



Internationale Bauausstellung

Räume der Mobilität: Machbarkeitsstudie für München und die Region



Inhalt

4	Vorworte
7	Einführung
8	1. Ziele, Anlass und Kontext der Machbarkeitsstudie
9	— Ziele der Machbarkeitsstudie
10	— Talente und Herausforderungen: Die Stadtregion München unter Druck
11	— Mobilität als Schlüsselfrage
15	— Was ist eine Internationale Bauausstellung?
17	— Warum eine Internationale Bauausstellung?
18	2. Der Erkenntnisprozess
20	— Themenarchitektur & Handlungsebenen – Begabungen und Hürden sondieren
22	— Paradigmenwechsel als Anspruch – Der Querdenker-Salon
23	— Erste Projektideen & Mehrwerte – Die IBA-Salons Stadt & Region
28	— Zusammenfassende Ergebnisse – Sieben Themenstränge
30	— Schlüsselthemen ausloten, Unterstützung sichern – Das IBA-Symposium
32	3. Gedanken zu den IBA-Projekten
33	— Der Entstehungsprozess von IBA-Projekten
35	— Erste Projektideen für eine IBA „Räume der Mobilität“
40	4. Empfehlungen zur Operationalisierung
41	— Drei Kernelemente einer IBA – Folgerungen für die Region München
43	— Trägerschaft
45	— Organisation
47	— Ressourcen
48	5. Fazit
51	Endnoten, Bildnachweis, Impressum

Vorwort des Oberbürgermeisters



Mobilität ist eine der zentralen Voraussetzungen für Teilhabe und Lebensqualität in unserem Alltag. Das gilt insbesondere in der Metropolregion München, in der das anhaltende Wachstum die bestehenden Infrastrukturen zunehmend an die Grenzen ihrer Belastbarkeit bringt. Daher beschäftigt mich das Thema Mobilität auf vielen Ebenen: Viele Großprojekte in München sind Mobilitätsprojekte und werden uns in den nächsten Jahrzehnten dauerhaft begleiten. Gleichzeitig gibt es aber auch unzählige andere Aspekte, wie Baustellen, Parkplatzsuche oder die Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern, die einen direkten Einfluss auf unser aller persönliches Leben haben.

Deshalb freue ich mich ganz besonders, dass diese Machbarkeitsstudie zu einer Internationalen Bauausstellung (IBA) in München und der Region, die Mobilität als Leitthema herausgearbeitet hat. Eine IBA für München und die Metropolregion soll aber nicht nur auf theoretische Konzepte und auf ein Fachpublikum beschränkte Inhalte bieten: Ich erwarte vielmehr, dass sie als eine einmalige Chance für die Umsetzung konkreter Lösungen in unserer

Stadt und Region wahrgenommen wird. Wenn wir es schaffen, mithilfe der IBA besser, experimenteller, unbürokratischer und lösungsorientierter gemeinsame Projekte auf den Weg zu bringen und auch Know How von außen anzuziehen, können wir in zehn Jahren viel zur Verbesserung der Mobilität in der Metropolregion erreichen und die gesamte regionale Zusammenarbeit in ganz neue Bahnen lenken.

Denn eine Internationale Bauausstellung ist gerade keine "Fachausstellung der unrealisierten Gutachten", sondern eine Ausstellung der gebauten oder der in Erprobung befindlichen Lösungen. Gleichzeitig ist sie eine Werkstatt zur Entwicklung der Mobilität, an der alle gemeinsam arbeiten und zu der alle beitragen können.

In der nächsten Phase wollen wir von der Idee einer Internationalen Bauausstellung zur Umsetzung kommen. Mein Wunsch dazu ist, dass unsere gewonnenen Partnerinnen und Partner dieses Projekt weiterhin begleiten und unterstützen, damit wir rasch und konsequent gemeinsam entscheiden können, wie wir die Herausforderungen der Mobilität lösen, wie die

Internationale Bauausstellung dazu beitragen kann und wie wir sie gemeinsam ins Leben rufen. Hierbei spreche ich ganz unterschiedliche Gruppen an: Freistaat, Bund, Region, Verbände, Stakeholder und vor allem auch die Bürgerinnen und Bürger.

Die vergangenen Jahre haben – nicht zuletzt bei den Regionalen Wohnungsbaukonferenzen – gezeigt, dass der eingeschlagene Weg der Kooperation der richtige ist und dass über die Gemeinde- und Parteigrenzen hinweg an Lösungen für die gesamte Region gearbeitet werden muss. Die Internationale Bauausstellung kann dabei eines der weitreichendsten Umsetzungsinstrumente sein.

Dieter Reiter

Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München

Vorwort der Stadtbaurätin



In der Stadt und der Metropolregion München leben wir in einem Raum mit außerordentlich positiver Entwicklung und Perspektive, sowie großen Veränderungen. Diese stellen uns vor neue und komplexe Herausforderungen – auf regionaler, nationaler und globaler Ebene – die es aktiv und qualitativ zu gestalten gilt.

Das Thema Mobilität mit seinen kulturellen, sozialen und räumlichen Dimensionen verbindet die unterschiedlichen Lebensbereiche und spielt daher eine Schlüsselrolle, um die Lebensqualität und die Attraktivität unserer Region zu erhalten. Sie betrifft alle Menschen und beeinflusst nahezu alle unserer Lebenswelten. Gerade hier spüren wir den steigenden Druck am deutlichsten, dass kurzfristige Entlastungen nötig sind und die bestehenden Systeme angepasst werden müssen.

Besondere Herausforderungen erfordern es manchmal außergewöhnliche Wege zu gehen. Eine Internationale Bauausstellung (IBA) kann dieser neue Weg sein, die Chancen des Wachstums gemeinsam zu nutzen.

Sie ist dabei Motor und Innovationsprogramm zur Entwicklung modellhafter Lösungen in allen Maßstabsebenen. Eine IBA in Stadt und Region München kann ganz neue Chancen eröffnen, Projekte zur Vernetzung von Großstadt und Region innovativer, kraftvoller und nicht zuletzt schneller voranzubringen. Ihre Stärken sind die Kommunikation sowie der hohe Innovations- und Qualitätsanspruch der Projekte.

Ich bin überzeugt, dass Stadt und Metropolregion München in vielerlei Hinsicht Pioniere für Lösungswege sein können, wie sie in den nächsten Jahren nicht nur hier, sondern europaweit für nachhaltige Entwicklungen gebraucht werden. Wie wir mit den Herausforderungen der Mobilität in baulicher und auch in gesellschaftlicher Hinsicht umgehen, kann so Pilotcharakter für andere – auch internationale – Regionen entfalten.

Im nächsten Schritt gilt es, aus der Machbarkeitsstudie eine konkrete Projektplanung zu machen, diese mit den lokalen und regionalen Stakeholdern weiterzuentwickeln, mit den Bürgerinnen und Bürgern zu

vereinbaren und gemeinsam über die Chance, die das Instrument IBA eröffnet, zu entscheiden.

Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk
Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München



Ist die Region München bereit für eine IBA?

Dieses Dokument ist Ergebnis der Machbarkeitsstudie für eine mögliche Internationale Bauausstellung (IBA) in der Region München. Die Machbarkeitsstudie verfolgt das wesentliche Ziel, das Vorhaben „Internationale Bauausstellung“ vor einer möglichen Durchführung ergebnisoffenen zu durchdenken und von zahlreichen Seiten zu beleuchten. Dabei soll festgestellt werden, ob die Region München bereit für eine IBA ist.

Die Landeshauptstadt München hat die Machbarkeitsstudie angestoßen, um mit der Region zu sondieren, ob mit dem Instrument einer IBA die interkommunale Kooperation zu dringlichen Zukunftsthemen gemeinsam gestärkt werden kann.

Der Begriff „Region München“ ist dabei räumlich bewusst offengehalten. Im Ergebnis können teilregionale Kooperationen bis hin zu Kooperationen im Umgriff der Metropolregion München entstehen.

Die Fragen, welche Voraussetzungen erforderlich sind, um eine IBA erfolgreich durchführen zu können, und daraus abgeleitete Lösungsansätze bilden den Fokus der Studie: Kann ein für die Region München relevantes Leitthema identifiziert werden, das von vielen Akteuren getragen wird? Welche Voraussetzungen sind für eine IBA erforderlich? Welche Lösungsansätze gibt es? Wie könnte eine stabile Organisationsgesellschaft aufgestellt werden?

Inhalte der Studie

Das Dokument arbeitet im ersten Kapitel zunächst Ziel, Anlass und Kontext der Machbarkeitsstudie heraus und beschreibt die sich daraus ableitende Schlüsselfrage für die Region. Dabei werden das Instrument einer IBA vorgestellt und die Chancen benannt, die eine Internationale Bauausstellung der Region bieten könnte. Kapitel zwei stellt die Ergebnisse der einzelnen Schritte des Erkenntnisprozesses der dialogorientierten Machbarkeitsstudie vor. In diesem Dialogprozess wurden zahlreiche Hinweise zu möglichen IBA-Projekten gesammelt. Diese werden im dritten Kapitel vorgestellt. Die Empfehlungen, die sich entsprechend für den Aufbau einer IBA in der Region München ergeben, werden in Kapitel vier beschrieben.



1

Ziele, Anlass und Kontext der Machbarkeitsstudie



1.1 Ziele der Machbarkeitsstudie

Eine klare Themenarchitektur

Die Machbarkeitsstudie sondiert die Herausforderungen und Zukunftsthemen der Region München und entwickelt damit eine Grundlage, dass die potenzielle IBA bereits im Vorhinein mit einer klaren Themenarchitektur sowie relevanten und fokussierten Zukunftsfragen ausgestattet wird. Schließlich ist nicht jeder regionalen Herausforderung automatisch mit einer Internationalen Bauausstellung zu begegnen. Eine IBA bietet sich als Instrument an, wenn sich vor Ort eine drängende Zukunftsfrage stellt, die für eine Vielzahl von Städten und Regionen für die Dauer einer IBA absehbar relevant ist und für die es bisher keine erprobten Lösungen gibt.

Eine stabile Organisationsgesellschaft

Die Machbarkeitsstudie identifiziert wichtige Multiplikatoren und Motivatoren in der Region München, auf deren Schultern die Idee einer IBA ruhen könnte. Denn Grundvoraussetzung jeder IBA ist ein deutliches Bekenntnis von Politik und Verwaltung – sowie unterstützend auch von zentralen Akteuren in Wirtschaft und Zivilgesellschaft – mit klaren Zielen, die deutlich über das Tagesgeschäft und „business as usual“ hinausgehen. Auf dieser Grundlage gilt es, eine stabile Organisationsform aufzubauen und diese mit einer verlässlichen Finanzierung und entsprechendem Handlungsspielraum zur Umsetzung der Ziele auszustatten. Die Studie sondiert auch die Bereitschaft, diese Ambitionen nach außen zu tragen, um Akzeptanz für die Idee

einer regionalen IBA zu schaffen und weitere Unterstützung in Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zu gewinnen. Die Machbarkeitsstudie zeigt dabei auf, welche Eckpfeiler für eine Organisationsgesellschaft von Bedeutung sind, welche Aktivitäten von dieser Gesellschaft ausgehen können und wie diese in die regionale Governance-Landschaft eingebettet werden kann.

Ein Prozess, der in jedem Fall Wert hat

Die erarbeiteten Ergebnisse machen Zukunftsthemen, -räume und -strukturen für die Region München sichtbar und dienen damit allen Beteiligten und möglichen künftigen Aktivitäten. Innerhalb des Prozesses der Studie wurden Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft, Verbänden, Vereinen, Initiativen sowie der Zivilgesellschaft identifiziert und darauf aufbauend Schlüsselakteurinnen und Schlüsselakteure dieser Bereiche für den Prozess aktiviert und ins Gespräch über die Zukunft des gemeinsamen Raums gebracht. Dabei wurden räumliche Wahlverwandtschaften – verstanden als Allianzen zwischen Räumen mit ähnlichen Herausforderungen – herausgefiltert und gestärkt. Diese legen neue Kooperationsräume offen, die auf allen Ebenen regionaler Aktivitäten und Instrumente ihren Wert haben – mit oder ohne IBA.

Eine Machbarkeitsstudie macht noch keine IBA

Die Machbarkeitsstudie entwickelt aufbauend auf drängenden Herausforderungen der Region München eine

Hypothese für eine Themenarchitektur einer potenziellen IBA. Es werden die Möglichkeiten und Ansprüche formuliert, die mit einer IBA München und Region verbunden sind, sowie inhaltliche und methodische Ansätze zur Umsetzung einer Internationalen Bauausstellung vorgeschlagen. Diese Vorschläge und Empfehlungen müssen in den nächsten Schritten diskutiert, geprüft, konkretisiert und operationalisiert werden, um sie zu tragenden Säulen einer zukünftigen IBA zu entwickeln und den Prozess weiter voranzutreiben. Es müssen Entscheidungen getroffen, Allianzen gefestigt, Partnerschaften vereinbart und IBA-Projekte gefunden und entwickelt werden. Schlussendlich braucht es zahlreiche politische Beschlüsse, um eine Internationale Bauausstellung auf den Weg zu bringen.

Für das Instrument „Internationale Bauausstellung“ gibt es keine formal zuständige Kommission, die entscheidet, ob eine IBA stattfinden darf oder nicht bzw. ob das gewählte Thema „IBA-würdig“ ist. Es existieren jedoch zwei informelle Formate, die IBA-Prozesse kritisch begleiten und beraten, ohne dabei weisungsbefugt zu sein oder ein „IBA-Label“ vergeben zu können: Das ist zum einen das Netzwerk „IBA meets IBA“ als Zusammenschluss ehemaliger, aktueller und interessierter zukünftiger IBA-Akteure in einem Diskussionsforum. Zum anderen der IBA-Expertenrat des Bundes, bestehend aus renommierten Persönlichkeiten aus Forschung und Praxis sowie Vertreterinnen und Vertretern aus Kommunen und Ländern, der laufende IBAs im Bereich der Qualitätskriterien unterstützt und berät.

Die Entscheidung über die Durchführung einer Internationalen Bauausstellung hängt letztendlich davon ab, ob eine funktionierende Organisationsstruktur aus hoheitlichen Akteurinnen und Akteuren auf der Ebene der Kommunen, Landkreise, Region und des Freistaats, aber auch bei institutionellen und privaten Beteiligten entsteht und diese Gruppierungen gemeinsam eine IBA auf die Beine stellen wollen.



Was braucht eine IBA?

1.2. Talente und Herausforderungen: Die Stadtregion München unter Druck

Die Region Oberbayern boomt, nicht zuletzt durch die prosperierende Metropolregion München: 1,85 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner soll allein die Stadt München bis zum Jahr 2035 zählen.¹ Das bedeutet ein Bevölkerungswachstum von fast einem Prozent pro Jahr. Dabei ist München schon heute die am dichtesten besiedelte Großstadt Deutschlands.

Doch nicht nur die Landeshauptstadt wächst, sondern mit ihr die gesamte Region: Die sogenannte „Planungsregion 14“, also die Landeshauptstadt München und die Landkreise Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstentfeldbruck, Landsberg am Lech, München und Starnberg sollen sich auf 3,24 Millionen Einwohnende bis 2037 vergrößern, so das Bayerische Landesamt für Statistik. Die größte Zunahme wird dabei dem Landkreis Dachau attestiert – mit einem Plus von insgesamt 15,5 Prozent bis 2037.²

Dabei lockt der Ballungsraum München vor allem mit Jobs und einer der niedrigsten Arbeitslosenquoten in Deutschland – diese lag in der Metropolregion München im Jahr 2017 bei gerade einmal 3,1 Prozent.³ In keiner anderen Region des Landes entstehen so viel Arbeitsplätze wie hier – mit Allianz, BMW, Linde, Munich Re, Siemens und Infineon Technologies tummeln sich allein sechs Dax-Unternehmen im Raum. Die Beschäftigtenzahl des Großraums München steigt sogar noch schneller als dessen Einwohnerzahl.⁴ Drei viertel aller Jobs in der gesamten Region München entfallen auf die Stadt und den Landkreis München. Neben den Arbeitsmarktchancen wartet die Region mit einer zentralen europäischen Lage, pittoresken Landschaften, einer hohen Aufenthaltsqualität und einem reichen Kulturangebot auf. München

Zeitungsschlagzeilen zum Thema Mobilität in München



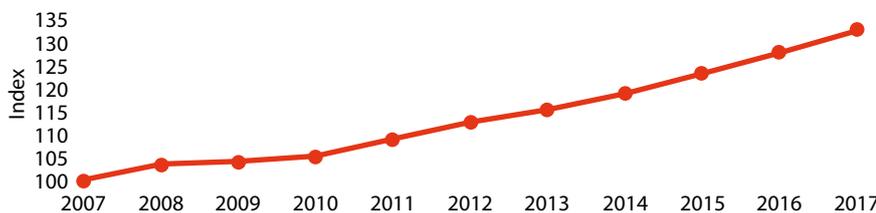
strahlt aus und zieht an, nicht nur innerhalb Deutschlands, sondern in ganz Europa.

Doch der Boom hat auch seine Schattenseiten: Die durch die Entwicklungsdynamik hervorgerufenen Agglomerationsnachteile drohen, die viel beschwerene Lebensqualität der Stadt und der Region zu gefährden. Ein dichter Wohnungsmarkt führt zu explodierenden Wohn- und Immobilienpreisen und einer entsprechenden Flächenknappheit von Wohn- und Gewerbeflächen. Der massive Zuzug sorgt für eine gefühlte Verknappung der Grün- und Erholungsflächen und eine Angst vor dem Verlust der Identität in vielen Teilen der Bevölkerung. Die intensive Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und bis zu 540.000⁵ Ein- und Auspendelnde allein in und aus der Landeshauptstadt täglich, führen bereits heute zu einem überlasteten Verkehrssystem, überfüllten Nahverkehrszügen, temporärem Stillstand und Sanierungsstaus. Hinzu kommen globale Trends wie Migration

und digitale Transformation, welche die gesamte Region schon jetzt entscheidend beeinflussen. In der Konsequenz droht die Balance zwischen Nutzen und Lasten zu kippen, Ressourcen und Umwelt leiden, das politische Klima in manchen Teilen der Region verschärft sich, die gleichberechtigte Teilhabe aller am Leben in der Gesellschaft ist gefährdet – eine Vielzahl an Herausforderungen, denen künftig nur gemeinsam mit stadtreionalen Strategien begegnet werden kann.

Im Kern stellt sich in München und der Region die Frage: Wie können Wachstumsschmerz und Lebensqualität ins Gleichgewicht gebracht werden und wie die bereits angestoßenen Transformationsprozesse beschleunigt und aktiv gestaltet werden? Die zentrale Herausforderung der Stadt München und der Region wird sein, den Ansprüchen einer mobilen, zukunftsfähigen und lebenswerten Stadt mit hoher Lebensqualität mittel- und langfristig gerecht zu werden.

Regionale Pendler-Gesamtmobilität, Index-Entwicklung (2007=100)
Datengrundlage: Arbeitsagentur Nürnberg



Summe aller kreisinternen Pendler, aller Kreis-/Stadtgrenzen überschreitenden Auspendler mit Ziel Region sowie aller Regionsgrenzen überschreitenden Ein- und Auspendler

1.3. Mobilität als Schlüsselfrage

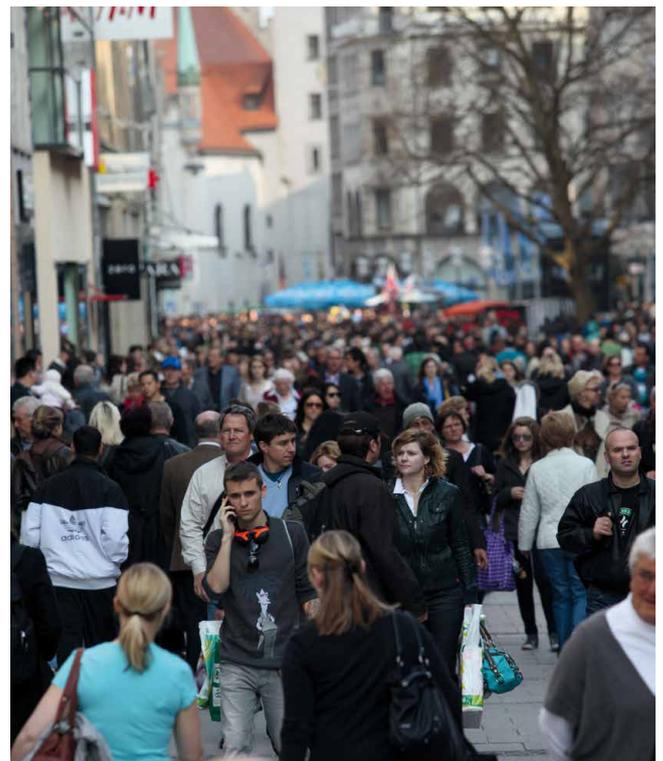


Die Mobilität spielt eine Schlüsselrolle bei der Gestaltung der Herausforderungen, die durch diesen Entwicklungsdruck und die damit verbundenen Wachstumsschmerzen hervorgerufen werden. Lebensqualität, Umweltqualität, das politische Klima, der wirtschaftliche Erfolg und damit die Zukunftsfähigkeit der Region hängen maßgeblich von ihr ab. Dabei bedeutet Mobilität viel mehr als nur technische Verkehrsströme und das praktische Fortkommen von A nach B. Mobilität ist eine wesentliche Grundlage für ein gutes Alltagsleben in der Region, denn sie gibt Auskunft über die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln oder die Dichte und Vielfalt der Aktivitätsangebote in Wohnortnähe. So wird sie zu einem Maß für Beweglichkeit, Lebensqualität und sozialer Teilhabe. Ihre zahlreichen Facetten wie Raum, Gestaltung, Ästhetik, Soziales, Kultur, Gesundheit, Ökologie, Technik, Organisation und Infrastruktur liefern die strukturellen Rahmenbedingungen für gesellschaftliche Teilhabe, Erreichbarkeit und Zugänglichkeit. Mobilität ist ein solch zentrales, gesellschaftliches Thema, das nur mit einem weiten regionalen Blick bearbeitet werden kann, um Lösungen zu brennenden Fragen der prosperierenden Region München zu entwickeln.

IBA unterwegs – Räume der Mobilität

Die Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilität ist eine Herausforderung, die sich in Stadt und Region München in besonderem Maße und so drängend

wie kaum andernorts in Deutschland zeigt. Es erscheint unumgänglich, dass München und die Region das prognostizierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum nur (stadt-)regional und mit der Beantwortung der damit verbundenen Mobilitätsfragen lösen können, um ihre einmalige



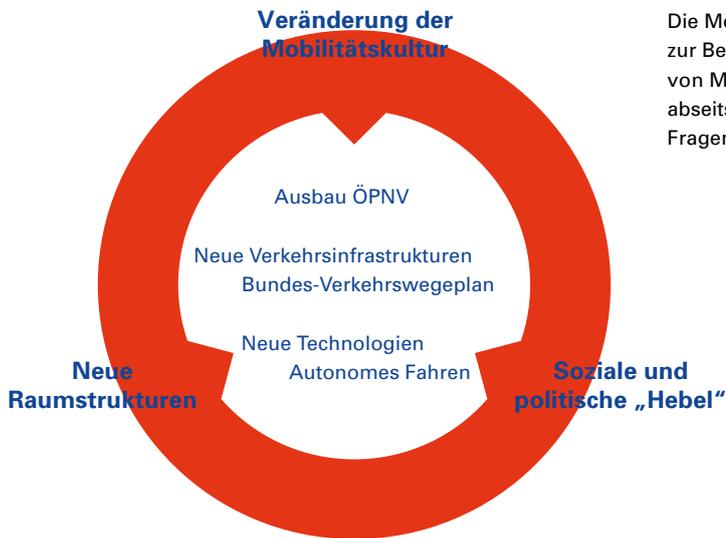
Beispielhafte Räume der Mobilität in München und Region



Beispielhafte Räume
der Mobilität
in München und
Region







Die Möglichkeiten zur Beeinflussung von Mobilität abseits technischer Fragen

braucht es, um die Lebensqualität und die Teilhabe am urbanen wie auch ländlichen Leben der Region zu sichern? Was kann getan werden, dass sich die Bürgerinnen und Bürger trotz rasanten Wachstums als Teil der Region fühlen und diese mitgestalten können und wollen? Wie kann die bestehende Freizeitkultur des Unterwegsseins in die Zukunft getragen werden? Welche Chancen liegen in der Verdichtung und Vernetzung? Wie sehen die Räume der Mobilität in Zukunft aus – Transiträume, Straßenräume, Landschaftsräume, Wohn- und Arbeitsräume – die Erreichbarkeit und gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen?

Lebensqualität zu erhalten und weiterzuentwickeln. Dabei wird deutlich, dass das ausschließliche Ertüchtigen und Ausbauen des heutigen Verkehrssystems die Herausforderung nicht lösen kann, denn die räumlichen und zeitlichen Belastungen und Überlastungen sind damit alleine nicht zu bewältigen. Räume der Mobilität manifestieren sich baulich, sozial, kulturell, ökonomisch – soziales Handeln und physischer Raum beeinflussen sich dabei wechselseitig.

Benötigt wird eine Transformation, welche im Ergebnis die Funktionalität des Verkehrssystems auf einer neuen Stufe stabilisiert und ausbaut sowie neue räumliche und zeitliche Qualitäten für Nutzerinnen und Nutzer schafft. Transformation bedeutet

zudem, einen Prozess der Veränderung zu organisieren. Während in der Metropolregion München die Überlastungserscheinungen im Verkehr heute bereits vielfach spürbar sind, können die investitionsintensiven Verkehrsinfrastrukturen nur mittel- bis langfristig ausgebaut werden. Zugleich bieten technische Innovationen (z.B. Real Time Services, vorhersehende Logistik), räumliche Innovationen (z.B. Synergien im Quartier, regionale Netzwerke, Industrie 4.0) und soziale Innovationen (z.B. Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten, gemeinwohlorientierte Organisationen) das Potenzial, die Transformation der Mobilität zeitnah anzustoßen. Schlussendlich gelingt die Transformation aber nur, wenn die Menschen aktiv mitgenommen werden: Welche Lösungen

Die Machbarkeitsstudie verfolgt die Hypothese: Eine „IBA unterwegs“ kann die Transformation der Mobilität mit Experimenten, Entwürfen, baulichen Projekten und großräumigen regionalen Konzepten und Kooperationen bearbeiten. Die IBA hat das Potenzial, „Räume der Mobilität“ umzugestalten, um neue, positive Bilder der Mobilität in der Region zu zeichnen, umzusetzen und einen weitreichenden Paradigmenwechsel⁶ anzustoßen.

Beispielhafte Räume der Mobilität in München und Region



1.4. Was ist eine IBA?

Erfolgsmodell IBA

Seit mehr als 100 Jahren sind Internationale Bauausstellungen ein etabliertes Instrument, wenn es darum geht, innovative Lösungen für drängende Herausforderungen der städtischen oder regionalen Entwicklung zu finden. Jede IBA ist unter einem bestimmten Leitthema in einem Stadtteil, einer Stadt, einer Region oder einem Bundesland angesiedelt. Dieses wird aus Anlass und Ort herausgearbeitet und bringt schlussendlich modellhafte Antworten für aktuelle Probleme hervor, die weit über die Grenzen ihrer Städte und Regionen hinaus „international“ inspirieren. Die Fragestellung einer IBA darf daher nicht nur von lokaler, sondern muss auch von internationaler Relevanz sein und eine strukturelle Bedeutung haben, die über ihren eigenen Zeitraum – meist um die zehn Jahre – hinausreicht. Dabei geht es nicht nur um die Gestaltung von Gebäuden – eine IBA dreht sich um viel mehr als um „Bauen“ und „Ausstellung“. Architektur und Baukultur geben einen Rahmen, um soziale, kulturelle, ökonomische oder

IBA Heidelberg –
Entwicklungsvision
Patrick-Henry-
Village



ökologische Fragen der Gegenwart und Zukunft zu diskutieren und innovativ zu gestalten.

Eine Ausnahmezustand auf Zeit

Eine IBA setzt meist da an, wo die herkömmlichen Werkzeuge der Stadtentwicklung nicht mehr ausreichen – also bei besonders drängenden oder neuartigen Zukunftsfragen, die eine kreative Herangehensweise und innovative Lösungen erfordern. Ihre besondere Wirkung entfalten Internationale Bauausstellungen vor allem dadurch, dass

sie einen Ausnahmezustand auf Zeit erzeugen und einen Teil einer Stadt oder Region zu einem „Labor“ machen, in dem neue Wege der Produktion, Gestaltung und Transformation von Stadt erprobt werden. Das Format einer IBA unterstützt die Konzentration von fachlichen, politischen, sozialen, finanziellen und kreativen Kräften und intensiviert Kooperationen – ob innerhalb einer Stadt, zwischen Stadt und Region, im Verbund von Expertinnen und Experten, lokal ansässiger Wirtschaft und Zivilgesellschaft. Eine IBA bietet eine Plattform, die zum Experimentieren und zur Improvisation einlädt, zum Vergleichen von Lösungsmöglichkeiten und zu kontroversen Diskussionen. Eine IBA eröffnet Freiräume jenseits der Alltagspraxis und macht Mut, über den Tellerrand zu schauen.

Eine IBA schafft Projekte mit besonderen Qualitäten

Die Essenz einer jeden IBA sind ihre Projekte. Sie sind die zentralen Ergebnisse einer Bauausstellung und vermitteln anschaulich ihre Ziele, Fragestellungen und Antworten. Sie liefern die bleibenden Erzählungen, mit denen eine IBA auf lange Sicht verbunden ist und sind schlussendlich das Werkzeug des Wandels oder Paradigmenwechsels. Bei den Projekten kann es sich um gebaute Vorhaben, neue Konzepte und Programme oder auch Netzwerkstrukturen handeln. Dabei haben Internationale Bauausstellungen den Anspruch, herausragende („exzellente“) Projekte zu entwickeln, die bestimmte Qualitätskriterien erfüllen



Gilt als erste
Internationale
Bauausstellung:
Mathildenhöhe
Darmstadt



IBA Hamburg –
Bauausstellung in
der Bauausstellung

müssen. Das sind beispielsweise Attribute wie „Multi-Talentiertheit“, also das Aufgreifen mehrerer Aspekte der IBA-Leitthemen innerhalb eines Projekts, oder „Strukturwirksamkeit“ im Sinne der Forderung eines nachhaltigen Beitrags eines jeden IBA-Projekts zur strukturellen Verbesserung der Wohn-, Arbeits- oder Freizeitsituation im Gebiet. Auch ihre disruptive Kraft, also das Infragestellen oder „auf den Kopf stellen“ erprobter Vorgehensweisen, um damit Innovation zu generieren, ist ein möglicher Anspruch an potenzielle IBA-Projekte. So können exemplarische Lösungen, Verfahren, Netzwerke sowie Handlungs- und Kooperationsmuster entstehen, die neue Wege auf Prozess- und Organisationsebene aufzeigen und andernorts Projekte anstoßen oder inspirieren.

Es geht nicht nur ums Bauen

Eine IBA ist keine reine (Architektur-) Ausstellung, sondern bietet in vielerlei Hinsicht eine Bühne, auf der nachhaltige Lösungen und kreative Herangehensweisen gefördert und als Inspiration für andere Gemeinden, Städte und Länder präsentiert werden. Dies können zum einen bauliche Projekte sein, die als einprägsame Orte die Botschaft einer IBA widerspiegeln. Darüber hinaus richtet eine IBA ihre Aufmerksamkeit auch auf die

Entstehungsbedingungen der Projekte. Das Testen neuer Formate und Instrumente steht dabei ebenso im Vordergrund, wie die Qualitätssicherung der entsprechenden Entstehungsprozesse. Sichtbar gemacht werden diese beispielsweise durch öffentliche Dialogprozesse, Veranstaltungen oder Begehungen. Auch die Neuorganisation bestehender Governance-Strukturen oder die Förderung von neuen Kooperationen zwischen Kommunen und der Wirtschaft können wichtige Themen und Anliegen einer IBA sein, auch wenn sie im Raum nicht direkt sichtbar werden.

Eine IBA strahlt über ihre Grenzen hinaus

Ihre Internationalität, als ihr „I“, entwickelt eine IBA durch das Aufgreifen von Themen mit internationaler Relevanz und Tragweite, die Beteiligung internationaler Expertinnen und Experten und das Entwickeln von Projekten mit einer weitreichenden Strahlkraft. Mit IBA-Projekten verknüpft sich der Anspruch, dass diese über die Grenzen ihres räumlichen Umgriffs hinaus als Modell-Vorhaben einen Vorbildcharakter einnehmen. Dazu müssen sie internationalen Qualitätsansprüchen genügen. Darüber hinaus wird eine IBA international, wenn im Präsentationsjahr Besucherinnen und Besuchern aus der ganzen Welt die

Ergebnisse des innovativen Prozesses mit seinen neuartigen Lösungen besichtigen.

Eine IBA bleibt

Internationale Bauausstellungen sind nicht nur temporäre Ereignisse mit temporären Lösungen. Schließlich werden ihre Ergebnisse nach Ende der Laufzeit nicht zurückgebaut, sondern bleiben an ihren Standorten weitestgehend erhalten. Die Projekte können hier weiterentwickelt und besichtigt werden oder werden für Exkursionen, Reportagen, Forschungen und Tagungen genutzt, durch die sie – besonders in der Fachwelt – zu Orten der Begegnung und Weiterbildung werden. Eine Überführung ins „Alltägliche“ zum Beispiel im Rahmen von unabhängigen Nutzungen ist ebenfalls möglich und sogar wünschenswert. Durch die Implementierung neuer Netzwerke und Allianzen kann es mit einer IBA zudem gelingen, das lokale Planungsverständnis und Planungsgewohnheiten nicht nur kurzfristig, sondern dauerhaft zu verändern oder zu erneuern.

1.5. Warum eine IBA?

Strukturelle und relevante Probleme lösen – Transformation der Mobilität

Das Thema Mobilität spielt eine Schlüsselrolle bei der Gestaltung der Herausforderungen, denen sich die Region München – wie viele anderen Regionen in Europa und der Welt – in Zukunft stellen muss. Um Lebensqualität, Umweltqualität, das politische Klima und den wirtschaftlichen Erfolg der Region gleichermaßen zu sichern und fortzuentwickeln, müssen neue Konzepte für das bereits heute an vielen Orten überlastete Verkehrssystem entwickelt werden. Das benötigt einen gesellschaftlich breit angelegten Prozess, der nicht nur die physische Infrastruktur einbezieht, sondern darüber hinaus Wahrnehmungen und Verhaltensweisen, das Erleben vor Ort genauso wie die stadtrregionale Vernetzung, Stadt- und Landschaftsräume in Verknüpfung mit neuen Technologien und sozialen Prozessen. Bisherige Instrumente greifen dafür zu kurz. Eine Internationale Bauausstellung eröffnet die Chance, dieses erweiterte Verständnis von Mobilität anzustoßen, zu erörtern und in konkreten Projekten erlebbar zu machen. Damit kann die Mobilität der Region München nachhaltig transformiert und die Transformation zugleich mit positiven Bildern besetzt werden.

Innovation auf Zeit – ungewöhnliche Wege eröffnen

Eine IBA „Räume der Mobilität“ zielt auf einen Wandel hin zu einer Region der nachhaltigen Mobilität. Dabei besteht einerseits die Herausforderung, die gesellschaftliche Akzeptanz für diesen Prozess zu generieren. Andererseits betreten die hiermit verbundenen notwendigen Lösungsansätze meist Neuland. Zugleich machen restriktive Regelungen vor allem im Verkehrsbereich ein Ausprobieren schwer, während Lock-in-Effekte⁷ aufgrund aufwendiger Infrastrukturen meist schwerwiegend und langwierig sind.

Eine IBA macht es möglich, innovative Lösungsansätze auszuprobieren, die auch gegen bestehende Regeln und Routinen laufen können. Mit einer IBA kann die ganze Region zum Reallabor für die Lösungen von morgen werden: Einzelne Innovationen können unter realen Bedingungen in bestehenden Systemen getestet werden, ohne dauerhaft neue Strukturen einzuführen oder langfristige, kostenintensive Infrastrukturprojekte umsetzen zu müssen.

Die Lücken von morgen schließen

In Bereich der Mobilität klafft eine große Lücke zwischen den bestehenden Praktiken, Mobilitätsbedürfnissen und Raumstrukturen und den neuen Verkehrsinfrastrukturen und Technologien von übermorgen. Eine IBA bietet die Chance, auf Probleme der heutigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zeitnah zu reagieren und die Transformation der Mobilität einzuleiten, indem sie auf die Mobilitätsbedürfnisse von morgen schon heute reagiert.

Neue Netzwerke & Allianzen stiften

Der geschützte Raum einer IBA eröffnet andere Regeln und Rahmenbedingungen, abseits des Alltags: innovative Wege und Ebenen der Kommunikation und Organisation; Möglichkeiten für schnellere und niederschwellige Entscheidungen; andere Budgets; neues, unverbrauchtes Know-How von innen und außen. Der Rahmen einer Internationalen Bauausstellung kann die bereits vorhandenen Kräfte zu neuen Potenzialen für die Beantwortung großer Fragen bündeln: Sei es die Zivilgesellschaft, die Wissenschaft, die Verwaltung, kleine Unternehmen und große Player sowie natürlich die zahlreichen weiteren Stärken der Metropolregion. So kann es eine IBA schaffen, lang ersehnte Verbindungen innerhalb der Region und zwischen Stadt und Region zu knüpfen, die notwenige Allianzen und Aushandlungen überhaupt erst möglich machen.

Internationales Know-how gewinnen und Beispiele für andere Regionen geben

Mit einer „IBA unterwegs“ kann München gemeinsam mit der Region exemplarisch zeigen, wie sich die weiter zunehmenden und immer vielfältigeren Mobilitätsbedürfnisse in einer wachsenden Stadtregion innovativ gestalten lassen – eine Herausforderung vor der viele Regionen weltweit stehen und für die nach entsprechenden Lösungen gesucht wird.

Mit diesen Botschaften entfaltet die Region München Vorbildcharakter und strahlt als internationale Modellregion nach außen. Dies macht sie attraktiv für Innovationen und sorgt für die Anziehung eines internationalen Wissens- und Erfahrungsschatzes durch die Beteiligung von und Vernetzung mit externen Expertinnen und Experten aus dem In- und Ausland. Internationale Fachleute beraten die IBA mit dem weltweit führenden Know-how ihres Fachgebiets und gleichzeitig wird die Region München im Zuge der IBA selber zur Wissensträgerin, deren Know-how weltweit gefragt sein wird.



2.

Der Erkenntnisprozess



Methodik der Machbarkeitsstudie

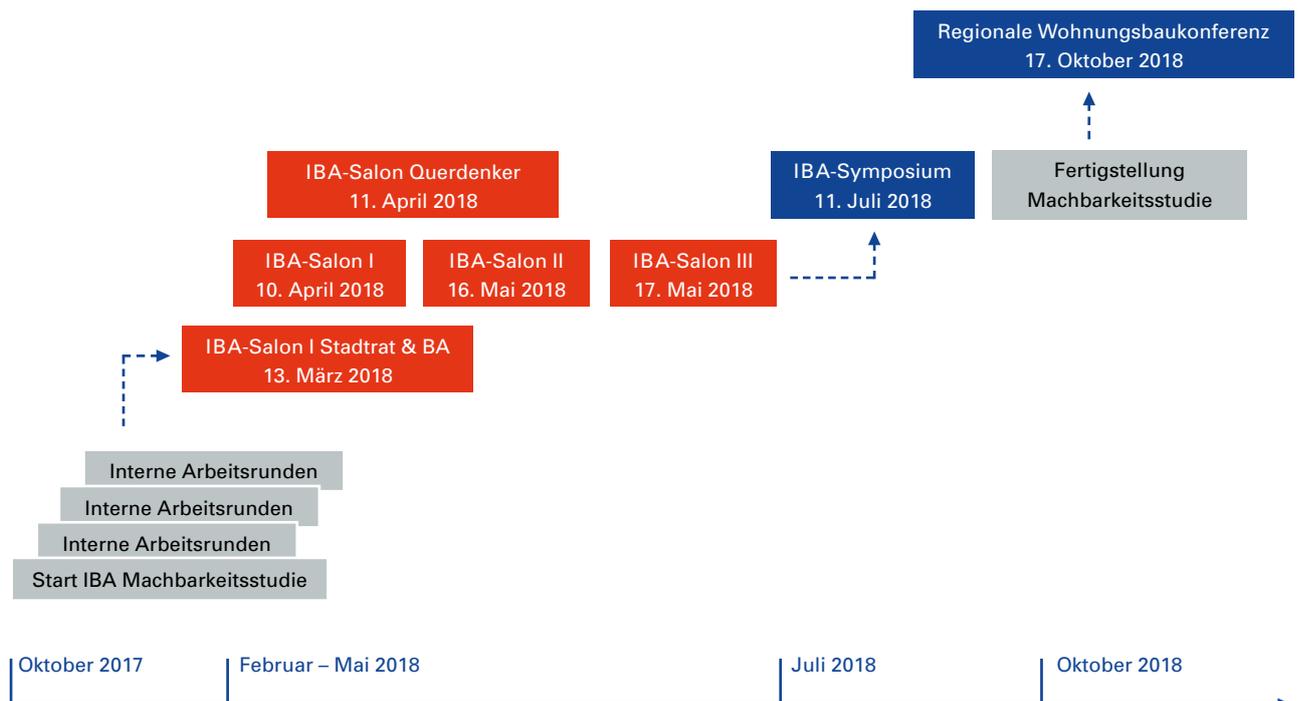
Die Machbarkeitsstudie zu einer möglichen IBA in der Region München sollte das Vorhaben „Internationale Bauausstellung“ von möglichst vielen Seiten beleuchten. Ziel war es zum einen, ein über die Grenzen der Region hinaus relevantes Leitthema zu identifizieren, das von vielen Akteuren gestützt wird und zum anderen, erste Ansätze für Lösungen und die weitere Operationalisierung zu entwickeln.

Um gemeinsam getragene Antworten auf diese Aufgaben aus Stadt und Region zu erhalten, wurde ein entsprechendes Prozessdesign mit dazugehörigen Formaten entwickelt. Da eine Internationale Bauausstellung einen starken politischen Willen und den Rückhalt der operativen

Entscheidungsträger bereits vor Beginn des eigentlichen Prozesses benötigt, beinhaltet die Machbarkeitsstudie – neben der Ermittlung der thematischen Schwerpunktsetzung – auch die proaktive Ansprache der politischen und administrativen Ebene.

Schon im Laufe der Studie wurden zahlreiche Multiplikatorinnen und Multiplikatoren über das Vorhaben informiert und nach Möglichkeit deren Unterstützung für eine spätere Durchführung einer IBA gesichert. Dabei zielten die entwickelten Formate darauf ab, zu kommunizieren, welchen Mehrwert eine Internationale Bauausstellung hat – insbesondere im Vergleich zu den bereits bestehenden Überlegungen, die Transformation der

Mobilität in der Region München zu gestalten. Auch den Vertreterinnen und Vertretern planungsferner Disziplinen galt es deshalb deutlich zu machen, worin die Vorteile einer Internationalen Bauausstellung bestehen. Ebenso sollte jede Kommune, jeder Landkreis oder (Teil-)Region sich informieren können, welchen Mehrwert der räumlich und zeitlich weit gefasste Rahmen einer IBA „Räume der Mobilität“ bieten kann. Im Folgenden werden die Meilensteine der Machbarkeitsstudie sowie ihre zugehörigen Formate und Ergebnisse erläutert.



Der Prozess im Überblick

2.1 Themenarchitektur und Handlungsebenen – Begabungen und Herausforderungen sondieren

Ausgangspunkt und Ziele

Ausgangspunkt der Machbarkeitsstudie war zunächst, die drängenden Herausforderungen und Zukunftsthemen der Region München herauszuarbeiten, um sicherzustellen, dass eine potenzielle IBA bereits im Vorfeld mit einer klaren Themenarchitektur sowie relevanten und fokussierten Zukunftsfragen ausgestattet ist. Dieser erste Arbeitsschritt stellte im Ergebnis heraus, welche Schlüsselrolle das Thema „Mobilität“ einnimmt, um den vorhandenen Entwicklungsdruck der Region positiv zu gestalten. Darauf aufbauend wurde ein erster Ansatz für drei, sich ergänzende, Handlungsebenen – der „Räume der Mobilität“ – entwickelt.

Format und Teilnehmende

Um den ersten Entwurf einer möglichen Themenarchitektur zu überprüfen und zu ergänzen, wurden Vertreterinnen und Vertreter aller Hauptabteilungen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München zu einem internen Workshop eingeladen. Die Runde wurde durch einen Vertreter des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) ergänzt.

In dieser ersten Gesprächsrunde wurde diskutiert, welche Relevanz das vorgeschlagene Schwerpunktthema der Mobilität in München und der Region hat, ob diese thematische Setzung aus Sicht der Verwaltung weiterzuverfolgen sei und ob der inhaltliche Ausgangspunkt präzise genug ist. Gemeinsam wurde die vorhandene Akteurs- und Projektlandschaft überprüft und auf Lücken und Handlungsbedarfe hin untersucht. Hiermit sollte zum einen beurteilt werden, ob mit der angedachten thematischen Schwerpunktsetzung wirklich eine „IBA-Lücke“ gefunden wurde – also eine Herausforderung, die mit den alltäglichen Mitteln nicht gelöst werden kann. Zum anderen wurde ein erster Ansatz für Handlungsebenen überprüft, geschärft und über den möglichen Umgriff, notwendige Akteurinnen und Akteure und die Gestaltung des Prozesses der Machbarkeitsstudie gesprochen.

Ergebnisse

Themenarchitektur

Die Relevanz des Themas und die vorgeschlagene Themenarchitektur fanden breite Zustimmung durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer und es wurde der Auftrag formuliert, diesen Ansatz weiter zu verfolgen. In der Phase der anschließenden Auswertung und Reflexion entstand so der vorläufige Titel „IBA unterwegs | Räume der Mobilität“. Hintergrund der Namensgebung ist der gesetzte Fokus auf die zahlreichen Facetten der Mobilität als strukturelle Rahmenbedingungen – wie Raum, Gestaltung, Ästhetik, Soziales, Kultur etc. – losgelöst vom technischen Verständnis als Verkehrsströme. Räume der Mobilität manifestieren sich baulich, sozial, kulturell und ökonomisch – soziales Handeln und physischer Raum beeinflussen sich dabei wechselseitig. Daran knüpft die entsprechende Frage an: Wie sehen die Räume der Mobilität in Zukunft aus – also Transit-, Straßen-, Landschafts-, Wohn- und Arbeitsräume – die Erreichbarkeit und eine gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen? Diese Fragen und Zusammenhänge will die „IBA unterwegs“ mit Experimenten, Entwürfen, baulichen Projekten und großräumigen regionalen Konzepten bearbeiten: Die IBA begibt sich auf die Suche nach „Räumen der Mobilität“.

Handlungsebenen

Gleichzeitig wurden die drei vorgeschlagenen Handlungsebenen der Transformation durch die Ergebnisse des Workshops weiter konkretisiert. Anhand dieser sollten mögliche künftige IBA-Projekte in verschiedene räumliche Handlungsfelder und Maßstabsebenen eingeordnet werden können, die sich gegenseitig bedingen und beeinflussen:

Ich – Wir – Zusammen

Dimensionen der Mobilität – Handlungsebenen der Transformation

Aufbauend auf die heute schon laufenden und geplanten (Verkehrs-)Projekte in der Region und Stadt München setzt die IBA an einem Systembild an: Wie in einem Mobile hat jede kleine

Veränderung Auswirkungen auf das Gesamtsystem – in seinem Gleichgewicht oder eventuellen „Schief lagen“. Nur im Zusammenspiel der räumlichen Bedingungen, des eigenen Verhaltens und der regionalen Konzepte kann die Region durch Transformation in eine neue Balance, einen neuen stabilen Systemzustand finden. Die Transformation wird durch die Kombination technischer, sozialer und räumlicher Innovationen ermöglicht. Die Projekt(vor)struktur ICH – WIR – ZUSAMMEN verbindet konkrete Handlungsansätze mit Formen innovativer Steuerung. Gleichzeitig bietet sie die Möglichkeit, vielfältige Akteure und die Zivilgesellschaft in der Stadt und Region München intensiv einzubinden.

Ich – Transformation durch das eigene Verhalten

Motto: Die „IBA unterwegs“ geht heute los! Jeder ist Teil von ihr!

Fragen, die bei Projekten dieser Handlungsebene gestellt werden sollten: Wie bin ich unterwegs? Wie kann ich mit meinem (Mobilitäts-)Verhalten Räume verändern und mehr Lebensqualität generieren? Wie kann ich selbst neue Formen der Mobilität erproben?

Projekttypen sollen Experimente und Aktionen sein, die aus der Bevölkerung und von Initiativen vor Ort entwickelt werden. Dabei können „kleine Utopien“ vor der Tür oder „auf dem eigenen Weg“ im Alltag entwickelt und getestet oder auch Regeln und Räume auf Zeit verändert werden.

Wir – Transformation durch bauliche Projekte

Motto: Die IBA baut und organisiert neue Räume der Mobilität und hat dabei die soziale Teilhabe, die Lebensqualität und die ästhetische Dimension des Unterwegsseins im Fokus!

Fragen, die bei Projekten dieser Handlungsebene gestellt werden sollten: Welche Räume der Mobilität brauchen wir, um gesellschaftliche Teilhabe zu befördern und mehr Lebensqualität zu erzeugen? Welche Wohn- und Arbeitskonzepte können die Räume der Mobilität verändern?

Projekttypen sollen konkrete Bauvorhaben sein – vom öffentlichen Raum, über Wohn- und Arbeitskonzepte oder innovative Lösungsansätze im Quartier bis hin zu neuen Wegen oder Trassen.

Zusammen – Transformation durch regionale Vernetzung und Synergien

Motto: Die IBA bringt als neuer gemeinsamer Denk-, Handlungs-, und Kommunikationsraum die Region zusammen!

Fragen, die bei Projekten dieser Handlungsebene gestellt werden sollten: Wie können wir zusammen regionale Strategien der Kommunikation und der räumlichen Vernetzung entwickeln, um das Gesamtsystem der Region zu stärken und gemeinsam die Region zugänglich und beweglich zu halten? Welche Perspektiven ergeben sich daraus für eine stärker vernetzte regionale Infrastruktur?

Projekte sollen regionale Governance-Strukturen und Methoden testen und vorhandene Strukturen ausbauen, gemeinsame Ziele definieren und damit Raumvisionen für langfristige Systemveränderungen erzeugen.

Hebel einer IBA

Um sich dem Instrument einer Internationalen Bauausstellung weiter zu nähern und dessen Mehrwert für die Region zu konkretisieren, wurden gemeinsam die „Hebel“ einer IBA erarbeitet. Diese bilden ab, was eine Internationale Bauausstellung im Kontext der erarbeiteten Themenarchitektur über die regulären Strukturen hinaus leisten könnte.

IBA befördert, begleitet, stärkt und moderiert proaktiv den notwendigen Transformationsprozess, um in der Region München die Lebens- und Mobilitätsqualität Hand in Hand zu sichern und zukunftsfähig fortzuentwickeln.

Denn eine IBA kann...

- ... in verschiedenen Zeithorizonten denken.
- ... räumliche Entwicklungsdynamik und Zukunftstrends proaktiv nutzen.
- ... Impulse auf verschiedenen Maßstabsebenen setzen.
- ... Prozessqualität und Vermittlungsarbeit stärken.
- ... andere Regeln und Rahmenbedingungen setzen.
- ... neue Wege und Ebenen der Kommunikation und Organisation eröffnen.
- ... Entscheidungen – schneller – herbeiführen.
- ... andere und neue Budgets bereitstellen.
- ... neues Know-how schaffen, anziehen und nutzen.

2.2 Paradigmenwechsel als Anspruch – der Querdenker-Salon

Ausgangspunkt & Ziele

Eine Internationale Bauausstellung realisiert Projekte, die weit über die eigenen Grenzen hinaus strahlen und das Potenzial haben, zu Modellvorhaben zu werden und die Aufmerksamkeit der internationalen Fachwelt auf sich zu ziehen. Um sicher zu gehen, dass eine potenzielle IBA in der Region München diesem Anspruch Rechnung tragen kann, wurden bereits im Rahmen der Machbarkeitsstudie Expertinnen und Experten verschiedener Disziplinen zu einem sogenannten „Querdenker-Salon“ eingeladen.

Ziel war es, die vorgeschlagene Themenarchitektur angesichts der (inter-)nationalen Herausforderungen im Bereich der Transformation der Mobilität zu diskutieren: Es sollte die mögliche Rolle von Stadt und Region München beleuchtet sowie Art und Charakter potenzieller „exzellenter“ IBA-Projekte erörtert werden. Im Mittelpunkt stand zudem die Diskussion um den Anspruch eines Paradigmenwechsels einer möglichen IBA „Räume der Mobilität“ – also eines weitreichenden Bewusstseinswandels im Bereich der Mobilität der Region München. Schließlich sollte jede Internationale Bauausstellung die Ambition haben, wirklich innovative Lösungen in jenem Feld anzustoßen, mit dem sie sich thematisch fokussiert auseinandersetzt.



Format und Teilnehmende

Am IBA-Querdenker-Salon haben knapp zwanzig Expertinnen und Experten aus den Bereichen Architektur, Planung, Kunst und Digitalisierung teilgenommen. Entlang der drei Handlungsebenen „ICH – WIR – ZUSAMMEN“ diskutierten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer am 11. April im Münchner Kreativquartier vier Denkanstöße („Land als Ressource – Draußen ist drinnen“, „Verflüssigung – alles ist möglich“, „Tangenten erleben – Stadlandschaft als Promenade“, „10-Minuten-Archipel – Vor Ort neu gedacht“), um die Herausforderungen und Zukunftsfragen für die Metropolregion und die Chancen einer internationalen Positionierung einer IBA München und Region zu schärfen. Hier wurde beispielsweise diskutiert, was passieren müsste, damit die Tangenten der Region München zukünftig einen Bedeutungsgewinn als Lebensraum erfahren würden („Tangenten erleben – Stadlandschaft als Promenade“) oder eine ultimative Erreichbarkeit in puncto Mobilität erzeugt werden würde („Verflüssigung – alles ist möglich“) und welche Konsequenzen dies hätte. Im Anschluss wurden alle Teilnehmenden aufgerufen, ihre ganz persönliche Vorstellung davon festzuhalten, welchen Paradigmenwechsel eine mögliche IBA München und Region mit dem Thema „Räume der Mobilität“ nach ihrem Abschluss ausgelöst haben sollte.

Ergebnisse

Die Querdenkerinnen und Querdenker bestätigten die Wichtigkeit der gesetzten Themen und die Aktualität im internationalen Diskurs. Es stellte sich aber die Frage, welche grundlegende Veränderung im Denken und Handeln bei Fachleuten und der Bevölkerung im Rahmen dieser IBA adressiert werden sollte. Was könnte sich im Denkmuster der beteiligten Akteurinnen und Akteure und darüber hinaus nachhaltig verändern? Dazu stellten die teilnehmenden Expertinnen und Experten Thesen auf, welchen Paradigmenwechsel die „IBA unterwegs – Räume der Mobilität“ anstoßen könnte:

- Von der autogerechten Stadt zur lebensgerechten Stadt.
- Verkehrsräume sind öffentliche Räume und viel mehr. Immer. Gleichzeitig.
- Von Verkehr und Infrastruktur zu Mobilitäts- und Raumkultur.
- Wandel (Wachstum, Transformation...) und Bleiben (Identität, Tradition...) sind beide cool und sexy.
- Mobilität in der Stadt ist Qualitätszeit.

Eindrücke des Querdenker-Salons



2.3 Erste Projektideen und Mehrwerte – die IBA-Salons Stadt und Region

Ausgangspunkt & Ziele

Auf Basis der ausformulierten Themenarchitektur und den drei Handlungsebenen ICH – WIR – ZUSAMMEN sollten in der nächsten Phase politische Mandatsträgerinnen und Mandatsträger aktiviert und erste Projektideen mit den Teilnehmenden erarbeitet und diskutiert werden. So konnten Details zur vorhandenen Prozess- und Projektlandschaft in Erfahrung gebracht werden, die Relevanz und Nachvollziehbarkeit der Themenarchitektur überprüft sowie erste Ideen für IBA-Projekte und Ansätze der Operationalisierung einer IBA gefunden werden. Zudem diente dieser Schritt auch dazu, über konkrete Projektideen den Mehrwert einer IBA zu transportieren – schließlich bedeutet eine Internationale Bauausstellung „Wandel durch Projekte“.

Format und Teilnehmende

Zur proaktiven Mobilisierung der politischen Multiplikatorinnen und Multiplikatoren der für eine Internationale Bauausstellung in Frage kommenden Kommunen und Landkreise wurde das Format der IBA-Salons initiiert. Da die „IBA unterwegs – Räume der



Eindrücke des IBA-Salons in Rosenheim

Mobilität“ den räumlichen Umgriff der Metropolregion München betrachtet, ist die Einbeziehung der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sowie Landrätinnen und Landräte in der Region ebenso zentral, wie die Perspektive des Stadtrats und der Bezirksausschüsse der Landeshauptstadt München. Am 13. März 2018 fand der erste IBA-Salon, gemeinsam mit den Stadträtinnen und Stadträten sowie Mitgliedern der Bezirksausschüsse Münchens statt. Zu den drei folgenden Salons am 10. April in Erding, am 16. Mai in Rosenheim und am 17. Mai 2018 in Dachau wurden die Kommunen und Landkreise der Metropolregion München als regionale Multiplikatorinnen und Multiplikatoren eingeladen.

Innerhalb dieser Formate wurden die Teilnehmenden zur gemeinsamen Reflexion der Themenarchitektur aufgefordert. Außerdem sollten erste Projektvorschläge skizziert werden. Die übergeordnete Strukturierung zu den erarbeiteten „IBA-Hebeln“ sowie die vorherige Einteilung auf die Handlungsebenen „ICH – WIR – ZUSAMMEN“ gliederte die Ideensammlung und bot eine erste Orientierung bei der Bearbeitung des weiten Feldes der Projektansätze. Die Projektideen wurden auf – nach Themen vorstrukturierten – Karten schriftlich festgehalten und auf einer großen Bodenkarte der Region so konkret wie bereits möglich verortet.



Eindrücke des IBA-Salons in Dachau

Eindrücke des IBA-Salons Stadtrat und Bezirksausschüsse



Ergebnisse

Die IBA-Salons haben vor allem eine Erkenntnis hervorgebracht: Die Region, beziehungsweise die einzelnen Kommunen in der Region München, und die Stadt München nehmen die bestehenden Herausforderungen und Probleme durchaus unterschiedlich wahr. Die im Prozess der Machbarkeitsstudie beteiligten Kommunen empfinden die „Wachstumsschmerzen“ der Region unterschiedlich stark und beurteilen die Ursachen und Wirkungen, aber auch mögliche Lösungen der aktuellen Mobilitätssituation, verschieden. Das Verhältnis zwischen der Stadt München und der Region war nach Angaben vieler Teilnehmender in der Vergangenheit nicht besonders eng, gemeinsame Projekte waren eher die Ausnahme. Erst seit einigen Jahren findet mehr Austausch statt. So entstanden beispielsweise erste gemeinsame Formate und Projekte, durch die sich Region und Stadt München langsam einander angenähert haben. Der gemeinsame Austausch wird auch durch die mittlerweile etablierte „Regionale Wohnungsbaukonferenz“ sichergestellt. Die Ergebnisse der IBA-Salons in Stadt und Region wurden in sogenannte „Lessons Learnt“ überführt. Diese bilden eine wichtige Grundlage für die in Kapitel vier folgenden Empfehlungen:

Die Salons haben gezeigt: Die Stadt und die Region München...

... haben „starke Typen“

Von urbaner Dichte bis ländlicher Lockerheit, von XS bis XXL: München

und seine Region haben starke, individuelle Charaktere verschiedener Größen zu bieten – ausgestattet mit vielen Facetten, unterschiedlichen Funktionen, Schwerpunkten und Profilen. Entsprechend könnten ihre Herausforderungen meist nicht unterschiedlicher sein: die Chance des einen ist die Herausforderung des anderen.

... sind attraktiv und schön

Landschaftliche Schönheit, ein reichhaltiges Kulturangebot, urbane Dichte, pittoreske Gemeinden, herausragende Architektur, eine boomende Wirtschaft, atemberaubende Natur: Die Region in München hat einiges zu bieten und ist sich bewusst, es gibt einiges zu verlieren, sollte die Region das Wachstum und seine Konsequenzen, insbesondere für die Mobilität, nicht gestalten können.

... brauchen einander

Das System München und Region ist komplex, seine Zusammenhänge vielfältig, seine Destinationen zahlreich:

ein gemeinschaftlich pulsierender Organismus. Dabei funktioniert der eine nicht ohne den anderen – eine Abhängigkeit, die sich in Zukunft noch verstärken wird. Die starke Wachstumsdynamik der Region wirkt sich auf alle Zellen dieses Systems aus, die wiederum mit einem breiten Spektrum an verschiedenen Reaktionen antworten und Auswirkungen auf andere Prozesse haben. Vor dem Hintergrund der Wachstumsdynamik von Stadt und Region ist beiden bewusst, dass keiner der Partner die zukünftigen Herausforderungen allein bewältigen kann – die Entwicklung muss vielmehr gemeinsam gestaltet werden. Das kann gelingen, wenn miteinander die richtigen Voraussetzungen geschaffen werden und ein gemeinsames Bild der Region gezeichnet wird.

... haben Umsetzungsprobleme

Die Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung wachsen nicht mit der gleichen Dynamik wie die Bevölkerung in München und der Region. Ursache sind vor allem langwierige Entscheidungs-, Planungs- und Umsetzungsprozesse aufgrund überholter rechtlicher Rahmenbedingungen, ungeklärter Zuständigkeiten, einer ungenügenden Verteilung der Ressourcen oder fehlenden interkommunalen Kooperationen. Zum anderen führt Widerstand aus der Bevölkerung immer wieder zur Verzögerung oder Verhinderung von Projekten. Hier fehlt es also sowohl an gegenseitiger Unterstützung innerhalb der Planung als auch an einem Vertrauenspolster bei der Bevölkerung.



Eindrücke des IBA-Salons in Rosenheim



Eindrücke des IBA-Salons Stadtrat und Bezirksausschüsse

... fürchten den Identitätsverlust

Viele Gemeinden der Region fürchten um einen Identitätsverlust vor dem Hintergrund der aktuellen und wachsenden Dynamiken in der Region. Zum einen bekommen sie diesen Eindruck aus der Bevölkerung gespiegelt, zum anderen fühlen sie sich von einer fehlenden politischen Handlungsfähigkeit bedroht, die sie bis zur Blockade lähmen könnte. Dennoch wissen die Akteure: Ohne Kooperation sieht es mit der Selbstbestimmung in Zukunft schlecht aus.

... wollen die Mobilität transformieren

Das Thema Mobilität ist Dauerbrenner in der Region München. Man ist sich einig: So wie es ist, geht es nicht weiter. Entsprechend hoch ist die Handlungsbereitschaft, die Aufgabe anzugehen – von der individuellen bis hin zur politischen Ebene.

... sehen den Kontext Mobilität-Wirtschaft

Mobilität ist viel mehr als nur Verkehrsströme und das praktische Fortkommen von A nach B. Die Region München weiß, dass Mobilität einer der wichtigsten Standortfaktoren für den nationalen und internationalen Wettbewerb der Regionen ist. Hiervon hängen Wirtschaftsleistung und Arbeitsplätze der Region und damit auch Wohlstand und Lebensqualität der Bevölkerung ab.

... sind offen für vielfältige Lösungen

Die alten Pfade sind „ausgetrampelt“: Die Region München ist offen für vielfältige, innovative Lösungen, um eine wirkliche Transformation der Mobilität voranzubringen und Lösungen für die drängenden Fragen und Herausforderungen in diesem komplexen Themenbereich zu finden. Ein intensiver Wissensaustausch, das Nutzen und aktive Einbinden von Bottom-up-Kräften und das Schaffen eines gemeinsamen Rahmens stehen dabei ganz oben auf der Liste.

... haben Lust auf Internationalität

Regionale Bedürfnisse und der Wille zur Weiterentwicklung sollen, gepaart mit internationalen Ideen, zu innovativen Projekten in der Region führen, die gleichzeitig internationale Relevanz und Vorbildfunktion haben. Hierfür sollen ganz eigene Ansätze und Lösungen entwickelt werden, die Impulse liefern und internationales Know-how einbeziehen.

... sehen den Wandel als Chance

Das Wachstum ist da, die Dynamik steigt an, globale Trends nehmen zu: München und Region sehen den Wandel als Chance und wollen ihn aktiv gestalten, anstatt sich von ihm gestalten zu lassen. Deshalb gilt es, die drängenden Themen jetzt

anzugehen, um nicht später von fehlender Handlungsfähigkeit gelähmt zu werden.

... sind bereit für einen Prozess von 10 Jahren

Zehn Jahre IBA-Prozess sind eine lange und intensive Zeit, die Energie, Ausdauer und Mut erfordert. München und die Region sind bereit, sich auf einen umfangreichen Prozess einzulassen und den Verlauf der Transformation aktiv und aus einem deutlichen Problembewusstsein heraus zu moderieren.

... geraten in Kooperationseuphorie

Im Jahr 2018 wurde das 10. Jubiläum des Vereins „Europäische Metropolregion München“ gefeiert. Nun wird es Zeit, die Kooperation der Region München auf die nächste Stufe zu bringen und weiterzuentwickeln. Dabei möchte man weg von starren Strukturen. Es sollen nicht nur Politik und Verwaltung, sondern auch Bürger, NGOs und Unternehmen zusammengebracht werden, um neuartige Netzwerke, Allianzen und Wahlverwandtschaften zu schaffen. Neue Formen der Kooperation und gegenseitige Wertschätzung sind gewünscht, um voneinander zu lernen, Probleme gemeinsam zu lösen und das Wachstum zusammen zu gestalten.

2.4 Zusammenfassende Ergebnisse – Sieben Handlungsansätze

Ausgehend von den Ergebnissen der IBA-Salons wurden sieben Handlungsansätze entwickelt, denen eine mögliche IBA München und Region nachgehen könnte.

Diese sollten im weiteren Verlauf der Bearbeitung als Basis dienen, um die programmatische und organisatorische Ebene inhaltlich zu schärfen und Antworten auf Anlass, Inhalt und Mehrwert einer möglichen IBA für die Region München zu finden.

1

Vor Ort
Die starken Typen der Region verändern die Mobilitätskultur

Um die Transformation der Mobilität zu gestalten, legen die starken Charaktere der Region selbst Hand an und machen lokal die Hausaufgaben der Region.

Sie haben erkannt: Nur gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern, den Initiativen, Vereinen und Stakeholdern können sie die Handlungsfähigkeit vor Ort erhöhen und die funktionale Eigenständigkeit erhalten. Ausgestattet mit Mut und Willensstärke verändern sie lokale Mobilitätspraktiken und -kulturen durch wegweisende Projekte und werden damit zu Vorbildern in puncto Mobilität mit Strahlkraft in die gesamte Region.

2

Zugänge
Mobilität erreichbar machen

Eine mobile Gesellschaft ermöglicht ihren Mitgliedern einen gleichberechtigten Zugang zu einem breit gefächerten Angebot von Infrastrukturen und Verkehrsmitteln. Im Mittelpunkt stehen dabei vor allem soziale Aspekte wie Gerechtigkeit, Raumkosten, Bequemlichkeit und Sicherheit. In einer immer flexibleren, mobilen Gesellschaft werden Probleme der sozialen Integration zunehmend durch den fehlenden Zugang zu räumlicher Mobilität verursacht.

Schließlich müssen Fahrtzeit, Fahrtkosten, Wegeoptionen, Komfort und Sicherheit mit den Bedürfnissen der Bevölkerung zusammengebracht werden, um Zugänge und Mobilität neu zu denken. Neben den sozialen Aspekten spielen auch räumliche Komponenten der Erreichbarkeit eine Rolle: die Integration von räumlichen Strukturen und Verkehr, die Durchlässigkeit des

Raumes, die Beschaffenheit des Wegenetzes, die Barrierefreiheit der Verkehrswege und Mobilitätssysteme.

3

Teststrecke
Die Region lässt Visionen punktuell Wirklichkeit werden

Die Notwendigkeit des Wandels hin zu einer Region der nachhaltigen Mobilität mag in weiten Teilen der Gesellschaft schon angekommen sein, doch die hiermit verbundenen neuen Lösungsansätze sind meist Neuland. Restriktive Regelungen im Verkehrsbereich machen ein Ausprobieren schwer, während Lock-in-Effekte aufgrund aufwändiger Infrastrukturen meist schwerwiegend und langwierig sind. Auf sogenannten Teststrecken sollen innovative Lösungsansätze ausprobiert werden, die normalerweise gegen Regeln und Routinen laufen. So können einzelne Innovationen unter realen Bedingungen in bestehenden Systemen getestet werden. Voraussetzung hierfür ist ein aktives Zulassen von Freiräumen und Ausnahmезuständen – so können durch Teststrecken Visionen ausprobiert werden.

4

Unter Hochdruck
Quartiere als Inkubatoren für neue Formen der Mobilität

Neue Formen der Mobilität brauchen Inkubatoren, in denen sie wachsen können. Hier werden Wissen und Kräfte gebündelt, verdichtet, zugänglich und diskutierbar gemacht, um konkrete Lösungen für die gesellschaftlichen Herausforderungen unserer Zeit zu finden. Quartiere werden zu integrierten Kraftwerken, in denen Zivilgesellschaft, Wissenschaft, Unternehmen und Verwaltung gemeinsam Veränderungsprozesse gestalten können – in einem speziellen Mikroklima:

interaktiv, unter Hochdruck und aufeinander abgestimmt. Dabei geht es nicht nur um neue Technologien, sondern auch um Gestaltung, Netzwerke sowie Lebens- und Aufenthaltsqualitäten: Welche ökologischen, technischen und sozialen Auswirkungen können neue Ideen entfalten? Die Inkubatoren dienen als Forum und Netzwerk für neue Synergien, um Allianzen für gemeinschaftliche Projekte zu schmieden.

5 **Raumqualität** Neue Räume als Schaufenster einer lebendigen Mobilitätskultur

Weite Teile unserer gebauten Umwelt werden maßgeblich von der Faszination für Geschwindigkeit und Effizienz bestimmt. Stadträumliche und gestalterische Qualitäten bleiben dabei oftmals auf der Strecke, interdisziplinäre und konkurrierende Ansätze beim Entwerfen von Verkehrsinfrastrukturen die Ausnahme. Das neue Verständnis des Mobilitätsanspruchs unserer Zeit öffnet Spielräume für neue Raumqualitäten. Zukunft gestalten heißt nicht mehr nur Beton bewegen, sondern die Frage der individuellen Mobilität neu zu klären – auch stadträumlich. Qualitativ hochwertige Räume können das Mobilitätsverhalten positiv beeinflussen und gestalten. Sie dienen so als Hebel für eine neue Mobilitätskultur. Die Räume des Mobilseins der Region München – ob öffentliche Plätze, Magistralen, Haltestellen, Busspuren oder Bahnhofssareale – werden zu Schaufenstern für eine neue, attraktive Mobilität der Region.

6 **Regionale Horizonte** Ein gemeinsames Bild für die Landschaft

Die Räume der Mobilität sind Teil der Landschaft. Sie prägen das Bild der Region und verbinden alle Gemeinden

und Destinationen miteinander – ob groß oder klein, ob ländlich, urban oder rural. Sie sind das Bindeglied, das Kräfteverhältnisse verschieben und das Erscheinungsbild ganzer Landschaften umwälzen kann. Um die Landschaften der Region in die Zukunft zu denken, ist ein Blick auf ihre Gesamtheit, ihre Raumtypen und -potenziale erforderlich. Mithilfe von Raumbildern und innovativen Governance-Ansätzen können Ideen entworfen und gemeinsame Ziele formuliert werden. Regionale Identitäten werden gestärkt, statt sie zu verlieren. So kann ein neues regionales Raumbild geschaffen werden, das Landschaft und die Infrastrukturen der Mobilität zusammen denkt.

7 **Kopplungen** Neue Allianzen für eine regionale Mobilitätskultur

Die Transformation der Mobilität mit ihren zahlreichen Dimensionen wie Raum, Gestaltung, Soziales, Kultur, Ökologie, Technik, Organisation und Infrastruktur ist eine Mammutaufgabe, die die lokalen Akteure allein nicht lösen können. Hierfür ist eine Vermittlungsinstanz erforderlich, die Ressourcen neu verteilt und Kräfte bündelt. Vorher kaum denkbare Allianzen zwischen Kommunen, Unternehmen, NGOs und der Zivilgesellschaft schaffen eine neue Form der Intelligenz, die starre Blockaden lösen kann und zum Schmieröl für die neue Mobilitätskultur der Region wird.

2.5 Schlüsselthemen ausloten, Unterstützung sichern: Das IBA-Symposium

Ausgangspunkt und Ziele

Als Höhepunkt des Dialogprozesses der Machbarkeitsstudie fand am 11. Juli 2018 das IBA-Symposium im Museum der Münchner Verkehrsbetriebe statt. Ziel war die gemeinsame Diskussion der entworfenen sieben Handlungsansätze der „Räume der Mobilität“: Was trägt dieser Ansatz zu den Herausforderungen der Region bei? Wo kann der Ansatz umgesetzt oder angedockt werden? Welche Akteure müssen mit ins Boot geholt werden? Welche finanziellen Mittel braucht es? Worauf muss eine IBA hier achten?

Im Zuge des Symposiums sollte außerdem eine Frage, die bereits im Verlauf der Studie wiederholt aufkam, als finaler Teil des Erkenntnisprozesses beantwortet werden: Warum dieses Thema mit diesem Instrument an diesem Ort? Also, warum das Thema „Räume der Mobilität“ in der Metropolregion München mit dem Instrument einer IBA angehen? Darüber hinaus wurde der angestrebte Paradigmenwechsel durch eine IBA konkretisiert.

Format und Teilnehmende

Eingeladen wurden alle bisher am Prozess Beteiligten aus Stadt und Region München sowie die Expertinnen und Experten des Querdenker-Salons. Anhand der beschriebenen sieben Handlungsansätze für IBA-Projekte unterschiedlichen Charakters wurde in Kleingruppen das „Vorhaben IBA“ reflektiert, konkretisiert und erste Aussagen zur möglichen Operationalisierung getroffen. Die Ergebnisse wurden im Anschluss im Plenum diskutiert und in einer Podiumsdiskussion mit der Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München Prof. Dr.(l) Elisabeth Merk, dem Dachauer Landrat Stefan Löwl, der Münchner Stadträtin Heike Kainz und dem Leiter der Münchner Stadtentwicklungsplanung Arne Lorz reflektiert.

Ergebnisse

Das Symposium lieferte unter anderem Hinweise zur Akteurslandschaft, den finanziellen Voraussetzungen, aber auch möglichen hemmenden Faktoren der jeweiligen Ansätze. Da die Machbarkeitsstudie die Akteurinnen und Akteure der Region mit denen der Stadt München – bereits vor einer möglichen positiven Votierung für eine IBA – eng vernetzt und positive Bilder der Räume der Mobilität erzeugen will, diente das Symposium auch als Kommunikations- und Austauschplattform für jene, die bereits ihr Interesse an der Durchführung einer IBA bei den vorausgegangenen Formaten geäußert hatten. Es unternahm zudem den Versuch, weitere zentrale Multiplikatorinnen und Multiplikatoren für die konkrete Planung und Umsetzung der IBA zu gewinnen, auch außerhalb der administrativen und politischen Ebenen.

Warum das Thema „Räume der Mobilität“? – Selbstverständlichkeit und Akzeptanz des Themas:

Die Themenstruktur „Räume der Mobilität“ wird von allen Beteiligten aus Politik, Verwaltung, externen Expertinnen und Experten und der



Eindrücke des IBA-Symposiums



Zivilgesellschaft als relevant und dringlich erachtet, um mit Wachstum positiv umzugehen und Wandel zu gestalten. Die aktuelle Situation in allen Bereichen der Mobilität erfordert ein aktives Handeln.

Warum eine IBA? – IBA als Lösung auf Zeit:

Das Instrument der Internationalen Bauausstellung (IBA) wird als positiver Ansatz wahrgenommen, um neue Kooperationen und Lösungen zu erproben, ohne heute bereits dauerhaft neue Strukturen einzuführen. Die Chancen und der Mehrwert einer IBA, als paralleler Prozess zu weiteren großen Infrastrukturprojekten, wird erkannt und geschätzt.

Warum in der Metropolregion München? – München und Region müssen experimentieren:

Der klare Wunsch und die Aufforderung, mit neuen Lösungen, Kooperationen, Trägerschaften usw. zu experimentieren und damit die Umsetzungsgeschwindigkeit und Innovationskraft zu steigern, wird von allen Seiten artikuliert – mit Mut auch zum Scheitern. Das Problembewusstsein ist da, dass das Thema Mobilität nur in und mit der Region gemeinsam anzugehen ist.

Mobilität – drei Perspektiven eines Paradigmenwechsels

Zusätzlich zu diesen drei Schlüsselfragen konnte im Rahmen des Symposiums der notwendige Paradigmenwechsel im Umgang mit Mobilität in der räumlichen Entwicklung der Stadt, Region und Metropolregion München weiter konkretisiert werden. Ein grundlegendes Umdenken ist aus Sicht der regionalen Schlüsselakteure auf drei Ebenen notwendig:

Mobilität räumlich weiter (hinaus) denken

Mobilität muss von der ersten bis zur letzten Meile gedacht werden. So entstehen die Herausforderungen in den zentralen Verdichtungsräumen bereits weit außerhalb des Kernraums der Metropolregion. Im Ballungsraum besteht auch deshalb so ein hoher Wachstumsdruck, weil attraktive Mobilität in vielen ländlich geprägten Räumen, am Rande der Metropolregion, nicht gewährleistet ist. Zudem bestehen umfassende Wegketten zwischen Wohnen und Arbeiten, Wohnen und Freizeit, Wohnen und Bildung zwischen zentralen und peripheren Räumen. Es gilt also, in der Frage der Mobilität räumlich deutlich über die Stadt und Region München (Region 14) hinauszudenken und

besonders die Verknüpfung urbaner und ländlicher Räume in den Blick zu nehmen.

Mobilität zeitlich vorausdenken

Eine zweite Ebene des Umdenkens betrifft das Verhältnis der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Um Wachstum aktiv zu gestalten, muss Mobilität zeitlich deutlich vorausgedacht werden – anstatt die Verkehrsinfrastruktur der Entwicklung von Arbeitsplätzen und Wohnraum hinterherzubauen. Gezielte Investitionen in eine verbesserte Mobilität wirken als Katalysator für eine strategische räumliche Entwicklung.

Mobilität säen

Wenn Mobilität räumlich und zeitlich weit gedacht wird, dann kann diese als (agile) Strukturpolitik wirken, um Räume außerhalb der Kernbereiche der Region und Metropolregion für Wohnen und Arbeiten attraktiv zu machen. Mobilitäts- und Lebensqualität gehen als harte und zugleich weiche Standortfaktoren Hand in Hand. Eine IBA der „Räume der Mobilität“ kann exemplarisch neue Wege aufzeigen, die gemeinsamen Räume solidarisch zu entwickeln und Stadt-Land-Partnerschaften zu stärken.



3

Gedanken zu den IBA-Projekten



Ziel Internationaler Bauausstellungen ist eine auf Innovation ausgerichtete räumliche Entwicklung – diese manifestiert sich vor allem in konkreten Projekten vor Ort. Projekte sind eines von drei Kernelementen einer jeden IBA (mehr dazu in Kapitel fünf). Eine IBA lebt von ihren Projekten und deren Versinnbildlichung des angestrebten Paradigmenwechsels. IBA-Projekte müssen in einem inhaltlichen Zusammenhang mit Leitthema und Prozess stehen; sie sollen breites Interesse wecken, inspirieren und international ermutigen – als beispielhafte Projekte mit internationaler Relevanz.

3.1. Der Entstehungsprozess von IBA-Projekten

Eine IBA wirkt durch Projekte

Innerhalb der verschiedenen Phasen einer Internationalen Bauausstellung nimmt diese jeweils unterschiedliche Rollen und Aufgaben gegenüber den IBA-Projekten ein.

In der „Prä-IBA-Phase“ geht es zunächst darum, sich mit den Verantwortlichen über die Ziele der Durchführung der IBA und damit verknüpft über entsprechende Exzellenzkriterien der IBA-Projekte zu einigen: Welchen Paradigmenwechsel soll die Internationale Bauausstellung schlussendlich erreichen? Wie können/sollen die IBA-Projekte hierzu beitragen? Welchen Kriterien müssen sie dafür entsprechen?

In der „Start-Phase“ einer IBA steht anschließend die Herstellung der Arbeitsfähigkeit durch Gründung und Aufbau der Gesellschaft im Fokus. Hier wird die Themenarchitektur inhaltlich zugespitzt und ihre Leitlinien werden festgelegt. Außerdem kann ein Projektauftrag erfolgen: Kommunen, Einrichtungen aus Forschung und Wissenschaft, Institutionen, Unternehmen, Privatinvestoren, zivilgesellschaftliche Akteure und Initiativen können Projektvorschläge für die künftige IBA einreichen. Hierfür muss die IBA in der Lage sein, ihre Agenda zu erläutern, ihre Ziele präzise darzustellen sowie einen klaren Diskurs zum Thema und den Handlungsebenen zu entwickeln, um deutlich zu machen: Was soll mit den Projekten erreicht werden? Welche Synergien sind zwischen den Projekten im Zusammenspiel der Handlungsebenen möglich? Aber auch: Welche investiven Mittel gibt es? Mit welchen privaten Investitionen kann gerechnet werden?

Aufgrund der gegebenen Brisanz der Themenarchitektur, der Herausforderungen, Chancen und Akteurskonstellationen in der Region München wird die „IBA | Räume der Mobilität“ mit Sicherheit eine Vielzahl neuer Projektideen hervorrufen. Plötzlich werden neue Allianzen (privat-öffentlich, interkommunal, fachübergreifend,

politisch, administrativ) möglich, neue Denkräume eröffnet, Ambitionen gesetzt und neue Expertisen eingespeist. So wird eine Reihe von Projekten vorstellbar, denen vorher der Mut zur Innovation, Bereitschaft, Akzeptanz oder Ressourcen fehlte.

Es wird deutlich: Mit einer IBA können eine Aufbruchsstimmung und ein Schneeballeffekt erreicht werden – die sich über einen längeren Zeitraum entwickeln. Das Kuratorium der Internationalen Bauausstellung hat die Aufgabe, in diesem Prozess die richtigen Projekte aus der Vielzahl an Vorschlägen auszuwählen, die mit dem „IBA-Label“ versehen werden sollen. Hierfür muss die IBA mit entsprechendem Know-how ausgestattet sein, um zwischen guten und schlechten Projekten wählen zu können und bei Bedarf externe Expertinnen und Experten zu Rate ziehen. Wichtig ist außerdem Mut, um nicht nur die Projekte auszuwählen, die von Beginn an auf der sicheren Seite stehen.

Basis dieser Auswahl bilden die aufgestellten Exzellenzkriterien als eine Art Kriterienkatalog, der für Legitimierung sorgt. Die aufgestellten Exzellenzkriterien sollten dabei allerdings als besonderes Qualifizierungsverfahren verstanden werden, ohne die Innovationskraft der Projekte einzuschränken. Über einen Zeitraum von 10 Jahren gilt es die Kriterien zu reflektieren und entsprechend des Lernprozesses der gesamten IBA anzupassen.

Das IBA-Label dient als Angebot gegenüber Dritten und befeuert einen Wettstreit, um die besten Ideen zur aktiven Gestaltung zur Zukunft der Region. Von Beginn an muss deutlich gemacht werden, dass dieses Label ein außerordentliches Qualitätsmerkmal ist – man kann sich darum bewerben, muss aber nicht aufgenommen werden. Dabei gilt es, den gesamten Auswahlprozess transparent zu gestalten: Wie das IBA-Thema, sollten sich auch die Projektideen einem öffentlichen Diskurs stellen. Darin zeigt sich zugleich auch ein zentraler Mehrwert der IBA: Sie bietet eine Arena, um lokale, interkommunale

und regionale Ansätze zur Gestaltung des Themas in seinem Bezug zum Gesamtraum zu erörtern und ihm zugleich eine neue, erhöhte Öffentlichkeit und Aufmerksamkeit zu schenken.

Die eigentliche Realisierung der Projekte erfolgt anschließend in der Qualifizierungs- und Umsetzungsphase. Dabei ist besonders die Qualifizierungsphase ein zentrales Element in der Dramaturgie einer Internationalen Bauausstellung, sie begleitet die Projekte von der Idee bis zur Realisierung – den Modellcharakter immer im Blick. Die IBA hat hier die Aufgabe, die Gesamtkoordination und regelmäßige Zeit-Maßnahmen-Planung für alle Projekte zu übernehmen, Projekte zu initiieren, zu beraten, Ressourcen und interne oder externe Expertise zur Verfügung zu stellen.

Eine IBA und bestehende Projektideen

Aufgrund ihrer Fähigkeit, neue Akteursallianzen zu generieren, neue Budgets bereitzustellen oder neue Rahmenbedingungen experimentell oder dauerhaft zu setzen, können Internationale Bauausstellungen bestehende Projekt(ideen) wieder befeuern und auf die Agenda bringen.

Eine Internationale Bauausstellung birgt dabei mehrere Möglichkeiten:

Eine IBA kann bestehenden Projekt(-ideen) Rückenwind geben – zeitlich, finanziell oder auch in Bezug auf ihre Akzeptanz.

Eine IBA kann bestehende Projekt(-ideen) besser machen und deren Ambitionen erweitern.

Eine IBA kann vormals „blockierte“ Projekte wieder auf die Tagesordnung setzen.

Voraussetzung ist, dass die Projekte durch die IBA-Organisation und Leitung in eine Richtung gelenkt werden, die den angestrebten Zielen und Qualitätskriterien der IBA entspricht. Vorhandene Planwerke müssen kontinuierlich durch die IBA-Organisation, beratende Architektur- und Planungsbüros sowie kreative Formate begleitet, verbessert und ggf. auch durch gute Alternativentwürfe in Frage gestellt werden. Eine Qualifizierung der Projekte erfolgt auch durch den Prozess. Das Aufgreifen und Steuern von Vorhaben, die ohnehin umgesetzt werden sollten, kann eine wichtige Strategie der IBA sein. Wichtig ist, dass eine IBA nicht das richtige Instrument ist, um ausschließlich Projekte „aus der Schublade“ zu realisieren. Eine Internationale Bauausstellung muss – um ihrem Anspruch an Exzellenz und Innovation gerecht zu werden – eine neue Agenda samt eines eigenen Projektkatalogs entwickeln.

Ein agiler Prozess für innovative Projekte

Trotz der genannten Phasen einer IBA und den zugehörigen Rollen zur Qualifizierung von Projekten, ist es wichtig, dass dabei nicht dogmatisch agiert wird. Voraussetzung ist ein agiles Projektverständnis, um neuen, innovativen Projektideen Raum zu geben.

Die Möglichkeit der Einreichung von Projektvorschlägen sollte deshalb grundsätzlich während der gesamten Zeit der Bauausstellung gegeben sein. Auch muss sich die IBA-Organisation darauf vorbereiten, dass manche Projekte sich sehr schnell oder temporär realisieren lassen und so erste Ergebnisse weit vor der eigentlichen Präsentationsphase sichtbar gemacht werden können. Andere Projekte wiederum können scheitern, sich in anderen Projekten wiederfinden oder erst nach dem Präsentationsjahr fertiggestellt werden. Letztendlich ist der Erfolg einer Internationalen Bauausstellung nicht von ihren einzelnen Projekten abhängig, sondern von deren Gesamtheit und ihrem initiierten Diskurs.

3.2 Erste Projektideen für eine IBA „Räume der Mobilität“

Während der verschiedenen Formate der Machbarkeitsstudie wurden bereits zahlreiche Projektideen gesammelt, die im Folgenden knapp skizziert werden.

Die Ideen stammen von Vertreterinnen und Vertretern aus Verwaltung, Politik und von weiteren Stakeholdern, die ihre Vorschläge und Anregungen innerhalb der Dialogformate auf verschiedenen Ebenen eingebracht haben. So konnten beispielsweise während der „IBA-Salons“ konkrete Projektvorschläge im Kontext der verschiedenen Möglichkeiten einer IBA – z.B. „Die IBA kann Regeln auf Zeit verändern“ – eingebracht und verortet werden. Das IBA-Symposium bot die Möglichkeit, Ideen zu konkreten Themensträngen sowie deren Herausforderungen und Akteure zu benennen (nähere Informationen zu den Veranstaltungen siehe Kapitel 3).

Die folgenden Projekte wurden entweder direkt aus den genannten Dialogformaten vor Ort transferiert oder sind als Antworten auf die jeweiligen Diskussionen beziehungsweise als Reaktion auf die gegebenen Inhalte vor Ort zu verstehen. Sie wurden entsprechend den vorgeschlagenen Handlungsebenen „Ich | Wir | Zusammen“ (siehe 3.1) zugeteilt.

Ebene Ich

Experimente und kleine Utopien
„vor der Haustür“, Regeln und Räume auf Zeit verändern

Boulevard Sonnenstraße

Die Sonnenstraße wird partiell und temporär umgewidmet. Der motorisierte Individualverkehr findet auf max. 50% der heutigen Fläche statt, Parkraum steht nur noch für Lieferdienste und Sharing zur Verfügung. Der gewonnene Raum wird für Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehr, Kultur, Aufenthalt und Grün verwendet. Der „Boulevard Sonnenstraße“ ist ein temporäres Modellprojekt, das zeigt, wie durch die mutige Neuaufteilung von Straßen im Bereich innerhalb des Mittleren Rings Raum-, Mobilitäts- und Lebensqualität massiv gesteigert werden können. Die Möglichkeiten der Übertragbarkeit auf weitere innerstädtische Einfallstraßen (Leopoldstraße, Lindwurmstraße und weitere) und die Wirkungen auf die Verkehrs-, Geschäfts- und Aufenthaltsqualitäten werden im Projektverlauf evaluiert.

Logistik konzentrieren – Quartiere „entrümpeln“

Auf Quartiersebene werden kleine Logistik-Hubs eingerichtet, die als zentrale Anlaufstelle für alle Paketdienstleister dienen. Die Anlieferung nachts mit Elektro-LKWs wird erlaubt, die Auslieferung erfolgt (außer bei Schwerlast) ausschließlich mit Lastenrädern. So wird der individuelle Lieferverkehr konzentriert, die Lieferfahrzeuge verschwinden von Fuß- und Radwegen. In den Hubs selbst wird kleinteiliger Einzelhandel mit den Funktionen eines Paketshops, städtischen Dienstleistungen und neuen Mobilitätsangeboten integriert. Durch längere Öffnungszeiten entwickeln sich diese Läden auch für Arbeitnehmer zu Quartierszentren, die durch die selbstständige Organisation die Nachbarschaft stärken.

Mobile Dienstleistungen

Das Angebot der mobilen Dienstleistungen wird ausgebaut. Verschiedene Angebote sichern die Daseinsvorsorge in den wenig dichten und peripher

gelegenen Wohnstandorten in der Metropolregion München, in denen auch der demographische Wandel deutlich zu spüren ist. Ähnlich einem „rollenden Supermarkt“ bietet ein Bus zum Beispiel ärztliche Versorgung für mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürger vor Ort oder auch Unterstützung bei administrativen Aufgaben. Der von den mitmachenden Kommunen gemeinsam finanzierte Bus fördert auf verschiedenen Ebenen die soziale Teilhabe, indem er die Menschen vor Ort versorgt und aktiv anspricht und im besten Fall dazu beiträgt, dass sie länger mobil bleiben.

Neue Wohn-Arbeits-Mobilitätskonzepte

Betriebe, Wohnprojekte oder (städtische) Institutionen mit einem hohen Mobilitäts- und Transportbedarf bewerben sich auf die Möglichkeit, mit finanzieller und fachlicher Unterstützung gänzlich neue Mobilitätskonzepte zu erproben. Sie stellen die Art und Weise der Mitarbeiter-, Kunden- oder etwa Schülermobilität und des innerbetrieblichen Transports radikal um und probieren neue Lösungen aus. Dafür werden sie mit Förderungen und Knowhow unterstützt. Im Gegenzug zu einem schlüssigen Gesamtkonzept erfahren sie rechtliche Erleichterungen, etwa die Befreiung vom Stellplatzschlüssel. Diese Konzepte gehen mit öffentlicher Infrastruktur (etwa Mobilitätsstationen) einher, die auf öffentlichen oder privaten Flächen auch für weitere Menschen im Umkreis nutzbar sind.

Stadt-Land Flaneur

München und die Region haben hochwertige Stadt- und Landschaftsräume zu bieten. Eine neue Kultur des genießerischen Unterwegsseins als eine neue Form des Flanierens – zu der auch schnelle Formen des Unterwegsseins gehören können – wird mit diversen Stadtakteuren entwickelt und in räumliche Gestaltungsprinzipien umgesetzt. Welche Kulturformen des Unterwegsseins gibt es? Welche kann es in Zukunft geben? Was bedeutet das Thema für den Alltag der Mobilität und was für den Landschafts- und Stadtraum?

Ebene Wir

Transformation durch konkrete Bauvorhaben

Neue Räume der Mobilität (zurück) gewinnen – Würmtal neu erfahren

Das Ufer des Würmkanals zwischen Karlsfeld und Dachau wird für Fußgänger und Radfahrer durchgängig zugänglich und im Sinne hoher Freizeitqualität erlebbar gemacht. Begleitend zum Radweg, der als hochrangige Infrastruktur verstanden wird, werden Servicestationen, Dienstleistungen und Gastronomie ergänzt. Der Uferbereich wird als Rückgrat eines neuen Raums der Mobilität erfahrbar.

Tangentiale Busse stärken oder: RingBus+

Rund um das Hachinger Tal wird eine Fahrspur der A99 für Schnellbuslinien freigegeben. Der Bus verknüpft wichtige Standorte wie Neubiberg, Otobrunn, Unterhaching und Taufkirchen. Diese wichtige Tangentialverbindung kann bis in den Osten nach Haar und Feldkirchen ausgebaut werden.

RingBus+

Das öffentliche Verkehrssystem der Region München wird durch eine neue öffentliche Ringerschließung auf neue Beine gestellt. Auf bestehenden Straßen und Autobahnen werden Schnellbuslinien in hoher Taktdichte realisiert, die viele neue Relationen ermöglichen. Mit der Installation des Busverkehrs geht die Neudefinition der Haltestellen und Knotenpunkte einher, welche das bestehende, radiale ÖV-Netz mit dem neuen Ring zu einer robusten Struktur verbinden. Die Knotenpunkte zeichnen sich auch durch hohe städtebauliche Qualitäten und die Integration in die Siedlungsentwicklung aus. Sie verbinden die – alte und neue – öffentliche Infrastruktur mit neuen Mobilitätsangeboten, Dienstleistungen und hochwertigen Wegen für Rad und Fuß.

Kultur des Unterwegsseins meets Baukultur

An den zentralen Orten des Mangfalltals entlang Aying, Feldkirchen-

Westerham, Bad Aibling und Rosenheim entsteht eine Schnellradverbindung bis zum Chiemsee. Gemeinsam mit den ansässigen Universitäten werden neue Standorte, Rastmöglichkeiten und Ausstellungsflächen in experimentellem Holzbau entwickelt, die nicht nur die Raumqualität steigern, sondern modellhaft auch die örtliche Bau- und Handwerkskultur bereichern.

Altstadt Autofrei 4.0

Die Debatte um autofreie Altstädte und Fußgängerzonen ist mehrere Jahrzehnte alt und wird immer noch lebhaft geführt. Zugleich hat die Komplexität des Verkehrs- und Transportsystems zugenommen, es zeigen sich zahlreiche neue technische Möglichkeiten und eine Vielzahl neuer Fahrzeugtypen. Die Altstadt jenseits des alten Dualismus Auto versus Fußgängerzone neu zu denken – sie könnte ein Herzstück der IBA sein und viele Themen integrieren: neue Logistikkonzepte, die Neugestaltung öffentlicher Räume und vielfältige, differenzierte neue Mobilitätsangebote für alle Nutzergruppen.

Flaniermeile vom Hauptbahnhof zum Ostbahnhof

Vom Hauptbahnhof über Stachus, Kaufinger Straße, Marienplatz, Tal, Isartor, Ludwigsbrücke, Rosenheimer, Weißenburger und Pariser Platz zieht sich eine durchgehende Flaniermeile bis zum Ostbahnhof. Mit der hochwertigen Gestaltung der Straßenräume würden nicht nur zahlreiche Institutionen (Rathaus, Deutsches Museum, Gasteig, ...) mit diversen ÖV-Knotenpunkten verbunden, sondern Münchens schönste Stadt- und Landschaftsräume aus einer gänzlich neuen Perspektive erlebbar – für Einwohner und für Gäste.

Begegnungszone Weißenburger Straße

Während in der Schweiz, Österreich, Frankreich, England und den Niederlanden Shared Spaces oder Begegnungszonen bereits weit verbreitet und erfolgreich sind, gibt es in Deutschland lediglich erste Versuche. Das Konzept der Mischung aller Verkehrsteilnehmenden auf einer gemeinsamen Fläche wäre in Deutschland

ein Alleinstellungsmerkmal und Wegbereiter für neue Konzepte der Straßengestaltung. Das gründerzeitliche Haidhausen hat mit seiner Abfolge von vier Plätzen entlang der Weißenburger Straße ideale Voraussetzungen, dieses Instrument hier zu entwickeln. Die örtliche Lebens- und Aufenthaltsqualität sowie die Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit würden dadurch enorm profitieren.

Munich Active Mobility Lines

Radschnellstrecken vom Zentrum Münchens in die suburbanen Gebiete verlaufen entlang von Mobilitätshubs, die neben der nötigen Infrastruktur wie Asphaltierung, Bord, Beleuchtung oder Reparaturmöglichkeiten auch das Mobil-Sein durch Urban Sports neu inszenieren, unter anderem durch Trainingsgeräte, Kletterinstallationen, Sprintstrecken, Sandsäcke et cetera. Diese könnten vor allem in der äußeren Stadt und in den suburbanen Wohngebieten die Naherholungsqualität stärken und sich zu neuen Orten der Begegnung entwickeln.

Altstadtring 4.0

Mittels intelligenter Verkehrsführung wird der Münchner Altstadtring zum Reallabor und Vorzeigebispiel für Smart Mobility in Deutschland. Die permanente Analyse der Mobilitätsdaten Münchens macht es möglich, die verschiedenen Spuren des Rings bedarfsgerecht an die Mobilitätsbedürfnisse der Hauptstadt anzupassen. So können beispielsweise alle Spuren temporär nur in eine Richtung freigegeben werden, um das Ein- oder Auspendeln zu erleichtern oder den Straßenraum für aktive Mobilitätsformen, Sport, Spiel und Freizeit zu öffnen. Räume werden mehrfach genutzt und zwischen verschiedenen Nutzergruppen geteilt.

Industrie 4.0

Eine neue Mobilität wird auch entsprechende Auswirkungen auf die Entwicklung der Industrie und ihrer Standorte haben und Produktions- und Logistikprozesse tiefgreifend verändern. München und Region entwerfen den Industriestandort der neuen Generation und gestalten vorhandene entsprechend um. Große Parkplätze

und einstöckige Industriehallen verschwinden. Mobilität, Verwaltung und Produktion werden gestapelt und neu vernetzt und machen Raum für neue Funktionen, Kollaborationen und Formen wandelnder Produktion.

Münchner-Mobilitäts-Module – Factory Made Streets

München entwickelt ein System für modularen Straßenbau und stellt damit die Angst vor Veränderung aufgrund langfristiger Infrastrukturzyklen in Frage. Statt inflexiblem Betonguss liefern vorgefertigte Bodenplatten mit verschiedenen Funktionen ein modales System, das Straßenräume flexibel gestaltbar und Reparaturen leicht macht. LED-Lichter machen Spurmarkierungen flexibel, die den Verkehrsechtzeitdaten angepasst werden; Heiz-Elemente lassen Schnee schmelzen und verhindern Materialermüdung durch Kälte – die hierfür benötigte Energie wird aus der Bewegung der NutzerInnen gewonnen.

IBA-Mobilitätssommer

Einen Sommer lang werden rund um zehn Stadtplätze in München und der Region die Straßen für den motorisierten Verkehr gesperrt und andockende Hauptverkehrsstraßen stückweise temporär aus dem Netz genommen. Die Evaluation soll zeigen, wie sich die Räume und die Wahrnehmung der Menschen verändern und welche Auswirkungen das Abklemmen der Adern auf den Mobilitätsfluss hat.

Quartiere kreativer Mobilität

Zahlreiche neue Wohnquartiere werden in den nächsten Jahren entwickelt. Dadurch bieten sich jeweils Möglichkeitsfenster, sowohl die individuelle Mobilität („Wie verhalte ich mich an meinem neuen Wohnort?“) als auch die Mobilität im Quartier nachhaltig zu gestalten. Um neue Mobilitätsangebote und zukunftsweisende öffentliche Räume zu entwickeln, müssen bestehende Verwaltungsstrukturen, gesetzliche Vorhaben und standardisierte Prozesse des Wohnungsbaus hinterfragt und kooperativ weiterentwickelt werden. Das rechtliche Instrumentarium gilt es mit neuen Vereinbarungen und Kooperationsverträgen zu ergänzen und teilweise zu

ersetzen. Anstelle leerer Tiefgaragen könnten so vielfältige neue Mobilitätsangebote und -stationen und öffentliche Räume deutlich verbesserter Aufenthaltsqualität entstehen – vor allem auch bei der interkommunalen Siedlungsentwicklung.

Ebene Zusammen

Neue Governance-Instrumente und gemeinsame Ziele und Raumvisionen

Seilbahn – Von der Metropolregion in die ganze Welt

Kurz hinter der für München identitätsbildenden Allianz Arena steigt die neue Seilbahn in die Höhe und gibt den Blick auf die Isarau frei. Über Ismaning und Hallbergmoos wird die Fahrt zum und vom Münchner Flughafen eine besondere touristische Attraktion. Die in Freising endende Seilbahntrasse schafft neue Verknüpfungen in das Regionalbahn- und S-Bahn-Netz.

Mobility Lab Garching

Das Forschungszentrum Garching wird zum Dreh- und Angelpunkt der Erforschung neuer Mobilitätsformen. Die IBA bringt dort die zentralen Akteure zusammen: Die Kommunen Garching, Eching, Neufahrn, Freising und Erding, die Technische Universität München, UnternehmerTUM und ansässige Unternehmen der Automobilbranche kooperieren, um gemeinsam autonom fahrende Busse zu entwickeln und zu implementieren. Diese stärken nicht nur die tangentialen Verbindungen, sondern verbessern auch die Anbindung des Flughafens München – lange bevor Projekte wie der Erdinger Ringchluss oder die Neufahrner Kurve realisiert werden.

Super SCHULMOB

SCHULMOB ist ein Mobilitätslabor, das gemeinsam von Schulen aus München und der Region sowie Experten aus Forschung und Wirtschaft getragen wird. Das mobile Labor besucht Schulen in der Metropolregion München und entwickelt mit den Schülerinnen und Schülern neue Perspektiven der Mobilität. Bereits in Vorschule und Grundschule erhält die kommende Generation Einblick in und Zugang zu innovativen Mobilitätsformen, z.B. Sharing-Angebote oder E-Tretroller. Per Tablet oder Handy können Fahrzeuge, Stationen und Strecken spielerisch erkundet, Verkehrsströme simuliert und Angebote optimiert werden. Gemeinsam wird experimentiert.

Die Schülerinnen und Schüler werden zu Multiplikatoren der neuen Angebote in die jeweiligen Familien. Die IBA ermöglicht die Umsetzung einiger Projekte – wofür auch einmal Regeln außer Kraft gesetzt werden.

Regional Critical Mass

In regelmäßigen Abständen findet ein „Regional Critical Mass“ statt, der sternförmig angelegt in der Münchner Innenstadt endet. Von Rosenheim, Landsberg am Lech, Augsburg und Landshut aus wird auf Autobahnen, Bundesstraßen, Landstraßen und Kreisstraßen für eine Mobilitätswende geradelt.

New Regional Deal

Die Region etabliert eine Art regionale Börse für Mobilität. Je nach Bestehen und Umfang von Bahnstationen, Ein- und Auspendlerzahlen, Pkw-Stellplätzen et cetera werden Punkte vergeben, die einen Tauschhandel von Mobilitätsdiensten und Infrastruktur möglich machen sollen. So wird ein Ressourcenausgleich ermöglicht und ein Anreizsystem für neue Formen der Kooperation geschaffen.

Die letzte Meile

Gemeinden schließen sich zusammen und finden neue Konzepte und neue Finanzierungsmodelle, für die Anbindung abgelegener Gemeinden an den ÖPNV. So könnte zum Beispiel eine Parkraumbewirtschaftung in verdichteten Gebieten die Finanzierung von unrentablen Routen des ÖPNVs oder auch Taximodelle in peripheren Räumen ermöglichen. Schließlich wird es eine der größten Herausforderungen der Zukunft sein, den ÖPNV gegenüber dem MIV finanziell attraktiv zu gestalten sowie ländliche und städtische Mobilität zu verzahnen.

Transparente Datenplattform

Die Region München setzt Standards in Sachen Sensing und Big Data und erschafft damit ein Echtzeitabbild der sich in der Stadt bewegenden Akteure. Die städtischen Mobilitätssysteme basieren nicht mehr auf vager Planung, sondern auf der Auswertung von aktuellen Zahlen und Bedarfen, die Verkehrsströme präzise vorhersagbar machen. Alle Informationen werden

transparent und frei zugänglich gemacht, damit Lösungsansätze nicht nur von den zuständigen Behörden, sondern auch von der Bevölkerung, Stakeholdern und Initiativen eingebracht werden können. Damit definiert München auch Open Data und Partizipation neu.

The Munich Loop

Die A99 könnte als Ring um München zu einem Backbone eines High-Tech-Grünraum-Entwicklungsbandes entwickelt werden, das mit einer Schieneninfrastruktur gedoppelt wird. Der Autobahnring ist ein hoch erschlossener Raum und könnte wie die „Beltline“ in Atlanta zum neuen Impulsgeber der Region werden.

EMM Workspots

Eine regionale Co-Working-Gesellschaft könnte ein Baukastensystem für temporäre Coworking-Strukturen an Mobilitätshubs in den äußeren Bereichen der Region entwickeln und diese Standorte aus einer Hand managen.

Die Infraland-Bank

In einen Grundstücksfond werden Grundstücke in der Nähe von Infrastrukturmultipunkten eingebracht. Gemanagt wird der Fond von den teilnehmenden Kommunen, die gemeinsam eine Entwicklungsgesellschaft stellen und auf den Flächen gemeinsam neue integrierte Quartiere entwickeln und sich die Steuern und Planungsgewinne daraus teilen.

Die räumlichen Facetten der Region kartieren

Die Region München ist landschaftlich und stadträumlich schön und facettenreich. Wie kann dieser Reichtum in Zukunft so bleiben und wie können Mobilitätskonzepte dazu beitragen? Die gesamte Region wird in den Blick genommen und charakterisiert, um gemeinsame räumliche und qualitative Ziele zu formulieren. Die Region wird über Raumstrukturen betrachtet und nicht über Infrastrukturen. Das Projekt kann an die Freiraumstrategie 2030 der LH München und ähnliche Freiraumkonzepte für die Region anknüpfen.

Der „I“-Tupfer der Bauausstellung!

IBA ermöglicht internationalen Austausch. Im Rahmen von Symposien und neuartigen Entwurfs- und Ideenschmieden werden gemeinsam mit internationalen Expertinnen und Experten Lösungen erarbeitet und der Austausch quer zu Disziplinen und Institutionen gepflegt. Unterschiedliche Formate bringen die Menschen der gesamten Metropolregion und internationale Expertinnen und Experten zusammen.



4

Empfehlungen zu den nächsten Schritten

- Aufgabe der Machbarkeitsstudie war auch die Entwicklung erster Ansätze der Operationalisierung für den Start einer möglichen IBA München und Region. Die folgenden Empfehlungen sind Ergebnis intensiver Recherchen, durchgeführter Workshops (siehe Kapitel 2), zahlreicher Dialoge in Stadt und Region sowie des Erfahrungsaustauschs mit erfahrenen IBA-Expertinnen und Experten.

4.1 Drei Kernelemente einer IBA – Folgerungen für die Region München

Internationale Bauausstellungen folgen keinem einheitlichen Rezept, sondern haben sich in den letzten Jahren in sehr unterschiedlichen Räumen, Themen, Trägerschaften und in diversen Formen und Ausstattungen mit finanziellen Mitteln entwickelt. In der Evolution von IBAs zeigt sich zudem eine Fortentwicklung des Formats aufbauend auf den gemachten Erfahrungen in den verschiedenen Räumen. Dabei ist das Instrument einer IBA nicht formalisiert oder als Label geschützt (siehe Kapitel 2.4). In der großen Bandbreite ihrer Ausgestaltung zeigen sich zugleich **drei stabile Kernelemente** einer jeden IBA.

1 **IBA als Prozess** – Eine IBA ist ein Prozess mit Anfang und Ende, der ein Lernen über zehn Jahre ermöglicht. Dieser entwickelt sich als wenig formalisierter Innovationsprozess mit enger Verzahnung von Problemfindung und Problemlösung – neue Sichtweisen, Allianzen und Lösungen werden entwickelt. Eine IBA befördert eine Eigendynamik und lässt das Lernen der beteiligten Akteurinnen und Akteure bewusst zu.

2 **IBA als Wandel durch Projekte** – Eine IBA arbeitet im Projektmodus: Sie bündelt Akteurinnen und Akteure und Ressourcen um konkrete Projekte, die im Ausstellungsjahr sichtbar werden. Projekte sind als exzellente Ergebnisse der IBA zu verstehen aber auch als „Schmiermittel“, um neue regionale Lenkungs-Strukturen zu finden und einzubüben.

3 **IBA als Ausstellung** – Die Ausstellung ist Ansporn und Treiber im IBA-Prozess. Nach zehn Jahren ist etwas erreicht. In der räumlichen Entwicklung sind zehn Jahre ein kurzer Zeitraum – eine IBA beschleunigt und lässt Absichten konkret werden. Die IBA als Ausstellung kommuniziert, beteiligt, macht sichtbar und setzt dabei neue Qualitätsmaßstäbe.

IBA als Agentur, die Projekte möglich macht

In der Diskussion mit den beteiligten Akteurinnen und Akteuren während der Studie zeigte sich ein weiteres Schlüsselargument für einen IBA-Prozess: die Idee von der IBA als Agentur, die Projekte umsetzt. Anstelle dauerhafter oder flächendeckender Strukturen wirkt eine Internationale Bauausstellung in ihrem begrenzten Zeitraum von zehn Jahren als Katalysator für exzellente Projekte. Um eine für die Region München passende Operationalisierung einer IBA zu entwickeln, sind daher zwei grundlegende Ausgangsfragen zu beachten: 1. Wie macht die IBA Projekte möglich? und 2. Was trägt die IBA zu Projekten bei?

A. Wie macht die IBA Projekte möglich?

Eine Internationale Bauausstellung macht Projekte über die folgenden vier miteinander verknüpften Mechanismen möglich. Diese gehen über die Möglichkeiten bestehender Instrumente zum Wandel der Mobilität hinaus und bieten die Chance, eine Dynamik hin zu einer Transformation der Mobilität anzustoßen:

— **Gemeinsame Bilder** – Eine IBA schafft gemeinsame Bilder, die Projekte anstoßen. Dieser Mechanismus bedeutet für die Operationalisierung der IBA, dass eine Auseinandersetzung mit neuen räumlichen Zielvorstellungen und Bildern auf regionaler Ebene angestoßen und aktiv begleitet werden muss (Ebene „Zusammen“). Dafür benötigt die IBA die entsprechende fachliche Kompetenz und das Mandat, um beispielsweise regionale Ideenwettbewerbe anzustoßen und durchzuführen.

— **Vernetzung, Vermittlung** – Eine IBA bildet eine Plattform, die Beteiligte und Ressourcen rund um wichtige regionale Projekte vernetzt (Prinzip der „Kopplungen“ unter 3.4). Damit das gelingen kann, muss die IBA Akteurinnen und Akteure in der Region proaktiv ansprechen und vernetzen. Gleichzeitig benötigt die IBA als Agentur eine gewisse

Präsenz mit ihren Projektleiterinnen und Projektleitern sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Region vor Ort, um ein Agieren auf Augenhöhe mit den Verantwortlichen in Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft zu ermöglichen. Hierfür benötigt eine Internationale Bauausstellung eine entsprechende personelle Ausstattung. Das Einbinden von regionalen Erfahrungstragenden aus Verwaltung und Wirtschaft in die IBA-Geschäftsstelle ist dabei von Vorteil.

— **Ausnahmen, Sonderregelungen**
Eine Internationale Bauausstellung eröffnet neue Wege für den Wandel der Mobilität jenseits des heute Machbaren. So werden neuartige Projekte mit internationalem Vorbildcharakter möglich. Damit die IBA in der Lage ist, vor Ort positive Ausnahmen und Sonderregelungen für die Umsetzung von Projekten zu schaffen, müssen die Entscheidungsebenen der Städte, Gemeinden und Landkreise sowie von Freistaat, Bund und Verkehrsgesellschaften die IBA mittragen, beziehungsweise eng an diese angebunden sein. Basis hierfür kann ein „IBA-Memorandum“ sein, eine Art Selbsterklärung oder „Letter of Intent“ verschiedenster Institutionen – neben staatlichen und kommunalen Akteurinnen und Akteuren auch Unternehmen oder zivilgesellschaftliche Interessensvertretungen – die damit ihr Engagement und ihren Willen zu ambitionierten Projektzielen ausdrücken und unterzeichnen.

So erzeugt man mit der IBA einen besonderen Rahmen und Druck, der alle dazu verpflichtet, das Maximum an Umsetzung der Ambitionen möglich zu machen – die Grundlage für den sogenannten „Ausnahmestandard“ und das Wagen von Experimenten.

Dieser häufig zitierte Ausnahmestandard bedeutet nicht, dass es die grundsätzliche Aufgabe des Instruments IBA ist, Gesetze und Verordnungen außer Kraft zu setzen. Mit dem gemeinsamen „Abkommen“ neue Wege zu gehen sowie der geballten rechtlichen und inhaltlichen Fachkompetenz, können Regeln aber klug hinterfragt, die Spielräume dazwischen

gefunden und im gemeinsamen Konsens sogar Experimentierräume auf Zeit geschaffen werden.

Dieser „Reallabor-Ansatz“, bei dem in Testphasen die Rahmenbedingungen für Einzelfälle verändert bzw. geöffnet werden, wurde bisher bei nur wenigen IBAs wirklich ambitioniert verfolgt. Für eine Internationale Bauausstellung, die sich mit dem Thema „Räume der Mobilität“ auseinandersetzt ist er jedoch besonders interessant, da die angestrebten Transformationsprozesse unter einer Vielzahl von Variablen stattfinden, die in einem solchen Reallabor unter die Lupe genommen und umsetzungsorientiert wirksam gemacht werden können – Optimierungs- und Entwicklungsprozesse integriert. Zudem sind solche Realexperimente meist besonders wirksam, da die Zusammenarbeit meist in Co-Kreations- oder Co-Designprozessen stattfindet, unter Einbeziehung der Zivilgesellschaft sowie Praxispartnerinnen und Praxispartnern – und die Lösungsansätze entsprechend robust macht.

Der beschriebene Ambitionsdruck macht es zudem möglich, Strukturen zu schaffen, die ein schnelleres Handeln ermöglichen, indem die IBA – verstärkt mit Personal aus den kommunalen Verwaltungen – als „Task-Force“ auftritt und so unter anderem städtebauliche Verfahren beschleunigen kann. Ankurbeln kann eine IBA zudem auch die oftmals sehr komplexe Antragstellung von Fördermitteln – beispielsweise durch die Unterstützung der IBA selbst oder die Hilfe durch Partnerschaften und Know-how innerhalb des IBA-Partner-Netzwerks.

— **Finanzielle Anreize** – Die zu gründende IBA-Gesellschaft fördert Projekte finanziell. Damit stärkt sie ihre Position, um im Gegenzug Einfluss auf Inhalte und Formate der Projektentwicklung zu nehmen und damit die Exzellenz der Projekte zu gestalten.

Abgeleitet von der Frage „Wie macht die IBA Projekte möglich?“ kann auch die nachfolgende Frage konkretisiert werden:

B. Was trägt die IBA zu ihren Projekten bei?

Die Definition des Beitrags der IBA zu konkreten Projekten beschreibt zugleich den möglichen operativen Tätigkeitsbereich einer Internationalen Bauausstellung. Verschiedene IBAs verfolgen dabei verschiedene Schwerpunkte.

Folgende Beiträge können hierbei eine wichtige Rolle spielen:

— **Planerisches Know-how der IBA-Geschäftsstelle:** Mitarbeitende der Geschäftsstelle bringen sich beratend, koordinierend und unterstützend mit ihrem Fachwissen in Projekte ein.

— **Infrastruktur und Services der IBA-Geschäftsstelle:** Unterstützung von Projekten bei Ausschreibungen, rechtlichen Fragen oder Ähnlichem.

— **Öffentlichkeitsarbeit der IBA:** Projekte profitieren von der Öffentlichkeitsarbeit der IBA oder werden in der eigenen Öffentlichkeitsarbeit durch die IBA unterstützt.

— **Zugang zu finanziellen Mitteln:** Die IBA unterstützt Projekte durch finanzielle Beteiligung an Studien, Expertisen, Planungen oder weiteren Aktivitäten oder stellt darüber hinaus investive Mittel für Projekte bereit.

— Die IBA berät und unterstützt bei der Antragsstellung für Fördermittel und erleichtert durch ihr Label exzellenten Projekten den Zugang zu Fördermitteln.

— Die IBA kann Projekten den Zugang zu Investorinnen und Investoren oder anderen finanziellen Partnerinnen und Partnern erleichtern sowie Folgeinvestitionen auslösen.

— **Zugang zu Akteurinnen und Akteuren und Netzwerken:** Die IBA kann Zugang und Kontakt zu Partnerinnen und Partnern sowie Beraterinnen und Beratern innerhalb der Region sowie zu internationaler Expertise herstellen.

— **Anbindung an Zielsetzung und Programmatik der IBA:** Die IBA bringt eigene, gemeinsame und übergeord-

nete Ziele und Inhalte in Projekte ein, formuliert Projektkriterien und stärkt die inhaltliche Reflexion und Umsetzungsorientierung in der Projektentwicklung.

— **Die IBA als Label und gemeinsame regionale Plattform für den Wandel der Mobilität:** Projekte profitieren von dem Label der IBA und dem gemeinsamen regionalen Dach.

— **Zeitliche Perspektive von zehn Jahren:** Projekte profitieren von dem zeitlichen Ablauf und Rahmen der IBA. Der IBA-Prozess setzt einen Rahmen mit Anfang und Ende und wichtigen Meilensteinen.

Abgeleitet von diesen Grundüberlegungen lassen sich konkrete Hinweise für die Operationalisierung einer IBA München und Region zu „Räumen der Mobilität“ formulieren. Diese zeigen Optionen auf, die in den weiteren Vorbereitungen für eine Internationale Bauausstellung konkretisiert, systematisch bewertet und den folgenden Entscheidungen zugrunde gelegt werden sollten.

4.2 Trägerschaft

Eine handlungsfähige IBA-Gesellschaft

Eine IBA „Räume der Mobilität“ sollte als eigenständige, operativ handlungsfähige Gesellschaft aufgestellt werden. In zahlreichen IBAs wird dafür das Modell einer GmbH gewählt. Es empfiehlt sich, die Gesellschaft lokal zu verankern und mit klarer politischer Legitimation auszustatten.

Die meisten IBAs sind im Kern hoheitlich getragen. Um auf regionalem Maßstab wirksam zu werden, sollten horizontale (die Grenzen der Kommunen und Landkreise übergreifende) und vertikale (die Ebenen Kommune, Landkreis, Region bis zu Freistaat und Bund übergreifende) Allianzen zwischen Akteurinnen und Akteuren gefunden werden, die sich in die Gesellschaft einbringen. Dabei sind insbesondere die Ebenen Freistaat und Bund für das Thema Mobilität von zentraler Bedeutung.

Der Blick auf bisherige IBAs zeigt:

Starke IBAs haben starke Träger – vor allem auch auf Landesebene. Das galt für die IBA Emscher Park genauso wie für die IBA Hamburg. Regional orientierte IBAs profitieren von einer starken lokalen Verankerung. Dies ist im Fall der IBA Thüringen – einer 100-prozentigen Tochter des Freistaats und ausgerichtet von und auf ein ganzes Bundesland – zunächst weniger stark ausgeprägt. IBAs wurden häufig für die Bewältigung von Krisen oder zur Gestaltung eines Strukturwandels, ausgerufen. Der gemeinsame Leidensdruck hält die Beteiligten zusammen. IBAs in vitalen, wachsenden Räumen hingegen benötigen eine umso stärkere Unterstützung und Trägerschaft, die klar über dem lokalen Kirchturmdenken steht.

Räumlicher Umgriff

Um eine passgenaue Trägerschaft zu entwickeln, muss der mögliche räumliche Umgriff für eine „IBA | Räume der Mobilität“ reflektiert werden. Die bisherige Analyse und die Dialoge mit den Akteurinnen und Akteuren im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie zeigten: Mobilität sollte von der ersten bis zur letzten Meile gedacht werden. Eine Internationale Bauausstellung muss funktionale Abhängigkeiten innerhalb der Region ins Gespräch bringen und gestalten. Wirkungszusammenhänge und Aushandlungsprozesse im Raum sollten sich in der Trägerschaft der IBA wiederfinden.

Die Verknüpfung von hoch urbanen, periurbanen⁸ und ländlichen Räumen wäre zugleich eine minimale räumliche Definition, die mit der Trägerschaft wachsen kann. Eine IBA könnte in einem weit ausgreifenden Möglichkeitsraum entwickelt werden, wie beispielsweise im Umgriff der Metropolregion München. Gleichzeitig sollte eine IBA nicht flächendeckend agieren wollen, sondern sich vielmehr entlang engagierter Mitstreiterinnen und Mitstreiter entwickeln und an diesen wachsen.

Der Blick auf bisherige IBAs zeigt:

Nachdem das Instrument der Internationalen Bauausstellung zunächst im überschaubaren Umgriff des jeweiligen Areals und Quartiers entstanden ist, wurde die Idee mit der IBA Emscher Park erstmals regional weiterentwickelt. Den Strukturwandel im Ruhrgebiet galt es räumlich und zeitlich weit zu denken und zugleich die Region – ausgehend von konkreten Projekten – zu transformieren („Perspektivischer Inkrementalismus“). Ein ähnlicher Ansatz wird von der IBA für die Agglomeration der Region Basel verfolgt. Region versteht sich dabei weniger als definiertes IBA-Gebiet denn als Wirkungsraum für den Wandel durch Projekte. Zugleich haben regional ausgerichtete IBAs eine gemeinsame Herausforderung: Wie können die Ergebnisse der IBA sichtbar und begreifbar gemacht werden, wenn sie nicht in einem Areal kompakt zu besichtigen sind?

Einbettung in die regionale Governance-Landschaft

Eine IBA München und Region muss sich sowohl in bestehende Strukturen auf interkommunaler und regionaler Ebene als auch der Metropolregion einbetten. Zu berücksichtigen sind insbesondere die Akteurinnen und Akteure und Gremien in der Region München, die bereits heute das Thema Mobilität bearbeiten. Dabei gilt es generell, Doppelungen und parallele Aktivitäten zu vermeiden und diese stattdessen besser zu bündeln. Zu der Verankerung in die regionale Governance-Landschaft können drei erste Hypothesen formuliert werden, die im weiteren Prozess konkreter geprüft und zur entscheidungsreifen Umsetzung entwickelt werden.

Hypothese 1:

Eine IBA aus einer Hand

Eine IBA kann von einer Institution allein getragen werden. Einer IBA als 100-prozentige Tochtergesellschaft der Landeshauptstadt München würde jedoch die regionale Ausrichtung und die Akzeptanz der regionalen Partnerinnen und Partner fehlen. Auch eine IBA als eine 100-prozentige Tochter des Freistaats Bayern wäre zu wenig lokal und regional verankert. Die Planungsregion 14 hingegen wäre räumlich zu eng gefasst – greift der in der Machbarkeitsstudie angestoßene Dialog doch bereits bis in den Raum Rosenheim hinein, wo auch einer der IBA-Salons durchgeführt wurde. Landeshauptstadt, Planungsregion 14 oder Freistaat können nicht alleine die IBA München und Region tragen; Sie müssen vielmehr in einer abgestimmten Kooperation ihre jeweiligen Stärken in den IBA-Prozess einbringen.

Hypothese 2:

Schlüsselakteurinnen und -akteure der Region gründen eine neue IBA-Gesellschaft

Eine IBA könnte im politischen Schulterchluss der Landeshauptstadt München mit weiteren Landkreisen und Kommunen als Trägerschaft neu formiert werden. Voraussetzung wäre die politische Legitimation aus diesen Gebietskörperschaften. Die IBA könnte

entlang von räumlichen Wahlverwandtschaften und neuen Allianzen zwischen urbanen bis hin zu ländlichen Räumen entstehen. Eine Internationale Bauausstellung als Neugründung müsste aus einer Kerngruppe heraus gegründet und als wachsender Prozess angelegt werden.

Offen wäre hingegen das Verhältnis der IBA zu bestehenden Gremien und Strukturen. Im bisherigen Dialogprozess zu einer möglichen IBA München und Region wurden interessierte Schlüsselakteurinnen und -akteure identifiziert. Es erfolgte jedoch keine Eingrenzung auf regionale Fokusräume oder spezifische Wegeketten innerhalb der Region, welche die Beschränkung einer Trägerschaft auf eine – dann auch räumlich umgrenzte – Kerngruppe nahelegen würde; Es muss sich im weiteren IBA-Prozess eine starke Kerngruppe bilden, von der aus sich die wachsende Projektstruktur entwickeln kann.

Hypothese 3:

Die IBA-Gesellschaft im Verein Europäische Metropolregion München verankern

Der Verein Europäische Metropolregion München (EMM) ist politisch legitimiert und etabliert, hat jedoch nur geringe Mittel und ein nicht ausreichendes Mandat für operative Tätigkeiten. Räumlich deckt die EMM einen großen Umgriff mit einer Bandbreite unterschiedlicher Raumtypen ab. Mobilität ist bereits heute ein zentrales Thema für die EMM, auf das ein zuvor breit angelegter Strauß unterschiedlicher Themen fokussiert wurde. So gibt es zum Beispiel einige Schnittstellen zur 2018 abgeschlossenen Vernetzungsstudie: um die Attraktivität der Region weiterhin zu stärken, zukünftig ein integriertes, nachhaltiges Mobilitätskonzept auf den Weg zu bringen, Ideen zu bündeln und Akteure zu vernetzen, hatte die Europäische Metropolregion München (EMM) e.V. diese Vernetzungsstudie erarbeiten lassen. Der Verein der EMM umfasst schon heute Akteurinnen und Akteure aus Privatwirtschaft, Hochschulen, Verbänden, Vereinen und Initiativen unter der Lenkung eines im Wesentlichen politisch besetzten Vorstands. Operativ

kann eine IBA-GmbH aus einem Verein heraus gegründet werden. Der Verein selbst böte dann eine Struktur, die auch nach dem Ende einer IBA fortbestehen und fortentwickelt werden kann. Zu beachten wäre, dass die IBA operativ mit einem eigenen Geschäftsführer, einer Geschäftsstelle und einem Kuratorium – unabhängig vom Verein der Metropolregion – ausgestattet wird. Dabei sind insbesondere erweiterte personelle Ressourcen und Kompetenzen notwendig, welche eine agile Projektentwicklung ermöglichen. Die gemeinsame politische Gestaltungsmöglichkeit der IBA von München und der Region wäre dann über die starke Rolle des Vorstands in der EMM gewährleistet; Die EMM, als der die wesentlichen Akteurinnen und Akteure vernetzende und den weitesten Personenkreis umfassende Verein, sollte in seiner Multiplikatorenfunktion und seiner politischen Legitimation besonders zu Beginn des IBA-Prozesses als Plattform für die Gründung einer IBA-Gesellschaft ausgestattet und genutzt werden.

Der Blick auf bisherige IBAs zeigt:

Die IBAs Emscher Park, Hamburg oder Thüringen machen deutlich: Eine Internationale Bauausstellung kann als Instrument in einer Top-down-Strategie implementiert werden, wenn starke Akteurinnen und Akteure einer Stadt oder eines Bundeslands dies verfolgen. Das Format oder die Gesellschaft der IBA kann dabei über ihre zehn Jahre hinaus Bestand haben und vorhandene Planungsebenen oder Gesellschaften ergänzen. So besteht beispielsweise die IBA Hamburg als städtische Entwicklungsgesellschaft fort und ist somit Teil einer institutionellen Erneuerungsstrategie. Anders im Fall Basel: Die IBA Basel ist als Gesellschaft im Verein des Trinaltonal Eurodistricts verankert, welcher im komplexen institutionellen Gefüge des Dreilands eine etablierte und stabile Plattform ist und über die IBA 2020 hinaus Bestand haben wird.

Anpassung der Trägerschaft mit der Zeit

Die Trägerschaft einer IBA sollte sich mit der Zeit anpassen können, sodass neue Gesellschafter dazustoßen oder sich neue aktive Mitglieder einbringen können. Zudem sollte geprüft werden, ob und wie sich jenseits der Gebietskörperschaften andere Akteursgruppen an der IBA beteiligen können.

Einbindung von Akteurinnen und Akteuren aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft

Aufgrund des Schwerpunktthemas „Mobilität“ bietet es sich im Raum München an, auch Unternehmen für die IBA zu gewinnen und diese gegebenenfalls in die Trägerschaft einzubinden.

Damit könnten wichtige Kompetenzen und Ressourcen gewonnen werden. Es sollte geprüft werden, inwieweit bestehende Initiativen – beispielsweise „Inzell“ mit der Modellstadt Mobilität 2030 oder die Vernetzungsstudie des EMM e.V. – eingebunden werden und damit Synergien für den IBA-Prozess entwickelt werden können.

Eine starke Verankerung wirtschaftlicher Akteurinnen und Akteure wäre ein Alleinstellungsmerkmal einer IBA München und Region. Darüber hinaus sollten Akteurinnen und Akteure mit und ist somit einem regionalen Blick aus bestehenden Einrichtungen, und ist somit öffentlichen Trägerinnen und Trägern, Verkehrsgesellschaften, Verbänden, Vereinen, Initiativen, Hochschulen und auch der Zivilgesellschaft proaktiv angesprochen werden.

4.3 Organisation

Eine IBA-Gesellschaft in Form einer eigenständigen, handlungsfähigen Organisation baut auf verschiedenen Ebenen und Gremien auf. Diese haben jeweils spezifische Aufgaben, um den zehn Jahre währenden Innovations- und Lernprozess einer IBA voranzutreiben und zu steuern.

Geschäftsführung und kuratorische Leitung

Für die IBA Gesellschaft ist eine Geschäftsführung zu bestimmen, die zum einen die Aufgabe hat, die IBA zu einer handlungsfähigen, agilen und fachlich exzellent aufgestellten sowie in die Region gut vernetzten Organisation zu entwickeln. Dieser Teil der breit angelegten Leitungsaufgabe legt einen Fokus auf die Themen Finanzen und Lobbyarbeit sowie auf die Arbeitsfelder der Organisation und Personal.

Zum anderen muss es eine kuratorische, inhaltliche Geschäftsführung geben, die sich auf Strukturierung, Operationalisierung und Qualitätssicherung des komplexen Themenfelds „Räume der Mobilität“ konzentriert und damit einen starken planerischen, künstlerischen und wissenschaftlichen Schwerpunkt mitbringt. Im Fall der Konzentration beider Rollen in einer Person wäre darauf zu achten, dass ein starkes erweitertes Team eingesetzt wird, das beide Leitungsrollen unterstützt.

Der Blick auf bisherige IBAs zeigt:

Starke IBAs leben von starken Persönlichkeiten und einer motivierenden und inspirierenden Führung. Die Rolle der Geschäftsführung und kuratorischen Leitung ist ein Schlüssel für den Erfolg von Internationalen Bauausstellungen. So ist die IBA Emscher Park auf das Engste mit der herausragenden Stellung von Karl Ganser, die IBA Hamburg mit Uli Hellweg verknüpft. Die IBA „Stadtregion Stuttgart“ hat den Architekt Andreas Hofer aus Zürich für die Geschäftsführung gewinnen können, welcher von außen zur Region hinzustößt und aufgrund seiner langjährigen Erfahrung in Konzeption und Umsetzung innovativer Wohn- und

Quartierskonzepte einen großen Vertrauensvorschluss bei den Akteurinnen und Akteuren der Region genießt, und damit bereits heute eine Aufbruchstimmung in der Stadtregion Stuttgart erzeugt.

Kompetenz des Teams

Um die verschiedenen operativen Aufgaben einer IBA-Gesellschaft zu übernehmen, stellt die Geschäftsführerin oder der Geschäftsführer ein interdisziplinäres Team auf. Dieses muss vielfältige Kompetenzen zu den fachlichen Themen – Mobilität, Stadt- und Regionalentwicklung, Städtebau, Architektur, Landschaftsarchitektur, Soziales, Umwelt, Technologie etc. – in der Leitung und Entwicklung von Projekten sowie in der Kommunikation nach innen und außen einbringen. Mit diesem starken und kompetenten Team wird die IBA in die vielfältige Akteurslandschaft der Region hineinwirken. Von Vorteil ist es, wenn gezielt Vorwissen und Netzwerke aus den Landkreisen und Kommunen und damit auch aus der Verwaltungspraxis einbezogen werden. Damit können Abhängigkeiten, Entscheidungswege, Rahmenbedingungen, Spielräume und Resonanzräume realistisch abgeschätzt und gezielt eingesetzt werden. Zudem sollten unterschiedliche Erfahrungsräume in der Region – von den hoch urbanen über die periurbanen und ländlichen Räume – einbezogen werden. Das Team der IBA benötigt ein Verständnis dafür, wie „die Region tickt“ und sollte zugleich frischen Wind von außen einbringen können.

Der Blick auf bisherige IBAs zeigt:

Im Rahmen der IBA entwickeln einzelne Personen und auch Teams ihre Kompetenz für ein Thema und einen Raum und können dabei zugleich neue Wege jenseits des Planungsalltags einschlagen. Von diesem Know-how profitiert die Region auch perspektivisch, wenn die einzelnen Personen zu einem späteren Zeitraum wieder in anderen Institutionen oder Organisationen in der Region an der Umsetzung von Projekten über das

IBA-Präsentationsjahr hinaus tätig sein werden. Damit können IBAs lernende Organisationen befördern. Dieses Umdenken in den Köpfen der Planerinnen und Planer war im Nachgang zur IBA Emscher Park im Ruhrgebiet deutlich spürbar und ist – so die Absicht – auch ein zentrales Anliegen der IBA Basel, welche seit nunmehr fast zehn Jahren das Denken und Planen über die Grenzen hinaus befördert.

Kontrollgremium

Vorstand und Aufsichtsrat übernehmen die Kontrollfunktion gegenüber der IBA-Geschäftsführung und der IBA-Geschäftsstelle. Dabei sollte die Gruppe der Entscheidungstragenden möglichst fokussiert sein. Eine große Hauptversammlung als Entscheidungsebene könnte die Arbeit einer IBA verlangsamen. Es kann von Vorteil sein, bestehende Gremien oder Personen in bestehenden und damit legitimierten Funktionen für diesen Zweck einzusetzen. Dies wäre zum Beispiel bei einer institutionellen Verankerung einer IBA im Verein der Europäischen Metropolregion München der Fall. Das Kontrollgremium kann ebenfalls geschickt genutzt werden, um andere Akteurinnen und Akteure aus Wirtschaft, Hochschulen, Verbänden und Vereinen oder Verkehrsgesellschaften in den Prozess einzubeziehen, welche eine IBA auch finanziell unterstützen könnten.

Beratungsgremium

Ein wichtiger Bestandteil einer jeden IBA ist ihr Beratungsgremium – häufig auch Kuratorium genannt. Dieses bringt einen unabhängigen Blick von außen ein und hat die wissenschaftliche, künstlerische und planerische Exzellenz im Blick. Das Zusammenspiel zwischen organisatorischer und kuratorischer Geschäftsführung sowie Beratungsgremium bestimmt den Erfolg einer Internationalen Bauausstellung. Das Beratungsgremium sollte trotz thematischer Breite schlank gehalten werden. Es hat die Aufgabe, den Fokus auf eine zukunftsweisende Forschungsfrage und deren Beantwortung in der Umsetzung sowie den damit verknüpften Anspruch eines Paradigmenwechsels kritisch zu begleiten und im Beratungsprozess fortzuentwickeln. Damit fordert das Gremium die Geschäftsführung und kuratorische Leitung und treibt diese an. Die Mitglieder des IBA-Kuratoriums können im IBA-Prozess selbst Aufgaben übernehmen: als Botschafterinnen und Botschafter der IBA, durch ihren Beitrag im öffentlichen Diskurs oder mit ihrer Fachkompetenz in einzelnen Themen und Räumen.

Präsenz in der Region

Mit dem Anspruch einer regionalen IBA sollten Art und Umfang ihrer Präsenz als Organisation in der Region sorgfältig bedacht werden. Die Geschäftsstelle der IBA sollte erreichbar und sichtbar sein. Viele auf die Region ausgerichtete Organisationen sitzen daher auch heute in zentralen Lagen der Landeshauptstadt München. Andererseits wäre eine stärkere Sichtbarkeit in der Region wünschenswert. Zugleich würde eine polyzentrische Organisation der IBA organisatorische Herausforderungen und zusätzliche Kosten mit sich bringen. Die Ausgestaltung der Präsenz einer IBA in der Region – beispielsweise auch über temporäre Formate und Aktionen – kann als Aufgabe der IBA formuliert werden und sollte bereits in den ersten Jahren einer IBA konkrete Form annehmen. Während die IBA-Gesellschaft die IBA-Projekte vor allem hinsichtlich ihrer Zielsetzung, Qualitätskriterien und Fördermöglichkeiten unterstützt, braucht es unbedingt zusätzliche personelle Ressourcen in den teilnehmenden Kommunen und Landkreisen. Hier müssen sich Projektleiter aus der Verwaltung vor Ort um die IBA-Projekte kümmern, ohne zwingend alleinige „IBA-Beauftragte“ zu sein. Auch feste Ansprechpartner bei den Landkreisen wären wünschenswert, die ein festgelegtes Maß an Ressourcen in die IBA-Projekte investieren können und im stetigen Austausch mit der IBA-Gesellschaft stehen.

Der Blick auf bisherige IBAs zeigt:

Die IBA Thüringen sucht ihre Region/ ihr Land auf, indem sie in Apolda ihre Geschäftsstelle eingesetzt hat. Die IBA Hamburg hat die Sichtbarkeit ihrer Geschäftsstelle mit einem prominenten Neubau gestärkt, der zugleich stellvertretend für das Thema der IBA „Sprung über die Elbe“ steht. Die IBA Basel wird über das sogenannte „IBA-KIT“ sichtbar. Dieses ist ein im CI der IBA gestalteter mobiler Container, der Orte in der Region bespielt und damit in einen Austausch bringt. Mit einer stärkeren Zuwendung von IBAs zum Prozess sollte auch der Fokus auf

Methoden, Instrumente und Formate gestärkt werden, die als eigene Projekte aus der Geschäftsstelle heraus oder in Kooperation mit Partnerinnen und Partnern entwickelt werden. Damit kann der IBA-Prozess eine stärkere Sichtbarkeit entwickeln – lange bevor die einzelnen physischen Projekte realisiert sind.

4.4 Ressourcen

Damit eine Internationale Bauausstellung eingerichtet und handlungsfähig wird, benötigt diese eine verlässliche finanzielle Basis. Ob eine IBA wirklich gewollt ist, zeigt sich daran, wie die beteiligten Akteurinnen und Akteure diese mit Geld ausstatten. Diese Ausstattung sollte die Größe des Raums sowie Anspruch und Breite des Themas widerspiegeln. Aus der finanziellen Basis heraus lässt sich der „Beitrag der IBA“ (5.1) realistisch bestimmen.

Eine IBA benötigt auf jeden Fall finanzielle Mittel für den IBA-Prozess selbst:

Für Kommunikation, Expertise, Vernetzung, Ausstellungen, Publikationen etc. sowie um IBA-Projekte anzuschieben: Für Impulse, Vernetzung, Beratung, Unterstützung Mittelakquisition etc..

Wünschenswert sind außerdem finanzielle Mittel, um IBA-Projekte zu realisieren oder mitzufinanzieren: Erwerb, Planungskosten, Beteiligung, Bautätigkeit etc. So können evtl. Investitionen durch Dritte angeregt und Förderungen ermöglicht werden.

Unerlässlich ist die finanzielle Handlungsfähigkeit einer IBA für den Prozess (1) und das Anschieben und Begleiten von Projekten (2). Nicht jede IBA engagiert sich selbst für die Realisierung und Mitfinanzierung von Projekten (3).

Der IBA-Expertenrat des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) – heute das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat – behandelt im Memorandum zur Zukunft Internationaler Bauausstellungen auch die Frage nach der Verteilung der finanziellen Ausstattung der IBA-Gesellschaft. Der Expertenrat empfiehlt eine Verteilung nach dem 40/40/20-Schlüssel. Das heißt, die IBA-Gesellschaft sollte etwa 40 Prozent des Gesamtbudgets für Personalkosten, 40 Prozent für (die eigene) Projektqualifizierung und etwa 20 Prozent für Kommunikation und technische Kosten einplanen. Hinzu kommen zusätzliche finanzielle Mittel, damit die IBA-Gesellschaft selbst Projekte anstoßen und zur Realisierung bringen kann.

Generell muss also auch eine „IBA Räume der Mobilität“ mit einer entsprechenden finanziellen Grundlage ausgestattet sein, um das Thema „IBA-würdig“ zu bespielen. Schließlich geht es darum, Mobilitätsinfrastruktur und -systeme, Strecken und Knotenpunkte, öffentliche Räume, intensive Beteiligung und Abstimmung aktiv mitzugestalten. Mit ihren eigenen Aktivitäten kann eine IBA zusätzliche investive Mittel für die „Räume der Mobilität“ der Region München auslösen. Auch die Akquise von Fördermitteln kann ein wichtiger Hebel der Multiplikation sein. Dabei ist allerdings darauf zu achten, dass die Bedingungen, an die die Fördergelder geknüpft sind, nicht die agile Projektentwicklung ausbremsen.

Für einen stabilen IBA-Prozess muss dieser von Beginn an finanziell gesichert sein. Darauf aufbauend werden im Verlauf der IBA weitere Mittel akquiriert. Hierbei handelt es sich um eine wichtige Aufgabe der Geschäftsführung. Die finanzielle Unterstützung durch wichtige Unternehmen in der Region München kann die IBA auf eine breitere Basis stellen und die Mobilität noch wirksamer transformieren. Notwendig ist auch, dass die teilnehmenden Kommunen und Landkreise selbst personelle Mittel für eine entsprechende Betreuung der IBA-Projekte vor Ort bereitstellen (siehe „Präsenz in der Region“).

Der Blick auf bisherige IBAs zeigt:

Eine Internationale Bauausstellung muss gewollt sein und eine stabile finanzielle Basis haben. Starke IBAs haben investive Mittel einsetzen können – sei es bei der Entwicklung konkreter Areale und Quartiere (IBA Berlin, IBA Hamburg) oder im Kontext des regionalen Strukturwandels (IBA Emscher Park). Doch mit der Fortentwicklung des ursprünglich baulich orientierten Instruments IBA hin zu einem prozessualen Verständnis können IBAs auch dann wirksam werden, wenn diese vor allem in ihren Prozess sowie den Anstoß und die Begleitung von Projekten investieren. Andere Beispiele, wie das der IBA Basel, zeigen, dass der gesamte IBA-Prozess leidet, wenn über den Zeitraum von zehn Jahren keine Grundfinanzierung gesichert ist. Zugleich erweisen sich die dort eingesetzten Mittel in Höhe von rund 12 Millionen Euro als viel zu gering. Im Vergleich: Die auf einen Stadtteil ausgerichtete IBA Hamburg hatte rund 90 Millionen Euro zur Verfügung.



5

Fazit



Die vorliegende Machbarkeitsstudie ist das Ergebnis eines intensiven regionalen Dialog- und Arbeitsprozesses, den die Landeshauptstadt München proaktiv angestoßen hat. Ziel des rund zwölfmonatigen Prozesses war es, mit interessierten regionalen Schlüsselakteurinnen und -akteuren, die Möglichkeiten für die Intensivierung der ergebnisorientierten Kooperation in der Region München zu untersuchen.

Im Mittelpunkt stehen die Potenziale des Instruments einer Internationalen Bauausstellung, die – wenn interkommunal initiiert – ein drängendes Zukunftsthema in einem begrenzten Zeitraum mit konkreten Projekten für die gesamte Region anpacken kann. Eine IBA ist ein national etabliertes, international beachtetes und zugleich wenig formalisiertes Instrument, das eine Laborsituation und einen Ausnahmezustand schafft, um regionale Kräfte unter einer gemeinsamen Zielsetzung zu bündeln. Die Ergebnisse werden in Form konkreter Projekte nach zehn Jahren ausgestellt und sollen insgesamt ein tiefgreifendes Umdenken – einen Paradigmenwechsel – entwickelt haben, der für andere Regionen Vorbild ist und international Beachtung findet.

Die Studie folgte einem mehrstufigen Dialog- und Erkenntnisprozess aufbauend auf einer Ausgangshypothese: Mobilität ist eine Schlüsselfrage, um die Herausforderungen zu gestalten, die mit dem anhaltenden starken Wachstum an Bevölkerung und Arbeitsplätzen einhergehen. Lebensqualität, Umweltqualität, das politische Klima, der wirtschaftliche Erfolg und damit die Zukunftsfähigkeit der Region hängen maßgeblich von ihr ab. Dabei spielen bauliche, soziale, kulturelle und ökonomische Faktoren eng zusammen – soziales Handeln und physischer Raum beeinflussen sich wechselseitig.

Der Ansatz „Räume der Mobilität“ für eine IBA bietet einen vernetzten und integrierten Handlungsansatz für einen tiefgreifenden Wandel der Mobilität. Er ergänzt die notwendige Perspektive heutiger und zukünftiger Projekte für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Denn dieser wird allein nicht ausreichen, um die wachsenden Bedürfnisse danach unterwegs, vernetzt und vor Ort sein in der Metropolregion München zu erfassen und zu befriedigen. Die Transformation der Mobilität ist ein strukturelles und relevantes Problem für die Region München, das hier stellvertretend für ähnliche Herausforderungen in anderen Regionen gestaltet werden kann.

Die Themenarchitektur wird durch drei Handlungsebenen der Transformation weiter konkretisiert, die eine Ordnung für mögliche künftige IBA-Projekte und ihre wechselseitigen Verknüpfungen anbietet: Die Projekt(vor)struktur „Ich – Wir – Zusammen“ verbindet konkrete Handlungsansätze mit Formen innovativer Steuerung. Gleichzeitig bietet sie die Möglichkeit, vielfältige Akteure sowie die Zivilgesellschaft in Stadt und Region München intensiv einzubinden. „Ich“ steht für die Transformation durch das eigene Verhalten ganz nach dem Motto: Die „IBA unterwegs“ geht heute los, jeder ist Teil von ihr! „Wir“ steht für die Transformation durch bauliche Projekte. Die IBA baut und organisiert neue Räume der Mobilität und hat dabei die soziale Teilhabe, die Lebensqualität und die ästhetische Dimension des Unterwegsseins im Fokus! „Zusammen“ zielt auf die Transformation durch regionale Vernetzung und Synergien. Die IBA bringt als neuer gemeinsamer Denk-, Handlungs-, und Kommunikationsraum die Region zusammen!

Vom Frühjahr bis zum Herbst 2018 fand ein Dialog- und Arbeitsprozess interessierter Schlüsselakteurinnen und -akteure aus Stadt und Region München in verschiedenen Formaten statt: im Rahmen von fünf Salons, einem Symposium und der Regionalen Wohnungsbaukonferenz 2018.

Was haben wir gelernt?

Im Prozess hat sich auf allen Ebenen eine große Bereitschaft sowohl für das Thema „Räume der Mobilität“ als auch für das Instrument einer Internationalen Bauausstellung in München und der Region entwickelt. Die geschilderte Problemlage – die Mobilitäts- und Lebensqualität in der wachsenden Region zu sichern – traf auf breite Zustimmung.

Die Perspektive, diese Herausforderungen mit dem innovativen und umsetzungsorientierten Format einer IBA zu bearbeiten, hat viele überzeugt und begeistert.

Eine Internationale Bauausstellung kann ein richtungsweisendes Format sein, um in den 2020er Jahren den Wandel der Mobilität durch konkrete räumlich und sozial wirksame Projekte zu gestalten – in Ergänzung zu den großen Infrastrukturprojekten in der Region, welche vielfach erst in der zweiten Hälfte und gegen Ende des kommenden Jahrzehnts fertig gestellt sein werden.

In der bewusst breit aufgespannten Thematik der „Räume der Mobilität“ wird eine hohe Relevanz erkannt. Der räumliche und soziale Zugang zur Mobilität in der gesamten Region – von den hoch urbanen Bereichen bis zum ländlichen Raum – ist ein großes Anliegen vieler Akteure und wesentlich für den Zusammenhalt in der Region. Dabei gilt es, verschiedene Räume der Region bewusst neu zu verknüpfen und räumlich weiter voraus zu denken: Vom Quartier in der Großstadt bis zum Dorf und der Landwirtschaft.

Nicht nur den Kommunen und Landkreisen, sondern auch der Bürgerschaft, den Verbänden, Vereinen, Initiativen, den Hochschulen und der Wirtschaft ist es wichtig, den Wandel bewusst zu gestalten. Besonders der Einbindung der Zivilgesellschaft wird eine große Bedeutung beigemessen. Eine IBA hat immer auch die Prozessqualität im Blick und kann neue Formen des Dialogs mit der Öffentlichkeit bis hin zu mitgestalteten, mitgetragenen und selbst initiierten Projekten anstoßen und praktizieren.

Der Dialogprozess im Rahmen der Machbarkeitsstudie reiht sich in verschiedene laufende Aktivitäten, Initiativen und Projekte rund um das Thema Mobilität ein, die eine Internationale Bauausstellung aktiv nutzen kann, um die Zivilgesellschaft, Unternehmen und weitere Akteurinnen und Akteure zu gewinnen.

Zu den aktuellen Aktivitäten zählen beispielsweise die jüngst abgeschlossene Vernetzungsstudie der Europäischen Metropolregion München e.V. Diese bietet mit der systematischen Zusammenschau bestehender Studien, Konzepte, Projekte und Produkte rund um das Thema Mobilität eine wichtige Grundlage, an die eine IBA anknüpfen kann, um konkrete Projekte anzuschließen und engagierte Akteure zu gewinnen. Das Ziel, zukünftig ein integriertes, nachhaltiges Mobilitätskonzept auf den Weg zu bringen, Ideen zu bündeln und Akteure zu vernetzen, kann durch eine IBA maßgeblich vorangetrieben werden. Die Vernetzungsstudie hat eindringlich vor Augen geführt, dass sich Mobilitätsprobleme nicht durch einzelne Kommunen und Städte lösen lassen, sondern dass in der Metropolregion vernetzte und übergreifende Handlungsansätze notwendig sind.

Ebenso kann die „Modellstadt Mobilität 2030“ der Inzell-Initiative, die bewusst eine regionale Dimension aufspannt, mit Visionen, Zielen, Maßnahmen und Schlüsselprojekten einen wichtigen Beitrag für eine IBA leisten. Darüber hinaus gibt es zahlreiche teilräumliche Strategien und

Entwicklungskonzepte – beispielsweise im Würmtal oder im Münchner Norden – die bereits heute wichtige Akteurinnen und Akteure rund um die Fragen der Mobilität bündeln und damit einen idealen Nährboden für IBA-Projekte bieten.

Der Prozess im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie hat gezeigt: Die Region denkt in Projekten und viele Akteurinnen und Akteure sind bereit, sich für regionale Projekte zu engagieren. Mit Projekten können neue Allianzen gebildet werden – für gemeinsamen Erfolg. Eine IBA kann, im Sinne einer Agentur, Projekte möglich machen und umsetzen. Anstelle dauerhafter oder flächendeckender Strukturen wirkt eine Internationale Bauausstellung in ihrem begrenzten Zeitraum von zehn Jahren als Katalysator für exzellente Projekte.

Was heißt das für die nächsten Schritte?

Die Machbarkeitsstudie hat aus der ersten Idee eine vielfältig abgestimmte Vision für eine IBA entwickelt. Im nächsten Schritt gilt es, daraus eine konkrete, durchführbare Projektplanung zu machen und diese mit den erforderlichen städtischen und regionalen Stakeholdern einschließlich der Bürgerinnen und Bürger weiterzuentwickeln.

Um innovative Lösungen für das komplexe Thema Mobilität und Unterwegssein in der Metropolregion München sollten mindestens drei bis vier Gemeinden unterschiedlichen Typs mitmachen, die in einem Wirkungszusammenhang stehen: Dies könnten die Landeshauptstadt, ein stark wachsender Landkreis und eine rurale, nicht optimal angebundene Gemeinde oder eine Gemeinde mit hohem Freizeitwert im Umland sein. Wichtig ist, dass die komplexen Mobilitätszusammenhänge abgebildet werden. Mit drei unterschiedlichen Charakteren von Gemeinden kann bereits ein komplexes Gefüge der Mobilitätsformen und Lösungen in der Region thematisiert und entwickelt werden.

Wichtiger als die Quantität sind Stärke, Schlagkraft und Ambition der Allianz, die zudem plausibel für das Thema „Räume der Mobilität“ stehen und ein entsprechendes Netzwerk für deren Glaubwürdigkeit vorweisen können muss. Neben diesem ersten inneren Kreis ist es empfehlenswert – ähnlich der Partnerstruktur der IBA Hamburg – zwanzig bis dreißig zusätzliche Partner aus Institutionen (Verbände, Unternehmen, zivilgesellschaftliche Interessensvertretungen, staatliche Akteure etc.) zu gewinnen, die sich in einem „IBA-Memorandum“ hinter die Idee der IBA stellen und sich deren Zielen verschreiben.

Die Möglichkeiten einer Trägerschaft für eine IBA sorgfältig auszuloten, stellt einen besonders wichtigen Meilenstein dar. Dafür ist es hilfreich, in einer „Phase 0“ das zur Trägerschaft einer IBA notwendige operative Planungs- und Verwaltungswissen innerhalb der Region zusammenzutragen – in einem Schulterschluss interessierter Kommunen, Städte und Landkreise. Daraus muss sich ein enger Kreis von Wissensträgerinnen und -trägern und Unterstützerinnen und Unterstützern bilden, die eine IBA tragen wollen und zwischen verschiedenen Beteiligten, Institutionen und Bereichen behutsam vermitteln. In diesem Rahmen können Szenarien für eine Trägerschaft entwickelt und ausgehandelt werden. Wichtig ist ein kohärentes Ensemble zwischen Trägerschaft, Finanzen und Führung einer IBA. Das Thema „Räume der Mobilität“ stellt dabei besondere Anforderungen im Hinblick auf Komplexität, Maßstäblichkeit und Wirkungsgrad, denen die Strukturen der IBA Rechnung tragen muss. Eine IBA, die einen Beitrag zur Transformation der Mobilität leisten will, muss sich trauen, auch losgelöst von baulichen Projekten Geld für Planungen und Konzepte auszugeben. Jeder Cent, der hier ausgegeben wird, hat Chancen auf eine maximale Wirkung.

Eine IBA „Räume der Mobilität“ hat das Potenzial, tiefgreifende Veränderungen in der Region hervorzurufen – für die verschiedensten Menschen in diversen Lebenslagen.

Sie bietet hervorragende Möglichkeiten, städtische Dynamiken neu zu organisieren, neue Stadt-Land-Partnerschaften zu entwickeln, Allianzen zwischen Kommunen und Landkreisen, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zu knüpfen, einen Schub für eine gemeinsame regionale Wahrnehmung zu geben und neue Maßstäbe im Dialog und der Teilhabe zu setzen.

Besondere Herausforderungen erfordern es manchmal, außergewöhnliche Wege zu beschreiten. Mit einer IBA können München und die Region Vorreiter für Lösungen und Lösungswege werden, die in baulicher und gesellschaftlicher Hinsicht einen Pilotcharakter für andere Regionen auf der ganzen Welt haben. Im Jahr 1972 war Olympia die richtige Antwort für wichtige Herausforderungen der Stadt München. Heute kann die IBA „Räume der Mobilität“ die Chance für die ganze Region sein, den Sprung ins nächste Zeitalter zu gestalten.

Endnoten

¹ vgl.: Landeshauptstadt München (2017): Demografiebericht München – Teil 1

² vgl.: Bayerisches Landesamt für Statistik (2017): Regionalisierte Bevölkerungsvoraberechnung für Bayern bis 2037

³ vgl.: Landeshauptstadt München (2018): 2018. München. Der Wirtschaftsstandort

⁴ vgl.: Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV): Arbeiten und Pendeln im Großraum München, kommentierte Daten 2016

⁵ vgl.: Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV): Arbeiten und Pendeln im Großraum München, kommentierte Daten 2016

⁶ Der Begriff „Paradigmenwechsel“ ist als weitreichender Bewusstseinswandel zu verstehen, der die Veränderung grundlegender Rahmenbedingungen für eine bestimmte Thematik oder Theorie beschreibt. Innerhalb des Prozesses einer Internationalen Bauausstellung wird das Markieren und Anstoßen eines Paradigmenwechsels innerhalb der gesetzten Themenarchitektur meist als Voraussetzung für das Gelingen einer IBA gesehen. Dieser Wechsel kann den Wandel oder das Modifizieren von Leitbildern, Adressaten, Akteursstrukturen, Prozessen der Planung, der Produktionsverhältnisse (Finanzierungs-/ Trägerstrukturen etc.) oder der Umsetzungsorientierung umfassen – beschleunigt und angetrieben durch die IBA.

⁷ „Lock-in-Effekte“: Einmal getroffene Entscheidungen in der Verkehrsinfrastruktur stellen eine Vorleistung für eine Mobilitätsdienstleistung dar und führen meist zu einer langjährigen Konservierung der bestehenden Lösung, der dafür vorgesehenen finanziellen Mittel und sich daraus ergebenden Pfadabhängigkeiten. Besonders bei innovationsanfälligen Technologien kann dies nachteilig sein.

⁸ Das Wort „periurban“ bezieht sich auf das zerstreute Stadtwachstum ins Umland urbaner Gebiete, das verschiedene Landschaftstypen mit fragmentierten städtischen und ländlichen Merkmalen erzeugt.

Bildnachweis

Das Werk ist in allen seinen Teilen urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung der Landeshauptstadt München (LHM) unzulässig.

Titel, Seiten 9, 18, 22, 23, 24 (oben), 26/27, 30, 31, 40, 48: Studio Stadt Region;
Seite 4: Michael Nagy/Presseamt;
Seite 5: © Franz-Josef Maier / LHM; Seite 8: iStock/aprott; Seite 10: dpa; Seiten 11, 12 (unten links), 13, 14: Michael Nagy, LHM;
Seite 12 (oben): iStock/NatureNow;
Mitte rechts: iStock/RomanBabakin;
Mitte rechts: Jurij Lotman / www.flickr.com / CCBY-SA 2.0, www.flickr.com/photos/lotman/; unten rechts: iStock / AdrianHancu;
Seite 15 (oben): KCAP; unten: Bildarchiv Foto Marburg / Ingo E. Fischer; Seite 16: IBA Hamburg GmbH / Falcon Crest Air;
Seiten 24 (unten), 25: urbanista; Seite 32: IBA Hamburg GmbH / Johannes Art

Impressum

Herausgeberin:
Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Blumenstraße 31
80331 München
muenchen.de/regionales

Projektleitung:
Karla Schilde
Julianna Günther
Bereich Regionales
plan.regionales@muenchen.de

Auftragnehmer
der Machbarkeitsstudie:

urbanista

STUDIO | STADT | REGION

studio urbane landschaften - hamburg
landschaftsarchitektur. stadt- und raumforschung

Gestaltung und Grafiken: bueroklass.de

Druck: Stadtkanzlei
Gedruckt auf Papier aus
100% zertifiziertem Holz
aus kontrollierten Quellen

Mai 2019

