

MUNICH

NEXT LEVEL

QUARTIERLAB BAHNHOF- VIERTEL

powered by MUCBOOK

von Verena Dietl
Dritte Bürgermeisterin der Landeshauptstadt
München



SOZIALE GERECHTIGKEIT IM MÜNCHNER BAHNHOFSVIERTEL

*Im südlichen Bahnhofsviertel wird die Großstadt München erlebbar. Kaum ein anderer Ort in der bayerischen Landeshauptstadt kann eine so breite kulturelle, funktionale und soziale Vielfalt vorweisen. Hier leben Menschen aus zahlreichen Nationen. Etwa zwei Drittel der ca. 4.500 Bewohner*innen weisen einen Migrationshintergrund auf.*

Belebt wird das Viertel insbesondere durch den direkt angrenzenden Hauptbahnhof als Verkehrsknoten, Transit-, Abfahrts- oder Ankunftspunkt. Im südlichen Bahnhofsviertel arbeiten mehr als 20.000 Menschen. Insbesondere der öffentliche Raum in dem Gebiet südlich des Bahnhofs hat eine besondere Funktion. Menschen suchen die Zentralität, die naheliegenden Einkaufsmöglichkeiten sowie die anonym mögliche Teilhabe am städtischen Leben. Der öffentliche Raum wird stark frequentiert und ist von Widersprüchen der unterschiedlichen Bedarfe und Anforderungen geprägt. Dieser vielfältige Nutzungsdruck und damit einhergehende Interessenkonflikte produzieren natürlich auch Reibungspunkte. Nicht selten sind auch das subjektive Sicherheitsgefühl und Wohlbefinden beeinträchtigt.

Zur Steuerung dieser Entwicklungen sowie Förderung der sozialen Gerechtigkeit und Integration benachteiligter Bevölkerungsgruppen im südlichen Bahnhofsviertel wurden

*seitens der Landeshauptstadt München vielfältige Maßnahmen ergriffen. Insbesondere Beratungseinrichtungen für Wohnungslose und Arbeitnehmer*innen in prekären Verhältnissen leisten hierzu einen positiven Beitrag. Durch die Stadtteilarbeit und die Stärkung des Engagements und der Möglichkeiten zur Selbsthilfe der Bewohner*innen im Quartier führt die Stadt ihre Politik des sozialen Ausgleichs fort und wirkt Benachteiligungen entgegen. Ziel muss es sein, Chancengleichheit zu verbessern und Bildungsungleichheit zu verringern. Gleichzeitig setzt sich die Landeshauptstadt München auch in diesem Gebiet für bezahlbaren Wohnraum ein. Denn neben der Bewältigung der genannten sozialen Herausforderungen gilt es, die Funktionsmischung von Gewerbe und Wohnen sowie die multikulturelle und -soziale Zusammensetzung von Wohnbevölkerung, Gewerbetreibenden und Nutzer*innen als einzigartiges charakteristisches Merkmal des Viertels zu bewahren und eine Verdrängung sozial schwacher Nutzer*innen zu verhindern.*

Das südliche Bahnhofsviertel ist Bestandteil eines besonders dynamischen Teils der Stadt – nämlich des Handlungsraums Innenstadt, für den gerade ein neues Innenstadtkonzept im Rahmen der Perspektive München entsteht. Soziale Fragen sind hierbei wesentlicher Bestandteil.

INHALT

Vorwort Verena Dietl
S. 2

Inhalt
S. 3

Vorwort Prof. Dr. (Univ. Fl.) Elisabeth
Merk
S. 4

Die Idee: QuartierLab
Bahnhofsviertel
S. 5

QuartierLab Bahnhofsviertel Themen-
Mapping
S. 6

Visionäre Transformation –
IDP Studienprojekt SS 2022
S. 7

Interview mit Benedict
Boucsein
S. 10

Visual Utopias – Jan Kamensky
S. 12

HANDEL IM WANDEL S. 16

Interview mit Frank Mansory
S. 17
LabWerkstatt Handel im Wandel:

Fünf konkrete Ideen
S. 19

Impulsgeber*innen: Michael Ehret
S. 22

Impulsgeber*innen: Norman Schaffer
S. 24

Podiumsgäste: Clemens Baumgärtner
S. 25

Podiumsgäste: Sabine Rogg
S. 26

MOBILITÄTSWENDE S. 27

LabMeeting Mobilitätswende: Wie
schaffen wir das?
S. 28

Impulsgeber*innen: Dominik Nouri
S. 32

Impulsgeber*innen: Kirstin Hegner
S. 33

Podiumsgäste: Elena Schirnding de
Almeida
S. 36

Podiumsgäste: Oliver May-Beckmann
S. 37

NEUES WOHNEN UND ARBEITEN S. 40

LabWerkstatt Wohnen und Arbeiten:
Eine planreife Utopie!
S. 41

Impulsgeber*innen: Christiane Müller
und Johannes Moser
S. 44

Impulsgeber*innen: René Reif
S. 46

Aktuelle Projektentwicklungen im
Bahnhofsviertel Süd
S. 48

Podiumsgäste: Verena Dietl und Prof.
Dr. (Univ. Fl.) Elisabeth Merk
S. 49

KLIMA UND ENERGIE S. 50

LabWerkstatt Klima und Energie:
Bepflanzte Fassaden und Solardächer
S. 51

Impulsgeber*innen: Simone Linke
S. 54

Impulsgeber*innen: Kristina Frank
S. 56

Podiumsgäste: Christine Kugler
S. 58

Podiumsgäste: Maria Weise
S. 60

FREIRAUM UND ÖFFENTLICHER RAUM S. 63

LabWerkstatt Freiraum und öffentli-
cher Raum: Vernetzte (Frei)Räume,
vernetzte Menschen!
S. 64

Impulsgeber*innen: Roman Leon-
hartsberger
S. 68

Impulsgeber*innen: Martin Laschewski
S. 69

Podiumsgäste: Max Wagner
S. 70

Podiumsgäste: Lissie Kieser
S. 72

Podiumsgäste: Dr. Hanna Sammüller-
Gradl
S. 75

Werkstatt klingt nach machen. Die
LabWerkstatt-Moderatoren Eric Treske
und Anja von Klitzing
S. 78

Drei Fragen an Bamboo Grows,
Projektbegleiter des QuartierLab
Bahnhofsviertel
S. 79

Marco Eisenack: Souk auf der Sonnen-
straße
S. 82

Shownotes
S. 85

Impressum
S. 88

von Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk
Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München



Liebe Leser:innen,

unsere Städte transformieren sich. Eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklung muss in diesem Umbruch die richtigen Fragen stellen und bisher Gegebenes neu aushandeln. Quartiere übernehmen hier eine Schlüsselrolle sowohl beim Klimaschutz und der Klimaanpassung als auch für eine lebendige Nachbarschaft. Sie bilden die Basis für eine lebenswerte und nachhaltige Stadt.

Damit dieser Aushandlungsprozess von einer gesellschaftlichen Debatte begleitet wird, brauchen wir eine neue Beteiligungskultur und innovative Formate. Als neutrale Plattform für den Austausch progressiver Akteur:innen liefert das Stadtmagazin MUCBOOK mit MUNICH NEXT LEVEL ein vorbildhaftes Modell. Mit einem temporären Zukunfts-Labor, das mit Vorträgen, Workshops und Netzwerkveranstaltungen in ein ausgewähltes Stadtquartier einlädt, um den dort stattfindenden Wandel zu reflektieren, erfüllt MUCBOOK die ureigenste Funktion des Lokaljournalismus auf erfrischend kreative Weise: Einordnung, Sichtbarmachung und Vernetzung von Standpunkten, Projekten und Stadtmacher:innen nicht nur auf Papier oder im Netz, sondern unmittelbar direkt am Ort des Geschehens.

Ich gratuliere dem Team um Marco Eisenack von der MUNICH INNOVATION CREW zum gelungenen Auftakt des QuartierLab im Bahnhofsviertel. Ich würde mich freuen, wenn sich dieses innovative Format dauerhaft etabliert und das bereits entstandene Netzwerk inspirierender Menschen aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Wirtschaft weiterwächst, um sich mit Impulsen an den großen Fragen der Transformation zu beteiligen.

*Ihre
Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk*

Liebe Stadtmacher*innen. Bitte lesen. Hier ist der Raum für was Wichtiges.

Ihr wisst es selbst. So eine Transformation ist kein Pappentier. Die aufgeregten Debatten über die so genannten Klima-Kleber sind nur ein kleiner Vorgeschmack auf das, was wir noch auszuhalten haben an ungemütlicher Konfrontation. Kein Wunder, schließlich geht es um nichts weniger als die Neuordnung unserer Wirtschaftsweise und unseres Lebensstils. Der Wandel kommt – und das mit Wucht: Es ist ein schönes, aber es ist eine unbegründete Hoffnung, dass der Umbau eines ungebremst an seine Grenzen gestoßenen fossilen Zeitalters ohne Scherben vonstatten gehen könnte.

Wenn es heißt, dass Städte die Treiber der Transformation sind, bedeutet dies auch, dass sie der Brennpunkt der gesellschaftlichen Spannungen sind. Hier wirken die Kräfte, die der Wandel mit sich bringt, besonders sichtbar. Unsere Aufgabe als Stadtmacher*innen aus Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung, Politik und Kultur sollte daher sein, einen offenen Austausch der Meinungen zu ermöglichen – und auch auszuhalten.

Derzeit zeigt sich die gesellschaftliche Sprengkraft dieser Debatten besonders deutlich beim Kampf um Autostellplätze, in Zukunft kann es die soziale Gerechtigkeit der Wärmewende sein oder die Verteilung von Grünflächen in der Stadt.

Zähne zusammenbeißen und durch – das wird nicht funktionieren. Wenn der Wandel fair, effizient und frei von Gewalt gelingen soll, müssen wir mehr miteinander sprechen, Argumente vorbringen als auch selber anhören und mit Leidenschaft um die beste Lösung im Sinne aller ringen. Die Aufgaben sind zu groß für eine Gruppe ehrenamtlicher Stadträt*innen und BA-Mitglieder*innen, mögen sie noch so viel ihrer Familienzeit und Freizeit in die Politik investieren. Die Herausforderungen sind zu gewaltig, als dass eine personell zu dünn ausgestattete und mit internem Wandel bereits hinreichend beschäftigte

Verwaltung diese alleine lösen könnte. Aber die Aufgaben sind auch für Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Wissenschaft in ihrer gegenseitigen Abhängigkeit aus ihrer jeweiligen Nische heraus unüberblickbar.

Was also tun? Auf Insta posten? Auf Facebook kommentieren? Auf Twitter haken? Es ist wohl kein Zufall, dass in letzter Zeit immer wieder mit viel bildungsbürgerlicher Nostalgie das Modell der griechischen Agora als politisches, wirtschaftliches und soziales Zentrum zitiert wird, wenn es um gelungene gesellschaftliche Teilhabe geht. Die digitalisierte Gesellschaft sehnt sich nach einem physischen Ort, an dem die Menschen ihr Wissen direkt vortragen, ihre Meinungen im persönlichen Gespräch austauschen und wichtige Entscheidungen gemeinsam treffen.

Und ja, es stimmt: In Zeiten, wo Kirchen, Sportvereine und die Großfamilie als integrative Diskursräume vor unseren Augen zerbröseln, brauchen wir diese Orte dringender denn je. Wir brauchen wieder echte Räume, die Begegnungen schaffen bzw. diese Begegnung überhaupt erst ermöglichen.

Aber wer soll diesen Raum schaffen? Eigentlich ist es so naheliegend. Wer ist in einer Stadt besser geeignet, eine neutrale Plattform des Diskurses zu schaffen, als Zeitungen oder Magazine? Gerade im Lokalen sind Journalist*innen immer schon nicht nur Medium, sondern auch Mediator*innen. Sie sind darauf gepolt, Information einzuholen, zu sichten und zu sortieren. Sie wissen, wie man Inhalte einordnet und verständlich übersetzt. Sie haben Reichweiten in diverse gesellschaftlichen Gruppen – was man heute so gerne Multi-Stakeholder-Dialog nennt.

Also raus aus den Redaktionsstuben. Journalismus als Moderator von Transformation. Mit diesem Ansatz hat sich das Stadtmagazin MUCBOOK im vergangenen Jahr auf den Weg gemacht mit MUNICH NEXT LEVEL eine interdisziplinäre und offene Plattform zu etablieren, die dem Austausch und der Sichtbarkeit wichtiger ökologischer, ökonomischer und gesellschaftlicher Fragestellungen dient.

Mit dem QuartierLab Bahnhofsviertel haben wir erstmals ein Reallabor durchgeführt, das sich den konkreten Herausforderungen eines Münchner Viertels widmet. Statt der immer gleichen Meta-Diskussionen über Klimawandel, die Grenzen des Wachstums und was Die-da-oben doch alles tun müssten, haben wir in insgesamt zehn Veranstaltungen auf lokaler Ebene mit Entscheider*innen, Expert*innen und Pionier*innen ganz anschaulich über Veränderungsmöglichkeiten vor unserer Haustüre diskutiert.

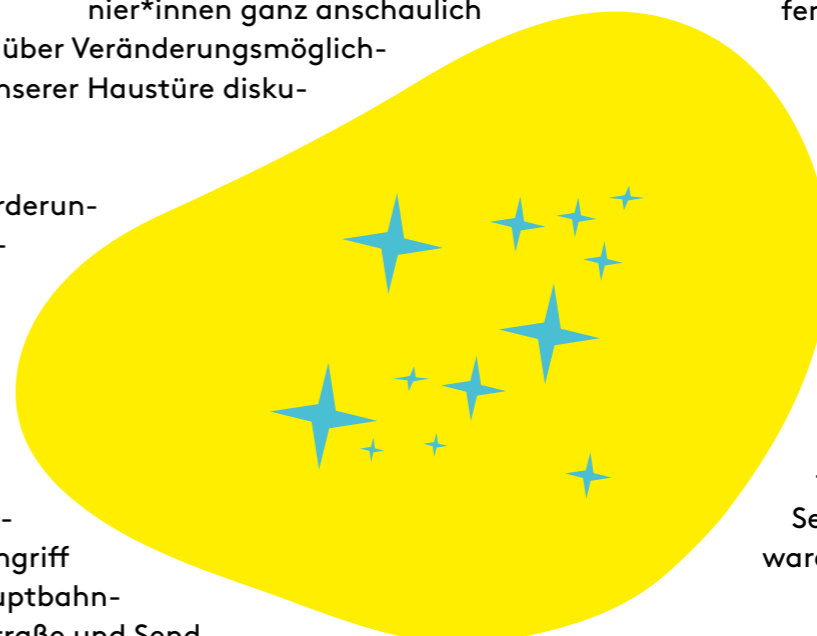
Die Herausforderungen des urbanen Wandels werden derzeit kaum irgendwo so deutlich wie im Münchner Bahnhofsviertel. Im Umgriff zwischen Hauptbahnhof, Sonnenstraße und Sendlinger Tor treffen Begehrlichkeiten internationaler Unternehmen, auf einen einzigartigen Mikrokosmos arabischer, afrikanischer

und asiatischer Läden, ein ebenfalls in Transformation befindliches Rotlicht-Milieu und eine für München erstaunlich offensichtlich agierende Drogenszene. Wie gelingt es, aus dieser Gemengelage Bausteine für ein klimagerechtes und lebenswertes Quartier zu schaffen, ohne die derzeitigen Bewohner*innen und Händler*innen zu verdrängen?

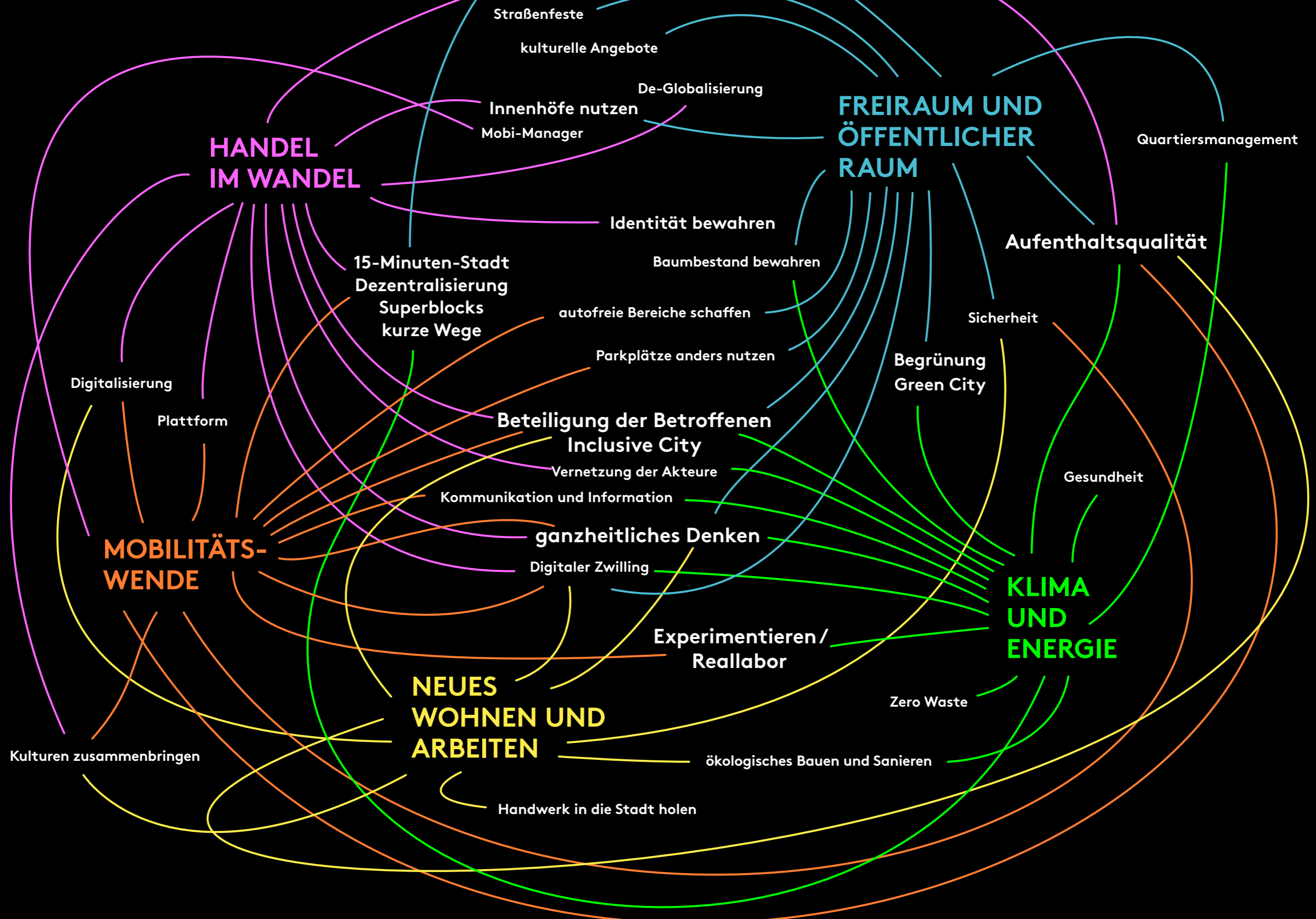
Wir haben in Panels und Workshops gefragt, was man tun kann, um den Wandel zukunftsfähig zu steuern. Wir haben Impulsgeber*innen die Bühne gegeben, um anwesenden Entscheider*innen Fenster mit dem Blick in die richtige Richtung zu öffnen. Und wir haben Raum für Rückkopplungen gegeben, in dem Projektideen gesammelt und ausformuliert wurden. Von September 2022 bis Februar 2023 haben wir im QuartierLab Bahnhofsviertel in fünf wissenschaftlichen LabMeetings und darauf aufbauend in fünf kreativen Lab-Werkstätten mit der Öffentlichkeit Zukunftsbilder diskutiert, Hindernisse definiert und Macher*innen vorgestellt.

Jede/r der insgesamt rund 60 kuratierten Stadtmacher*innen aus den sechs Teilbereichen Wissenschaft, Verwaltung, Politik, Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Kultur wird selbst entscheiden müssen, wie gut es gelungen ist und was das QuartierLab für ihre täglich zu treffenden Entscheidungen gebracht hat. Es freut uns aber berichten zu können, dass sich bereits einige Stammtische und Projekte gebildet haben, bzw. sich in Anbahnung befinden. Einige Ergebnisse des QuartierLab Bahnhofsviertel voller Anregungen und inspirierender Ideen finden Sie auf den folgenden Seiten – danke an alle, die dabei waren!

Wir hoffen, dass wir mit diesem Labor einen Impuls geben können und freuen uns auf Ihre Mitwirkung bei MUNICH NEXT LEVEL“



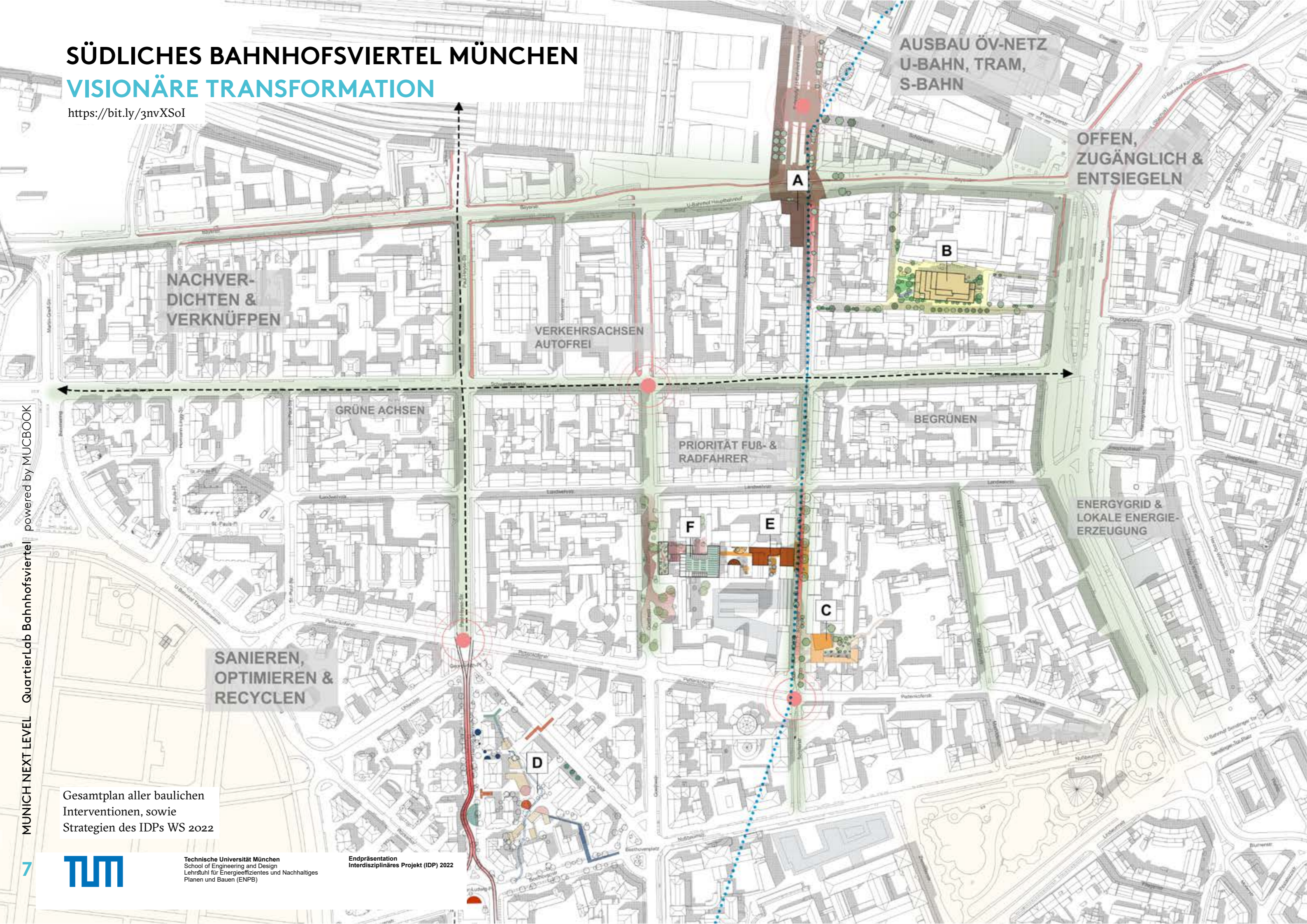
QUARTIERLAB BAHNHOFSVIERTEL THEMEN-MAPPING



SÜDLICHES BAHNHOFSVIERTEL MÜNCHEN

VISIONÄRE TRANSFORMATION

<https://bit.ly/3nvXSoI>



Gesamtplan aller baulichen Interventionen, sowie Strategien des IDPs WS 2022

SÜDLICHES BAHNHOFSVIERTEL MÜNCHEN

VISIONÄRE TRANSFORMATION

Das Interdisziplinäre Projekt (IDP) bildet eine der zentralen Lehrveranstaltungen innerhalb des Masterstudiengangs „Ressourceneffizientes und Nachhaltiges Bauen“ am Lehrstuhl für Energieeffizientes und Nachhaltiges Planen und Bauen (ENPB) von Prof. Werner Lang an der Technischen Universität München (TUM). Das IDP soll die Studierenden auf interdisziplinäre Herausforderungen von realen Planungssituationen vorbereiten. Zudem soll es ihnen die wesentlichen Prozesskenntnisse und Werkzeuge zur Bewältigung der Aufgabe in einem Planungsteam, bestehend aus ca. 6-8 interdisziplinären Studierenden pro Gruppe, vermitteln. Die Studierenden kommen unter anderem aus den Bereichen Architektur, Bau- und Umweltingenieurwesen.

Den Rahmen der Aufgabenstellung für das Südliche Bahnhofsviertel in München bildete eine zu entwickelnde ganzheitliche und mutige Vision für das Quartier in der Zukunft. Diese Vision wurde im Wintersemester 2021/22 als städtebauliches Konzept formuliert, unter anderem mit den Zielen der Stärkung urbaner grüner und blauer Infrastruktur, soziokultureller Aspekte für ein lebendiges Quartier, zukunftsfähige Mobilitäts- und Energiekonzepte, etc. Auf Gebäudeebene wurden die Konzepte im darauffolgenden Sommersemester 2022 für sechs Projektstandorte vertieft und bis in Gebäudedetails ausgearbeitet.

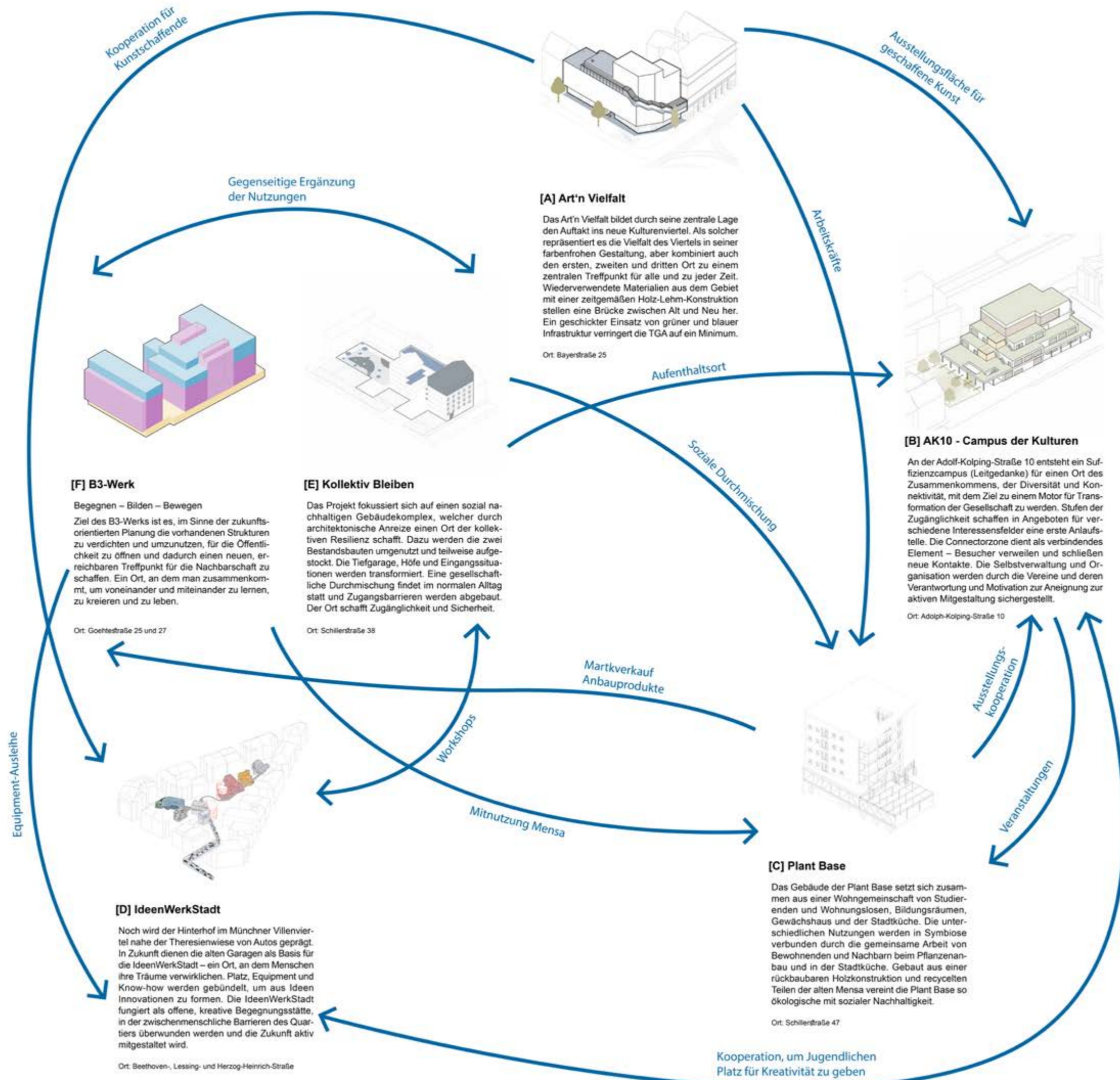
Die entwickelte Vision eines „KULTuren Viertel“ prägt das Stadtbild durch seine zentrale Lage sowie durch eine hohe Freqüentierung. Das Viertel soll sich für Bewohnende und Gäste in einen Ort mit hoher Lebensqualität inmitten einer pulsierenden Stadt entwickeln. Die Projekte variieren von Neubauten über Aufstockungen und Sanierungen hin zu Umnutzungskonzepten und zeigen eine facettenreiche Auswahl unterschiedlicher baulicher

Herausforderungen. Das südliche Bahnhofsviertel der Zukunft ist ein soziokulturell relevanter Ort in München. Dies wird durch die sechs Impulsprojekte aktiv unterstützt. Jedes Projekt hat unterschiedliche transformative Schwerpunkte wie beispielsweise Ernährung und eine Stadtküche, FabLab und offene Ort zum Experimentieren oder einen Ort für Jugendliche und Sportangeboten. Als Teil eines nachhaltigen Nutzungskonzepts soll der Straßenraum attraktiv für Zufußgehende und Radfahrende gestaltet werden. Die zentrale Lage mit guter Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel ist ausschlaggebend für den Ausschluss des motorisierten Individualverkehrs im gesamten Viertel. Lieferverkehr und Rettungsfahrzeuge haben weiterhin Zufahrt. Begegnungsflächen fördern den interkulturellen Austausch und erzeugen eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Die Entsiegelung von Hinterhöfen und Teilen des ehemaligen Straßenraums im Norden schafft Platz für grüne Infrastruktur. Auf Gebäudeebene sind die energieeffiziente Verbesserung veralteter Gebäudehüllen und die Verfügbarkeit nachhaltiger Energiequellen wichtige Stellschrauben für die Zukunft des Viertels. Die sechs Projekte zeigen Lösungsansätze, wie Gebäude einen positiven Einfluss auf ihre Umgebung haben können. Die interdisziplinären Entwürfe verbinden innovative Maßnahmen in den Bereichen Mobilität, Zugänglichkeit, grüne und blaue Infrastruktur, Energie, Zirkularität und Soziokultur und ermöglichen eine Transformation des Südlichen Bahnhofsviertels mit dem Ziel, Raum für Menschen zu schaffen und gleichzeitig Umwelt- und Klimaauswirkungen zu verringern.

Drei Studierendenarbeiten wurden bei Studierendenwettbewerben des Bundesarbeitskreises Altbau- und Sanierung (BAKA) mit dem 1. Preis (PlantBase) sowie jeweils mit einem 2. Preis (IdeenWerkStadt; B-3Werk) ausgezeichnet.

Südliches Bahnhofsviertel





INTERVIEW MIT BENEDIKT BOUCSEIN WAS KOMMT DA EIGENTLICH AUF UNS ZU?



Benedikt Boucsein studierte an der RWTH Aachen und der ETH Zürich Architektur und promovierte dort 2008 zur „Grauen Architektur“ der westdeutschen Nachkriegszeit. Von 2007 bis 2017 forschte und lehrte er an der ETH Zürich und gründete 2007 mit Axel Humpert und Tim Seidel das Büro BHSF Architekten in Zürich, das seit seiner Berufung auch in München tätig ist und sich auf Städtebau sowie das Bauen im Bestand spezialisiert hat. 2018 wurde er auf die Professur für Urban Design an die TUM berufen, das Team bezeichnet sich auch als „Labor für die Alltägliche Stadt“. Die Professur forscht insbesondere zu Mobilitätsthemen im Stadtraum, zu Genossenschaften, und zur europäischen Alltagsarchitektur.

Wenig Grün, viel Emissionen, explodierende Bodenpreise und Zufluchtsort für Geflüchtete aus aller Welt. Das Bahnhofsviertel wirkt wie ein Brennglas der Polykrise – Professor Benedikt Boucsein erinnert uns daran, dass es bei der Transformation nicht nur um die Umwandlung von Stellplätzen geht.

Mit dem aufrüttelnden Vortrag unter der provokanten Fragestellung „Pragmatisches Handeln oder kollektive Verdrängung?“ hat Prof. Benedikt Boucsein auf der Stadtmacher:innen-Konferenz in der Kleinen Olympiahalle unverblümt die begonnene Polykrise mit ihren anstehenden Herausforderungen an die versammelten Stadtpolitiker:innen und Verwaltungsmitarbeiter:innen adressiert. Und mit der Professor für Urban Design an der TUM School for Engineering und Design bringt Boucsein die neue Urbanität auch auf die Straße. Mit dem Seminar „Take back Schwani“ zur Transformation im Bahnhofsviertel hat das Team den Studierenden bereits 2019 die Aufgabe gestellt, die Aneignung der Schwanthalerstraße als autofreien Aufenthaltsraum zu untersuchen. Mit „100 Meter Zukunft“ kam es im August 2020 dann durch die Studierendeninitiative Referat für Stadtverbesserung tatsächlich zu einer temporären Fußgängerzone in der Schwanthalerstraße. Auch im Semester 2023 ist Boucsein mit am Forschungsseminar „Promenade Schwanthalerstraße – Transformation einer Magistrale“, beteiligt, das sich mit der Zukunft der Straße befasst.

Aus seiner Sicht haben wir mit unseren Städten und Siedlungsstrukturen eine sehr schlechte Ausgangslage, um die „expansive Epoche“ zu überwinden, wie er es ausdrückt. Eine Alternative gibt es aber trotzdem nicht. Marco Eisenack wollte von ihm wissen, wie es nun weitergehen soll.

Marco Eisenack: Du sagst, Energie ist in der Vergangenheit zu günstig gewesen, im Vergleich zu dem, was sie die Gesellschaft kostet. Du gehst davon aus, dass sich die Siedlungsstruktur durch die höheren Kosten für Energie deutlich verändern wird. Das heißt, das Zeitalter der Städte und der Urbanität beginnt erst richtig?

Benedikt Boucsein: Genau, aber Urbanität, das kann dann auch wieder so ein Architektentraum sein, dass man jetzt alles wieder neu baut und dann dichter baut.

Aber wir sollten ja eigentlich gar nicht mehr bauen. Also es geht eigentlich vielmehr darum, in diesem Gebilde, was wir da bereits erzeugt haben, auf eine andere Art und Weise zu leben. Also eine Adaption vom Bestand.

Jetzt alle Städte wieder so zu bauen, wie wir sie eigentlich von Anfang an hätten bauen sollen, das geht leider nicht mehr. Weil wir dann auch wieder sehr viele Ressourcen verbrauchen würden. Das Geld dafür werden wir in Zukunft auch nicht mehr haben. Wir brauchen ein schlaues Rekonfigurieren von dem, was schon da ist.

ME: Der Umgang mit Bestand ist auch im Bahnhofsviertel ein wichtiges Thema. Wenn man die heutigen Baustellen anschaut, wird fast überall großflächig abgerissen. Wird sich das ändern?

BB: Auf jeden Fall. Wir sehen es beim Justizzentrum. Und darum ist es auch das, was ich jetzt allen sage, die so ein größeres Gebäude haben: Wenn ihr das, ohne es irgendwie zu begründen, abreißen möchtet, müsst ihr damit rechnen, dass ihr auf Widerstand treffen werdet und dass sich Gruppen formieren werden, die da ordentlich Ärger machen.

Und das Zweite ist eigentlich, wenn man schaut, welche Graue Energie in den Gebäuden drin ist, dann ist es meistens so, dass der Umbau tatsächlich die beste Alternative ist. Also die Arnulf-Post, das ist ja auch schon Umbau, gezwungenermaßen sozusagen. Inwiefern diese

Erwägungen für die Leute, die jetzt in der Bahnhofstraße anfangen zu investieren, eine Rolle spielen, das wird man noch sehen. Aber im Prinzip ist der Umbau das Gebot der Stunde. Das ist er ja eigentlich auch schon seit Jahrzehnten.

ME: Du hast das abstrakte Thema der Polykrise in deinem Vortrag auf die Ebene der Stadtgesellschaft heruntergebrochen. Wo denkst du, werden die kommenden Krisen das Leben der Menschen in München am deutlichsten treffen und wie sollten wir die Stadt anpassen?

BB: Ja, ich bin halt kein Prophet. Da kann man nur in Wahrscheinlichkeiten oder in Trends denken. Das Problem ist, dass es irgendwann spürbar sein wird, aber die Adaption der Stadt, die braucht viel länger als nur ein paar Jahre. Wir können dann nicht mehr so schnell anpassen, wenn es wirklich spürbar ist. Das ist zum Beispiel mit den Hitzesommern so, die sich besonders in so dicht bebauten Vierteln sehr viel stärker darstellen werden als an der Peripherie.

Also es kommt auch immer darauf an, wo man wohnt. In Trudering oder so, werden die Hitzesommer jetzt nicht so dramatisch sein wie in der Maxvorstadt oder dem Bahnhofsviertel, wo wir im Moment einen extrem großen Versiegelungsgrad haben und den eigentlich jetzt schon anfangen müssten zu verändern. Und da, wo es überhaupt möglich ist, sind ja nicht so viele Stellen, dass wir auch Bäume pflanzen können, die dann vielleicht noch einigermaßen groß sind, um klimawirksam zu sein. Eigentlich ist es da schon teilweise zu spät.

Ich denke, Dinge, die man nicht absehen kann, sind Nahrungsmittelkrisen. Also das fast größere Problem aus dem Klimawandel ist ja der Verlust der Biodiversität – Stichwort Insektensterben und so weiter – die sich irgendwann auch auf unsere Versorgungslage niederschlagen könnte. Lebensmittelpreise, Verfügbarkeit von Lebensmitteln. Dem können wir nicht einfach mit irgendwelchen Urban-Farming-Sachen entgegenreten, sondern es ist ein anderer Maßstab. Ich denke, das wird spürbar werden, dass auch die realen Kosten dieser industrialisierten Landwirtschaft irgendwann zurückschlagen werden.

Mit der Ölkrise, die hier angesprochen wird, externalisieren wir die Kosten unseres Lebensstils in andere Gegenden der Welt. Da kommen dann vielleicht auch Flüchtlingsströme auf uns zu. Und gerade auch so ein Viertel wie das Bahnhofsviertel ist ja immer auch eine Arrival City. Das ist ja die Arrival City von München, wo die Leute als Erstes ankommen, weil sie eben schon Leute aus ihrem Kulturkreis kennen, wo sie anknüpfen können. Und das bedeutet, wenn es sich bis dahin nicht komplett gewandelt hat zum Central Business District und die bis dahin alle weg sind, könnte die Entwicklung sich auch dort besonders stark niederschlagen.

ME: An dem Beispiel erkennt man auch sehr schön die soziale Dimension des Themas Transformation. Was siehst du als Stadtplaner für Möglichkeiten, wieder ein bisschen mehr Gerechtigkeit reinzubringen, damit der Klimawandel in den Städten nicht nur die Armen trifft?

BB: Genau, also das Kind ist halt schon vor Jahrzehnten in den Brunnen gefallen, da die Bodenpolitik nicht gut gemanagt wurde und wir jetzt diese Bodenpreise haben, die wir haben – und die Möglichkeit, mit Boden zu spekulieren, obwohl Boden eigentlich ein Allgemeingut sein sollte.

Dieser Konstruktionsfehler ist kaum mehr zu beheben, weil die Bodenpreise jetzt schon so sind, wie sie sind, und weil die Bundespolitik sich auch überhaupt gar nicht bewegt. Also bei allen großen Fragestellungen im Städtebau oder bei vielen ist am Ende die Bodenfrage da und da gibt es auch wahnsinnig viele Leute, die sich dafür engagieren. Und im Grunde, wenn wir die Bodenfrage nicht lösen, dann ist alles andere eher ein bisschen, ja, Makulatur oder Rumdoktern an den Symptomen.

Man sieht die begrenzten Möglichkeiten ja auch an dem Beispiel der SoBoN, wo die Stellschraube noch weiter hochgedreht wurde und dann eben auch mal die Investoren einfach nicht mehr mitmachen. Also die städtebaulichen Nachsteuerungsmöglichkeiten sind relativ beschränkt. Ich glaube, das ist auf einer politischen, gesellschaftlichen Ebene eine sehr große Frage, die kommen wird.

ME: Also es ist einfach sozusagen der Appell, halt nicht noch mehr zu privatisieren.

BB: Ist auf jeden Fall richtig, ja. Und Instrumente zu finden, wie wir meinen, es vereinfachen zu können, dass Leute ihre Wohnungen tauschen können, umziehen können. Natürlich sollten wir auch den genossenschaftlichen Wohnungsbau fördern, dann gibt es aber auch da kaum mehr Flächen, wo was passieren kann. Also so eine richtig tolle Antwort habe ich darauf nicht, aus der Sicht eines Städtebauers.

ME: Müsste sich die Allgemeinheit jetzt mehr dafür engagieren, in den wenig klimaresilienten Quartieren wie dem Bahnhofsviertel für viel Grün zu sorgen?

BB: Ja, aber was bringt ein grünes Quartier, wenn ich mir nicht mehr leisten kann, dort zu leben? Sondern wenn ich ganz weit rausziehen muss? Wenn man ganz ehrlich ist.

ME: Du meinst, wenn jetzt unattraktive und überhitzte Gebiete durch viele neue Bäume, grüne Fassaden und Dachgärten ein wunderbares Mikroklima bekommen, dann steigen die Mieten und die Menschen, die bisher dort lebten, können es sich nicht mehr leisten?

BB: Das ist wie bei der Verkehrswende. Manche Ökonomen sagen, wir sollten eigentlich weiterhin schlechte Wohnlagen haben, damit die armen Leute da wohnen können. Da bin ich sehr zwiespalten, weil es auch total zynisch ist. Ich weiß nicht, ob die Leute, die das sagen, ob die jemals schon mal an einer stark befahrenen vierspurigen Straße gewohnt haben. Ich habe das schon mal gemacht und ich weiß, was das bedeutet. Dass das einfach ein ganz gesundheitsschädlicher, schlimmer Ort zum Leben ist.

Die Geschichte der Stadt ist ja nie linear. Im Moment erleben wir die Renaissance der Innenstädte. Noch in den 90er-Jahren gab es ja die Flucht aus der Innenstadt – insbesondere von Familien von Gutverdienenden. Und man hat versucht dagegen zu arbeiten und das dann ja auch geschafft. Also ich bin mal gespannt, ob die Innenstadt in 20, 30 Jahren immer noch der beliebteste Ort für alle ist, oder ob man eben sagt, wir gehen wieder etwas weiter an den Rand. Also das ist ja immer ein Wandel. Die Stadt ist ja immer ein Wandel.

ME: Was hältst du für wahrscheinlicher?

BB: Also das ist für mich ein bisschen schwer kalkulierbar, wie leidensfähig die Menschen sind, was diese Tropennächte angeht, die immer mehr werden. Ob man sagt, naja, ich kriege eine Klimaanlage und ich halte das dann irgendwie aus – oder ob man sagt ja gut, die drei Monate oder vier Monate im Sommer mag ich eigentlich überhaupt gar nicht in der Innenstadt sein, dann ziehe ich auch direkt raus. Das ist für mich so eine Kardinalfrage.

Die andere Frage ist, inwiefern es auch unsicherer wird, wenn wir mehr soziale Spannungen haben und die Innenstadt steigende Kriminalitätsraten hat. Ich kann mir vorstellen, dass es bestimmte Quartiere geben wird, in denen die Mieten und die Grundstückspreise wieder runtergehen und die vielleicht sogar in eine Abwärtsspirale kommen und dass andere sich aus bestimmten Gründen halten können, sei es, weil sie um den Englischen Garten rundherum gebaut sind, sei es, weil es da besonders viele Bäume gibt oder weil es eine bestimmte soziale Struktur gibt, die das auffängt. Also ich könnte mir vorstellen, dass das Bild von München dann wieder uneinheitlicher wird in 20, 30 Jahren.

ME: Also befördern Krisen dann eigentlich wieder eine diversere Stadt?

BB: Ja, genau, im positiven Sinne eine diversere Stadt.

ME: Dann machen wir mit den positiven Aspekten weiter: Eine zentrale These deines Vortrags lautete: Die Stadt der Zukunft wird egalitär sein, die neue Epoche wird egalitär. Erklär das mal.

BB: Das ist natürlich meine Hoffnung, ja.

ME: Dann können wir nämlich mit einem positiven Aspekt schließen. Gib uns den gerne noch mal mit.

BB: Gestern war ja der Jahrestag vom Aufstand im Warschauer Getto, da wurde in einem Artikel thematisiert, dass es immer wieder die Beispiele gibt, dass die Menschen eigentlich in Notsitua-

tionen oder in großen Drucksituationen oft noch viel sozialer und viel uneigennütziger sind, als sie es normalerweise sind. Also, dass das irgendwann umschlägt. Da war das Beispiel auch von den jungen Soldaten, die aus England und Amerika in der Normandie gelandet sind und die ganz genau wussten, dass sie da wahrscheinlich der Tod erwartet. Und eben auch die jüdischen Bewohner vom jüdischen Getto, die genau wussten, dass sie eigentlich gar keine Chance haben, gegen die Besatzer und trotzdem zu den Waffen gegriffen haben, einfach, um diese Aufrechtheit und das Gute zu bewahren.

Und ich kann mir vorstellen, dass diese Polykrisen auch positive Kräfte, gemeinschaftliche Kräfte freisetzen werden. Und dass das gemeinsame Anarbeiten gegen eine widerständige Situation auch wieder zusammenführen kann und soziale Werte mehr in den Vordergrund spielt, als im Moment in einer extrem individualisierten Gesellschaft, wo der Kontakt mit dem anderen ja auch nicht unbedingt immer nötig ist.

Also, das wäre sozusagen der positive Gedanke dahinter. Dass wir natürlich immer die Schleife über das Schlechte machen müssen, um dann wieder beim Besseren anzugelangen, ist tragisch, ist vielleicht irgendwie die menschliche Natur. Aber die Geschichte zeigt ja, es geht nie immer nur in eine Richtung – eben auch stadthistorisch gesehen. Es ist immer ein Wandel und es gibt immer wieder positive und negative Prüfungen.

Und für die nächste Epoche müssen wir zusammenrücken, besser kooperieren. Das ist eigentlich die einzige Art und Weise, wie damit umzugehen ist.

Vielen Dank, Benedikt.

JAN KAMENSKY
VISUAL UTOPIAS



JAN KAMENSKY
VISUAL UTOPIAS



JAN KAMENSKY
VISUAL UTOPIAS

MUNICH NEXT LEVEL QuartierLab Bahnhofsviertel powered by MUCBOOK



© Jan Kamensky / MUCube

JAN KAMENSKY



Der Hamburger Künstler Jan Kamensky bezeichnet sich selbst als visuellen Utopisten und digitalen Gärtner. Seit 2020 gestaltet er einzigartige Animationen, in denen er spielerisch die Umwandlung von autogerechten Straßen in menschenfreundliche Orte visualisiert. Indem er Straßen von Autos auf humorvolle Weise befreit und virtuelle Bäume pflanzt, möchte er ein neues Bewusstsein in den Köpfen der Menschen säen. Bisherige Sehgewohnheiten sollen entwöhnt werden. Straßen werden heutzutage untrennbar mit Autos verbunden. Das ist eine moderne Erscheinung, die es zu verändern gilt. Straße solle mit Menschen assoziiert werden. Er meint: Diese Veränderung beginnt in der Art und Weise, wie wir die Welt sehen!

Mittlerweile sind zahlreiche Animationen an unterschiedlichen Orten weltweit entstanden. Darunter sind Städte wie Paris, Tokio, Lissabon, New York, Kigali, Brüssel, Wien und Riga. Unter den Auftraggebern sind NGOs, Zeitungen, Ausstellungen und Städte.

Kamenskys utopische Herangehensweise trägt eine entscheidende Funktion: Nachdem die Betrachter:innen einen Blick auf die kontrastreiche Utopie haben werfen können, kehren sie mit einem geschärften Blick in die Realität zurück – eine Einladung zur Reflexion über die gegenwärtige Situation. Die Sicht auf unsere Lebenswelt soll dadurch verändert werden. Die Bewusstseinsweiterung steht im Vordergrund, nicht so sehr die Realisierbarkeit. Auch wenn er sich über eine Umsetzung sicherlich freuen würde!

visualutopias.com

HANDEL IM WANDEL

... von digitalen Einkaufsstraßen, regionalen Lieferdiensten und belebten Erdgeschossen:

Wie können Einzelhändler*innen und Kund*innen im Bahnhofsviertel von der Digitalisierung des Handels profitieren?

Wie können regionale Lieferdienste eingebunden werden?

Wie werden die Erdgeschosszonen im südlichen Bahnhofsviertel wahrgenommen?

Wie können wir die Vielfalt des Einzelhandels im Quartier schützen?

Welche besonderen Stärken hat der Einzelhandel im Bahnhofsviertel?

INTERVIEW MIT FRANK MANSORY GASTWIRT ZU SCHWANTHALERSTRASSE: „DIE HEISSESTE STRASSE MÜNCHENS“

Frank Mansory, Chef der Trattoria Mia, ist ein Gastwirt und Geschäftsmann, der seit 2008 in der Schwanthalerstraße aktiv ist. Er glaubt, dass sich das Viertel bald stark verändern wird – dafür sorgt er auch selbst.
19. März 2023 - 10:00 Uhr | Hüseyin Ince

München ist die Stadt der Dutzenden Kulturen. Doch Frank Mansory – ein christlicher Aramäer – sticht mit seiner Herkunft trotzdem hervor. Während der 90er kam er aus dem Irak zunächst nach Leipzig und später nach München. Hier arbeitete er sich mit viel Fleiß hoch und investiert gerade hohe Summen in die Schwanthalerstraße, wo sehr viel gebuddelt und gebaut wird. Ein Gespräch über das südliche Bahnhofsviertel, Hitze im Sommer – und auch über Ex-Bayern-Spieler Franck Ribéry.

AZ: Herr Mansory, Sie waren 2011, vor etwa zwölf Jahren also, schon einmal in der Abendzeitung.

FRANK MANSORY: Ich erinnere mich. Bis vor Kurzem hieß die Trattoria Mia noch „Café Millennium“, auch damals.

Ein Lokal, wo einige FC-Bayern-Spieler ein- und ausgingen.

FM: Ja, Franck Ribéry war einer von ihnen. Ihm habe ich viel zu verdanken. Er wirkte wie ein Magnet. Dank ihm habe ich viele tolle Stammkunden bekommen.

Sie waren damals vor Gericht, damit sie weiterhin Shisha-Pfeifen servieren durften, trotz Rauchverbot.

FM: Weil in der Rauchware, die ich verwendet habe, kein Tabak war, sondern hauptsächlich getrocknete Früchte und tabakfreie Kräuter.

Sie bekamen recht.

Für mich war das wirklich sehr wichtig, ich habe gebetet, dass es das Gericht auch so sieht.

„Ein Shisha-Lokal war das Einzige, was damals hier funktionierte“

Sind Sie also gläubig?

Ich gehe regelmäßig in die Kirche. Und wissen Sie, egal ob Kirche oder Moschee, man sollte viel öfter

hingehen. Solche Orte bringen einen zur Ruhe. In der Kirche kann ich endlich mal durchatmen.

Warum musste es damals unbedingt eine Shisha-Bar sein?

Ein Shisha-Lokal war das Einzige, was damals hier gegenüber vom Deutschen Theater funktionierte. Ich hatte im Millennium erst mit zwei indischen Gastro-Kollegen und später alleine viel ausprobiert, was gastronomisch zur Gegend passen könnte, hatte 2008 mit dem Café auch einige Schulden übernommen. Es ging für mich als Unternehmer ums Überleben.

„Bau dir eine Zukunft in Deutschland auf“

Und Sie haben es geschafft.

Die Schulden konnte ich abbezahlen. Sie waren damals wie eine schwarze Wolke über mir. Einige Jahre davor dachte ich sogar daran, wieder zu meiner Familie im Irak zurückzukehren, nachdem ein Restaurantprojekt im Glockenbachviertel gescheitert war. Als ich damals meine Eltern besuchte, sagte aber mein Vater: Frank, was willst du hier, bau dir eine Zukunft in Deutschland auf!

Das Restaurant-Fach gelernt: in den besten italienischen Lokalen Leipzigs

Seit Kurzem ist das Mia eine Trattoria, ein Lokal mit italienischer Küche also. Sie haben christlich-irakische Wurzeln. Warum ausgerechnet italienisch?

Als ich Anfang der 90er nach Leipzig kam, habe ich das Restaurant-Fach gelernt, von Grund auf. Und zwar bei den besten italienischen Lokalen der Stadt, hauptsächlich im Don Camillo Pepone. Eine tolle Zeit. Die ganze Stadt vibrierte, Aufbruchstimmung überall. Italienisches Essen boomte. Da kenne ich mich also gut aus. Und dazu hatte ich noch einen Job als Bauarbeiter beim Trockenbau. Später bin ich im Barfußgäßchen in ein spanisches Lokal gewechselt. Tapamundo.

Klingt, als ob sie Leipzig vermissen.

Manchmal. Das Barfußgäßchen ist ein besonderer Ort. Mit vielen Bars, Kneipen und Restaurants. Bis heute.

Sie sind Anfang der 90er nach Deutschland ausgewandert. Was war passiert?

Die politische Situation war schwierig. Ich hatte dort als junger Mann, als christlicher Aramäer, keine Zukunft. Es gab islamistische Strömungen. Meine Eltern haben damals ein Restaurant geschlossen, weil sie dort alkoholische Getränke verkauft haben und deshalb bedroht wurden.

Verstehe, Gastronomie ist also kein fremdes Geschäft für Sie.

Ich bin als Kind im Restaurant meiner Eltern groß geworden, habe später oft mitgeholfen. Wir hatten auch ein Hotel. Ich kenne das Geschäft schon sehr lange, ja.

Neues Projekt wird 2026 fertig

In der Schwanthalerstraße haben Sie inzwischen nicht nur ein Lokal.

Momentan betreibe ich neben dem Mia das Restaurant Sojo im Deutschen Theater, dann noch die Tijuana-Bar in der Leopoldstraße und auch in Tutzing am Starnberger See habe ich ein Restaurant, die Taverna Santorini mit dem dazugehörigen Hotel am See.

Und Sie haben in der Schwanthaler investiert. Die Nummer 23 bekamen Sie in Erbpacht und die Nummer 25 haben Sie gekauft. Was wird daraus?

Gemeinsam mit einem Projektentwickler planen wir dort eine Mischung aus Boarding House und Hotel. Der Pächter steht schon fest, eine US-amerikanische Hotelkette. Der Kreditzins hat sich vervierfacht. Ganz alleine hätte ich das nicht gestemmt, ich wäre wahrscheinlich an der Finanzierung gescheitert.

Wann soll es gebaut werden?

Wenn alles glatt läuft, könnte es im Laufe des Jahres 2026 fertig sein.

„Personal ist grundsätzlich ein Problem“

Darf ich wissen, wie viel Geld Sie dort investiert haben?

Wer sich im Bahnhofsviertel auskennt, kann es sich denken.

FÜNF KONKRETE IDEEN AUS DER ERSTEN LABWERKSTATT DES QUARTIERLAB BAHN- HOFSVIERTEL

von Florian Kraus

27.09.2022 // In der letzten Septemberwoche startete die Zukunfts-Plattform MUNICH NEXT LEVEL aus dem Hause MUCBOOK mit der ersten LabWerkstatt zum Thema **HANDEL IM WANDEL**. Im Rahmen des QuartierLab Bahnhofsviertel waren und sind alle Interessierten eingeladen, gemeinsam Lösungen für eine nachhaltige, zukunftsfähige und lebenswerte Stadt zu finden.

Von 16 bis 20 Uhr beschäftigten sich alle Anwesenden mit den wesentlichen Fragen, die sich durch die fortschreitende Transformation im Bahnhofsviertel für den Handel stellen: Wie können die Digitalisierung des Handels, regionale Lieferdienste oder belebte Erdgeschosse neue Ideen für den Retail liefern und wie behält das Bahnhofsviertel dennoch seinen Charme?

In kleinen Workshop-Gruppen bekamen alle Teilnehmer*innen die Chance, ihr Wissen sowie eigene Ideen und Projekte einzubringen und weiterzudenken. Im Folgenden haben wir fünf konkrete Ideen aus dem Barcamp zusammengestellt.

Um stets auf dem Laufenden zu bleiben und keine MUNICH NEXT LEVEL Veranstaltung zu verpassen, folge uns gerne auf LinkedIn und werde auch du Teil der MUNICH NEXT LEVEL LinkedIn-Gruppe.

Die digitale Einkaufsstraße

Wie können wir die Veränderungen im Münchner Bahnhofsviertel so hinbekommen, dass alle etwas

davon haben? Im Falle des stationären Handels heißt das, gegen den Onlinehandel bestehen und im besten Fall Hybridlösungen finden. Digitaler und analoger Handel verdrängen einander nicht nur, sie können sich auch ergänzen. Diese Erkenntnis teilte Norman Schaffer beim QuartiersLab mit den Anwesenden. Schaffer arbeitet für das Digitalinstitut Fortiss an einem KI-Leuchtturmprojekt mit dem Namen Knowledge4Retail (K4R). Die Mission: Forschung im Feld der digitalen Lösungen für den stationären Handel betreiben mit dem Ziel, dieses Wissen als Service- und Digitaldienstleister für Unternehmen direkt in die Einkaufsstraßen zu transferieren.

Die dabei präsentierte und im Anschluss kontrovers diskutierte Digitale Einkaufsstraße soll Daten für den lokalen Handel nutzbar machen. Konkret im Bahnhofsviertel können solche digitalen Lösungen zum Beispiel durch Übersetzungstools als verbindendes Element im wohl multikulturellsten Viertel der Stadt wirken. Außerdem können sich Händler*innen zusammenfinden und durch gemeinsame digitale Plattformen und einen Fokus auf Click & Collect Lösungen im Kollektiv gegen den Druck des Onlinehandels wehren. Schaffer sprach jedoch auch von digitalen Ergänzungen unserer analogen Wirklichkeit, die an Science-Fiction erinnern. Das ist zwar noch Zukunftsmusik, klar ist jedoch, dass sich der lokale Handel an seinen Stärken orientieren muss, um gegen den Onlinehandel zu bestehen. Konkret sei das ein Fokus auf Beratung und Kundenbindung.

Braucht das Bahnhofsviertel einen Stadtteilmanager

Ein Kritikpunkt an Schaffers Ausführungen war das teilweise fehlende Know-how, sowie die unzureichende Vernetzung, um solche weitangelegten und komplexen Lösungen für den Handel im Viertel zu etablieren. Darum brauche es Dialog und Austausch untereinander und eine Anlaufstelle für externe Partner, die ihre Lösungen im Bahnhofsviertel umsetzen wollen. Auch das Geld stellt ein Problem dar: Ein Großteil des Handels besteht aus kulturell eingebettetem Einzelhandel. Investitionen kommen eher von außen.

Dabei sei Wirtschaftsförderung durch die Stadt oft möglich und verfügbar, werde aber wegen fehlender Informationen zu selten abgerufen. Um diesen Problemen entgegenzuwirken, kam während der LabWerkstatt die Idee eines Stadtteilmanagers auf. Das ist kein neues Konzept: In der laufenden Transformation Passings wurde bereits mit einer solchen Stelle gearbeitet, um niedrigschwellige Wissenstransfer zu fördern. Zudem würde ein Ombudsmann in dieser Rolle die oft fehlende Verbindung zwischen dem lokalen Handel und der Stadtverwaltung schließen. Vergleichbar mit

dem Münchner Nachtbürgermeister könnte so eine Interessengemeinschaft Anschluss an Stadtplanungsprozesse finden und ihre eigenen Interessen selbst vertreten.

Freiraum-Patenschaften oder die Belebung der Innenhöfe

Spaziert man durch das Bahnhofsviertel, gibt es unfassbar viel für die Ohren und die Nase zu erleben – so viele Nationalitäten, kulinarische Spezialitäten an jeder Straßenecke. Doch die Farbe Grau dominiert. Die Suche nach begrünten Flächen oder gar einem Baum kann schon eine Weile dauern. Ein Vorschlag, dem entgegenzuwirken und gleichzeitig dem lokalen Handel Hilfe zur Selbsthilfe an die Hand zu geben, sind sogenannte Freiraum-Patenschaften. Die Idee ist simpel: Lokale Händler*innen übernehmen die Verantwortung für öffentliche Begegnungsorte. Das können Sitzgelegenheiten, Parklets oder geöffnete Innenhöfe sein. So steigern die Händler*innen die Sicherheit, Nachhaltigkeit und den Wert des Viertels und werten durch aktive Teilhabe an der Gestaltung des öffentlichen Raums ihre eigenen Möglichkeiten auf.

LabWerkstatt

Wie könnte eine Idee aussehen, für Wandel im Handel im Bahnhofsviertel?

Projektskizze

Händler übernehmen Patenschaften für öffentliche Grünflächen
→ kümmern sich um Öffnungszeiten um ordentlichkeit
→ mehr Sicherheit
→ beeinflusst von Kulturen vor Ort

Was sind die Herausforderungen?
Was für Risiken sehen Sie?
Wo sind Barrieren – in den Köpfen oder real?

Ressourcen zu knapp
Händler haben kein Interesse
Menschen fühlen sich doch nicht sicher
Grünflächen werden nicht wie geplant gepflegt (Patenschaft verfehlt das Ziel)

Vorgeschlagen von
Nina Tattermayr

Wen braucht es für die Umsetzung?

Welche Kompetenzen braucht es? Team?
Händler dafür begeistern, öffentliche Flächen → Stadt, Grünflächen vermehrt schaffen & nutzen → Besitzer:innen / Investor:innen

Wen braucht es an Unterstützern:innen?

Was ist der Mehrwert und für wen?

Händler → können bekannter werden
Menschen → mehr Aufenthaltsmöglichkeiten, Sicherheit
schöne Grünflächen, weil sich jemand darum kümmert

Wie könnten die ersten Schritte aussehen?

Flächen raussuchen (Innenhöfe?) → mit ersten Händlern Patenschaften ausmachen

Was braucht es für die Idee?

Was ist vorhanden?
Was wird noch benötigt?

Öffentliche Flächen → Grünflächen
Teilnehmende Händler:innen
Überzeugte Besitzer:innen der Flächen



3.5.



Das feministische Bahnhofsviertel

Das Stichwort Sicherheit spielt in der Transformation des südlichen Bahnhofsviertels eine zentrale Rolle. Sobald es dunkel ist, sinkt die gefühlte Sicherheit drastisch. Neben Hotels und dem Einzelhandel bietet das Bahnhofsviertel eben auch Rotlicht und Drogenanlaufstellen. Zwar zeigt die Münchner Polizei stets Präsenz, doch der Wunsch nach Law & Order bleibt weiterhin groß. Zudem ist das Bahnhofsviertel nicht so sauber, wie es sein könnte. Hier würden allein ein paar mehr Mülleimer auf der Straße helfen. Immer wieder kam während der LabWerkstatt die sogenannte Broken Glass Theory auf, nach der sichtbare Missstände auf der Straße auch das Verhalten der Menschen im Viertel negativ beeinflussen.

Die Begabung eines Ortes erkennen

Transformationsprozesse sind eng verwoben mit dem Abbau von Ängsten. So startete Michael Ehret von ehret + klein (e+k) in seinen Impuls. Als Projektentwickler ermöglicht e+k beispielsweise auch die Zwischen-nutzung FRANZI in der Schwanthalerstraße 57, in der auch die erste LabWerkstatt stattfand. Um nun als externer Partner zukunfts begleitend und operativ im südlichen Bahnhofsviertel zu handeln, sei es wichtig nicht nur verstanden werden zu wollen, sondern auch aktiv zuzuhören und verstehen zu wollen.

Um das zu gewährleisten sei es ihm in seiner Arbeit enorm wichtig die Begabung von Orten zu erkennen.


WEITERE PROJEKTIDEEN AUS DER LABWERKSTATT

Organisationsplattform für Händler

Eine Organisationsplattform für den Handel kann als Enabler für die Umsetzung transformativer Ideen genutzt werden. Grundsätzlich ist es wichtig, dass Händler*innen direkt an Veränderungsprozessen beteiligt werden. Außerdem können engagierte Händler*innen als Multiplikatoren identifiziert und genutzt werden. Herausforderungen könnten hier vor allem passive Haltungen der Händler*innen und kulturelle Unterschiede sein. Hierfür braucht es explizit Mediator*innen und Moderator*innen, die die Kommunikation zwischen den verschiedenen Gruppen im Bahnhofsviertel unterstützen. Diese Rolle könnte z.B. das südliche Bahnhofsviertel oder „Beauftragte“ der Stadt übernehmen. In einem ersten Schritt sollten wichtige player der Gewerbetreibenden identifiziert und der Austausch über gängige Kommunikationsmedien erprobt werden.

LabWerkstatt


Wie könnte eine Idee aussehen, für Wandel im Handel im Bahnhofsviertel?

Vorgeschlagen von 

Projektskizze

- Digitale Lampen
- „helles machen“
- Hülle um
- Teilleuchte


Wen braucht es für die Umsetzung?

Welche Kompetenzen braucht es? Team? 

Wen braucht es an Unterstützern:innen?



Was ist der Mehrwert und für wen?

Was sind die Herausforderungen?

Was für Risiken sehen Sie? Wo sind Barrieren – in den Köpfen oder real? 

Wie könnten die ersten Schritte aussehen?

Was braucht es für die Idee?


Was ist vorhanden? Was wird noch benötigen?  

In der Sprache der feministischen Stadtplanung stellt das südliche Bahnhofsviertel einen „Angstraum“ da. Im Alltag heißt das für viele Frauen, bewusst Umwege zu gehen, um solche Räume zu umgehen. Um dem entgegenzuwirken, braucht es partizipative Prozesse in der Stadtplanung. Dazu gehört die Nutzung von Werkzeugen wie Sicherheitsaudits, Erkundungsgängen, partizipativer Kartierung und anderer Ansätze, in die Frauen und Mädchen einbezogen sind.

Nur dann sei es möglich auch teilzuhaben an der Transformation und anzuknüpfen an das, was ist. Ohne solche Vorkehrungen würde man mehr disruptiv wirken und durch die Schaffung eines weiteren Fremdkörpers eher verdrängen und Ängste aufbauen. Am Ende sei es der Kunde, der entscheidet, ob und wo er einkauft, und nicht der Stadtentwickler, der ein neues Kaufhaus baut.

LabWerkstatt

Wie könnte eine Idee aussehen, für Wandel im Handel im Bahnhofsviertel?


Vorgeschlagen von 

Projektskizze

ORGANISATIONS-
PLATTFORM
FÜR
HÄNDLER

als enabler für Realisierung von Transformations Ideen!


Wen braucht es für die Umsetzung?

Welche Kompetenzen braucht es? Team? 

Wen braucht es an Unterstützern:innen?

Was ist der Mehrwert und für wen?

Was sind die Herausforderungen?

Was für Risiken sehen Sie? Wo sind Barrieren – in den Köpfen oder real? 

Wie könnten die ersten Schritte aussehen?

Was braucht es für die Idee?

Was ist vorhanden? Was wird noch benötigen?

Handwritten notes:

- aktuelle Eigentümer?
- Mediatoren zwischen allen (kulturellen) Gruppen!
- Moderation (Workshop, Organisation)
- Händler werden im Veränderungsprozess beteiligt, weil sie organisiert sind → Kp für Projektkommunikation + Stadtverwaltung
- Investoren "sichern" ihr Projekt ab → Konflikte vermeiden, was steigen
- Wichtige "Köpfe" identifizieren
- passive Haltung → bereits definiert
- passende Infrastruktur zum Austausch testen (Telefon, email, Vorschau, ...)
- aus der Händler-Community
- Zeit! + Geduld!
- sollen die Ressourcen

Clean Lift

Synergetic City: Mehr Grün, bessere Sitzgelegenheiten, weniger Lärm - die Anforderungen an den öffentlichen Raum sind vielfältig. Doch gerade deshalb verpufft der Ruf nach „mehr Qualität“ oft, weil ein zielgerichteter Fokus fehlt. Die Idee, einen Ausweg aus dieser Misere zu finden, steht im Mittelpunkt der Projektskizze „Clean City“. Gestaltung wird hier nicht als abstraktes Ziel, sondern als konkretes Werkzeug verstanden, das durch den bewussten Einsatz der vielfältigen Gestaltungswirkungen Nutzungen fördert. So hat Grün eine prosoziale Wirkung auf das Spielverhalten von Kindern und eine sorgfältige Gestaltung verhindert „broken-window“-Zyklen. Ebenso reduzieren breitere Wege die Gehgeschwindigkeit, was die Wahrnehmung der Umgebung erhöht und damit den Einzelhandel unterstützt. Erleichtert wird die Umsetzung durch die synergetischen Interessen von Wirtschaft und Öffentlichkeit, herausfordernd sind die Suche nach geeigneten Flächen und die interdisziplinäre Arbeitsweise.

LabWerkstatt

Wie könnte eine Idee aussehen, für Wandel im Handel im Bahnhofsviertel?

Projektskizze

ORGANISATIONS-
PLATTFORM
FAIR
HANDLER

als enabler für Realisierung von Transformation Ideen!

Was sind die Herausforderungen?
Was für Risiken sehen Sie?
Wo sind Barrieren - in den Köpfen oder real?

- passive Haltung → bereits realisiert
- weltweite Unterschiede bzgl. Prozess und Kommunikation

Wie könnten die ersten Schritte aussehen?

- wichtige "Köpfe" identifizieren
- passende Infrastruktur zum Austausch testen (Telefon, email, Workshop, ...)

Was braucht es für die Idee?
Was ist vorhanden?
Was wird noch benötigen?

- Zeit! + "gedulde"
- sollen die Ressourcen

Vorgeschlagen von **DAUER**

aktuelle Eigentümer?

Wen braucht es für die Umsetzung?

Welche Kompetenzen braucht es? Team?

- Mediatoren zwischen allen (kulturellen) Gruppen!
- Moderation (Workshop, Workshops)

Was ist der Mehrwert und für wen?

- Händler werden im Veränderungsprozess begleitet, weil sie organisiert sind → App für Projektentwicklung + Stadt / Verwaltung

Wen braucht es an Unterstützern:innen?

- voran südliches Bahnhofsviertel
- "Beauftragte" von der Stadt - Transformation

- Investoren "sichern" ihr Projekt ab
- ↳ Konflikte vermeiden, was steigen



3.2.

Temporäre Fußgängerzonen

Die Landwehrstraße könnte temporär für ein Jahr als Fußgängerzone genutzt werden. In diesem Zuge würden Bäume und Bänke aufgestellt und damit konsumfreie Zonen geschaffen. Die größte Herausforderung wäre hier vermutlich der Konflikt mit den Anwohner*innen und Gewerbetreibenden, die auf die Parkplätze auf der Straße angewiesen sind. Hier braucht es mutige Politiker, die auf die Menschen vor Ort zugehen und durch gemeinsame Informationsveranstaltungen die Menschen vor Ort ins Gespräch bringen. Erste Schritte könnten aber auch einzelne autofreie Tage sein, um sich schrittweise an die Fußgängerzone heranzutasten.

Ältestenrat / Parlament der Kulturen

Durch einen „Ältestenrat“ oder ein „Parlament der Kulturen“ können Händler*innen und Eigentümer*innen gemeinsam eine Dialog- & Entscheidungsplattform für alle schaffen. Hier muss zunächst der Zugang zu allen relevanten Kulturen/Menschen vor Ort geschaffen werden. Auf dem Weg zu einer umfassenden Plattform könnte zunächst nur ein (teil-)öffentliches Forum geschaffen werden.

LabWerkstatt

Wie könnte eine Idee aussehen, für Wandel im Handel im Bahnhofsviertel?

Projektskizze

Clean City

Durch Gestaltung des öffentlichen Raums Aktivität für bestimmte Nutzungen (z.B. Restaurants). Motivation: Nutzung! Bebauung direkt über Baurecht steuern. Anti-Broken-Window - z.B. Kunst, Kuratieren öffentlicher Raum.

Was sind die Herausforderungen?
Was für Risiken sehen Sie?
Wo sind Barrieren - in den Köpfen oder real?

- sehr ganzheitlicher Ansatz: Hindernisse interdisziplinärer Zusammenarbeit
- Identifizieren der Flächen → nicht jeder mit kann umgesetzt werden
- Interessen von Stadt, Bewohnern, Händlern (Eigentümern) an einer Stelle synergetisieren

Wie könnten die ersten Schritte aussehen?

- Zweiter Schritt nach genereller Idee, für wen und für welche Nutzungen geplant werden soll
- Gespräche mit Eigentümern bzgl. Bereitschaft zur (teilw.) sogar finanziellen Kooperation

Was braucht es für die Idee?
Was ist vorhanden?
Was wird noch benötigen?

- umgestaltete Flächen
- materielle, finanzielle und zeitliche Ressourcen

Wen braucht es für die Umsetzung?

Welche Kompetenzen braucht es? Team?

Kenntnis von Wechselspiel zwischen Umwelt und Verhalten, Denkweisen von Nutzern nachvollziehen, Kenntnisse über Gestaltung des öff. Raums

Was ist der Mehrwert und für wen?
Für "Stadt" → Nutzungen, die der Stadtgesellschaft zugute kommen
Für Händler/Inhaber: Steigerung der Konkurrenzfähigkeit der eigenen Handlungen
Für Anwohner: qualitativ hochwertige Angebote, höheres Sicherheitsempfinden

Wen braucht es an Unterstützern:innen?

Voraussetzungen Stadt, informelle Besprechung mit möglichen Investoren, Kommunikation mit Anwohnern hinsichtlich gewünschter Nutzungen

Vorgeschlagen von **Paul Pfeil** (siehe Foto)



3.3. (siehe Community)

LabWerkstatt

Wie könnte eine Idee aussehen, für Wandel im Handel im Bahnhofsviertel?

Projektskizze

"Ältestenrat" oder Parlament der Kulturen: Händler schaffen Dialog- und Entscheidungsplattform.

* u. Eigentümer:innen

Was sind die Herausforderungen?
Was für Risiken sehen Sie?
Wo sind Barrieren - in den Köpfen oder real?

- Anfang in allen relevanten Kulturen, z.B.
- Vorw. Araber
- Ungleich
- Russen (Polen)
- etc.

Vorgeschlagen von **Uli**

Wen braucht es für die Umsetzung?

Welche Kompetenzen braucht es? Team?

- Bürgerdialog + Kulturkompetenz
- Verbindete aus versch. Kulturen

Was ist der Mehrwert und für wen?

- Partizipation
- Austausch
- mehr pol./wirtsch. Einfluss
- Marketing

Wie könnten die ersten Schritte aussehen?

(Teil-)öffentliches Forum

Wen braucht es an Unterstützern:innen?

- relevante (große?) Händler

Was braucht es für die Idee?
Was ist vorhanden?
Was wird noch benötigen?

Ressourcen (Zeit, Räumlichkeit, Öffentlichkeitsarbeit)
Zugang



3.1

IMPULSGEBER*INNEN

MICHAEL EHRET

Gründer und Beiratsmitglied
ehret+klein

MUNICH NEXT LEVEL QuartierLab Bahnhofsviertel powered by MUCBOOK



„Die DNA der Stadt wird sich weiterentwickeln, aber die Zukunft der Stadt liegt nicht im Filialkonzept. Die Antwort liegt in der Frage, die sich jede Stadt stellen muss: Was muss ich zukünftig können oder bieten, um attraktiv zu bleiben? Als Projektentwickler und Quartiersentwickler ist es unsere Aufgabe entsprechende Bausteine zu realisieren.“



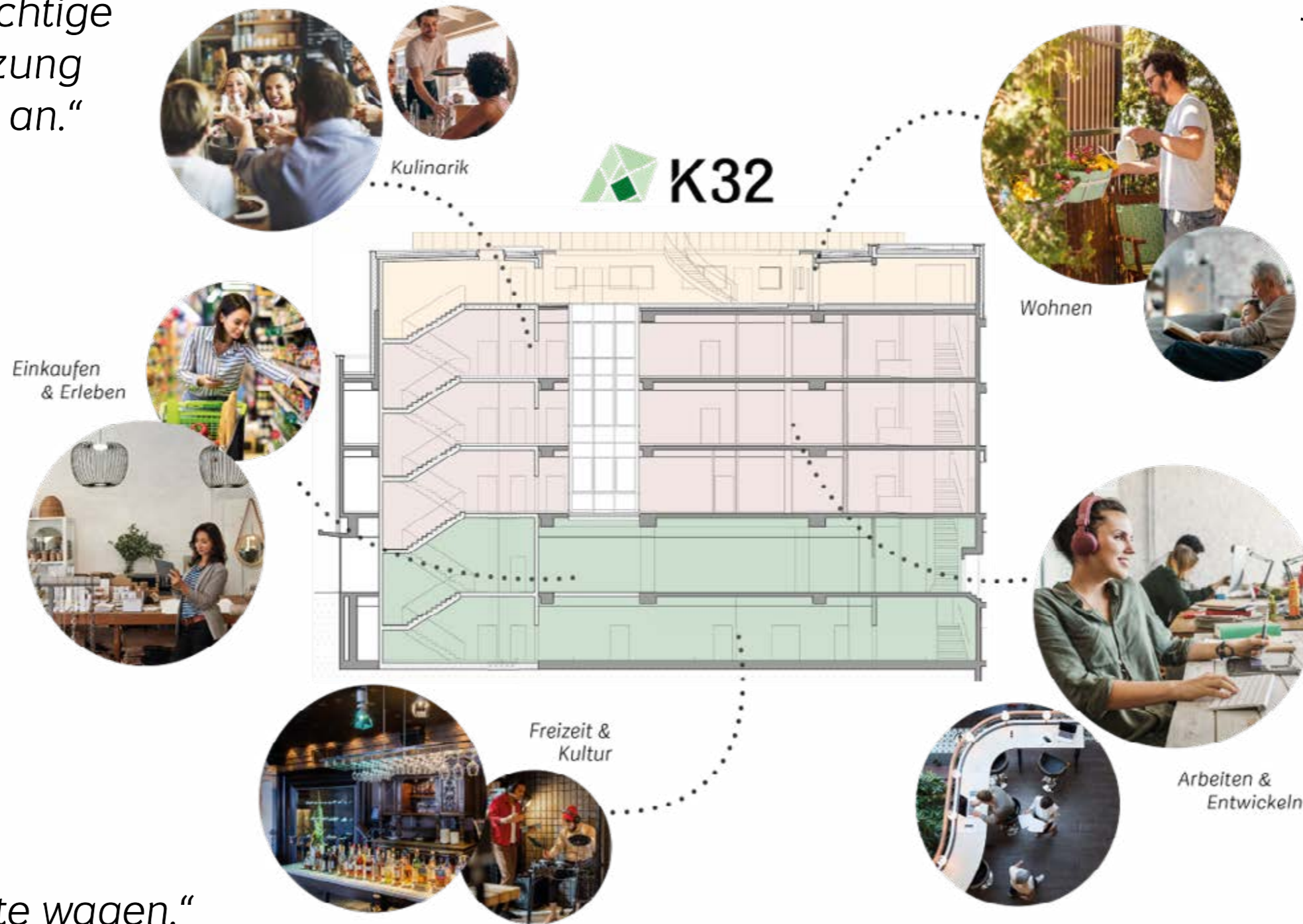
MICHAEL EHRET ist Gründer und im Beirat von ehret+klein, das 2006 als regionaler Projektentwickler startete und sich inzwischen auf mischgenutzte und zukunftsweisende Quartierslösungen in ganz Deutschland fokussiert.

Mit seinen 27 Jahren Development Expertise war er zuletzt als geschäftsführender Gesellschafter in den Geschäftsbereichen Akquisition, Projektentwicklung, Marketing und Kommunikation, Bauherrenvertretung sowie Share- und Stakeholdermanagement bei ehret+klein tätig.

Seine universitäre Laufbahn inkludiert den erfolgreichen Abschluss als Diplom-Bauingenieur, Master of Science in European Construction Management, Immobilienökonom (EBS) sowie das Studium Owner/President Management an der Harvard Business School. Seit 2018 ist Michael Ehret Lehrbeauftragter der Hochschule Karlsruhe und Biberach für Technik und Wirtschaft. Er ist ebenso Mitglied der Royal Institution of Chartered Surveyors (FRICS) und DGNB Consultant.

„Auf die richtige Mischnutzung kommt es an.“

„Wir entwickeln für Bedarfe, die der Kunde noch gar nicht kennt.“



„Experimente wagen.“

„Es gibt keine Blaupause, jeder Standort ist einzigartig. Wir müssen uns mit Bedürfnissen und Begabungen auseinandersetzen. Hier setzen wir auf lokale Akteure und Partner.“

IMPULSGEBER*INNEN

NORMAN SCHAFFER

Ehem. Wissenschaftler fortiss

„Technologie ist kompliziert, aber ein lösbares Problem. Die größere Herausforderung ist das Ökosystem – also die richtigen und willigen Personen und Einrichtungen an einen Tisch zu bekommen, sich auf ein gemeinsames Ziel zu verständigen und somit an einem Strang zu ziehen.“

„Digitale Zwillinge können auch für Einkaufsstrassen ein großes Potenzial bergen; spannend wird es insbesondere, wenn man out of the box digitale Lösungen von Partnern auch für kleine (und nicht nativ-digitale) Unternehmer:innen bereitstellen kann (der klassische Tante-Emma-Laden). Im Projekt K4R haben wir Digitale Zwillinge für Einzelhandelsfilialen prototypisch aufgebaut. Diese Erkenntnisse kann man auf den Kontext der Einkaufsstrasse übertragen, benötigt hierfür aber das eben erwähnte Ökosystem an willigen und relevanten Akteuren – sowohl Umsetzer, als auch Finanzierer und politische „Durchdrücker“.“



„Technologie kann als Übersetzer fungieren; insbesondere im Münchner Bahnhofsviertel ist das relevant.“

NORMAN SCHAFFER war als Wissenschaftler im Kompetenzfeld Requirements Engineering bei fortiss tätig und konzentrierte sich in seiner Forschung auf die Entwicklung praktikabler Ansätze für einen effizienten Umgang mit Anforderungen in frühen, unvorhersehbaren, hochgradig regulierten, datengetriebenen und nutzerzentrierten dominierten Umgebungen. Nach dem erfolgreichen Abschluss seiner Promotion

an der TU München in Kooperation mit fortiss ist er nun bei Capgemini Invent in der Strategieberatung tätig. Er arbeitet weiterhin in München und engagiert sich sowohl im Beruf als auch privat in der Umsetzung strategisch relevanter technologischer Innovationen in Unternehmen, als auch im öffentlichen Bereich für die Umsetzung von Innovationen mit gesellschaftlicher Relevanz.

CLEMENS BAUMGÄRTNER

Referent für Arbeit und Wirtschaft der Landeshauptstadt München

Geboren 1976 in München, Studium der Rechtswissenschaften an der Ludwig-Maximilians-Universität München sowie des Europäischen und internationalen Wirtschaftsrechts (LL.M. EUR.).

Rechtsanwalt in einer Münchner Wirtschaftskanzlei, Mitglied der Christlich Sozialen Union (CSU).

Seit 1. März 2019 Referent beim Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) und damit erster Ansprechpartner für Arbeitsmarkt- und Wirtschaftsakteure bei der Landeshauptstadt München.

Das Referat bündelt die Kompetenzen der Stadt in der Wirtschaftsförderung, der kommunalen Arbeitsmarktpolitik und Qualifizierung, im Tourismusmarketing sowie beim Management von Beteiligungen und städtischen Gesellschaften. Zudem nimmt das RAW Querschnittsaufgaben in der kommunalen Europaarbeit sowie in der kommunalen Entwicklungszusammenarbeit wahr und veranstaltet Feste und Märkte, darunter mit dem Oktoberfest das größte Volksfest der Welt.



„Der Handel stellt seit Jahrzehnten einen der größten Wirtschaftssektoren in Deutschland und damit auch in München dar. Als Wirtschaftsreferent dieser Stadt ist es mir ein wichtiges Anliegen, den stationären Handel auch für die Zukunft zu stärken und im Hinblick auf die vielen aktuellen Herausforderungen und Trends, wie sie durch Digitalisierung und Online-Handel ausgelöst werden, bestmöglich zu unterstützen. Sei es durch die Erhaltung der Erreichbarkeit für weiterhin alle Verkehrsarten, die Förderung des Nutzungsmixes, die Durchführung von städtischen Veranstaltungen und Events oder die Unterstützung der Unternehmen durch Leistungen und Angebote meines Referats. Darüber hinaus stellen wir durch einen regelmäßigen, engen Austausch mit den relevanten Akteuren sicher, dass aktuelle Entwicklungen und Themen miteinander besprochen, abgestimmt sowie bei Bedarf in die Stadtverwaltung hineingetragen werden.“

SABINE ROGG

Director Trends & Strategy Trendbüro

Sabine Rogg ist Director Trends & Strategy beim Trendbüro, einem der ersten Trendforschungsunternehmen im deutschsprachigen Raum.

Es entwickelt Consumer Insights, Innovationsstrategien und Trendreports für Unternehmen und Organisationen aus unterschiedlichen Branchen.

Die Spezialistin für Marketing und Strategie hält regelmäßig Vorträge zu Megatrends, gesellschaftlichem Wandel und dessen Einfluss auf Konsum und Märkte.



Handel der Zukunft in der Innenstadt

Ladenräume zu vermieten, Räumungsverkauf, Geschäftsaufgabe ... In rasanter Geschwindigkeit verändert sich das Bild unserer Innenstädte, die in unseren Köpfen noch so stark vom sprichwörtlich „geschäftigen“ Treiben geprägt sind. Schonungslos zeigt sich hier unser verändertes Einkaufsverhalten: Fast alles, was rein transaktional ist, wird über kurz oder lang online schneller, besser und günstiger zu erwerben sein. Wenn wir das gedanklich akzeptieren, eröffnen sich die Möglichkeitsräume: Die Beziehungsebene zum Beispiel lässt sich nicht im Internet abwickeln. Die Apothekerin etwa, die mir beim Kauf aufmunternd in die Augen schaut, wird in einer digitalisierten Welt mehr denn je gebraucht. Es wird sich eine Zuwendungsindustrie entwickeln, die als Gegenpol zu einem Internet, das noch nicht überall ein freundlicher Ort ist, das zutiefst menschliche Bedürfnis nach Nähe, Verbindlichkeit und Begegnung erfüllt. Resiliente Handelskonzepte der Zukunft werden es schaffen müssen, Orte zu erschaffen, aus denen Menschen leichter herauskommen, als sie hineingekommen sind.

Weiter hilft es stationären Handel als komplementäre Ergänzung zum Onlinegeschäft zu denken: Das multisensuale Erlebnis bleibt eine Offline-Domäne. Mit allen Sinnen begeistern kann der Online-Handel nicht wirklich. Sinn-

liche Aspekte des Einkaufserlebnisses herauszuarbeiten und zu schärfen, sollte eine zentrale Priorität stationärer Innenstadthändler sein. Und so überrascht es nicht, dass immer mehr Digital-First-Brands die Limitierungen des Online-Geschäfts zum Anlass nehmen, um physische Begegnungsstätten zu gestalten, an denen ausführlich erklärt, begeistert und ausprobiert wird.

Also alles halb so wild:

Menschen wollen in Innenstädten zusammenkommen. Vielleicht können wir die Krise des stationären Handels in eine Chance verwandeln, wenn wir jetzt die Bedürfnisse dieser Menschen radikal in den Mittelpunkt stellen, genau dorthin, wo bislang das Verkaufen stand.

MOBILITÄTS- WENDE

... von einer autoreduzierten Stadt, der Verkehrsmittelwahl, Straßenexperimenten und ehrenamtlichem Engagement:

Welche Akteure braucht es, um eine Veränderung hin zu einem autoreduzierten Quartier einzuführen?

Wie kann der Modal Split im südlichen Bahnhofsviertel verbessert werden?

Wie kann man Vorbehalten gegenüber der Mobilitätswende begegnen?

Was für eine Rolle spielen Straßenexperimente bei diesem Thema?

Und wie kann ein dauerhaftes Engagement im und für das südliche Bahnhofsviertel gefördert werden?

WIE SCHAFFEN WIR DAS?

DAS HABEN WIR IM LABMEETING GELERNT

von Florian Kraus

25.10.2022 // Beim QuartierLab von MUNICH NEXT LEVEL & MUCBOOK Magazin, das mit der LabWerkstatt Ende Oktober in der FRANZI – ein MUCBOOK CLUBHAUS in die nächste Runde ging, wurde die Kraft der Synergien deutlich. Das verdanken wir unserem Partner MCube – Munich Cluster for the future of Mobility in Metropolitan Regions mit Oliver May-Beckmann, sowie Anna Kracher & Dominik Nouri von VEOMO und allen kreativen Stadtpionier*innen, die Mobilität neu definieren und zu konkreten Lösungen für eine nachhaltige, zukunftsfähige und lebenswerte Stadt weiterentwickeln.

Es war eine wirklich inspirierende Veranstaltung, in der so viel Motivation und Ideenreichtum lag, dass es schlussendlich ein sehr kurzweiliger und erfrischender Abend war. Neben zwei Impuls-Vorträgen zogen die Teilnehmer*innen durch das Bahnhofsviertel, und immer wieder ging es in die einzelnen Diskussionsrunden zu den vier Themen „Autoreduziertes Quartier“, „Modal Split“, „Straßenexperimente“ und „Engagement“. Hier gehen wir vor allem noch mal auf die Vorträge ein.

Um was ging es konkret?

Der erste Input kam von Kirstin Hegner. Sie ist Managing Director am Digital Hub Mobility der Technische Universität München

Die Vision des Digital Hubs ist klar: „Gemeinsam beschleunigen wir die nachhaltige Mobilität für lebenswerte Räume!“ Dafür setzen sie auf Kollaborationen und den konkreten Austausch mit Bürger*innen – etwa in Pilotprojekten wie dem UMPARKEN Experiment.

Wir gehen dazu einmal kurz zurück ins Jahr 2020. Das Konzept des Bürger-Experiments „UMPARKEN“ ist eigentlich ganz einfach zu verstehen: acht Pkw-besitzende Haushalte aus Schwabing-West haben 2020 ihre Pkws für vier Wochen in einem Parkhaus in Fröttmaning abgestellt. Im Gegenzug wurde ihnen ein Mobilitätsbudget über 300 Euro zur Verfügung gestellt und ein Mobilitätspaket geschnürt, über das sie frei verfügen konnten. Zugleich hat das Projektteam gemeinsam mit ihnen ihre Straße (und ihre Stellplätze) in Schwabing umgenutzt. Sie haben dort die Aufenthaltsqualität erhöht und neue Mobilitätsformen bereitgestellt.

Zusammen mit den Start-up-Partnern moovster und VEOMO wurde außerdem eine Mobilitäts-App kreiert, die es den Teilnehmenden erlaubte, alle verfügbaren Mobilitätsangebote auf einen Blick zu sehen, um so flexibel und bequem von A nach B zu gelangen. Wirklich erstaunlich ist das Ergebnis des Experiments: Drei der acht Haushalte haben ihr Fahrzeug nach Abschluss des Experiments abgeschafft.

Erlebnisse wie diese machen Mut und belegen, dass Bürger*innen ihr Mobilitätsverhalten wirklich überdenken, wenn man sie die Alternativen konkret erfahren lässt oder Anreize schafft.

Die angeschlossene Studie zeigt weiter, dass in München generell ein großes Potenzial zur Autoreduktion gegeben ist. Ein Drittel der Autofahrer*innen gab an, das Auto vor allem an Wochenenden oder für Großeinkäufe zu nutzen. Geeignete Sharing-Angebote könnten hier den Komfort oder die Flexibilität des Privat-Pkws ersetzen. Dass Car-Sharing-Angebote vor allem am Wochenende teurer und schlech-

ter verfügbar sind, ist für viele derzeit noch ein Manko. Hier weiß man also, wie das Angebot attraktiver werden muss.

Zwei weitere wesentliche Erkenntnisse gibt es ferner – so zeigt es Hegner in ihrem Vortrag weiter. Man kann „nicht alle glücklich machen“: Um den öffentlichen Raum – etwa die derzeitigen Parkplätze – konkurrieren verschiedene Interessen. Projekte wie dieses können zu hitzigen Diskussionen und auch zu heftigem Widerstand führen. Ferner können Projekte zur Transformation der Mobilität – dennoch möchte man sagen – nur gemeinsam gelingen. Gerade im Feld der Mobilität müssen Kommunen, Wissenschaft, Bürger*innen, Anbieter*innen und Mobilitätspartner zusammenarbeiten. Nur ein breites Netzwerk schafft die notwendige Schlagkraft für eine schnelle und erfolgreiche Umsetzung.

Über 200 Mobilitätspunkte entstehen in München

Shared Mobility ist allgemein das Schlagwort des Abends. In München werden bis 2026 über 200 sogenannte Mobilitätspunkte entstehen. So hat das der Stadtrat Anfang 2022 beschlossen. Das verspricht Mobilität ohne privaten Pkw. Lastenrad, E-Bike, Scooter oder E-Auto sind Teil dieses Mobilitätsmixes. Alles zentral im Viertel.

Hier kommen auch Partner wie VeloHub ins Spiel. Das Start-up wird kurz vorgestellt. VeloHub ist ein Fahrradstellplatz mit praktischem und sozialem Mehrwert. Bisher gibt es einen Prototyp. Den könnte man als eine Art aufgemotzte Bushaltestelle bezeichnen. Nur eben für Fahrräder. Bike abstellen, aufladen, abholen oder reparieren: geht alles. Und wenn die Sonne scheint, setzt man sich vielleicht noch für ein paar Minuten auf das Dach, das über eine kleine Treppe erreichbar ist. So entsteht ein Mobilitäts-Knoten für Fahrräder im Viertel, der natürlich auch mit Sharing-Angeboten kompatibel sein sollte.

Ein paar spannende Zahlen

Weiter ging es mit ein paar Funfacts durch die Referierenden. Aus der Kategorie „Hätten Sie's gewusst?": Der Raum aller Stellplätze ist in München tatsächlich so groß wie etwa 220 Fußballfelder. Und ein wirklich interessanter lokaler Vergleich folgt: In München muss ein Projektentwickler mindestens 250 Parkplätze schaffen, wenn er ein Büro mit

20.000 Quadratmeter Mietfläche verwirklichen will. In Berlin dagegen müsste dieser Projektentwickler keinen einzigen Parkplatz schaffen. Hier zeigen sich auch die Spielräume in der kommunalen Gesetzgebung. Eher alarmierend ist in dem Kontext dagegen diese Statistik: Schafft man einen Tiefgaragenstellplatz, so werden durchschnittlich ganze sechs Tonnen CO₂ dafür ausgestoßen. Den Bauherren kostet er im Schnitt 40.000 Euro. Kosten, die außerdem umgelegt werden müssen.

Wie Immobilien und Mobilität zusammenhängen

Zuletzt stellte sich Anna Kracher von VEOMO vor. VEOMO entwickelt und realisiert deutschlandweit Mobilitätskonzepte, die den Bedarf an Stellplätzen reduzieren. Bei Bauprojekten etwa. Erst mal eine Zahl, um die Relevanz von Berater*innen wie von VEOMO zu verdeutlichen: Über 80 % aller Wege starten und enden in Gebäuden. Hier sieht Kracher auch einen entscheidenden Hebel in der **MOBILITÄTSWENDE**: Stehen innovative und klimafreundliche Verkehrsmittel direkt am Gebäude bereit, so werden sie genutzt und die Gebäude werden gleichzeitig attraktiver für alle. Leider bringen unsere alten oder derzeitigen Stellplatzsitzungen oft hohe Kosten – für Tiefgaragen etwa – und wenig Flexibilität mit sich. Kracher fordert also „flexible Mobilitätssitzungen für alle Verkehrsmittel“. So müssten Immobilien und Mobilität in Einklang gebracht werden. Namhafte Partner wie Strabag Real Estate, Vonovia oder Allianz Real Estate zählen sich bereits zum Netzwerk von VEOMO. Auf eine Zahl ist Kracher aber besonders stolz: Schon über 1.000 Parkplätze hätten sie in ihren bisherigen Projekten eingespart. Und damit auch über 125 Millionen Euro an Kosten eingespart.

Für das Bahnhofsviertel in München hat sie folgende Visionen und Anregungen: Die Baupflicht von Stellplätzen für Neubauprojekte müsste wegfallen. Dafür sollten Stellplätze in Gebäuden und im öffentlichen Raum auch mal umgenutzt werden – sie sind ein wertvoller öffentlicher Raum. Anwohner*innen und Tourist*innen müsse man bei ihren Bedürfnissen abholen: sie also über alle Mobilitätsmöglichkeiten im Viertel niedrigschwellig informieren. Dafür schlägt er etwa vor, einen Mobility Hub am Bahnhof zu realisieren und – in die Zukunft gedacht – auch Flächen für Drohnen schon mit einzuplanen.

WEITERE PROJEKTIDEEN AUS DER LABWERKSTATT

Temporäre Straßensperrungen

Durch eine temporäre Sperrung der Landwehrstraße für einen Bazar kann das Kleingewerbe vor Ort gestärkt werden. An diesem „Projekt“ sollten nicht nur lokale Händler mitarbeiten, sondern auch Vereine vor Ort sowie der Migrationsrat. Schließlich könnten sowohl das Kleingewerbe als auch die Anwohner von dem Projekt profitieren.

Jeden ersten Samstag oder Freitag im Monat soll in der Goethestraße ein Markt stattfinden. Dabei gibt es Lebensmittelstände vor Ort und mobile Stände. Für die Umsetzung wäre die Unterstützung des Vereins südliches Bahnhofsviertel notwendig, um einen umfassenden Mehrwert für alle Menschen vor Ort zu schaffen. Darüber hinaus kann das Viertel dadurch auch für Außenstehende im positiven Sinne sichtbar gemacht werden. Herausforderungen könnten unter

anderem sein, dass das Projekt nicht gut angenommen wird und der Aufwand relativ hoch sein kann, da zusätzliches Servicepersonal benötigt wird und Schmutz und Unrat erst beseitigt werden müssen. Für die Umsetzung ist es daher notwendig, nicht nur den Verein südliches Bahnhofsviertel, sondern von Anfang an auch die Gewerbetreibenden und Anwohner*innen vor Ort mit ins Boot zu holen, z.B. könnte der erste Markt im Rahmen eines öffentlichen Fastenbrechens während des Ramadan stattfinden.

LabWerkstatt

Titel | Name It
Wie könnte die konkrete Idee | eine Geschichte für die Mobilitätswende im Bahnhofsviertel aussehen?

Umsetzungsort

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)

Projektidee | Geschichte | Frame
Temporäre Sperrung der Landwehrstraße für einen Bazar (Lebensm. Hdl, Valentiner Art)

Wen braucht es für die Umsetzung?
Wer könnte den „Hut aufhaben“? Kulturvereine aus dem Viertel
Wen braucht es im Team und ist hier im Raum?
Wen suchen Sie an konkreten Unterstützern, aus der Politik, Verwaltung oder Bürgerschaft? Migrationsrat

Was ist der Mehrwert und für wen?
Wessen Problem lösen Sie damit? aufeinander helfen
Was haben diese Menschen davon? Verkehrsberuhigung
Umsetzung

Was sind die Herausforderungen?
Was könnte schwierig werden? +
Wie können Sie / Andere diese „auflösen“?

Wie sehen die ersten Schritte aus?
Wann könnten Sie beginnen? →

Was brauchen Sie für die Idee?
Was haben Sie bereits (an Ressourcen ...)? Genehmigungen
Was benötigen Sie? →
Stärkung des Kleingewerbes

Mobilitätswende

LabWerkstatt

Titel | Name It
Wie könnte die konkrete Idee | eine Geschichte für die Mobilitätswende im Bahnhofsviertel aussehen?

Umsetzungsort

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)

Projektidee | Geschichte | Frame
Jeden 1. Samstag im Monat (Freitag) Goethestraße Markt
Planmäßig öffnen mit Lebensmittelständen vor Ort und mobile

Wen braucht es für die Umsetzung?
Wer könnte den „Hut aufhaben“? Südtisches Bahnhofsviertel
Wen braucht es im Team und ist hier im Raum?
Wen suchen Sie an konkreten Unterstützern, aus der Politik, Verwaltung oder Bürgerschaft? Zweck BA 2 dann Stadtpark B&T mit (HOP) - KUR - Betrieb Probe

Was ist der Mehrwert und für wen?
Wessen Problem lösen Sie damit? Community Menschen
Was haben diese Menschen davon? weil sehen was vital → Freie die Stadt

Was sind die Herausforderungen?
Was könnte schwierig werden? Deck
Wie können Sie / Andere diese „auflösen“? nicht angenommen werden
mehr soziale Kontakte

Wie sehen die ersten Schritte aus?
Wann könnten Sie beginnen? beim ersten Mal, Flankens
→ in die Läden gehen
→ mit dem in Stad
→ Hotel

Was brauchen Sie für die Idee?
Was haben Sie bereits (an Ressourcen ...)? Lokale Wirtschaft
Was benötigen Sie? →

Mobilitätswende

Kommunikationskampagne für mehr Bürgerbeteiligung

Es bedarf einer Kommunikationskampagne, um die Menschen vor Ort besser zu informieren und aufzuklären. Mögliche Inhalte wären z.B. Verkehrssicherheit, Lärm und Umweltverschmutzung. Idealerweise wird mit Multiplikatoren und Botschaftern gearbeitet. Auf diese Weise können bereits bestehende Akteure weiter vernetzt werden, es wird Druck auf die Stadt ausgeübt und die Bürger*innen werden für neue Ideen mobilisiert.

LabWerkstatt Titel | Name It

Wie könnte die konkrete Idee | eine Geschichte für die Mobilitätswende im Bahnhofsviertel aussehen?

Projektidee | Geschichte | Frame

wir wollen, dass mehr betroffene Bewohner*innen Anträge stellen, damit Politik sieht, dass sich etwas ändern muss → Kommunikationskampagne
mehr Information & Aufklärung
Verkehrssicherheit, Lärm, Umweltverschmutzung
mit Multiplikatoren & Botschaftern arbeiten

w.gandian@outlook.de

Umsetzungsort

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)

h.g.schaefer@wielit.com

Wen braucht es für die Umsetzung?

Wer könnte den „Hut aufhaben“?
Wen braucht es im Team und ist hier im Raum?

Wen suchen Sie an konkreten Unterstützern, aus der Politik, Verwaltung oder Bürgerschaft?

Investoren vor Ort
Politiker → Ideen umsetzen
Green City e.V. → Vernetzung!

Was ist der Mehrwert und für wen?

Wessen Problem lösen Sie damit?
Was haben diese Menschen davon?

Freiraum, Vertikale o.U.
Kofrat für Stadterneuerung (tr)
Kommunale Forum o.U.
Urbanes Wohnen o.U.
Bund Naturschutz Karlsruhe

Mobilitätswende



LabWerkstatt Titel | Name It

Wie könnte die konkrete Idee | eine Geschichte für die Mobilitätswende im Bahnhofsviertel aussehen?

Projektidee | Geschichte | Frame

- Straßenraum nicht nur für Grün öffnen, sondern auch Farbe, Gerüche und Geschmackserlebnisse setzen durch Wanderbaumallee mit landestypischen / Gemischten Pflanzen, die Farbe bringen
- An jedem Baum Hinweise zur Zubereitung, Historie
- Umsetzung in Hinterhöfen, Parklets, Straßenbegleitrad

Umsetzungsort

Südliches Bahnhofsviertel, über ein oder zwei Straßen aus dehnen

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)

Paul Pfeilschiffer, paulpfeil@t-online.de

Wen braucht es für die Umsetzung?

Wer könnte den „Hut aufhaben“?
Wen braucht es im Team und ist hier im Raum?

Wen suchen Sie an konkreten Unterstützern, aus der Politik, Verwaltung oder Bürgerschaft?

Was ist der Mehrwert und für wen?

Wessen Problem lösen Sie damit?
Was haben diese Menschen davon?

- für Passanten: optische Reize, neue Nutzungsmöglichkeiten
- für Anwohner: Präsentation eigener Kultur, Kühlung, Schalldämmung des Grün
- generell: kulturelle Überbrückung

Was sind die Herausforderungen?



Wie sehen die ersten Schritte aus?

Was brauchen Sie für die Idee?

Mobilitätswende



LabWerkstatt Titel | Name It

Wie könnte die konkrete Idee | eine Geschichte für die Mobilitätswende im Bahnhofsviertel aussehen?

Projektidee | Geschichte | Frame

Shared Space
- Verkehrsberuhigte Bereiche
im der Bhfs
viele (davend)
(in der Schiller-, Goethe- und Landwehrstr.)

Was sind die Herausforderungen?

Was könnte schwierig werden?

Wie können Sie / Andere diese „auflösen“?

Gehen auf der Fahrbahn mit Autos
Parkplätze weg vom Fahrbahnrand in Parkhäuser

Umsetzungsort

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)

Wen braucht es für die Umsetzung?

Wer könnte den „Hut aufhaben“?
Wen braucht es im Team und ist hier im Raum?

Wen suchen Sie an konkreten Unterstützern, aus der Politik, Verwaltung oder Bürgerschaft?

Was ist der Mehrwert und für wen?

Wessen Problem lösen Sie damit?
Was haben diese Menschen davon?

mehr Verkaufsfläche auf dem Gehweg
angenehm zu Fuß zu gehen

Wie sehen die ersten Schritte aus?

Wann könnten Sie beginnen?

Was brauchen Sie für die Idee?

Was haben Sie bereits (an Ressourcen ...)?
Was benötigen Sie?

Ansprache
- Vekem Süd. Bhfsviertel
- Händler
- Parkhausbetreiber
- Politik und Verwaltung

Mobilitätswende



Shared Parking Space

Durch die Umsetzung von Shared Space entsteht ein verkehrsberuhigter Bereich im Bahnhofsviertel und durch die Umnutzung von Parkplätzen mehr Raum für Fußgänger. Dazu bedarf es aber auch der Unterstützung von Politik und Verwaltung, um das Projekt umsetzen zu können.

Pop-up-Gärten

Projekte wie die Wanderbaumallee, die unkompliziert Grün in die Stadt bringen, erfreuen sich großer Beliebtheit. Doch warum sollte es beim reinen Grün bleiben? Gehören nicht auch das Farbenspiel von Blüten und Blättern sowie angenehme Gerüche zu einer Wohlfühlumgebung? Im Bahnhofsviertel verspricht dieser Ansatz besondere Wirkung, da sich hier viele „Probleme“ in Chancen verwandeln. So entsteht durch die Nutzung der zahlreichen Hinterhöfe ein besonders

konzentriertes Sinnesfeuerwerk – der Grundstein für die Idee des Pop-up-Gartens. Zudem erweitert sich das Spektrum möglicher Pflanzenarten durch die städtische Wärmeinsel im Speziellen und den Klimawandel im Allgemeinen. Auch der Austausch zwischen sozialen Gruppen kann gefördert werden, indem Hinweise zur typischen Zubereitung der Pflanzen in den verschiedenen Kulturen angebracht werden oder gemeinsame Kochevents – von der Pflanze direkt auf den Teller – ermöglicht werden.

How-to-Parklets München

Lokale Vereine und Gewerbetreibende (sowie Gastronomie, Hotellerie etc.) vor Ort werden angeregt, Parklets umzugestalten. Dazu erhalten sie eine Anleitung sowie handwerkliche Unterstützung. Hier könnte eine Zusammenarbeit mit FreiRaum-Viertel gUG sinnvoll sein – z.B. Materialreservierung gegen Gebühr.

LabWerkstatt Titel Name It	Umsetzungsort
Wie könnte die konkrete Idee eine Geschichte für die Mobilitätswende im Bahnhofsviertel aussehen?	Vorgeschlagen von (und Mailadresse)
Projektidee Geschichte Frame	Wen braucht es für die Umsetzung?
How to parklet München unter Aktivierung der im Bahnhofsviertel bestehenden Vereine	Wer könnte den „Hut aufhaben“? Wen braucht es im Team und ist hier im Raum? - Material u. Lagerfläche
Was ist der Mehrwert und für wen? Wessen Problem lösen Sie damit? Was haben diese Menschen davon?	Wen suchen Sie an konkreten Unterstützern, aus der Politik, Verwaltung oder Bürgerschaft? - Referate (Mobilität) - Couch FreiRaumViertel - antiepende Unternehmen, Vereine
Was sind die Herausforderungen? Was könnte schwierig werden? Wie können Sie / Andere diese „auflösen“?	Was ist der Mehrwert und für wen? Wessen Problem lösen Sie damit? Was haben diese Menschen davon? - Anwohner: weniger Verkehr - Unternehmen: attraktives Umfeld, Adress-Sichtbarkeit - Politik: CSR-Projekt
Wie sehen die ersten Schritte aus? Wann könnten Sie beginnen?	Was brauchen Sie für die Idee? Was haben Sie bereits (an Ressourcen ...)? Was benötigen Sie?
- Anleitung erstellen - Handwerkliche Umsetzung - Organisatorische Umsetzung (Anträge, Materiallogistik) - Lagerfläche	- Pilotprojekt FreiRaumViertel - Unternehmen, die Arbeit machen
	- Handwerker / Couch von „FreiRaumViertel“ buchbar (gegen Gebühr) - Frühling 2023



Straßenexperiment „9-Tage-autofreies-Bahnhofsviertel“

Im Rahmen eines Straßenexperiments soll das Bahnhofsviertel für 9 Tage für den Autoverkehr (mit Ausnahme der Anwohner) gesperrt werden. Das schafft mehr Platz für Fußgänger und zeigt, welche Chancen das Viertel wirklich hat. Dazu bräuchte es allerdings einen Stadtratsantrag und schließlich eine Mehrheit im Stadtrat.

LabWerkstatt Titel Name It	Umsetzungsort
Wie könnte die konkrete Idee eine Geschichte für die Mobilitätswende im Bahnhofsviertel aussehen?	Vorgeschlagen von (und Mailadresse)
Projektidee Geschichte Frame	Wen braucht es für die Umsetzung?
„9-Tage-Autofreies Bahnhofsviertel“ bzw. alle Autostraßen im Viertel werden (auch) für Fußgänger freigegeben	Wer könnte den „Hut aufhaben“? Wen braucht es im Team und ist hier im Raum? - Stadtratsmehrheit
Was ist der Mehrwert und für wen? Wessen Problem lösen Sie damit? Was haben diese Menschen davon?	Wen suchen Sie an konkreten Unterstützern, aus der Politik, Verwaltung oder Bürgerschaft?
KEINE Bsp. der Stadtratsantrag	Was ist der Mehrwert und für wen? Wessen Problem lösen Sie damit? Was haben diese Menschen davon? - Mehr Platz für Alle! (auch die Autofahrer*innen, die fahren müssen)
Was sind die Herausforderungen? Was könnte schwierig werden? Wie können Sie / Andere diese „auflösen“?	Was brauchen Sie für die Idee? Was haben Sie bereits (an Ressourcen ...)? Was benötigen Sie?
CSU / FDP Politik in München	Was sind die Herausforderungen? Was könnte schwierig werden? Wie können Sie / Andere diese „auflösen“? - Stadtratsantrag / Beside sachsenantrag
	Was brauchen Sie für die Idee? Was haben Sie bereits (an Ressourcen ...)? Was benötigen Sie? - Antrag + Genehmigung - Neue Kasse Stühle + Tische



IMPULSGEBER*INNEN

DOMINIK NOURI

Managing Director & Owner VEOMO
Mobility GmbH

„Jahrzehntelang hat eine autogerechte Kultur die Stadtplanung und unsere tägliche Mobilität geprägt. Doch um die Mobilität an den tatsächlichen Bedürfnissen der Bürger auszurichten, brauchen wir eine bessere Verteilung des Raums mit einem kooperativen und serviceorientierten Mobilitätsökosystem.“



DOMINIK NOURI (B.Eng. Wirtschaftsingenieurwesen) entwickelte bereits vor über 10 Jahren ein digitales Ridesharing System für Städte. Mit seinen Erfahrungen im Bereich New Mobility wechselte er in die Fahrzeugstrategie bei der BMW Group und konzipierte dort ein digitales Incentivierungssystem für den weltweit größten Carsharing Dienst DriveNow. Dabei erkannte er das enorme Potenzial von multimodalen Mobilitätsangeboten in Gebäuden. Mit der Mission,

neue Mobilitätslösungen transparent und einfacher zugänglich zu machen, gründete er in 2018 gemeinsam mit seinem Geschäftspartner Stefan Rademacher die Veomo Mobility GmbH.

IMPULSGEBER*INNEN

KIRSTIN HEGNER

Managing Director Digital Hub Mobility

„Im Digital Hub Mobility bringen wir die verschiedenen Akteure der Mobilität zusammen, denn das Gesamtsystem ist so komplex, dass keiner allein wirklich etwas verändern kann.“

„Die Verkehrsfläche in unseren Städten muss neu aufgeteilt werden zugunsten von aktiver Mobilität und neuen On-Demand-Lösungen, um dem wachsenden Mobilitätsbedürfnis der Menschen gerecht zu werden und unsere Städte lebenswerter zu gestalten.“

„Mein Ziel für München: ein Drittel weniger Autos und mehr Mobilitätsalternativen für alle! Das geht nur, wenn wir gemeinsam neue Wege gehen und viele neue Ideen erproben.“

KIRSTIN HEGNER leitet seit 2017 den Digital Hub Mobility an der UnternehmerTUM in München. Im Digital Hub Mobility bringt sie Unternehmen, Start-ups, Städte und Bürgerinnen und Bürger zusammen, um gemeinsam an den komplexen Herausforderungen einer nachhaltigen Mobilität zu arbeiten. Dabei werden im kollaborativen Innovationsformat "citizen mobility" prototypische Lösungen entwickelt und unter realen Bedingungen getestet.



Der "Hiltensperger Park"





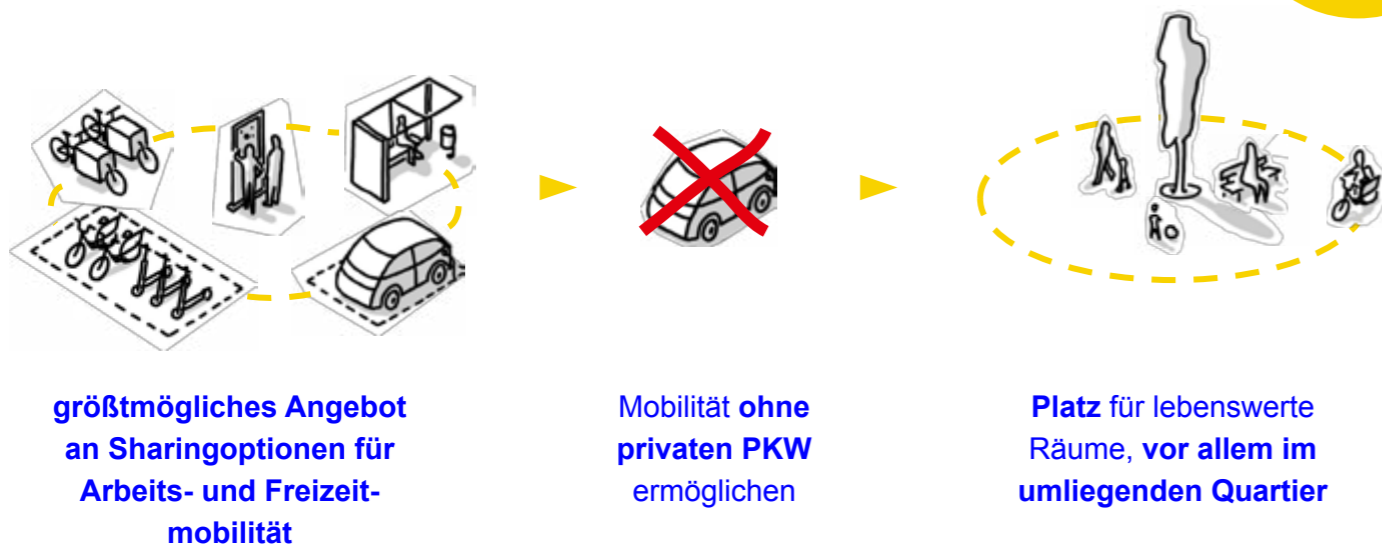
PKW-Abhängigkeitstypen in München



UnternehmerTUM Digital Hub Mobility



Der Hauptbahnhof als größter Mobilitätspunkt Münchens



19 Unternehmertum Digital Hub Mobility



Die 4 wichtigsten Erkenntnisse aus dem UMPARKEN Experiment auf einen Blick.

- #1 Großes Potential zur Autoreduktion**
 Ein Drittel der Münchener Autofahrerinnen und Autofahrer nutzen ihr Privatfahrzeug hauptsächlich am Wochenende und für seltene Großinkäufe. Im Alltag sind sie nicht vom privaten Auto abhängig, nutzen häufig das private Fahrrad oder den öffentlichen Nahverkehr. Diese wenig genutzten Fahrzeuge verstärken den hohen Parkdruck in dicht besiedelten Gebieten. Höhere Preise für innerstädtische Parkflächen würden dazu beitragen, die Nutzung von Alternativen zum Privatauto zu attraktivieren. Die hohe Zufriedenheit unserer leihnehmenden Haushalte sollte städtischen Entscheidungsträgern Mut machen, neue Wege zu gehen und ähnliche Experimente breiter auszurollen.
- #2 Bessere Wochenendangebote**
 Fehlende Flexibilität und Komfort sind insbesondere für Tagesausflüge an Wochenenden ein Problem und für viele der Grund, warum sie ihr privates Fahrzeug nicht abgeben würden. Zudem schränkt die geringere Verfügbarkeit von Sharing-Fahrzeugen am Wochenende die Ungebundenheit weiter ein und die situativ hohen Kosten machen Car-Sharing aktuell nur für Wenige zu einer echten Alternative gegenüber dem Privatfahrzeug. Bessere und innovative Wochenendangebote könnten eine wichtige Lücke im Angebot schließen und zu einer Reduktion des Autobesitzes in Städten beitragen.
- #3 Du kannst nicht alle glücklich machen**
 Insbesondere bei der Transformation von öffentlichem Raum konkurrieren die Interessen unterschiedlicher Nutzergruppen. Dies kann zu hitzigen Diskussionen und heftigem Widerstand gegen das Projekt führen. Hier ist es besonders wichtig Möglichkeiten zum Austausch zu bieten und Ängste und Sorgen von kritischen Anwohnerinnen und Anwohnern offen zu diskutieren, z.B. in Form eines Bürgerdialogs.
- #4 Es geht nur gemeinsam**
 Das Konzept UMPARKEN wurde gemeinsam mit Partnern aus der Wirtschaft, Wissenschaft, der städtischen Verwaltung und zahlreichen Mobilitätspartnern entwickelt. Dieses breite Netzwerk ermöglichte die notwendige Schlagkraft für eine schnelle und erfolgreiche Umsetzung. Insbesondere junge Unternehmen können mit innovativen Lösungen einen besonderen Mehrwert liefern. UMPARKEN kann eine gute Plattform darstellen, um unkompliziert und realitätsnah Lösungen zu testen und weiterzuentwickeln.

14 Unternehmertum Digital Hub Mobility



ELENA SCHIRNDING DE ALMEIDA

Architektin und Stadtplanerin, Forschung und Lehre an der TUM, Bauverwaltungskennerin (ehem. Abteilungsleiterin staatlicher Hochbau)



„Keine Fehler machen zu wollen, ist ein großer Fehler!“

„Der Klimawandel zwingt uns zu einem neuen Tempo, das sich mit gängigen, auf Absicherung angelegten Planungsprozessen nicht mehr vereinbaren lässt.“

„Die Planungs- und Bauverwaltungen benötigen eine positive Fehlerkultur und eine gewisse Kreativität, um mit Menschenverstand Spielräume auszunutzen und schnell zu agieren. Es braucht politisches Backup und den Willen der Verwaltungen, Verantwortung zu übernehmen, damit die Mobilitätswende gelingen kann.“

„Anstelle klassischer linearer Planungsprozesse helfen Design-Thinking Methoden, um auch im öffentlichen Raum etwas auszuprobieren, zu optimieren und Fehler ohne nennenswerte zeitliche und wirtschaftliche Verluste korrigieren zu können.“

„Im Public Planning Lab an der TUM versuchen wir, die zukünftigen Führungskräfte der Bauverwaltungen dafür zu sensibilisieren, dass jede und jeder einzelne Einfluss hat und einen entscheidenden Unterschied machen kann.“

OLIVER MAY-BECKMANN

Managing Director MCube – Munich
Cluster for the Future of Mobility



„Mobilität ist ein Schlüssel für Wohlstand, Lebensqualität und Nachhaltigkeit. Für die gesamte Gesellschaft, für die Metropolregion genauso wie für das Bahnhofsviertel in München.“

*Zugleich werden die Herausforderungen unseres Mobilitätsverhaltens aber immer deutlicher. Wie können nun technische und soziale Innovationen dabei helfen, dieses Dilemma zu lösen? Wir – MCube, der Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen –, ein aus der Technischen Universität München heraus gegründeter sogenannter Zukunftscluster mit über 50 Partner*innen aus Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft, entwickeln und testen genau für diese Fragen im Verbund innovative und wirklich wirksame Lösungen. Aus der Wissenschaft kommend, unideologisch, unparteiisch – und nicht im Kulturkampf verloren wie jede einzelne politische Mobilitätsdebatte in Deutschland.*

*Aber welche Lösungen braucht es denn nun? Welchen „Moon-Shot“ und gesamtgesellschaftlichen Kraftakt benötigt es denn, um die Mobilitätswende in München wirklich umzusetzen? Dazu habe ich ausnahmsweise mal nicht unsere führenden Wissenschaftler*innen kontaktiert, sondern die allwissende AI von ChatGPT. Spoiler: Die Antworten ähneln sich sehr. Aber vielleicht wird auf die AI ja künftig mehr gehört als auf uns:*



Hi 🙋 - Hand auf's Herz: Was braucht es in München, um die Mobilitätswende wirklich bis 2030 umzusetzen?



Hallo! Um die Mobilitätswende in München bis 2030 umzusetzen, sind eine Vielzahl von Maßnahmen und Investitionen erforderlich. Hier sind einige mögliche Punkte:



1. **Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs:** Ein effizientes öffentliches Verkehrsnetz ist der Schlüssel zur Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsalternativen. Dies umfasst den Ausbau von Bus- und Bahnverbindungen, die Verbesserung von Frequenz und Zuverlässigkeit sowie die Schaffung von Schnellbahn- und Tramverbindungen.
2. **Förderung von Fahrrad- und Fußgängerverkehr:** Eine Verbesserung der Infrastruktur für Fahrrad- und Fußgängerverkehr ist unerlässlich, um die Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu fördern. Dazu gehört der Ausbau von Fahrradwegen, die Schaffung von Fußgängerzonen und die Einrichtung von Fahrradstraßen.
3. **Förderung von Elektrofahrzeugen:** Die Förderung von Elektrofahrzeugen ist ein wichtiger Schritt, um den CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Dazu gehören der Ausbau von Ladeinfrastruktur und die Förderung von Elektrofahrzeugen durch steuerliche Anreize.
4. **Erhöhung der Parkgebühren:** Eine Erhöhung der Parkgebühren kann dazu beitragen, den Autoverkehr in der Stadt zu reduzieren und gleichzeitig Einnahmen für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu generieren.
5. **Einführung von Umweltzonen:** Die Einführung von Umweltzonen, in denen nur Fahrzeuge mit niedrigem CO₂-Ausstoß fahren dürfen, kann dazu beitragen, die Luftqualität in der Stadt zu verbessern.
6. **Förderung von Carsharing und Mitfahrgelegenheiten:** Die Förderung von Carsharing- und Mitfahrgelegenheitsdiensten kann dazu beitragen, den Verkehr in der Stadt zu reduzieren und gleichzeitig den Zugang zu umweltfreundlichen Verkehrsalternativen zu verbessern.

Diese Maßnahmen sind nur einige von vielen, die ergriffen werden können, um die Mobilitätswende in München bis 2030 umzusetzen. Es wird jedoch eine umfassende und koordinierte Strategie benötigt, um sicherzustellen, dass die Stadt ihre ehrgeizigen Ziele erreichen kann.

JAN KAMENSKY
VISUAL UTOPIAS



NEUES WOHNEN UND ARBEITEN

... von bezahlbarem Wohnraum, Vielfalt als wichtiger Aspekt für Entwicklung, Aufenthaltsqualität und der 15-Minuten Stadt:

Wer wohnt hier heute und für wen ist das südliche Bahnhofsviertel attraktiv?

Wohin sollte sich das Angebot an Wohnraum zukünftig entwickeln und wie kann Gentrifizierung vermieden werden?

Welche Art der Vielfalt braucht es und welche Forderungen ergeben sich daraus für Stadtplaner*innen und die verschiedenen Akteure?

Welche Arbeitswelten entstehen im Bahnhofsviertel und warum wollen gerade alle hierhin?

EINE PLANREIFE UTOPIE!

SO WAR'S BEI UNSERER DRITTEN LABWERKSTATT

von Florian Kraus

29.11.2022 // Bezahlbarer Wohnraum, bunte Gassen, sichere Fahrradwege, grünere Straßen, gemischte Quartiere und Milieuschutz. Die Liste der Wünsche für das südliche Bahnhofsviertel war lang, als am 29.11. ein paar Dutzend Teilnehmer*innen zur dritten Runde der MUNICH NEXT LEVEL LabWerkstatt zusammenkamen. Unter dem Motto **NEUES WOHNEN UND ARBEITEN** wurden an diesem Abend realisierbare Hoffnungen und Ideen für die Zukunft eines lebenswerten Viertels skizziert. Wir stellen drei Ideen vor!

Kaum eine Gegend in München ist derzeit so sehr im Wandel begriffen wie das südliche Bahnhofsviertel. Bei einem Wohnanteil von nur 23% aller Immobilien, lebt der Stadtteil vor allem von Hotellerie, Einzelhandel, und Büronutzungen. Flinkes Gewusel, enger Autoverkehr und exotische Düfte begegnen den Passant*innen hier. Die Menschen sind stetig unterwegs – alle haben es eilig.

Status Quo

Noch lebt hier trotz zentraler Lage keine arrivierte Mittelschicht – eher Arbeiter*innen aus dem Service-Bereich und aus den Betrieben ringsherum. Etwa Menschen, die gerade erst hier angekommen in Deutschland und München. Das bekräftigt ein ansässiger Teilnehmer in der Munich Next Level-Runde, der erzählt, dass es viele aus dem Viertel wegziehe, nachdem sie etwas Fuß gefasst hätten in der Stadt oder nachdem sie wirtschaftlichen Erfolg verzeichnen könnten. Die Gegend genießt allgemein wenig Prestige. Trotz der zentralen Lage gibt es hier noch relativ günstige Mieten für Gewerbe und Wohnen. Ein Umstand, der sich in Zukunft – Stichwort Gentrifizierung – ändern könnte.

Für ihre Multikulti-Atmosphäre werden die Straßenzüge geschätzt. Der familiengeführte türkische Supermarkt Verdi ist beispielsweise längst eine Institution, die über das Viertel hinaus strahlt. Gleichzeitig gibt es Schattenseiten wie eine oft sichtbare Drogenszene rund um den Hauptbahnhof und immer wieder Kriminalität und Gewalt. An tristen Spätherbsttagen wirken die vielbefahrenen Straßenzüge vielleicht noch ein bisschen grauer, als sie tatsächlich sind. Kaum ein Baum ist in Sicht.

Neues Wohnen und Arbeiten

Was ist erhaltenswert, was sollte sich ändern? Wer sollte darüber entscheiden und welche Hebel sind wirkmächtig? Wie stark werden die Preise steigen? Diese Fragen kamen schnell im Publikum auf. Die Anliegen und Ideen der Teilnehmer*innen sind dann auch – wie oben angedeutet – recht divers und reichen von sehr konkret bis utopisch schön.

Den Horizont, vor dem sie besprochen werden, bilden unter anderem die vielen Bauprojekte, die in den nächsten Jahren starten und das Viertel und seine Umgebung entscheidend verändern könnten. Google kommt, Apple kommt – beide im erweiterten Umfeld des Viertels. Das „Elementum“, geplant von den Star-Architekt*innen Herzog & de Meuron – ist aber das wahrscheinlich größte Bauprojekt hier mit einem Ensemble aus über 67.000 Quadratmetern an Geschäfts- und Gastronomieflächen. Münchens höchste Laufstrecke – auf dem Dach des Gebäudes – inklusive. Hier werden teure Büros angesiedelt – zugleich wird der begrünte Innenhof des riesigen Bürokomplexes für alle Menschen zugänglich sein. Das korrespondiert mit den Wünschen, Innenhöfe zu öffnen und zu be-

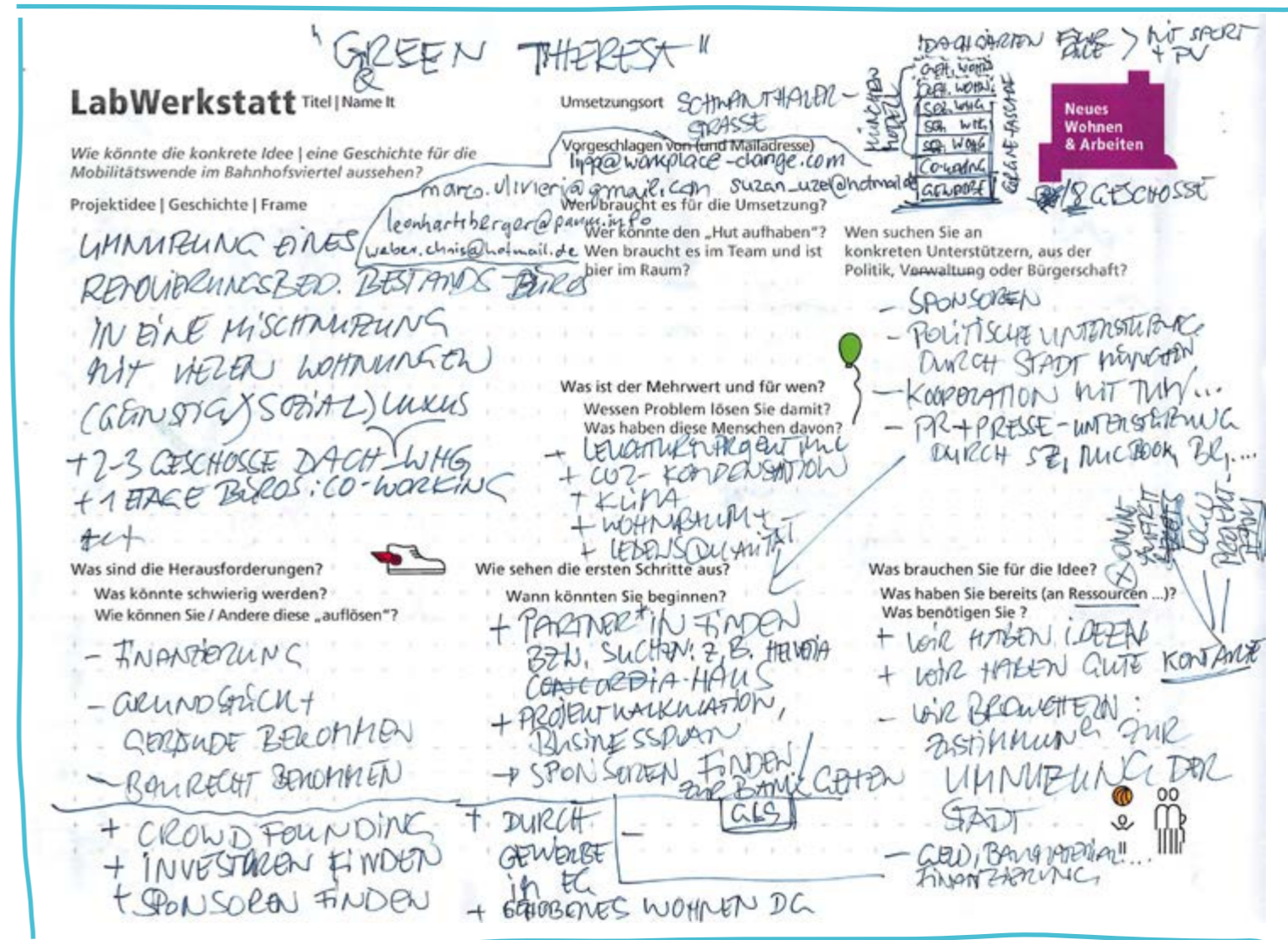
grünen, wie sie auch in unserer LabWerkstatt formuliert werden.

Eine planreife Utopie: Die Green Theresa

In kleineren Gruppen sollten bei unserer LabWerkstatt dann aus den großen Fragen und Bedürfnissen konkrete Projekte abgeleitet und konzipiert werden. Eine Idee aus den Gruppenarbeiten kann die Besucher*innen besonders faszinieren. Sie firmiert unter dem Namen „Green Theresa“, ist sehr facettenreich, aber eigentlich doch schnell erklärt: Aus einem renovierungsbedürftigen Bürogebäude in der Schwantalerstraße soll ein inklusives Wohn-, Bildungs- und Arbeitshaus entstehen. Unten Gewerbe, darüber Co-Working, oben Wohnen – so der grundsätzliche

Aufbau. Durch eine Mischung aus Sozialwohnungen, günstigem Wohnraum und exklusiven Dachgeschoss-Apartments soll das Bauvorhaben auch für Investor*innen interessant sein, die sich beteiligen können. Gleichzeitig sollen die Bedürfnisse für das Viertel (mehr Wohnraum, günstigerer Wohnraum) mit berücksichtigt werden.

Bei alledem werden Themen wie CO₂-Kompensation, solare Stromerzeugung und Urban Gardening mitgedacht. Klingt ein bisschen wie eine eierlegende Wollmilchsau, die man bauen will. Aber wieso eigentlich nicht? Dafür braucht es starke Unterstützer*innen, die man im Stadtrat, durch Investor*innen, Sponsoren und Kooperationen sucht. Zuletzt müssen auch die städtischen Referate für die Umnutzung der Immobilie gewonnen werden – ein ganz wichtiger Punkt!



Wir sind gespannt, wie sich die Idee weiterentwickelt. Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk – Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München – hatte schon im Vorfeld der Veranstaltung eine progressive Idee, wie man einen Nutzungs-Mix aus Wohnen und Arbeiten im Viertel politisch vorantreiben könnte:

„Ich schlage für das Bahnhofsquartier eine ‚Stadtgestaltungsaktie‘ vor. Jedes neue Gewerbeprojekt gibt 1/3 für Wohnen ab und jedes Wohnprojekt – zur Belegung des Erdgeschosses – 1/3 für Gewerbe. Ein gestaltungs- und gemeinwohlorientierter Nutzungsmix durch ‚Baurechts-Sharing‘.“

Schutz für ansässiges Gewerbe: Wie wär's mit einer „Gewerbe-SoBon“?

Da der Filialisierungsgrad weltweit in den Innenstädten voranschreitet – Starbucks und McDonald's an jeder Ecke – suchen Stadtplaner*innen seit Längerem nach effektiven Mitteln dagegen. Austauschbare Quartiere gelten auch vielen Projektentwicklern als wenig erstrebenswert.

Eine Idee, die mit Blick auf den Bestand an inhabergeführten Läden und Gewerbe im Bahnhofsviertel aufkommt, ist die einer sogenannte „Gewerbe-SoBon“. Kurz zur Erklärung: Die „Sozialgerechte Bodennutzung“ (kurz SoBon) ist eine städtische Verordnung, die Bauträger verpflichtet, einen gewissen Prozentsatz für Sozialwohnungen vorzuhalten, wenn durch ein Bauprojekt eine Bodenwertsteigerung zu erwarten ist. Diese preisreduzierten Flächen müssen dann für mindestens 40 Jahre so im Bestand bleiben. Die Idee aus der LabWerkstatt: Dieses Prinzip könnte man auch aufs Gewerbe übertragen. Ein – aus betriebswirtschaftlicher Sicht – saurer Apfel, in den man also vielleicht beißen müsste: lokale Unternehmen, Manufakturen oder soziale Einrichtungen in die Ladenzeilen in den Erdgeschossen lassen oder sie dahin bringen – auch wenn sie teils weniger zahlungskräftig sind als andere Marktteilnehmer. Eine solche Vergabe könnte die Identität und die Lebensqualität im Viertel stärken, finden einige. Alteingesessene oder spezialisierte Gewerbe könnte es vor Verdrängung schützen.

Neues Arbeiten: Lass uns „Co-Werken“ ...

Grün, bunt, lebendig, bezahlbar, unverwechselbar. So stellen sich die Teilnehmer*innen der LabWerkstatt das südliche Bahnhofsviertel vor. Und bestenfalls kurze Wege von A nach B – Stichwort „15-Minuten-Stadt“. Von losen Ideen bis zu konkreten Projekten

wurde in drei kleineren Arbeitsgruppen vieles diskutiert. Eric Treske (von interestik) und Anja von Klitzing-Bantzhauff (von the goodpoint) bündeln die Impulse der LabWerkstatt immer wieder und ermuntern zum kreativen Austausch unter den Teilnehmenden.

Zuletzt auch noch spannend zum Thema „Neues Arbeiten“: Dennis Maulbetsch erzählt in einer kurzen Lab-Pause von Co-Werken, ein kollaborativer Arbeitsplatz für (selbstständige) Handwerker*innen, den er vor einigen Monaten mit zwei Partnern gegründet hat. Die Idee: Betriebsmittel als Betreiber bereitstellen und durch eine Community gemeinsam nutzen. Im Westend ist gerade ihr erster Standort im KICKOFF – ein MUCBOOK CLUBHAUS gestartet, wo sich alles um den Werkstoff Holz dreht. Weitere Standorte für andere Werkstoffe wie Keramik & Glas, Metall & Goldschmiede, Textil & Siebdruck sind geplant. Vielleicht

ja im Bahnhofsviertel? Für die richtige Stärkung zur Mittagszeit wäre durch die unzähligen Imbisse vor Ort jedenfalls gesorgt!

WEITERE PROJEKTIDEEN AUS DER LABWERKSTATT

Gemischt genutzte Gebäude

Durch eine Vorgabe für mehr gemischt genutzte Gebäude bei Neubauten kann ein Mehr an gefördertem Wohnraum geschaffen werden. Für die Umsetzung ist die Unterstützung des Stadtplanungsamtes und des Stadtrates notwendig.

Auch Bestandsgebäude sollten für unterschiedliche Nutzungen freigegeben werden, beispielsweise das ehemalige Galeria Kaufhof. So könnten z.B. Kunsthandwerker die Schaufenster nutzen oder die Fläche für andere Experimente freigegeben werden.

LabWerkstatt Titel | Name It

Wie könnte die konkrete Idee | eine Geschichte für die Mobilitätswende im Bahnhofsviertel aussehen?

Projektidee | Geschichte | Frame

Was sind die Herausforderungen?
Was könnte schwierig werden?
Wie können Sie / Andere diese „auflösen“?

Umsetzungsort


Vorgeschlagen von (und Mailadresse)

Wen braucht es für die Umsetzung?
Wer könnte den „Hut aufhaben“?
Wen braucht es im Team und ist hier im Raum?
Wen suchen Sie an konkreten Unterstützern, aus der Politik, Verwaltung oder Bürgerschaft?

Was ist der Mehrwert und für wen?
Wessen Problem lösen Sie damit?
Was haben diese Menschen davon?

Wie sehen die ersten Schritte aus?
Wann könnten Sie beginnen?

Was brauchen Sie für die Idee?
Was haben Sie bereits (an Ressourcen ...)?
Was benötigen Sie ?



Gemischt genutzte Gebäude bei Neubauten als Vorgabe

> Mehr Wohnraum geförderter

Änderung des Bebauungsplans "Sektorales B-Plan"

SoBon für Gewerbe

Planungsreferat

Stadtrat

> bezahlbarer Wohnraum

> mehr Wohnraum im Viertel (wenn gewünscht)

Transparenz und Teilhabe

Es ist wichtig, die Anwohner*innen und das lokale Gewerbe bei allen Veränderungen mitzunehmen. Dies nicht nur, um das Fachwissen zu nutzen, sondern auch, um mehr Akzeptanz für die Veränderungsprozesse zu schaffen. Eventuell könnte hier mit einer Aufwandsentschädigung gearbeitet werden, um die Teilnahme attraktiver zu machen.

LabWerkstatt Titel | Name It

Umsetzungsort

Wie könnte die konkrete Idee | eine Geschichte für die Mobilitätswende im Bahnhofsviertel aussehen?

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)

Projektidee | Geschichte | Frame

Wen braucht es für die Umsetzung?

Wer könnte den „Hut aufhaben“? Wen braucht es im Team und ist hier im Raum?

Wen suchen Sie an konkreten Unterstützern, aus der Politik, Verwaltung oder Bürgerschaft?

Was ist der Mehrwert und für wen? Wessen Problem lösen Sie damit? Was haben diese Menschen davon?

Was sind die Herausforderungen? Was könnte schwierig werden? Wie können Sie / Andere diese „auflösen“?

Wie sehen die ersten Schritte aus? Wann könnten Sie beginnen?

Was brauchen Sie für die Idee? Was haben Sie bereits (an Ressourcen ...)? Was benötigen Sie?

Neues Wohnen & Arbeiten

Anwohner / lokales Gewerbe in Veränderung mitnehmen
> als Experten
> um Akzeptanz zu schaffen

z.B. in Verkehrsberuhigungsprojekten

Unbezahlt Zeit investieren
> Aufwandsentschädigung

Kaufkräftige Kundschaft ins Viertel holen

Payback

Man sollte den Investoren etwas „zurückgeben“, wenn diese soziale Nutzungen in ihre Projekte mit einplanen. Beispielsweise könnte hier ein Stockwerk höher gebaut werden dürfen.

LabWerkstatt Titel | Name It

Umsetzungsort

Wie könnte die konkrete Idee | eine Geschichte für die Mobilitätswende im Bahnhofsviertel aussehen?

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)

Projektidee | Geschichte | Frame

Wen braucht es für die Umsetzung?

Wer könnte den „Hut aufhaben“? Wen braucht es im Team und ist hier im Raum?

Wen suchen Sie an konkreten Unterstützern, aus der Politik, Verwaltung oder Bürgerschaft?

Was ist der Mehrwert und für wen? Wessen Problem lösen Sie damit? Was haben diese Menschen davon?

Was sind die Herausforderungen? Was könnte schwierig werden? Wie können Sie / Andere diese „auflösen“?

Wie sehen die ersten Schritte aus? Wann könnten Sie beginnen?

Was brauchen Sie für die Idee? Was haben Sie bereits (an Ressourcen ...)? Was benötigen Sie?

Baumwuchsmehrang

2 Stockwerke mehr

Neues Wohnen & Arbeiten

Investoren umwickeln
Was brauchen Investoren, um qualitativ, gutem und grünem Wohnraum (in der Mischung zu schaffen)

Tools Katalog

Stadtplanung
LBK -> Politik
(haben die Stadt)
Lokalteam kammer
Position

StadtHörcke - Gestaltungskonzepte
wei in dort für Gemein

IMPULSGEBER*INNEN

CHRISTIANE MÜLLER

Architektin und Koordinatorin Cluster Sustainable Real Estate

„Die Städte von heute stehen vor vielen Herausforderungen, insbesondere den so genannten ‚4-D-Herausforderungen‘, welche die Notwendigkeit der Dekarbonisierung, das Voranschreiten der Digitalisierung, die alternde Bevölkerung (Demografie) und die in den letzten Jahren partiell einsetzende Deglobalisierung.“



© Tanja Kernweiss

© Adrian Keidel

CHRISTIANE MÜLLER ist wissenschaftliche Mitarbeiterin und Doktorandin am Lehrstuhl für Raumentwicklung an der Technischen Universität München, wo sie ihren Master in Architektur mit Auszeichnung abgeschlossen hat. Ihre Dissertation befasst sich mit der räumlichen Entwicklung von wissensintensiven Firmenstandorten und der Entwicklung des städtischen Raums im Kontext von Arbeitswelten. Daneben

ist sie Koordinatorin des Cluster Sustainable Real Estate (CSRE) an der TUM, einer interdisziplinären Wissensplattform an der Schnittstelle zwischen Forschung und Praxis für nachhaltiges Immobilienwesen. Zuvor studierte sie an der Università della Svizzera Italiana in Mendrisio und arbeitete in verschiedenen Schweizer Architekturbüros sowie als Projektarchitektin im Büro STUDIO | STADT | REGION.

IMPULSGEBER*INNEN

JOHANNES MOSER

Chair of Urban Development TU München

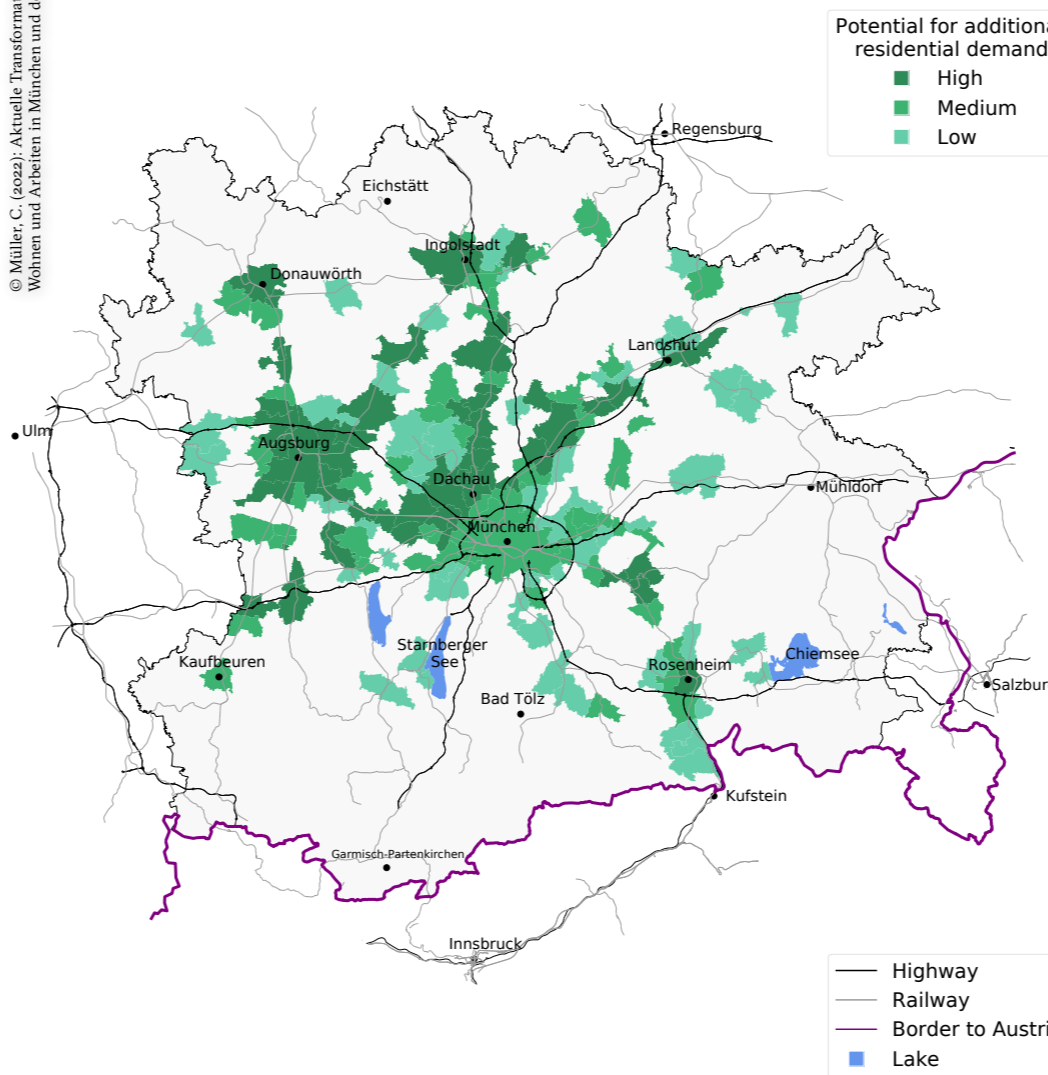
JOHANNES MOSER war von Mai 2020 bis Januar 2023 unter der Leitung von Professor Dr. Alain Thiery wissenschaftlicher Mitarbeiter und Promotionsstudent am Lehrstuhl Raumentwicklung an der Technischen Universität München. Zu seinen Aufgaben gehörte die Erforschung der durch Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr ausgelösten Effekte auf die Raumentwicklung angebundener Regionen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Ansiedlungsgeschehen von wissensintensiven Unternehmen.



© Müller, C. (2022). Aktuelle Transformationsprojekte im Bahnhofsviertel Süd in München. Neues Wohnen und Arbeiten in München und der Region. Vortrag bei Munich Next Level am 15.11.2022

Diese Herausforderungen beeinflussen das zukünftige Arbeiten und Wohnen, speziell in einer wirtschaftlich dynamischen Stadt wie München, denn einerseits müssen Unternehmen Ihre Bürostandorte und Beschäftigungsverhältnisse an diese flexibler werdenden gesellschaftlichen Veränderungen anpassen (Pajević, 2021), andererseits entwickeln Haushalte unter anderem bedingt durch Homeoffice-Optionen neue Wohnpräferenzen.

Auf die Stadtplanung kommen damit Chancen und Risiken zu, wobei die Forschung einige Erfolgsfaktoren identifiziert hat, diese aber auch laufend diskutiert und neu evaluiert. So plädierte Jane Jacobs 1961 in ihrem Buch „The Death and Life of Great American Cities“ für eine dichte Konzentration bei möglichst großer Diversität von Nutzungen auf engstem Raum im Stadtgebiet, welches von kurzen Straßenzügen und einem abwechslungsreichen Häuserbestand geprägt sein sollte. Dieses Dogma ist noch heute weitverbreitet, wurde aber im Jahre 2021 durch Carlos Morenos Idee der 15-Minuten-Stadt ergänzt, nach welcher jedes Haushaltsmitglied innerhalb von 15 Gehminuten von seinem Wohnort aus alle Nutzungen des täglichen Bedarfs erreichen können sollte.



„Das südliche Münchner Bahnhofsviertel steht vor einem strukturellen Umbruch, da für viele Grundstücke Pläne für Umgestaltungen bestehen.“

Das Viertel hat durch seine räumliche Nähe zum Münchner Hauptbahnhof eine hohe Attraktivität für (wissensintensive) Unternehmen, da es für schienengebundene Pendler gut zu erreichen ist. Das Transformationspotential des Viertels bietet zudem die Chance, den 4D-Herausforderungen zu begegnen. Damit das südliche Bahnhofsviertel die Chance einer gelungenen Transformation nutzen kann, lohnt es sich, die oben genannte Literatur ernst zu nehmen.

Jacobs, J. (1961) The death and life of American cities. Random House.
 Pajević, F. (2021). The Tetris office: Flexwork, real estate and city planning in Silicon Valley North, Canada. Cities, 110, 103060.
 Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pralong, F. (2021). Introducing the "15-Minute City": Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. Smart Cities, 4(1), 93-111.

IMPULSGEBER*INNEN

RENÉ REIF

CEO und Gründer des Projektentwickler-
unternehmens OrT Group
Entrepreneur, Mentor und Wirtschaftsethiker

„Die OrT Group zeigt am Beispiel des MAIN YARD im Allerheiligenviertel Frankfurt – der kleinen Schwester des dortigen Bahnhofsviertels –, dass eine gewachsene, echte Transformation eines kontroversen, verloren geglaubten Stadtviertels nur mit Behutsamkeit erreicht werden kann.“



Seit über 15 Jahren ist **RENÉ REIF**, der ursprünglich aus dem Bereich der Immobilienfinanzierung stammt, nun schon mit seiner OrT Group als Projektentwickler tätig. Die Passion des Familienunternehmens ist die Entwicklung von Quartieren, Grundstücken und Gebäuden, mit dem Anspruch, neue Lebensstrukturen zu ermöglichen, die alle Facetten des modernen Zusammenlebens inkludieren.



Das bedeutet, das Viertel als Ganzes anzunehmen – seine Vergangenheit und seine Gegenwart – und sich tiefgründig damit auseinanderzusetzen, sodass auf Basis dessen und im gemeinsamen Dialog miteinander etwas Neues kreiert werden kann.

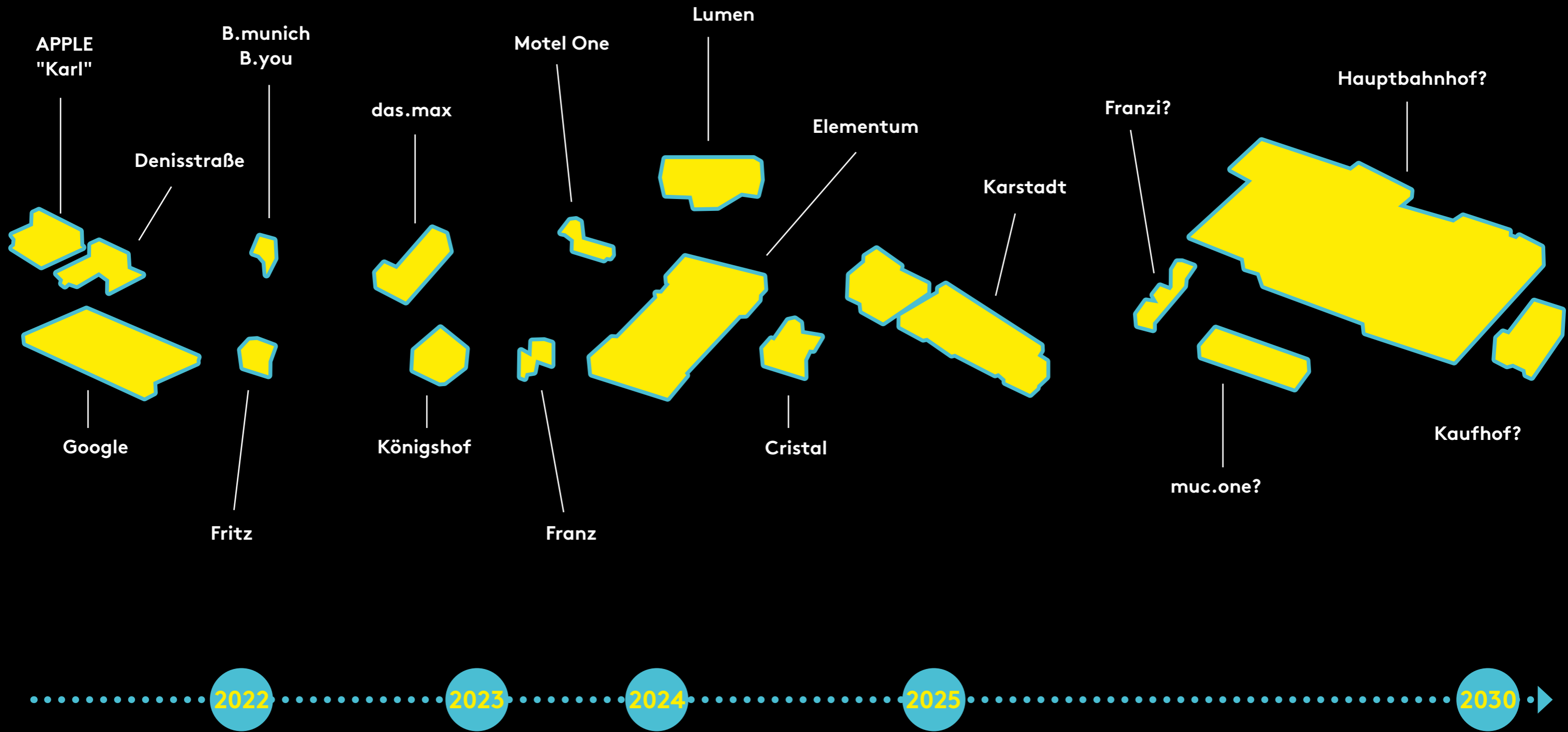
Aufgearbeitet wird beim MAIN YARD eine bewegte Historie. Diese ist geprägt von einer seit jeher multikulturellen und diversen Sozialstruktur, einem schnellen Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg, Prostitution und Schattendasein.

Konkret spielen insbesondere die Bestandsmieter und die Nachbarschaft eine große Rolle. Beispielsweise können die Nöte und Ängste der Bestandsmieter nur herausgefunden werden, indem man sich jedem persönlich annimmt und so von Mensch zu Mensch eine individuell passende neue Wohnlösung erarbeitet. Das kann sein, eine andere, altersgerechte Wohnung zu finden, einen Umzug zu organisieren oder bei Amtsgängen zu unterstützen.

Das Viertel bereits vor Beginn und während der Bauarbeiten für Zwischennutzungen im Kultur-, Sport- und Bildungsbereich zu öffnen, räumt Berührungspunkte aus dem Weg und schafft Akzeptanz für neue Ideen bei Nachbarn und Bürgern. In allen Fällen gilt:

Menschlichkeit und Nahbarkeit sind der Schlüssel zum Erfolg.

AKTUELLE ENTWICKLUNGEN IM BAHNHOFSVIERTEL SÜD



VERENA DIETL

Dritte Bürgermeisterin der LH München



„Es ist ein steter Wandel im Bereich Wohnen und Arbeiten, wie zum Beispiel der Trend zu mehr Homeoffice und gleichzeitig die Neuansiedlung neuer Arbeitswelten in Innenstadtlagen, zu erkennen. Dieser Wandel hat zuletzt durch die Pandemie noch einmal Fahrt aufgenommen und es braucht innovative Lösungen, um eine inklusive Stadtentwicklung zukunftsfähig zu gestalten. *Bezahlbarer Wohnraum und neu gedachte Arbeitsmodelle sind die Basis für eine nachhaltige Zukunft aller Menschen.*“

PROF. DR. (UNIV. FLORENZ) ELISABETH MERK

Stadtbaurätin der LH München



„Ich schlage für das Bahnhofsquartier eine ‚Stadtgestaltungsaktie‘ vor. Jedes neue Gewerbeprojekt gibt 1/3 für Wohnen ab und jedes Wohnprojekt – zur Belegung des Erdgeschosses – 1/3 für Gewerbe. Ein gestaltungs- und gemeinwohlorientierter Nutzungsmix durch ‚Baurechts-Sharing‘.“

KLIMA UND ENERGIE

... von Hitze und Gesundheit, Ressourcen, Energieerzeugung, grüner und blauer Infrastruktur:

Warum ist das Bahnhofsviertel besonders stark vom Klimawandel betroffen?

Welche einfachen, verrückten oder grandiosen Lösungen würden das Leben bei steigender Hitze im südlichen Bahnhofsviertel verbessern?

Wie gehen andere Städte damit um?

Wie können wir die grüne und blaue Infrastruktur ausbauen?

BEPFLANZTE FASSADEN UND SOLARDÄCHER: SO WAR'S BEI UNSERER LABWERKSTATT KLIMA UND ENERGIE

von Florian Kraus

18.01.2023 // Die Stadt der Zukunft muss grüner werden – gerade dort, wo sie sich jetzt noch grau kleidet. Zu diesem Schluss kommt die Runde der Teilnehmer*innen bei unserer vierten LabWerkstatt von Munich Next Level. Zusammen arbeiteten sie an kreativen, klimafreundlichen und konkreten Ideen für das Quartier am Hauptbahnhof in München. Eine von vielen Ideen ist die Stromgewinnung aus Abwärme durch ein sogenanntes Kanalisationskraftwerk.

Die erste Änderung in der mittlerweile vierten Runde unserer LabWerkstatt ist augenscheinlich: In unserer alten Location Franzi wurde es endgültig zu kalt, wir sind vorübergehend an einen anderen Ort ausgewichen. In den beheizbaren Urban Comedy Club in der Schützenstraße 12. Andere Ecke, gleiches Viertel und ein neues Thema also.

Von Lowtech bis Hightech

Johannes Rupp vom Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) macht den Auftakt mit einem Input zum Thema. Er entwickelt und begleitet am IÖW Projekte, die sich mit klimaresilienten Quartieren befassen. Zusammen mit der TU München, der Stadt München (Planungsreferat und Referat für Klima und Umwelt) und der LMU hat er etwa an dem Projekt „Grüne Stadt der Zukunft“ gearbeitet. Ein Projekt, das sich am Beispiel Münchens nicht nur mit den Herausforderungen, sondern insbesondere mit den möglichen Zielen von Klimapolitik in

Kommunen beschäftigt. Seine Erfahrung aus Projekten wie diesem zeigt ihm: Positiv besetzte Zukunftsbilder sind oft wirkungsvoller als mahnende Szenarien. Sie zeigen Gestaltungsmöglichkeiten: „Wir haben es gemeinsam in der Hand“, sagt er. „Verschiedene Zukünfte sind möglich. Es ist nicht so, dass wir uns dem Schicksal hingeben müssen.“

Manchmal sind schon durch einfache Kniffe – Lowtech-Maßnahmen nennt er das – spürbare Veränderungen vor Ort möglich. Auch Menschen aus der Zivilgesellschaft können das anstoßen, etwa indem sie auf Kommunen, Vereine, Unternehmen, Nachbar*innen oder Vermieter*innen zugehen. Das fängt bei Nistkästen, Hinterhofbegrünungen oder der Regenwassersammlung an. Solardachanlagen oder Dachfarmen dagegen sind schon aufwendiger und bedürfen längerer Planung und mehrerer Unterstützer*innen. Mögliche Projekte – so klein oder groß sie sein mögen – müssen von Nachbar*innen oder Bürger*innen aber verstanden und gewollt werden, weshalb auch Bürger*innenbeteiligungen ein wichtiger Aspekt sind bei der Anpassung unserer Lebenswelten an die zukünftigen Verhältnisse.

Die Folgen des Klimawandels werden nicht ausbleiben, egal wie schnell die Gesellschaft die Dekarbonisierung jetzt hinbekommt, erläutert er. Etwa in Form von Starkregenereignissen und Hitzeperioden. Boomende Städte werden weiter mit Nachverdichtung und Platzmangel konfrontiert sein. Deshalb hängt lokale Klimapolitik immer eng mit der Lebensqualität der Menschen vor Ort zusammen.

Anregungen aus der LabWerkstatt-Ideenschmiede

Um die vielfältigen Handlungsmöglichkeiten von uns allen aufzuzeigen, werden vier Themenblöcke getrennt und in Gruppen bearbeitet: grüne & blaue Infrastruktur, Klima & Gesundheit, Energie erzeugen, Ressourcen schonen.

Einer der wichtigsten Hebel ist – das wird in den Gruppen und auch später bei den gemeinsamen Präsentationen deutlich – Energiegewinnung vor Ort durch Solaranlagen. Johannes Rupp hat das beim „Grüne Stadt der Zukunft“-Projekt am Beispiel des Dachs der Sabel Realschule (Schwanthalerstraße 51) schon einmal durchgespielt, eine Dach-Bar mit Aufenthaltsqualität und Fotovoltaik-Anlagen inklusive. Ein Betreiber-Konzept sind sogenannte Bürgersolaranlagen – also von Privatpersonen gemeinschaftlich betriebene Fotovoltaikanlagen, die klimafreundliche Stromgewinnung und Energie-Sharing möglich machen. Flachdächer sind dabei besonders geeignet, weil sie den Tag über am längsten Sonnenlicht aufnehmen.

Beim Thema Klima und Gesundheit (Hitze!) setzen die Ideengeber*innen auf grüne Fassaden, Sonnensegel, zusätzliche Bäume, Lauben und sogenannte Hanging Gardens. Letztere sorgen für etwas mehr Schatten und die Kühlung der Luft. Hängende Gärten in den Gassen? Sicher auch ein schöner Blickfang. Im historischen Reich Babylon waren die Hanging Trees damals übrigens so betörend, dass sie als eines der sieben antiken Weltwunder galten.

Das Thema ist wichtig: Besonders alte und vulnerable Menschen gelten als empfindlich gegenüber Hitze. Durch die Bepflanzung von Straßen und Häusern wird starken Erhitzungen entgegengewirkt. Zur Bewässerung ist oft die normale Witterung ausreichend und an Fassaden zum Beispiel ist der Platzbedarf dabei gering.

Smarte Entwässerung ist ein Themenbereich der grünen Infrastruktur. Regenwasser also nicht nur ableiten, sondern auffangen und vor Ort nutzen, zum Beispiel in Zisternen. Damit einhergehend könnte man dann Brunnen und Fontänen installieren und

LabWerkstatt Titel | Name It

Wie sieht Ihre konkrete Idee | Geschichte für Klima & Energie im Bahnhofsviertel aus?

Projektidee | Frame

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)

Wer hat den Hut für die Umsetzung auf?

Wie sehen die ersten drei Schritte aus?

Was ist die größte und kleinste Herausforderung?

Wie könnte Sie sie auflösen?

Handwritten notes:

- Projektidee | Frame:** PV-Anlagen von Genossenschaften auf Dächern im Bestand
- Vorgeschlagen von (und Mailadresse):** florian.kottkoff@posteo.de
- Wer hat den Hut für die Umsetzung auf?:** Florian Kottkoff
- Wie sehen die ersten drei Schritte aus?:**
 - Eigentümer/innen von Gebäuden ansprechen, Priorisierung Flachdächer
 - Genossenschaft ansprechen
 - Losbauern
- Was ist die größte und kleinste Herausforderung?:**
 - Hausbesitzer überzeugen (größte) + Gebäudeverwaltung
 - Genossenschaft finden (kleinste)
- Wie könnte Sie sie auflösen?:**
 - Imagefrage kann überzeugen
 - Dauer von Pachtverträgen (groß)
- Other notes:** Mitglied bei beng-ev Bürgerenergie, BENG-EV sucht in München Bürgerenergie Unterhaching (€), Polantern

betreiben, schwebt einigen Teilnehmer*innen vor. Das würde alleine schon die Aufenthaltsqualität erhöhen: In die Nähe eines angenehm plätschern- den Brunnens setzt man sich einfach gerne und das Hupen und Klingeln der Autos und Trams würde dadurch zugleich etwas absorbiert.

Alles grün? Ein riesiges Neubauprojekt verändert die Schützenstraße

Im Anschluss daran geht es in Kleingruppen zu einer Exkursion ins Viertel vor Ort. Die Schützenstraße wird derzeit von Hotels und Gewerbe dominiert. Ein Projekt wird die Zukunft der Passage aber entscheidend prägen: Ein ganzer Häuserzug soll hier bald einem Neubau weichen, der sich fast ganz bis zum Stachus entlangzieht. An einem Infoplatz wird das Ausmaß des Projekts anhand einer großen Visualisierung sichtbar. Viele Solardachelemente werden auf dem Flachdach entstehen – die Fassaden und Dächer sind außerdem stark begrünt. Das Gebäude soll energieeffizient geplant werden und ist durch Glaselemente geprägt – Themen wie E-Mobilität und Fahrradstellplätze sind eingeplant. Viele moderne, grüne Konzepte also.

LabWerkstatt Titel | Name It

Wie sieht Ihre konkrete Idee | Geschichte für Klima & Energie im Bahnhofsviertel aus?



Vorgeschlagen von (und Mailadresse)

Projektidee | Frame

Begrünte Sonnensegel (mit Pflanzen) / Hopfen

Wer hat den Hut für die Umsetzung auf?
Wen braucht es noch dazu und ist vielleicht schon hier im Raum?

Wie sehen die ersten drei Schritte aus?

Unter dem Aspekt der Ressourcenschonung – eines der Handlungsfelder der Klimapolitik – ist eine Kehrseite von Neubauvorhaben, dass auf bestehenden Arealen vorhandene Ressourcen weitestgehend verbraucht beziehungsweise vernichtet werden. Wird ein Gebäude gebaut, entsteht im Bauprozess eine enorme Menge CO₂. Zur Einordnung: Etwa 41 Prozent des in Deutschland produzierten Treibhausgases wird durch die Baubranche verursacht. Global sind die Relationen ähnlich. Schon die Herstellung der Baumaterialien ist sehr CO₂-intensiv.

Eine energie- und klimapolitische Frage ist daher, wann und ob sich Neubauten in ihrer Klimabilanz amortisieren können, wie viel Positives sie langfristig bewirken bis zu ihrem etwaigen Ende oder Umbau. Eine Anregung aus der Runde ist daher, im Zuge des Abrisses in der Schützenstraße zumindest die wiederverwendbaren Materialien dem Wirtschaftskreislauf zuzuführen. Etwa Brandschutztüren und Fenster, die anderswo noch verwendbar sind. Klimaschützer*innen plädieren in den meisten Fällen grundsätzlich dafür, bestehende Gebäude besser zu nutzen, wenn das möglich ist.

Geht das? Strom gewinnen durch ein Kanalisationskraftwerk

Von einer Idee haben viele schließlich noch nie gehört: Die Stromgewinnung durch Abwasserwärme. Serdar Altuntas, ein Rechtsanwalt aus dem Viertel und einer der Teilnehmer*innen der Runde, erklärt: Bei dieser Technik würde eine dünne Leitung mit Gas spiralförmig um Abwasserrohre in der Kanalisation gelegt. Die Rohre erwärmen sich durch das Abwasser vom heißen Dusch- und Badewasser. Dadurch weitet sich das Gas in der umliegenden Leitung aus und bewegt einen Kolben, der am Ende befestigt ist, stetig in eine Richtung. Dieser erreicht irgendwann einen kritischen Punkt und schnell zurück – wodurch Strom erzeugt wird. Strom, der abgesehen von der grundsätzlichen Installation keine zusätzlichen Ressourcen verbraucht.

Wer muss ran ans Problem? Die Stadt beziehungsweise die Stadtwerke betreiben das unterirdische Rohrsystem. Sie sind also die Ansprechpartner Nummer eins in der Umsetzung. Erst mal muss aber das Potential im konkreten Anwendungsfall geprüft werden und gut vernetzte Fürsprecher*innen gewonnen werden. Also Stadträt*innen und Personen aus

LabWerkstatt Titel | Name It

Wie sieht Ihre konkrete Idee | Geschichte für Klima & Energie im Bahnhofsviertel aus?

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)

Projektidee | Frame

Ökologische Gebäude- Sanierung / Erneuerung
Beispiel: Hotel Stadthalle in Wien

Wer hat den Hut für die Umsetzung auf?
Wen braucht es noch dazu und ist vielleicht schon hier im Raum?

Referat für Arbeit und Wirtschaft?






Wie sehen die ersten drei Schritte aus?

1. Öffentlichkeits-Phase:
Interessierte Menschen erreichen
→ über Social Media / Influencer?
→ Bewohner*innen?
→ Hoteliers-Familien?
2. Stadtpolitik + Stadtwirtschaft (Bevölkerungswachstum)
→ Stadträt*innen
3. Projekt

Was ist die größte und kleinste Herausforderung?
Wie könnte Sie sie auflösen?

→ Hotelbesitzer*innen finden
→ auf dem Interesse ausbauen
→ Finanzierung + Zertifizierung
→ Denkmalschutz?
→ Finanzierung

NET ZERO TRAVEL

LabWerkstatt Titel | Name It

Wie sieht Ihre konkrete Idee | Geschichte für Klima & Energie im Bahnhofsviertel aus?

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)

Projektidee | Frame

Wasserwände
→ heißeste Plätze auswählen
→ Wasser an Hauswand herabfließen lassen
Ziel: Abkühlung
Prototyp: Litfaßsäule mit Fliesen

Wer hat den Hut für die Umsetzung auf?
Wen braucht es noch dazu und ist vielleicht schon hier im Raum?

Wie sehen die ersten drei Schritte aus?

Was ist die größte und kleinste Herausforderung?
Wie könnte Sie sie auflösen?

Betreiberkonzept erforderlich (Wartung, Pflege)





den zuständigen Referaten. Sollte sich diese Idee als brauchbar und effizient erweisen, darf ihr eigentlich nichts im Wege stehen.

WEITERE PROJEKTIDEEN AUS DER LABWERKSTATT

Springbrunnen, Brunnen und Fontänen

Zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen – unter diesem Motto steht die Idee für ein Brunnenkonzept im Bahnhofsviertel. Denn die Menschen dort leiden stark unter den hohen Temperaturen. Brunnen, insbesondere solche mit Wasserspielen oder Fontänen, können hier eine spürbare Entlastung schaffen. Hinzu kommt eine unbefriedigende Lärmsituation, die vor allem durch erschreckende und schwer lokalisierbare Geräusche geprägt ist. Hier helfen Brunnen, indem sie den Lärm durch ein beruhigendes Plätschern überdecken. Dadurch erhöht sich z.B. der Schlafkomfort, da insbesondere an heißen Tagen das Dilemma entfällt, entweder bei geschlossenem Fenster wegen der Hitze oder bei geöffnetem Fenster wegen nervtötender Störgeräusche keine Entspannung zu finden. Aufgrund der erhöhten Aufenthaltsqualität ist auch die Möglichkeit von Patenschaften durch das örtliche Gewerbe denkbar. Nicht zuletzt können Trinkbrunnen einen wichtigen Beitrag zur Identifikation der Bevölkerung mit dem Quartier leisten, was wiederum Vandalismus reduziert.

Awareness schaffen

Es muss mehr Awareness geschaffen werden. Hier muss die Stadt München die Initiative ergreifen und mit einem Gesamtkonzept (z.B. auch mit einem digitalen Zwilling) positiv vorangehen. Erste Schritte könnten z.B. eine erste Analyse, eine Visualisierung und schließlich ein Konzept sein. Die Ergebnisse müssten dann durch Werbung bekannt gemacht werden.

PV-Anlagen auf Bestandsgebäuden

Das Potenzial vieler Dächer im Münchner Bahnhofsviertel liegt brach – mit einem zügigen PV-Ausbau könnten diese Dächer in Zukunft einen Beitrag zur Energiewende leisten. Der große Vorteil für die Eigentümer*innen und Mieter*innen der Wohnungen: PV-Anlagen sind nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch interessant. Als erster Schritt sollten Detailfragen zum konkreten Gebäude mithilfe einer Energieberatung geklärt werden. Ist dann die Anschaffung einer Anlage zu teuer, kann der Kontakt zu einer der Münchner Energiegenossenschaften gesucht werden. Diese Genossenschaften ermöglichen es, dass die gebauten Anlagen auch den Bürger*innen aus dem Viertel gehören und die erzielten Gewinne im Bahnhofsviertel bleiben.

LabWerkstatt Titel | Name It

Wie sieht Ihre konkrete Idee | Geschichte für Klima & Energie im Bahnhofsviertel aus?

Projektidee | Frame

Kanalisationskraftwerk



Was ist die größte und kleinste Herausforderung?

Wie könnte Sie sie auflösen?

1. größte: Technik + Umbau Ermöglichung

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)
Florian Kraus

Wer hat den Hut für die Umsetzung auf?
Serdar Aktintas

Wen braucht es noch dazu und ist vielleicht schon hier im Raum?

Stadtwerke (Kanalisation)
Politik

Wie sehen die ersten drei Schritte aus?

1. RKU als Fachreferat
2. Vertreter aus dem Stadtrat (gut vernetzt)
↳ SPD als größte Partei (z.B. Florian Bieberbach)
3. Stadtwerke (mit hoher Öffentlichkeit)

Klima & Energie

LabWerkstatt Titel | Name It

Wie sieht Ihre konkrete Idee | Geschichte für Klima & Energie im Bahnhofsviertel aus?

Projektidee | Frame

AWARENESS SCHAFFEN

BEI EIGENTUMER*IN + NUTZERGRUPPEN
ALS INITIATIVE / GEMEINSAM-KONZEPT DER STADT
z.B. DIGITALER ZWILLING

Was ist die größte und kleinste Herausforderung?

Wie könnte Sie sie auflösen?

- Platte - Fassade - Kletterhilfe müssen zusammenpassen
- NUTZERGRUPPEN verbinden, Kommunikation fördern
- + IDEEN ZUSAMMEN BEWERTEN + FÖRDERN (WERRING P)

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)
ANDREA UPP
FRANZES FISS

Wer hat den Hut für die Umsetzung auf?

Wen braucht es noch dazu und ist vielleicht schon hier im Raum?

STADT MÜNCHEN ODER / UND NACHBARNEN-INITIATIVEN

Wie sehen die ersten drei Schritte aus?
STADT auf Fernschiffplan überlegen wenn sie im öffentl. Raum

1. ANALYSE WIE IST SITUATION
2. VISUALISIERUNG PRO PARCELLE

"SO WENIG ES GUSSETEN"
SPEZIELLES BEWECHEN (BAUSTOFFE, ...)



FÖRDERUNG DER STADT BEWAHRT NACHW DURCH WERKSTATT

Klima & Energie

LabWerkstatt Titel | Name It

Wie sieht Ihre konkrete Idee | Geschichte für Klima & Energie im Bahnhofsviertel aus?

Projektidee | Frame

Brunnen, Fontänen, Sprühfontänen

Was ist die größte und kleinste Herausforderung?
Wie könnte Sie sie auflösen?

- angelegene Herausforderung:
 - ↳ einseitige Lärm → wird durch konstantes, wohlthuendes Plätschern begleitet → besserer Schlaf, weniger Stress (Fenster kann aufgemacht werden)
 - ↳ andererseits: Kühlung durch Wasser → sinkt Hitzebelastung → besserer Schlaf

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)
PP@paul.pfeilschiff.de
Paul Pfeilschiff

Wer hat den Hut für die Umsetzung auf?

Wen braucht es noch dazu und ist vielleicht schon hier im Raum?

- Wasser wart im Quartier
- Stadt / Quartiersmanagement als Initiator

Wie sehen die ersten drei Schritte aus?

- Ansprache von lokalen Geschäften, Möglichkeit für Patenschaften / Spenden / Kostenübernahme →
- Nutzung von dezentralem Regenwasser / Brauchwasser
- Identitäts stiftend / schafft Gefühl von Territorialität

Klima & Energie

IMPULSGEBER*INNEN

SIMONE LINKE

Stadtplanerin und Wissenschaftlerin
an der TUM

„Städte als Orte, an denen viele Menschen und sensible Infrastrukturen zusammenkommen, sind ganz besonders von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen. Neben Maßnahmen, die das Klima schützen, gilt es schon heute und noch viel mehr in der Zukunft, unsere Städte an den Klimawandel anzupassen.“

Vernetztes Grün in der Stadt – auch grüne Infrastrukturen genannt – kann uns dabei helfen, unsere Städte resilient, also anpassungsfähig in Bezug auf zukünftige Herausforderungen zu machen. Grünflächen können z.B. große Mengen an Niederschlägen bei Starkregenereignissen aufnehmen und – vor allem vitale Großbäume – sind in der Lage, den Hitzestress an heißen Sommertagen zu verringern.

SIMONE LINKE hat Landschaftsarchitektur und Urban Design studiert und anschließend in Geografie promoviert. Bereits während und auch nach den beiden Studiengängen hat sie in verschiedenen Landschaftsarchitektur- und Stadtplanungsbüros gearbeitet. Seit 2014 ist die Stadtplanerin an der TU München tätig, am Lehrstuhl für energieeffizientes und nachhaltiges Planen und Bauen (Prof. Dr.-Ing. Lang) und forscht zu grüner und klimaangepasster Stadt- und Freiraumplanung.





Dabei tragen gesunde Stadtbäume und andere Grünflächen aber auch nicht nur zur Klimaanpassung bei – viele weitere Vorteile sprechen dafür: Sie schützen das Klima, fördern die Biodiversität, steigert Aufenthaltsqualität, tragen zur physischen und psychischen Gesundheit bei, verbessern die Luftqualität und vieles mehr. Trotz dieser positiven Eigenschaften gehen nach wie vor



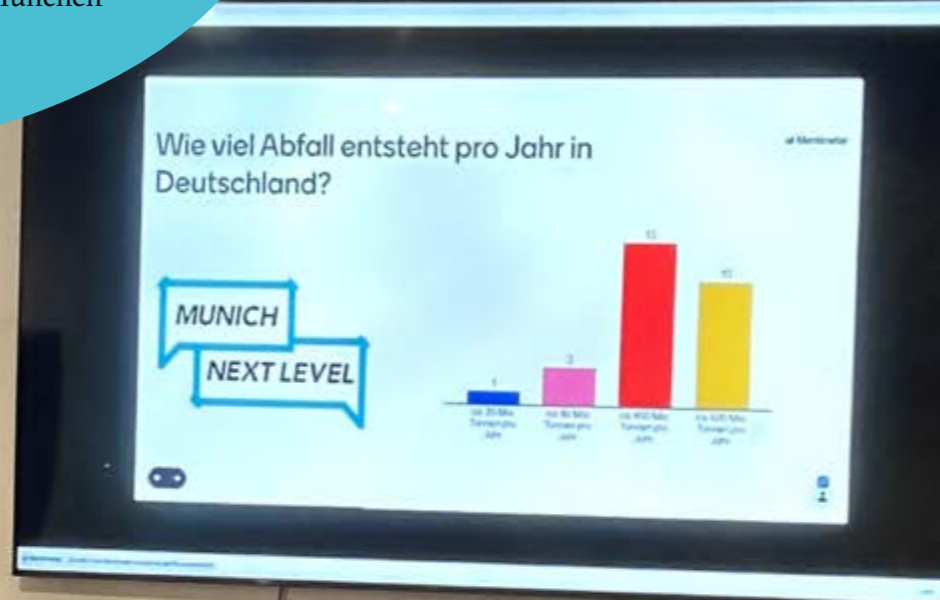
viele Grünflächen und Bäume, z. B. durch Wohnbebauung oder ruhenden Verkehr, vor allem in wachsenden Städten verloren.

„Wir brauchen aber das Gegenteil: mehr Grün, um unsere Städte resilienter zu machen. Eine grüne und klimaorientierte Stadtplanung ist daher dringend erforderlich.“

IMPULSGEBER*INNEN

KRISTINA FRANK

Kommunalreferentin und berufsmäßige Stadträtin der Landeshauptstadt München



„Der Weg zu Zero Waste führt nur über den Bausektor.“

Rund 55 Prozent aller Abfälle in Deutschland kommen aus dem Bausektor. Ein großer Ansatzpunkt für unsere Münchner Zero-Waste-Strategie, Bau- und Abbruchabfälle bis 2035 zu reduzieren: Baustoff-Bibliothek, Stoffströme erfassen, temporäre Zwischenlagerung.

„Ein Ziel des Zero-Waste-Konzepts des Abfallwirtschaftsbetriebs München (AWM): 35 Prozent weniger Münchner Restmüll bis 2035.“



KRISTINA FRANK ist die 1. Werkleitung folgender städtischer Eigenbetriebe: Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM), Markthallen München (MHM) und Stadtgüter München (SgM) und als Kommunalreferentin unter anderem verantwortlich für das Immobilien- und Flächenmanagement, die Zero-Waste-Strategie und den GeodatenService der Stadt München.

Bis 2035 soll München die Haushaltsabfälle um 15 Prozent pro Kopf reduzieren, die Restmüllmenge um 35 Prozent pro Kopf. Konkrete Ziele im Bausektor bis 2035 sind die Transparenz bei der Erfassung von Bau- und Abbruchabfällen und die Reduktion der Bau- und Abbruchabfälle durch Erhalt bzw. Sanierung von bestehenden Gebäuden.

„Um Abfälle zu vermeiden und (Sekundär-)Rohstoffe zu schaffen, plant die Stadt, Münchner Abbruchmaterialien unterteilt nach Stoffströmen zu erfassen.“

München will ein ganzheitliches Stoffstrommanagement einführen: Stoffströme bei Abbruchvorhaben frühzeitig erfassen, Potenzial des Materials definieren, Zwischen- und Aufbereitungslagerflächen festlegen und Wiedereinbaumöglichkeiten finden. In den ersten Schritten soll herausgefunden werden, wie viel Material durch die Abbrüche entsteht und auf welche Stoffströme sich diese Materialien aufteilen. Diese Daten sind die Grundlage für die Suche geeigneter Zwischenlager- und Aufbereitungsflächen.

„Für das koordinierte Flächenmanagement zur Zwischenlagerung von Abbruchmaterialien braucht es den digitalen Zwilling.“

Für die Stoffströme benötigt die Stadt ein gut koordiniertes Flächenmanagement, um geeignete Zwischenlager- und Aufbereitungsflächen zu finden. Nur so besteht die Möglichkeit, die Materialien auch aufzubereiten und wieder zu verwerten. In und um München sind verfügbare Flächen knapp, deswegen wird man sich auf temporäre Flächen fokussieren müssen. Das Management soll hierbei durch den sogenannten digitalen Zwilling, den der GeodatenService des Kommunalreferats entwickelt hat, unterstützt werden.

„In München werden eine Baustoff-Bibliothek und ein Reallabor entstehen.“

Jedes Gebäude soll künftig einen Materialpass bekommen: Welche Materialien sind in einem Gebäude verbaut? Wie sind sie verbaut? Welche davon können beim Lebensende des Gebäudes wiederverwendet oder recycelt werden? Zudem geht es auch um ein stadtinternes Baustoffregister bzw. um eine Baustoffkataster-Plattform. Die Materialien, die bei einem (städtischen) Abbruchvorhaben anfallen, werden zunächst aufgelistet, in einem Lager gesammelt und dann für eine erneute Verwendung zur Verfügung gestellt (z.B. Beton, Ziegel, Türen, Fenster).

In einem Reallabor sollen Maßnahmen zum Thema Abfallvermeidung und Wiederverwendung unter realen Bedingungen erprobt werden. Bauunternehmen können dort Erfahrungen mit C2C-zertifizierten Baustoffen sammeln. Privatpersonen sollen in Ausstellungen zu Materiallagern oder bei Informationsveranstaltungen für dieses Thema sensibilisiert werden.

„Die ersten Erfahrungen werden durch das Recycling-Projekt Bayernkaserne gemacht.“ Auf einem ehemaligen Kasernenareal entsteht das neue Stadtviertel Neufreimann mit 5.500 Wohnungen und zwei Schulen. So viel Abbruchmaterial wie möglich (ca. 600.000 Tonnen) wird vor Ort aufbereitet und dem Neubau zum Beispiel als Recycling-Substrate und Recycling-Beton zur Verfügung gestellt, sodass ein Kreislauf entsteht. Alle Arbeitsschritte werden vor Ort durchgeführt mit dem Ziel, Transportwege einzusparen -> ca. 90.000 Lkw-Fahrten können eingespart werden – rund 80-mal um die Welt (bei einer angenommenen Lkw-Strecke von 35 Kilometern).



CHRISTINE KUGLER

Referentin für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München

Christine Kugler ist seit Januar 2021 Referentin für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München. Das neu gegründete Referat übernimmt eine führende Rolle beim Klimaschutz, bei der Klimaanpassung sowie beim Umwelt- und Naturschutz.

Sie arbeitete zuvor in verschiedenen Führungspositionen für die Stadtwerke München (SWM). Zuletzt war sie Leiterin der Bäder. Dort hat sie unter anderem einen CO₂-Fußabdruck und eine Gemeinwohlbilanz in Verbindung mit einer umfassenden Nachhaltigkeitsstrategie eingeführt.

Christine Kugler studierte zunächst Verwaltungswissenschaften an der Universität Konstanz. Berufsbegleitend studierte sie später am Interdisziplinären Zentrum für Nachhaltige Entwicklung und Umwelt (CDE) der Universität Bern „Nachhaltige Entwicklung“.



Klimaanpassung im südlichen Bahnhofsviertel

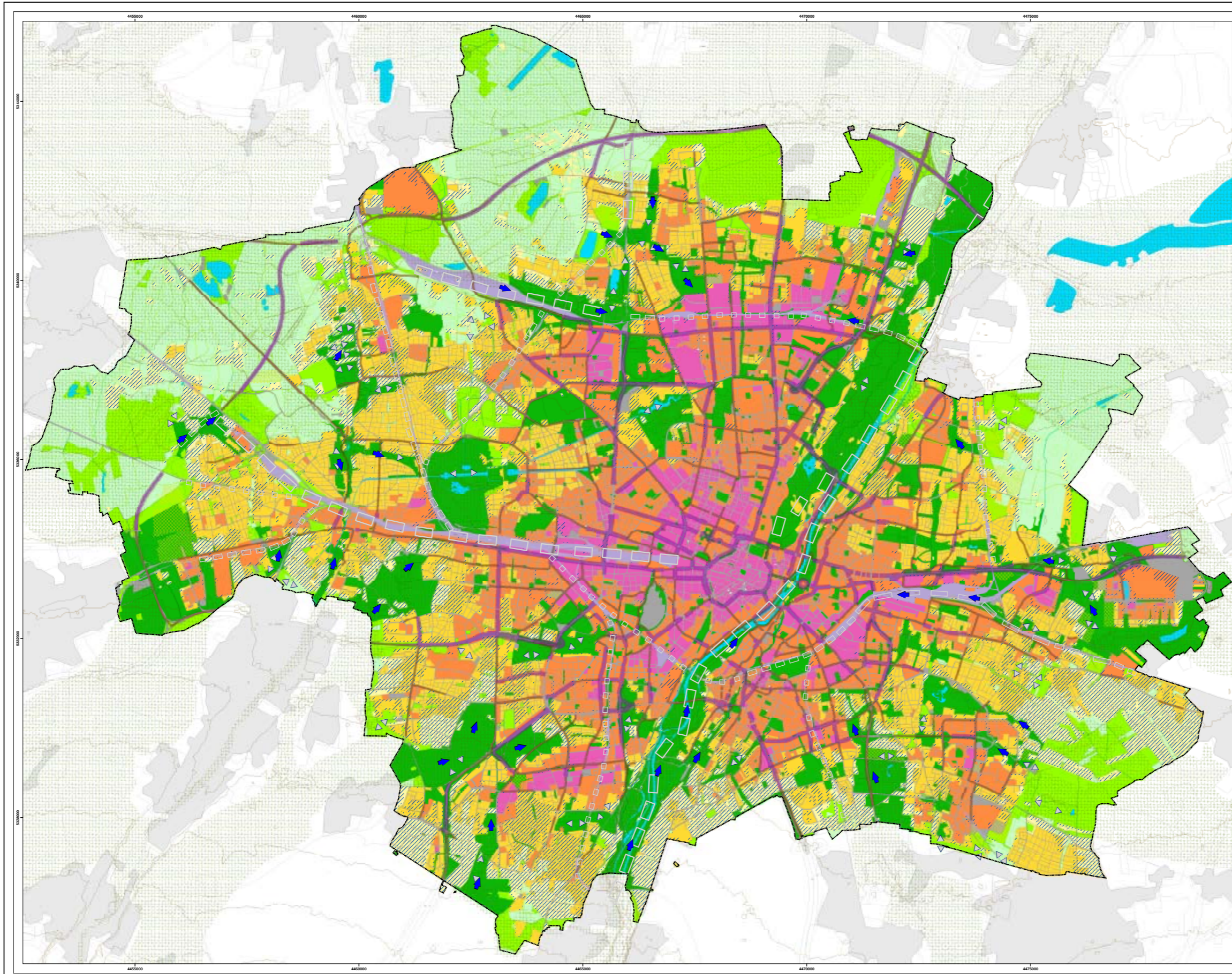
*Das südliche Bahnhofsviertel ist entsprechend der Klimafunktionskarte insgesamt als bioklimatisch ungünstig bewertet. Dies gilt ganz besonders für den nordöstlichen Bereich des Viertels westlich der Sonnenstraße. Der südliche bis südwestliche Teil wird aufgrund der Nähe zur Theresienwiese sowie anderer Bau- und Begrünungsstruktur als „weniger günstig“ (und damit besser) bewertet. Generell gilt: Das Viertel ist hoch versiegelt, dicht bebaut und verfügt über vergleichsweise wenig Begrünung im öffentlichen sowie im privaten Raum. Daher liegt das Viertel auch im städtischen Klimaanpassungsfokus. Einerseits wurde unter Federführung des Baureferats eine Potenzialuntersuchung durchgeführt und infolgedessen der St.-Pauls-Platz umgestaltet. Gleichzeitig wurden im privaten Raum das städtische Förderprogramm „Mehr Grün für München“ beworben und die Bewohner*innen für dieses Thema sensibilisiert.*

Das Forschungsprojekt „Grüne Stadt der Zukunft“ hat diese Potenzialanalyse aufgegriffen und interdisziplinär untersucht, wie sich hypothetische Begrünungsmaßnahmen auf die bioklimatische Situation auswirken.

Grundwassersituation im südlichen Bahnhofsviertel

Der hohe Versiegelungsgrad macht das südliche Bahnhofsviertel besonders anfällig für die immer öfter auftretenden Starkregenereignisse. Gleichzeitig befindet sich der Grundwasserspiegel in diesem Viertel mit ca. 5 bis 6 Metern relativ nah unter der Geländeoberfläche (GOK), wodurch es bei stärkeren Niederschlagsverhältnissen zu nassen Kellern kommen kann. Deshalb sollte jedes Bauvorhaben so geplant werden, dass die Auswirkungen auf das Grundwasser möglichst gering sind. Um dies sicherzustellen, benötigt jedes Bauvorhaben, das ins Grundwasser einbindet, neben der Baugenehmigung auch eine wasserrechtliche Genehmigung des Referats für Klima- und Umweltschutz.

Bei Bauvorhaben, die tief in den Untergrund reichen und die einen Grundwasseraufstau bewirken, muss dieser Aufstau bis zur Nachbarbebauung mit technischen Maßnahmen möglichst auf 0 Zentimeter reduziert werden. Technische Maßnahmen sind z.B. Grundwasserüberleitungsanlagen wie Düker, Ringdrainagen oder Brunnen, die den Grundwasserspiegel künstlich absenken (Wasserhaltungen). Allerdings macht die zunehmende, immer dichtere Bebauung jeden Einzelfall immer komplexer.



Stadtklimaanalyse Landeshauptstadt München

Karte 11:
Bewertungskarte Stadtklima

Legende

Grün- und Freiflächen

- Bioklimatische Bedeutung¹
- Sehr hohe bioklimatische Bedeutung
- Hohe bioklimatische Bedeutung
- Mittlere bioklimatische Bedeutung

Siedlungsräume

Bioklimatische Situation in den Siedlungsräumen²

- Sehr günstige bioklimatische Situation
Vorwiegend offene Siedlungsstruktur mit guter Durchlüftung.
- Günstige bioklimatische Situation
Siedlungsstruktur mit geringer bioklimatischer Belastung und günstigen Bedingungen.
- Weniger günstige bioklimatische Situation
Siedlungsräume mit mäßiger bioklimatischer Belastung.
- Ungünstige bioklimatische Situation
Siedlungsräume mit hoher bioklimatischer Belastung.

▨ Wirkungsbereich der lokal entstehenden Strömungssysteme innerhalb der Bebauung

Verkehrsbedingte Luftbelastung der Siedlungsräume³ entlang von Hauptverkehrsstraßen

- ▨ Hoch
- ▨ Mittel

Luftaustausch

- ▲ Kaltluftleitbahn
Modelliertes Kaltluftströmungsfeld⁴

Flächen mit Luftaustauschpotenzial⁵

Wirkung übergeordneter Ventilationsbahnen

- Hoch
- Mittel
- ◁ ▷ Lokale Wirkung

Sonstiges

- Regionale Grünzüge
- Stadtentwicklungsgebiet mit absehbarer Bebauung
- Siedlungsfläche der Nachbargemeinden
- ▬ Gewässer
- ▬ Gleisfläche
- ▬ Straßen- und Kiesfläche
- ▬ Höhenlinie (10 m-Abstand)
- ▬ Stadtgebiet München

1. Die Analyse der klimakologischen Funktionen bezieht sich auf die Nachtstunden während einer austauscharmen sommerlichen Hochdruckwetterlage, die durch einen geringen Luftaustausch gekennzeichnet ist. Dabei tritt häufig eine überdurchschnittlich hohe Wärmebelastung in den Siedlungsräumen auf, die zugleich mit lufttechnischen Belastungen einher gehen kann. Unter diesen meteorologischen Rahmenbedingungen können nächtliche Kalk- und Frischluftströmungen aus dem Umland und innerstädtischen Grünflächen zum Abbau der Belastungen beitragen. Die im Kartenbild dargestellten Bezugsgemessen basieren auf der Stadtplanbestimmung der LH München, Grundplandaten des Geodatenzentrums München sowie CORINE-Daten für das Umland.

2. Grundlage für die Beurteilung der bioklimatischen Belastung ist der Bewertungsindex PMV (Predicted Mean Vote; vgl. FANGER 1972) als dimensionsloses Maß für die nächtliche Wärmebelastung. Dabei wird der Wärmeaustausch einer Norm-Person mit seiner Umgebung berechnet. Der PMV-Wert basiert auf der Wärmeabgabe des menschlichen Körpers und gibt den Grad der Unbehaglichkeit bzw. Behaglichkeit als mittlere subjektive Beurteilung einer größeren Anzahl von Menschen in Wertestufen wieder. Die Bewertung erfolgte in Anlehnung an die VDI-Richtlinie 3785, Blatt 1 vom Dezember 2008.

3. Der potenziell verkehrsbedingten Luftbelastung legt die Flächenhaft mit dem Klima- und Strömungsmodell FITNAH modellierte Stickstoffdioxid-Konzentration ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) als verkehrsbedingte Zusatzbelastung (Bezugsjahr 2010) während einer austauscharmen Wetterlage zugrunde. Gegenüber dem Jahresmittelwert können unter diesen windschwachen Bedingungen deutlich höhere Immissionen auftreten. Dessen Ausbreitung wird dann vor allem durch die auftretenden Kaltluftströmungen gesteuert. NO_2 -Konzentrationen $> 60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ("Mittel") bzw. $> 90 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ("Hoch") können während austauscharmer Wetterlagen überschritten werden.

4. Auf Grundlage der Kaltluftmodellierung ausgewiesene Leitbahnrücklagen

5. Potenzial für Luftaustausch, Quelle: Meyer, H. und Matzarakis, A. (1992): Stadtklimarelevante Luftströmungen im Münchener Stadtgebiet, München.

Maßstab: 1 : 30 000

0 1 2 3 Kilometer

Auftraggeber:
Landeshauptstadt München
Referat für Gesundheit und Umwelt
Bayenstraße 26a
80335 München

Auftragnehmer:
GEO
Umweltberatung GmbH
Große Pfahstraße 5 a
30161 Hannover
Tel. (0511) 388 72 00
Fax (0511) 388 72 01
Email: info@geo-net.de
Internet: www.geo-net.de

Hannover, Juni 2014

MARIA WEISE

Projektleitung der Veranstaltungsreihe Münchner Klimaherbst,
Beratung und Vernetzung Münchner Zivilgesellschaft



„Warum müssen wir in Sachen Klimaschutz auf die Städte blicken?“

Die Antwort auf diese Frage lässt sich wohl am deutlichsten in Zahlen ausdrücken: Bereits heute lebt etwas mehr als die Hälfte aller Menschen auf diesem Planeten in Städten - bis 2050 werden es voraussichtlich 80 Prozent sein. Und schon heute ist der urbane Raum für rund drei Viertel der weltweiten Treibhausgasemissionen verantwortlich. Hieran zeigt sich: Der Kampf gegen die Klimakrise entscheidet sich in den Städten! Aber wie kann ein klimafreundliches, gerechtes und lebenswertes Zusammenleben in der Stadt gelingen?

„Wie können wir den städtischen Raum klimafreundlich gestalten?“

Für die Antwort dieser Frage lohnt sich zweifelsohne ein Blick in die Stadtviertel und Quartiere. Denn: Als Stadtbewohner:in identifiziert man sich mit dem eigenen Block oder Bezirk und ist daher interessiert und motiviert, sich in seine Gestaltung einzubringen. Deshalb eignen sich Quartiersprojekte in besonderer Weise dafür, die Anwohner:innen in Maßnahmen für mehr Klimaschutz einzubinden und sie an der Gestaltung einer klimafreundlichen und lebenswerten Stadt zu beteiligen. Als Querschnittsthema umfasst die Quartiersplanung dabei eine Vielzahl verschiedener Bereiche - wie Energie-

versorgung, Mobilität, Begrünung oder Partizipation -, die im Quartier leichter als auf Ebene der Gesamtstadt zusammengedacht und miteinander verzahnt werden können.

Für eine kollaborative Quartiersentwicklung hin zu einem klimaresilienten Quartier braucht es:

- ein klares Bekenntnis aller Akteur:innen zum Ziel des klimaresilienten Quartiers
- Überblick und Koordinierung bestehender Aktivitäten und Akteure
- Austauschformate, um Hindernisse zu identifizieren und Lösungen gemeinsam zu entwickeln
- Einbeziehung und Mitgestaltungsmöglichkeiten von Anwohner:innen bzw. lokalen Organisationen
- eine Integration in übergeordnete Stadtentwicklungspläne zum Klimaschutz
- Bereitstellung von Geldern und personellen Ressourcen zur Umsetzung von Bürger:innen-projekten und Förderung von Sanierungs- und Umbaumaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes und der Klimaanpassung
- Beratungsangebote für die Beteiligten im Quartier



Rund die Hälfte der fast 8 Milliarden Menschen weltweit lebt schon heute in Städten. Im Jahr 2030 werden es bereits 60% und bis 2050 wohl 80% sein.



Wo wird CO₂-Ausstoß verursacht?
Städte sind für rund

3/4

des globalen CO₂-Ausstoßes verantwortlich.

Bewohner:innen Münchens

1,56 Mio
Einwohner:innen

6
Tonnen CO₂

verursacht jede:r Münchner:in pro Jahr. Zum Vergleich: der weltweite Durchschnitt liegt bei 4,7 Tonnen CO₂.

Zum Vergleich

4.700
Menschen wohnen auf 1 km²

4.112
Menschen pro km² in Berlin

5.667
Menschen pro km² in London



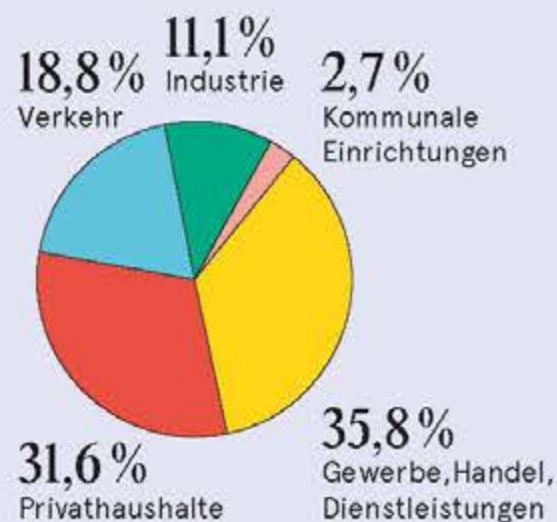
Diese Berechnung bezieht nur jene Treibhausgase ein, die in München entstehen; nicht aber jene, die durch unseren Konsum außerhalb der Stadt anfallen. So wird das Steak, das wir essen oder die Herstellung des Autos, das wir uns kaufen, nicht einkalkuliert.

88%

der Befragten finden es wichtig, dass die Stadt München bis 2035 ihr selbst gesetztes Klimaziel, also die Klimaneutralität, erreicht.

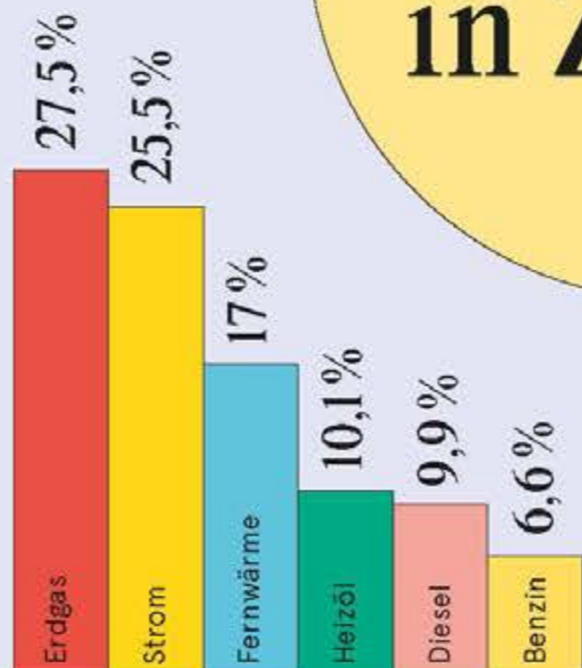
Die Stadt in Zahlen

Aufteilung Energieverbrauch in München nach Sektoren



Anteil am gesamten Endenergieverbrauch 2017

Woher nehmen wir unsere Energie?



Anteil am gesamten Endenergieverbrauch



Strom in München

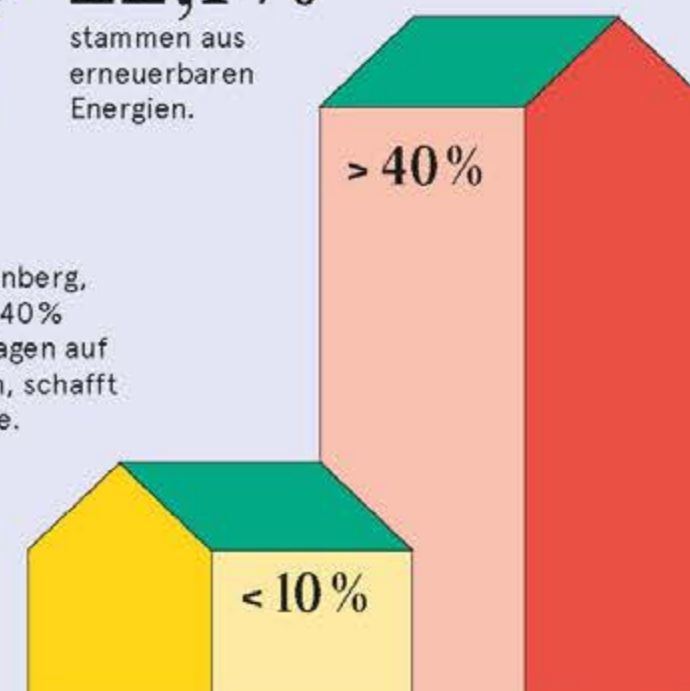
22,1%


stammen aus erneuerbaren Energien.

Strom vom Dach

Während einige Städte - wie z.B. Nürnberg, Hannover und Leipzig - bereits über 40% ihres Potenzials für Photovoltaik-Anlagen auf Dächern von Neubauten ausschöpfen, schafft München nicht einmal die 10%-Hürde.

Alle Quellen zu den Grafiken
» www.klimaherbst.de/quellen/stadt









7.000.000
vorzeitige Todesfälle werden durch die Luftverschmutzung jährlich weltweit verantwortet.

In München kann es heute schon bis zu **10° C** wärmer sein als im Umland.

37% aller Hitzetoten in den letzten drei Jahrzehnten hätte es ohne den Klimawandel nicht gegeben.

Modal Split – Wie bewegen sich die Münchner:innen fort?

	14% Fahrrad
	21% ÖPNV
	28% zu Fuß
	37% Auto

CO₂-Fußabdruck der Münchner Verkehrsteilnehmer:innen

München Stadt **3,7 kg CO₂**

München Umland **4,7 kg CO₂**

705.467 Autos gibt es in München.

12,5% von Münchens Gesamtfläche wird als Parkplatz genutzt.

66 Fahrradstraßen hat München, das sind **1%** aller Straßen der Stadt.

47% der Fläche Münchens ist versiegelt.

~10.000 Tierarten sind in München heimisch.

30–60% aller in Bayern beheimateten Arten findet man in München.

München hat circa **3.000.000** Bäume, doppelt so viele wie Einwohner:innen.

Ein Laubbaum verdunstet bis zu **400 Liter** Wasser. Mit 15 Meter Kronendurchmesser kühlt sein Schatten eine Fläche von **160 qm.**

1 Quadratmeter mit Grünpflanzen auf dem Dach bindet etwa **1,2 kg CO₂.**

Auf die offene Frage »Was wünschen Sie sich für die Innenstadt der Zukunft?« antworteten die Befragten:

15,3% wünschen sich mehr kleine Läden.

17,1% wünschen sich mehr Sitzgelegenheiten.

23,1% wünschen sich mehr Grün.

FREIRAUM UND ÖFFENTLICHER RAUM

... von der Stadt zwischen den Häusern, den bisher verschlossenen Hinterhöfen, dem fehlenden Grün und der Kultur als gestaltende Kraft:

Wo begegnen sich Menschen im öffentlichen Raum?

Wie können Hinterhöfe dazu beitragen, das südliche Bahnhofsviertel lebenswerter zu machen?

Welche Vorgaben verhindern die Begrünung von öffentlichem Raum?

Was bedeutet Freiraum in einem Quartier ohne Platz?

Welche Rolle spielen Kunst und Kultur bei der Belebung und Gestaltung von öffentlichen Räumen?

VERNETZTE (FREI)RÄUME, VERNETZTE MENSCHEN! SO WAR'S BEI DER FÜNF- TEN LABWERKSTATT FREIRAUM UND ÖFFENT- LICHER RAUM

von Lisa Rathjen

15.02.2023 // „Freiräume und öffentliche Räume im südlichen Bahnhofsviertel – wie wollen wir sie nachhaltig und besser nutzen?“ Am 15. Februar fand das letzte LabMeeting im Rahmen des QuartierLab Bahnhofsviertel von MUNICH NEXT LEVEL im Urban Comedy Club statt.

Der Urban Comedy Club, eine Zwischennutzung in der Schützenstraße, ist auch ein Freiraum: Hier können frischgebackene Comedians und solche, die es werden wollen, ihre Bühnenwirksamkeit testen. Schön, dass auch wir den Raum nutzen durften, um dort kreativ zu werden.

Stadt zwischen den Häusern

Marco Eisenack, Gründer des MUCBOOK, und Beate Bidjanbeg vom Bezirksausschuss 2 fassen die Ergebnisse der vorangegangenen Diskussion zusammen. „Die Stadt besteht aus dem Raum zwischen den Häusern. Der öffentliche Freiraum ist der Kommunikation und Begegnung gewidmet.“ Das war die Kernaussage des Architekten und Stadtplaners Roman Leonhartsberger, der dazu diverse Projektbeispiele aus Europa zeigte. Die Ansprüche an den öffentlichen Freiraum sind vielfältig: nicht nur Begegnung, sondern auch Klimaanpassung, Platz für Pflanzen, Rückhaltung von Wasser, Erholung, Mobi-

lität, um nur einiges zu nennen. Klar ist, dass dabei Zielkonflikte auftreten.

Wie die Nutzung des öffentlichen Raumes aussehen und vor allem verhandelt werden kann, das war das Thema der LabWerkstatt. Im südlichen Bahnhofsviertel ist der öffentliche Freiraum nicht im Überfluss vorhanden: 33 m² Erholungsfläche steht laut „Konzeptgutachten Freiraum München 2030“ pro Einwohner*in zur Verfügung. Zieht man die Theresienwiese ab, kommt man im südlichen Bahnhofsviertel (Stadtbezirk 2) gerade mal auf 3 m²/EW. Dabei beansprucht der ruhende Verkehr hier 12 % der öffentlichen Freiflächen für sich (Quelle: Berechnung auf Basis statistischen Taschenbuchs 2021).

Zu viel, findet Martin Laschewski, Gründer und Gesellschafter der FreiRaum-Viertel gUG, ein weiterer Impulsgeber und Teilnehmer der LabWerkstatt. Und wirklich, der Stadtspaziergang zeigt, dass es kaum Aufenthaltsflächen und wenig Grün gibt. Einzige Sitzgelegenheiten sind die Fundamente der Kabelbrücken, die die zahlreichen Baustellen mit Strom versorgen – wenig einladend.

Martin Laschewski baut deshalb mit seiner Initiative FreiRaum-Viertel gUG im Sommer Parklets mit kreativ gezeimerten Freiraummöbeln, Spielmöglich-

keiten und ein paar Pflanzen für die Atmosphäre; er trotz der Straße also Freiraum ab. Die Reaktionen auf diese „Fremdkörper“ sind so divers wie die Stadt selbst: Einige Ladenbesitzer sind angetan, gießen Pflanzen und räumen Müll weg, ein Friseur nutzt ein Parklet als Outdoor-Wartezimmer, andere aber fangen an zu streiten, ihnen sind die Parkplätze wichtiger.

Ideen gibt es viele – Konflikte auch

Zum einen dazu, wie weitere Flächen aktiviert werden sollten: Die Hinterhöfe etwa könnten nicht nur mithilfe von Fördergeldern begrünt, sondern in nachbarschaftliche Verantwortung gegeben werden und Platz für Feste und Flohmärkte bieten. Innenräume von Kirchen und Moscheen könnten ihr Potenzial als Oasen der Ruhe in der quirligen Stadt erweitern.

Lokale Künstler*innen und Initiativen könnten leerstehende Läden mit Ateliers, Workshop hubs sowie Kinder- und Jugendtreffpunkte temporär nutzen. Feste, Straßenmusik, Speakers Corner, bemalbare Wände und frei bespielbare Flächen sollen Straßen beleben. Die Nähe zur Theresienwiese bietet ebenfalls großes Potenzial: Über ein Leitsystem von aufgemalten „Fußspuren“ und Schildern könnte das Viertel dorthin, in den fast grenzenlosen Freiraum, vernetzt werden.

Das südliche Bahnhofsviertel ist aber nicht nur baulich dicht, sondern auch sozial und kulturell divers. Dass die Ideen, wie man die öffentlichen Räume beleben könnte, die sowieso schon hohen Anforderungen an den Freiraum noch verstärken und damit die Konflikte verschärfen, wird an jedem der Thematische klar.

LabWerkstatt Titel | Name It

Wie sieht Ihre konkrete Idee | Geschichte für Freiraum & öffentlicher Raum im Bahnhofsviertel aus?

Vorgeschlagen von (und Mailadresse) **Cornelius_heisse@outlook.de**

Projektidee | Frame **Fußstapfen / Wegeleitsystem aus (hybrid) mit QR-Codes + Bodenpfeilen, dass durchs Viertel, auf die T-Wiese führt**

Wer hat den Hut für die Umsetzung auf? **Unseres: Freiraumviertel + Bezirksausschuss + Kommunalreferat**

Wer braucht es noch dazu und ist vielleicht schon hier im Raum? **Wen brauchen wir: Finanzierer**

Wie sehen die ersten drei Schritte aus? **Antrag BA für Prototyp mit BA Budget**

Was ist die größte und kleinste Herausforderung? **Stadtfahrer einbinden**

Wie könnte Sie sie auflösen? **Behoffene einbinden (Tür zu Tür-Participation)**

- dauerhafte Sichtbarkeit
- wer ist die Hauptzielgruppe **Rollstuhlfahrer**
- variabel anpassbar an Angebote **Blinde**
- Inklusivität offen halten

#Wohlfühl-Tour

- ↳ Friseur
- ↳ Essen
- ↳ Auslegung Theresienwiese




Quartiersmanagement als Antwort

Die Antwort ist in jeder Tischrunde ähnlich und es gibt auch schon gute Beispiele: Ein(e) Quartiersmanager*in als „Kümmerer*in“ könnte in jedem Viertel wirken. In Bremen etwa, wo auf einem öffentlichen Platz suchtkranke Menschen und Eltern in Konflikt gerieten, wurde die Fläche auf eine Weise zoniert, dass alle ihren Platz bekamen und dort blieben. Und in Paris können „Quartiersconcierges“, angesprochen werden, auch um etwa älteren Anwohner*innen zu helfen, das Klavier hochzutragen. In München hat das Gasteig HP8 gerade die Stelle des „Community Outreach“ frisch geschaffen, um eine Vernetzung mit den Kulturschaffenden aus dem Quartier und der Stadt zu initiieren. Denn, so lernen wir, Kultur solle nicht mehr kuratiert, sondern auf Augenhöhe moderiert werden, so Max Wagner, Geschäftsführer des Gasteigs.

**WEITERE PROJEKTIDEEN
AUS DER LABWERKSTATT**

Temporäre vertikale Gärten

Umsetzung von temporären vertikalen Gärten, z.B. auf Rollen und im Rahmen von Patenschaften. Schwierig könnte hier die Beschaffung von materiellen und finanziellen Ressourcen sein. Hier bedarf es einer klaren Unterstützung durch die Stadt München.

LabWerkstatt Titel | Name It

Wie sieht Ihre konkrete Idee | Geschichte für Freiraum & öffentlicher Raum im Bahnhofsviertel aus?

Projektidee | Frame

Einsetzen eines Quartiersmanagement um die wenigen Flächen für alle (auch konsumfrei) nutzbar zu machen (Steigerung Aufenthaltsqualität ohne Verdrängung)

Was ist die größte und kleinste Herausforderung?

Wie könnte Sie sie auflösen?

Gelt alles, wenn politischer Wille da ist und soll. Gruppierungen (Wohnsüd, Zsh.v.v.a.) beteiligt werden (+ ~~Frei~~ soziale Einrichtungen) Aber: größte Herausforderung politische Akzeptanz

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)

Wer hat den Hut für die Umsetzung auf?

Wer braucht es noch dazu und ist vielleicht schon hier im Raum?

BA? Stadtrat

Wie sehen die ersten drei Schritte aus?

Einbringen in die Politik (Stadtrat / BA)

Freiraum & öffentlicher Raum

LabWerkstatt Titel | Name It

Wie sieht Ihre konkrete Idee | Geschichte für Freiraum & öffentlicher Raum im Bahnhofsviertel aus?

Projektidee | Frame

VERTIKALE GÄRTEN
- TEMPORÄR
- AUF ROLLEN
- MIT PATENSCHAFTEN

Was ist die größte und kleinste Herausforderung?

Wie könnte Sie sie auflösen?

- KONKRETE AUFRAGGEBER FINANZIERUNG

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)

Wer hat den Hut für die Umsetzung auf?

Wer braucht es noch dazu und ist vielleicht schon hier im Raum?

STADT MÜNCHEN

Wie sehen die ersten drei Schritte aus?

ÜBER ZEITEN
0 * FINANZ. PLAN, STADT ~~INITIATION~~
1 * FREIRAUMVIERTEL KONTAKTIEREN

Freiraum & öffentlicher Raum

Robuste Outdoor-Möbel

Verteilung von kleinen, robusten Outdoor-Möbeln. Für die Gestaltung könnte ein Wettbewerb gestartet werden, bei dem lokale Künstler*innen einbezogen werden. Schließlich sollten Prototypen gebaut, aufgestellt und evaluiert werden, bevor die Möbel in großer Zahl verteilt werden.

LabWerkstatt Titel | Name It

Wie sieht Ihre konkrete Idee | Geschichte für Freiraum & öffentlicher Raum im Bahnhofsviertel aus?

Projektidee | Frame

Werkstatt - Zonen

- L> Mobiliar bauen
- L> Händler / Friseur einbinden
- ↳ Outdoor-Verkaufsstellen

Was ist die größte und kleinste Herausforderung?
Wie könnte Sie sie auflösen?

- Platz
- Genehmigung

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)

Wer hat den Hut für die Umsetzung auf?
Wen braucht es noch dazu und ist vielleicht schon hier im Raum?

Südlicher Bahnhofsviertel etc.

Wie sehen die ersten drei Schritte aus?

- erste Testzone
- erstes Angebot durchführen
- Evaluieren

Werkstatt-Zonen

Einrichtung von Werkstattbereichen mit entsprechender Möblierung und Einbindung von Händlern, Friseuren etc. vor Ort.

Hoffeste und offene Höfe

Organisation von Hoffesten mit offenen Höfen zur Begegnung. Hier gilt es, von Anfang an alle wichtigen Akteure vor Ort einzubinden und die Kommunikation so zu planen, dass sich möglichst viele Menschen angesprochen fühlen. Dies kann nur gelingen, wenn sich jemand den Hut aufsetzt und die Verantwortung übernimmt.

LabWerkstatt Titel | Name It

Wie sieht Ihre konkrete Idee | Geschichte für Freiraum & öffentlicher Raum im Bahnhofsviertel aus?

Projektidee | Frame

Besonderes Outdoormöbel

klein robust
zB würfel oder Outdoorbarock

Was ist die größte und kleinste Herausforderung?
Wie könnte Sie sie auflösen?

- KVR-Platz bekommen (große)
- Einbindung bekommen (kleine)

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)

Lisa Rathgen

Wer hat den Hut für die Umsetzung auf?
Wen braucht es noch dazu und ist vielleicht schon hier im Raum?

Wie sehen die ersten drei Schritte aus?

- Entwürfe / Wettbewerb
- Prototyp - oder kaufen in Wien
- herstellen & aufstellen
- Evaluation | Paket

Einbindung der Locals
-> voten

LabWerkstatt Titel | Name It

Wie sieht Ihre konkrete Idee | Geschichte für Freiraum & öffentlicher Raum im Bahnhofsviertel aus?

Projektidee | Frame

Hoffest

- positive Erfahrung
- ohne Anbos
- Begegnung

Anlass zB Schwantlachstr. gesperrt
& 100 Tage schlupf
+ Höfe öffnen

Was ist die größte und kleinste Herausforderung?
Wie könnte Sie sie auflösen?

Alle mitnehmen auch die, die nicht auf das Hoffest gehen

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)

Wolfgang Beate

Wer hat den Hut für die Umsetzung auf?
Wen braucht es noch dazu und ist vielleicht schon hier im Raum?

Gewerbetreibende ansprechen
Nicht im Rahmen der Hoffestmärkte, was eigenes
Zusammen mit Freiraum-Viertel / IAA (Erz)

Wie sehen die ersten drei Schritte aus?

- ▷ jemand, der den Hut aufhat
- ▷ tollen Namen finden
- ▷ 15 Hopfenpflanzen (aus Frauzil Green City) zum 1. April pflanzen
neue Standorte mit Seil & Bohrer 60x60
- ▷ Vorher-Nachher-Ausstellung v. Green City nutzen

Open Stage Munich

Einführung einer offenen Bühne, auf der prominente Künstler:innen auftreten und sich somit für Straßen-events engagieren. Dies muss jedoch mit den Anwohner*innen und Gewerbetreibenden vor Ort abgestimmt werden. Idealerweise finden die ersten Open Stages im Rahmen eines Straßenfestes statt.

LabWerkstatt Titel | Name it

Wie sieht Ihre konkrete Idee | Geschichte für Freiraum & öffentlicher Raum im Bahnhofsviertel aus?

Projektidee | Frame

Offene Bühnen (Open Stage Munich)

Berühmte Künstler*innen für Straßen events engagieren

+ mehr Bühnen schaffen

+ Straßenfeste organisieren

Was ist die größte und kleinste Herausforderung?

Wie könnte Sie sie auflösen?

groß: Bug - In der Gewerbetreibenden v.a. Hoteliers im Vorhinein einholen (Straßenfest)

klein: Personen aktivieren (berühmt oder Amateur)

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)

Wer hat den Hut für die Umsetzung auf?

Wer braucht es noch dazu und ist vielleicht schon hier im Raum?

Wie sehen die ersten drei Schritte aus?

Verein „Südliches Bahnhofsviertel“?

Gespräche mit Gewerbetreibenden und Anwohner*innen (Straßenfest → Ideen sammeln Orte)

Freiraum & öffentlicher Raum

Entregulierungswerkstatt Titel | Name it

Wie sieht Ihre konkrete Idee | Geschichte für Freiraum & öffentlicher Raum im Bahnhofsviertel aus?

Projektidee | Frame

Entregulierungswerkstatt

Wann maches einfach

Richtlinie für Grün Will den fowachen Recht an

Community Guide (+ einfache Sprache)

Was ist die größte und kleinste Herausforderung?

Wie könnte Sie sie auflösen?

→ von der Stadt die Besten motivieren

→ nicht demotivieren

Vorgeschlagen von (und Mailadresse)

Wer hat den Hut für die Umsetzung auf?

Wer braucht es noch dazu und ist vielleicht schon hier im Raum?

Wie sehen die ersten drei Schritte aus?

→ KVR

→ RKU

→ Gartenbaureferat

→ Polizei

Stadteigene Planung

am Besten prices Hochbeete Baumपालम

Freiraum & öffentlicher Raum

Entregulierungswerkstatt

Im QuartierLab Bahnhofsviertel zum Thema „Freiraum und öffentlicher Raum“ gab es viel Input zu den Herausforderungen der Begrünung durch Bürokratie und Überregulierung. Die Teilnehmer*innen wünschten sich alle mehr Grün im Freiraum und öffentlichen Raum und wiesen auf die Komplikationen hin, die auf sie zukommen, wenn sie selbst den öffentlichen Raum aktiv mitgestalten wollen. Als die größten Komplikationen wurden die unübersichtlichen und stark ausgeprägten Richtlinien und die daraus oft resultierende Demotivation der Bürger identifiziert. So entstanden auch die Titel Vorschläge, eine „Entregulierungswerkstatt“ und eine „Motivationswerkstatt“.

Den Teilnehmer*innen war es besonders wichtig, dass die Begrünung des öffentlichen Raums einfacher wird und die Bürger*innen motiviert werden, selber aktiv zu werden. Dazu ist es zunächst notwendig, die Richtlinien und Genehmigungsprozesse zu vereinfachen und dafür alle Akteure (RKU, KVR, Gartenbaureferat, Polizei) zu identifizieren und an einen Tisch zu bringen. Die so erarbeiteten vereinfachten Zuständigkeiten, Richtlinien und Abläufe für eine Begrünung im öffentlichen Raum müssen dann motivierend an die Bevölkerung kommuniziert werden. Ein Community Guide in einfacher Sprache mit allen wichtigen Informationen könnte über Vereine und Multiplikatoren an die Bürger verteilt werden.

IMPULSGEBER*INNEN

ROMAN LEONHARTS- BERGER

Dipl.-Ing., Architekt und Stadtplaner BYAK

„Nachhaltige Stadträume sind nicht mehr Kür, sondern Pflicht und Ausgangspunkt jeder städtebaulichen Entwicklung. Wichtig sind dabei Inklusionsfähigkeit, Offenheit und Mehrfachnutzung.“

„Konflikte und Aushandlung gehören in der Stadt dazu und sind selbstverständlicher Bestandteil erfolgreicher urbaner Räume.“

„Grün als Maßstab für guten Stadtraum ist kein eigenes Qualitätsmerkmal, wichtiger sind Konsumfreiheit, Aufenthaltsqualität und Wandlungsfähigkeit.“



ROMAN LEONHARTSBERGER studierte Architektur in München und Delft und diplomierte 2010 an der TU München. Er ist Mitglied der Bayerischen Architektenkammer und wird in der Stadtplanerliste geführt. Mit pan m arbeitet er seit 2014 an der Schnittstelle von Architektur und Stadt. Im Mittelpunkt stehen dabei das Wohnen, die Bedingungen des Alltags und aktuelle Strategien städtischer Entwicklung. Seit 2008 war er zudem an mehreren Städtebauinstituten der TU

München in Forschung und Lehre tätig und arbeitete an diversen, z.T. staatlich geförderten Forschungs- und Publikationsvorhaben sowie in der Graduiertenbildung, unter anderem für das Architekturmuseum der TU München und die Studienstiftung des deutschen Volkes. Seit 2015 erhielt er Lehraufträge für Städtebau an der Hochschule München und arbeitet als freier Dozent.

IMPULSGEBER*INNEN

MARTIN LASCHEWSKI

Aktivist und Geschäftsführer FreiRaum-Viertel gUG

„Wir müssen alle endlich den Wert des öffentlichen Raums realisieren.“

„Dieser Raum ist einfach viel zu wertvoll, um ihn zuzuasphaltieren. Gerade in Hinblick auf die Klimakrise und die dadurch entstehenden schwerwiegenden Folgen müssen urbane Räume einmal komplett umgedacht werden. Ich will mir nicht nur vorstellen, dass jedes geparkte Auto am Straßenrand ein Baum sein könnte, ich will, dass wir anfangen Oberflächen zu entsiegeln und diese Bäume endlich pflanzen. Gerade die Menschen im Bahnhofsviertel haben es verdient, dass das Quartier viel, viel mehr Aufenthaltsqualität liefert. Grün statt grauem Beton, Fokussierung im Verkehr auf den Umweltverbund, Platz schaffen für Menschen und Raum für Begegnungen und Interaktionen etablieren. Wir müssen jetzt die Weichen stellen damit der öffentliche Raum in 20 Jahren lebenswert ist.“

MUNICH NEXT LEVEL - QuartierLab Bahnhofsviertel powered by MUCBOOK



MAX WAGNER

Geschäftsführer Gasteig München GmbH

Max Wagner, 1969 in München geboren, studierte Jura und Gesang und arbeitete nach seinem Referendariat in München als Rechtsanwalt und Sänger.

Von 2005 bis 2011 war er Geschäftsführender Intendant des Stuttgarter Kammerorchesters und von 2012 bis 2015 Geschäftsführender Direktor des Staatstheaters am Gärtnerplatz in München.

Seit 2016 leitet er den Gasteig als Geschäftsführer. Außerdem ist Max Wagner Vorstand der Stiftung des Stuttgarter Kammerorchesters sowie Mitglied des Vorstands der International Society for the Performing Arts (ISPA).



„Kulturzentrum anders denken“

Freiraum braucht auch ein Dach

Freiräume und öffentlicher Raum sind Plätze, Parks, Straßen und Höfe. Aber eben nicht nur. Gerade in Großstädten wie München braucht es auch Freiräume unter Dach. Und hier kommen Räume in öffentlichen Gebäuden ins Spiel. Der Gasteig, Europas größtes Kulturzentrum, war schon immer so ein Freiraum – mit Bibliothek, Volkshochschule, Veranstaltungssälen und großen Foyerflächen. Aber er war doch ein weitgehend kuratierter Raum. Das kann und muss sich ändern.

Was ist Kultur heute?

Das, was wir als Kultur verstehen, verändert sich schon seit geraumer Zeit grundlegend. Über viele Jahrzehnte, wenn nicht gar die vergangenen zwei Jahrhunderte, war „Kultur“ etwas, das von einigen wenigen zusammengestellt wurde, damit es dann von Besucher*innen konsumiert werden konnte. „Du brauchst Beethoven im Konzert, Shakespeare im Theater, Verdi in der Oper und Rembrandt im Museum“ – das war, überspitzt formuliert, das Verständnis von Kultur.

Kultur = Kreativität x Quadratmeter

Kultur ist aber viel mehr. Kultur ist das, was entsteht, wenn man den nötigen Freiraum dafür schafft. Öffentliche Räume wie ein von allen finanziertes Kulturzentrum sind dafür prädestiniert. Im neuen Gasteig HP8 in Sendling, seit 2021 Interimsquartier für die Zeit der Sanierung des Gasteig-Gebäudes in Haidhausen, versuchen wir verstärkt, so ein Freiraum zu sein. Kreativität auf den vorhandenen Quadratmetern zu ermöglichen. Ein nicht immer einfaches Experiment – aber eines, das sich lohnt und in die Zukunft weist.

Wo anfangen? Im Quartier!

Auch ein international bedeutendes Kulturzentrum streckt seine Fühler am besten zunächst in der unmittelbaren Umgebung aus. Der Neustart des Gasteig im Ausweichquartier in Sendling bietet dafür die optimalen Voraussetzungen. Was machen die Menschen im Stadtviertel, was brauchen sie, was erwarten sie von einem neuen Freiraum in ihrer Nähe?

Community outreach, zu deutsch Beziehungsaufbau

Um diese grundsätzlichen Fragen zu klären, haben wir im Gasteig HP8 jetzt die Position eines community outreach geschaffen – einer Person, die nicht Werbung macht, sondern in erster Linie zuhört, Beziehungen aufbaut, Communitys im Viertel erkennt und deren Bedürfnisse und Erwartungen mitnimmt. Das ist aus meiner Sicht ein vielversprechender Weg, damit Menschen nach und nach diesen Ort als ihren Ort, ihren Freiraum sehen.

Erste Erfolge

Eine Stunde allein auf der Bühne der leeren Isarphilharmonie im Gasteig HP8 und machen, was man will – eine Woche lang konnten das Interessierte im Spätsommer 2022 bei „Bühne frei“ ausprobieren. Salsa tanzen in einer denkmalgeschützten ehemaligen Industriehalle – einmal im Monat öffnet sich der Gasteig HP8 der Salsa-Community Münchens. Zuletzt kamen mehr als 1.100 Tanzbegeisterte zur „Salsa-Nacht im HP8“. Mit einem zufällig zugelosten Mitmenschen einen Abend lang beim Essen über ein Fragen-Menü zu einem Thema sprechen – regelmäßig lädt der Gasteig HP8 zu „Tischgesprächen“. Rumsitzen, Ratschen und erste Bühnenerfahrungen sammeln – gemeinsam mit dem Kollektiv „Die Städtischen“ eröffnete der Gasteig HP8 im Frühjahr 2023 eine „Kulturinsel“ mit Sitzgelegenheiten, Pflanzenbeeten und einer open stage auf dem Platz „Am Kulturkraftwerk“.

PODIUMSGÄSTE MAX WAGNER



LISSIE KIESER

This Is Really Happening / Kreativ Direktorin, Projektmanagerin, Kuratorin

„Ich arbeite seit zehn Jahren als Kreativdirektorin, Kuratorin und Projektmanagerin im Rahmen kreativer Projekte.

Mein Ziel ist es, durch meine Tätigkeit im kulturellen Bereich Einfluss auf die Entwicklung der urbanen Gesellschaft zu nehmen. Ich glaube, dass Kultur mehr ist als Kunst und dass allem eine soziale Dimension innewohnt.“



Über die identitätsstiftende Funktion von Kultur.

Kultur ist alles.

Kultur ist mehr als Kunst.

Kultur ist mehr als Design.

Kultur umfasst alle Erscheinungsformen menschlichen Handelns.

Sie ist Zeugnis und Ergebnis zugleich von menschlicher Schöpferkraft, Lernfähigkeit und Kreativität.

Wie können wir nun mithilfe der Kultur Freiräume nachhaltig gestalten?

Der „erweiterte Kulturbegriff“ ist unser Werkzeug, Räume identitätsstiftend zu gestalten und für ein diverses Publikum zu aktivieren.

Sugar Mountain kann dafür als Beispiel stehen:

Weitreichende Flächen des Außengeländes sind als „urbane Bewegungsflächen“ Sport und Bewegungsaktivitäten gewidmet. Und weil ich der Auffassung bin, dass auch Sport Ausdruck menschlicher Kreativität und Handlungsfähigkeit ist, haben wir diesen Aspekt im Rahmen von Sugar Mountain als GESTALTUNGSPRINZIP umgesetzt. Das bedeutet, wir haben die Architektur der Sportfläche als CREATIVE PLAYGROUND interpretiert und dementsprechend zusätzlich künstlerisch gestaltet.

Denn: Es ist der künstlerische Layer,

- der dem Ort Leben einhaucht
- der diesen Ort für die Menschen nutzbar macht
- der Interaktion, Partizipation und Kommunikation ermöglicht

Was hier entstanden ist, ist nichts weniger als öffentlicher Raum.

Sugar Mountain bietet eine Bandbreite an Anknüpfungspunkten für ein diverses Publikum. Es ist ein Ort mit hoher Anziehungskraft und Aufenthaltsqualität für ganz unterschiedliche Bevölkerungsgruppen.

Dies führt zu der Frage: Wie entsteht Identität?

Identität entsteht durch Lesbarkeit.

Identitätsstiftend wird ein Raum / ein Ort / ein Quartier, wenn unterschiedliche Bedeutungsebenen zuerst **sichtbar** werden, dann **lesbar** und schließlich der Einzelne **sich im Ganzen selbst erkennt**.

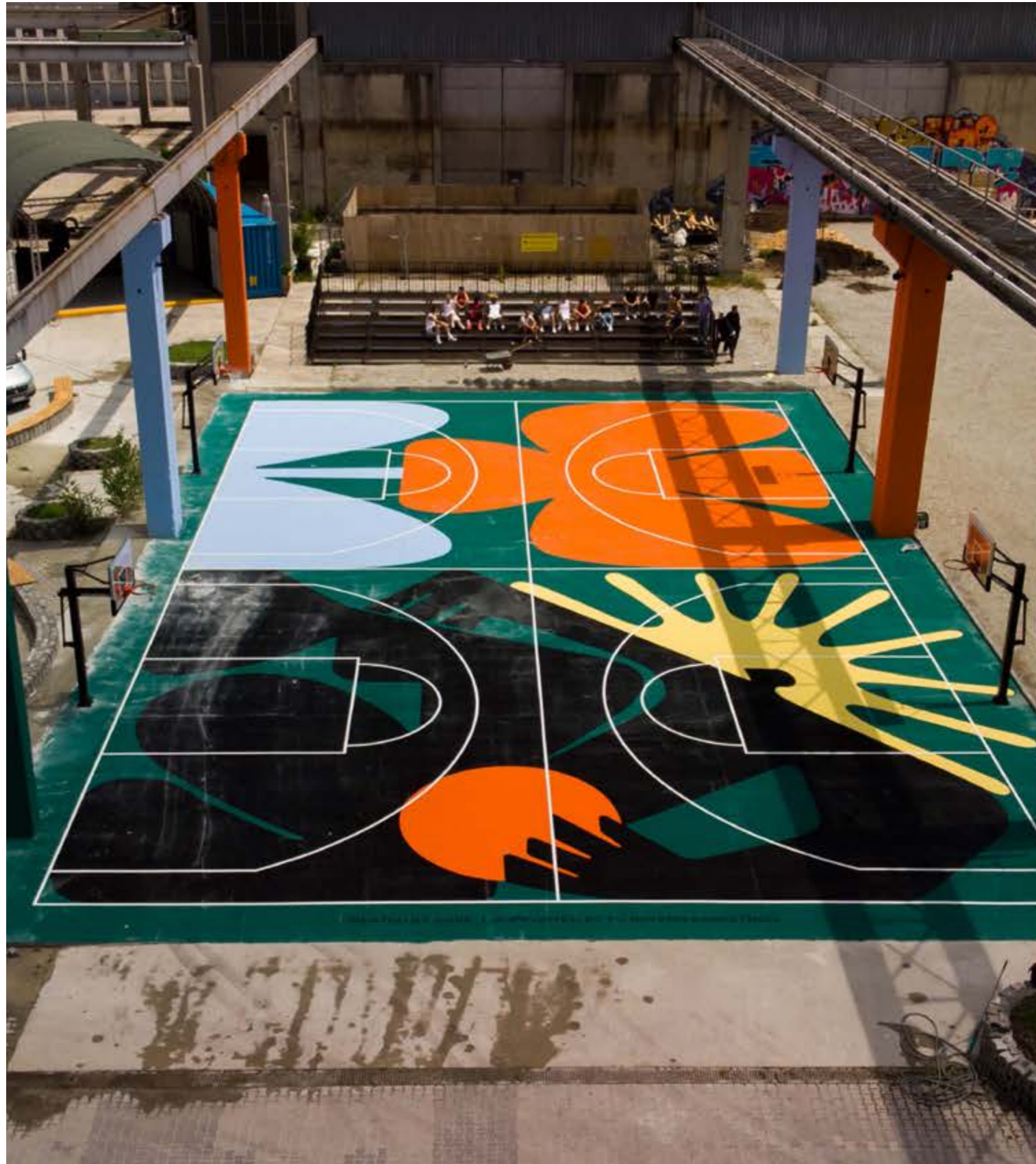
Wenn dies gelingt, so begegnen wir uns auf der Ebene der **sozialen Dimension**, die allem innewohnt, was uns umgibt, und die so eine wichtige Funktion im urbanen Kontext hat, im Hinblick auf Themen wie:

- Informelle Wissensvermittlung & Austausch
- Begegnung und Interaktion
- Ausbildung lokaler Identitäten
- Stärkung der Gemeinschaft

In diesem Sinne gebe ich ein Plädoyer für einen Paradigmenwechsel ab:

Der Mensch mit seinen Bedürfnissen und Fähigkeiten muss Ausgangspunkt und Ziel von Quartiersentwicklung sein. Denn die Zukunft der Stadt heißt

Kollaboration!



MUNICH NEXT LEVEL QuartierLab Bahnhofsviertel powered by MUCBOOK

© Lisa Miletic



DR. HANNA SAMMÜLLER-GRADL

Dr. Hanna Sammüller-Gradl leitet seit 1. Juli 2022 das Kreisverwaltungsreferat.

Ihr Studium und die dazugehörige Ausbildung absolvierte die promovierte Juristin und Maître en droit in München, Paris, Prag und Washington DC. Zudem hat sie in Speyer an der Deutschen Universität für Verwaltungswissenschaften die Zusatzqualifikation in Verwaltungswissenschaften erworben.

Vor ihrem Referendariat war sie 2008 bis 2011 als wissenschaftliche Mitarbeiterin und Dozentin für die Bereiche Grundrechte und Staatsorganisation an dem Lehrstuhl für Verwaltungsrecht von Prof. Dr. Mario Martini an der LMU München und der DUV Speyer tätig.

Von 2015 bis 2017 war sie als Juristin bei der Landeshauptstadt München im Kommunalreferat, Abteilung Städtebauliche Verfahren, tätig. Im Anschluss war sie bis 2019 stellvertretende Leiterin der Enteignungsbehörde der Stadt.

Ab Februar 2019 leitete sie das Rechtsamt der Stadt Freising, und seit April 2019 war sie Leiterin des Referats für Bürgerdienste und Rechtsangelegenheiten sowie städtische Gleichstellungsbeauftragte.

Sie ist assoziiertes Mitglied im interdisziplinären Netzwerk Think Tank 30, dem jungen Think Tank des 1968 gegründeten Forscherverbundes Club of Rome.

Seit 2017 ist sie gewähltes Mitglied in der Mitgliederversammlung der Petra-Kelly-Stiftung.



© Kreisverwaltungsreferat 2023

Gemeingebrauch und Einflussmöglichkeiten des KVR

Gemeingebrauch bedeutet, dass der öffentliche Stadtraum gleichermaßen von allen Stadtbewohnern genutzt werden kann und niemandem etwas weggenommen oder verwehrt werden darf. Das umfasst alle Arten der Nutzung, die dem Zweck des Ortes entsprechen und andere Leute nicht in ihrem Gemeingebrauch stören. Öffentlicher Raum wird durch das Verhalten der Menschen, die ihn nutzen, konkretisiert. Ohne Öffentlichkeit kein öffentlicher Raum.

Aus dieser Definition ergeben sich für mich aus Sicht der Chefin der Münchner Sicherheitsbe-

hörde viele Handlungs- und Gestaltungsmöglichkeiten.

So zum Beispiel durch die Installation bzw. Genehmigung von Parklets, Stadterrassen und Schanigärten. Durch diese öffentlichen Treffpunkte kann der öffentliche Raum insoweit verändert werden, als dass er nicht mehr ausschließlich als Bewegungsraum, sondern als Begegnungsraum genutzt wird.

Aber auch die Sicherheit aller im öffentlichen Raum ist ein wichtiger Bestandteil meiner Arbeit. Daher arbeiten wir auch daran, Sicherheits- und Ordnungsstörungen zu betrachten und für alle beteiligten Gruppen gemeinsame Wege zu finden, den Raum nutzen zu können. Wichtig hierbei ist mir, eine reine Verdrängung marginalisierter Gruppen zu vermeiden, vielmehr sollen diese in die Entwicklungen miteinbezogen werden.



© Schörtl

Ich bin der Meinung, dass man auch oder gerade als Verwaltung neue Wege denken und gehen sollte. Sei es bei der Ideenfindung für neue Nutzungen für den öffentlichen Raum, z.B. ein Open-Air-Kino im Nussbaumpark, oder in der tatsächlichen Vereinfachung der Verfahren. Wir sollten nie vergessen, dass wir nicht zum Selbstzweck verwalten, sondern für die Einwohnerinnen und Einwohner Münchens.

JAN KAMENSKY
VISUALS



JAN KAMENSKY
VISUALS



WERKSTATT KLINGT NACH MACHEN. DIE LABWERKSTATT-MODERATOREN ERIC TRESKE UND ANJA VON KLITZING

5 Werkstätten später. Eric und Anja sitzen in einem Café und ziehen Bilanz.

Anja: Was findest du, ist in den Werkstätten besonders gut gelungen?

Eric: Wir hatten den Anspruch, möglichst viele unterschiedliche Menschen zusammenzubringen und auch ins Tun zu bringen. Das hat geklappt.

Anja: Ich glaube auch, die Stärke war wirklich unterschiedliche Perspektiven zusammenzubringen, vom Planungsreferat bis zur Anwohnerin, vom Einzelhändler bis zur Wissenschaftlerin.

„Alle beschäftigen sich mit der Stadt der Zukunft und hier in den Werkstätten kamen Ideen, Bedürfnisse und Visionen zusammen.“

Eric: Wie kamen die zusammen? Was meinst du damit, das klingt schon sehr pathetisch für mich!

Anja: Die Wirklichkeit ist zu komplex geworden, als dass sie ein Einzelner begreifen könnte. Mit der Werkstatt haben wir die Menschen aus verschiedenen Bubbles miteinander ins Gespräch gebracht. Fahrradfahrer, Parklet-Fans, Verwaltungsmenschen, Immobilienentwickler.

Eric: Was würdest du nächstes Mal anders machen?

Anja (*grinst*): Vom Wohlfühlfaktor: Beheizte Räume suchen und warme Getränke anbieten! Methodisch gesehen sind zwei wichtige Dinge passiert: Die TeilnehmerInnen hatten die Zeit, sich in kleinen Runden kennenzulernen. Um sich persönlich auf Augenhöhe zu begegnen. Wir haben ei-

ander zugehört. Als dann die verschiedenen Interessen und Ideen auf den Tischen lagen, hat man gemeinsam versucht, daraus stimmige Lösungen zu entwickeln, die wirklich funktionieren könnten. Die Teilnehmenden hätten bestimmt noch länger miteinander an den Tischen gearbeitet.

Anja: Eine grüne Stadt der Zukunft ist eine massive Veränderung für die Menschen, die dort leben und arbeiten. Dafür muss man die Menschen vor Ort im Bahnhofsviertel mitnehmen. Meinst Du, wir hätten mehr Teilnehmende aus dem Bahnhofsviertel gebraucht?

Eric: Jein. Mehr wären sicher gut gewesen und ich möchte da auch dranbleiben. Ich finde, es hat trotzdem sehr gut geklappt, denn deswegen sind die TeilnehmerInnen doch rausgegangen. Wir haben sie in kleinen Gruppen auf „sogenannte“ Stadtrundgänge an Orte geschickt, denen man sonst keine Beachtung schenkt. Fragen gestellt, die auch etwas „irre“ waren. Meine Lieblingsfrage war zum Beispiel nach dem „Fake-Grün“: „Was für „Simulationen“ von Begrünung finden Sie im Viertel (Bilder, Plastikblumen ...)“. Was erfahre ich aus solchen Beobachtungen über die Menschen hier? Die Teilnehmenden sollten den Charakter des Ortes aufsaugen. Wie tickt das Viertel? So haben wir den Ort als „Teilnehmer“ in die Werkstatt geholt.

Anja: Du erinnerst mich an einen interessanten Punkt: Wir hatten an einer Stelle die Diskussion, dass das Bahnhofsviertel abends ein männlicher Ort ist. Was heißt das aus der Perspektive der Stadtentwicklung, wenn ein Ort „männlich“ ist?

Eric: Dann funktioniert der Ort oder die Straße nur für eine der Gruppen. Und das ist eigentlich sehr untypisch fürs Bahnhofsviertel.

Anja: War es richtig, dass wir den Fokus nur auf das Bahnhofsviertel gelegt haben?

Eric: Ja, das ist für mich eine klare Stärke dieser Werkstätten.

„Denn das Bahnhofsviertel ist besonders. Es gibt viele nebeneinander lebende Gruppen, die es nur hier in München gibt.“

Auch, dass die Werkstätten immer im Bahnhofsviertel stattfanden, war mir sehr wichtig. Mit den Zwischennutzungen im Franzi und im Comedy-Club hatte das MucBook Team die idealen Orte gefunden.

Anja: Woran würdest du festmachen, dass die Werkstätten funktionieren?

Eric: Für mich sind die Werkstätten gelungen, wenn TeilnehmerInnen eine neue Sichtweise mitgenommen haben und daraus eine Idee entsteht, die jetzt wächst. Anja: Und wenn neue Kontakte entstanden sind, die künftige Zusammenarbeit und Projekte ermöglichen, von denen wir jetzt noch gar keine Vorstellung haben.

Was war das QuartierLab für uns?



Diskussion

gemeinsame Arbeit (auf Augenhöhe)

kurzweilig

unterschiedliche Meinungen

Pflichtveranstaltung für alle die mehr aus dem Bahnhofsviertel machen wollen

Interessante Impulse zu aktuellen Themen der urbanen Transformation

Erkenntnis dass wir auf Namensschilder Bamboo klar vom Vornamen trennen müssen, ansonsten wird es als Nachname verstanden

Zusammentreffen interessanter Personen mit unterschiedlichen Hintergründen

Einblicke in Münchens Zwischennutzungen

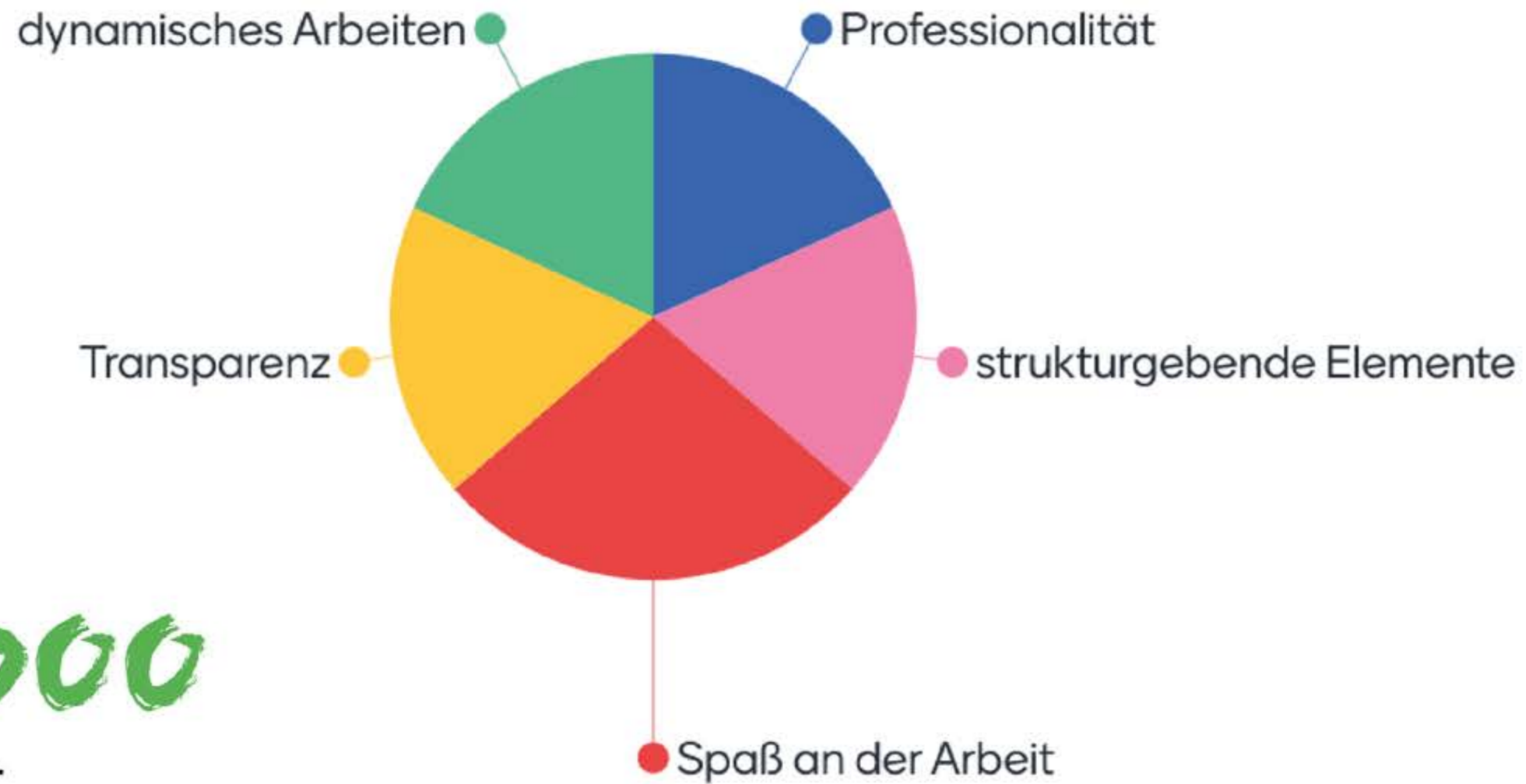
Vernetzung

ein Vergnügen

Bamboo

seeds that grow.

Was zeichnet Bamboo besonders aus?



Bamboo

seeds that grow.

Bamboo

seeds that grow.

Was macht Bamboo?

Mentimeter



MARCO EISENACK
SOUK AUF DER
SONNENSTRASSE

Dieser Beitrag erschien ursprünglich im neuen Magazin „Urban Matters“, herausgegeben von ehret+klein. „Urban Matters“ ist ein journalistisches Themenmagazin, keine Werbekommunikation. Die Redaktion adressiert darin zweimal jährlich das Verhältnis von Immobilien und Gesellschaft. In der ersten Ausgabe ging es um das Thema „Impact Investing“, Ausgabe zwei widmet sich der Zukunft unserer Innenstädte.

Sie möchten ein Magazin bestellen? Dann schauen Sie vorbei unter www.urban-matters.de oder kontaktieren Sie Natascha Amann unter n.amann@ehret-klein.de



VON MARCO EISENACK ILLUSTRATION STEFAN GROBE HALBUER

Souk auf der Sonnenstraße

VISION Stadtkultur, wie wir sie in Urban Matters verhandeln, hat viel mit Phantasie zu tun. Zum Abschluss dieser ersten Ausgabe daher ein utopischer, heiterer, vielleicht nicht ganz realistischer Blick ins München von morgen.

Marco Eisenack blickt auf das Bahnhofsviertel des Jahres 2040 – und erkennt die Stadt kaum wieder. Wie konnte es dazu kommen?

D

er Blick von hier oben ist beeindruckend. Besonders im Frühling. Faszinierend, wie schnell die Kirschbäume im April ihre Blüten auspacken, bevor ihr Aroma durch die Sonnenstraße zieht. Ich sitze gerne hier oben auf dem Dach des ehemaligen Kaufhauses, wenn ich das Treiben auf dem neu angelegten „Central-Park“ betrachte. Kaum zu glauben, dass hier vor 20 Jahren noch Asphalt und Abgase das Leben dominierten. Wegen der vielen arabischen und afrikanischen Händler, die an den Markttagen ihr Sortiment aus dem Bahnhofsviertel mit Lastenrädern an die Sonnenstraße bringen, schreiben die Zeitungen gerne vom ersten bayerischen Souk. Neben Baklava, Falafeln und Taboulé gibt es auch viel regionales Gemüse. Die neu gegründeten Gärtner-Kollektive haben gerade die erste Ernte des Jahres eingeholt – Kopfsalat, Paprika und Radieschen von den umliegenden Dächern. Auf dem Dach nebenan sehe ich gerade zufällig einen der Gärtner beim Gießen der Jungpflanzen. Es ist nicht jedermanns Job, sich bei Wind und Wetter auf den Dächern der Stadt rumzutreiben. Da passt es gut, dass viele der sogenannten GroLas (Großstadt-Landwirte) früher bei Kurierdiensten gearbeitet haben, bevor sie sich der solidarischen Landwirtschaft widmeten. Als immer mehr Lieferungen von autonomen Systemen erledigt wurden, mussten sich die Kurierfahrer neue Aufgaben suchen.

Da kam das Pilotprojekt „Erde auf unser Haupt“ gerade richtig. Landeshauptstadt München, Freistaat, Bund und EU haben in weniger als zwei Jahren das gesamte Bahnhofsviertel mit einer auf Pfählen errichteten Garten-Ebene erweitert: Die schwebende Gartenstadt – offiziell nur eine Klimaanpassungsmaßnahme – war von Anfang an ein Renner. Ich erinnere mich noch gut an den Tag im Februar 2023, als Münchens damaliger Bürgermeister Dieter Reiter von autofreien Straßen in New York schwärmte. Ein Stadtrat hatte ihm Fotos von der autobefreiten 5th Avenue gezeigt. Völlig überraschend warb der OB für frische

Ideen im öffentlichen Raum und organisierte eine Studienreise nach New York für Stadtrat und Referate – das sollte Folgen haben für eine Stadt, die bis dato dem Auto, wo immer möglich, den Asphalt ausrollte.

Nach dem ersten Spaziergang über den High Line Park diktierte Wirtschaftsreferent Clemens Baumgärtner einem mitgereisten Lokalreporter in gewohnter Deutlichkeit in den Block: „Geiles Konzept mit dem Grün über den Dächern! Das brauchen wir in München auch. Was passt besser zu Laptop und Lederhosen als Urban Gardening über den Büros der Scale-ups?“

Noch heute wird viel darüber diskutiert, wie es dann doch alles so schnell gehen konnte – mit dem Wandel zum Guten. Der Münchner kannte es bisher eher so:

Schlimmes kommt öfter und schneller, als einem lieb ist. Aber die guten Sachen, die ziehen sich wie die Wartezeit im KVR.

Es war 50 Jahre nach Olympia, dass München von ungewohntem Elan ergriffen wurde, ja man möchte fast von Dynamik sprechen, und Projekte in die Tat umsetzte.

Damals hatte die Klimakrise bereits zum wiederholten Male die Hitzekeule rausgeholt und immer mal wieder den Wasserhahn Mangfalltal abgedreht. Pandemie und Krieg in Europa packten noch ein paar weitere Krisen ins Gepäck der Stadtgesellschaft.

Kurz gesagt, es war ordentlich Druck im Kessel: Die Politik ordnete mit anfangs umstrittenen Gesetzen zu Boden-Kollektivierung, Abriss-Moratorium und Kreislauf-Kanon die Spielregeln des Städtebaus neu. Gleichzeitig tauchten in den Herrenclubs und Hinterzimmern der Münchner Würdenträger aus Wirtschaft und Finanzen immer öfter Personen auf, die nicht mehr Profitmaximierung als oberstes Ziel ihres Lebens anführten, sondern

— Seite 60 —>

unter dem Kopfschütteln vieler die Sinnhaftigkeit als Unternehmensziel propagierten. Als die Herren aus der alten Welt (ja, es waren damals tatsächlich vorrangig Männer, die Unternehmen lenkten) plötzlich keine Mitarbeitenden mehr finden konnten und zugleich wirtschaftlich von den Konzernen aus Übersee in die Zange genommen wurden, krepelten sie kurzentschlossen alles um. Gemeinwohlökonomie wurde der neue Leitbegriff – bis hinauf in die besten Münchner Kreise. Projekte wie die jahrelange gemeinnützige Zwischennutzung im Gas-teig zeigten, dass Organisationen, die nicht an Shareholdern orientiert sind, einen gesamtgesellschaftlichen Gewinn erwirtschaften, der weit über den Wert von Gewerbesteuern hinausreicht.

Veränderung bedarf offenbar solch kollektiver Aha-Erfahrungen. Manchmal treffe ich Michi Kern und Till Hoffmann auf einer der Dachterrassen rund um den ehemaligen Kaufhof, wo das Kollektiv seit einigen Jahren das „Crowd-Haus“ betreibt. Die Kulturmacher erinnern sich gerne daran, wie Immobilienmanager in teuren Anzügen damals Workshops bei ihnen buchen wollten. Sie waren auf der Suche nach Antworten, warum die vogelwildern Projekt-Experimente auch am Stadtrand so wunderschön wangenrot pulsierten, während die Malls, sozusagen die Kollektivkonzepte der Kapitalgesellschaften, in blasser Blutleere dahinsiechten.

Bereits nach den ersten gemeinsam verdrückten Veggie-Burgern veränderte sich etwas.

Zuerst verschwanden die Krawatten. Was man nicht sehen konnte, war die Veränderung in den Köpfen. Die kam vielleicht auch mit den Besuchen in den Yoga-Stunden von Michi Kern. Ein unangenehmer Moment war es für viele Managerinnen und Manager, so erzählt man sich, als sie bemerkten, dass ihnen das Vorfahren mit dem großen dunklen Firmenwagen kein Glücksgefühl mehr verschaffte. Das war bereits, bevor flächendeckend Tempo 20 innerstädtisch eingeführt wurde. Am Ende der Transformation vieler Persönlichkeiten war es nur konsequent, dass die Immobilienwirtschaft heute offiziell als zwölfter Teilbereich der Kreativwirtschaft eingeordnet wird.

Egal ob Wohnen, Büro, Handel – oder wie inzwischen üblich alles zusammen: Gebäude werden heute nicht mehr nur genutzt, sondern sie werden bespielt und kuratiert. Ein entscheidender Meilenstein war sicher der „Plus-1-Beschluss“ kurz nach der Bundestagswahl im Jahr 2025. Lange ungelöste Probleme der Wohnungsnot, des Klimaschutzes und der Krise im Einzelhandel wurden mit einem einzigen Instrument gelöst. Wer seine Flächen im Erdgeschoss als öffentlichen Raum für sinnstiftende Nutzungen hergibt, erhält zusätzliches Baurecht nach oben. Ein Gesetz, das das Leben in den Städten auf ungeahnte Weise verbesserte. Der Großteil der ehemaligen Wettbüros und Handyläden war im Rahmen des Plus-1-Programms zu lebendigen Begegnungsorten geworden. Genossenschaftliche Lebensmittel-Projekte sind besonders verbreitet: In der Schillerstraße hat kürzlich eine Mitmach-Bäckerei eröffnet, wo an jedem Tag eine andere Gruppe aus der Nachbarschaft ihre Teigwaren in den Ofen schiebt. Am beliebtesten ist der Tag, an dem die türkischen Omas aus dem Viertel ihre Rezepte auspacken.

Beliebt ist auch die selbstverwaltete Bibliothek, die ohne Personal und Überwachung funktioniert und ein beliebter Lernort für Kinder und Jugendliche aus dem Quartier ist. Schon länger gibt es die Kunstgalerie von broke.today, die damals in der legendären Zwischennutzung Franziska an der Schwanthaler Straße 57 ihren Ursprung hatte und inzwischen eine Institution für regionale und unbekanntere Künstler:innen ist. Mitmachen ist auch auf der Bühne Programm geworden: Darum hat sich auch der Urban Comedy Club, der 2022 in einer Zwischennutzung in dem ehemaligen Hertie-Komplex gegründet wurde, im Stadtteil etabliert. Das Konzept: Open Stage. Sympathische Offenheit und Vertrauen genießen auch die Nutzer:innen des Co-Working-Space in dem runden Dutzend Locations des Mucbook Clubhaus im Bahnhofsviertel – hier findet man weiterhin Raum, wo nicht nur gearbeitet wird, sondern wo Menschen zusammenkommen, die Ideen haben.

Aus der Gründerzeit der neuen Gemeinschaftsprojekte stammt auch die Initiative „Cowerken“. Die Schreiner Dennis und Ludwig hatten das Projekt 2022 in einer Zwischennutzung gegründet. Um die Lücke zwischen Repair-Cafés für Hobbybastler und den hochmodernen Maker-Spaces für die Produktion von Hightech-Prototypen zu schließen, sollte eine Werkstatt für Handwerker entstehen. Die Handwerker teilen sich die Maschinen, das Backoffice und das Marketing: So wurde Handarbeit wieder bezahlbar und kam zurück in die Stadt.



Krankenkassen sprechen gerne von dem „Plus-1-Effekt“ der Erdgeschoss-Belebung: Durch die kreativen Angebote, den konsumfreien Aufenthalt und den neu entstandenen Gemeinsinn in den sogenannten „dritten Orten“ wuchs das Glück vieler Menschen. Die AOK meldete erst gestern wieder einen Rückgang von Depressionen, Übergewicht, häuslicher Gewalt und einem Anstieg der Geburtenrate.

Wobei man hier die Kausalität nicht so einfach nachweisen kann, seit das Fahrrad mit Einführung von Tempo 20 (für Autos) zum beliebtesten Verkehrsmittel geworden ist. Unverhofft kam die Krise der „schienegebundenen“ Verkehrsmittel. Die Art und Weise, sich in großen Ansammlungen, dicht beieinander, nach einem festen Fahrplan auf unveränderbaren Routen zu bewegen, erschien jungen Menschen verblüffend anachronistisch. Die Generation, die mit dem Verfügbarkeits-Postulat von Tinder, Uber und Gorillas groß geworden ist, stellt sich nicht an eine Haltestelle, um minutenlang auf eine Tram

oder U-Bahn zu warten. Außer dem eigenen Rad nutzen sie lieber die neuen autonomen Gondeln, die auf dem Screen der Windschutzscheibe während der Fahrt wahlweise Disney oder Netflix streamen. Immerhin werden die Gleise im Untergrund noch genutzt. Die App-gesteuerten Kapseln der Otto-Bahn sind hier zu Tausenden im Einsatz. Es hatte erstaunlich lange gedauert, die Stärke des Münchner Startups zu erkennen. Erst nachdem die 2022 beschlossene Otto-Bahn-Teststrecke in Taufkirchen fertig war, kam man auf die Idee, die U-Bahn-Züge durch Otto-Gondeln zu ersetzen, die von jedem User persönlich programmiert werden können, sodass man das Münchner U-Bahn-Netz beliebig kombinieren kann.

Die lahmgelegten U-Bahn-Züge kennen Sie ja alle von den „Kultur-Stationen“, die auf allen großen Plätzen Münchens den Menschen auch bei schlechtem Wetter einen Raum zum Zusammenkommen bieten. Ähnlich erging es

— Seite 62 —>

den Trambahnen, die heute als Indoor-Kinderspielplätze zum Toben, Lesen und Basteln einladen. Und nur weil die Tram kaum mehr jemand nutzte, entstand auch Platz für den großen Park auf der Sonnenstraße. Der Effekt auf das Bahnhofsviertel war enorm. Dealer und Kleinkriminelle, die früher die engen Gassen des Viertels liebten, haben dem Viertel längst den Rücken gekehrt. Schließlich konnten sie ja von allen Dachgärten aus bei ihren Geschäften beobachtet werden. Und es waren zu viele Frauen und Kinder auf den Straßen unterwegs, seit die Autos so langsam fahren und nicht mehr an der Oberfläche parkten.

So wie die Kurierfahrer mussten sich ja auch viele Polizist:innen und Verkehrsüberwacher:innen einen neuen Job suchen, seit die autonomen Fahrsysteme nicht nur Fahrtziel, sondern auch Geschwindigkeit und Parkplatzregeln von selbst einhalten. Als ich kürzlich die Weintrauben vor einem mit einer Rebe bewachsenen Parkverbotsschild pflückte, kam ich mit einem der sogenannten „Community-Manager“ ins Gespräch, der früher als Polizist gearbeitet hatte. Er betreut heute einige der hübsch eingerichteten U-Bahn-Züge am Nußbaumpark und betont, dass er jetzt im Grunde das mache, was sein Berufswunsch war: „Ich bin Freund und Helfer im Quartier.“

Manchmal hilft der Mann ohne Uniform auch beim Ernten auf den Dächern. Durch die Verbindungswege und Stege des Projekts „Erde über unseren Häuptern“ kann man von der Theresienhöhe bis zur Sonnenstraße

laufen. Als der Bau der zweiten Ebene beschlossen wurde, hatte man noch gar nicht daran gedacht, welche Massen an regionalen Lebensmitteln dort oben produziert werden können. Es ging in erster Linie um Klimaanpassung. In wenigen Jahren konnte die Konstruktion zwischen Bayerstraße und Pettenkofferstraße entstehen, um Schatten zu spenden, die Luft zu verbessern und vor allem den Stadtraum zu kühlen.

Besonders beliebt sind natürlich die Sitzbänke, die sich durchgängig am Rande der Terrassen entlangziehen und durch die großen Solardächer vor Wind und Regen geschützt sind. „Volt-Veranda für alle“ war der Leitsatz der Initiative, die damals im Stadtrat die Mehrheit erreichte.

Die Umverteilung des öffentlichen Raums zugunsten der Menschen war ein wichtiger Effekt, um die Städte wieder attraktiv zu machen. Man kann sich heute gar nicht mehr vorstellen, dass in den Jahren der Pandemie die Menschen plötzlich alle aufs Land ziehen wollten. Zum Glück konnte im Jahr 2023 nicht weit entfernt vom Bahnhofsviertel ein Projekt auf den Weg gebracht werden, das heute bundesweit als Vorbild für Wohnen und Kreislaufwirtschaft gilt: Nachdem ein Abriss verhindert wurde, hat eine Genossenschaft das ehemalige Justizzentrum an der Nymphenburger Straße zu einem Wohnquartier umgebaut, das heute als Symbol für eine Stadtentwicklung gilt, die soziale, kulturelle und ökologische Bedürfnisse berücksichtigt. Kaum zu glauben, dass die Baubranche vor 40 Jahren noch für rund 40 Prozent der Treibhausgasemissionen verantwortlich war. Für acht Prozent des globalen CO₂-Ausstoßes war allein der Beton verantwortlich.

Mit dem neuen Gemeinschaftssinn haben die Menschen in der Region viel erreicht. Wenn ich jetzt so auf die im heißen Frühlingwind flatternden Fahnen am Stachus blicke, bin ich mir trotzdem nicht sicher, ob es die richtige Entscheidung war, nun auch noch das Wappentier Bayerns zu ersetzen. Man war der Meinung, der Löwe stehe für das überwundene Zeitalter des Raubtier-Kapitalismus. In der postfossilen Welt sollte uns ein friedliebendes, vegan lebendes Geschöpf repräsentieren, das die Vorteile der Urbanität zu schätzen wisse. Kurz gesagt: ein friedliebendes Tier, das das Leben in der Stadt sexy findet.

Mit Blick auf die überaus beeindruckende Reproduktionsrate mag die Stadtliebe des ausgewählten Tieres unbestritten korrekt sein. Aber rein gestalterisch macht eine graue Stadttaube als Wappentier nun einmal wirklich nicht viel her. <



Marco Eisenack ist Unternehmer und Gründer des Münchner Magazins Mucbook. Mit seinem Mucbook-Clubhäusern betreibt er mit seinem Team temporäre Kreativräume überall in der Stadt.

SHOWNOTES

ALLGEMEIN

BMW Foundation Herbert Quandt

Local solutions for global challenges

<https://storage.googleapis.com/bmw-foundation/1/2022/12/rise-cities-future-visions.pdf>

CIMA Beratung + Management GmbH

Deutschlandstudie Innenstadt: Kennziffern, Trends und Erwartungen

https://cimamonitor.de/wp-content/uploads/2022/12/deutschlandstudie_innenstadt_2022.pdf

Landeshauptstadt München

Smarter Together München – Gemeinsam an der Zukunft bauen

<https://stadt.muenchen.de/infos/smartertogether.html>

Dr. Wolfgang Zängl / Gesellschaft für ökologische Forschung e.V.

MOLOCH München – Eine Stadt wird verkauft

<https://www.moloch-muenchen.de/>

Lehrstuhl für energieeffizientes und nachhaltiges Planen und Bauen

TUM School of Engineering and Design

Creating NEighbourhoods Together – München Neuperlach

<https://www.cee.ed.tum.de/enpb/forschung/laufende-forschungsprojekte/creating-neighbourhoods-together-muenchen-neuperlach/>

Lehrstuhl für Raumentwicklung

TUM School of Engineering and Design

Wissensproduktion, Unternehmensstandorte und Stadtentwicklung in München.

Zeitenwende und der STEP2040 - Christiane Müller, Alain Thierstein

<https://mediatum.ub.tum.de/doc/1684503/rb5rc8031kmd72q92by8yzpmf.pdf>

HANDEL IM WANDEL

ZEIT ONLINE GmbH

Stadtentwicklung: Neuer Glanz für die Stadt

<https://www.zeit.de/2022/52/stadtentwicklung-innenstadt-konsum-oeffentlicher-raum>

EIT Urban Mobility

URBANE: EIT Urban Mobility working to decarbonise last mile deliveries in cities

<https://www.eiturbanmobility.eu/urbane-eit-urban-mobility-working-to-decarbonise-last-mile-deliveries-in-cities/>

fortiss GmbH

BayernCloud: Cloudbasiertes digitales Plattform-Ökosystem für den Mittelstand

<https://www.fortiss.org/forschung/projekte/detail/bayerncloud>

fortiss GmbH

Knowledge4Retail: Künstliche Intelligenz für den Handel

<https://www.fortiss.org/forschung/projekte/detail/knowledge4retail>

CBRE GmbH

CBRE Report: Neugestaltung des Münchner Hauptbahnhofs als Initialzündung für den „Central Business District“ der Zukunft

<https://news.cbre.de/cbre-report-neugestaltung-des-muenchner-hauptbahnhofs-als-initialzuendung-fuer-den-central-business-district-der-zukunft/>

MOBILITÄTSWENDE

Digital Hub Mobility

Schnellladen als der fehlende Baustein für den Erfolg der E-Mobilität in Städten?

<https://mobility.unternehmertum.de/insights/schnellladen>

SHOWNOTES

Digital Hub Mobility

Erfolgreicher Abschluss des Pilotprojekts "Miteinander Laden"

<https://mobility.unternehmertum.de/insights/pilotprojekt-miteinander-laden>

EIT Urban Mobility

Reducing motorcycle-related accidents in the city of Barcelona. This is the first challenge of Barcelona Innova Lab, the first Living Lab in the city.

<https://www.eiturbanmobility.eu/reducing-motorcycle-related-accidents-in-the-city-of-barcelona-this-is-the-goal-of-barcelona-urban-lab-which-now-presents-its-first-mobility-challenge/>

EIT Urban Mobility

FURNISH-KIDS: Transforming Urban Areas Into Playscapes

<https://www.eiturbanmobility.eu/furnish-kids-transforming-urban-areas-into-playscapes/>

Münchener Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen (MCube)

aqt: Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt

<https://www.mcube-cluster.de/projects/aqt/>

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.

Erster Radweg mit Solardach in Freiburg

<https://www.adfc.de/neuigkeit/erster-radweg-mit-solardach-in-freiburg>

IFAC-PapersOnLine

Volume 55, Issue 11, 2022, Pages 144-149

Fuzzy Control of Traffic Junctions in Oversaturated Urban Networks

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2405896322011521>

Multidisciplinary Digital Publishing Institute (MDPI)

Sustainability 2022, 14, 7764

Developing a Multilevel Decision Support Tool for Urban Mobility

<https://www.mdpi.com/2071-1050/14/13/7764/htm>

Transportation Research Part A: Policy and Practice

Volume 156, February 2022, Pages 253-269

Microsimulation parking choice and search model to assess dynamic pricing scenarios

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856421003281?via%3Dihub>

Cities

Volume 130, November 2022, 103939

Zooming into mobility to understand cities: A review of mobility-driven urban studies

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S026427512200378X>

Landeshauptstadt München

Mobilitätsreferat

CIVITAS ECCENTRIC München – Innovative Lösungen für städtische Mobilität

[Civitaseccentric-broschuere-leseformat-150dpi-rgb.pdf](#)

NEUES WOHNEN UND ARBEITEN

ZEIT ONLINE GmbH

Berliner Eiche: Hier könnte bald Ihr Auto stehen

<https://www.zeit.de/2022/41/berlin-eiche-200-jahre-bau-luxuswohnungen>

ZEIT ONLINE GmbH

Wohnraum: Wohnungsmangel in Deutschland so hoch wie seit 30 Jahren nicht mehr

<https://www.zeit.de/wirtschaft/2023-01/wohnungsmangel-mieterbund-lage-immer-dramatischer>

QVC Handel S.à r.l. & Co. KG in Zusammenarbeit mit Trendbüro und Bonsai Research

Zukunftsstudie: Next Home – Wie wohnt Deutschland übermorgen?

<https://static1.squarespace.com/static/5daeb8b9ae72575df5d84597/t/61e847caddb261f37b2897f97/1642612683867/QVC-Studie-next-home.pdf>

SHOWNOTES

E3S Web Conf., 33 (2018) 03013

Life quality and living standards in big cities under conditions of high-rise construction development

https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/abs/2018/08/e3sconf_hrc2018_03013/e3sconf_hrc2018_03013.html

KLIMA UND ENERGIE

Landeshauptstadt München

Klima- und Umweltschutz

<https://stadt.muenchen.de/infos/klimaschutz-nachhaltigkeit.html>

Landeshauptstadt München

Referat für Klima- und Umweltschutz

Re:think München – Neues Denken für unser Klima

<https://rethink-muenchen.de/>

Rathaus Umschau 236/2022

Künstliche Intelligenz visualisiert 1.693.614 Bäume im Stadtgebiet

<https://ru.muenchen.de/2022/236/Kuenstliche-Intelligenz-visualisiert-1-693-614-Baeume-im-Stadtgebiet-104890>

competitionline Verlags GmbH

Nachhaltigkeit und Klimaneutralität (Newsletter)

https://7bbdw.r.a.d.sendibm1.com/mk/mr/bWi6-BYNMagsxb__npm0DMxjNNtA_EtLrb3F1A7dRR2cV1vJz-XT4qE5kLS2ZSCuh2jzrTqi-P4HZ8jp5_Cy-7POXVfvM8CByzYuyq6KnAvVPxv6IYQFejiPvJuoupzC5LYdszyXNdw

Multidisciplinary Digital Publishing Institute (MDPI)

Land 2022, 11(5), 680

Big Data-Driven Urban Management: Potential for Urban Sustainability

<https://www.mdpi.com/2073-445X/11/5/680>

Munich Urban Colab

Power City. Wie Innovation die urbane Energie sichert

MUC_Colab-Quarterly_01.pdf

FREIRAUM UND ÖFFENTLICHER RAUM

Gehl in Zusammenarbeit mit Weeber+Partner

MENSCH IM MITTELPUNKT – Nutzungsmuster öffentlich zugänglicher Freiräume im Zuge des soziodemografischen Wandels in München

https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:72988e98-fdfb-4841-b12b-f1fd3cc827f0/Abschlussbericht_Studie_Nutzungsmuster.pdf

Marianna Janowicz und Sabba Khan

Making Brent

<https://www.lse.ac.uk/Cities/Assets/Documents/Apprenticeship-in-City-Design/Making-Brent.pdf>

Lehrstuhl für energieeffizientes und nachhaltiges Planen und Bauen

TUM School of Engineering and Design

Grüne Stadt der Zukunft – klimaresiliente Quartiere in einer wachsenden Stadt

Grüne Stadt der Zukunft - Umsetzungsphase - Lehrstuhl für energieeffizientes und nachhaltiges Planen und Bauen (tum.de)

Publikationen - Lehrstuhl für Strategie und Management der Landschaftsentwicklung (tum.de)

Landeshauptstadt München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Freiraumquartierskonzept

<https://stadt.muenchen.de/infos/freiraumquartierskonzept.html>

IMPRESSUM / ÜBER UNS

MUNICH NEXT LEVEL ist das Münchner Netzwerk für Expert*innen und Stadtmacher*innen aus Kultur, Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft, die inspirieren, machen und sich vernetzen wollen – initiiert vom Münchner Stadtmagazin MUCBOOK und seinem Herausgeber Marco Eisenack.

Wir danken den Möglichmachern des QuartierLab Bahnhofsviertel:

PlanTreff der Landeshauptstadt München
Bezirksausschuss 2 der Landeshauptstadt München

Wir danken den Unterstützer*innen von MUNICH NEXT LEVEL:

Peter Fritsche und dem Team der CONCRETE
Michael Ehret und dem Team von ehret+klein
Wolfgang Roeck und dem Team von WÖHR + BAUER

Besonderen Dank auch an unsere Programmpartner*innen:

fortiss AG
MCube/Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen
CSRE/Cluster Sustainable Real Estate der TU München
Melanie Hammer und dem Team der BHB
Eric Treske, intrestik
Anja von Klitzing-Bantzhauff, The Good People
Leon Brehme, Nina Faltermayr, Cornelius Heisse von Bamboo Grows

IMPRESSUM

www.mucbook.de
Herausgeber:
Marco Eisenack (V.i.S.d.P.)
Medienhaus München Eisenack UG
Elsenheimerstraße 48
80687 München
fon +49 89 21 66 50 55
munichnextlevel@mucbook.de

Redaktion
Marco Eisenack
Anna Glotzbach
Gabriele Eder
www.munichinnovationcrew.de

Art Direction
Petra Morcher,
PeMoCoDe
www.pemocode.de

Graphics MUNICH NEXT LEVEL
Jenny Brouard
Dear Robinson
www.dear-robinson.com

Für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Inhalte wird keine Gewähr übernommen. Die Beiträge geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Das Whitepaper und alle in ihm enthaltenen Abbildungen und Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Jegliche Veröffentlichung oder Nachdruck, auch auszugsweise, ist nur mit Genehmigung gestattet.