneherein vermieden werden.

Deswegen wird heute eine dauerhafte und umweltgerechte Entwicklung postuliert, um unseren Lebensstandard mit der Tragfähigkeit der natürlichen Umwelt in Einklang zu bringen. Um die Spitzenposition des Wirtschaftsraumes München zu halten, gehört dazu die ökonomische Funktionsfähigkeit. Für den einzelnen Betrieb in der Praxis ist dies pure Selbstverständlichkeit: eine Unternehmung muß sich durch Ersatzinvestitionen und know-how immer auf einen überlebensfähigen Stand bringen.

Das betriebswirtschaftliche Kalkül steht aber oft im Widerspruch zu einer haushälterischen Volkswirtschaft, die keinen Raubbau mit der Natur betreibt und die auf „Kostenehrlichkeit“ im Spiegel der Gesamtwertschöpfung setzt.

Das meint, auf die Siedlungsweise übertragen: die großen Einfamilienhausgebiete der Münchner Vororte, die lediglich durch den enormen und „billigen“ Autoverkehr möglich wurden, sind ein gesamtgesellschaftlich teurer Wirtschaftsfaktor. Oder das andere Extrem einer Siedlungsweise mit Hochhäusern macht hinsichtlich Energieverbrauch und Sozialgefüge, gemessen an einer dauerhaften Stadtentwicklung mit gesamtwirtschaftlich günstiger Bilanz, wenig Sinn.

Soziale und kulturelle Vorsorge

Ein Großteil der menschlichen Aktivitäten ist auf den städtischen Lebens- und Kulturraum konzentriert und wird dies auch in Zukunft sein. Schwerpunkt künftiger Stadtpolitik muß also die Sorge um die Erhaltung unseres kulturellen Erbes und um die Funktionsfähigkeit des Sozialgefüges sein. Dabei umfaßt die Verantwortlichkeit der Stadt auch die nicht zuletzt durch sie verursachten sozio-kulturellen Probleme des ländlichen Raumes.

Bewährte städtebauliche Prinzipien, die vielfältiges städtisches Leben hervorbrachten, sollten nicht leichtfertig aufgegeben werden. Die monotone Maschinenstadt Le Corbusier's oder auch die Leitidee der Charta von Athen, die aus ihrer Zeit heraus verständlich und sinnvoll war, die aber auch in München

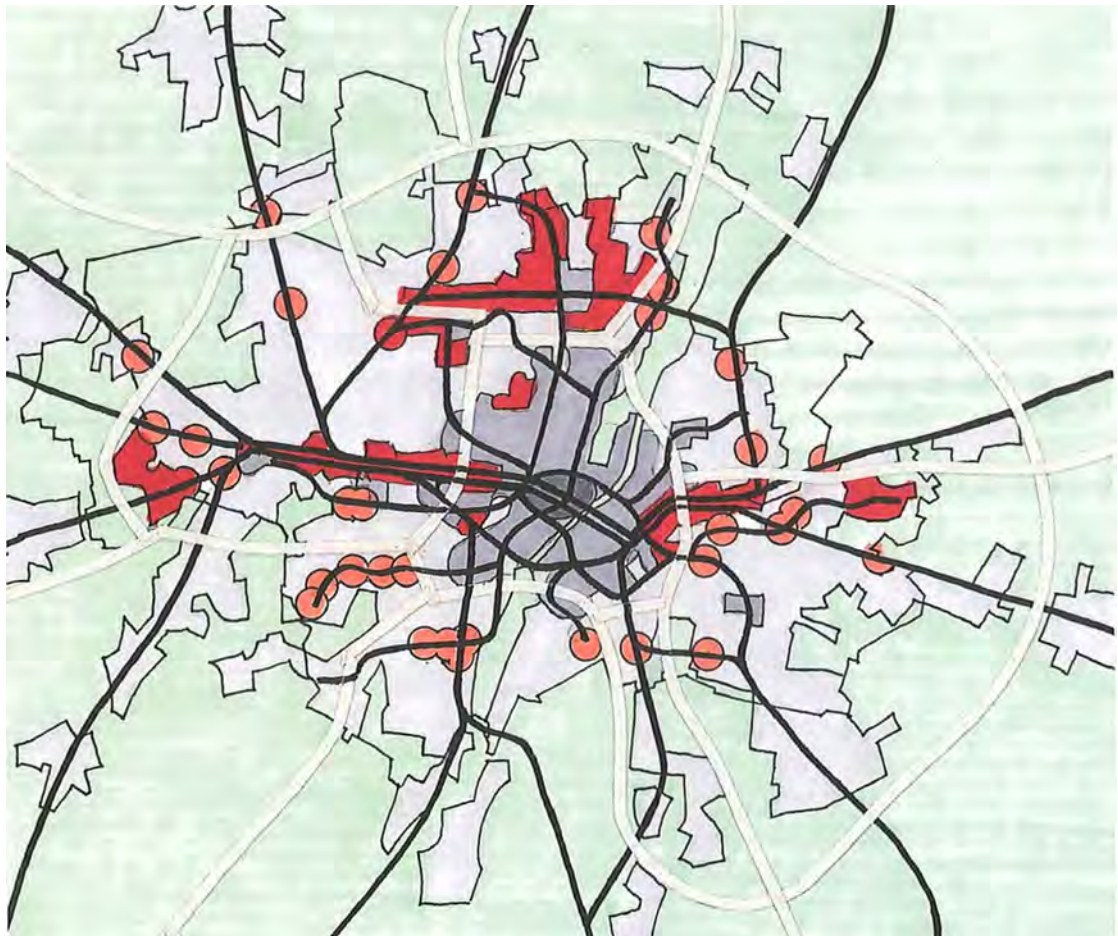
zu Schlafstädten, öden Gewerbegebieten und übermäßigem Autogebrauch geführt haben, können heute den Kriterien einer „dauerhaften“ Stadt nicht standhalten.

„Neue, vorwiegend sozio-kulturelle Maßstäbe müssen – wenn sie Gewicht und Gültigkeit beanspruchen -aus den wesentlichen Fragestellungen unserer Zeit heraus entwickelt werden. Zum ersten aus unserem fragwürdigen Verhältnis zur Natur: Wie kann die Stadt verträglich in die Naturkreisläufe eingefügt werden? Zum zweiten aus der Forderung nach sozialer Gerechtigkeit und Chancengleichheit: Was kann die Stadt zur Entschärfung der neuen sozialen Fragen beitragen? Zum dritten aus der Frage nach Identität: Wie ist das Verhältnis einer Vielzahl sich ausdifferenzierender Lebensstile zur kollektiven Identität der Stadt zu bewältigen...?“ (Sieverts, 1990). Und letztlich, wie kann das in der Wirtschaft produktiv genutzt werden?

Die neue Siedlungsstrategie - kompakt - urban - grün/Siedlung

Die künftige Siedlungsstruktur ist orientiert auf das auszubauende Gerüst des

ÖPNV-Netzes, flächensparende Siedlungsweise, höhere bauliche Dichten angepaßt an die jeweiligen Standortbedingungen, Funktionsmischung, Urbanität, Vielfalt.



Planungsgruppe 504, München / Haase & Söhmisch, Freising, April 1995

- City**, hohe bauliche Dichten, Monozentrum, Entlastung von künftigem Wachstumsdruck, Bestandsentwicklung
- INRA-Gebiete**, hohe bauliche Dichten, starke Nutzungsmischung, Entlastung von künftigem Wachstumsdruck, Bestandsentwicklung
- Entwicklungs-, Nachverdichtungs- und Umstrukturierungspotentiale**, auf die das künftige Siedlungswachstum konzentriert wird, „ökologisch qualifizierte Dichte“, starke Nutzungsmischung, Entwicklung zentraler Bereiche
- Städtebauliche Neuordnung um U-/S-Bahnhaltestellen**, Stadtreparatur, Aufwertung. Je nach Standortbedingungen unterschiedliche Nachverdichtungs- bzw. Umstrukturierungspotentiale. Entwicklung von Quartierszentren
- Siedlungsbereiche mit niedrigen baulichen Dichten**, von denen das Siedlungswachstum abgelenkt wird, Konsolidierung der städtebaulichen Struktur
- U-/S-Bahn**, Orientierung der künftigen Siedlungstätigkeit auf das auszubauende ÖPNV-Netz (Netzergänzungen U-Bahn, S-Bahn Nordring/Südmfahrung, Tram)






Die neue Siedlungsstrategie- kompakt - urban - grün/Freiraum

Weitere Stadt-Innenentwicklung ist nur möglich bei konsequenter Sicherung von

Freiflächen und Optimierung ihrer Erholungs- und ökologischen (Ausgleichs-) funktionen durch entsprechende Gestaltung und räumlich-funktionale Vernetzung.



Planungsgruppe 504, München / Haase & Söhmisch, Freising, April 1995

-  Das „**grüne Rückgrat**“ Münchens: Sicherung innerstädtischer Grünzüge und übergeordneter, zentraler Grünflächen
-  Das „**grüne Netz**“ Münchens: Sicherung, Entwicklung und Vernetzung bedeutender innerstädtischer Grünverbindungen
-  Das „**grüne Stadtviertel**“: Sicherung von Siedlungsbereichen geringer baulicher Dichte und hohen ökologischen Wertes
-  Der „**grüne Gürtel**“: Sicherung und Entwicklung von stadtnaher, naturnaher Landschaft, Landwirtschaft, regionalen Grünzügen, Landschaftskeilen zwischen S-Bahnachsen, Frischluftschneisen
-  Die Schwerpunkte der künftigen Siedlungstätigkeit, „**ökologisch qualifizierte Dichte**“

4.1.1 München kompakt

München kompakt bedeutet „stadt-ökologisch qualifizierte Dichte“

Bauliche Dichte bringt bis zu einer bestimmten Höhe und in Abhängigkeit von der qualitativen Ausprägung vielfache soziale und ökologische Vorteile. Das Maß baulicher Dichte muß immer einem gesellschaftlichen Konsens unterliegen – nicht akzeptierte Bauformen werden in der Regel im Laufe der Geschichte korrigiert, so finden z.B. heutzutage finden Wohnhochhäuser keine Zustimmung mehr. Ebenso sind die Qualitätsnormen an Siedlungsdichte, Arbeits- und Wohnkultur gesellschaftlich getragenen oder auch widersprüchlichen Leitbildern unterworfen und diese wandeln sich. Beispielsweise rückt der Wunsch nach „ökologischem Bauen“ zunehmend in den Vordergrund.

Es gibt keinen wissenschaftlich geführten Dichteanatz für menschliches Zusammenleben. In unserer Zeit kommen alle Dichtetypen vor – von der Streusiedlung über Endlos-Balungen wie Los Angeles, Vorstädte wie in Hamburg oder Stuttgart bis hin zu Sky-Lines in Manhattan oder ansatzweise Frankfurt City. Die dichteste Siedlungsform hat sich in Mitteleuropa in der Gründerzeit mit der Blockbebauung herausgebildet (GFZ 2,0-4,0). Dieser Siedlungsstrukturtyp gilt in der derzeitigen Diskussion gleichzeitig als der urbanste.

Unter kompakter Bauweise werden in der Strategie „München kompakt - urban - grün“ bewährte Baudichten zwischen GFZ 0,9-2,5 verstanden. Diese baulichen Dichten beziehen sich auf Netto-Bauland, d.h. von der insgesamt zur Verfügung stehenden Fläche (Bruttobauland) werden immer zwischen

30% - 50% je nach standörtlichen Rahmenbedingungen für soziale Einrichtungen, Grün- und Freiflächen und Verkehrserschließung abgezogen. Da es sich bei den Flächenpotentialen überwiegend um Standorte im innerstädtischen Bereich mit guter U- und S-Bahnerschließung handelt, sind diese baulichen Dichten aus ökologischen und ökonomischen Gründen nur mit einem erheblich reduzierten Angebot an Autostellplätzen zu realisieren. Grundsätzlich wird Mischnutzung von Wohnen und Arbeiten angestrebt, für die sich eine bauliche Dichte von GFZ 1,6-2,5 erfolgreich durchgesetzt hat. Für Bereiche, in denen überwiegend Wohnnutzung sinnvoll erscheint, haben sich Reihenhäuser mit GFZ 0,9, Stadthautypen mit einer GFZ von ca. 1,0 und Geschoßwohnungsbau mit einer GFZ bis 1,6 bewährt. Nimmt aus standörtlichen Erwägungen die Arbeitsnutzung erheblich zu, wird eine GFZ von 2,0-2,5, in Ausnahmefällen auch GFZ 3,0 anvisiert. Die Ausprägung dieser Bebauungsdichten wird im Münchner Stadtgebiet an den vorgesehenen Standorten durchaus verschieden sein. Denn jeder Ort hat seine Eigenart entwickelt, die es zu berücksichtigen bzw. aufzuwerten gilt.

Verdichtetes Bauen und Mischnutzung spart Siedlungsfläche

Der Bedarf an zusätzlichen Wohnungen, Büros und Gewerbegebäuden in München erfordert die Erweiterung an Bauflächen. Um einer Zersiedelung des Umlandes und einer übermäßigen Inanspruchnahme der Entwicklungs- und Umstrukturierungsflächen in München entgegenzuwirken, muß zukünftig flächensparend kompakt mit urbanen Qualitäten gebaut werden. Damit stellt sich die Frage, welche Bauformen und welche Mischung von Wohnen und Arbeiten einen qualitativ hochwertigen Städtebau ermöglichen.

Folgende Zusammenhänge bestehen zwischen Siedlungsflächenbedarf und Bebauungsdichte:

- Je mehr **Wohnungen** auf einem Grundstück gebaut werden, desto mehr Menschen können untergebracht werden, doch gehen die Einsparungseffekte mit zunehmender baulicher Dichte deutlich zurück. So verbraucht z.B. ein Einwohner (bei angenommen 40 qm Wohnfläche) in einem Einfamilienhausgebiet mit GFZ 0,2250 qm Nettobauland, im Reihenhaus bei GFZ 0,862 qm und im Geschosswohnungsbau 1,2 GFZ 41 qm Städtebauliche Standards, wie z.B. Abstandsflächen (Licht, Luft, Sonne – Charta von Athen) führen dazu, daß sich ab etwa einer GFZ von 1,2 keine nennenswerten Flächeneinsparungen mehr ergeben. Aus diesem Grunde wird für höhere Dichten (z.B. WB mit GFZ 1,6) eine Mischnutzung von Wohnen, Büro, Dienstleistung, Handel, soziale Einrichtungen sinnvoll.

- Durch Stapelung von Geschossen auf einem Grundstück (Nettobauland) können mehr **Arbeitsplätze** untergebracht werden. Dies gilt allerdings für Gewerbebetriebe nur eingeschränkt und ist von Branche zu Branche sehr verschieden.

Bei einem wachsenden Anteil dienstleistungsorientierter Tätigkeiten, die in besonderem Maße zur Unterbringung in Geschossbauten geeignet sind, und bei steigenden Bodenpreisen, wird sich der **Anteil des Geschossgewerbes voraussichtlich erhöhen**, der durchschnittliche Flächenverbrauch je Arbeitsplatz senken. Dies gilt zunehmend auch für Handwerksbetriebe.

Ähnlich wie bei Wohnhäusern wird auch bei Bürogebäuden die zu erzielende Steigerung der Beschäftigtendichte mit zunehmender Geschosflächen- und Stockwerkszahl immer geringer. Die Gründe dafür liegen in dem zunehmenden Flächenanteil, der für Repräsentationszwecke und für Anlagen der inneren Erschließung (Fahrstühle, Treppen) bean-

sprucht wird, in dem Anteil von Nutzungen, die nicht oder nur begrenzt stapelbar sind, und schließlich in der Notwendigkeit, für Belichtung, Belüftung, Zufahrten, Feuerwehr und ergänzende Grün- und Freiflächen bestimmte Gebäudeabstände einzuhalten. Der „Schwellenwert“, ab dem eine stärkere Verdichtung kaum noch sinnvoll ist, liegt deutlich höher als bei der Wohnbebauung. Bei Büros können jedoch sehr hohe Dichten bereits bei 6- bis 8-geschossiger Bauweise erzielt werden. Hochhäuser ergeben im Vergleich keine höheren Bebauungsdichten.

- Das heißt **aus Flächengründen braucht München keine Bürohochhäuser**. Die Entscheidung über den Gewinner in der Flächenkonkurrenz Wohnen contra Arbeiten wird politisch gefällt – ein Hebel ist die künftige Strategie in der Bauleitplanung. Die Frage lautet, ob es politisch durchzustehen ist, auf den Umstrukturierungsflächen, wie z.B. Hbf - Laim - Pasing oder Gewerbeband Frankfurter Ring / S-Bahnring Nord sowie auf Entwicklungsflächen, wie z.B. in Neuried, höhere Wohnanteile zu realisieren als bislang.

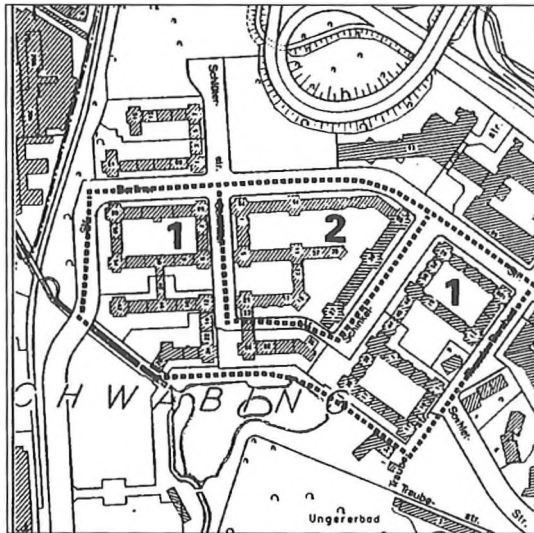
- Der Flächenbedarf für **Verkehrerschließung** und die **Wohnfolgeeinrichtungen** (Einrichtungen des Gemeinbedarfs, Grün- und Sportflächen, Versorgungseinrichtungen) bestimmt entscheidend die Effektivität der Flächenverwertung einer Siedlung.

Um den Flächenbedarf für Wohnfolgeeinrichtungen quantifizieren zu können, werden Orientierungs- bzw. Richtwerte herangezogen, die entweder auf Erfahrungen in bestehenden Siedlungen beruhen oder politische Zielsetzungen bzw. den gesellschaftlichen Konsens eines Versorgungsstandards wiedergeben



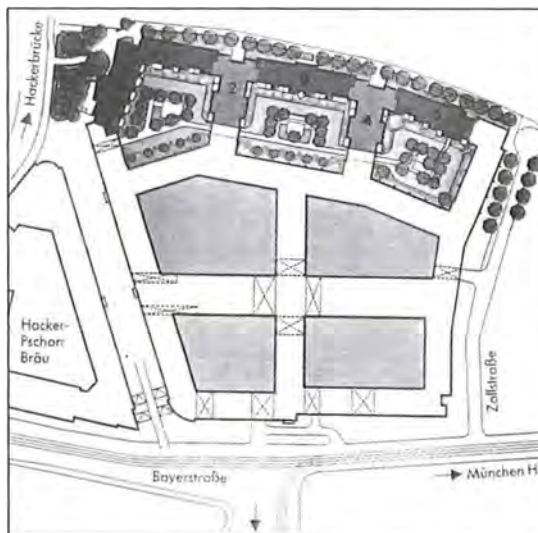
Wohnnutzung
niedrige bauliche Dichte
 Trudering: Böcklerstraße

GFZ	Ew/ha	Apt/ha	Geschosse	Baujahr
0,24	54		2 - 3	1919 - 48



Wohn- und Büronutzung
hohe bauliche Dichte
 Berliner Straße

Block	GFZ	Ew/ha	Apt/ha	Geschosse	Baujahr
1	1,40	508	22	4 - 6	1981 - 90
2	1,40	269	92	4 - 6	1981 - 90

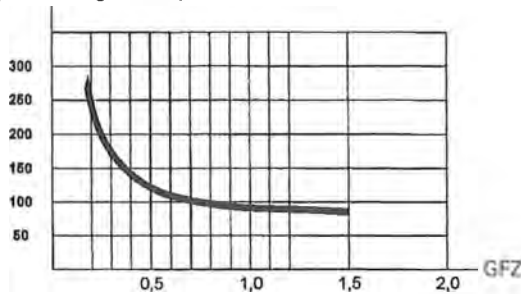


Wohn- und Büronutzung
hohe bauliche Dichte
 Pschorrhöfe

	GFZ	Ew/ha	Apt/ha	Geschosse	Baujahr
Wohnen	2,38	533	-	3 - 6	1992
Arbeiten	1,6 - 2,91	-	427	3 - 6	1992

Quelle: Grundlagen für ein Dichtemodell - München, Planungsgruppe 504. München März 1994

qm Siedlungsfläche je Einwohner



Quelle: Grundlagen für ein Dichtemodell - München, Planungsgruppe 504. München März 1994

Diese Kurve zeigt den Zusammenhang zwischen Siedlungsflächenbedarf pro Einwohner bei unterschiedlicher Bebauungsdichte, ausgedrückt in Geschosflächenzahl (GFZ) unter Berücksichtigung der Wohnfolgeeinrichtungen.

Hier wird deutlich, daß der Siedlungsflächenverbrauch pro Einwohner bei Einfamilienhaus-Bebauung (GFZ 0,2) etwa fünfmal so hoch ist wie bei Geschoswohnungsbau (GFZ 1,0). Es zeigt sich aber, daß die Einsparungseffekte des Siedlungsflächenverbrauchs bei höherer baulicher Verdichtung (z.B. von 1,0 auf 1,6) sehr stark abnehmen. **Einsparungen des Siedlungsflächenverbrauchs können bei höheren Dichten (1,6 - 2,5 GFZ) durch Mischung von Arbeits- und Wohnnutzung erreicht werden.**

München kompakt bedeutet Innen- vor Außenentwicklung

Die Altstädte sind heute auf dem Weg zu einer mehr oder weniger gelungenen Sanierung; die drängenden neuen Probleme liegen in der Peripherie der Städte. Deshalb gilt es, die Erfahrungen des vorindustriellen öffentlichen Raumes sinngemäß zu übersetzen in die neuen, nachindustriellen Siedlungsstrukturen der Vororte, Gewerbegebiete und Freizeiträume. Hier – in der gestaltlosen Peripherie der Städte – liegen die eigentlichen Gestaltungsaufgaben der Zukunft und die

Möglichkeiten, sowohl der Stadtregion als auch dem übergeordneten Lebensraum eine eigene Identität zu geben.

Die Stadtgeschichte, v.a. der Nachkriegszeit, zeigt, daß Entlastungs-, Trabanten- oder Neustädte nicht die gewünschte Entlastung für die Zentren bringen, Infrastrukturen bereitzustellen teuer ist und aufgrund der Finanzknappheit der Kommunen häufig Defizite in der Versorgung entstehen. Historisch gewachsene Qualitäten sind so schnell nicht herstellbar und Neustädte bedeuten letztendlich eine weitere Zersiedelung der Regionen, mehr Autoverkehr, Verschwendung von Flächen, Energie und Material.

Deshalb heißt das Thema der europäischen Stadt zu Beginn der Jahrtausendwende im Sinne einer umwelt- und sozialverträglichen Siedlungsentwicklung Umstrukturierung, Umnutzung, Sanierung, Neuordnung unter optimierter Auslastung der vorhandenen (Infra-)Strukturen, Beachtung ökologischer Standortfaktoren und Ausgleichserfordernisse, Reduzierung von Belastungen, Nachbesserung im Bestand, Anwendung ökologischer Baustandards. So vielfältig die Aufgaben, so schwierig deren Lösung.

Prinzipien einer maßvollen Stadt-Innenentwicklung sind:

- Integration von Neubau und Bestand. Behutsamer Umgang mit dem Vorhandenen – bei Nachverdichtungsgebieten bezogen auf die Gebäudeebene, bei Umstrukturierungs- und Entwicklungsflächen bezogen auf die Quartiersebene bzw. das Siedlungsgefüge
- Flexibilität der Raum- und Baustrukturen für sich verändernde Nutzungsansprüche/ Mehrfachnutzungen
- Erhaltung und Entwicklung lokal angemessener Zentrenfunktionen, z.B. Quartierszentren an U- und S-Bahnhöfen

- Optimierung der Auslastung vorhandener (Infra-)Strukturen, Einsatz „intelligenter“, ressourcenschonender Technologien und Organisationsformen
- Beachtung ökologischer Standortempfindlichkeiten und Potentiale

München kompakt bedeutet „kurze Wege“ und Förderung des nicht motorisierten Verkehrs

Kompakte Siedlungsstrukturen, die kurze Wege zwischen Arbeiten, Wohnen und Erholen anbieten, tragen erheblich dazu bei, die Zwangsmobilität innerhalb der Stadt zu reduzieren. Sie bedürfen jedoch unbedingt der Unterstützung durch flankierende Strategien und Maßnahmen, die auf deutliche Restriktionen des motorisierten Individualverkehrs zugunsten von ÖPNV, Fahrrad und Füßen setzen. Das Leitbild „mobil ohne eigenes Auto“ steht heute für eine stadtverträgliche Organisation des Verkehrs.

Zur Optimierung des ÖPNV gehören zum einen, neben Verbesserungen von Bedienungshäufigkeit, Schnelligkeit, Service und Komfort **Netzergänzungen**; insbesondere die Einrichtung des S-Bahn-Nordrings und der S-Bahn Südumfahrung sowie der Ausbau des Straßenbahnnetzes zur „dritten Säule“ des öffentlichen Nahverkehrs, um die Erschließungsqualität zwischen den Achsen und Haltestellen des sternförmig angelegten U-/S-Bahnsystems zu verbessern und tatsächlich eine Netzstruktur zu entwickeln.

Zum anderen wird die Tragfähigkeit des MVV verbessert durch gezielte städtebauliche Neuordnung und Verdichtung um bestehende U-/S-Bahnhaltestellen sowie durch Konzentration von Siedlungsentwicklung und Umstrukturierung (Wohnen und Arbeiten) entlang des potentiellen S-Bahn-Ringes. Bei den vorgeschlagenen Dichten (GFZ 0,9 - 2,5) im Einzugsgebiet von U-/S-Bahnhaltepunkten können die Stellplätze nach heutigen Standards nur sehr teuer hergestellt werden (mehrstöckige Tiefgarage). Hier müssen aus stadtökologischen und sozioökonomischen Gründen die derzeit diskutierte Stellplatzablässe sowie Modelle „autoarmes/autofreies Wohnen“, „car-sharing“ u.a. angewendet werden.

Die Untersuchung von 89 Haltestellen-Einzugsbereichen, überwiegend in den Außenbereichen der Stadt, ergab, daß davon etwa 35 teils mittelfristig, meistens jedoch langfristig durch städtebauliche Neuordnung und bauliche Verdichtung aufgewertet werden können.

Damit wird eine **Abkehr vom Städtebau der Nachkriegszeit** vorgeschlagen, der auf das Hauptstraßennetz ausgerichtet und von Funktionstrennung sowie überwiegend von niedrigen Bebauungsdichten bestimmt war.

Da aber die Siedlungsstruktur der Region in ihrer Nachkriegsentwicklung autoorientiert manifest ist, können Verhaltensänderungen zur Reduzierung des Autoverkehrs zwar auf allen Ebenen, wie z.B. durch das Siedlungsleitbild „kompakte Stadt“ gestützt werden, ohne Verordnungen zur Reduzierung der Autofahrten, insbesondere in den Ortskernen und der Kernstadt wird es in Zukunft nicht gehen. Hier ist die Politik gefordert.

4.1.2 München urban

München urban bedeutet Harmonisierung von Flächennutzungen

Die Disparitäten in der Wohnungsversorgung sind nur zum Teil durch siedlungspolitische Maßnahmen beeinflussbar. Bei hohen Boden- und Mietpreisen werden sich auch weiterhin primär die Marktkräfte durchsetzen. D.h. die Verdrängung insbesondere preisgünstigen Wohnraums durch den Ausbau Münchens als Arbeitsplatzschwerpunkt, somit die Wohnungsnot, bleibt gerade für Einkommensschwache auch in Zukunft ein Problem.

Eine siedlungspolitische Strategie, die den Schwerpunkt auf Bestandssicherung und behutsame Stadterneuerung setzt und gleichzeitig bei Neuentwicklung und Umstrukturierung der Wohnnutzung bei höheren baulichen Dichten Vorrang einräumt, schafft am ehesten die Bedingungen für eine Entzerrung des Marktes.

München urban bedeutet „Neue Münchener Mischung“

Die moderne Stadt wird von einer weitgehenden Funktionsentmischung geprägt, die sich in einer Maßstabsvergrößerung räumlicher Nutzungsstrukturen ausdrückt. Dies ist Resultat sowohl realer sozioökonomischer Wachstumsprozesse, vermittelt über den Bodenmarkt, als auch städtebaulicher Prämissen und Instrumente, wie etwa der „Charta von Athen“, von DIN-Normen oder der Baunutzungsverordnungen, die den heutigen Anforderungen aus dem gesellschaftlichen Strukturwandel nicht mehr gerecht werden.

So wird z.B. in der vor kurzem von vielen europäischen Städten unterzeichneten „Charta von Aalborg“ gefordert, künftig Stadtquartiere zu entwickeln, in denen wieder Funktions- und Nutzungsvielfalt vorherrscht. Derartige städtische Mischquartiere können und dürfen nicht einfach historische Vorbilder kopieren. Sie machen die Herausbildung neuartiger Typen von Stadtquartieren erforderlich, in denen die modernen, sich weiter ausdifferenzierenden Lebens-, Arbeits-, Bildungs- und Erholungsformen in enger räumlicher Nähe miteinander kommunizieren können. Dies stellt eine neue Qualität städtischer Raumstrukturen dar. Es ist zu vermuten, daß die externen ökologischen und sozialen Kosten derartiger Mischquartiere deutlich geringer sind als die für „funktionsentmischte“ Stadtquartiere.

Neue Nutzungsmischung (Wohnen / Arbeiten) Neue bauliche Dichten (GFZ) für das Siedlungspotential im Gebiet der LH München (ohne § 34)

Szenario 2: München kompakt - urban - kurze Wege

GFZ-Klassen (bezogen auf Nettobauflächen für Wohnen/ Arbeiten)





in Entwicklungs-/Umstrukturierungs-/ Nachverdichtungsgebieten	in 150m/600m-Einzugsbereichen um U-/S-Bahn-Haltestellen
 0,9 - 1,2	 0,9 - 1,2
 1,2 - 1,6	 1,2 - 1,6
 1,6 - 2,4 (punktuell bis 3,0)	 1,6 - 2,4 (punktuell bis 3,0)










Mischungsverhältnis

70 : 30 z.B. 70% WOHNEN zu 30% ARBEITEN
bezogen auf das Siedlungspotential

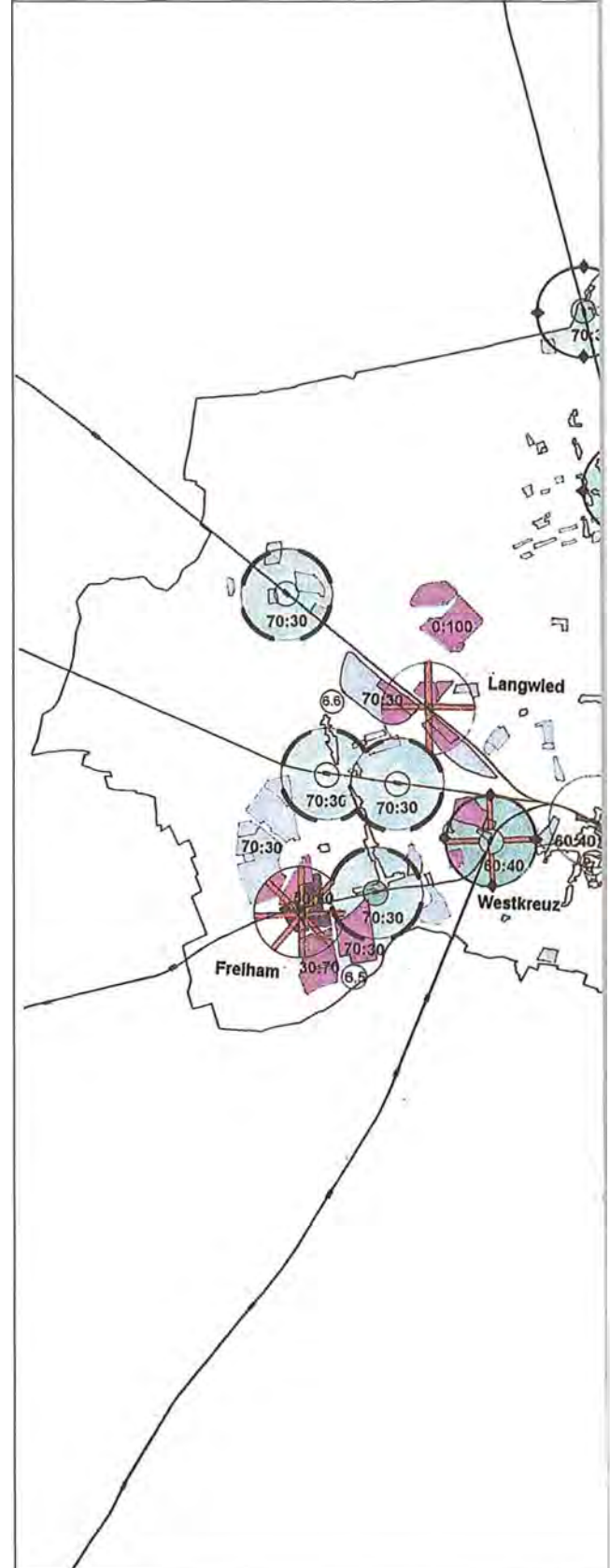
Verdichtungsneigung in U-/S-Bahn-Einzugsbereichen

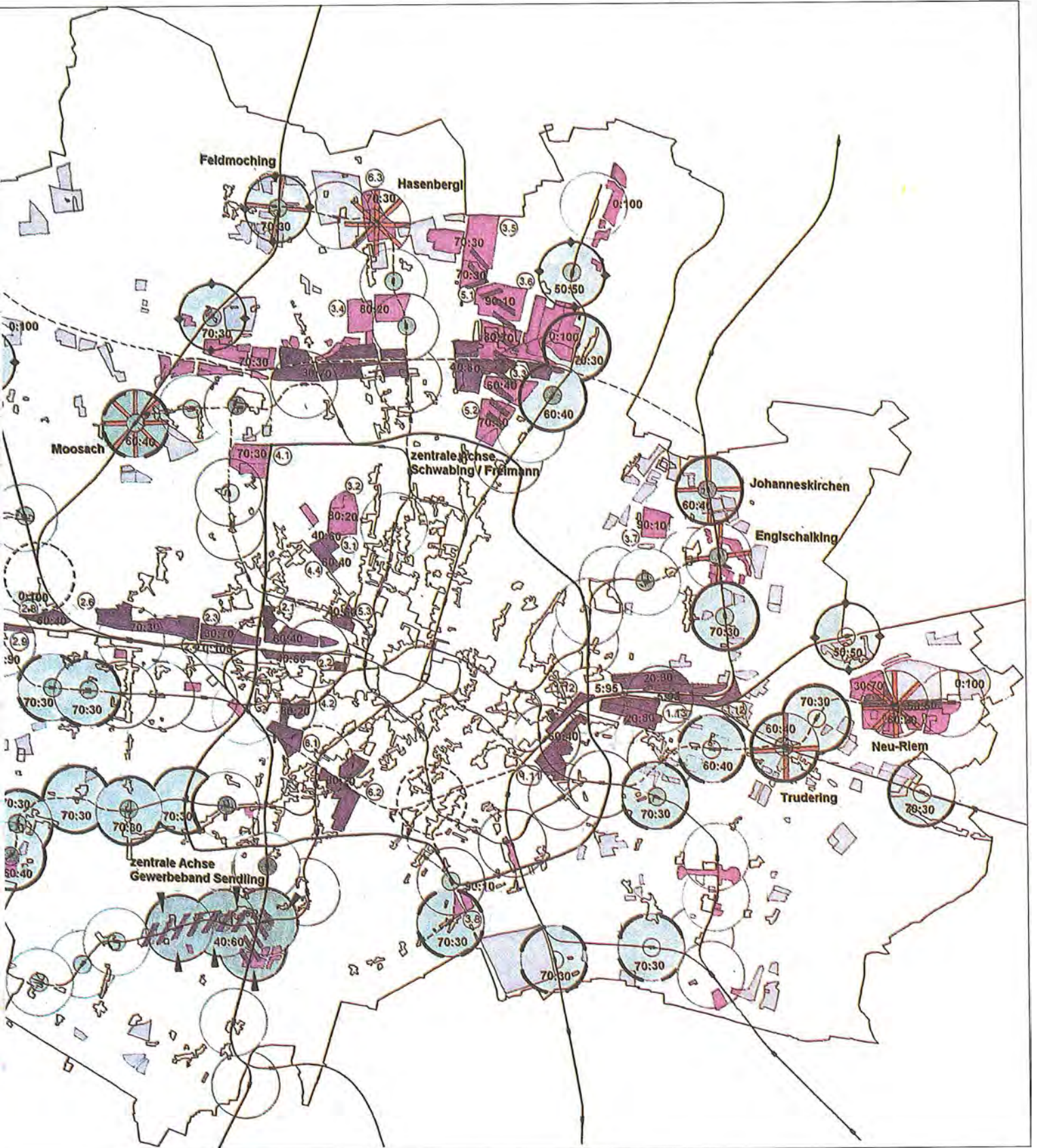
Strategie: GFZ-Erhöhung (Abriß und Neubau) und städtebauliche Neuordnung in 600 m - Einzugsbereichen um U-/S-Bahn-Haltestellen

-  **Typ 4** Gewerbe - bzw. DB - Umstrukturierungspotential. Ökologischer Stadtbau, "GB" - Typen entwickeln, Wohnen unterbringen. Verdrängung von Nischen prüfen.
-  **Typ 5** Verdichtung durch GFZ - Erhöhung (Abriß und Neubau) als Strategie für städtebauliche Neuordnung, Urbanität, Aufwertung des Haltestellen-Einzugsbereichs geeignet.
-  **Typ 6** Verdichtung durch GFZ - Erhöhung (Abriß und Neubau) mit Einschränkungen als Strategie für städtebauliche Neuordnung, Urbanität, Aufwertung des Haltestellen - Einzugsbereichs geeignet. Verdrängungseffekte preiswerter Nutzungen und eventuell sozialstrukturelle Probleme prüfen!
-  **Typ 7** Gravierende städtebauliche Mängel bzw. sozialstrukturell problematisch; über Verdichtung durch GFZ - Erhöhung und ökologischen behutsamen Stadtbau verbesserungsfähig. Achtung: Verdrängung preiswerter Nutzungen / Nischen, problematische Sozialstruktur, Konflikte, Bilanz: Verbesserung / Verschlechterung genau prüfen!

-  Entwicklungs-, Umstrukturierungsgebiete, Nachverdichtung von Wohngebieten (Szenario 2)
-  Entwicklungspotential im 150 m - Einzugsbereich um U-/S-Bahn-Haltestellen
-  neuer zentraler Bereich (GFZ 1,6 - 2,4, punktuell bis 3,0)
-  Mittlerer Ring
-  U - / S - Bahn - Bestand
-  U - / S - Bahn - Ausbau
(laut integrierte ÖPNV - Planung der LHM, 1990)
-  600 m - Einzugsbereich um U-/S-Bahn-Haltestellen
-  neues Quartierszentrum
-  neues Stadtviertelzentrum

Quelle:
Grundlagen für ein Dichte-Modell München
Karte 4
Planungsgruppe 504
Brandt, Graf, Heller
München, März 1994
Im Auftrag der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung





München hat gute Voraussetzungen, solche modernen Mischquartiere zu entwickeln, denn zu den Anforderungen aus Architektur, Stadtbild und Freiraumgestaltung, der Ökologie und des Stadtlebens kommen neue, aus der Sicht der Wirtschaft, der Unternehmen hinzu. Der Strukturwandel der Münchner Wirtschaft kann mit einer starken Tertiärisierung sowohl nach Sektoren als auch nach ausgeübten Tätigkeiten charakterisiert werden. Dabei haben die privaten Dienstleistungen enorm zugelegt. Auch die Tertiärisierung der Industrie mit besonderer Ausprägung einer Technik-Orientierung bei gleichzeitiger Akademisierung weitet sich aus. Dieser Strukturwandel in der Wirtschaft hat räumliche Konsequenzen in der Siedlungsform mit zunehmend nachgefragten Kombinationsmöglichkeiten verschiedener Funktionen am selben Mikro-Standort zur Folge: Die in der Nachkriegszeit voneinander getrennten Funktionen Forschung, Entwicklung, Produktion, Vertrieb, Verwaltung etc. werden mehr und mehr fragmentiert und miteinander kombiniert. Darüberhinaus werden an den Städtebau neue Standortanforderungen an die Bildung eines gemeinsam genutzten Umfeldes gestellt. Das Hotel für Geschäftspartner ist angenehm; für den Arbeitnehmer sind Dienstleistungen des täglichen Bedarfs ebenfalls nützlich, der Straßenraum mit Cafés, der Westentaschenpark und eine architektonisch ansprechende Gestaltung ist erwünscht. Dazu gehört das Alltagsleben der Bevölkerung, der Wohnstandort in der Nachbarschaft mit der Möglichkeit, unterschiedliche Schichten, Gruppen und Lebensweisen zu vermischen.

Urbane Strukturen bieten auf engem Raum mit kurzen Wegen mehr und vielfältigere Handlungsoptionen, Identifikations- und Kommunikationsmöglichkeiten sowie relativ mehr Toleranz und Freiheiten.

Eine zentrale Rolle erhält dabei der öffentliche Straßenraum. Allerdings ist dieser in der Stadt durch die Dominanz des Autoverkehrs zweckentfremdet worden. Siedlungsdichte wird dadurch zum Problem- und zum Dichtestreß, zumal Luft- und Lärmbelastungen und Unfallgefahr hinzukommen. Der Zusammenhang Siedlungsverdichtung, Freiraumbereitstellung und Reduzierung des Autoverkehrs ist für die Stadtentwicklung existentiell.

„... Der alte historisch geprägte öffentliche Raum ist das Ergebnis Jahrhunderte andauernder räumlicher und zeitlicher Zwänge und deswegen als Erfahrungsraum unwiederbringlich: Er vermittelt eine so reiche Fülle von Austausch- und Erlebnisangeboten wie keine andere räumlich städtische Struktur, denn er bietet, entstanden unter vorindustriellen raum-/zeitlichen Zwängen, einen durch jahrhundertelange Entwicklung in Versuch und Irrtum erhärteten Erfahrungsschatz an räumlichen Konfigurationen und Mischungen ...“ (Sieverts, 1990).

München urban bedeutet Flexibilität der Raumnutzung

Zeitgemäße Siedlungsstrategien dürfen räumlich und zeitlich nicht mehr verbauen als unbedingt erforderlich ist, sie müssen „Nischen und Spielräume“ belassen. Dieser unverbaute Platz muß in unterschiedlicher Verteilung und „Körnigkeit“ erhalten und gegebenenfalls neu geschaffen werden. Das bedeutet vor allem auch Mut zur Brache und zur zeitlich begrenzten Zwischennutzung. Neue Stadtstrukturen müssen fehlerfreundlich und ohne Zerstörung in ihrer Nutzungszuweisung revidierbar sein.

Das bedeutet in einer hochgradig arbeitsteiligen und spezialisierten Gesellschaft auch, daß nicht für jede Funktion ein eigenes Gehäuse erstellt werden darf, sondern daß derselbe gebaute Raum für unterschiedliche Zwecke im zeitlichen Neben- oder Nacheinander brauchbar sein sollte. Hierfür sind abgeschriebene und umnutzbare Altbauten besonders geeignet, die auch deswegen erhalten und eingefügt werden müssen.

Das Ziel eines flexiblen, bedarfsorientierten Nutzungsangebotes ist jedoch nur über Veränderungen von Planungsmethoden und Entscheidungsprozessen möglich, die auf weitestgehende Partizipation von Bürgerinnen und Bürgern sowie wirtschaftlichen und kulturellen Akteuren abzielt.

4.1.3 München grün

München Grün bedeutet sparsamer Flächenverbrauch

Als knappste Ressource im urbanen Ballungsraum steht die **Fläche**, der nicht überbaute Bodenvorrat mit seinen vielfältigen Funktionen für Stadtklima, Wasserhaushalt, Schadstoffilterung, Arten- und Biotopschutz, Erholungsnutzung etc. im Mittelpunkt einer dauerhaft tragfähigen Siedlungsstrategie.

Die Bausteine einer flächensparenden Siedlungsentwicklung sind bereits unter „München kompakt“ dargelegt. Die allgemeine Strategie flächensparender Siedlungsentwicklung ist jedoch um eine konsequente **flächenspezifische Schutzstrategie** zu ergänzen (siehe Karte „Freiflächenschutz“). Die bereits weit fortgeschrittenen Freiflächenverluste im innerstädtischen Bereich machen eine restriktive Siedlungsstrategie außerhalb des bebauten Bereiches notwendig. Grundforderungen sind:







- die **vollständige Erhaltung der verbliebenen öffentlichen Freiflächen** im innerstädtischen Bereich,
- die Beimessung einer besonders hohen Erhaltungspriorität für **Freiflächen gesamtstädtischer bzw. regionaler Bedeutung** (dies bedeutet Schutzanspruch auch für viele kleinere Freiflächen, deren Bedeutung aus ihrer räumlichen Einbindung in übergeordnete Vernetzungsstrukturen resultiert),
- die Beimessung einer besonders hohen Erhaltungspriorität für **Freiflächen hoher multifunktionaler Bedeutung** für Stadtklima und Lufthygiene, Grundwasser- und Bodenschutz, Arten- und Biotopschutz bzw. Erholungsnutzung sowie
- die Erhaltung **privater Freiflächen mit hohem ökologischen Wert** (z.B. Villenviertel mit wertvollem Baumbestand).

Neben der Flächeneinsparung müssen künftige vorsorgende Siedlungsstrategien verstärkt eine **Reduzierung des städtischen Energie- und Materialverbrauchs** anstreben. Auch diese Forderung führt zur vorrangigen Entwicklung kompakter Siedlungsstrukturen unter Beachtung bauökologischer Kriterien, v.a. von Aspekten energiesparender Bauausführung, der Nutzung regenerativer Energieformen und bestehender Erschließungsstrukturen.

Freiflächenschutz






Schutzkategorien

Freiflächen mit rechtsverbindlichem Schutzstatus:

-  Landschaftsschutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile
-  Landschaftsschutzgebiete, Vorhaben 1. Kategorie
-  Bannwald und LSG
-  Wasserschutzgebiet und LSG
-  Ensembleschutz und z.T. LSG
-  Gartendenkmalschutz

Freiflächen regionaler/gesamstädtischer Bedeutung

Multifunktionale Freiflächen hoher Bedeutung für:

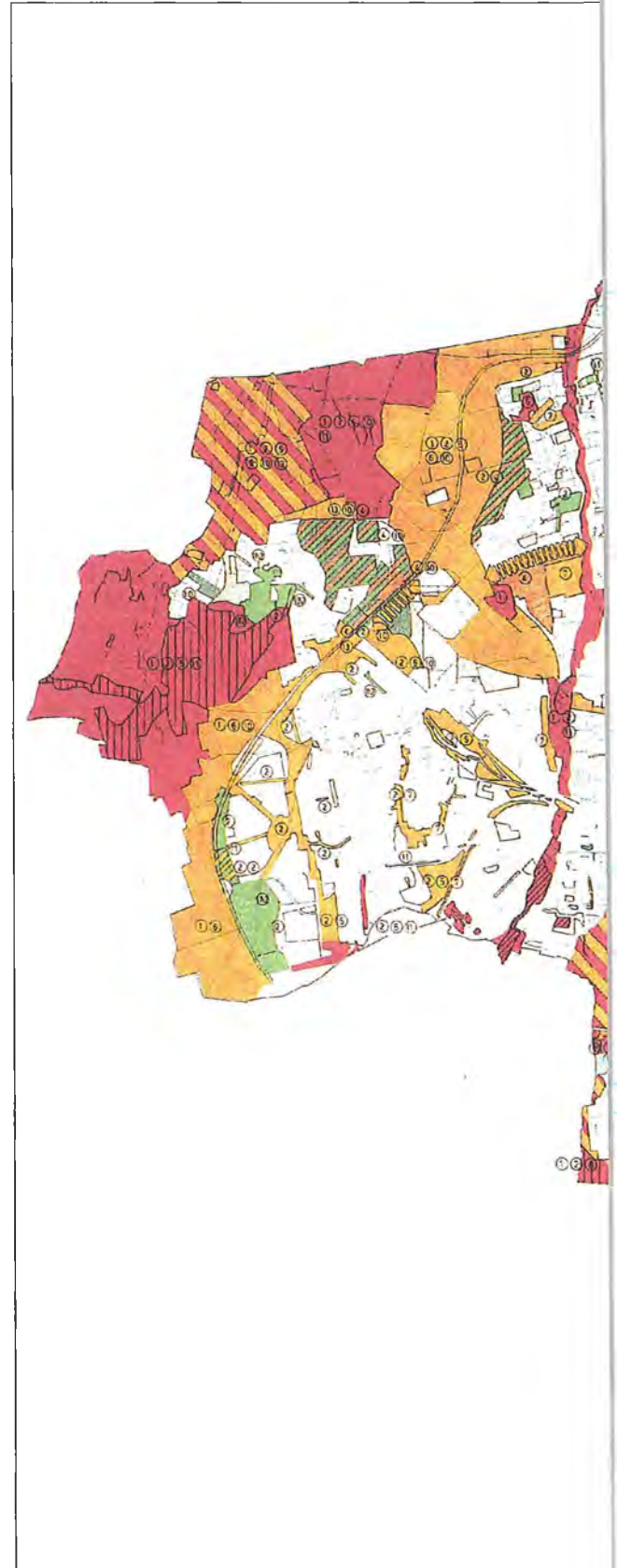
-  Klimaschutz und Lufthygiene
-  Grundwasser- und Bodenschutz
-  Arten- und Biotopschutz
-  Erholungsnutzung
-  landwirtschaftliche Produktion

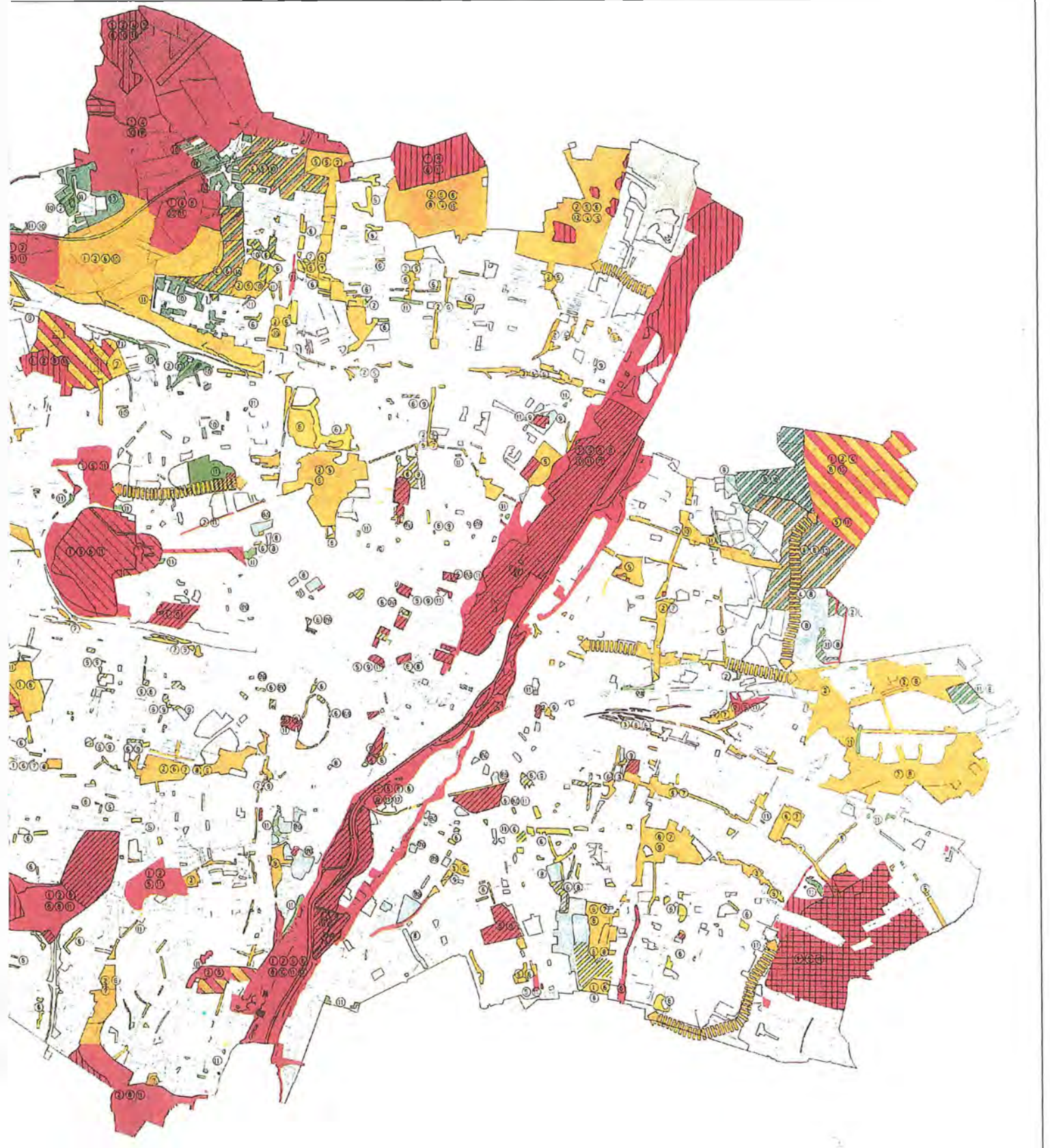
Monofunktionelle Freiflächen hoher Bedeutung



0 0,5 1,0 1,5 2,0 2,5 km

Quelle:
Landschaft in der Stadt
Karte 3
Haase & Söhmisch, Freising, November 1993
Im Auftrag der Landeshauptstadt München,
Referat für Stadtplanung und Bauordnung





München Grün bedeutet geringstmögliche Umweltbelastung

Damit gesundes Leben in der Stadt möglich wird, müssen die vielfältigen Belastungen von Boden, Wasser, Klima und Luft deutlich verringert werden. Eine zukunftsweisende städtebauliche Strategie geringer Ressourcenbelastung umfaßt im wesentlichen folgende **Handlungsfelder**:

- Standortorientierung der Siedlungsentwicklung
- umweltverträgliche Mobilität
- ökologisch orientierte Bauausführung

Die Entscheidung über das Ob und Wie künftiger städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen hat sich grundsätzlich eng an **standortspezifischen Empfindlichkeiten, Entwicklungspotentialen und Vorbela-**stungen zu orientieren. Ziel muß die Vermeidung übermäßiger, nicht mehr tragbarer Ressourcenbelastungen einzelner Stadtteile und somit einer wachsenden Disparität der Umwelt- und Freiraumsituation zwischen verschiedenen Stadtteilen sein. Zugrundeliegende Wertvorstellung ist also die **Sicherung bzw. Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen** innerhalb der Stadt. Allerdings erfordert die konsequente Berücksichtigung standörtlicher Qualitäten gerade auch die Erhaltung spezifischer natur- bzw. kulturräumlicher Ausprägungen innerhalb des Stadtgebietes. Dies führt zur **Sicherung ökologischer und siedlungsstruktureller Vielfalt** als zweitem übergeordneten Entwicklungsziel.

Wichtige und zugleich derzeitig gesamtstädtisch anwendbare **Kriterien für die Bewertung ökologischer Empfindlichkeit** bzw. Entwicklungsfähigkeit sind:

- der Grundwasserflurabstand
- die stadtklimatische Situation (Frischluftschneisen, klimatische Ausgleichsfunktionen) sowie
- der Wert der aktuellen bzw. potentiellen Lebensraum- und Artenausstattung des besiedelten Raumes (v.a. Wald- und Magerrasenverbund)

Wichtige Kriterien für die Bewertung bereits gegebener Vorbelastung sind v.a.:

- die aktuelle bauliche Dichte (GFZ) sowie
- die quantitative Freiraumversorgung der einzelnen Stadtquartiere

Eine entsprechend dieser Kriterienauswahl differenzierte Bewertung des gesamten besiedelten Bereiches der Stadt ergibt zum Teil deutliche Einschränkungen hinsichtlich künftiger Siedlungsentwicklungs- bzw. Nachverdichtungsmaßnahmen. Andererseits werden jedoch durchaus auch ökologisch und freiraumplanerisch vertretbare Entwicklungspotentiale offensichtlich, wie die Karte „Siedlungsflächeneignung“ zeigt.





Weiteres städtisches Wachstum ist grundsätzlich nur bei gleichzeitig massiver **Reduzierung des Autoverkehrs** möglich. Die wichtigsten siedlungspolitischen Instrumente zur Umsetzung sind die in „München kompakt“ dargelegte Nutzungsmischung, Aufwertung des öffentlichen Nahverkehrs mit entsprechender räumlicher Orientierung der Siedlungsentwicklung sowie die gezielte Förderung von Rad- und Fußverkehr.

Ergänzend kann die Forderung hoher **siedlungsökologischer Standards im Rahmen der Bauleitplanung** (z.B. hinsichtlich Energieeinsparung und Nutzung regenerativer Energie, Verwendung ökologisch verträglicher Baumaterialien, Emissionsbegrenzung, Freiflächengestaltung, Oberflächenentwässerung etc.) wesentlich zur Minimierung von Ressourcenbelastungen beitragen.

Verdichtungseignung








Tabubereiche

Begründung:

-  GFZ > Grenzwerte BauNVO
-  Denkmal- bzw. Ensembleschutz
-  Landschaftsschutzgebietsstatus
-  extreme quantitative Freiraumdefizite







Bereiche geringer Verdichtungseignung

Begründung:



-  hohe Vorbelastung hinsichtlich aller ökologischer Aspekte durch bereits gegenwärtig sehr hohe bauliche Dichte
-  sehr schlechte Erreichbarkeit durch den ÖV
-  hohes Belastungsrisiko der stadtklimatischen und lufthygienischen Situation
-  hohes Belastungsrisiko von Grundwasser und Boden
-  hohe aktuelle bzw. potentielle Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz
-  hohe Defizite in der quantitativen Freiflächenversorgung
-  hohe stadtgestalterische Qualität (Dorfkerne und Bereiche mit Erhaltungssatzung)

Bereiche mittlerer Verdichtungseignung

Begründung:

-  mittlere Vorbelastung hinsichtlich aller ökologischer Aspekte durch bereits gegenwärtig hohe bauliche Dichte
-  mittlere Erreichbarkeit durch den ÖV
-  mittleres Belastungsrisiko der stadtklimatischen und lufthygienischen Situation
-  mittleres Belastungsrisiko von Grundwasser und Boden
-  mittlere aktuelle bzw. potentielle Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz
-  Defizite in der quantitativen Freiflächenversorgung

Bereiche guter Verdichtungseignung

-  Siedlungsbereiche geringer Empfindlichkeit hinsichtlich aller untersuchter Kriterien: Eignungsaussage vorbehaltlich Einschränkungen aufgrund weiterer noch anzulegender Kriterien
-  Großflächige Schwerpunktbereiche für Siedlungsnachverdichtung, -neuentwicklung und -umstrukturierung nach PLANUNGSGRUPPE 504, 1993

Die Aussagen zur Verdichtungseignung von Neuentwicklungsbereichen beziehen sich auf den Status quo, also nicht auf die zusätzliche Eignung über den Planungsstand hinaus.



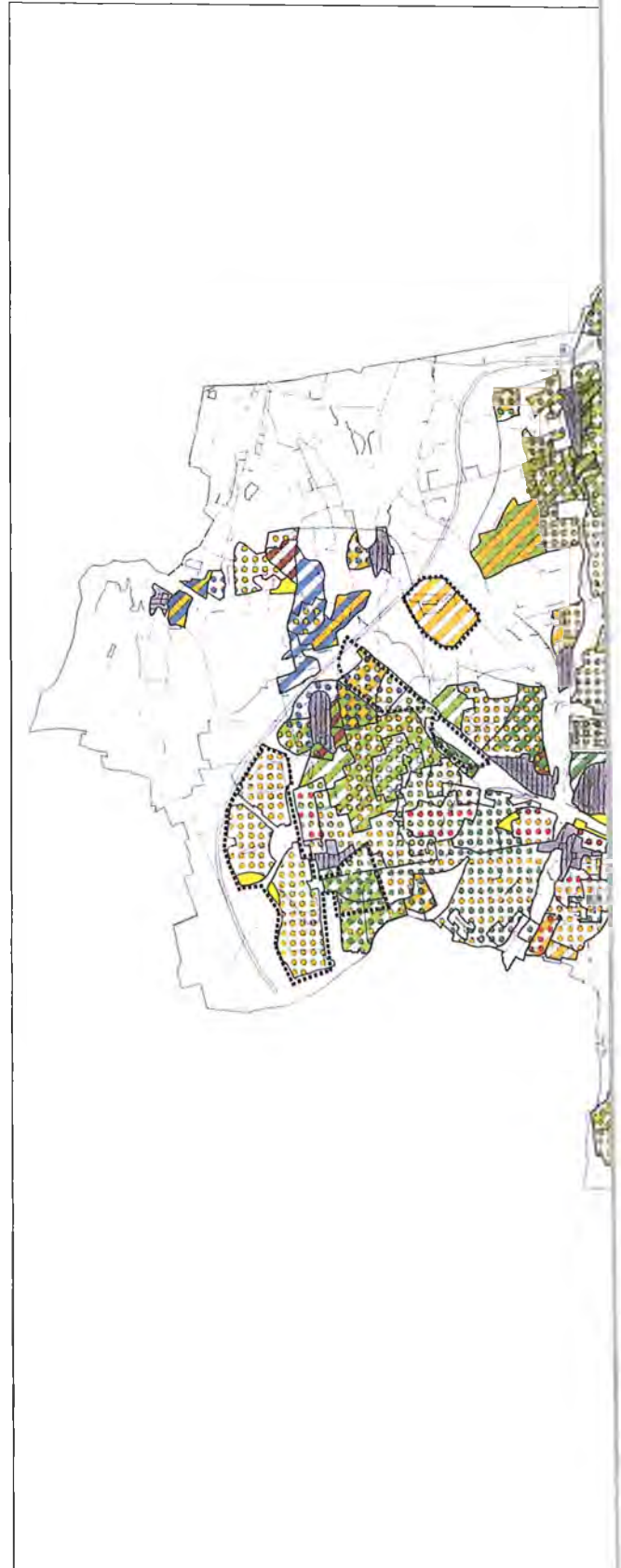
Quelle:

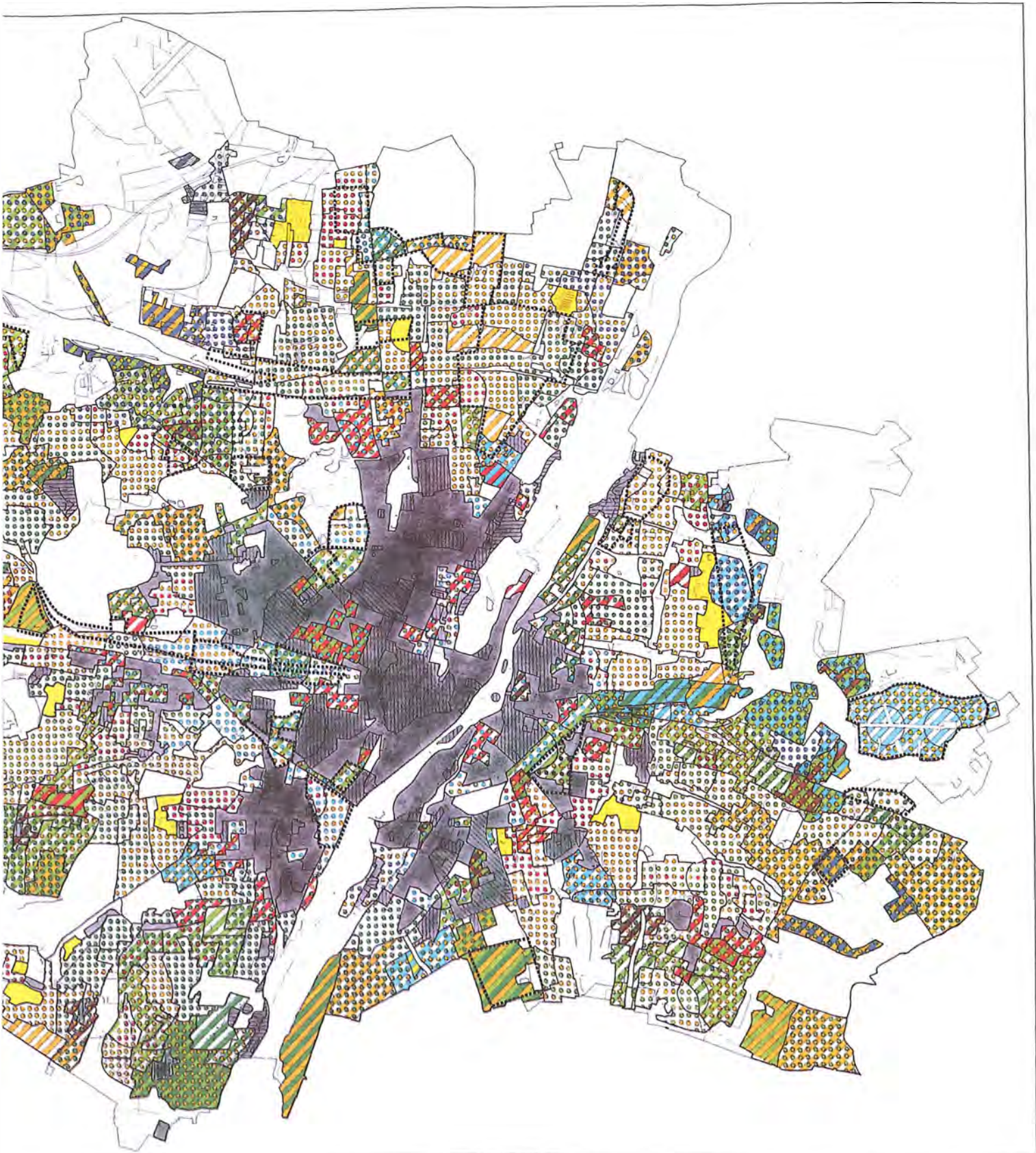
Landschaft in der Stadt

Karte 4

Haase & Söhmisch, Freising, November 1993








Im Auftrag der Landeshauptstadt München,
Referat für Stadtplanung und Bauordnung



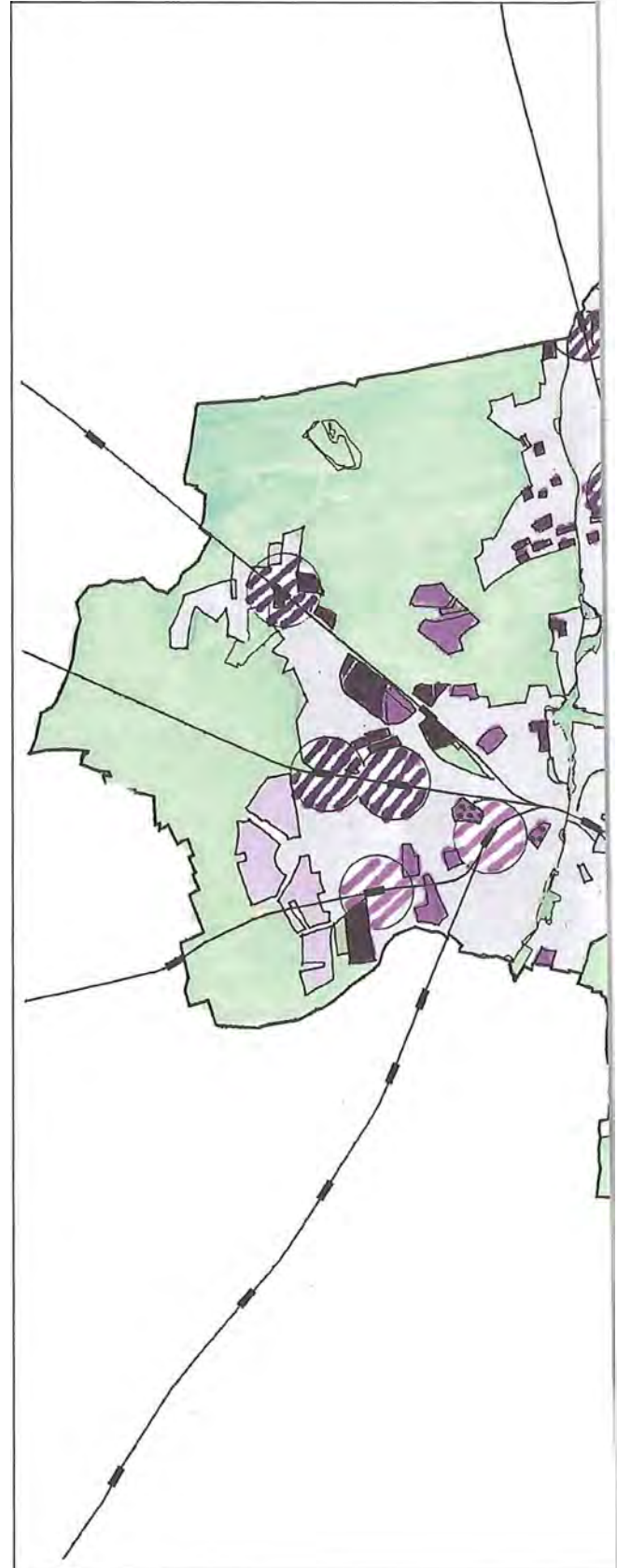


Siedlungsflächeneignung

Alle dargestellten Flächen sind grundsätzlich für eine künftige Siedlungstätigkeit geeignet. Die vorgeschlagenen Standorte weisen jedoch unterschiedlich hohe ökologische Empfindlichkeiten, Vorbelastungen und Entwicklungspotentiale auf, die es bei Siedlungsmaßnahmen zu berücksichtigen gilt.

-  geringe ökologische Empfindlichkeit / Vorbelastung
-  mittlere ökologische Empfindlichkeit / Vorbelastung
-  hohe ökologische Empfindlichkeit / Vorbelastung
-  Entwicklungs-/Umstrukturierungsgebiete
-  Nachverdichtung in Wohngebieten
-  Städtebauliche Neuordnung um U-/S-Bahnhaltepunkte
-  Große Grünbereiche mit übergeordneter ökologischer- und Erholungsfunktion
-  Siedlungsgebiet

Quelle:
 Büro Haase & Söhmisch/Planungsgruppe 504
 Freising/München
 April 1995
 im Auftrag der Landeshauptstadt München
 Referat für Stadtplanung und Bauordnung





München Grün bedeutet Ausgleich unvermeidbarer Schäden

Auch ressourcenschonende und standortangepaßte Siedlungsstrategien können eine weitere Verschlechterung der ökologischen und freiraumplanerischen Situation im Zuge fortschreitenden Siedlungswachstums nicht gänzlich verhindern. Bestimmte Grundlasten, wie weiterer Freiflächenverlust oder Bevölkerungszunahme mit der Folge eines gesteigerten Nutzungsdrucks auf öffentliche Freiräume sind unvermeidbar. Somit ist neben den genannten Strategien, Verbrauch und Belastung natürlicher Grundlagen so weit wie möglich zu verringern, eine konsequente **Ausgleichsstrategie** als dritter Baustein einer umwelt- und sozialverträglichen „grünen“ Stadtentwicklung unverzichtbar.

Entsprechend den beiden Grundforderungen eines „Verschlechterungsverbotes“ bzw. „Verbesserungsgebotes“ muß eine wirkungsvolle Ausgleichsstrategie sowohl die vollständige Kompensation aller zusätzlicher, künftig mit Siedlungswachstum verbundenen Belastungen als auch die gezielte Aufwertung bereits defizitärer Situationen anstreben. Die Karte „Aufwertungsbedarf“ zeigt den Aufwertungsbedarf hinsichtlich ausgewählter Teilkriterien.

Bei der Entwicklung eines gesamtstädtischen Ausgleichs- und Aufwertungskonzepts gilt es, primär folgende **Prinzipien** zu berücksichtigen:

- Weitestmögliche Entsiegelung innerstädtischer überbauter Flächen (v.a. durch Rückbau von Verkehrsflächen) als **quantitativer Ausgleich für neue Freiflächenverluste** sowie unabhängig von weiterer Siedlungstätigkeit als Aufwertungsmaßnahme v.a. im hochverdichteten Innenstadtbereich und in Gewerbebereichen mit großem Flächenverbrauch
- Systematische Verbesserung von ökologischer Funktionsfähigkeit sowie Ausgestaltung und Gebrauchswert bestehender Freiflächen als **qualitativer Ausgleich für quantitative Freiflächenverluste** bzw. eingriffsunabhängige Aufwertungsmaßnahme (Renaturierung, Umgestaltung, Verbesserung der Zugänglichkeit, Nutzbarkeit und Aneignungsmöglichkeit, Erhöhung des Grünvolumens etc.)

- Gleichwertiger Ausgleich für Freiflächenverluste möglichst **ortsgleich**, d.h. für die meisten sozialen ökologischen Funktionen im engeren räumlichen Umgriff der jeweiligen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme
- Entwicklung **gesamtstädtischer bzw. regionaler Ausgleichs- und Aufwertungskonzeptionen für großräumig wirksame Funktionsstörungen** (Eingriff in landschaftliche Erholungsflächen, Zunahme der stadtklimatischen Belastung etc.)
- Konsequente **Minimierung von Ressourcenverbrauch und -belastung im städtebaulichen Bestand** durch ökologisch orientierte Sanierungsmaßnahmen, z.B. neue Technologien im Bereich Energiegewinnung, -verwertung und -bewahrung, ökologische Verkehrs- und Entsorgungskonzepte

Aufwertungsbedarf

Entsiegelungsbedarf in Abhängigkeit von der baulichen Dichte

-  sehr hoch
-  hoch
-  mittel




Erhebungsbedarf des **Gehölzbedeckungsgrades**

-  hoch
-  mittel

Entwicklungsbedarf **naturnaher Vegetation**
(Verbundprogramm Wälder und Trockenlebensräume)

-  hoch

Aufwertungsbedarf der quantitativen und qualitativen
Freiflächenversorgung

-  sehr hoch
-  hoch
-  mittel

-  Raumeinheiten Verdichtungseignung (s. Karte 4)



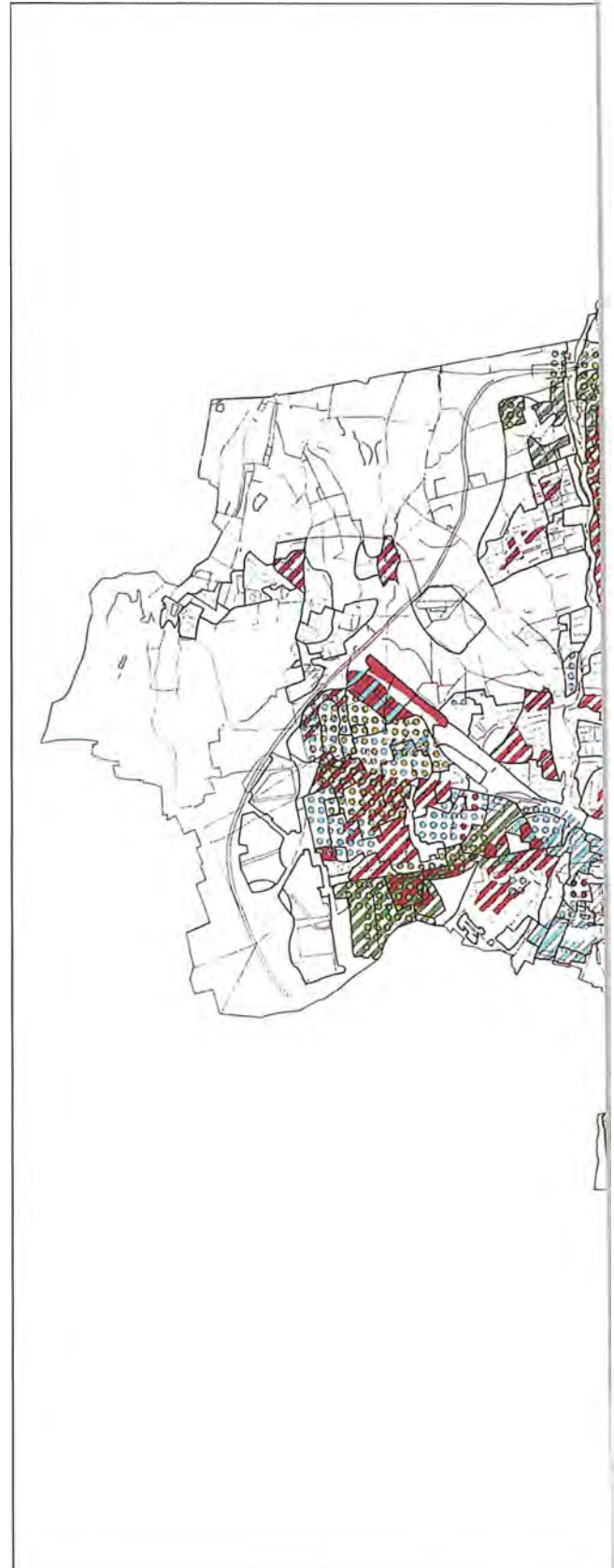
Quelle:

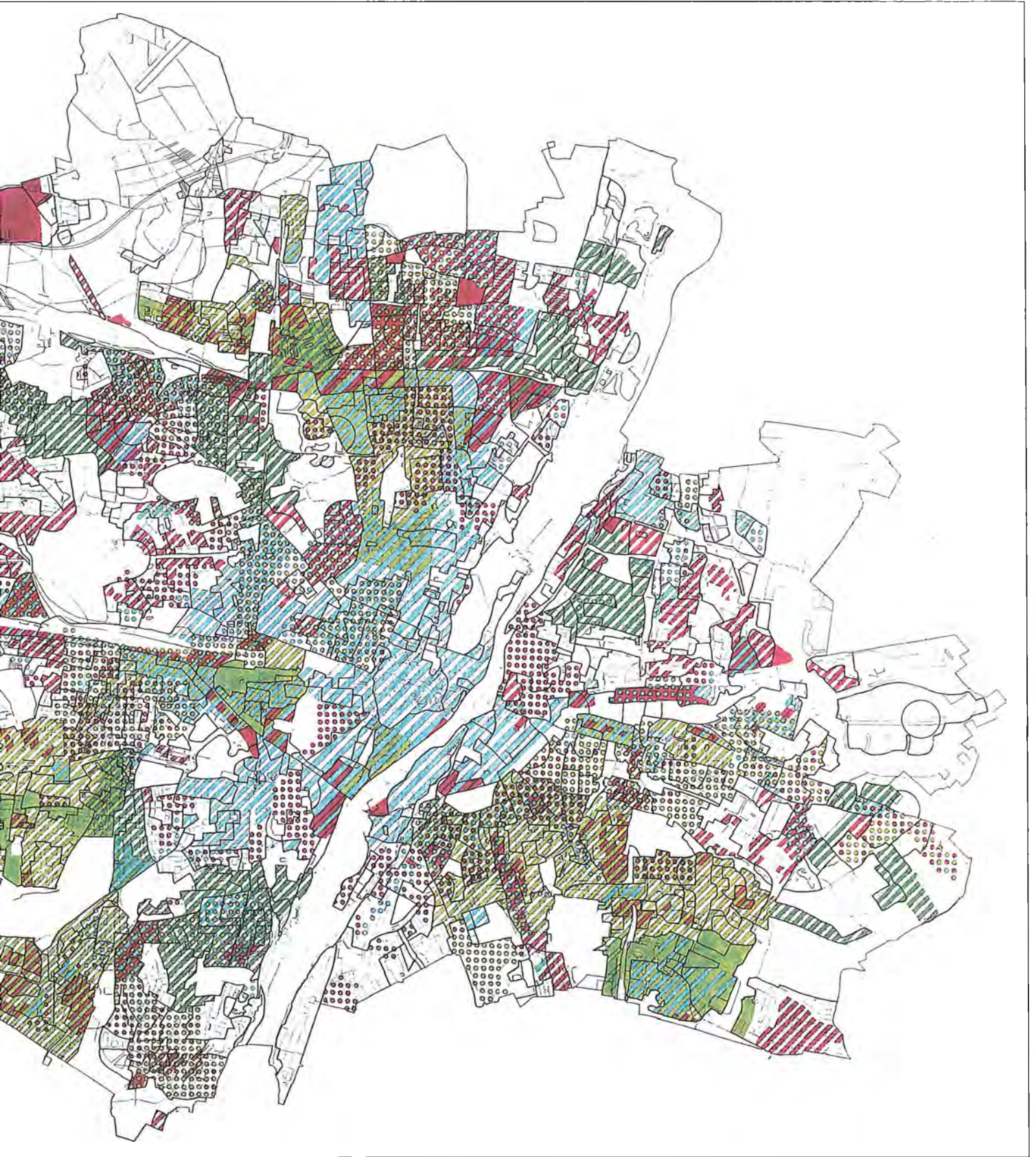
Landschaft in der Stadt

Karte 5

Haase & Söhlich, Freising, November 1993

Im Auftrag der Landeshauptstadt München,
Referat für Stadtplanung und Bauordnung





4.2 Die räumliche Ausprägung der Siedlungsstrategie kompakt - urban - grün – ausgewählte Beispiele

Kernstücke des vorgeschlagenen Siedlungsmodells „kompakt-urban-grün“ sind nochmals kurz zusammengefaßt:

- das Anknüpfen an urbane Qualitäten in den Innenstadtrandgebieten, wie z.B. Glockenbachviertel, Neuhausen, Schwabing etc. und deren Übertragung und Entfaltung in den Quartieren jenseits des Mittleren Ringes
- Stärkung des Wohnens in der Stadt sowie
- Orientierung der Siedlungstätigkeit auf das auszubauende, zu optimierende ÖPNV-Netz

Im Rahmen eines solch integrierten Vorgehens von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung hat die städtebauliche Neuordnung von ca. 35 dafür geeigneten U-/S-Bahn-Haltestellenbereichen die Funktion, die ÖPNV-Infrastruktur tragfähiger zu machen; die Konzentration der Siedlungstätigkeit entlang des Münchner Bahn-Ringes soll die Einrichtung der, für die dauerhafte Funktionsfähigkeit des gesamtstädtischen ÖPNV-Systems unverzichtbaren Tangentialverbindungen (S-Bahn Südumfahrung und S-Bahn-Nordring) unterstützen.

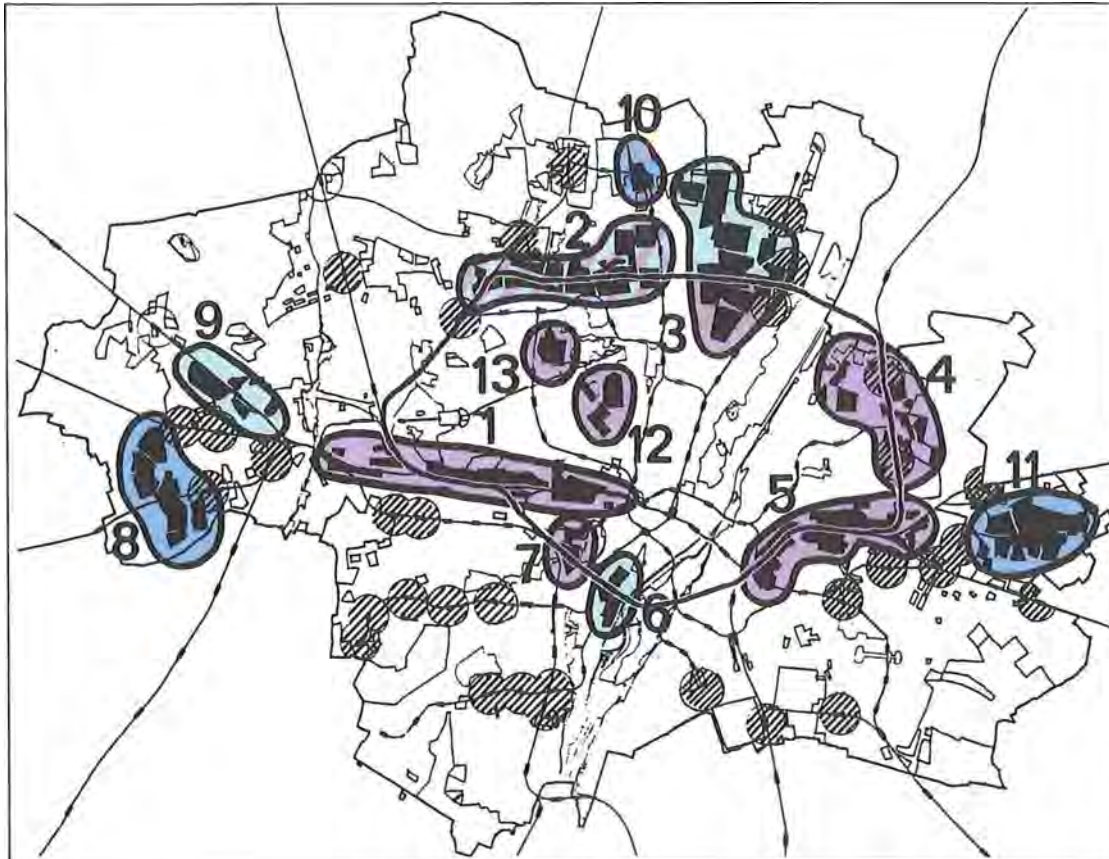
Alle Entwicklungsschwerpunkte sind grundsätzlich für die künftige Siedlungstätigkeit dann **geeignet**, wenn für **alle** Entwicklungsmaßnahmen die in Kapitel 4.1 formulierten Leitziele eines **umwelt- und sozialverträglichen** Stadtumbaus integriert werden, wobei dieser „Stadtumbau“ eine Chance bedeutet, die Situation in „belasteten Bereichen“ in städtebaulich-funktionaler, ökologischer und sozialer Sicht deutlich zu verbessern.

Unterschiede gibt es einerseits hinsichtlich ökologischer Empfindlichkeiten und Vorbela-stungen, zum anderen weisen die Gebiete unterschiedliche stadtstrukturelle Ausgangs-

bedingungen und städtebauliche Eigenarten auf, denen mit Art und Umfang der städtebaulichen Entwicklung und auch mit standortspezifischen Ausgleichsmaßnahmen Rechnung zu tragen ist (Umweltverträglichkeitsanalyse). So sind beispielsweise die baulichen Dichten, angepaßt an die jeweiligen Standortbedingungen festzusetzen. Die kompakte Siedlungsweise sieht eine Spannweite von Klassen mittlerer (GFZ 0,9 - 1,2), hoher (GFZ 1,2 - 1,6) bis höchster baulicher Dichte (GFZ 1,6 - 2,4, in Ausnahmefällen bis 3,0) bei weitestgehender Mischnutzung vor. Diese Werte beziehen sich auf Nettobauland, d.h. von der angesprochenen Siedlungsfläche wird von vorneherein je nach Standort 30 - 50% für Grünflächen, soziale Infrastruktur und Erschließung abgezogen. Darüberhinaus müssen insbesondere die sozioökonomischen Auswirkungen der Siedlungsmaßnahmen auf Bevölkerung, Wohnungsversorgung und Gewerbestruktur in den angrenzenden Quartieren untersucht werden, um mögliche Verdrängungsprozesse „unrentierlicher Nutzungen“ vermeiden bzw. abfedern zu können. Hier sollte Vorsorge getroffen werden in Form von Untersuchungen mit frühzeitiger Beteiligung der BürgerInnen am Planungsprozeß.

Mit den laufenden Planungsmaßnahmen für die Siedlungen Riem (11), Panzerwiese/ Hasenberg (10) und in Freiham (8) ist die flächenhafte Außenbereichsentwicklung der Stadt im wesentlichen abgeschlossen. Langwied (9) kann darüberhinaus als sehr langfristiges Umstrukturierungspotential betrachtet werden, dies gilt im Innenbereich für die Großmarkthalle und den Schlachthof/Viehhof (6).

Das Gaswerksgelände (13), die Waldmann-Stetten Kaserne und das Trambahndepot an der Dachauerstraße (12) stehen zur baldigen Beplanung an. Als neuer städtebaulicher Höhepunkt für München werden derzeit erste Überlegungen für die Nachfolgenutzung des Messegeländes an der Theresienhöhe angestellt.



Planungsgruppe 504 München/ Haase & Söhmisch Freising, April 1995

Flächenpotentiale in Entwicklungsschwerpunkten

- Siedlungsmaßnahme in fortgeschrittenem Planungsstand
- Siedlungsmaßnahme in Untersuchung / Vorplanung
- langfristig denkbare Siedlungsentwicklung
- Städtebauliche Neuordnung an geeigneten U-/S-Bahnhaltestellen
- Bahnring

Entwicklungsschwerpunkte

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1 Hauptbahnhof-Laim-Pasing 2 Gewerbeband Frankfurter Ring/Moosacher Str. 3 Münchner Norden Schwabing/Freimann 4 Münchner Nord-Osten Englschalking 5 Ostbahnhof-Leuchtenbergring-Berg am Laim 6 Schlachthof-Viehhof-Großmarkt | <ul style="list-style-type: none"> 7 Messegelände 8 Freiham 9 Langwied 10 HasenbergI 11 Neurien 12 Trambahn Depot - Waldmann Stetten Kaserne 13 Gaswerksgelände |
|---|--|

Die Ausarbeitung detaillierter Entwicklungskonzepte für die städtebauliche Neuordnung zahlreicher geeigneter U-/S-Bahnhaltepunkte und für die übrigen Entwicklungsschwerpunkte stehen noch aus.

Im folgenden werden beispielhaft die wesentlichen städtebaulichen Anforderungen an die 5 großen Siedlungsprojekte am bestehenden „Münchener Bahn-Ring“ skizziert. Diese erhalten, wie bereits erwähnt, besondere Bedeutung für die Einrichtung der notwendigen S-Bahn-Tangentialverbindungen. Um die, in diesen Projekten liegenden Chancen einer dauerhaft tragfähigen, umwelt- und sozialverträglichen Stadtentwicklung wahrnehmen zu können, müssen jetzt aufeinander abgestimmte teilräumliche Strukturkonzepte erarbeitet werden. Parallel dazu sind Fragen der Umsetzung, der Finanzierung, von flankierenden Maßnahmen, wie z.B. der Stellplatzablöse etc. frühzeitig anzugehen.

1. Hauptbahnhof - Laim-Pasing

Kurzcharakteristik des Standortes:

- durch die Aufgabe der Bahnnutzung erhebliche freigewordene Flächenpotentiale in hochwertiger Lage, für die jedoch teilweise noch keine ausreichende ÖPNV-Erschließung gegeben ist
- aufgrund der Standortgunst und der Ertragserwartung besteht die Gefahr der Ausprägung zum teuren monostrukturierten Dienstleistungsstandort
- hohe KFZ-Belastung auf dem Hauptstraßennetz
- Lärmbeeinträchtigung durch Straße und Bahn
- hoher Versiegelungsgrad, geringes Grünvolumen, starke Oberflächenaufheizung

- Belüftungsachse für die Innenstadt (geringe Oberflächenrauigkeit)
- zur Innenstadt hin randlich zunehmend dichte Bebauung mit stadtklimatischer Problematik, hohem Versiegelungsgrad, quantitativ und qualitativ völlig unzureichender Freiraumversorgung im Umfeld der innenstadtnahen Bereiche
- wertvolle ökologische Potentiale und schützenswerte Freiraumstrukturen, insbesondere östlich der Friedenheimer Brücke
- Gefahr der Ausstrahlung von Aufwertungs- und Verdrängungsprozessen in die angrenzenden Quartiere Westend und Laim

Chancen der Siedlungstätigkeit

Leitbild

Entwicklung eines hochurbanen bandartigen Dienstleistungs-Gewerbe- und Wohnstandortes in zentraler Lage Münchens, parallel zur Etablierung einer primär stadtklimatisch und erholungswirksamen grünen Verbindung zwischen den großen Parks und den dicht bebauten Innenstadtrandgebieten

Verknüpfungsmöglichkeiten zu den bestehenden Quartieren Westend, Neuhausen, Nymphenburg wahrnehmen. Lärmschutzbauung entlang der Arnulf- und Landsberges Straße mit vorwiegend (produktionsorientierter) Dienstleistungsnutzung und in der Erdgeschoßzone weitgehend publikumsorientierten Nutzungen: Einzelhandel, Gastronomie, Freizeit und Kultur..., entlang der Bahn überwiegend gewerbliche Nutzung, z.B. auch Gewerbehöfe.

Nördlich der Bahn ein zum Teil parkartig erweitertes Rückgrat in Ost-West-Lage (Biotopevernetzungen/Frischlufschneise) mit durchgehender Fahrradtrasse und Querverbindungen zu bestehenden Grünstrukturen.

Aufweitung der grünen Achse im Bereich zwischen Donnersbergerbrücke und Hauptbahnhof. Daran orientiert Wohnnutzung in Mittellage, dort wo ausreichende Grundstückstiefen die Bildung ruhiger Blockinnenbereiche erlauben bzw. anknüpfend an bestehende Wohnquartiere. Hier sind Wohnanteile in erheblichem Umfang möglich, z.B. im Bereich Hirschgarten/Nymphenburger Park bis 75%. Im gleichen Zuge Entwicklung von kleinen zentralen Bereichen. Nördlich der Bahn nimmt der Wohnanteil in Richtung Hauptbahnhof bis hin zu reiner Arbeitsnutzung ab. Die Flächen südlich der Bahn sind für Wohnen wenig geeignet.

Entsprechend der Zentralität des Entwicklungsschwerpunktes Realisierung überwiegend höchster baulicher Dichten, in Bereichen mit hohen Wohnanteilen abnehmend, in Ausnahmefällen, z.B. an besonderen städtebaulichen Situationen wie den Brückenköpfen Überschreitungen möglich. Ökologisch orientierte, energie- und flächensparende Bauweise: keine Querriegel, keine Hochhäuser, möglichst geringer Versiegelungsgrad, möglichst hohes Grünvolumen mit klimatischer Ausgleichsfunktion (Luftaustausch, Wärmeausgleich auch für angrenzende Quartiere), neue S-Bahnhaltepunkte Friedenheimer Brücke, Berdux-/ Bärmanstraße, neue Trambahnlinie 17, hohe Stellplatzablässe, autofreies Wohnen.

2. Gewerbeband Frankfurter Ring/Moosacher Str.

Kurzcharakteristik des Standorts:

- traditioneller Gewerbe- und Industriestandort an der Güterbahn Gleisanschluß mit großen Anteilen untergenutzter Flächen, die teilweise bereits Umstrukturierungsprozessen unterliegen (z.B. Knorr-Bremse), Standort für Autohandel, -reparatur und -lagerhaltung
- Tendenzen von Verdrängung des produzierenden Sektors durch rentablere Nutzungen (des tertiären Sektors), aber auch Aufwertung und Verdichtung der Produktionsstandorte
- angrenzend alteingesessener Autoindustriestandort mit Beschäftigten in den umliegenden Wohnquartieren
- Unterauslastung und abnehmende Nachfrage des Transports auf Gütergleisen, neuer großer Rangierbahnhof liegt westlich angrenzend (obwohl Widerspruch zur umweltverträglicheren Transportabwicklung über Bahn, deutliche Konkurrenzvorteile des LKW)
- hohe KFZ-Belastung auf Frankfurter Ring/Moosacher Straße, insbesondere Gütertransport auf LKW
- „Peripherie-Standort“ Münchner Norden – städtebaulich, sozialstrukturell und einkommensmäßig „Substandard“
- die ehemaligen Militärflächen Kronprinz Rupprecht Kaserne und Virginia Depot stehen zur Umstrukturierung an
- die Bahnanlagen und angrenzende Gewerbegebiete bedeuten stadtentwicklungsgeschichtlich eine starke Trennwirkung zu den nördlichen Siedlungsgebieten
- aktuelle Wohnnutzung im Umfeld mit z.T. sehr schlechter Freiraumversorgung
- sehr hohe Versiegelungsgrade bei oftmals niedrigen Nutzungsdichten, geringes Grünvolumen, auch in (v.a. südlich) angrenzenden Quartieren, stadtklimatisch problematischer Bereich
- wertvolle Lebensraumstrukturen (Magerrasenbiotope), Kernzone eines landschaftsökologischen Verbundsystems mit Vernetzungszonen zur Panzerwiese und Fröttmaninger Heide.

Chancen der Siedlungstätigkeit

Leitbild

Wichtiger Gewerbestandort, der zur Vielfältigkeit und Flexibilität der „Münchener Mischung“ beitragen kann, mit Wohnanteilen und großzügigen Freiräumen für eine bessere Versorgung des Münchner Nordens

Entwicklung eines neuen Gewerbestandortstypus:

Mischung aus Gewerbe, produktionsorientierter Dienstleistung, Forschung und Entwicklung (vgl. BMW-Forschungs- und Ingenieurzentrum Produktion, Verwaltung, Forschung). Standort auch für störende, flächenintensive Betriebe, für lokal versorgungsnotwendige Betriebe, innovative Existenzgründer, Klein- und Mittelbetriebe, Gewerbehöfe. Nutzung der Gütergleise, Entwicklung rationeller bahnbezogener Güterbelieferung/Frachtzentrum als kompakte flächensparende Anlage.

Wohnnutzung bis zu 40% in Angliederung an die angrenzenden Wohngebiete Lerchenau, Hasenberg, Moosach, Pressestadt/Olympiazentrum mit städtebaulicher Verbesserung der Versorgung, des öffentlichen Raumes und der Freiraumqualität. Behutsame ökologisch orientierte Stadterneuerung im „vernachlässigten“ Münchner Norden. Entwicklung eines grünen Rückgrats in Ost-West Richtung, dessen Nutzbarkeit durch bauliche und grünplanerische Maßnahmen zu gewährleisten ist (Abschottung Verkehrsemission). Weiterentwicklung übergeordneter Grünbeziehungen in Nord-Süd Richtung, in räumlicher Zuordnung zu den Wohnschwerpunkten, in Teilbereichen Vorrang zur Sicherung und Entwicklung eines naturnahen Lebensraumverbundsystems

(Magerrasenverbund, z.B. Biotopflächen entlang der Bahntrasse / landschaftsökologisches Rahmenkonzept, München 1994).

Lärmschutzbebauung an der Bahn und am Frankfurter Ring/Moosacher Straße. Mittlere bis hohe bauliche Dichten im westlichen Teil, höchste bauliche Dichten am Frankfurter Ring. Siedlungstätigkeit und Einrichtung des S-Bahnringes Nord bedingen sich hinsichtlich ökonomischer Tragfähigkeit und ökologischer Verträglichkeit gegenseitig. Deshalb stufenweise Umstrukturierung und Bebauung des Gebiets angepaßt an die Erschließungsbedingungen. Entwicklung von zentralen Bereichen um die ÖPNV-Haltestellen.

3. Münchner Norden – zwischen Schwabing und Freimann

Kurzcharakteristik des Standortes:

- unstrukturierter Standort mit großen Militärf lächen (Garnisonsstadt München in der Nachkriegszeit)
- stadträumlich isoliertes Gebiet ohne funktionale Anknüpfung mit teilweise verbesserungswürdigem Image
- angrenzende Wohnsiedlungen Am Hart, Heidemannstraße, Freimann und Alte Heide wurden als Arbeitersiedlungen gegründet, heute flankieren das Gebiet zwei für München wegweisende Wohnsiedlungen, im Norden die Heidemannsiedlung, im Süden die Berliner Straße, die Pilotprojekte für eine städtebauliche Aufwertung darstellen
- der Euro-Industriepark ist ein stark frequentiertes autoorientiertes Handelszentrum; das Ausbesserungswerk der DB soll erhalten werden, dies muß aber aus den betriebswirtschaftlichen Sachzwängen der Bundesbahn heraus kritisch gesehen werden

- fehlende Freiflächen für die Erholungsver-sorgung, in Teilbereichen stark erschwerte Erreichbarkeit von Freiflächen, Barriere für Verknüpfungen

- überwiegend sehr hohe Versiegelungsgrade, u.a. durch große Stellplatzanlagen, stadtklimatisch problematischer Bereich, Frischluftzufuhr aus Ost bzw. Nordost.

- das Stadtsegment ist intern durch Straßen wenig, durch ÖPNV nicht ausreichend erschlossen; umgeben wird der Raum von großen überregionalen Verkehrsstrassen (BAB Nürnberg, Mittlerer Ring, Leopold-/In-golstädter Straße), tangiert von der U-Bahn-Linie U6 und durchschnitten von Gütergleisen und Frankfurter Ring

Chancen der Siedlungstätigkeit

Leitbild

Entwicklung eines neuen Stadtteils einer „modernen Gründerzeit“

Die Stadterweiterung zwischen Schwabing/Berliner Straße und Siedlung Heidemannstraße bedeutet die Kombination von intensiver Siedlungstätigkeit mit Stadterneuerung und Aufwertung des Münchner Nordens. Ziel ist die Gestaltung eines neuen, attraktiven Stadtteils entlang einer zentralen Achse von Süden nach Norden mit Straßenbahn, grünem Rückgrat, einer Abfolge urbaner Plätze und zentraler Bereiche, Wohnen, Büro- und Dienstleistungsnutzung, in der Erdgeschoßzone Versorgungs-, Freizeit-, Kultureinrichtungen.

Diese Achse sollte bei Mischnutzung höchste bauliche Dichten aufweisen, zu den Rändern hin abnehmend. Die städtebauliche Entwicklung hat mit dem Langenscheidt-Projekt bereits begonnen. Das Quartier soll mit hohen Wohnanteilen bis zu 70% ausgestattet werden.

Am Frankfurter Ring und Gewerbepark Nord Ausbildung eines modernen Gewerbestandes mit höchsten baulichen Dichten, entlang der Autobahn Konzentration von Büronutzung. Am Gütergleis / S-Bahnring Nord ist ein S-Bahnhaltepunkt mit Schnittstelle zur Tram-Bahn vorzusehen.

Parallele Initiierung einer „grünen Gründerzeit“ zur „baulichen Gründerzeit“: Ausbau und Neustrukturierung eines urbanen Grün-systems mit vielfältigen Freiraumangeboten auf Wohnungs-, Wohngebiets- und Stadtteil-ebene, konsequente Trennung von Hauptverkehrs- und Grünräumen, Entwicklung von sicheren und attraktiven Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstrassen, Ausbau der übergeordneten Grünbeziehung in Ost-West Richtung mit Anschluß an die Isarauen. Entwicklung von ausreichend dimensionierten Biotopverbundsträngen (Magerrasen), Anbindung an die Landschaftsräume im Norden.

Die ÖPNV Erschließung sollte durch eine neue Straßenbahnlinie zwischen Scheidplatz (U-Bahn Haltepunkt), S-Bahnring Nord und Dülferstraße (U-Bahnhaltepunkt) erfolgen. Damit würden die Gebiete Domagkstraße, Funkkaserne, Gewerbepark Nord, Ausbesserungswerk DB sowie die Bayern-, Fürst Wrede- sowie die Ernst von Bergmann-Kaserne (als langfristig denkbare Entwicklungspotentiale) zentral erschlossen. Diese Tram-Linie ist unverzichtbare Voraussetzung für die Entwicklung dieses Bereiches.

Notwendig wird ein Strukturkonzept für das gesamte Gebiet, um die Chancen der ökologisch orientierten Stadtteilentwicklung im Sinne der Strategie München kompakt-urban-grün wahrnehmen zu können. Hier geht es auch um die Steuerung und Konzentrierung der zahlungskräftigen Nachfrage des tertiären Sektors.

4. Münchner Nord-Osten Engelschalking

Kurzcharakteristik des Standortes:

- anhaltende Entwicklung von Wohnschwerpunkten in der Nachkriegszeit mit den S-Bahnhaltepunkten Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen
- neues Stadtteilzentrum Arbellapark mit U-Bahn, Verlängerung der U4 nach Engelschalking, Verknüpfung mit der Flughafen-S-Bahn (S8) geplant
- die Siedlungsgebiete entwickeln sich mit einem geringen Anteil an Arbeitsnutzung
- in Daglfing besteht ein Verhältnis von 70% Wohnen zu 30% Arbeiten, ein baulich heterogener Standort mit geringen Dichten (z.T. GFZ unter 0,4), Einfamilienhäusern und neuerdings größeren Wohnsiedlungen
- in Engelschalking beträgt das Verhältnis 80% Wohnen zu 20% Arbeitsnutzung mit niedrigen bis mittleren baulichen Dichten überwiegend aus den 80er Jahren, die Siedlungsentwicklung wird derzeit fortgesetzt durch Auffüllen größerer Leergrundstücke
- in Johanneskirchen herrschte rege Bautätigkeit in den 80er Jahren mit mittleren baulichen Dichten. Die Besiedelung setzt sich auf größeren Entwicklungsflächen fort, das Wohn-Arbeitsverhältnis beträgt 80% zu 20%
- Zersiedelungstendenzen und mangelhafte Definition der Stadtgrenze
- Problem der nicht kreuzungsfreien Bahnübergänge, mangelhafte Ost-West-Verknüpfung, S-Bahntrasse als Barriere

Chancen der Siedlungstätigkeit

Leitbild

Konsolidierung und Entwicklung urbaner Bereiche durch Konzentration zentraler Funktionen im Umfeld der S-Bahn-Haltestellen mit neuem Quartierszentrum Engelschalking im Münchner Nord-Osten

Die städtebauliche Neuordnung der Einzugsbereiche um die 3 S-Bahnhaltepunkte sollte dabei im Mittelpunkt stehen, insbesondere durch Schaffung urbaner Bereiche mit Mischnutzung für Versorgungs-, Freizeit- und Kultureinrichtungen. Besondere Bedeutung kommt der Lösung des Lärmproblems entlang der kombinierten S-Bahn-/Gütertrasse, z.B. durch Tieflage der Bahn zu.

Das Verhältnis von Wohn- zu Arbeitsnutzung sollte etwa auf 70% zu 30% entwickelt werden mit höheren baulichen Dichten im engen Bereich um die S-Bahn Haltepunkte, nach außen hin abnehmend.

Anwendung ökologisch orientierter, flächen- und energiesparender Bauweise, Entwicklung stadtklimatisch verträglicher Baustrukturen in Baukörperstellung, Höhenausbildung, ausreichend dimensionierten Grünschnitten, die die Frischluftzufuhr aus Nord-Ost möglichst weit in die Siedlungstiefe zulassen; Erhöhung der stadtklimatischen Wirksamkeit des Siedlungsraums selbst durch intensive Durchgrünung. Freiraumplanerische Aufwertung des angrenzenden Landschaftsraumes im Zusammenhang mit der Entwicklung des Nord-Ostparks und der Verknüpfung zum Riemer Landschaftspark; Erhalt und qualitative Aufwertung gliedernder Freiraumstrukturen. Entwicklung eines klar ausgeprägten Siedlungsrandes.

Die Siedlungsentwicklung ist besonders westlich der Bahn in vollem Gange, deswegen sind Strukturkonzepte für eine städtebauliche Neuordnung um die S-Bahnhaltepunkte von großer Aktualität.

5. Ostbahnhof – Leuchtenbergring – Berg am Laim

Kurzcharakteristik des Standortes:

- traditioneller Gewerbestandort entlang der Bahn im Bereich Leuchtenbergring/Berg am Laim, DB- und Gewerbeflächen mit extensiver Nutzung bei niedrigen baulichen Dichten
- schleichende Umstrukturierung, Gefahr der Verdrängung des produzierenden Sektors
- hohe KFZ-Belastung auf dem Hauptstraßennetz
- Lärmbeeinträchtigung durch Straße und Bahn
- hoher Versiegelungsgrad, starke Vorbelastrungen der stadtklimatischen und lufthygienischen Situation
- quantitativ und qualitativ völlig unzureichende Freiraumsituation, derzeit keine Erholungsfreiflächen vorhanden, hohe Barrierewirkung der bestehenden Strukturen
- angrenzend zur Innenstadt hin zunehmend dichte Bebauung mit hohen Wohnanteilen

Chancen der Siedlungstätigkeit

Leitbild

„Besonderes Gewerbe“ am hochzentralen Standort Ostbahnhof: Die S-Bahn-Trasse als Verdichtungs- und Freiraumband am Rande der Innenstadt

Entwicklung eines urbanen Gewerbestandortstypus:

- **am Ostbahnhof:** Ausnutzung der hohen bahnbezogenen Standortgunst des Ostbahnhofs als Verknüpfungspunkt im regionalen und überregionalen Bahnnetz. Büronutzung

bzw. produktionsorientierte Dienstleistung als lärmabschirmende Bebauung, bis zu 40% Wohnanteile, neue Wohnmodelle, Erprobung neuer Mischformen zwischen Wohnen und Arbeiten in unterschiedlicher Körnigkeit bis zur Gebäudeebene, höchste bauliche Dichten bei ökologisch orientierter Bauweise, hohe Stellplatzabläse.

- **Bereiche Leuchtenbergring/Berg am Laim:** Mischung aus produzierendem Sektor, produktionsorientierter Dienstleistung, Forschung und Entwicklung. Standort für versorgungsnotwendige Betriebe, klein- und mittelständische Unternehmen, Produktion, Reparatur, innovative Existenzgründer, Gewerbehöfe. Geringfügig Wohnanteile, z.B. in Randbereichen angrenzend zu bestehender Wohnbebauung. Hohe bis höchste bauliche Dichten, hohe Stellplatzabläse in den Haltestellbereichen.

Verknüpfung und städtebauliche Einbindung des Geländes mit den angrenzenden Quartieren durch Entwicklung eines urbanen Gewerbestandortes mit kompakten, flächensparenden Baustrukturen, z.B. stapelbare Gewerbenutzung, standortangepaßten Wohnanteilen mit attraktiver Freiraumgestaltung, Straßen und Plätzen, Gastronomie, Hotellerie, Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfes, Schaffung von Fuß- und Radverbindungen (Minderung der Bahnbarriere).

Insbesondere Aufwertung der qualitativen und quantitativen Freiraumsituation südlich der Gleistrasse; Fortsetzung der übergeordneten Grünverbindung entlang Hachinger Bach und Hüllgraben nach Westen. Durchlüftungsmöglichkeit der neuen Bau- und Grünstrukturen in O-W-Richtung (Frischluftschneise), keine Querriegel, keine Hochhäuser. Freihaltung einer ausreichend breiten Schneise im östlichen Bereich für Frischluftzufuhr aus N-O bei austauscharmen Wetterlagen, möglichst geringer Versiegelungsgrad und

möglichst hohes Grünvolumen mit klimatischer Ausgleichsfunktion für angrenzende Quartiere (Luftaustausch, Wärmeausgleich).

Entwicklung eines Biotopverbunds durch ausreichende Flächenbereitstellung, räumliche Verknüpfung und Gestaltungsmaßnahmen für die Herausbildung eines Entwicklungsstranges für nährstoffarme Brachen und Magerrasen.

Offene Fragen

Die vorliegenden Studien beschränkten sich auftragsgemäß auf erste konzeptionelle Aussagen zu künftigen Siedlungsstrategien innerhalb des Münchner Burgfriedens. Um aus diesen Vorgaben letztlich konkrete politische Entscheidungen ableiten zu können, bedarf es dringend sowohl der umsetzungsorientierten Vertiefung und Ergänzung einzelner Fragestellungen, als auch der Ausweitung der siedlungsstrategischen Aussagen auf die regionale Ebene.

Offene Fragen mit besonderer Bedeutung für die weitere Stadtentwicklungsplanung sind insbesondere:

Welche ökonomischen Mechanismen bedingen Funktionstrennung und verhindern Mischung?

Die Debatte um die Siedlungsentwicklung wirft neuen Themen auf: zunächst ist die systematische Bearbeitung der angesprochenen Mischungsnutzungstypen in seiner Körnigkeit angezeigt. Unterstellt wurde hier die Notwendigkeit und die Möglichkeit der Mischung von Wohnen und Arbeiten als zukünftiges Siedlungsentwicklungsmodell für die Stadt München. Die Begründung dafür wurde aus dem Überhang an Arbeitsplatzangeboten in der Kernstadt gegenüber dem Wirtschaftsraum München mit den bekannten Belastungen (v.a. Pendleraufkommen) sowie der Leitvorstellung, zukünftig mehr „Urbanität“ in den Stadtquartieren zu entwickeln, abgeleitet.

Hierbei stellt sich zwangsläufig die Frage nach der ökonomischen Tragfähigkeit, der gestalterischen Qualität und vor allem nach dem Kalkül der Investoren, um nicht einer stadtplanerischen Illusion aufzulaufen. Oder anders ausgedrückt, welche primär ökonomischen Mechanismen haben zur bisherigen Planungspraxis der stadträumlichen Funkti-

onstrennung geführt? Ist der sich abzeichnende Strukturwandel der Wirtschaft und des Standortprofils in München mit den zukünftigen Anforderungen an Siedlungsstruktur, Baudichten, Flächenverfügbarkeit, Wirtschaftsförderungspolitik und Bodenmanagement kompatibel?

Wie lassen sich private und öffentliche Interessen harmonisieren?

Wie können privatwirtschaftliche Interessen, wie z.B. höhere Verwertung durch höhere bauliche Dichten, größere Anlagesicherheiten durch Mischnutzungen und öffentliche Interessen wie geringere Verkehrsinfrastrukturkosten, dauerhafte und gleichmäßigere Nutzung sozialer/ technischer Infrastruktur, stabilere soziale Strukturen, Minderung sozialer und ökologischer Folgekosten in Einklang gebracht werden?

Welche ökonomischen und planerischen Instrumente sind zielführend?

Mit welchen ökonomischen und planerischen Instrumenten lassen sich der Bodenmarkt und das Investorenverhalten zugunsten der neuartigen städtischen Mischstrukturen beeinflussen? Und ist damit ein neuartiger Ansatz im Verwaltungshandeln verbunden?

Reicht das zur Verfügung stehende Planungsinstrumentarium für die teilweise auch großflächig zu sehende städtebauliche Neuordnung aus? Können die Handlungsspielräume der kommunalen Verwaltung verändert, erweitert werden?

Ist „München kompakt - urban - grün“ finanzierbar und sozialverträglich?

Darüber hinaus müssen bei diesem, für das Stadtgebiet vorgeschlagenen Siedlungsmodell, das einen beträchtlichen baulichen Wachstumsschub in den folgenden zwei Jahrzehnten in Aussicht stellt, die Probleme, Unwägbarkeiten und Risiken hinsichtlich der zu erwartenden Infrastrukturkosten, insbesondere ÖPNV-Ausstattung und soziale Einrichtungen aller Art und deren Finanzierbarkeit durch den kommunalen Haushalt untersucht werden.

Entscheidend ist darüberhinaus die Überprüfung der sozialen Verträglichkeit der Siedlungsstrategie für München, seine Spiegelung mit den gesellschaftlichen Anforderungen eines Anwachsens „armer“ Bevölkerungsschichten.

Wie ist die Umweltverträglichkeit der neuen Siedlungsstrategie sicherzustellen?

Weitere Stadtinnenentwicklung ist nur unter der Voraussetzung einer konsequenten ökologischen und freiraumplanerischen Ausgleichsstrategie möglich. Welche organisatorischen und finanziellen Aspekte hat eine zu etablierende stadtsspezifische Ausgleichsregelung? Welche Chancen ergeben sich über kostengünstige Trägermodelle für die nachhaltige Sicherung und Entwicklung von innerstädtischen Freiflächen und ökologischen Funktionen? Wie müssen planerische Instrumente auf die veränderte Problemlage reagieren? Und ganz wesentlich: Wie müssen die technischen Infrastrukturen Energie, Wasser/Abwasser, Abfall und Verkehr organisiert sein, damit die Stadtregion hinsichtlich eines haushälterischen Umgangs mit den natürlichen Ressourcen sowie der Minimierung von Umweltbelastungen in der Zukunft funktionsfähig bleibt?

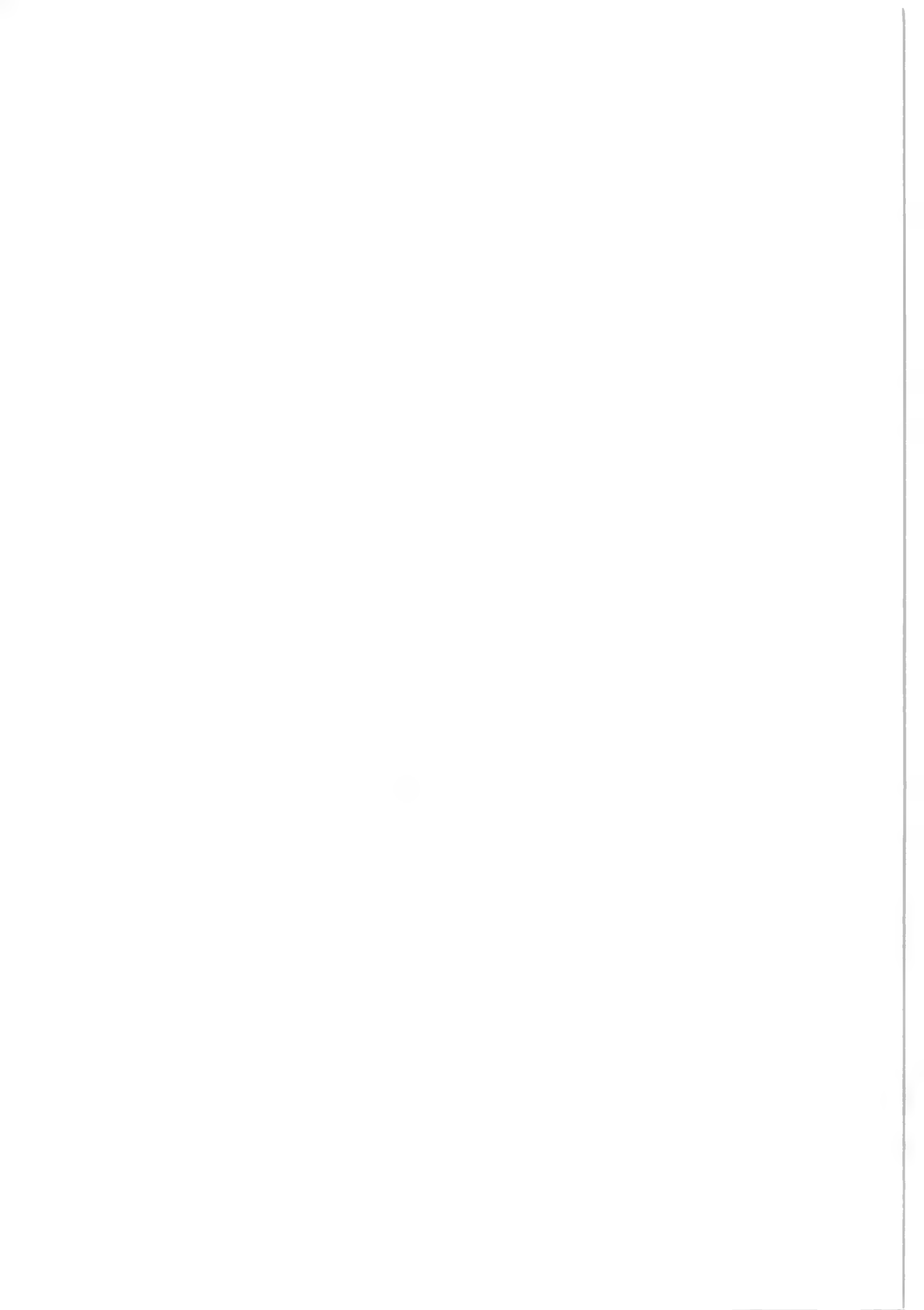
Welche Wachstumsperspektiven ergeben sich für die gesamte Region München?

Die diskutierten Siedlungsstrategien für München dürfen nicht isoliert von den Problemen und Entwicklungspotentialen des Umlandes stehen bleiben. Vorrangig zu untersuchen sind die Wirkungen der Münchner Siedlungsentwicklung auf die Raumstruktur der Region und die Wechselbeziehung von Standorteignung und Verteilung von Flächennutzungen zwischen Umlandgemeinden und Kernstadt.

Ein neues siedlungspolitisches Leitbild für die Region oder, vermutlich sinnvoller, abgestimmte Siedlungsleitbilder für regionale Teilräume mit ähnlichen Voraussetzungen und Chancen, effektive Kooperationsformen zwischen der Stadt München und dem Umland sowie mit den angrenzenden Oberzentren (Augsburg, Landshut u.a.) zur sozial und umweltverträglichen Ausschöpfung der Entwicklungspotentiale in „Städtenetzen“ sind derzeit ungelöste Aufgaben.

Ausgewählte Literatur

- Albrecht, R. & Bartfelder, F.: „Ökologische Bewertung von Maßnahmen der Stadtinnenentwicklung“ Schr.R. „Forschung“ des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 458. Bonn, 1988.
- Arbeitsgemeinschaft Dr. W. Nohl, S. Zekorn-Löffler: „Erfassung und Bewertung der öffentlichen Grün- und Freiflächen in München unter den Aspekten einer erholungsrelevanten Freiflächenversorgung“. Im Auftrag der Landeshauptstadt München/Planungsreferat, Juni 1991.
- Arbeitsgruppe für Regionalplanung (ARP): „Ökologische Bewertung unterschiedlicher Entwicklungspfade der Stadtentwicklung“. Forschungsprojekt 89.20 im Auftrag des BMBau. Bonn, unveröffentlicht, 1992.
- ARGE Umweltplanung München (IMU-Institut/Dr. W. Nohl/Planungsgruppe 504): „Begleitforschung Moritzplatzverfahren. Behutsame Stadterneuerung am Moritzplatz unter ökologischer Zielsetzung“. München, Oktober 1991.
- Biehler Hermann, Klaus Brake, Erek Ramschütz: „Standort München“, Sozioökonomische und räumliche Strukturen der Neo-Industrialisierung, IMU Studien 20. München, 1994.
- Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.): „Baulandmarkt- und Siedlungsentwicklung“, Dokumentation der Regionalexpertisen zum Baulandbericht 1993. Bonn, 1994.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hrsg.): „Agenda 21“, Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung im Juni 1992 in Rio de Janeiro - Dokumente. Bonn, 1993.
- Busch-Lüty Christiane, Hans-Peter Dürr, Hanns Langer (Hrsg.): „Ökologisch nachhaltige Entwicklung von Regionen“. Politische Ökologie Sonderheft 4, 10. Jg., September 1992.
- empirica: „Kommission Zukunft Stadt 2000. Quantitative Szenarien ausgewählter Stadtregionen“. Bonn, Juli 1992.
- empirica: „Zukünftige Chancen und Risiken der Landeshauptstadt München als Wirtschaftsstandort“. Bonn, August 1991.
- EU Expert Group on the Urban Environment, Sustainable Cities Project: „European Sustainable Cities Consultation Draft for European Conference on Sustainable Cities and Towns“. Aalborg, Denmark 24.-27. May 1994.
- Europäische Kommission, General Direktion XI (Hrsg.): „Charta der Europäischen Städte und Gemeinden auf dem Weg zur Zukunftsbeständigkeit“. Charta von Aalborg, verabschiedet am 27. Mai 1994, Europäische Konferenz über zukunftsbeständige Städte und Gemeinden in Aalborg, Dänemark. Brüssel, 1994.
- Feldtkeller A.: „Die zweckentfremdete Stadt. Wider die Zerstörung des öffentlichen Raums“. Frankfurt a.M., 1994.
- GEWOS: „Wohnungsmarktanalyse und -prognose für den Raum München. Ergebnisse der Prognose bis zum Jahr 2000“. Tischvorlage zur Sitzung der Lenkungsgruppe am 4. November 1992 in München.
- Häußerman H., Siebel W.: „Neue Urbanität“. Frankfurt a.M., 1987.
- ifo-Institut für Wirtschaftsforschung: „Die Auswirkungen der internationalen Wanderungen auf Bayern“. Forschungsvorhaben des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen. München, Dezember 1992.
- ifo-Institut für Wirtschaftsforschung: „Standort München: Probleme und Perspektiven“. Tagungsband zur Veranstaltung am 27.4.1993 in München.
- Infratest Verkehrsforschung: „Konti Muc '91. Haushaltsbefragung zum Verkehr in München“. Im Auftrag der Landeshauptstadt München/Planungsreferat. München 1991.
- Landeshauptstadt München/Umweltschutzreferat: „Umweltatlas München“. München, 1990/93.
- Landeshauptstadt München/Planungsreferat: „Perspektive München“, Analyseband. München, 1995.
- Lehrstuhl für Landschaftsökologie, TU Weihenstephan: „Landschaftsökologisches Rahmenkonzept LH München“. Freising, unveröffentlicht, 1990.
- Planungsgruppe 504/IMU: Stellungnahme zum Stadtentwicklungsplan 1983
- Planungsgruppe 504: „Baulandbericht III. Expertise über die Landeshauptstadt München“. Im Auftrag der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung. München, März 1993.
- prognos: „Erwerbstätigenprognosen 1995 - 2000 - 2005 für die Region München“. Basel, Juli 1992.
- Sennett, R.: „Civitas. Die Großstadt und die Kultur des Unterschieds“. Frankfurt a.M., 1991.
- Sieverts, Thomas (Hrsg.): „Zukunftsaufgaben der Stadtplanung“. Düsseldorf, 1990.
- Sukopp H., Wittig R. u.a. (Hrsg.): „Stadtökologie“. Stuttgart, 1993.



A
Wirtschaftsstandort

B
Sozialraum Stadt

C
Räumliche Entwicklung

D
Region