

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 87 (2000)
Heft: 4: Stadtteile aufwerten = Requalifications urbaines = Urban upgrades

Artikel: Stadtentwicklung mittels public-private-partnerships in München : Privatwirtschaft und Kommune : die Karten neu mischen
Autor: Diedrich, Lisa
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-65097>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Stadtentwicklung mittels public-private-partnership in München

Privatwirtschaft und Kommune – die Karten neu mischen

Die Machthaber haben und hatten es in München bei der Durchsetzung ihrer Interessen etwas schwerer als sonst: Es gibt hier eine Tradition des intensiven Interessenausgleichs zwischen den Bürgern und denen, die Pläne schmieden. Solange die Stadt in finanziell komfortabler Lage war, konnte sie sich zur Sicherung der öffentlichen Interessen auch selbst einschalten. Seit man in München aber mit einer kommunalen Finanznot fertig werden muss und zugleich Aufwertungen brachliegender Stadtteile anstehen, hat das rot-grün regierte München mit seiner streitbaren Bau-stadträtin Christiane Thalgott eine neue Strategie erarbeitet: die public-private-partnership. Damit werden private Grundeigentümer und Bauherren stärker an den Folgekosten der Planung beteiligt.

Stadtplanung verlangt in München Verhandlungsgeschick und ein Paket klarer Regeln, die für die Mächtigen ebenso gelten wie für die kleinen Leute. Sind die Regeln ausdiskutiert, dienen sie als verlässliche Grundlage für zukünftige Entscheidungen. Festgeschrieben in Plänen haben sie Bestand – mitunter sehr lange. So galt die Münchner «Staffelbauordnung» des Architekten Theodor Fischer aus dem letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts tatsächlich bis 1979. Sie bestimmte Baudichte und Bauhöhen entlang neu zu schaffender Strassen und beschränkte der Stadt in ihrem Kern ein relativ einheitliches, gern als «münchenerisch» apostrophiertes Stadtbild.

Starke Planungsinstrumente – Stützen der öffentlichen Interessen

Eine derart starke Position der Planung hat gute und schlechte Seiten. Sie fördert nicht gerade die Innovation beim Bauen – zumal, wenn konservative Kräfte auf Tradition setzen und Experimente ablehnen. Nach dem ersten Weltkrieg zum Beispiel, als München zum Zufluchtsort für reaktionäre Kreise wurde, hatte die moderne Architektur keine Chance. Auch heute beisst sich mancher Architekt an den starren Vorschriften der Lokalbaukommission die Zähne aus, wenn er statt der üblichen Jodel-Architektur eine zeitgenössische «Kiste» zur Genehmigung einreicht. Auf der anderen Seite stützt eine starke Planung die Verhandlungsposition der öffentlichen Hand in dem Moment, da die Stadt durch Finanzknappheit stärker auf die Privatwirtschaft angewiesen ist und sich nicht dem Motto unterordnen will: Wer bezahlt, der bestimmt.

Wo die Privaten mitreden, werden vielerorts die Karten neu gemischt. Die Stadtplanerinnen und Stadtplaner reden deshalb gerne von «neuer» Planungskultur. «Die

brauchen wir nicht», widerspricht Christiane Thalgott, Architektin und seit acht Jahren Münchner Baustadträtin, «München hat eine lange Tradition an Protest- und Planungskultur. Sie muss bloss jeweils auf den neuesten Stand gebracht werden.» Ihrer Ansicht nach unterscheiden sich die grossen Aufgaben der Stadtentwicklung nicht wesentlich von denen, die sich den Stadtplanern vor zwanzig Jahren stellten. Die Nachfrage nach Wohnungen und Gewerberaum bleibt in München konstant, und die Stadt hat kontinuierlich die baurechtlichen Grundlagen für entsprechende Quartiere in der typischen Münchner Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Freiraum geschaffen. Neu ist heute: Es gilt, innerstädtische Flächen zu entwickeln, statt auf der grünen Wiese zu bauen – hektarweise Gewerbebrachen, Kasernen, Gleise sollen zu Wohn- und Arbeitsquartieren werden und müssen, laut Thalgott, «wie mit dem Schuhöffel in die bestehende Stadt eingepasst» werden. Neu ist auch, dass sich die Planungen heute an den Leitsätzen der «Agenda 21» orientieren und zur sozialen, ökologischen und ökonomischen Nachhaltigkeit beitragen sollen. Und schliesslich will die Stadt private Grundeigentümer und Bauherren stärker an den Folgekosten der Planung beteiligen und die public-private-partnership salonfähig machen. Denn neu ist in München auch die kommunale Finanznot.

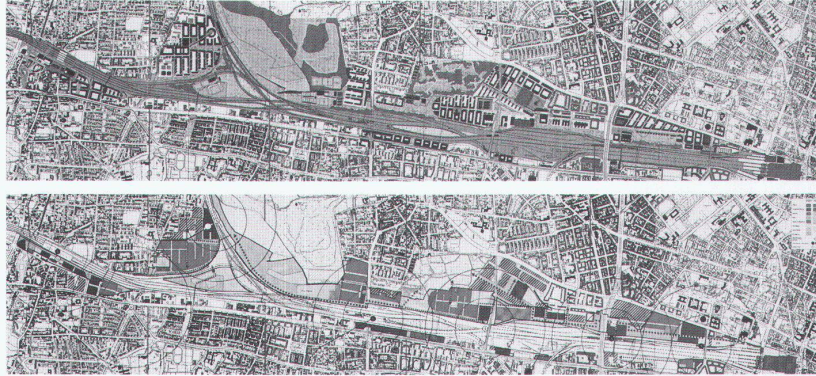
Aufwertungsstrategie:

«Sozialgerechte Bodennutzung»

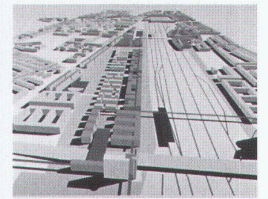
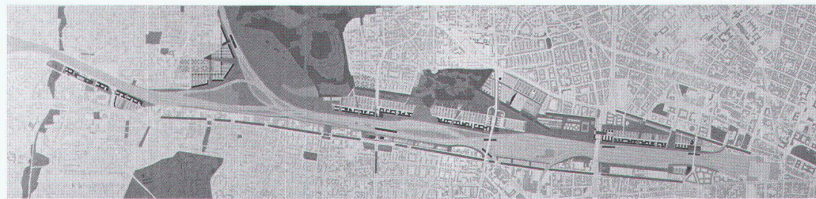
München steht wirtschaftlich im Vergleich zu anderen bundesdeutschen Städten gut da. Doch die fetten Jahre sind vorbei. Bis 1993 hatte sich die Haushaltslage deutlich verschlechtert. Es wurde immer schwieriger, neue Baurechte auszuweisen und die Erschliessung neuer Quartiere aus den öffentlichen Kassen zu bezahlen. Ein Planungsstopp drohte. Dabei fehlte es Mitte der Achtzigerjahre in München vor allem an preiswertem Wohnraum – ein Vergleich unter zwölf deutschen Städten hatte 1986 gezeigt, dass neu vermietete Wohnungen 45 Prozent mehr kosteten als im Durchschnitt und dass die Zahl der für Sozialwohnungen vorgemerkten Haushalte sprunghaft angestiegen war.

1989 beschloss der Stadtrat deshalb, verstärkt Wohnbaurechte zu schaffen und 40 Prozent der neuen Flächen für den sozialen Wohnungsbau zu reservieren. 1993 trat das Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz in Kraft und regelte erstmals umfassend die Möglichkeit, Investoren an den Kosten der Erschliessung neu ausgewiesenen Baulandes zu beteiligen.

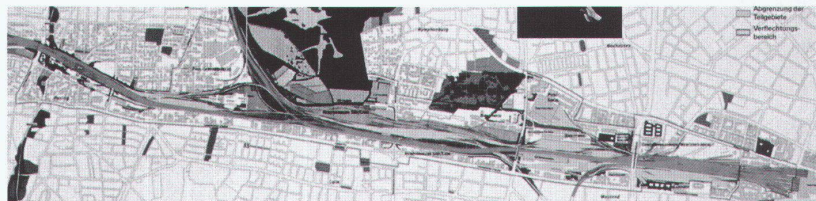
Struktur- und Rahmenkonzept, Entwurf: Speer, Stand: März 1997



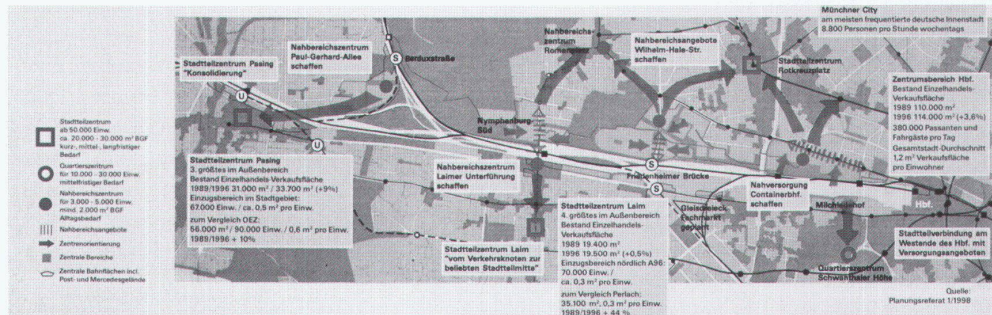
Wettbewerb 1. Stufe, Oktober 1997, 1. Preis: Gesamtansicht, Entwurf: Raupach & Schurk, Wendler, Fahnberg



Fachkonzepte zum Wettbewerb, Habitate und Freiraumkonzept, Bestand Strukturtypen, Stand: Februar 1998



Fachkonzepte zum Wettbewerb, Stadtteilzentren und Einzelhandel, Stand: Februar 1998



Auf der Basis dieses Gesetzes fasste der Münchner Stadtrat 1994 den Beschluss zur «Sozialgerechten Bodennutzung». Der Leitgedanke: Wertet die öffentliche Hand mit dem Baurecht ein Grundstück auf, profitiert der private Grundeigentümer von dieser Wertsteigerung – folglich soll er seinen Anteil beisteuern, um Erschließung, soziale und technische Infrastruktur und naturschutzrechtlichen Ausgleich zu bezahlen. Leicht gesagt. Natürlich schrien die Münchner Baulöwen Zeter und Mordio, prangerten gar die «Marterwerkzeuge aus der sozialistischen Folterkammer» an. «Wir haben dann die Spielregeln verfeinert», erläutert Christiane Thalgot, «und die Belastungen für die Investoren reduziert. Zum Beispiel, indem wir nicht mehr 40 Prozent, sondern 30 Prozent Sozialwohnungen verlangen. Und wir haben detaillierte Nachweise erbracht darüber, dass unsere Forderungen für Kindergärten, Schulen usw. nicht aus der Luft gegriffen sind. Das schafft Einsicht.» Und Einsicht schafft Konsens. 1995 segnete der Stadtrat die Sozialgerechte Bodennutzung einstimmig ab. Thalgot sieht darin wiederum einen Beweis des bürgerschaftlichen Engagements der Münchner. «Wir verpflichten uns, auf jedem Grundstück 30 Prozent Sozialwohnungen zu bauen. Niemand will Sozialwohnungen. Aber jeder bekennt sich dazu, dass wir dieses Problem nur gemeinsam lösen können.»

Nicht mehr als zwei Drittel

Eine Angemessenheitsklausel garantiert den Investoren, dass sie nicht über Gebühr geschröpft werden. Grundsätzlich verbuchen sie mindestens ein Drittel der Bodenwertsteigerung für sich. Mehr als zwei Drittel darf die Stadt ihnen für die Quartierentwicklung nicht abknöpfen. Liegen die Entwicklungskosten unter der Zwei-Drittel-Grenze, kassieren die Investoren den Gewinn. Klar, zumal bei den unbequemen Münchnern, dass ein solches Verfahren vermittelt werden will. Oberbürgermeister Christian Ude stellte deshalb aus seinen Reihen eine hochkarätig besetzte Arbeitsgruppe zusammen, die mit den Partnern aus der Wirtschaft verhandelt. Entscheidungsbefugte Profis aus dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zählen ebenso dazu wie solche aus dem Kommunalreferat, der Stadtkämmerei, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und dem Baureferat. Diese städtischen «Unterhändler» räumten zunächst die Bedenken der Bauwirtschaft aus. Heute verhandeln sie erfolgreich die Verträge der einzelnen Projekte. Sie sind die eigentlichen Löwendompteure.

Dabei gebärden sich Projektentwickler und Investoren in München nicht ganz so wild wie anderswo. «Es engagieren sich vorwiegend örtliche Unternehmen», sagt Thalgot, «die Grundstückspreise sind hoch, und es locken nicht die üblichen Gewinne.» Immobiliengesellschaften oder Pensionsfonds rechnen mit einer Rendite von sechs bis sieben Prozent. In München sind bei hohen Bodenpreisen aber nur drei bis fünf zu holen. Eine interessante Wertsteigerung lässt sich nur langfristig erzielen, bei einem bestimmten Portefeuille und einer guten Marktkennntnis. Da kommt nicht jeder mit. Aber genügend, um den Münchner Markt als ausgesprochen gut zu bezeichnen. Das freut die Stadt. Denn gäbe es keinen Wettbewerb, könnte sie keinen Projektentwickler mit der Tatsache schrecken, dass bei Missachtung der städtischen Regeln ein anderer zum Zuge kommt. Und die Münchner Unternehmen können es sich nicht leisten, aus dem Rahmen zu fallen, auf den sie sich spezialisiert haben.

Stadtteile im Aufwind

Das wohl spektakulärste Projekt der Aufwertung im Sinne der «Sozialgerechten Bodennutzung» läuft momentan auf den zentralen Bahnflächen des ehemaligen Container- und Rangierbahnhofes an, zwischen dem Münchner Hauptbahnhof und dem westlichen Stadtteil Pasing. Mit

156 Hektar Gesamtfläche ist es das grösste Entwicklungsgebiet der Stadt. Die Stadt holte Anfang 1997 die Deutsche Bahn AG und das Bundesbahnvermögen mit ins Boot, um innerhalb von fünfzehn Jahren 7000 Wohnungen für rund 15000 Einwohner zu bauen und Stadtteilzentren und Gewerbeeinrichtungen für rund 11000 Beschäftigte zu schaffen. Auf 67 Hektar soll zudem ein zentraler Grünzug vom Hauptbahnhof bis nach Pasing reichen und den Quartieren als grünes Rückgrat dienen. Die Bahn beteiligt sich mit mehreren hundert Millionen Mark an Wettbewerbs- und Planungskosten, an einem Verlagerungskonzept für Gewerbe, an Ersatzflächen für Sportanlagen. Im Herbst 1997 brachte ein europaweit ausgelobter Wettbewerb erste Ideen für den Städtebau des gesamten Geländes. Die prämierten Planerinnen und Planer wurden 1999 eingeladen, in einem kooperativen Verfahren einen der zuvor bestimmten drei Teilbereiche weiterzuentwickeln. Zurzeit arbeitet die Stadt mit den Siegern an den Bebauungsplänen.

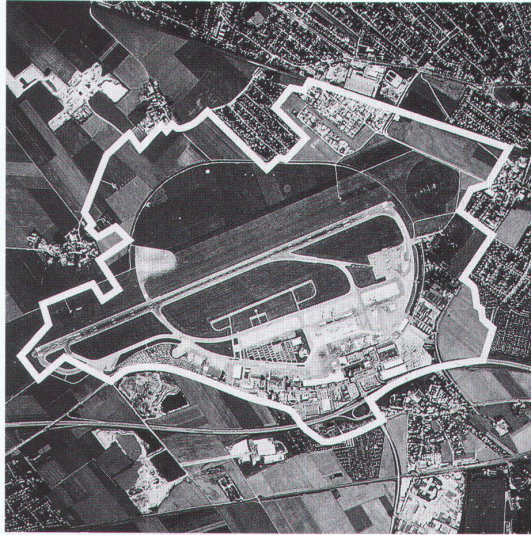
Die 50/50-Ratio – Trumpf in der Konkurrenz zwischen den Metropolen

Die Besonderheit dabei: Nur die Hälfte der Fläche wird überhaupt bebaut – die andere Hälfte bleibt frei für Parks und öffentliche Freiräume. Diese 50/50-Ratio gilt übrigens für jedes neue Quartier in München und ist trotz der hohen Kosten breit akzeptiert. Denn auf lange Sicht, so lautet der Konsens, versprechen Freiräume Rentabilität, garantieren sie doch Freizeitqualität nicht nur im Umland, sondern auch mitten in der Stadt. Das 1998 verabschiedete Stadtentwicklungskonzept «Perspektive München» steht deshalb unter dem Motto «kompakt-urban-grün» und sichert der Stadt einen Trumpf, den sie im Konkurrenzgerangel der europäischen Metropolen ausspielen kann.

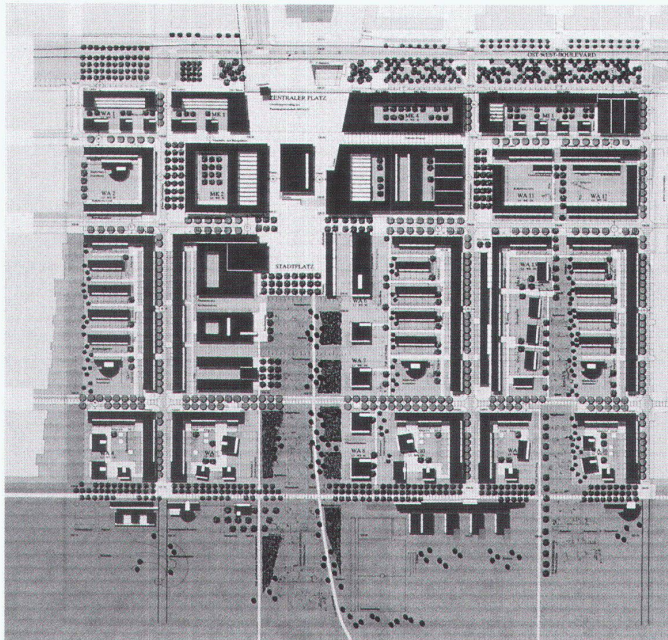
Vorzeigeprojekt ist in dieser Hinsicht die neue Messestadt Riem, ein 556 Hektar umfassendes Stadtentwicklungsgebiet. Allein 200 Hektar bleiben für einen Landschaftspark reserviert. Auf dem Gebiet des einstigen Flughafens entsteht hier zurzeit ein Stadtteil für 16000 Menschen und 13000 Beschäftigte um ein neues Zentrum bei der Messe München, die bereits 1998 von der Innenstadt hierher gezogen ist. Hohe Baudichte und niedrige Flächenversiegelung kennzeichnen den «ökologischen Städtebau». Auch in Riem arbeitet die Stadt mit der Privatwirtschaft. Für die Massnahmeträgerschaft des gesamten Projekts schrieb sie europaweit ein Bieterverfahren aus – den Zuschlag erhielt eine Gruppe um die Bayerische Landesbank. Die daraus entstandene MRG Massnahmeträger München-Riem GmbH entwickelt seit 1994 die technische, soziale und kulturelle Infrastruktur, darunter auch den Landschaftspark, die Perle des Stadtteils. Er nimmt bereits Form an nach den Plänen des Pariser Landschaftsarchitekten Gilles Vexlard, der 1996 den internationalen Wettbewerb gewonnen hat mit einem zeitgenössischen Entwurf, der weitläufige Grasheiden und lichte Eichen-Kiefern-Wäldchen zu einem multifunktionalen Park vereint.

Die Projektentwickler der Wohnquartiere in Riem liessen anfänglich auf sich warten. Wer will schon Wohnungen bauen, wenn das Einkaufszentrum noch fehlt? Inzwischen aber «gehen die Grundstücke zu interessanten Preisen über den Tisch», weiss Christiane Thalgot. Zum Glück, denn ohne Wettbewerb bleibt die Architekturqualität meist auf der Strecke. Auf der Panzerwiese zum Beispiel, einem weiteren Entwicklungsgebiet im Norden Münchens, gab es für die erste Phase nur einen einzigen Interessenten – den beinahe fertigen Wohngebäuden sieht man es an: unverblühte Investorenarchitektur. «Im zweiten Abschnitt werden wir besser», verspricht Thalgot, «dann wollen hoffentlich mehr Unternehmen bauen, und wir können mehr Qualität fordern.» L.D.

Messestadt Riem
Auslobung, Luftbild mit
Umriss



Messestadt Riem,
Bebauungsplan-Entwurf,
Entwurfsverfasser:
Reiner, Weber, Hammer,
Valentien, Billinger,
Stand: November 1994



Messestadt Riem,
Wettbewerb Landschafts-
park 1996
Entwurf: Büro Latitude Nord,
Gilles Vexlard

