

04/07/2005
07/05/2004

09:47
08:30

PLANUNGSREF. HAI 2 → 98922989
BA TRUDERINGER 292 89 49 4272168 → 023326015

NUMB75 D01
NUM509 D01

Anlage 4



Bezirksausschuss
des 15. Stadtbezirkes
der Landeshauptstadt
München
Trudering-Riem

Landeshauptstadt München, Oskarstr. 292
81825 München

Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
PLAN HA I/11-2
z.Hd. Herrn Schödl

Bsp	bei	Vorg	EA	VvA	zw
Planungsreferat HA I Stadtentwicklungsplanung					
07. Juni 2004					
Az. <i>610-F-139</i>			Beil.:		
1	01	02	1	2	3
					4

Vorsitzender:
Dr. Georg Kronawitter
Tangastr. 28
81827 München
Telefon: (089) 43 98 78 55
Telefax: (089) 244 373 905
E-Mail: georg.kronawitter@epost.de

BA-Geschäftsstelle VI:
Truderinger Str. 292
81825 München
Telefon (089) 427216-14/-13/-16
Telefax (089) 42721618
E-Mail: bagesch16@muenchen.de

IM-2

Ihr Schreiben vom
21.04.2004

Ihr Zeichen

Datum
07.06.2004

PERSPEKTIVE MÜNCHEN
Bericht zur Stadtentwicklung 2003;
Anhörung des BA 15
Unser Zeichen: 7.2.1/05/04

U.S. B.S. → IM-2
6.1428
10.11.04
g.a.c. →

Sehr geehrter Herr Schödl,

der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem hat sich in seiner Sitzung am 27.05.2004 mit der o.g. Anhörung befasst und auf Antrag der CSU-Fraktion einstimmig Folgendes beschlossen:

Der Bezirksausschuss Trudering-Riem beantragt, folgende Anregungen bei der Fortschreibung der Perspektive München einfließen zu lassen:

Leitlinie „München als bürgernahe Stadt“ (S.21, S.42, S.61)

Die Stadt München verpflichtet sich, die Bürgernähe als Leitlinie ihres gesamten Handelns in die Liste der Primärziele aufzunehmen. Die Bürgernähe darf sich nicht auf virtuelle Nähe beschränken, sondern muß auch physisch-örtlich spürbar sein.

Praktizierte Bürgernähe steigert die Identifikation mit der Stadt, senkt den Verkehr und kommt auch jenen Bevölkerungskreisen entgegen, deren Mobilität eingeschränkt ist wie z.B. Senioren oder Väter/Mütter mit Kindern.

Wie der Vergleich mit kleineren Kommunen zeigt, muß Bürgernähe nicht mehr kosten als starke Funktions-Konzentration in der Innenstadt.

Das Polyzentrische Stadtentwicklungsmodell von 1975 hat daher nach wie vor grundsätzlich Gültigkeit und muß insbesondere in den Stadtvierteln ausserhalb des Mittleren Ringes aktualisiert

S-Bahn-Linie 5
Haltestelle Trudering

U-Bahn-Linie 2
Haltestelle Trudering

Bushaltestellen: 38, 93, 182, 194
Haltestelle Bajuwarenstr.

Internet:
<http://www.muenchen.de>

und revitalisiert werden.

Leitlinie „Subsidiarität“

Die Stadt München verpflichtet sich, in ihrem Verantwortungsbereich das Subsidiaritätsprinzip konsequent umzusetzen, d.h. dass alle Angelegenheiten auf jener Ebene abschließend behandelt werden, die aus sachlicher und örtlicher Sicht hierfür zuständig ist. D.h. insbesondere, dass Verantwortung nach „unten“ delegiert, der Entscheidungsweg kürzer und die Verantwortung transparenter wird. Eine kostengünstigere Lösung vieler Angelegenheiten ist hieraus zu erwarten.

Angesichts des tatsächlichen Zwanges zu einem effizienten Umgang mit öffentlichen Geldern ist eine konsequente Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips unabdingbar.

Leitlinie „Transparenz durch Vergleich“

Die Stadt München ist bestrebt, sich soweit wie möglich dem Vergleich mit anderen – auch kleineren – Kommunen auszusetzen (kommunales *bench-marking*) und dabei mittelfristig das eigene Handeln nach dem *best-practice*-Beispiel auszurichten. Die bisherige Haltung, dass sich die Verhältnisse in München jedem Vergleich entzögen, wird aufgegeben. Alle Bewohner Münchens erhalten insbesondere im Internet die Möglichkeit, das Ranking ihrer Stadt zu überprüfen.

Leitlinie „Zukunftsfähige Gartenstadt“ (siehe u.a. S.41 / 42, S.61)

Die Stadt München stellt klar, dass ihre Gartenstadtviertel als gleichberechtigte, qualitätsvolle Bestandteile des Wohnflächenangebotes behandelt werden und nicht als städtebaulich zurückgebliebene Vorratsareale zweiter Klasse, die erst durch entsprechende Großbauvorhaben à la Friedenspromenade Gnade vor den Stadtplanern finden.

Die Gartenstadtviertel sind in ihrer Struktur auch durch städtebauliche Maßnahmen zu sichern, ohne dass eine sinnvolle Nachverdichtung behindert wird.

Leitlinie „Vielfalt im Wirtschaftsverkehr – die Zukunft der Schiene nicht verbauen – Bahnpotenziale nutzen“ (S.21 ff)

Strukturänderungen insbesondere im Schienengüterverkehr führten und führen dazu, dass große innerstädtische Areale frei und einer neuen Nutzung zugeführt werden. Diese Nach-Nutzung besteht nahezu ausschließlich aus hochwertigen Büro- und Wohnbauten. Bahn-affines Gewerbe – sofern noch vorhanden – wird abgesiedelt – meist an neue Standorte am Stadtrand oder im Umland und ohne Anbindung an der Verkehrsträger Schiene. Gleichzeitig werden die innerstädtischen Andockstellen an das Schienennetz rapide abgebaut – sowohl was private Gleisanschlüsse wie quasi-öffentliche Ladegleise (Großmarkthalle etc.) betrifft.

Eine unerwünschte Verkehrsverlagerung auf die Straße und damit auch eine Belastung der Stadtrandgebiete ist die Folge. Außerdem werden auch die wenigen und schon heute z.T. überlasteten Isarübergänge im städtischen Straßensystem weiter belastet.

Seite 3

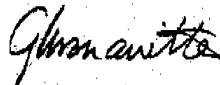
Dies ist aus stadtplanerischer Sicht unerwünscht und kurzfristig, weil die Stadt München auf die Dynamik des privaten Schienenverkehrsmarktes überhaupt nicht mehr reagieren kann. Auch technologische Neuerungen für aufwandsarme Horizontal-Umschlagsysteme (AWILOG, ACTS, CARGO BEAMER, CargoMover, Mobiler u.a.m.) finden dann in der Stadt München keine Schieneninfrastruktur mehr vor, die sie bedienen könnten.

Dies gilt vor allem für Branchen wie Mineralöl-, Baustoff- und Recycling-Logistik, für die gerade auch im innerstädtischen Bereich ein stetes Aufkommen zu erwarten ist. Aber auch das Beispiel einer Kaufhauskette (Karstadt-Gruppe), die nach wie ihre Container und Wechselbrücken mit Konsumgütern nicht in München-Riem, sondern an der Donnersberger Brücke umschlägt, um die kurze Wege zu den Innenstadtkaufhäuser zu nutzen, zeigt, dass eine Schienenlogistik in der Stadt auch ökonomisch Sinn macht.

Die Stadt München ist daher gut beraten, bei Grundstücksverhandlungen mit der Deutschen Bahn nicht nur deren Interesse an einer möglichst guten baulichen Verwertung ihrer Konversionflächen zu bedienen, sondern das übergeordnete städtische Interesse an der Vorhaltung einer stadtweit guten Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr durchzusetzen. Dies geschieht am besten dadurch, dass diese Anschluss- und Ladegleise für einen symbolischen Betrag in städtischen Besitz übergehen, um auch kleineren Privatbahnen den Zugang nach München zu ermöglichen. Die beiden geplanten GVZs sind allein keinesfalls ausreichend.

Wenn diese Infrastruktur einmal verschwunden ist, ist sie allein schon aus planungsrechtlicher Sicht nicht mehr herzustellen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Kronawitter
BA-Vorsitzender