Das Gewerbegebiet Hochbrück – wo Garchings Steuern herkommen

Von Dr. Michael Müller, Heimatpfleger

Gewerbegebiet 2014.

Eines der ersten Gewerbegebiete in den Gemeinden rings um München baute Garching seit etwa 1960 auf. Anlass war für den damaligen Bürgermeister Josef Amon, dass der Bau des Forschungsreaktors 1957, der folgende Aufbau der Forschungsinstitute und der Zuzug vieler Menschen der Gemeinde große Kosten verursachte für Infrastruktur wie Straßen, Schulen (bis um 1970), Kanalisation mit Kläranlage (1962 – 1964). Gewerbesteuerzahler waren damals nur das Kieswerk Strebel, die Molkerei und kleinere Betriebe im Ort. Das neue Gewerbegebiet entstand westlich der Autobahn entlang der Schleißheimer Straße, die damals direkt von der Einfahrt zur A 9 herkam. Schon um 2000 war die gesamte Fläche des heutigen Gewerbegebietes bebaut.

Quetschwerk Strebel.

Seit 1939 gab es das Kies- und Quetschwerk Strebel an der Schleißheimer Straße, das im Zuge des Autobahnbaus entstanden war. Die große Molkerei, um 1930 gebaut, stand dort, wo heute der U-Bahnhof am Maibaumplatz ist. Beide Betriebe lebten nur noch bis 1988 bzw. 1976. Den Neuanfang machte die Firma Voith aus Heidenheim, die nördlich der Wohnsiedlung Hochbrück eine Fabrik für automatische Getriebe für Omnibusse und Gabelstapler errichtete, die 1963 in Betrieb ging. Dazu wurden Wohnblocks für die Mitarbeiter gebaut, unter denen die ersten türkischen „Gastarbeiter" in Garching waren. Auch die Wohnblocks der „Stoll-Siedlung" nahe der Autobahn waren für Arbeiter gedacht, sowohl des Gewerbegebiets, der Forschungsinstitute als auch von Betrieben im Münchner Norden.

Hochbrück Voith-Siedlung 1965.

Drei Kieswerke lieferten das Material für die Firma Bayerische Fertigbau, die Beton-Fertigelemente herstellte zum Bau der Münchner Trabantenstadt Neuperlach, die somit eigentlich eine „Plattenbausiedlung" ist, wie es eben damals üblich war; die Firma begann 1962, wurde später von der Firma Inbau übernommen, die riesigen Werkshallen wurden 2006 abgebrochen. Dazu gab es die Firma Deutsche Asphalt, die das Material für den Straßenbau herstellte. Wicoplan & Putz Süd fertigt Verputzmaterial, das in zahlreichen Silos zur Lieferung bereit steht, STRABAG hat eine große Lagerfläche. Die Nähe zur Autobahn brachte es mit sich, dass sich zahlreiche Speditionen niederließen. Im nordwestlichen Bereich übernahm BMW eine riesige Fläche für ein Auslieferungslager von Neuwagen. Dorthin wurde tatsächlich ein Industriegleis gelegt, das am Bahnhof Lohhof beginnt und entlang der Ingolstädter Straße B 13 in das Gewerbegebiet führt. Jedoch fahren auch auf der B 13, die um 1980 vierspurig ausgebaut wurde, Autotransporter. Angrenzend an BMW gab es eine Go-Kart-Bahn, deren Motorenlärm manchmal bis nach Garching zu hören war.

Deutsche Asphalt 1988.

BMW- Distribution 2009.

Im Laufe der Jahre kamen zahlreiche weitere große und kleine Betriebe hinzu. Produzierendes Gewerbe waren Käßbohrer (Teile für Busse und Anhänger) und Süss (Präzisionswerkzeuge), Zeppelin (als Caterpillar Vertrieb großer Baumaschinen), die Baugerüstefirma Layher. Garchinger erinnern sich auch an Möbelhäuser und Teppichlager, in denen man günstig einkaufen konnte (Interform, Kare). Lodenfrey hat einen Fabrikverkauf, Klöpferholz hat ein Lager mit Verkauf. Das Hauptzollamt hat einen Sitz. Es gibt einige größere Handwerksbetriebe.

Zahlreiche Betriebe haben mit Autos zu tun: angefangen mit dem TÜV, BMW, diversen Werkstätten, Omnibus- und Autohandel, Reifenhandel (Eska, heute Netto), Autovermietung (Sixt).

Das alles beschreibt mit weiteren Details Manfred Solbrig in der Garching-Chronik von 2015 (S. 436 – 443). Als Bürgermeister 2002 – 2008 arbeitete er wesentlich an der Modernisierung des alten Gewerbegebiets. Solbrig beschreibt die damaligen Defizite: ein Kfz-Schrotthandel im Westen, der viel Fläche beansprucht, weitere Lagerplätze sowie ein großer Recycling-Betrieb im Nordwesten. Die Gemeinde steuerte die Entwicklung mit mehreren Bebauungsplänen. Dennoch hatte die alte Struktur Nachteile: Viel Lkw-Verkehr, viel Flächenverbrauch, Schmutz und Lärm, teils wenige Arbeitsplätze und wenig Gewerbesteuer.

Nachbarorte wie Ismaning und Unterföhring, die erst später Gewerbegebiete entwickelten, hatten bereits „saubere" Betriebe der Verwaltung und Dienstleistung. Sie profitierten außerdem von der neuen S-Bahn von München zum Flughafen. Bürgermeister Helmut Karl erkannte, dass auch Garching mit dem Gewerbegebiet und dem Hochschul- und Forschungszentrum eine Bahn brauchte. Die Gemeinde Garching selbst zahlte die Verlängerung der U 6 ab Fröttmaning: 1995 war der Bahnhof Garching-Hochbrück fertig, 2006 die Strecke nach Garching und Garching-Forschungszentrum. Es entstanden die Anschlussstellen Garching-Nord als Zufahrt zum Forschungsgelände und Garching-Süd für die nach Süden verlegte B 471. Bürgermeister Solbrig setzte 2005 den Bau der Nordwest-Umgehung durch, die von Garching-Nord direkt ins Gewerbegebiet führt. Für die Trassenführung gab es einen interessanten Vorschlag, der als „Tatzelwurm" bewitzelt wurde, weil er sehr kurvig nahe der A 9 verlaufen sollte. Eine Verlängerung bis Dirnismaning wurde verworfen.

GoKart Bahn 1965.

Go-Kart-Bahn.

1995 begann das Gewerbegebiet ein moderneres Gesicht zu bekommen. Auf den Flächen früherer Betriebe entstanden neue Gebäude mit frischen Fassaden: TÜV-Süd, MBraun 2003, Zeppelin 2004 und 2007, ein „Logic-Park" 2006, BMW Karosserie und Lackierzentrum, schließlich 2013 SwissLife, das mit seiner Glasfassade den östlichen Abschluss des Gewerbegebiets bildet; dieses Projekt gelang Bürgermeisterin Hannelore Gabor, die eine Reduzierung des Gewerbesteuer-Hebesatzes auf 350 Punkte durchsetzte, wesentlich

Schleißheimer Straße 1980.