

Studenten kritisieren Wettbewerbsergebnis

Straßenführung stößt auf Missfallen / Auch Maschinenbau-Dekan Hoffmann ist unzufrieden mit Planung

Von Gudrun Passarge

Garching ■ Die Pläne zur neuen Zentrale Mitte auf dem Garchinger Campus entsprechen offenbar nicht den Wünschen der Betroffenen. In der ersten Anhörung, in dem der verbesserte Siegerentwurf noch einmal präsentiert wurde, überreichte ein Fachschaftsvertreter eine Liste mit 1400 Unterschriften. Darin kritisieren die Studenten vor allem die Straßenführung der Boltzmannstraße vor der Fakultät für Maschinenwesen.

Der jetzt in Details veränderte Siegerentwurf des Berliner Architekturbüros Léon, Wohlhau-

ge, Wernik sei eine sehr „intelligente Lösung“, lobte zu Beginn der Leiter des TU-Baums, Heinrich Mayer. Sie ermögliche, geplante Gebäude, wie etwa den Audimax oder ein Kommunikationszentrum, erst später zu bauen, denn momentan sei das Geld nicht vorhanden. „Das Argument, dass die Straße den Campus zerschneidet, haben wir nie ganz nachvollziehen können.“ Trotzdem wurden bereits Verbesserungsvorschläge eingereicht. So dürfen jetzt nur noch Busse in eine Richtung zu den U-Bahnhöfen fahren, ansonsten ist die Straße verkehrsberuhigt. Autos auf der Lichtenberg- und der Ludwig-

Prantl-Straße können an einem Wendehammer umdrehen. Außerdem wurde die Straße um drei Meter weg von der Fakultät für Maschinenwesen verlegt. Aber sie sei notwendig, sagte Architektin Hilde Léon, „weil wir über die Straße dem Gebiet ein Gesicht geben wollen.“ Dieses Gesicht stellen sich die anwesenden Studenten und Dozenten jedoch anders vor. Immer wieder kam die Frage, warum die Straße nicht parallel zur Boltzmannstraße hinter den geplanten Neubauten verlaufen könne. „Die Grüne Mitte könnte durch den Verkehr gestört werden“, lautete die Kritik der Anwesenden. Der Dekan für Ma-

schinenwesen, Hartmut Hoffmann, wies auch auf die Unfallgefahr hin, wenn Menschen sich in einem verkehrsberuhigten Bereich sicher fühlen. Mit Stauen wurde das Argument der Architektin vernommen, die Straße sei notwendig, weil jedes Gebäude „auch eine Adresse haben muss“. „Auf dem Marienplatz fahren auch keine Busse“, konterte Dekan Hoffmann. Christian Briegel von der Fachschaft für Maschinenwesen brachte die Kritik in der erhiteten Diskussion auf den Punkt: „Die Interessen der zukünftigen Hauptnutzer sind nicht ausreichend berücksichtigt worden.“ Niemand habe vor-

her mit Studenten oder Mitarbeitern geredet. Darin seien sich Studentenvertreter aller Fakultäten einig. Mayer argumentierte dagegen mit dem Vorgaben des MVV und Grundbesitzgegebenheiten. Eine Verschiebung der Straße würde nämlich über Grund der Max-Planck-Gesellschaft führen. Er stellte fest, es sei wenig am jetzigen Siegerentwurf zu ändern. Die Jury habe sich jedoch aus „guten Gründen“ für diese Straßenführung entschieden, sagte auch TU-Vizepräsident Arndt Bode, selbst Jury-Mitglied. Er schlug vor, alle Beteiligten noch einmal an einen Tisch zu holen, um die Details gemeinsam zu klären.

Zufrieden ist nur die Jury

Hehre Ziele hatten sich Stadt, Universität und Wissenschaftliche Institute gesetzt. Die Zentrale Mitte am Campus sollte den Zweck erfüllen, eine „städttebauliche und soziale Mitte“ des Areals zu werden. Doch genau die Menschen, die dort ihre soziale Mitte finden sollen, also die weit über 10 000 Studenten und Mitarbeiter in den Fakultäten und Instituten, sie sind nicht befragt worden. Sie wehren sich jetzt gegen den Entwurf, weil sie fürchten, die Straße zerschneide die neue Mitte. Selbst wenn es gute Gründe für die jetzige geplante Straßenführung geben mag, so offenbarte der gestrige Anhörungstermin eklatante Mängel in der Kommunikation. Die Betroffenen waren nicht in der Jury und sie erfahren erst im Dezember vom Ergebnis. Als sie danach ihre Kritik schriftlich vorbrachten, ließ eine Reaktion wiederum lange auf sich warten. Doch die Studenten ließen nicht locker und machten sogar einen Termin beim TU-Präsidenten aus, um ihre Argumente darzulegen. Der habe ihnen in vielen Teilen zugestimmt, berichteten sie in der Anhörung. „Leben am Campus wird nur entstehen, wenn dieser Entwurf angenommen wird“, stellte ein Fachschaftsvertreter in Bezug auf den diskutierten Siegerentwurf fest. Genau von diesem Annehmen war aber bei der Anhörung nichts zu spüren. Im Gegenteil. „Niemand findet diese Straße gut“, schimpfte eine Zuhörerin. Dupiert fühlen sich die Anwesenden besonders durch die Tatsache, dass nur noch wenig Spielraum für Änderungen bleibt. So ist auch ein andere Straßenführung illusorisch, denn sonst, das sagte der Leiter des Bauamts, Heinrich Mayer, ganz unmissverständlich, müsse ein neuer Wettbewerb stattfinden. „Keiner ist zufrieden, nur die Jury“, lautete das Fazit eines Hochschulmitarbeiters. Das muss rasch geändert werden, denn sonst bleibt die Zentrale Mitte eine Kopfgeburt. Gemeinsame Gespräche sind ein erster Schritt in die richtige Richtung. Auch wenn sie so spät kommen. Gudrun Passarge



Das Luftbild ist vor Beginn der U-Bahnbauarbeiten aufgenommen worden, es zeigt den früheren Verlauf der Boltzmannstraße mit Knick, der begründet werden soll, wie der Architekt Siegfried Wernik (r.), hier mit Claudia Wagner, am Plan für die Zentrale Mitte erläuterte. F: TU, ulla



Gesprächsrunde einigt sich auf Kompromiss

Streit um Zentrale Mitte der TU beigelegt

Umstrittene Straße wird völlig verkehrsberuhigt, ihr Verlauf wird aber nicht geändert

Von Gudrun Passarge

Garching ■ Der Streit um die Zentrale Mitte der TU auf dem Garchinger Campus ist beendet. Nach einem Gespräch mit allen Beteiligten äußerte sich Arndt Bode, TU-Vizepräsident „überstürzt erleichtert“ über den gefundenen Kompromiss. Dabei bleibt es bei der Straßenführung, die der Siegerentwurf des Architekturbüros Léon, Wernik und Wohlhauge vorsieht, über Details wird aber noch mit den Studenten verhandelt.

Sie wird der Dreh- und Angelpunkt der Neugestaltung am Garchinger Campus: Die Pappelallee entlang der Boltzmannstraße, die sowohl an den Fakultäten für Mathematik und Informatik, dem Zentralinstitut für Medizintechnik und der Fakultät für Maschinenwesen vorbeiführt. „Campusband“ nannte es Architekt Siegfried Wernik, Vizepräsident Bode sprach von „Identifikationspunkt“ und Architektin Hilde Léon hatte bei der Anhörung am Montag erklärt, man wolle „über die Straße dem Gebiet ein Gesicht geben“. Doch genau diese Straße erregte bei vielen Betroffenen Unmut. So hatten die Studenten 1400 Unterschriften aus allen Fachrichtungen gesammelt, um gegen die geplante gerade Straßenführung zu protestieren.

Den unglücklichen Diskussionsverlauf bei der Anhörung führte Bode darauf zurück, dass es bei

den Beteiligten unterschiedliche Zugangspunkte gab und von Seiten der Studenten eine „Fehlinterpretation“. Ihre Sorge, die Straße könnte die zentrale Mitte zerschneiden, sei bereits im Vorfeld der Planungsarbeiten sehr ernst genommen worden. Deswegen sei die Straße im Bereich zwischen Zentralinstitut für Medizintechnik und vor der Fakultät für Maschinenwesen völlig verkehrsberuhigt worden. Nur noch die sechs Busse dürfen auf der 6,5 Meter breiten Spur zu den drei U-Bahneingängen fahren.

Nach der Anhörung am Montag fand gestern noch einmal ein Gespräch aller Beteiligten statt. Dabei, so erläuterte Bode hinterher, seien auch zwei von den Studenten favorisierte Straßenvarianten diskutiert worden. Die beiden Varianten sahen die Straßen jeweils links (2) oder rechts (3) von den geplanten Neubauten der zentralen Mitte vor, deren Baubeginn jedoch erst einmal in weite Ferne gerückt ist. Doch diese Straßenvarianten scheitern an den Gegebenheiten. So sei bei Variante drei ein Metro-Mast im Weg, der aus finanziellen Gründen nicht verlegt werden könne. Auch sei die unmittelbare Nähe der Straße entlang dem Zaun des Forschungsreaktors eher kritisch zu sehen, sagte Bode. Variante zwei dagegen störe die Grundidee der geraden Allee durch die nötige Verschiebung ganz erheblich und bringe zudem keinen echten Vorteil.

Die Studenten akzeptierten die vorgeschlagenen Argumente. Allerdings verwahrte sich Christian Briegel, stellvertretender Leiter der Fachschaft für Maschinenwesen gegen das Wort „Fehlinterpretation“. Die nun festgeschriebene Verkehrsberuhigung sei so vor der Anhörung nirgends schriftlich fixiert gewesen. Die Studenten bedankten sich aber dafür, jetzt an der Detailplanung beteiligt zu werden und freuten sich auf die Zusammenarbeit. Debatte wird etwa darüber, wo auf dem Gelände ein 2000-Mann-Zelt Platz haben

U-Bahn-Einstiege werden überdacht

Garching ■ Über ein Detail der Vorplanung für die Zentrale Mitte hat der Planungsausschuss des Stadtrats am Donnerstagabend bereits abgestimmt: die Dächer über den drei U-Bahn-Eingängen. Die U-Bahner der Stadt München drängen nämlich, weil sie in Zeitnot geraten, wenn sie nicht bald mit den endgültigen Planungen beginnen können. Die Stadträte sprachen sich einstimmig für die schräg ansteigenden Dächer über den Treppenschächten aus, die möglicherweise begehbar werden. 10.9.

könnte. Doch nach wie vor ist die Lösung nicht die Wunschvorstellung der Studenten. „Aber mit dem Kompromiss müssen wir leben“, sagte die Leiterin der Fachschaft, Claudia Wagner. Da die Linie jetzt klar ist, wird der Entwurf im September im Stadtrat behandelt. Dann hofft TU-Bauleiter Heinrich Mayer auf einen baldigen Baubeginn. Gebaut wird die Straße übrigens von der U-Bahn. Ihr ist zwar der Straßenverlauf egal, doch hatte sie mit der Festlegung der drei U-Bahnausstiege frühzeitig Fakten geschaffen. Auch die Vorgabe, der Park-and-Ride-Parkplatz dürfe nur 500 Meter entfernt von den Ausstiegen liegen, hatte den Wettbewerb beeinflusst. Dekan Hartmut Hoffmann wollte allerdings wissen, wie lange man noch mit dieser Baustellensituation am Campus leben müsse. Er hoffe, man werde nicht noch zwei Jahre „diese Schlammwüste“ haben. Mayer beruhigte ihn, bereits vor dem Start der U-Bahn Ende 2006 werde es verschiedene Provisorien geben, die besser als der jetzige Zustand seien. Die Straße selbst könne noch nächstes Jahr fertig werden. Dass die Baustellensituation nicht nur negativ gesehen werde, erzählte Vizepräsident Bode. Er berichtete von Studienbewerbern der Informatik, die sich von den vielen Baukränen angesprochen fühlten. „Da sieht man, dass etwas vorangeht“, hatten sie in ihre Bewerbung geschrieben.



Zentrale Mitte nimmt Gestalt an

Künftiger Teil der neuen Zentralen Mitte des Garchinger Campus, aber nicht mehr sein Herz: Die Fakultät für Maschinenwesen bekommt links eine Straße von tiefer Breite, auf der allerdings entgegen erster Planungen nur noch Busse fahren werden. Diese völlige Verkehrsberuhigung sei erst nach der Kritik der Studenten und Hochschulmitarbeiter möglich geworden, wie die Fachschaft für Maschinenwesen in einer Stellungnahme schreibt. Sie hatte 1400 Unterschriften gegen die Straße gesammelt. Die zukünftige Gestaltung des Platzes wird noch mit den Studenten zusammen ausgearbeitet werden, die im Gegensatz zu früher jetzt an den Details der Planung beteiligt werden sollen (Seite 3). pa/Foto: Ulla Baumgart

Auch die Studierenden wollen ein Wörtchen mitreden

Suche nach der neuen Mitte für den Campus

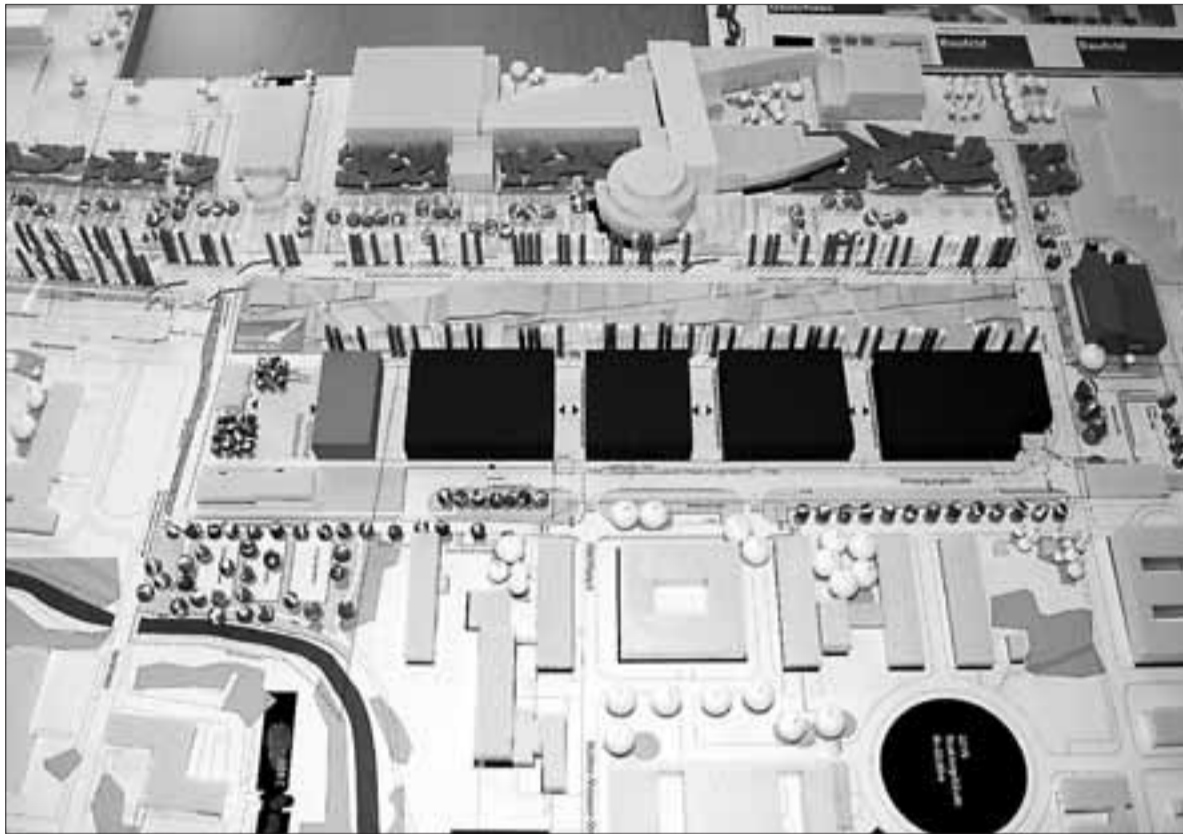
SZ-Gespräch mit Elisabeth Röble von „Uni in Action“ und Fachschaftsmitglied Martin Haberzettl

Von Gudrun Passarge

Garching ■ Der Plan für die Zentrale Mitte auf dem Garching-Campus steht. Doch bei den Feinheiten wollen die Studenten künftig mitreden können. „Ich glaube, auch der Architekt ist durchaus interessiert, dass wir die Erfahrungen der Menschen vor Ort einbringen können“, berichtet Martin Haberzettl. Der 27-Jährige Maschinenbaustudent ist Fachschaftsmitglied und engagiert sich wie auch Elisabeth Röble, 22, von der UNA (Uni in Action am Campus Garching) ganz besonders für die Gestaltung des Campus-Areals. Deswegen lag es nahe, mit beiden ein Gespräch zu führen, wie sie sich die Zukunft des Campus vorstellen.

Wegeführungen, Sport- und Freizeitmöglichkeiten, ein Supermarkt, das alles wird schon seit Jahren genannt. Doch jetzt ist durch den Siegerentwurf für die Zentrale Mitte des Berliner Architekturbüros Léon, Wohlhage, Wernik ein Plan vorhanden, auf dessen Grundlage sich diskutieren lässt. Dabei gab es zunächst einige Missstimmungen bei den Betroffenen. Die Studenten und auch Mitarbeiter und Professoren liefen Sturm gegen den anfänglichen Plan, eine normale Straße mitten durch den Campus laufen zu lassen. 1400 Unterschriften aller Fachrichtungen sammelten die Studenten. „Wir glauben nicht, dass wir da etwas missverstanden haben“, sagt Röble, die zudem beklagt, dass vorher kaum Informationen zu den Plänen zu bekommen waren. Selbst in der Projektgruppe Erschließung Garching (PEG), in der sie neben Vertretern der Hochschule und der Stadt Garching als einzige Studentenvertreterin sitzt, sei das Thema „leider unter den Tisch gekehrt worden“.

In allen Plänen, die den Studenten zur Verfügung standen, sei jedoch stets eine Durchgangsstraße eingezeichnet gewesen. „Wir werden so hingestellt, als ob wir keine Pläne lesen könnten“, sagt Haberzettl ärgerlich. Die Studenten fürchteten, diese Straße könne die neue Mitte durchschneiden und wehrten sich dagegen. Mit Erfolg. Nun steht fest, dass die Boltz-



Der Siegerentwurf für die Zentrale Mitte stammt von dem Berliner Architekturbüros Léon, Wohlhage, Wernik. Eine Pappelallee mit teilweise verkehrsberuhigter Boltzmannstraße und angrenzender Grünanlage soll das Herz des Campus bilden. Im oberen Bereich des Modells (Westen) ist das Maschinenbauareal zu sehen, unten die Neutronenquelle. In den dunklen Blöcken sind ein Gästehaus der Max-Planck-Gesellschaft und das Audimax sowie zwei bauliche Verfügungsflächen vorgesehen. ds/Foto: Baumgart

mannstraße im Bereich des Zentralinstituts für Medizintechnik bis zur Lichtenbergstraße absolut verkehrsberuhigt ist. „Es wird auch keine Randsteine geben, die die Busspur abtrennen“, so Haberzettl. Denn nur noch Busse dürfen künftig auf dem Platz vor dem Maschinenwesen fahren, um die U-Bahn-Eingänge zu bedienen.

Doch das ist nicht der einzige Erfolg des studentischen Protests und Einsatzes. In Zukunft ist eine Mitarbeit bei den Planungen vorgesehen, wobei Haberzettl sein Engagement nicht als Alleingang verstanden wissen will. „Er hat die Rückendeckung des Fachschaftsrats“, stellt auch Elisabeth Röble klar. Und an der Ideenfindung sollen sich alle Studenten beteiligen. Solche, die Sportstätten und Fahrradständer betreffen, Rad- und

Fußwege und etwa den Vorschlag, eine Brunnenanlage auf dem Platz anzubringen, „wo man auch mal die Füße reinhängen kann“, schlägt Haberzettl vor. Sitzgruppen in der Sonne und im Schatten wünschen sich die Studenten, Tischtennisplatten und Volleyballfelder. Es wird auch überlegt, wo ein größeres Festzelt Platz hat und ob Open-Air-Veranstaltungen vielleicht künftig auf einem besonderen Platz stattfinden können. Auch das gewachsene Grün am Campus sollte möglichst erhalten bleiben, fordern die Studenten. Und einen Supermarkt sollte es geben, „wo man abends schnell mal einkaufen gehen kann“, ergänzt Elisabeth Röble.

Doch bevor diese Details umgesetzt werden, wird erst einmal die neue Straße gebaut. Dabei

ist es Haberzettl als gelerntem Straßenbauer ein besonderes Anliegen, keine Provisorien zu bekommen. „Die Straße sollte gleich so gepflastert werden wie geplant.“ Auch in Bezug auf die Gebäude, die einmal am Campus entstehen sollen, wäre den beiden eine schnelle Umsetzung lieb. „Es ist recht dringend. Man sollte so schnell wie möglich Investoren suchen.“ Den Studenten würde es nämlich nichts ausmachen, wenn etwa am geplanten Audimax die vier Ringe des Automobilherstellers hingen mit einem Max darunter. „Hauptsache, es wird gebaut.“ Und den Firmen stünde eine solche Hilfe auch gut an, finden beide. Schließlich gehe es darum, dem hochqualifizierten Nachwuchs ein gutes und lebenswertes Arbeitsumfeld zu schaffen.



Die beiden Garchinger TU-Studierenden Martin Haberzettl und Elisabeth Röble bringen die studentische Sicht der Dinge in die Planungen zur Campus-Mitte mit ein. ds/Foto: Baumgart

Pappelallee schafft Identität

Die Zentrale Mitte wird künftig das neue Gesicht des Garching-Campus prägen. Dazu war ein Ideenwettbewerb veranstaltet worden, das Ergebnis wurde im Dezember vergangenen Jahres der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Jury entschied sich seinerzeit für den Entwurf des Berliner Architekturbüros Léon, Wohlhage, Wernik.

Er wurde auch deswegen gewählt, weil er in mehreren Schritten verwirklicht werden kann. Zumal heute noch niemand weiß, wann das Geld da sein wird, um die geplanten Gebäude wie Audimax, Kommunikationszentrum und Gästehä-

ser tatsächlich bauen zu können.

Der Entwurf sieht als Besonderheit eine Pappelallee vor, die „Räume“ und „Identität“ schaffen soll, wie die Architekten betonen. Autos können dann nur bis zu zwei Wendehämmern links und rechts der Fakultät für Maschinenwesen fahren. Auf dem Platz vor dem Maschinenwesen sollen nur noch Busse in eine Fahrtrichtung verkehren dürfen. Im Osten der Pappelallee wird ein breiter Rasenstreifen mit dreidimensionalem Muster entstehen, der Studierenden und Wissenschaftlern Platz zum Verweilen bieten soll. pa