

FACHGESPRÄCH
DER BAYERISCHEN HAUSBAU AM 10. JUNI 2021

NACHLESE

Isarflimmern statt Kammerflimmern –
wie vermeidet München den Verkehrsinfarkt?

STUDIE

Neue Mobilität,
neue Immobilien?

STANDPUNKTE

ADAC und Green City
über die Verkehrswende

SEILBAHN

Dem Münchner Stau
entschweben



BAYERISCHE HAUSBAU
WERTE, DIE BLEIBEN.



Digital und hochaktuell

Im Juni 2021 hat die Bayerische Hausbau nicht nur schon zum achten Mal das Fachgespräch veranstaltet, sondern das traditionelle Gesprächsformat zum ersten Mal auch digital ausgestrahlt, die Pandemiesituation machte es nötig. Zugegeben: Wir hatten zwischenzeitlich an eine Absage gedacht, weil das Fachgespräch neben seiner inhaltlichen Relevanz einen weiteren wesentlichen Aspekt bedient – den des Networkings. Aber wir bleiben zuversichtlich, bald wieder persönlich zusammentreffen zu können.

Abgesagt haben wir unser Fachgespräch schließlich nicht, weil das Thema schlicht zu wichtig ist. Wir gingen der Frage nach: „Isarflimmern statt Kammerflimmern – wie vermeidet München den Verkehrsinfarkt?“ Die Antwort ist von zentraler Bedeutung für die Lebensqualität und damit Attraktivität der Stadt München. Die Stadt hat heute eine der höchsten Staudichten in ganz Deutschland und ebenso hohe Werte bei der Luftbelastung. Verschärft wird dieses Thema durch steten Zuzug. Wir glauben: So geht es nicht weiter – leicht wird eine Veränderung aber nicht. Mit hochkarätigen Experten haben wir im Gespräch das Thema Mobilität von allen Seiten betrachtet und mögliche Lösungswege aufgezeigt. Eine Wiedergabe des Gesprächs – zusammen mit dem Impulsvortrag und weiteren spannenden Aspekten rund um Mobilität – bietet dieses Magazin.

Eine zusätzliche Veränderung beim diesjährigen Fachgespräch fällt sofort auf: Dr. Manfred Probst moderierte dieses Jahr nicht mehr. Ihn vorzustellen, hieße Eulen nach Athen zu tragen: Seniorpartner in der Kanzlei unseres Vertrauens seit Jahrzehnten, Immobilienrechtslegende, Homo politicus – und seit dem dritten Fachgespräch 2015 überaus sachkundiger und souveräner Dompteur unserer Diskussionsrunde.

Wir dürfen Herrn Dr. Probst unseren herzlichen Dank für fünf fulminant moderierte Fachgespräche aussprechen. Wir haben nur höchst ungern seinem Wunsch entsprochen, die Moderation unseres Formates in andere Hände zu legen.

Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre.

Christian Balletshofer
Geschäftsführer

Peter Müller
Geschäftsführer

In Medienkooperation mit der

IMMOBILIEN ZEITUNG
FACHZEITUNG FÜR DIE IMMOBILIENWIRTSCHAFT

und

IZRESEARCH

06 IMPULSVORTRAG

„Wir müssen Lösungen finden, durch die die Leute weniger mobil sind“

Dr. Ingo Kucz spricht über das sehr emotionale Thema Mobilität.

10 FACHGESPRÄCH

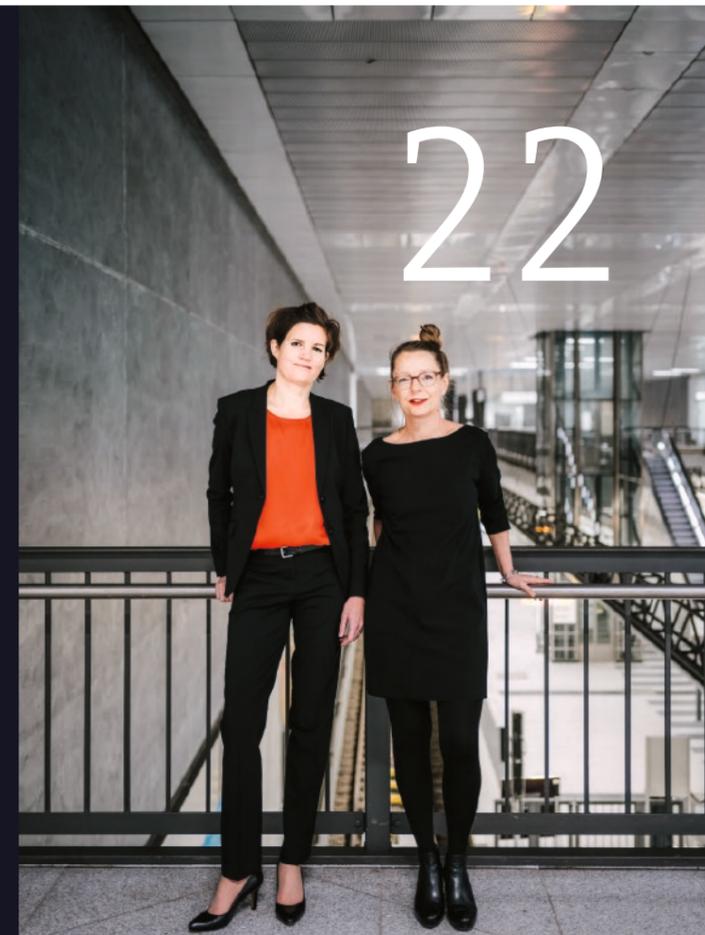
Urbanes Wachstum und neue Mobilität

Das Fachgespräch zusammengefasst: Experten aus Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft betrachten die Verkehrswende aus ihrem jeweiligen Blickwinkel.

20 IM DETAIL

Neue Mobilität, andere Immobilien

Welchen Einfluss hat die Verkehrswende auf die Immobilienbranche? Eine Studie gibt Aufschluss.



22 IM DETAIL

Alles ganz anders?

Vor der Krise und danach: Zahlen zum Münchner Verkehr.

24 STANDPUNKTE

Unterwegs – neu gedacht

Vertreter von Green City und ADAC sprechen über ihre jeweilige Sicht auf die Verkehrswende.

26 BLICK VON AUSSEN

Das München der Zukunft

„Zeigen, was möglich ist“
Nachwuchsjournalistinnen des Mentoringprogramms des Münchner PresseClubs berichten über eine studentische Initiative, den Radentscheid und Zwischennutzung.

35 ZUSAMMENARBEIT

Ideales Versuchsfeld

MCube vernetzt Akteure der Münchner Mobilitätswende.

36 BERICHT

Blick nach oben

Eine Seilbahn für München? Die Idee wird konkreter.

„Wir müssen Lösungen finden, durch die die Leute weniger mobil sind“

Wenn es um die Frage geht, was die Verkehrswende und die Mobilitätswende für die Immobilienbranche bedeuten, muss man sich bewusst machen, dass Mobilität ein sehr emotionales Thema ist. Wir alle haben unsere eigene Mobilitätsgeschichte. Und wenn man bedenkt, dass rund 80 Prozent unserer Wege entweder zu Hause starten oder zu Hause enden, ist es schon rein quantitativ ein sehr wichtiges Thema – mal ganz abgesehen vom Verkehr, der mit unserem Arbeitsplatz verbunden ist.



Dr. Ingo Kucz, Geschäftsführer der White Octopus GmbH

DR. INGO KUCZ

ist Geschäftsführer der Berliner Strategie- und Designberatung White Octopus GmbH. Er unterstützt Mobilitätsdienstleister, Autohersteller, Immobilienentwickler und öffentliche Träger bei Entwicklung, Test und Markteinführung neuer Produkte und Services. Dabei bearbeitet er vorwiegend Themen im Smart-City- und Verkehrswendekontext

Vor diesem Hintergrund gibt es einige Handlungsfelder, von denen ich glaube, dass sie zunehmend relevant für die Immobilienbranche werden. Das erste ist die Nutzerperspektive. Dahinter steht die Frage, wer denn eigentlich die zukünftigen Nutzer einer Immobilie sind:

Wer wird dort wohnen oder in den Büros arbeiten? Was beschäftigt diese Menschen, was treibt sie an? Was verstehen sie unter Mobilität? Ist es zum Beispiel das Auto, das sie wollen, oder ist es das Gefühl, jederzeit von A nach B gelangen zu können?

Ich glaube, dass wir ein neues, empathisches Verhältnis zu dem brauchen, was Menschen im Bereich der Mobilität motiviert. Ist es der eigene Stellplatz, zuge-spitzt formuliert, oder etwas ganz anderes? Was sind ihre Bedürfnisse, wenn sie im Nahumfeld unterwegs sind, zu Hause

sind oder auf dem Weg zur Arbeit sind? Warum das so wichtig ist, erkläre ich an einem Beispiel: Wir haben mal ein Interview mit einer leitenden Führungskraft aus dem Vorstand eines großen deutschen Industrieunternehmens geführt. Wir haben sie gefragt: „Was ist Ihnen eigentlich wichtig beim Thema Mobilität?“ Und dann hat sie gesagt: „Na ja, ich habe meinen Dienstwagen und ich fahre damit jeden Tag in die Garage auf meinen Platz im Tower.“ Wir haben nachgehakt: „Wie kommt es, dass Sie Auto fahren, obwohl Sie um die Ecke wohnen? Da könnten Sie auch laufen.“ Und es kam raus, dass sie das Auto nimmt, nicht weil es ihr selbst so wichtig wäre, sondern weil es Standard in dieser Firma ist. Es ist normal, als Bereichsleiterin mit dem Auto zu kommen.

Den Nutzer im Blick

Das ist nur eine kleine Anekdote, aber sie hilft zu verstehen, warum die Frage nach der Motivation so wichtig ist. Ich glaube, wir haben es da mit vielen Transformationsszenarien zu tun: Organisationen und Firmen verändern sich, Mobilität verändert sich und die Einstellung zu Mobilität und Verkehr verändert sich eben auch. In München zum Beispiel ist die Mobilitätswende beschlossene Sache, hier haben die Bürger gesagt: Wir wollen, dass es anders wird, wir wollen, dass das Kammerflimmern dem Isarflimmern weicht. Und ich glaube, das ist der Anfang von allem, dass wir versuchen, uns mit den Nutzerinnen und Nutzern von Immobilien auseinanderzusetzen.

Wir haben in unserer Arbeit häufig mit Architekten und Investoren zu tun. Und wenn wir sie nach den späteren Nutzern der Immobilie fragen, dann kommt oft die Antwort: „Das wissen wir eigentlich gar nicht so genau.“ Trotzdem gibt es Vorgaben, die sich eben nicht an den Bedürfnissen der Nutzer orientieren. Und dann passiert es, dass Themen wie zum

Beispiel die Fahrradmobilität an den Rand gedrängt werden. Fahrradmobilität ist etwas, das in der Immobilienbranche noch zu wenig berücksichtigt wird. Andere Industrien sind da ein ganzes Stück weiter.

„Genauso selbstverständlich, wie Haustür, Fenster oder Bad zur Ausstattung gehören, wird künftig ein gutes Mobilitätsangebot dazugehören.“

Ein zweites Thema, um das man nicht herumkommt, wenn man Mobilitätswende und Verkehrswende groß denkt, sind Mobilitätspartnerschaften. Wenn man Mobilität anders organisieren will und das Kammerflimmern in München ein Stück weit zurückdrehen möchte, dann braucht man alternative Angebote. Man muss den Leuten etwas Besseres bieten als das, was sie heute haben. Etwas Besseres als das eigene Auto. Und ich bin der festen Überzeugung, dass das nur mit Mobilitätspartnerschaften vor Ort funktioniert, sowohl im Wohnbereich als auch im Bereich der Gewerbeimmobilien und der Büronutzung. Eine Mobilitätspartnerschaft muss nicht zwangsläufig eine große Allianz sein. Das kann durchaus etwas Kleines sein, eine Zusammenarbeit mit einer Initiative, einem Radhändler. Das kommt immer auf die Immobilie an.

Mobilität als Teil der Miete?

Der normale und der natürliche Partner in der Innenstadtlage ist natürlich der

öffentliche Verkehr. Da bewegen sich gerade zwei Industrien aufeinander zu, die Mobilitätsindustrie und die Immobilienindustrie, und es ist äußerst spannend zu erleben, was da in den nächsten Jahren passieren wird. Ich bin sicher, da kommen eine ganze Menge Innovationen auf uns zu, um den Nutzerinnen und Nutzern in Zukunft etwas komplett anderes zu bieten als zum Beispiel den Dienstwagen oder das eigene Fahrzeug. Ziel wäre eine Art Rundum-sorglos-Mobilitätspaket, das beide Partner gemeinsam anbieten würden.

Das kann dann so weit gehen, dass man sagt, die Mobilität wird zu einem Teil der Miete. Ob bei der Büronutzung oder im Wohnbereich: Man zieht ein, man mietet das Büro und man bekommt Mobilität dazu. Man braucht sich gar nicht mehr darum zu kümmern, wie man irgendwo hinkommt. Das Auto ist schon da, es ist schon im Gebäude. Und auch das Fahrrad oder das Lastenbike stehen zur Nutzung bereit. Mobilität ist Teil der gesamten Rechnung. Genauso selbstverständlich, wie Haustür, Fenster oder Bad zur Ausstattung gehören, wird künftig ein gutes Mobilitätsangebot dazugehören. Das kann dann so aussehen: Ich ziehe irgendwo ein, ich entscheide mich aktiv, kein eigenes Auto zu haben, aber ich bekomme ein Portfolio an anderen Fahrzeugen – vom Fahrrad bis zum Cabrio. Im besten Fall natürlich E-Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit anderen alternativen Antrieben. Und das ist dann ein ganz normaler Teil des Services, des Performance-Pakets im Gewerbe- und Bürobereich. Und die Abrechnung, die funktioniert entweder komplett automatisch oder über eine Digitaltechnologie.

Das Gute ist: Wir haben alle diese Technologien schon. Es ist sozusagen schon alles da, wir müssen es nur implementieren und weiterentwickeln. Ich glaube, das wird von großer Bedeutung sein, die Integration von Mobilität und Verkehr in

das Wohnen und Arbeiten auch technologisch umzusetzen. Immer vorausgesetzt, dass es uns mit der Verkehrswende ernst ist. In Interviews hören wir regelmäßig Sätze wie: „Das wäre ja super, wenn ich das schon hätte.“ Oder, wenn wir fragen: „Könntest du dir vorstellen,

„Gute Lösungen lassen sich nur in der Diskussion mit den Beteiligten, aber auch im Ausprobieren, im Experimentieren finden.“

dahin zu ziehen ist ein bisschen ab vom Schuss, aber es gäbe dieses und jenes Mobilitätspaket inklusive“, dann kommt sowas wie: „Ja, dann kann ich ja zumindest meinen Zweitwagen abschaffen.“ Und das ist schon mal ein erster Schritt. Ein anderes wichtiges Thema nenne ich „Kümmerer vor Ort“. Die Verkehrswende ist etwas, das für uns alle neu ist. Für die Immobilienindustrie, für die Stadtgesellschaft, für die Politik, für Architekten, für die Nutzerinnen und Nutzer. Das heißt, wir alle müssen uns umstellen, uns an neue Routinen und Einstellungen gewöhnen. Noch einmal: Mobilität ist ein sensibler, ein emotionaler Bereich. Zu wissen, das ist ein autoarmes Quartier, in das ich einziehen möchte, fühlt sich unsicher an. Was heißt das? Wie funktioniert das genau? Schränkt mich das ein? Und die Lösung von der Projektentwickler- oder Betreiberseite kann nur sein, die Menschen, lange bevor sie in die Immobilien einziehen, einzubinden. Man muss ihnen das Angebot erklären: „Guck mal, das ist das, was wir vorhaben, wir wollen hier ein autoarmes Quartier organisieren, du kannst hier wohnen, das ist das

Portfolio, das kannst du nutzen. Und ich bin immer für dich da, wenn du ein Anliegen hast.“ Diese Verlässlichkeit und Ansprechbarkeit zu transportieren, ist von enormer Bedeutung.

Experimente wagen

Wie bei allen Gewohnheiten fällt es uns schwer, das einmal gelernte Mobilitätsverhalten abzulegen oder zu ändern. Umso wichtiger ist es, dass die Immobilienindustrie sich mit ihren Partnern aus der Mobilitätsindustrie dem Thema nähert. Das Mobilitätskonzept, über das ich hier spreche – der Zugang zu einem breiten Mobilitätsportfolio, easy zu nutzen, digital abzurechnen, mit einer sehr guten User Experience –, das ist kein Selbstläufer. Das erfordert einiges an Arbeit, an Diskussion, an Kreativität und Innovation. Gute Lösungen lassen sich nur in der Diskussion mit den Beteiligten, aber auch im Ausprobieren, im Experimentieren finden. Experimentierräume sind wichtig: Das kann eine Liegenschaft sein oder eine Bestandsimmobilie. Wir müssen nicht warten, bis in fünf Jahren etwas gebaut ist. Wir können heute schon hingehen und sagen: „Hey, passt auf, ihr seid unsere Bewohner, wollt ihr mit uns ein Experiment wagen?“

Es gibt solche Experimentierfelder schon, die Münchner Stadtgesellschaft ist da relativ weit. Universitäten forschen an dem Thema. Es gibt schon echte Nutzungserfahrungen, man weiß heute ganz gut, was es heißt, einen ganzen Wohnblock umzuschalten, man weiß, wie es die Bedürfnisse und die Sicht auf Mobilität verändert, wenn man eine Zeitlang mal ganz bewusst das Auto abgibt. Diese Einsichten und Erfahrungen, die durch die enge Begleitung der Nutzerinnen und Nutzer entstehen, sind in der Transformationsphase zu Beginn der Verkehrswende im Wohn- und Gewerbeimmobilienbereich extrem wichtig. Das kostet natürlich auch Geld, das kostet Kraft, das ist nicht einfach, wir kennen die

Lösungen heute noch nicht. Aber es gibt diesen Lösungsraum. Und wenn Sie zum Beispiel durch ein gutes Mobilitätskonzept Geld sparen, indem Sie vielleicht eine Tiefgarage gar nicht erst bauen müssen, dann können Sie das Geld ja stattdessen in die Transformation stecken.

Zu viel Verkehr

Dann komme ich zu dem letzten Punkt für heute: Er lautet Nichtmobilität – und ich symbolisiere ihn gerne mit einem kaputten Fahrrad. Warum? Das Fahrrad ist natürlich das A und O einer Verkehrswende. Das ist nichts Neues, die Wohlfahrtseffekte des Fahrradfahrens kennen wir alle. Die Leute sind entspannter, gesünder, bewegen sich mehr und so weiter. Aber das kaputte Fahrrad steht für das Thema Nichtmobilität. Denn der

„Wir müssen Lösungen finden, durch die die Leute weniger mobil sind. Und das funktioniert nur über attraktive Quartiere.“

Verkehrsinfarkt in den Städten kommt daher, dass wir zu viel Verkehr haben. Das heißt, wir müssen Lösungen finden, durch die die Leute weniger mobil sind. Und das funktioniert nur über attraktive Quartiere, wo die Leute in nahräumlicher Entfernung, möglichst in Fußnähe, das finden, was sie zum täglichen Leben brauchen: soziale Infrastrukturen, den Supermarkt, Ärzte, Sport- und Freizeit-einrichtungen, Bildungs- und Kulturangebote, die Apotheke und mehr.

Das heißt, wir müssen quasi unsere gesamten Städte neu denken. Wenn wir

Vorbild Paris? Dr. Ingo Kucz berichtet von der geplanten „15-Minuten-Stadt“, in der Alltagsziele innerhalb von 15 Minuten erreichbar sein sollen.



es schaffen, dass die Leute, die mit dem Auto ins Büro fahren, nur einen Tag in der Woche zu Hause bleiben und vielleicht Home-Office machen, dann haben wir schon 20 Prozent weniger Pendelverkehr. Das ist wahnsinnig viel. Und wie gut sich das anfühlt, ist ja auch eine Erfahrung aus der Corona-Zeit, die wir gerade alle miteinander gesammelt haben. Wie angenehm es ist, auf einer nicht so vollen Straße zu fahren. Oder in einer nicht so vollen S-Bahn unterwegs zu sein.

Was sich mit der Nichtmobilität verbindet, ist eine Umkehrung der bisherigen Planung. Früher haben wir gesagt: Mobilität müssen wir von Anfang an mitdenken. Heute müssen wir die Nichtmobilität mitdenken und mitplanen. Und das umfasst alles, was die Menschen im Quartier hält. Alles, was dazu beiträgt, dass sie sich da wohlfühlen und nicht das Bedürfnis verspüren, für jeden Weg ins Auto zu steigen. Dazu können Co-Working-Spaces gehören, für die sie natürlich ein gutes Netz brauchen, eine

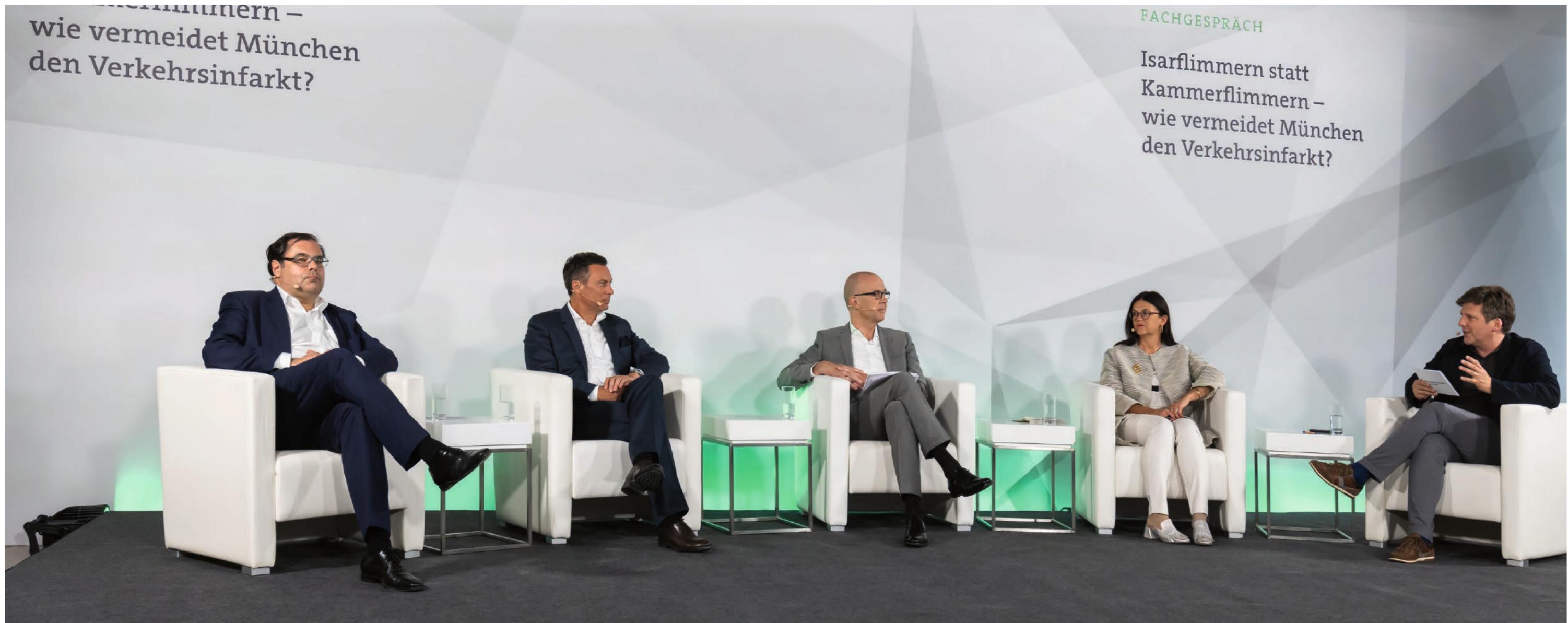
gute Anbindung. Und einen echten Nahversorger. Wir sehen es regelmäßig in Neuquartieren, dass der Nahversorger sich am Rand befindet, damit man ihn gut mit dem Auto erreichen kann. Aber eigentlich muss er in der Mitte platziert werden, nämlich so, dass die Leute im Quartier alle problemlos zu Fuß hingehen oder mit dem Fahrrad hinfahren können. Es gibt viele kleine Detailfragen, wenn es darum geht, den Nutzer ernst zu nehmen und ihm zu ermöglichen, ohne eigenes Auto oder mit so wenig Auto wie möglich Teil einer Gemeinschaft zu sein.

Paris in 15 Minuten

Etwas, was ich ganz spannend finde, ist in Paris passiert. Dort ist die Verkehrsproblematik global natürlich schon lange sehr sichtbar geworden. Und in diesem Zusammenhang ist das Thema „Zeitpolitik“ plötzlich ganz stark in den Vordergrund gerückt. Da hat die Pariser Oberbürgermeisterin die Wahl mit dem Versprechen einer 15-Minuten-Stadt gewonnen. Mit der Idee, dass jeder Bür-

ger in 15 Minuten alles zu Fuß erreichen können soll, was für ihn wichtig ist. Das ist letztlich die Idee einer Stadt, die aus lauter kleinen Inseln besteht. Jeder darf mobil sein, wenn er das möchte, aber eigentlich muss er es nicht, um seinen Alltag gut zu bewerkstelligen.

Und das ist vielleicht auch die Quintessenz der Nutzerperspektive, die wir aus unseren Interviews ziehen können: Viele Leute wollen gar nicht so mobil sein. Sie haben jetzt in den vergangenen Monaten die Erfahrung gemacht, wie gut es tun kann, ein bisschen weniger mobil zu sein, ein bisschen mehr zu Hause zu bleiben, ein kleines Stückchen runterzukommen und sich nicht für jeden Weg in den Stau zu stellen. Insofern ist es ein richtiger und wichtiger Ansatz, Quartiere, Gebäude und nahräumliche Beziehungen mal aus der Perspektive der Nichtmobilität zu denken. Wie das konkret umgesetzt werden kann, muss natürlich diskutiert werden – zum Beispiel im Rahmen des folgenden Fachgesprächs. X



Urbanes Wachstum und neue Mobilität

Auch wenn es in den letzten Monaten nicht ganz so stark zu spüren war: Münchens Verkehrsaufkommen ist dramatisch hoch. Um den drohenden Kollaps zu verhindern und klimapolitische Vorgaben zügig umzusetzen, besteht dringender Handlungsbedarf. Doch wie können Verkehr und Wohnungsbau in der nach wie vor wachsenden Stadt Hand in Hand gehen?

Am 10. Juni 2021 hielt die Bayerische Hausbau ihr achttes Fachgespräch ab – coronabedingt als digitale Veranstaltung. Unter dem Titel „Isarflimmern statt Kammerflimmern – wie vermeidet München den Verkehrsinfarkt?“ diskutierten Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk, Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger, Peter Müller und Ingo Wortmann unter der Moderation von Prof. Dr. Julian Petrin über geteilte Mobilität, neue Mobilitätsformen und die Rolle der Immobilienwirtschaft bei der Verkehrswende.

Prof. Dr. Julian Petrin: Kammerflimmern, Isarflimmern – was bekommen wir denn nun? Wir sprechen heute über Immobilienentwicklung und Mobilitätsentwicklung als gemeinsames Projekt, aber auch über Zugangsgerechtigkeit und Bürgerbeteiligung. Ich möchte gerne anfangen mit einer These, die Ausgangspunkt sein soll und zugleich schon ins Mark trifft, nämlich dass Immobilienentwicklung heute in Wahrheit auch Mobilitätsentwicklung bedeutet. Frau Merk, können Sie das unterstreichen?

Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk: Ja, ich muss das ganz nachdrücklich unterstreichen. Zum einen wegen der Nutzerperspektive. Die Immobilienbranche baut ja für den Nutzer sozusagen den letzten Kilometer. Insofern wirkt sich alles, was wir von der Hausschwelle an in der Mobilität gut gestalten, auf unsere großen Systeme aus. Das Zweite ist, dass wir ja hier nicht von der einzelnen Wohnung oder einem Häuschen sprechen, sondern von der Entwicklung von Stadtquartieren. Und da ist die Ausgestaltung



„Alle diese Verbesserungen, die im Raum stehen und schon greifbar sind, müssen zu einem urbanen Mehrwert führen, und das ist der öffentliche Raum.“

PROF. DR. (UNIV. FLORENZ) ELISABETH MERK
Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München

von Mobilität ein sehr relevanter Faktor dafür, wie ein solches Quartier angenommen wird. Und zwar eigentlich egal, ob Fahrrad oder zu Fuß oder ÖPNV oder das Auto – die Frage ist immer: Wie sind die letzten Meter? Und wie müssen wir ein Stadtquartier gestalten, auch vom Raum her, damit man vielleicht die letzten drei, zehn oder 500 Meter gerne zu Fuß geht?

Prof. Dr. Julian Petrin: Herr Bogenberger, man redet da immer von integrierten Produkten, die man entwickeln muss. Wie muss man sich das vorstellen, was ist so ein integriertes Produkt? Muss man da eine neue Steuerungstechnik für Mobilität mitdenken?

Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger: Ich denke, da gibt es zwei wesentliche Aspekte, die wir in der jüngsten Vergangenheit sehr deutlich gesehen haben. Das Erste ist die Integration von Fahrradmobilität in Immobilien. Das klingt einfacher, als es ist. Nehmen wir mal das Lastenrad, das ist ja eine großartige Sache, wenn man das Auto stehen lassen will und etwas zu transportieren hat. Aber Sie glauben nicht, wie schwer sich Bestandsimmobilien tun, Stellplätze und Be- und Entladungszonen für Lastenfahräder bereitzustellen. Das Zweite ist das Home-Office. Das Arbeiten zu Hause ist Verkehrlich ideal, aber dieser Platz für das Heimbüro muss in eine Immobilie integriert werden – gerade auch in der Fami-

lienwohnung. Und natürlich brauchen wir Sharing-Angebote, um den Verzicht aufs eigene Auto zu ermöglichen. Und da ist es wichtig, sich mit Anbietern zusammenzutun und ein breites Angebot unterschiedlicher Fahrzeuge bereitzustellen, für unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse.

Prof. Dr. Julian Petrin: Herr Müller, wie entwickelt man solche integrierten Produkte in der Praxis? Braucht man da jetzt plötzlich Mobilitätsexpertise als Immobilienentwickler? Muss man zum Mobilitätsanbieter werden?

Peter Müller: Es ist ja so, dass Mobilität beim Gebäude beginnt und auch wieder bei einem Gebäude endet. Insofern ist es für uns Entwickler von entscheidender Bedeutung, auch eine Mobilitätsexpertise aufzubauen. Wir haben bei uns eine Innovationsabteilung im Haus, die sich auch um das Thema Mobilität kümmert. Und wir sind assoziierter Partner bei MCube, dem interdisziplinären Forschungsteam, das sich unter Leitung der TU München zusammen mit Partnern aus Wirtschaft und Gesellschaft mit Mobilitätsfragen beschäftigt. Das hilft uns, die Expertise aufzubauen, die wir brauchen, um Quartiere mit entsprechenden Angeboten zu entwickeln. Und natürlich lernen wir von Projekt zu Projekt dazu.

Prof. Dr. Julian Petrin: Wir sprechen in diesem Zusammenhang sehr viel über geteilte Mobilität, Mikromobilität und solche Dinge. Und dann gibt es da noch das große „Backbone“ unserer Mobilität in den Städten: den öffentlichen Nahverkehr. Welche Rolle spielt der ÖPNV, wenn es um Mobilitätsallianzen geht?

Ingo Wortmann: Der ÖPNV ist und war immer schon geteilte Mobilität. Wir sind quasi die Erfinder der geteilten Mobilität. Für mich als gelernten Verkehrsplaner war Immobilienentwicklung und Mobilität immer schon eins, und wenn man die Immobilien falsch entwickelt hat und das Mobilitätsangebot nicht dazu

passte, dann hatte man ein Problem. Ich habe Städte mit einer relativ geringen Bebauungsdichte erlebt, wo man mit viel Überzeugung eine Straßenbahntrasse hineingeplant hat. Da habe ich dann gesagt, da wird nie eine Straßenbahn fahren. Umgekehrt habe ich auch schon hochverdichtete Gebiete ohne Straßenbahntrasse gesehen, und da fahren jetzt die übervollen Busse. Also, wir sitzen am Tisch und wir bieten ja auch durchaus Produkte außerhalb unseres Kernportfolios an, wie das MVG-Rad.

Prof. Dr. Julian Petrin: Jetzt ist ja München eine der am stärksten wachsenden Metropolregionen Deutschlands. Spüren Sie, dass der Druck steigt, auch seitens der Entwickler? Weil jeder möchte, dass die nächste U-Bahn-Erweiterung bei ihm und bei dem großen Quartier vorbeigeht?

Ingo Wortmann: Ja, das hat man in den Diskussionen zu neuen Trambahnstrecken erlebt. Und auch bei der U-Bahn geht es sehr viel um Standortpolitik. Man kann es da nicht allen recht machen, weil sich auch nicht alles rechnet. Es kommt darauf an, sorgfältig zu schauen, wie die Finanzierung ist und was man umsetzen kann. Und dann müssen wir beim Umsetzen schneller werden. Wir sind in Deutschland viel zu langsam beim Umsetzen geworden, da müssen wir eine Schippe drauflegen.

Prof. Dr. Julian Petrin: Herr Müller, wie kann so ein neuer Mobilitätsmix in der Praxis aussehen?

Peter Müller: Ich nehme mal das Beispiel am Lerchenauer Feld, unsere große Entwicklung im Münchner Norden, in Feldmoching. Dort entwickeln wir auf 23 Hektar zusammen mit der Landeshauptstadt München und einem Joint-Venture-Partner ein Quartier mit rund 1.800 Wohnungen, mit Grundschule, Gymnasium, Schwimmhalle, Nahversorgung und allem, was dazugehört. Und wir haben zusammen mit der Stadt ein

Mobilitätskonzept entwickelt, das auf vier Säulen basiert.

Die erste Säule ist die Förderung des Fußverkehrs. Da geht es darum, kurze Wege einzurichten und diese Wege sicher und angenehm zu machen.

Die zweite Säule ist die Förderung des Radverkehrs durch gute Radwege im Quartier, die an die Peripherie und an überregionale Radwege und Fernradwege angebunden sind. Dazu 45 Prozent mehr Fahrradstellplätze, als es die Stellplatzsatzung der Stadt fordert, und rund 100 Lastenräder im Sharing-Konzept. Ebenso prüfen wir, wo wir in den Gebäuden Fahrradstellplätze im Erdgeschoss unterbringen können, um die Nutzung zu erleichtern.

Die dritte Säule ist die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs. Hier haben wir in Zusammenarbeit mit der MVG die Buslinien vor Ort durch mehr Haltestellen und eine geänderte Linienführung optimiert und ausgebaut. Und wir halten eine Trambahntrasse frei, wo in hoffentlich nicht zu ferner Zukunft eine Trambahn fährt.

Die vierte Säule, die ist auf den ersten Blick gewöhnungsbedürftig: Wir erschweren nämlich die Nutzung des privaten PKWs, indem wir drei Quartiersgaragen im Quartier installieren statt der üblichen Tiefgaragen unter jedem Haus. Es gibt nicht mehr den direkten, schnellen Weg mit dem Aufzug nach unten und ins Auto, sondern jetzt muss man erstmal zur Quartiersgarage gehen und kann stattdessen gleich das Fahrrad nehmen. Gleichzeitig bieten wir 70 Car-Sharing-Plätze an, verteilt auf die Quartiersgaragen und mit unterschiedlichen Fahrzeugen für den jeweiligen Bedarf.

Prof. Dr. Julian Petrin: Ist das jetzt der neue Goldstandard in der Immobilienentwicklung, dass man so umfassend an das Thema Mobilität herangeht?

Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk: Ja, es ist jetzt gerade Goldstandard,

weil so eine Herangehensweise noch nicht selbstverständlich ist. Aber das ist im Prinzip die Basis, die wir brauchen. Es geht ja auch darum, das Thema über das einzelne Gebäude hinaus bis zum Stadtquartier, zum Stadtteil oder zur gesamten Stadt weiterzudenken. Wie kann ich die Angebote, von denen wir gesprochen haben, in einem größeren, städtischen Bezug leben? Wo bin ich mit den großen, zentralen Infrastruktursystemen richtig aufgestellt, und an welchen Stellen brauche ich die kleineren, dezentralen und flexibleren Angebote oder Systeme? Das große Problem unserer ÖPNV-Überlastung sind ja nicht unbedingt die Quartiere, sondern es ist der enorme Pendelverkehr aus der Region. Da haben uns jetzt Co-Working und Home-Office ein bisschen gerettet, aber eben nur ein bisschen. Das ist noch nicht die Lösung.

Prof. Dr. Julian Petrin: Vor diesem Hintergrund gefragt: Brauchen wir sowas wie die Stellplatzpflicht, die Nachweispflicht für Autostellplätze, künftig noch? Oder sind das Konzepte von gestern?

Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger: Natürlich ist es richtig, die Attraktivität des Autos zu verschlechtern und die anderen Angebote dafür zu verbessern. Als ich Verkehrsplaner geworden bin, haben die Immobilienentwickler und Stadtplaner die Dinge gebaut und am Schluss waren sie überrascht, dass da Verkehr entstanden ist, und haben gesagt: „Jetzt muss der Verkehrsplaner das richten.“ Heute konzipiert man das von Anfang an mit. Ob die Stellplatzsatzung bleibt, muss sich noch zeigen. Das ist ja auch eine Frage des Marktes und des Wettbewerbs, ob Immobilien ohne Stellplätze langfristig attraktiv genug sind.

Wir sollten beim Thema Verkehr übrigens auch die Lieferverkehre mitdenken. Das ist ja nur eine Seite, dass wir selbst Verkehr erzeugen. Die andere ist, dass wir mittlerweile so viel kommen lassen. Essen, Päckchen, alles wird geliefert. Wir

werden uns wohl auch in Deutschland davon verabschieden müssen, dass alles an die Tür kommt. In anderen Ländern gibt es das überhaupt nicht. Schweden zum Beispiel liefert nur an Packstationen, das reduziert den Verkehr natürlich enorm.

Peter Müller: Ja, das ist ein wichtiger Punkt. Ich bin jetzt wieder am Lerchenauer Feld. Da haben wir genau diese Lieferverkehre im Blick: Wir richten Paketstationen ein, an die zentral angeliefert werden kann. Anders, glaube ich, geht das heute auch nicht mehr.

Prof. Dr. Julian Petrin: Nun ist es ja so, dass wir neben Kernstadtquartieren auch noch ganz andere Siedlungsformen mit geringerer Dichte haben. Aus der Sicht eines transit orientated design, also einer Stadtentwicklung, die sich an den großen Verkehrslinien orientiert: Können wir es uns leisten, abseits dieser Linien zu planen und zu bauen?

Ingo Wortmann: Ich denke, wichtig ist eine Achsenorientierung der Siedlungen und ihrer Versorgungszentren, damit man auch zu Fuß und mit dem Rad viel erledigen kann. Wir haben ansonsten mit Service-on-Demand ja flexible Bedienformen, zum Beispiel Rufbusse, mit denen man dünner besiedelte Gebiete versorgen kann. Aber natürlich, als ÖPNV-Betreiber bevorzuge ich eine ausreichende Dichte und möglichst auch eine Mischnutzung. Dann hat man auch Verkehr in beide Richtungen und nicht nur immer morgens rein in die Stadt und nachmittags raus aus der Stadt.

Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk: Wir sollten aber nicht vergessen: Wir sprechen ja nicht nur über Neubaugebiete. Es ist natürlich keine Frage, dass dort, wo wir neu bauen, alles möglichst dicht ist. Aber wir müssen uns mit sehr heterogenen Strukturen auseinandersetzen, die mal überraschend dicht sind und dann wieder gar nicht. Deshalb geht es eigentlich auch um die Frage, wie wir die Räume dazwischen gut gestalten

und organisieren. Wir haben das Ganze in unserer internationalen Bauausstellung für die Metropolregion München „Räume der Mobilität“ genannt. Wir wollen Pilotprojekte haben, die sich auch mit Wirtschaftsverkehren auseinandersetzen, mit den großen Ansiedlungen, die wir in der Region ja auch in der Wirtschaft und Industrie haben. Das muss Hand in Hand gehen. Auf der anderen Seite haben wir ein kleineres Konzept entwickelt: „Modellstadt 2030“. Da entwickeln wir vor der Haustür, in der Region, erfahrbare neue Qualitäten, in Kombination mit den Mobilitätsformen, die wir für nachhaltig und klimaschonend halten.

Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger: Es gibt da auch noch eine andere Lösung, nämlich autonomes Fahren. Wenn es uns gelingt, Busse autonom fahren zu lassen, dann wird das auf Dauer günstiger, weil man Fahrpersonal einspart. Das ist ein Zukunftsthema für den öffentlichen Verkehr.

Prof. Dr. Julian Petrin: Wird das autonome Fahren dezentrale Verkehre noch mal ganz anders organisieren?

Ingo Wortmann: Ja, alles, was ich vorher mit Service-on-Demand angesprochen habe, kann irgendwann mal, wenn wir technologisch so weit sind, auch ohne Fahrer fahren. Das würde die Wirtschaftlichkeitsverhältnisse deutlich verbessern.

Prof. Dr. Julian Petrin: Apropos wirtschaftlich: Werden die Kosten für Mobilität irgendwann Teil der Miete sein?

Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger: Das glaube ich nicht, nein. Ich glaube aber, dass eine stärkere Sichtbarkeit von Mobilitätskosten, etwa durch Maut- oder Anreizsysteme, auf uns zukommt. Ich vermute, dass der Bürger sehr viel deutlicher vor Augen geführt bekommt, was er an Kosten gerade verursacht – zum Beispiel in Form von Zertifikaten oder Mobilitätsbudgets.

Prof. Dr. Julian Petrin: Ist die Klimaneutralität eigentlich immer der Treiber hinter den Mobilitätslösungen?

Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger: Mobilität ist ein wesentlicher Aspekt beim Klimaschutz, neben anderen. Dass es das Klima schädigt, wenn wir jeden Weg mit dem Auto machen, das wird uns in den nächsten zehn Jahren immer deutlicher vor Augen geführt werden.

Peter Müller: Noch mal zum Thema „Mobilität als Teil der Miete“: Die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner sind ja extrem unterschiedlich und von der Lebensphase abhängig. Und vor allem: Sie ändern sich ständig. Deshalb wäre es schwierig, Mobilität pauschal über den Mietbeitrag abzurechnen. Und dass wir selbst Anbieter oder Betreiber von Mobilität werden, kann ich mir nicht vorstellen. Mit Mobilitätsanbietern kooperieren und Angebote machen – ja. Aber Mobilität als eigenes Produkt anbieten – eher nein.

Prof. Dr. Julian Petrin: Das wirft die Frage auf, was auf die Akteure in der Immobilienwirtschaft generell zukommt. Werden sie diese verschiedenen Mobilitätsformen gemeinsam betreiben oder eher Partner der MVG in allen Projekten sein?

Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger: Ich denke schon, dass es über Partnerschaften laufen wird, dass man aber genau hinschauen wird, welche Art von Partnerschaft man eingeht und mit wem. Wenn man eine hochwertige Immobilie hat, wird man natürlich versuchen, mit hochwertigen Anbietern zu kooperieren und hochwertige Services, ob ÖV-Tickets, Rad oder Car-Sharing, zu integrieren.

Prof. Dr. Julian Petrin: Sind die Projektentwickler zugleich die „Kümmerer vor Ort“?

Peter Müller: Eher nicht. Auch bei den großen Quartiersentwicklungen gehen wir immer davon aus, dass diese Mobilitätsangebote von spezialisierten Unternehmen gemacht und betreut werden.

„Dass es das Klima schädigt, wenn wir jeden Weg mit dem Auto machen, das wird uns in den nächsten zehn Jahren immer deutlicher vor Augen geführt werden.“

PROF. DR.-ING. KLAUS BOGENBERGER
Professor für Verkehrstechnik an der Technischen Universität München



Natürlich muss es einen Kümmerer vor Ort geben. Wir brauchen zum Beispiel jemanden, der organisiert, wie diese verschiedenen und sehr zahlreichen Anbieter gebucht werden können. Wenn ich 15 Anbieter habe und ich brauche 15 Apps dazu, dann ist das keine Lösung. Also geht es darum, eine Klammer zu bilden, etwa durch eine Quartiers-App. Und gleichzeitig dürfen wir auch nicht den älteren Teil der Bevölkerung außer Acht lassen. Das Angebot muss auch buchbar für jemanden sein, der nicht so handyaffin ist.

Prof. Dr. Julian Petrin: In Hamburg gibt es ja diese Switch Points zur Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsformen. Da kommen dann öffentliche Anbieter mit privaten zusammen, da geht es um das Teilen von Daten, des Zugangs zu Kunden. Ist das immer hürdenfrei? Wie organisiert man so ein Zusammenkommen?

Ingo Wortmann: Also hürdenfrei ist es sicherlich nicht, aber es ist alles lösbar.

Aus meiner Sicht gibt es da zwei Komponenten. Das eine ist tatsächlich die Buchbarkeit, der Überblick über das Angebot. Da haben wir unsere, im Moment noch, Test-App MVGO. Dort haben wir andere Anbieter drauf. Rolleranbieter, Car-Sharing – und das wollen wir weiter ausbauen und bündeln. Und dann muss das Wo und Wie geplant werden. Wo kommt die Radstation hin? Wie wird sie als Mobilitätsstation gekennzeichnet? Das kann nur Hand in Hand mit der Landeshauptstadt München umgesetzt werden.

Prof. Dr. Julian Petrin: Wie gestaltet sich überhaupt die Beziehung mit der Stadt im Zusammenhang mit neuen Mobilitätskonzepten?

Peter Müller: Die Zusammenarbeit bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts Lerchenauer Feld war wirklich grandios! Wir haben so ein starkes Miteinander selten erlebt, mit dieser klaren Fokussierung auf das gemeinsame Ziel, ein Konzept für die Bewohner zu entwickeln, das

am Ende einen wirklich funktionierenden Mehrwert darstellt.

Was ich ein bisschen schwierig finde, das sind die zähen Genehmigungsprozesse gerade von verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen. Wir haben in der Nähe des Lerchenauer Feldes zwei beschränkte Bahnübergänge. Die durch Unterführungen zu ersetzen, da rechnen Sie mal mit einem Zeitraum von 15 Jahren. Das sind Planungszeiträume, da wird es mir regelmäßig angst und bange, wenn ich sehe, wie die Stadt und damit die verkehrlichen Probleme in der Zwischenzeit weiterwachsen. Ich glaube, das ist einer der ganz großen Schwachpunkte in unserem System, für den wir eine Lösung finden müssen.

Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger: Ich meine auch, dass wir in Deutschland zu langsam sind im Genehmigen und Umsetzen, das ist im Verkehr offensichtlich. Das ist eine große politische Herausforderung für die nächsten Bundesregierungen, diese Hürden abzubauen. Wir



„Mein Traum ist, dass wir eines Tages eine Quartiersentwicklung in München planen und von Anfang an wissen, dass bis zum Einzug der ersten Bürger dort eine Trambahn fahren wird.“

PETER MÜLLER
Geschäftsführer der
Bayerischen Hausbau GmbH & Co. KG

will, muss man auch etwas wagen. Insofern müssen wir auch experimentieren und Dinge ausprobieren. Dazu gehört, sich die richtige Expertise zu holen und auch mal über den Tellerrand zu schauen, was woanders auf der Welt passiert.

Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger: Experimente haben gerade im Verkehrsbereich lange gefehlt. Wir haben geplant, später mit dem Computer simuliert, aber wir haben nie experimentiert. In vielen anderen Wissenschaften gehört das dazu, dass man ein Experiment macht. Pop-up-Bike-Lanes sind ein Beispiel, wo das auch beim Verkehr sehr gut funktioniert. Oder das Car-Sharing in München – Drive Now –, das lief anfangs auch unter dem Label Experiment und wurde verstetigt. In einem überschaubaren Quartier, mit Leuten, die offen dafür sind, sollte man das

Experiment als modernes Instrument ins Repertoire aufnehmen.

Peter Müller: Wir sind mit MCube gerade dabei, ein Realexperiment vorzubereiten. Es geht darum, dass wir unter natürlichen Bedingungen in einer unserer Bestandsimmobilien untersuchen, wie sich das Verhalten der Bewohner durch neue, ergänzende Mobilitätsangebote im direkten Umfeld verändert.

Prof. Dr. Julian Petrin: Mobilität heißt ja auch gesellschaftliche Teilhabe. Und viele dieser Mobilitätsformen sind an Dichte gebunden. Heißt das, der suburbane Raum wird mobilitätstechnisch abgehängt?

Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger: Das ist eine Kostenfrage. Im öffentlichen Bereich kann nur das autonome Fahren eine Lösung sein. Und es gibt natürlich

Fälle, wo sich Bürger wahnsinnig engagieren und in irgendeinem Städtchen ein Car-Sharing zum Fliegen bringen, weil sie wahnsinnig viel Eigenengagement einbringen, aber das kann man nicht von oben fordern, das muss von unten kommen.

Ingo Wortmann: Was wir aber auch brauchen, ist Service-on-Demand als Abrundung des klassischen ÖPNV, in der Stadt und auch auf dem Land. Und das muss aus meiner Sicht auch wie der ÖPNV finanziert werden.

Prof. Dr. Julian Petrin: Und wie schaffen wir es, dass die Leute nicht ständig mitten in die Stadt fahren?

Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger: In die Stadt selbst wird der Pendler irgendwann nicht mehr einfahren dürfen, das ist ja schon vielerorts außerhalb

müssen im internationalen Wettbewerb höllisch aufpassen, dass wir nicht als Land gelten, wo man überhaupt nichts mehr bauen kann.

Prof. Dr. Julian Petrin: Wo liegen denn die Ursachen für diese langen Zeiträume? Ist das wirklich der Planungshorizont oder ist es die politische Abstimmung? Sind es finanzielle Fragen oder ist es am Ende doch die technische Umsetzung?

Ingo Wortmann: Das ist sehr komplex. Es ist aber in aller Regel nicht die technische Umsetzung. Es können politische Prozesse sein. Aber das Entscheidende sind die Genehmigungsprozesse. Ich hatte das Privileg, meine Berufslaufbahn in den neuen Bundesländern, nämlich in Dresden bei den Dresdner Verkehrsbetrieben AG, zu starten. Und da haben wir ganz andere Genehmigungsprozesse

gehabt, sonst wäre das, was wir immer mit „Aufbau Ost“ bezeichnen, gar nicht möglich gewesen.

Prof. Dr. Julian Petrin: Und woran lag das?

Ingo Wortmann: Das lag an einer gut ausgestatteten Genehmigungsbehörde mit genügend Personal. Aber auch schlichtweg an der pragmatischen Vorgehensweise, sich nicht immer zu 100 Prozent abzusichern. Ich kann mich an ein Bauvorhaben erinnern, da hieß es zuerst: „Ihr müsst ein Planfeststellungsverfahren machen.“ Einen Tag später dann: „Alles Quatsch, wir machen ein Plangenehmigungsverfahren.“ Am dritten Tag: „Wir kriegen eine Planbefreiung hin. Das Restrisiko tragen wir und ihr.“ Und dann haben wir gebaut. Sowa ist heute völlig undenkbar.

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

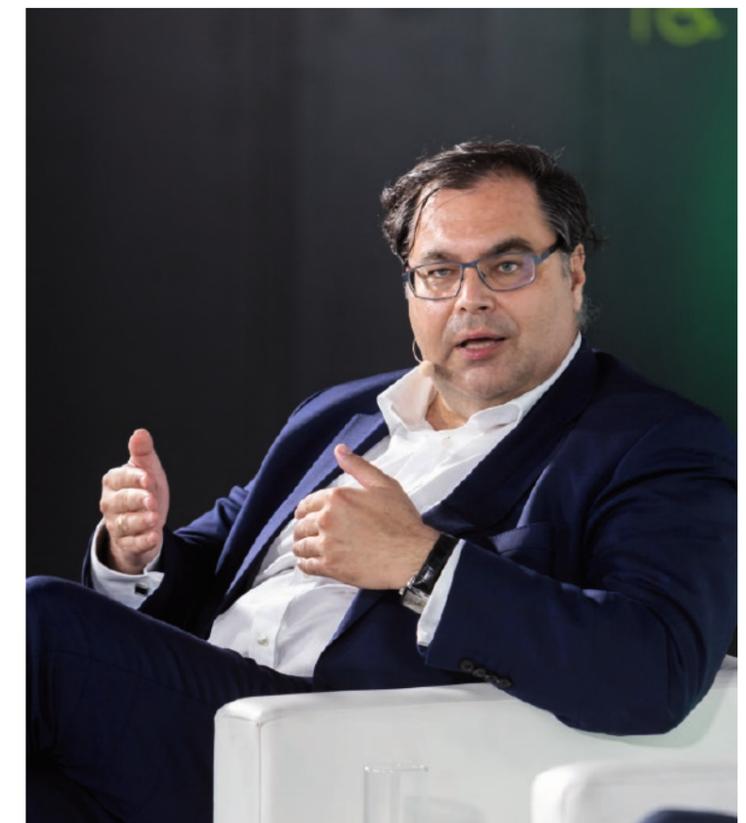
Ja, da sitzen wir im gleichen Boot und leiden an den gleichen Verfahren, die wir aber in der Regel nicht bestimmen dürfen. Und ich erhoffe mir von so einer Initiative wie der internationalen Bauausstellung, dass sie als Motor einer Mobilitätswende funktioniert, dass sie an diese kritischen Punkte herangeht und mit Beispielprojekten zeigt, dass es auch anders gehen kann.

Prof. Dr. Julian Petrin: Welche Rolle spielt das Experimentieren mit Mobilitätslösungen?

Peter Müller: Im Prinzip geht es hier ja auch um Themen wie Klimaschutz und Nachhaltigkeit – dafür brauchen wir die Verkehrswende. Wir sehen uns da gerade als Bestandhalter in der Verantwortung. Und wenn man etwas verändern

„Was wir brauchen, ist Service-on-Demand als Abrundung des klassischen ÖPNV, in der Stadt und auch auf dem Land.“

INGO WORTMANN
Geschäftsführer Mobilität der Stadtwerke
München GmbH



Deutschlands so. Es wird ihm vor Augen geführt, dass er hier Stau und Emissionen verursacht, und dann wird er den Wagen an der Peripherie abstellen, Park and Ride und so weiter.

Prof. Dr. Julian Petrin: Noch mal zurück zur Zugangsgerechtigkeit: Diese neuen, integrierten Produkte, über die wir am Anfang gesprochen haben, die sind ja nicht umsonst, sondern eher hochpreisig. Für gewisse Menschen kommen die gar nicht in Frage. Sehen Sie da eine Gefahr für die „soziale Stadt“?

Peter Müller: Die Mobilitätswende bringt uns ja ein Mehr an öffentlichem Nahverkehr, ein Mehr an zusätzlichen Mobilitätsangeboten, die allesamt eins gemeinsam haben: Sie kommen ohne Auto aus. Und wenn man bedenkt, dass das Auto, insbesondere in der Stadt, das teuerste Verkehrsmittel überhaupt ist, dann würde ich doch sagen, dass die Mobilitätswende zu mehr Gerechtigkeit bei der Mobilität führt.

Prof. Dr. Julian Petrin: Was ist mit dem Thema Bürgerbeteiligung in diesem Zusammenhang? Ich meine, alle freuen sich über eine U-Bahn, aber keiner will die Baustelle.

Ingo Wortmann: Ganz genau. Es wird allgemein immer schwieriger, eine gute Bürgerbeteiligung zu machen, weil das Thema so unglaublich komplex und kleinteilig geworden ist und es immer mehr „Experten“ auf allen Seiten gibt. Das Thema Rad und ÖPNV ist sowieso ein sehr ambivalentes Thema, weil man da auch im Zweifel um die Zentimeter auf der Straße kämpfen muss. Aber es ist natürlich wichtig, dass man am Ende alle abholt, sonst kann es sein, dass man nicht erfolgreich ist.

Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk: Die Mobilisierung von unten, von der Bürgerschaft her, ist ein wichtiges Moment für die politische Entscheidungsfindung. Trotzdem gibt es um die Details natürlich Diskussionen und Kon-

flikte. Und ich glaube, man muss einfach akzeptieren, dass man nicht jeden Dissens beseitigen kann, sondern dass es Priorisierungen gibt, zu denen man sich bekennen muss.

Prof. Dr. Julian Petrin: Herr Müller, wie erleben Sie das in Ihren Projekten bei der Bayerischen Hausbau?

Peter Müller: Bürgerbeteiligung ist natürlich ein Muss, da kommt man gar nicht drum herum. Wir haben in München zum Beispiel am Nockherberg oder in Hamburg mit dem Paloma Viertel wirklich gute Erfahrungen gemacht. Aber grundsätzlich ist es so: Wenn ein neues Quartier entwickelt wird, dann gehen die betroffenen Bürger erstmal auf die Barrikaden. Warum? Weil das Straßenverkehrsnetz, das jetzt vorhanden ist, schon komplett überlastet ist. Deshalb glaube ich, dass wir in Bürgerbeteiligungen zukünftig der Mobilität mehr Raum geben müssen und von Anfang an die Leistungsfähigkeit von modernen Mobilitätskonzepten in den Vordergrund stellen sollten, um eben diese berechtigten Ängste aufzufangen.

Prof. Dr. Julian Petrin: Gleichzeitig haben wir das Bundesverfassungsgerichtsurteil, dass wir schneller werden müssen bei der Umsetzung der klimapolitischen Vorgaben. Ist das eine Illusion, dass wir diese Themen im Konsens verabschieden? Müssen wir akzeptieren, dass manche Dinge einfach kommen werden?

Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger: Ja, ich denke, man wird sich auf härtere Maßnahmen einstellen müssen. Und die wird die Politik um- und durchsetzen müssen. Da darf man gespannt sein.

Ingo Wortmann: Wir haben eine repräsentative Demokratie, und das sollten wir auch in die Waagschale werfen. Es ist ja bei aller Beteiligung nicht so, dass am Ende die Bürgerinnen und Bürger entscheiden, sondern das tun die politischen Entscheidungsträger.

Prof. Dr. Julian Petrin: Wenn wir jetzt mal ein bisschen ins Übermorgen blicken: Was sehen wir da an technologischen Innovationen im Bereich Mobilität auf uns zukommen?

Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger: Wenn Sie jetzt auf Flugtaxis und solche Dinge anspielen: Sich damit technologisch auseinanderzusetzen, ist grundsätzlich der richtige Weg. Wenn das technologisch funktioniert, kann man darüber nachdenken, ob das ein Verkehrsmittel für uns wäre.

Prof. Dr. Julian Petrin: Flug-U-Bahnen, der Hyperloop durch München, Helicopter-Sharing à la São Paulo ... Was wird wirklich Realität?

Peter Müller: Wir müssen natürlich den Markt beobachten. Das ist das eine. Das andere ist, sich aktiv an diesen Prozessen zu beteiligen und sie mitzugestalten. Deshalb sind wir nicht nur bei MCube involviert, sondern beispielsweise auch bei BEFIVE, dem Innovationsnetzwerk der Bau- und Immobilienbranche. Auch da ist Mobilität ein großes Thema.

Prof. Dr. Julian Petrin: Jetzt sind wir schon am Ende angekommen, und ich möchte eine letzte Frage stellen: Wenn Sie einen Wunsch bei einer „Mobilitätsfee“ frei hätten, worum würden Sie sie bitten?

Ingo Wortmann: Also eigentlich sind das zwei Dinge. Mehr geteilte Nutzung von Verkehrsmitteln. Das muss nicht die U-Bahn sein, das kann auch das Auto sein oder ein anderes Sharing-Fahrzeug. Und: Straßenraum in urbanen Raum verwandeln, in Plätze, Fußgängerbereiche und so weiter.

Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger: Ich würde mir wünschen, dass wir die autonomen Fahrzeuge früher bekommen als vermutet. Ich denke, dass sie uns unglaublich viele Möglichkeiten geben würden für individuellen öffentlichen Verkehr und dass sie den ÖV richtig nach vorn bringen würden, weil sie kostengünstiger wären.



Das Fachgespräch musste pandemiebedingt in diesem Jahr digital stattfinden. Live gestreamt wurde aus dem Münchner Olympiapark – dank aufwendiger Technik hat das reibungslos geklappt.

Peter Müller: Ich wünsche mir, dass der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs deutlich schneller vorantreibt als bisher. Und dass der ein oder andere Ringschluss im MVV-System eines Tages ermöglicht wird. Mein Traum ist, dass wir eines Tages eine Quartiersentwicklung in München planen und von Anfang an wissen, dass bis zum Einzug der ersten Bürger dort eine Trambahn fahren wird.

Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk: Meine Vision ist, dass alle diese Verbesserungen, die ja im Raum stehen und schon greifbar sind, wirklich zu einem urbanen Mehrwert führen, und das ist für mich der öffentliche Raum. Und dass wir soziale Gerechtigkeit auch in der Mobilität hinbekommen, indem wir sie für alle zugänglich und erreichbar machen.

Prof. Dr. Julian Petrin: Alles zusammen ist fast schon eine Art Mobilitätsleitbild für München. Danke für diese Schlussrunde, danke für die rege Diskussion. Jetzt werden wir sehen, was uns die Zukunft der Mobilität (nicht nur) in München tatsächlich bringt. ✕

Neue Mobilität, andere Immobilien

Welchen Einfluss hat der Mobilitätswandel auf die Immobilienbranche – den Bau, die Ausstattung von Gebäuden, das Personal? Eine Studie gibt Auskunft.

Die komplette Studie finden Sie als Download unter <https://ccpmre.de>

Verändern sich die Mobilitätsströme, liegt es nahe, dass dies auch Einfluss auf die Immobilien hat. Wie dieser Einfluss aussieht, welchen Umfang diese Transformation erreicht und wie die Immobilienwirtschaft darauf reagieren sollte, ist Thema der Marktstudie „Assets on the Move! Neue Wege zur gebauten Mobilität“ des Competence Centers Process Management Real Estate (CC PMRE). Die Autorinnen der Studie, Prof. Dr. Marion Peyinghaus und Prof. Dr.-Ing. Regina Zeitner, haben hierfür 141 Immobilienexperten und 194 Studenten aus bauwirtschaftlichen Studiengängen befragt – mit teils erstaunlichen Ergebnissen, wie zehn herausragende Erkenntnisse zeigen.

Generation Z: Das Herz schlägt für das Auto

Aus Sicht der Immobilienwirtschaft tritt der private PKW zukünftig in den Hintergrund. Fragt man hingegen die Generation Z, ist das Auto klar auf der Überholspur. Mit einer deutlichen Favorisierung von 65 Prozent präferieren die Studenten



Die Autorinnen der Studie: Prof. Dr. Marion Peyinghaus (links) und Prof. Dr.-Ing. Regina Zeitner.

den privaten PKW gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Wie passt das zum aktuellen Wertewandel und zu den Fridays-for-Future-Demonstrationen? Ein Grund könnte darin liegen, dass die Millennials im Durchschnitt zwar weniger Autos besitzen als dieselbe Altersgruppe früher und auch weniger Autokilometer zurücklegen. Beides wird jedoch auf die zunehmende Verstädterung und vergleichsweise geringeren Einkommen zurückgeführt. Bei gesichertem Einkommen neigt die Jugend sehr wohl zum Autokauf, Sharing-Konzepte erscheinen als keine befriedigende Lösung.

Arbeitgeber zahlt den Arbeitsweg

Die Mobilitätskosten steigen und die Frage ist: Wer trägt sie? Aus Sicht der Studenten sollte dies primär der Arbeitgeber sein. Die Anfahrt zum Job soll künftig als Arbeitszeit vergütet werden. Setzt sich diese Forderung aufgrund des Fachkräftemangels durch, müssen Standortfragen und Home-Office-Lösungen neu bewertet werden.

Provinz gewinnt an Attraktivität

Der Ansturm auf die Ballungsgebiete war in den letzten Jahren ungebrochen und die Vertreter der Wirtschaft gehen von einem weiterhin starken Zuwachs in den Top-7-Städten aus. Doch diese Sogwirkung deckt sich nicht mit den Wünschen der Generation Z, also der zukünftigen Mieter- oder Käuferschaft. Die Faszination der Top 7 lässt dort nach, die Provinz gewinnt an Attraktivität. Für die Immobilienwirtschaft bedeutet dies, dass in ländlichen Gebieten Chancen liegen und Mobilitätskonzepte nicht an der Stadtgrenze enden dürfen.

Veränderung Objektattraktivität

Mobilität entsteht zwischen Immobilien. Wenn sich die Verkehrsströme neu gestalten, wirkt sich das auf die Gebäude aus. Aufgrund des Wandels in der Mobilität wird eine drastische Veränderung der Attraktivität einzelner Objekte oder Lagen erwartet – leider nicht nur zum Positiven. Die Experten gehen auch von einem Anstieg des Leerstands aus. Besonders anfällig wären Parkhäuser in Fahrverbotszonen oder Objekte in Regionen ohne oder mit mangelhafter ÖPNV-Anbindung. Zentrale Aufgabe der Immobilienwirtschaft ist es daher, sich auf diese urbanen Veränderungen einzustellen und die Lageklassen der Immobilien neu zu bewerten. Kriterien dieser Neubewertung können sich beispielsweise auf die Erreichbarkeit der Immobilien beziehen.

Immobilien: flexibel und skalierbar

Mieter fragen zunehmend flexible und skalierbare Flächenmodelle nach. Dieser Anspruch gilt insbesondere für Büroflächen. Auch für die Flächenauslastung sind neue Modelle erforderlich: Die Einführung von Mehrschichtbetrieb oder eine Ausweitung der Gleitzeit fördert die Flächeneffizienz und reduziert die Verkehrsbelastung. Für die Immobilienbranche bedeutet dies, dass Nutzungsflexibilität und Drittverwendungsfähigkeit der Gebäude noch an Relevanz gewinnen. Zudem sind zusätzliche Chancen in der Erweiterung des Leistungsangebots zu finden. Zu diesen Leistungen zählen beispielsweise Fahrservices für Besucher zu ÖPNV-Knotenpunkten.

Mobilität verändert jede Nutzungsart von Immobilien auf eine andere Weise

Bürogebäude reagieren besonders sensibel auf Wertveränderungen, Shoppingcenter erfahren Anpassungen in der Gebäudestruktur und Healthcare-Angebote brauchen mobile Lösungen. Hoteliers schätzen neue Mobilitätskonzepte und entwickeln daraus spezielle Servicemodelle wie etwa E-Bikes für Touristen oder Services im Bereich „Green Meeting“, also der Organisation von klimaneutralen Veranstaltungen inklusive einer umweltfreundlichen An- und Abreise. Für den Wohnungsbau ist die ÖPNV-Anbindung von besonderer Relevanz.

Die Nutzungsart Logistik scheint nicht besonders sensibel auf neue Mobilitätsmuster und -technologien zu reagieren. Das mag darin begründet sein, dass Logistikimmobilien von vornherein in Lagen entstehen, die für den traditionellen Autoverkehr besonders gut erreichbar sind.

Mobilität verändert Erlöse und Kosten

Die Kosten werden durch die Mobilitätsveränderungen steigen – die Erlöse auch. Einen Mehraufwand befürchten die Teilnehmer bei den IT-Kosten sowie den Bau- und Betriebskosten. Chancen für Erlöse ergeben sich im Leistungsportfolio, zum Beispiel mittels CO₂-Reporting, und durch neue Immobilienprodukte. Dabei könnte es sich zum Beispiel um die Einführung einer neuen Asset-Klasse oder eines Immobilienfonds mit Schwerpunkt Mobilität handeln. Insgesamt werden aber die potenziellen Erlöse durch immobilienwirtschaftliche Dienstleistungen höher eingeschätzt als der Ertrag aus immobilienwirtschaftlichen Produkten.

Neue Bewertungsmodelle gesucht

Der Mobilitätswandel bietet Chancen zur Leistungserweiterung und erhöht die Komplexität im klassischen Leistungsportfolio. Herausforderungen ergeben sich für die Leistungsbereiche Reporting, strategische Objektsteuerung und Wertermittlung. Für die Bewertung wird ein unmittelbarer Handlungsbedarf erkennbar: Bewertungsmodelle müssen justiert und durch Mobilitätsdaten ergänzt werden.

Erfolgsformel Kooperation: Immobilien + IT + Mobilität

Der Immobilienmarkt verändert sich und die Unternehmen reagieren darauf. Doch wie wird man zum Mobilitätsexperten? Ein Transformationsprozess zeigt auf, welche Aktivitäten im Bereich Analyse, Strategie und Implementierung notwendig sind. Die erforderlichen Kompetenzen für diese Entwicklung gewinnen die Akteure unter anderem durch Kooperationen mit Mobilitätsanbietern und Digitalexperten. Mit einer deutlichen Favorisierung eines kooperativen Ansatzes wird ein zentraler Erfolgsfaktor des digitalen Zeitalters umso einflussreicher: Das volle Potenzial der Digitalisierung lässt sich nur auf Basis unternehmensübergreifender Zusammenarbeit erschließen.

Internet entscheidet über Objektattraktivität

Zahlen, Daten, Fakten sind zur Bewertung der Mobilitätsveränderungen erforderlich – ebenso wie Systeme, die diese Informationen automatisiert verarbeiten. Unternehmen investieren zukünftig in Mobilitätsdaten, insbesondere in Informationen zur Breitbandnetzdicke. Die Internetverfügbarkeit ist ein essenzieller Standortfaktor für Unternehmen und damit Voraussetzung für die Mietergewinnung. X

Alles ganz anders?

Immer mehr – und dann ein plötzlicher Stopp: Die Corona-Pandemie hat das Mobilitätsverhalten der Münchner durcheinandergebracht. Umso mehr stellt sich die Stadtgesellschaft die Frage: Wie geht es weiter in München mit Auto, U-Bahn und Fahrrad?

Den deutschen Statistikern wird derzeit wohl nicht langweilig: Die Corona-Pandemie hat den Alltag durcheinandergewirbelt und Statistiken bilden dies ab. Mit Blick auf die Mobilität ist eine Statistik allerdings nicht überraschend: Der Bestand an Kraftfahrzeugen in den meisten deutschen Städten hat im Corona-Jahr 2020 zugenommen. In 25 vom Kraftfahrt-Bundesamt untersuchten Städten hat sich die Autodichte leicht von 450 auf 451 Autos je 1.000 Einwohner erhöht.

Kurios allerdings: In drei Städten ist der Bestand gesunken, und zwar ausgerechnet in den Autohersteller-Städten Wolfsburg, Ingolstadt und München (-1,1 Prozent). Der vermutete Grund: Viele Dienstwagen wurden abgemeldet, weil leitende Angestellte der Autobranche im Home-Office arbeiteten. Dies aber, erwarten Experten, wird sich in den kommenden Monaten und Jahren wieder ausgleichen.

Dieser kleine Einbruch beim Bestand von PKW entspricht nicht dem langfristigen Trend in der bayerischen Landeshauptstadt. Je mehr Menschen nach München ziehen, desto mehr Autos kommen mit. Lag der Bestand 2010 noch bei 616.000 PKW, waren es zehn Jahre später 120.000 Autos mehr. Je mehr Autos in der Stadt herumfahren und -stehen, desto mehr machen sich die Münchner Gedanken über Mobilität in ihrer Stadt.

Gesellschaftlich und politisch hat sich die Beschäftigung mit Mobilität in den vergangenen Jahren ganz konkret niedergeschlagen – ähnlich wie in anderen Kommunen in Deutschland. Bei zwei Bürgerentscheiden haben mehr als 120.000 Münchner für den Radentscheid unterschrieben, der sichere, breite und durchgängige Radwege in München forderte sowie die Einrichtung eines Altstadtradrings. Die Forderungen hatte der damalige Stadtrat übernommen. Aus der Kommunalwahl 2020 ging daraufhin Bündnis 90/Die Grünen als neue stärkste Stadtratsfraktion hervor. Die Partei wird inhaltlich traditionell mit nachhaltiger Mobilität verbunden. Das Wahlergebnis kann so interpretiert werden, dass sich viele Münchner eine andere Mobilität, weg vom flächenintensiven Individualverkehr, wünschen.

Politisch wurden bereits einige Entscheidungen getroffen, etwa diejenige für eine tendenziell autoarme Altstadt sowie für einen massiven Ausbau des Nahverkehrs, insbesondere der Tram. Diese Weichenstellung scheint im Bewusstsein der Münchner nicht allzu präsent, wurde sie doch von der Diskussion um die am Ende beschlossene Verstärkung von temporär eingerichteten Pop-up-Radwegen überschattet.

Auf Seiten der Verwaltung begleitet das neu eingerichtete Mobilitätsreferat die Entwicklungen. Der auf Vorschlag von Bündnis 90/Die Grünen dem Referat vor-

stehende Leiter Georg Dunkel hat wiederholt die bisherige Sonderstellung des PKW im Mobilitätsmix der Landeshauptstadt infrage gestellt. Er wirft die Frage auf, „ob die Stadt lebenswert bleibt, wenn wir unser Mobilitätsverhalten beibehalten“. Die Münchner Autobesitzer werden sich wohl auf Veränderungen einstellen müssen: Mobilitätsreferent Dunkel hat in Interviews durchblicken lassen, dass er beispielsweise die Kosten für Anwohnerparken für zu gering hält und eine Art City-Maut ein interessantes Konzept sein könnte.

Die Corona-Pandemie hat das Mobilitätsverhalten der Münchner gehörig durcheinandergeschüttelt. Nachhaltige Mobilität hat gleichzeitig gewonnen (Radverkehr) und verloren (öffentlicher Nahverkehr). Mehr Menschen nutzten das eigene Auto, gleichzeitig wird immer lauter die Frage gestellt, wie sinnvoll Firmenwagen sind. Und weitergehende Diskussionsthemen gehen der Landeshauptstadt nicht aus: Wie wird der Straßenraum in Zukunft aufgeteilt? Wo und wie entstehen neue Radwege? Soll die U-Bahn ausgebaut werden oder setzt man auf die Tram? Tempo 30 in der ganzen Stadt?

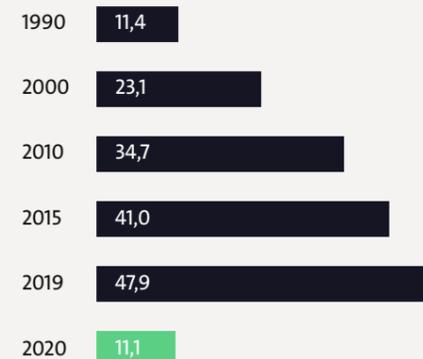
In diesen Spannungsfeldern suchen Politik, Verwaltung und Gesellschaft den richtigen Weg zur besten Münchner Mobilität. Die Diskussionen werden weitergehen, besonders wenn der Alltag wiederkommt. X

Straßenverkehrsunfälle in München



Quelle: Landeshauptstadt München

Passagiere am Münchner Flughafen (in Millionen)



Quelle: Flughafen München GmbH

Durchschnittsreisegeschwindigkeiten in München

Quelle: MVG, statista.de



U-Bahn:

34,8 km/h



Tram:

18,5 km/h



Bus:

17,5 km/h



PKW*:

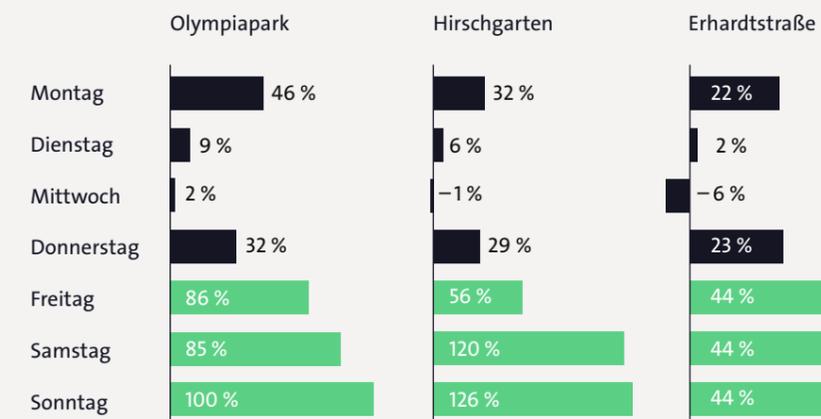
20,5 km/h

*Auf Hauptverkehrsstraßen.

Zunahmen Radverkehr im April 2020

Durchschnittliche Veränderung der Radfahrerzahlen pro Wochentag in München im Vergleich zu den mittleren Aprilwerten 2017–2019

Quelle: Stadt München; eigene Berechnungen (Vorlage Grafik BR24)



Unterwegs – neu gedacht

Digitalisierung statt Verkehrsunfall, Aufenthaltsqualität statt Stauhauptstadt: Wie lässt sich die Verkehrswende in München gestalten? Vertreter von Green City und ADAC machen Vorschläge.



Dipl.-Ing. (FH) Rüdiger Lode,
Vorstand für Verkehr,
Umwelt und Fahrzeugtechnik
des ADAC Südbayern e.V.



„Mobilität ist ein Schlüsselfaktor in unserer vernetzten und arbeitsteiligen Wirtschaft. Alle Verkehrsträger leisten maßgebliche Beiträge zur Versorgung von Stadt und Land und müssen optimal zur Geltung gebracht werden. Die Herausforderung liegt hier in der besseren Vernetzung. Durch moderne Verkehrslenkungssysteme und funktionierenden Wettbewerb unter den Mobilitätsanbietern muss sichergestellt werden, dass die Infrastruktur in Sommer und Winter optimal genutzt werden kann. Automatisierung und Digitalisierung übernehmen dabei zentrale Aufgaben und tragen dazu bei, den Verkehr sicherer und effizienter abzuwickeln, Verkehrsunfälle zu vermeiden sowie Stauzeiten und Umweltbelastungen zu reduzieren.

Dabei dürfen wir aber in der zukünftigen Verkehrspolitik den Menschen nicht vergessen und müssen ihn mehr in den Mittelpunkt stellen. Mit Hilfe der Digitalisierung müssen wir alle Verkehrsträger besser miteinander verknüpfen. Mit einer solchen Verknüpfung können einzelne Komponenten des Verkehrssystems zielgerichtet und automatisiert miteinander interagieren. Auch eine bessere Verknüpfung von Stadt und Land muss erreicht werden. Pendlern muss es durch mehr und verbesserte Angebote (z. B. Park and Ride) leicht gemacht werden, ihr Auto stehen zu lassen, um auf einen möglichst emissionsärmeren Verkehrsträger umzusteigen. Umstiegsbarrieren müssen abgebaut und Optionen für den Umstieg vom

Auto auf den öffentlichen Personennahverkehr und auch andere Verkehrsträger, wie das Fahrrad, ausgebaut werden.

Auch hier kann uns die Digitalisierung helfen – mit Anwendungen, die eben alle Verkehrsträger bündeln. Beispiele hierfür gibt es bereits. Der ÖPNV ist dabei das Rückgrat einer Stadt wie München, um die Mobilität aller aufrechtzuerhalten. Mobilität geht uns alle an – sie betrifft uns täglich und schafft Räume und Möglichkeiten. Daher müssen wir die Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsträger konsequent erneuern und zukunftsfähig ausbauen – miteinander, gemeinsam und technologieoffen.“

„Mobil sein zu können, bedeutet Freiheit. Mobil sein zu müssen, bedeutet nicht selten Hektik und Stress: weil der Verkehr langsamer als gedacht fließt, weil die U-Bahn wieder Verspätung oder keinen Platz hat oder weil ‚der Depp ned gscheid fahren ko‘. Das ist der Grund, warum so viele Menschen ein Auto besitzen, es aber so selten benutzen. 92 Prozent seiner Lebenszeit steht ein Auto. Da viele davon im öffentlichen Raum parken, verbrauchen sie Platz. Im Schnitt ist die Hälfte der Städte mit Parkplätzen, Tankstellen und Straßen bebaut. Und die Straßen wiederum erfahren in nur fünf Prozent der Gesamtzeit ihre Höchstauslastung, natürlich immer dann, wenn man selbst unterwegs ist. Merken Sie was? Nach smarterer Mobilität klingt das nicht. Eher nach Stauhauptstadt München.

Green City hat mit seinem 2017 angestoßenen Bürgerbegehren ‚Sauba sog I – Reinheitsgebot für Münchner Luft‘ erreicht, dass die Verkehrswende im Stadtrat beschlossen wurde. Der städtische

Verkehr muss zukünftig leiser, umweltfreundlicher, aktiver, sicherer, flächeneffizienter und sozialverträglicher sein. Den Satz muss man zweimal lesen.

Schneller soll der Verkehr übrigens nicht werden. Denn gestärkte Quartiere ermöglichen es, kurze Wege zu Fuß und mit dem Rad zurückzulegen: eine sogenannte ‚15-Minuten-Stadt‘. U-Bahn, Bus und Tram bieten Komfort auf längeren Strecken oder für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Liefer- und Versorgungsverkehre können so durch einen starken Rückgang des privaten Autoverkehrs die Menschen gut erreichen. Personen, die auf das Auto angewiesen sind, kommen ohne Stau an ihr Ziel. Neue Mobilitätsangebote wie autonome Kleinbusse ermöglichen eine flexible, durchgängige und barrierefreie Mobilität von Tür zu Tür.

Das klingt nach Einhörnern und Blümchentapete? Das sind genau die Wünsche, die die Münchner Bevölkerung formuliert und die sich in

Petitionen und Begehren ihren Weg bahnen. Statt Autoverkehr, Lärm und schlechter Luft wollen sie Aufenthaltsqualität, grüne Lungen und einladende Plätze, auf denen man sich begegnen kann. Ein Beispiel ist die Piazza Zenetti im Schlachthofviertel. Wo sonst wenige Autos standen, können nun Nachbarn in Hochbeeten gärtnern, kleine Feste feiern und gesellig zusammenkommen. Parklets, Schanigärten und Sommerstraßen ermöglichen gelebte Nachbarschaft, Lebensqualität und lokale Wertschöpfung. Natürlich ist auch das nicht konfliktfrei, aber zukunftsfähig.

Der qualitative und quantitative Ausbau des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNV sowie von Mobilitätsdiensten ist ein Schlüsselfaktor für komfortable, verlässliche und sichere Mobilität in unseren Städten. Auch für dieses Ziel erfährt Green City immer mehr Zulauf durch Spenden, Mitglieder und Ehrenamtliche. Denn wir setzen uns bereits seit 1990 dafür ein.“



MARTIN GLÖCKNER
Geschäftsführer der
Münchner
Umweltschutzorganisation
Green City e.V.



Wie könnte unser München der Zukunft aussehen? Nachwuchsjournalistinnen des Mentoringprogramms des PresseClubs München waren für die Nachlese der Bayerischen Hausbau auf der Suche nach Antworten in der Landeshauptstadt unterwegs.

„Zeigen, was möglich ist“

Vor zwei Jahren skizzierten fünf Studierende der Architektur und Urbanistik der TU München ihre Vision eines autofreien München und gründeten die studentische Initiative Referat für Stadtverbesserung. Beim Projekt Take Back Schwani zeigte das Referat anhand der dreispurigen Schwanthalerstraße exemplarisch, wie 1,8 Kilometer Straßenraum verändert und angeeignet werden können. Lena Bammert spricht mit Linus Schulte und Annika Hetzel über städtische Zukunftsvisionen, Straßen ohne Autos und Lösungen für München.

Was passiert mit einer Straße, wenn alle Autos weg sind?

Linus Schulte: Wir glauben, dass ganz viel von dem, was eine Straße sein könnte, durch den ganzen Verkehr und die Parkflächen in die Häuser gedrängt wird. Eine freie und offene Straße könnte dieses Potenzial auch nach draußen abstrahlen und so den öffentlichen Raum beleben und schön machen.

Annika Hetzel: Es ist ja total ambivalent, dass der Autoverkehr ungefähr 80 Prozent des ganzen Straßenraums einnimmt. Es würde ja auch niemand auf die Idee kommen, 80 Prozent seiner eigenen Wohnung für die Garage aufzuwenden. Man will Wohnfläche haben, die man bespielen und mit unterschiedlichen Nutzungen befüllen kann. So könnte man das ja auch mal auf den Straßenraum umdenken.

Im August letzten Jahres habt ihr genau das gemacht. Ihr habt 100 Meter der dreispurigen Schwanthalerstraße sperren lassen und dort einen Aktionstag namens „100 Meter Zukunft“ gestartet.

Schulte: Das war die 1:1-Simulation unseres Straßenraums, wie wir ihn in acht Jahren gerne hätten. Wir haben Raum frei gemacht, der von den Anwohnern benutzt werden konnte. Wir haben ein Angebot mit Pflanzen, Sitzflächen und Aktionen – wie Yoga und Umgestaltung von Bauzäunen – geschaffen. Es ging vor allem darum, zu zeigen, was an Veränderung möglich ist. Den Gedanken anzustoßen, dass Straße auch was anderes sein könnte als nur Parkfläche und Fahrbahn.

Dazu habt ihr die Straße in eine Erdgeschoss-, Flex- und Aufenthaltszone unterteilt. Was bedeutet das?



Fotocredit: Eilif Simge Fettahoğlu



Das Bündnis Radentscheid und der ADFC plädieren für eine deutliche Trennung von Radwegen und Fahrbahn.



Fotocredits: Elif Simge Fettahoglu



Schulte: Die Erdgeschosszone ist die Fläche direkt an den Häusern, die deren Nutzern quasi zurückgegeben wird. Wenn das Wohnraum ist, kann zum Beispiel ein kleiner Vorgarten entstehen, ein Café könnte dort seine Stühle rausstellen. Die Anwohner sind frei in der Gestaltung. Dann gibt es die Flexzone, das ist die Zone, die die Funktion der Straße erhält. Eine Straße bringt uns immer noch von A nach B, wir wollen ja weiterhin mobil sein. Es gibt dort also eine Fläche, auf der man sich bewegen kann, die man mit dem Fahrrad befährt oder mit dem Taxi oder wenn ein Krankenwagen vorbeikommt. In der Mitte gibt es noch eine Zone, die eine gute Aufenthaltsqua-

lität bietet: mit Sitzmöglichkeiten, mit Grün, das auch Schatten spendet. Kleine Stände wären auch möglich, aber die Aufenthaltszone ist eher eine beruhigte Zone, eine Insel zwischen den beiden bewegenden Zonen, also den Flexzonen, die die Verbindung zwischen den beiden Straßenseiten vereinfacht.
Hetzel: In der Erdgeschosszone wollen wir die Partizipation durch Anwohner, in der Aufenthaltszone stellen wir soziale und grüne Infrastruktur wieder her. Partizipation ist uns wichtig, wir wollen den Leuten nicht etwas vorsezen, das sie dann akzeptieren müssen. Die Anwohner sollen in einem vorgegebenen Rahmen mitgestalten und mitbestimmen können.

Was habt ihr mit den parkenden Autos gemacht?
Schulte: Es gibt ein Parkhaus in der Nähe, das nicht voll ausgelastet ist. Das hat uns für den Aktionstag ein paar hundert Parktickets für die Anwohner gegeben. Unser Credo ist kein sofortiges Verbot von Autos in der Straße. Aber man kann die Fahrzeuge umverteilen. Es könnte erstens weniger geben, und zweitens müssen die, die da sind, nicht unbedingt auf der Straße stehen. Letztendlich ist es auch nicht unsere Entscheidung, dass die Stadt autofrei werden soll. Alle haben natürlich immer noch die Freiheit, so zu leben, wie sie leben möchten. Aber mit solchen Aktionen schafft man ein

Bewusstsein, dass eine Stadt auch anders aussehen könnte, dass es auch anders funktionieren könnte.
Hetzel: Zu Partizipation gehört dazu, dass man sich die Ideen und Meinungen der Leute, die wirklich auch direkt dort leben, anhört, ernst nimmt und dann Lösungen erarbeitet. Das ist unser Job als Stadtplaner.

Ohne Partizipation geht es nicht. Wenn es aber gar keine Einschränkungen mehr für euch geben würde, wie würdet ihr München gestalten?

Schulte: Wenn wir nach unserer Vorstellung die Stadt verändern würden, wäre die Straße belebter und grüner, man würde sehen, was in der Stadt passiert, wenn man durch die Straße läuft.
Hetzel: Mit Bereichen, die attraktiv für Fußgänger und Fußgängerinnen sind, die jetzt nicht nur auf Konsum angelegt sind. In München gibt es den Englischen Garten und die Isar. Aber innerhalb der Stadt, in den schönen Fußgängerzonen gibt es wenig Aufenthaltsflächen, wo man sich konsumfrei treffen kann.

Blicken wir noch auf die Zukunft. Wie sieht für euch zukunftsfähige Mobilität aus?

Hetzel: Man braucht dringend Infrastruktur, die es ermöglicht, in der Stadt wieder besser zu Fuß von A nach B zu kommen. Innerhalb der Stadt braucht es kurze Wege.
Schulte: Für die kurzen Wege brauchen wir im besten Fall gar keinen öffentlichen Nahverkehr mehr. „Kurze Wege“ meint wirklich ganz buchstäblich: Ich habe alles, was ich brauche, um die Ecke. Im besten Fall schafft man es sogar so weit, dass man solche gemischten Quartiere hat, dass auch die Arbeitswege kurz sind. Dass die weiten Wege wirklich Ausflüge werden. Dass die Mobilität und der Verkehr gar nicht so belastet werden, weil die meisten Menschen sich nicht weit von zu Hause weggeben müssen, um alltägliche Dinge zu erledigen.

Hetzel: Für Menschen, die außerhalb der Stadt wohnen wollen, sollte es am Rande der Stadt Mobilitätszentren geben. Wenn man mit dem Zug kommt, muss zusätzlich auch eine Infrastruktur her, die aus Sharing-Angeboten und großen Fahrradstellplätzen besteht.

Wie kann eine konkrete Lösung für ein München der Zukunft aussehen?

Hetzel: Städte sind absolute Hitzeinseln. Die Autos tragen da auch ihren Teil bei. Die stehen 96 Prozent am Tag nur rum, binden die ganze Hitze und geben diese dann wieder an die Stadt und die Umgebung ab. Deswegen ist das ein zusätzlicher Punkt, diese parkenden Autos im Stadtbild zu reduzieren. Unversiegelte Fläche ist gerade in so einer dichten Stadt ein großes Thema, die muss man schützen und wenn möglich ausweiten.
Schulte: Ein Anfang wäre schon, wenn die Stadt ein wenig aufgelockert werden würde. Durch die Umverteilung von Parkflächen. Wenn Autos mehr in Parkhäuser wandern – die es in München ja auch nicht zu wenig gibt –, hat man mehr Raum in der Stadt, Fläche für mehr Grün, für mehr Außengastronomie, für mehr konsumfreie Aufenthaltsorte. Die

Dichte der Stadt hat auch zur Folge, dass es in München so wenige Orte gibt, wo viele Leute zusammenkommen können. Ich glaube, wenn es Räume für jeden in der Stadt geben würde, wo sich das besser verteilen kann, dann würde das auch zu einem menschlich besseren Stadtklima führen. X



LENA BAMMERT

Lena empfindet die Straßen Münchens als Verlängerung des eigenen Wohnzimmers. Sie hofft, dass ein München der Zukunft ein München für die Menschen sein wird.

v.l.n.r.: Maximilian Steverding, Markus Westerholt, Annika Hetzel, Michelle Hagenauer, Magdalena Schmidkunz, Linus Schulte / Foto: Referat für Stadtverbesserung.



Noch nicht am Ziel

Radfahren in München könnte so schön sein: an der Isar entlang, durch den Englischen Garten. Oft aber sind Radwege zu schmal oder gar nicht vorhanden, Auto und Fahrrad kommen sich oft gefährlich nahe. Die Stimmung zwischen den Verkehrsteilnehmern wird aggressiver, beide Seiten fühlen sich benachteiligt. Das Bündnis Radentscheid möchte das ändern und plant eine Stadt, in der Radler mehr Platz bekommen – auf Kosten des Autoverkehrs. Hanna Emunds berichtet von Münchens Straßen.

Die Ampel am Maximiliansplatz in München springt auf Rot. Die Frau auf dem blauen Damenrad bremst und stellt einen Fuß auf den Boden. Bei Grün tritt sie in die Pedale, streckt ihren rechten Arm aus und biegt vorsichtig um sich schauend in die Briener Straße Richtung Odeonsplatz ab. „Hier beginnt jetzt der unangenehme Teil der Tour“, sagt Isabelle, die Stirn in Falten gelegt. Die Studentin fährt fast täglich durch die Innenstadt, am liebsten mit dem Rad. Das gehe am schnellsten. Ein Auto habe sie nicht, München sei schon teuer genug. Doch so richtig fahrradfreundlich sei die Strecke nicht. Besonders nicht in der Briener Straße. Wenn nicht viel los sei, fahre sie hier auch schon mal über den Bürgersteig, das sei angenehmer. Denn zu Beginn der Straße gibt es keinen Radweg. Wer hier mit dem Rad unterwegs ist, muss sich die Fahrbahn mit den Autos teilen. Einen abgetrennten Radweg gibt es erst zum Ende der Briener Straße. Dort ist ein schmaler Streifen für Radfahrer gekennzeichnet. Doch die Straße ist so schmal, dass die Autofahrer schon mal auf den Radweg ausweichen müssen.

„Faire Verteilung der Flächen“

Das ist keine ideale Situation. Weder für Radfahrer noch für Autofahrer. Die Briener Straße ist nicht die einzige Straße Münchens, in der sich Auto und Fahrrad unangenehm nahe kommen. Hupen, aggressives Klingeln und wütende Gesten mit den Händen gehören deshalb schon lange zur ganz normalen Verständigung zwischen Autofahrern und Radlern. München sei noch immer eine Autostadt, sagt Martina Tollkühn vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC). Im ADFC-Fahrradklima-Test 2020 schneidet München eher mittelmäßig ab: 3,84 ist die Gesamtnote. Es muss sich etwas ändern. Aber leicht wird das nicht. „Die Verkehrswende ist ein Kulturkampf“, sagt Tollkühn. Jahrzehntelang hätten Verkehrsplaner ein autogerechtes München geplant. Das erklärt vielleicht auch die aufgeheizte Stimmung zwischen Autofahrern und Radlern, wenn es um das Thema fahrradfreundliche Stadt geht. „Viele Autofahrer glauben, dass ihnen durch den Ausbau der Radwege etwas weggenommen wird“, sagt Tollkühn. Dabei gehe es lediglich um eine faire Ver-

teilung von Fläche. Und in der Beziehung hätten die Radfahrer in der Vergangenheit sehr viel schlechter abgeschnitten als die Autofahrer.

Aber wie sähe ein München überhaupt aus, in dem das Fahrrad (fast) so viel Platz hat wie das Auto? Der Altstadt-Radring könnte ein fahrradfreundliches München in den nächsten Jahren Realität werden lassen. Um die Münchner Altstadt herum soll der Altstadt-Radring entstehen, eine Radstrecke, die die zentralen und meistbefahrenen Radwege um die Altstadt herum verbindet und so ein flottes und vor allem sicheres Vorankommen für alle Fahrradfahrer garantiert. Erreicht hat diese Veränderung das Bündnis Radentscheid München.

Fahrradunfälle nehmen zu

Isabelle biegt auf die Von-der-Tann-Straße ab, auch ein Teil des Altstadt-Radlirings. Und eine der gefährlichsten Straßen für Münchens Radfahrer, sagt der ADFC. Im Moment teilen sich hier Radfahrer und Fußgänger einen schmalen Bürgersteig. Rechts Fußgänger, links



Das Bündnis Radentscheid und der ADFC plädieren für eine deutliche Trennung von Radwegen und Fahrbahn.



Radfahrer. Daneben donnern die Autos vorbei. Zwei Fußgänger können nicht nebeneinandergehen, ohne auf den Radweg ausweichen zu müssen. „Wenn nicht zu viele Leute unterwegs sind, dann fahre ich lieber durch den Hofgarten, da fühle ich mich sicherer“, sagt Isabelle. Sie wirft einen Blick über die linke Schulter, bevor sie ein Pärchen überholt. Trotzdem kommt ein Auto ihr gefährlich nahe, bremst und hupt, der Fahrer wedelt mit der Hand vor dem Gesicht. Eine eindeutige Geste. Im vergangenen Jahr seien die Unfallzahlen in fast allen Bereichen zurückgegangen, erklärt Martina Tollkühn. Nur bei den Fahrradfahrern sei das nicht der Fall gewesen. Zwar seien im Corona-Jahr mehr Menschen aufs Fahrrad umgestiegen, um die öffentlichen Verkehrsmittel zu meiden, trotzdem dürfe Fahrradfahren kein Risiko sein. Das zu erreichen, sei eine große Aufgabe für die Stadt.

Laut dem Bündnis Radentscheid und dem ADFC müssen dafür Radwege verbreitert und deutlich von der Fahrbahn abgetrennt werden. Das bedeutet: Die

Markierungen, die auf vielen Straßen einen Radweg abtrennen, reichen dann nicht mehr aus. Radfahrer sollen eine eigene Spur bekommen, mindesten 2,30 Meter breit und durch einen Bordstein von der Autospur abgetrennt. Dass das ein ganz schöner Aufwand ist, zeigt sich in der Blumenstraße am Rand der Altstadt. Eigentlich meidet Isabelle die Straße, wenn sie mit dem Rad unterwegs ist. Lange war hier nur ein 1,80 Meter breiter Fahrradstreifen in eine Richtung gekennzeichnet, daneben vier Spuren über knapp 13 Meter für den Autoverkehr. „Der Kuchen ist hier einfach nicht fair verteilt“, sagt Martina Tollkühn. Genauso empfand es auch das Bündnis Radentscheid. Deshalb beginnen die Arbeiten für den Altstadt-Radring auch genau hier in der Blumenstraße. Auf beiden Seiten soll ein angehobener, 2,50 Meter breiter Fahrradweg entstehen. Die Fahrbahn wird auf drei Spuren verschmälert. Insgesamt fünf Meter für Radfahrer, für den Autoverkehr bleiben 9,20 Meter. Entspannt radelt Isabelle einen der neuen Radwege entlang, der schon fast fertiggestellt ist. „Ganz ehrlich, so würde ich gerne durch ganz München fahren können“, sagt sie und lächelt.

23 Stunden ungenutzt

„Studien zeigen immer wieder: Wer Radwege sät, wird Radfahrer ernten“, sagt Martina Tollkühn. Beim Auto sei das übrigens genauso. Aus einem Bericht der Stadtverwaltung zur „Entwicklung des Kfz-Bestandes in München“ von 2015 bis 2018 geht hervor, dass etwa 608.000 Münchner ein privates Kraftfahrzeug besitzen. Die Zahl steigt stetig. „Wenn das so weitergeht, dann stehen wir 2030 rund um die Uhr im Stau“, sagt Tollkühn. Dabei stehe ein PKW meist 23 Stunden am Tag geparkt herum. Außerdem sei ein Auto meist nur mit einer Person besetzt, auf dem Platz, den es benötigt, könnten mit dem Fahrrad aber viel mehr Menschen transportiert werden. Bietet man Radfahrern mehr Platz und mehr Sicher-

heit im Straßenverkehr, würden mehr Menschen aufs Rad umsteigen. Der Autoverkehr würde entlastet werden. Menschen, die täglich mit dem Auto in der Stadt unterwegs seien, wie beispielsweise Handwerker oder Pflegedienste, würden so einfacher Parkplätze finden. Diese Rechnung sei eigentlich ganz einfach und nur schwer zu widerlegen.

Isabelle ist jetzt an ihrem Ziel angekommen. Am Sendlinger Tor wartet schon eine Freundin auf sie. Am Lenker ihres grünen Rennrads baumelt ein Fahrradhelm. Sie winkt. Isabelle tritt noch einmal kräftig in die Pedale, dann umarmen sich die beiden und ziehen los in Richtung Marienplatz. Durch die Innenstadt fahren keine Autos und auch Fahrräder müssen hier geschoben werden. Da kann man den Platzkampf, der nur ein paar Meter weiter herrscht, auch schon einmal vergessen. X



HANNA EMUNDS

Hanna Emunds hatte noch nie einen Fahrradunfall – bis sie nach München gezogen ist. Deshalb fährt sie mittlerweile immer mit Helm. Für das München der Zukunft wünscht sie sich, dass Autofahrer einige ihrer Privilegien abgeben, damit mehr Platz für sichere Radwege ist.



„Es gibt Räume, die kein Charisma haben. In Obersendling haben wir eine Bühne reingebaut, haben Licht und Ton reingehängt, aber an sich lassen wir die Halle so, wie sie ist. Das lebt, das hat Charme in sich.“



„Der Name Sugar Mountain ist aus einem Neil-Young-Song. Wenn man hier auf das Gelände kommt, ist alles von Betonstaub überzuckert. Außerdem hat die Anlage diesen großen Turm, zu dem sie hochwächst. Das ist die Gebirgsidee, die man von außen sehen kann.“

„Es soll Tag und Nacht was los sein“

Heute grauer Betonklotz, bald Treffpunkt: Auf dem Gelände des ehemaligen Katzenberger-Betonwerks in München-Obersendling entsteht für zwei Jahre das außergewöhnliche Kulturprojekt Sugar Mountain, danach wird auf dem Gelände Wohnraum geschaffen. Helena Gennutt hat Gregor Wöltje, neben Michi Kern und Lissie Kieser Initiator der Zwischennutzung, vor Ort getroffen und mit ihm über das Kulturprojekt und sein München der Zukunft gesprochen.

Wir stehen hier im Herzen des ehemaligen Katzenberger-Betonwerks, einer Halle mit 25 Meter hohen Wänden und großen Fenstern, die viel Licht hereinlassen. Mit Sugar Mountain entsteht hier momentan ein großes Kulturareal. Wagen wir einen Blick noch weiter in die Zukunft: Was glauben Sie, wie es hier in zehn oder 20 Jahren ausschauen wird? Hier entsteht ein riesiges Quartier mit Wohnungen, vielen Büros, Hotel und allem Drum und Dran. Lagerhallen braucht in der Innenstadt keiner mehr, aber Wohn- und Büroraum. Man kann nur hoffen, dass es keine künstliche Nummer wird. Ich finde die ganze Entwicklung an der Bahnstrecke entlang in

der Arnulfstraße schwierig: ein monolithischer Klotz nach dem anderen. Zu hoffen ist, dass es hier gelingt, das ein bisschen lebendiger zu machen.

Braucht es für die Zukunftspläne zusätzlichen Nahverkehr oder Parkplätze?

Es wird einen gewaltigen Tiefgaragenschacht geben mit wirklich vielen Stellplätzen. Wahrscheinlich wird die Halle des Katzenberger-Betonwerks sterben müssen, weil sie dort steht, wo die Stellplätze entstehen. Vielleicht wird es eine neue Halle geben – es soll hier ein kulturelles Herz geben. Wir wollen das auch gerne bespielen. Wir möchten das, was

wir hier mit der Zwischennutzung anfangen, weiterführen und in eine Konstanz bringen.

Welche Rolle hat Mobilität gespielt, als Sie Sugar Mountain geplant haben?

Es ist natürlich super, dass man eine U-Bahn-Station vor der Tür hat. Ansonsten wird es für die Menschen einfacher, hinzukommen. Sugar Mountain hat den Charme, dass die, die in der Nachbarschaft wohnen, zu Fuß herlaufen. Die Münchner können mit der U- oder S-Bahn herfahren und mit dem Auto. Mobilität ist ein wichtiger Bestandteil einer solchen Konstruktion. Es

soll ja brummen, es soll Tag und Nacht was los sein. Dann lebt der Ort wirklich.

Tragen Projekte dieser Art zu einer Mobilitätswende bei?

Jedes Projekt, das mit dem Fahrrad und ÖPNV gut erreichbar ist, ist Teil einer Mobilitätswende. Mit Sicherheit werden die Projektentwickler, die dieses Quartier erstellen, sich Gedanken drüber machen: Was ist in vier bis fünf Jahren mit Elektromobilität, mit autonomem Fahren? Ob der Ort während der Zwischennutzung was dazu beiträgt, das kann ich noch nicht sagen. Aber wenn wir das gut machen, dann wird der Ort attraktiv werden.

„Wer Zwischennutzungen macht, braucht mehr Fantasie und neue Ideen. Wenn es uns mit Sugar Mountain gelingt, eine Zwischennutzung in eine Dauernutzung zu überführen, wäre das natürlich der Königsweg.“



„Als wir die Halle des Katzenberger-Betonwerks aufgesperrt haben, sind wir tot umgefallen: Von außen sieht sie relativ normal aus, aber als wir reinkamen, fanden wir sie einfach spektakulär.“



„Ich kann mir vorstellen, dass wir hier im Sommer Kids haben, die auf der Skateboard-Rampe stehen, Opas, die Schach und Boule spielen, kleine Kinder, die im Zirkus Lilalu sind, und in der Halle Rave-Partys. Die Idee, dass so ein Platz für alle etwas anbietet, die ist uns wichtig.“

Welchen Wert haben Gemeinschaftsflächen für die Menschen in der Stadt?

Wir sind ein großer Freund der Idee der „Third Places“: dass es Orte gibt, außerhalb derjenigen, wo man arbeitet und schläft. Dritte Orte, an denen Menschen sich treffen, an denen sie Dinge tun, die sie zu Hause oder bei der Arbeit nicht tun. Sugar Mountain ist ein ideales Areal dafür – so groß, so vielfältig. Jenseits der Veranstaltungen in der Halle ist alles umsonst. An sich ist der Ort so offen und frei, dass jeder jederzeit kommen kann.

Wie sieht Ihrer Meinung nach das München der Zukunft aus?

Am wichtigsten finde ich, dass es bald ein klimaneutrales München gibt. München hat wie kaum eine Stadt in Deutschland die Möglichkeit dazu. Es ist eine reiche Stadt, hat ein williges Publikum, schon jetzt viele Fahrradfahrer. Wenn München politisch Gas gibt, dann könnte es ein Vorreiter für ganz Deutschland sein. ✕



HELENA GENNUTT

Helena Gennutt ist im Münchner Umland aufgewachsen und weiß darum genau, wie wichtig eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ist. Für das München der Zukunft wünscht sie sich mehr Projekte, die Wohnraum sowie Freizeit- und Kulturangebote vereinen.



Gregor Wöltje organisiert schon seit einigen Jahren Zwischennutzungen. Das sind Projekte, die zeitlich begrenzt sind und anschließend wieder verschwinden. „Das hat den großen Charme, dass diese Nutzungen sehr gegenwärtig sind. Die hohe Dringlichkeit, etwas jetzt zu machen und jetzt zu erleben – das ist spannend“, sagt er.

Sugar Mountain

Ort: Obersendling, ehemaliges Katzenberger-Betonwerk
Zeitraum: ab Mai 2021 für mindestens zwei Jahre
Personen: bis zu 5.000
Fläche: 7.500 Quadratmeter
Außenfläche, 2.000 Quadratmeter überbaute Flächen
Kosten: Anfangsinvestition von rund einer halben Million Euro
Anfahrt mit ÖPNV: U3, Station Machtlinger Straße

Ideales Versuchsfeld

Ende des Jahres geht MCube, der „Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen“, an den Start. Der Cluster will, ausgehend von der Münchner Region, Lösungen mit Modellcharakter für Deutschland und die Welt entwickeln.

Im Rahmen des Ideenwettbewerbs „Clusters4Future“ fördert das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) den schnellen Transfer von Forschung in die Anwendung. Gefördert wird nun auch der Cluster MCube, der von der Technischen Universität München koordiniert wird. Der „Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen“ (MCube) verfolgt die Vision, München als Vorreiterin und Referenzregion für nachhaltige und transformative Mobilitätsinnovationen zu etablieren – mit besonderem Fokus auf dem Verhältnis von urbanen und ländlichen Räumen. Unter dem Leitbild „Innovationen für den Mobilitätswandel – miteinander – möglich – machen“ will MCube die einmalige geografische Konzentration von Innovationsakteuren im Mobilitätssektor als „lernende Region“ nutzen. So sollen in den nächsten neun Jahren skalierbare Lösungen mit Modellcharakter für Metropolregionen in Deutschland und weltweit entwickelt werden.

Der Innovationsansatz von MCube zielt darauf ab, drei konkrete Missionen greifbar zu machen: die Verbesserung der Qualität der Zeit, der Qualität des Raums und der Qualität der Luft. Diese drei Missionen stehen stellvertretend für aktuelle Herausforderungen und Innovationsbereiche der Metropolregion München – von der Reduktion von Emissionen und Fragen von Nachhaltigkeit bis hin zur Verringerung von Stau und zum inklusiven Zugang zum Mobilitätssystem.

Bayerische Hausbau als Partner

MCube umfasst ein einzigartiges Netzwerk von Akteuren aus Wissenschaft, Wirtschaft, öffentlicher Hand und Gesellschaft aus der Region München. Das Konsortium vereint national und

international führende Forschungseinrichtungen sowie Konzerne zu Themen wie autonomem Fahren, Elektromobilität, Siedlungsentwicklung, sozialen Innovationen und Mobilitätsdiensten mit einem breit gefächerten innovativen Mittelstand und jungem Unternehmergeist in einer der entscheidenden gesellschaftlichen Fragen der Zukunft. Als „unternehmerische Universität“ bietet die TUM im Herzen des Innovationsökosystems die ideale Grundlage für eine am Gemeinwohl orientierte, offene Innovationskultur und fördert explizit den Technologietransfer sowie die Gründung von neuen Unternehmen.

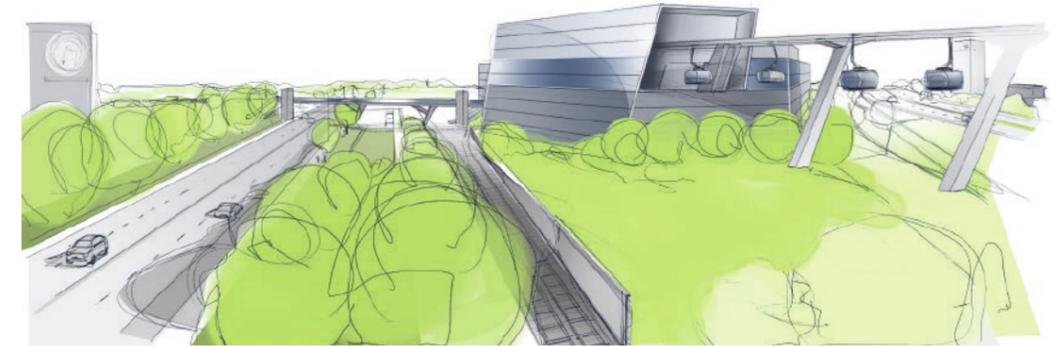
Auch die Bayerische Hausbau als eines der größten integrierten Immobilienunternehmen Deutschlands sieht sich in der Verantwortung und ist Partner im MCube-Konsortium. Insbesondere im Teilprojekt „Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt“ unter Leitung der TUM-Professur für Urban Design ist die Bayerische Hausbau als überregionaler Immobilienentwickler in Planungs- und Restrukturierungsprozesse von Wohnquartieren mit eingebunden und bringt potenzielle Standorte für Realexperimente mit. Zusammen mit weiteren Projektpartnern, wie z.B. ChargeX GmbH, SIXT SE, VEOMO GmbH oder TIER Mobility GmbH, wird in diesem Teilprojekt gemeinsam mit verschiedenen Referaten der Landeshauptstadt München, den Stadtwerken München, der UnternehmerTUM sowie der Hans-Sauer-Stiftung ein räumliches und verkehrliches Konzept für ausgewählte Quartiere in München entwickelt. Dieses Konzept zielt darauf ab, eine höhere Akzeptanz und Nutzung multimodaler Verkehrsangebote zu bewirken, den individuellen PKW-Besitz und dessen Nutzung deutlich zu reduzieren und somit eine Aufwertung des Raums zu ermöglichen. ✕

Der offizielle Projektstart von MCube ist im November 2021. Mehr über den MCube-Cluster und die Teilprojekte unter www.mcube-cluster.de.





Die Skizzen zeigen, wie sich Seilbahnstationen im öffentlichen Raum darstellen könnten. Das obere Bild zeigt die vorgeschlagene Endstation der Linie über den Frankfurter Ring an der U-Bahn-Station „Studentenstadt“. Die untere Skizze zeigt die vorgeschlagene Station „Frankfurter Ring“, aufgeständert über einer Straßenkreuzung.



Blick nach oben

Von der Vision zur Realität: Die Idee einer urbanen Seilbahn, die die Bayerische Hausbau vor einigen Jahren vorgestellt hatte, nimmt immer weiter Fahrt auf. Schweben die Münchner bald über den Stau hinweg?

Die Boulevardblätter waren sich im Sommer 2018 einig: „München geht in die Luft!“ stand auf den Zeitungskästen der Landeshauptstadt – „Seilbahn-Sensation!“. Seriöser formulierten es andere Medien: Von einer „spannenden Idee“ war damals die Rede und von einem „Innovationsprojekt, das es so noch nicht gibt“. Tags zuvor, am 11. Juli, laden der Münchner Oberbürgermeister Dieter Reiter, die damalige Verkehrsministerin Ilse Aigner sowie der ehemalige Geschäftsführer der Bayerischen Hausbau, Dr. Jürgen Büllsbach, zu einer Pressekonferenz ein. In der Feuerwache direkt am Frankfurter Ring im Münchner Norden wird es eng: Das Interesse an den Plänen, über die die drei informieren werden, ist groß. Aigner, Büllsbach und Reiter stellen an diesem Vormittag die Vision eines neuartigen Verkehrsmittels vor: einer urbanen Seilbahn.

2018 handelt es sich noch um ein Gedankenspiel, das erst zu einer Realität werden muss, aber der Startschuss dazu wird an diesem Tag gegeben. Die Idee zu einer urbanen Seilbahn kommt von der Schörghuber Unternehmensgruppe und deren Bau- und Immobilientochter, der Bayerischen Hausbau. Hintergrund der Überlegungen sind die zunehmenden Verkehrsprobleme in München, die insbesondere bei großen neuen Quartiersentwicklungen oft einen Hemmschuh darstellen. Urbane Seilbahnen, so die Überlegung des Unternehmens, könnten eine schnelle und kostengünstige Alternative zu langwierigen konventionellen Erschließungsmaßnahmen durch den öffentlichen Personennahverkehr darstellen. Die Schörghuber Unternehmensgruppe hatte also geprüft, ob solche Seilbahnsysteme einen Nutzen darstellen und wo sie sich sinnvoll einsetzen lassen.

Südamerika als Vorbild

Vollkommen unbekannt sind urbane Seilbahnen nicht – zumindest beim Blick auf das andere Ende der Erde. In Südamerika beispielsweise erfreuen sich urbane Seilbahnen großer Beliebtheit. Etwa im bolivianischen La Paz, wo ein Seilbahnsystem das Rückgrat des ÖPNV der sehr hügeligen Stadt bildet. „Mi Teleférico“ („Meine Seilbahn“) ist mit zehn Linien und mehr als 30.000 Kilometern das größte System dieser Art weltweit. Auch andere Städte nutzen Seilbahnen mit mal mehr, mal weniger Linien – von Portland über New York bis hin zu Algier, Chongqing und Nischni Nowgorod. Mit Blick auf die lange Historie gängiger Nahverkehrsträger in europäischen Städten sind Seilbahnen im urbanen Raum bisher Mangelware und werden eher für touristische Zwecke eingesetzt.

In München könnte sich das ändern. Die Pläne, die durch die Schörghuber Unternehmensgruppe erarbeitet wurden, sind bereits konkret. Als Teststrecke für eine erste deutsche urbane Seilbahn wurde der Frankfurter Ring im Norden von München ausgewählt. Die Umstände sind ideal: Auf etwa 4,5 Kilometern Länge könnte über einer der verkehrsreichsten Straßen Münchens – wo Busse oft im Stau stecken bleiben und keine andere tangentielle Verbindung besteht – eine schnelle und umsteigefreie Direktverbindung zwischen dem Osten und dem Westen der Landeshauptstadt entstehen. Es handelt sich um eine Teststrecke, die die Umsetzbarkeit einer Seilbahn im urbanen Raum nachweisen und zeigen soll, wie städtebauliche und projektspezifische Herausforderungen gemeistert werden könnten.

Am Frankfurter Ring steht der öffentliche Raum für Strecke und Stationen zur Verfügung, die technische Machbarkeit einer in 50 bis 60 Meter Höhe fahrenden Seilbahn wäre aufgrund der geraden Streckenführung gegeben. Um das Nahverkehrsnetz im Münchner Norden sinnvoll zu ergänzen, könnten vier Stationen auf der Strecke entstehen, die alle Anschlüsse an bereits bestehende U-Bahn- und Tramstrecken besitzen: Von der östlichen Endstation „Studentenstadt“ (Anschluss an die U6) ginge es zur ersten Zwischenstation „Schwabing Nord“ mit Anschluss an die Tram 23. Im weiteren Verlauf könnte die Station „Frankfurter Ring“ mit Anschluss an die U2 erreicht werden. Das Ende der Strecke könnte schließlich die Station „Oberwiesenfeld“ bilden, mit Anschluss an die U3. Die beiden Zwischenstationen könnten über dem Straßenraum errichtet werden.

Schnell und leise

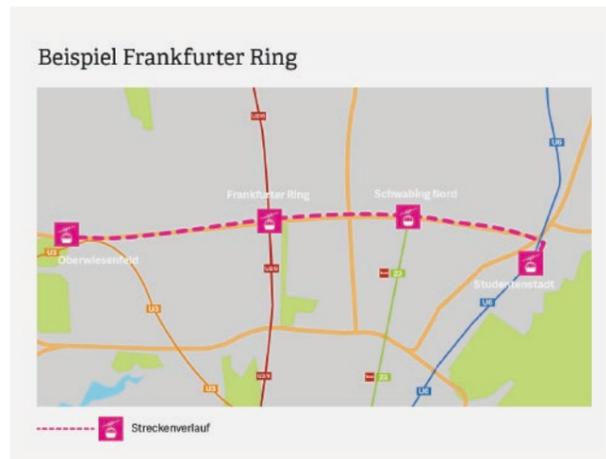
Eine urbane Seilbahn bietet gegenüber konventionellen Nahverkehrsmitteln viele Vorteile. So sind nicht nur Energieverbrauch und Lärmbelästigung sehr gering, die Seilbahnkonstruktion an sich benötigt lediglich kleine, abgegrenzte Baufelder für Stützen und Stationen. Bei einer Geschwindigkeit von 8,0 m/s und einer Kapazität von 32 Personen pro Kabine können 4.000 Personen pro Stunde und Richtung transportiert werden – das entspricht 50 Prozent mehr Kapazität, als sie eine Münchner Tram bietet. Die Kabinen sind barrierefrei zugänglich und entsprechen in Anmutung und Komfort dem Innenraum einer neuen U-Bahn.

Die Idee hat München elektrisiert. Die Reaktionen in Stadtgesellschaft, Politik und Medien waren durchweg positiv, wenngleich die Kommentatoren den ambitionierten Zeitplan hinterfragten – im Idealfall sollten bereits 2025 die ersten Gondeln über den Stau schweben. Ganz so schnell wird es nicht gehen, auch wenn das Projekt weiter angeschoben wird. Nach ersten Treffen zwischen Verwaltung, ÖPNV-Vertretern und Seilbahnherstellern und -betreibern hat sich das bayerische Verkehrsministerium mit dem Thema beschäftigt, mittlerweile liegt ein 60-seitiger Leitfaden vor, der allen an der Planung, dem Bau und Betrieb sowie der Genehmigung beteiligten Behörden und Institutionen ein Hilfsmittel sein soll. Bei der Landeshauptstadt München selbst wird derzeit an einer Machbarkeitsstudie zur Seilbahn am Frankfurter Ring gearbeitet – und offenbar bereits an eine weitere Strecke gedacht, nämlich zwischen Aubing und Freiham im Münchner Westen. Diese Strecke könnte tatsächlich, wie ursprünglich erhofft, ein neues Stadtquartier mit erschließen.

Es ist nicht die einzige Idee für den Einsatz einer urbanen Seilbahn. Kaum ein politisches Gremium in der Landeshauptstadt und darüber hinaus, das nicht in den vergangenen Jahren eine Seilbahntrasse ins Spiel gebracht hat: zum Münchner Tierpark, zur Siemensstadt, bis über die Stadtgrenzen nach Unterföhring und Dachau. Mittlerweile können sich auch andere Städte für die Idee erwärmen – in Bayern und bundesweit. ✕



Großes Interesse: Im Sommer 2018 wurde die Idee der urbanen Seilbahn vorgestellt – und hat zu viel positiver Resonanz geführt. Die Karte zeigt den geplanten Verlauf der Seilbahn und ihre Stationen über dem Frankfurter Ring im Münchner Norden.



Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in dieser Publikation die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

WWW.HAUSBAU.DE