

Standpunkte 11 / 2009

Online-Magazin des Münchner Forums e.V.

ISSN 1861-3004

Sehr geehrte Damen und Herren,

inzwischen ist es offiziell: München bewirbt sich um die Olympischen Winterspiele 2018. Die Bewerbungsgesellschaft hat bereits ein Logo entwickeln lassen:



Wir berichten darüber, wie sich München als besonders umweltaktive **Stadt als Olympiaausrichter** qualifizieren will.

Ferner lesen Sie Berichte zur **Sendlinger Straße**, nochmals zu innerstädtischen **Isar**, zu den **Kernaufgaben von Gemeinden**, die diese nicht privatisieren dürfen. Und ausführlich berichtet Gunhild Preuß-Bayer über das in Riem realisierte Projekt **Wohnen ohne Auto**.

Unsere Ausstellung „Münchner Maßstäbe“ ist derzeit in Graz zu sehen. Oberbürgermeister Christian Ude schrieb dazu ein Grusswort.

In verschiedenen Arbeitskreisen befasst sich das Münchner Forum außerdem weiter mit Fragen der Stadtgestalt, der Innenstadt und der in der Stadt besonders wirksamen Kräfte.

Wir schließen diese Ausgabe mit einem **Leserbrief** und mit **Terminhinweisen** ab. Wir melden uns wieder wie gewohnt zum nächsten Monatswechsel. Ihre Kommentare sind natürlich wie immer jederzeit willkommen.

Mit freundlichen Grüßen,
Wolfgang Czisch
Vorsitzender des Programmausschusses



Schellingstraße 65, 80799 München
☎089 282076, www.muenchner-forum.de

Redaktionsschluss dieser Ausgabe:
31.10.2009 Redaktion: Gernot Brauer

INHALT:

urbanauten recherchierten:
Die Wiederentdeckung der innerstädtischen Isarufer 2

Plädoyer für eine urbane Isar:
Der Stadtraum an der inneren Isar gehört den Münchnern 9

Isar wartet auf Revitalisierung als ein Stück Natur in der Stadt:
Warum kann München nicht, was Paris realisiert? 9

Ausstellung „Münchner Maßstäbe“ setzt ihre Tournee fort:
Münchner Stadtbild: Geben und Nehmen 10

Gericht zu Privatisierungen gemeindlicher Einrichtungen:
Kernaufgaben einer Gemeinde zu privatisieren nicht erlaubt 11

Für klimaneutrale Spiele 2018
Umweltkonzept für die Olympischen Winterspiele 2018 12

Wohnen ohne Auto zieht Bilanz:
Wir können's empfehlen 13

Ein Stück Fußgängerzone in der Sendlinger Straße:
Eine simple Ausweitung wird der Sendlinger Str. nicht gerecht 15

Leserbrief, Termine 16

IMPRESSUM

Münchner Forum e.V.
Schellingstr. 65, 80799 München
verantwortlich: U. Ammermann

Namentlich gezeichnete Texte drücken stets die Meinung des Verfassers aus, keine offizielle Forums-Meinung. Aussagen können gern wörtlich oder sinngemäß zitiert werden, aber nur mit Quellenangabe. Falls Sie unsere Standpunkte nicht mehr erhalten möchten, genügt ein Mail an info@muenchner-forum.de

Die urbanauten haben recherchiert, wie urban die Isarufer einmal gewesen sind:

Isarlust: Die Wiederentdeckung der innerstädtischen Isarufer

Die innerstädtische Isar ist neu zu entdecken. Das zeigte eine Podiumsdiskussion des Münchner Forums und der urbanauten am 17. September. Heute reichen wir die dort gegebene Präsentation in einer Textfassung nach. Sie mögen erstaunt sein, was München über die Jahrzehnte an Attraktivität entlang der Flussufer verloren hat – und wieder gewinnen sollte.

Geht man heute an die innerstädtischen Isarufer zwischen Reichenbachbrücke und Tivolibrücke findet man schöne – aber tote – öffentliche Räume (mit Ausnahme der im Sommer stark frequentierten Kiesbänke). Bei einer kleinen, keinesfalls strengen sozialwissenschaftlichen Kriterien entsprechenden Studie unter Bekannten wird schnell deutlich, dass die meisten Leute die Reichenbach- und Wittelsbacherbrücke nicht auseinanderhalten können. Selbst den Namen der Ludwigsbrücke kennt nur die Hälfte. Von der Schwindinsel hat eigentlich noch keiner gehört. Wäre gleiches für vergleichbare Stadträume an der Seine in Paris vorstellbar?



An den wunderschönen namenlosen Platz mit dem Vater-Rhein-Brunnen auf der Insel direkt an der Ludwigsbrücke verirren sich selbst an lauen Sommerabenden gerade einmal ein knappes Dutzend Menschen. Enttäuschte Touristen – dem klassischen Verhaltensmuster an die innerstädtischen Flussufer folgend – suchen vergeblich ein Café oder gar eine öffentliche Toilette. Wie anders war das bei den Isarbrückennächten zur 850-Jahr-Feier der Stadt, als Hunderttausende Münchnerinnen und Münchner über die ehemaligen Boulevards an die Isarufer strömten!

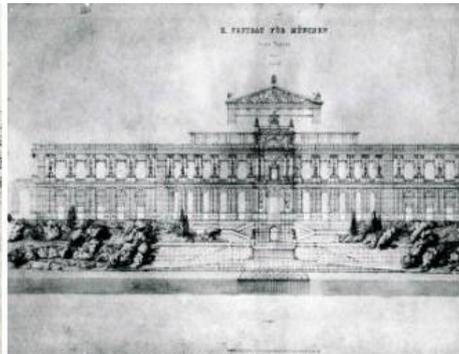


Hier wurde einst – zumindest nach der offiziellen Stadtgeschichtsschreibung – von Heinrich dem Löwen per Brückenbau die Stadtgründung ermöglicht. Hunderte Jahre lang war dieser Ort ein belebter urbaner Raum. Zunächst durch die Flößerei und im Anschluss durch die kulturelle Nachnutzung der entstandenen Flößerbrachen vibrierte hier das öffentliche Leben. Berühmte Flößerwirtschaften lockten nicht nur die europäischen Handlungsreisenden vom Floß ans Ufer, sondern auch die einfachen Bürger und die hohen Herrschaften der Stadt. Betrachtet man Bilder aus jener Zeit sieht man hier einen echten öffentlichen Raum wie aus dem Buche mit Menschen mit allerlei Hintergrund.

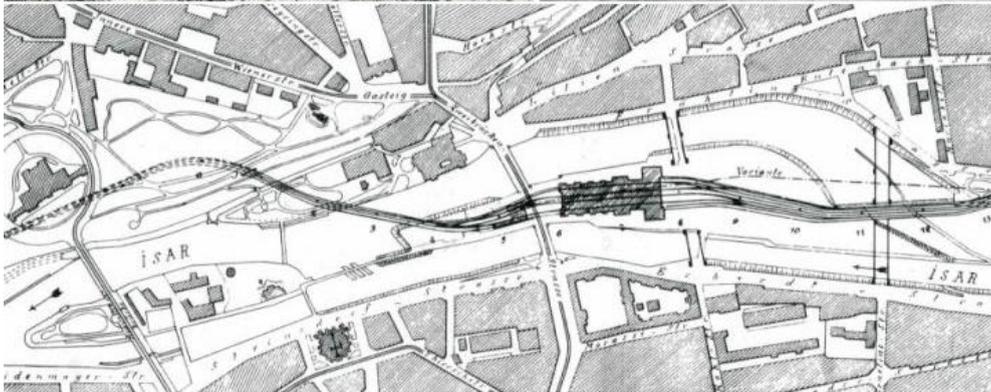


In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts (1854 – 1895) wurden von Süden nach Norden in einem Bauprojekt epischen Ausmaßes die innerstädtischen Isarufer mit Kaimauern gegen Hochwasser gesichert und zahlreiche Brücken und Stege zwischen den Ufern und zu den ebenfalls neu gesicherten Isarinseln errichtet. Nach der dadurch notwendig gewordenen Verlegung der Floßlände (von deren ehemaligem Standort heute noch die Ländstraße zeugt) nach Süden entstand für zwei kurze Jahr-

zehnte (1888 – 1908) ein urbanes Flussufer mit verschiedenen temporären Bauten, das sich mit den europäischen Metropolen messen konnte und wollte.



Seitdem hat eigentlich keiner mehr über die innerstädtischen Isarufer im Sinne eines öffentlichen Raumes nachgedacht. Die Stadtplanung vergaß diesen Raum im Herzen ihrer Stadt. Der erste Weltkrieg lenkte die Aufmerksamkeit auf andere Probleme. Nach 1900 und erneut nach 1918 wurde noch große Pläne für die Isarinseln geschmiedet. Ein Festspielhaus auf der Praterinsel.



Ein zweiter Hauptbahnhof auf der heutigen Museumsinsel (Herr Stoiber hätte seine Freude mit dem geplanten direkten Gleisanschluss vom heutigen Landtag zum damals noch nicht existenten Flughafen gehabt). Eine Kleinstadtromanze von Theodor Fischer auf der heutigen Museumsinsel war ebenfalls geplant.

All diese Pläne schafften es in den mageren Jahren zwischen den beiden Weltkriegen nicht vom Reißbrett in die Realität. Die Nazis schafften hier noch den irgendwie irritierenden Kopfbau des heutigen Deutschen-Museums-Komplexes und eine Verbreiterung der Ludwigsbrücke. Doch mehr fiel den Jahrtausendbauherren für die Situation an der innerstädtischen Isar nicht ein, während gigantomanische Pläne für die Achse gen Westen geschmiedet wurden. Nach dem Krieg war die Stadtplanung mit Wiedererrichtung und später mit Stadtreparaturen beschäftigt. Auch in dieser Zeit entstanden keine Überlegungen und Pläne für den Isar-Bereich im Sinne eines öffentlichen Raumes. Derweil kam der Verkehr und nahm sich, wie an so vielen anderen Stellen, den abgestorbenen und vergessenen öffentlichen Raum. Die innerstädtischen Brücken wurde dem Autoverkehr überlassen. Der einstige Fußgängerboulevard auf der heutigen Steinsdorf-, Erhardt- und Widenmayerstraße wurde zwar nicht Stadtautobahn in der autogerechten Stadt (auch dank des Münchner Forums!), ist aber doch zu einer heute stark befahrenen Autostraße ausgebaut worden.

Die überaus sinnvolle Widmung des gesamten Isarraumes von der südlichen bis zur nördlichen Stadtgrenze als Landschaftsschutzgebiet Nr. V900, § 2 s im Jahre 1964 tat in den innerstädtischen urbanen Teilen der Isarufer so, als wäre es ein noch stärker einschränkendes Naturschutzgebiet und entwickelt dort in der Folge kontraproduktive Effekte. Auch der Denkmalschutz spielt im innerstädtischen Isarraum eine deutliche – und leider oft defensive – Rolle mit paradoxen Effekten. Heute wachen in der Folge gewiefte Juristen in der Lokalbaukommission über den durch den dichten Paragraphenwald vor jeglicher Weiterentwicklung geschützten öffentlichen Raum mitten im Herzen der Stadt. Die Stadtentwicklungsplanung – eigentlich dem Landschaftsschutz und dem Denkmalschutz übergeordnet – wagt keine planerischen Gedanken, die weitergehen würden als die Phantasie der Juristen. Wo sich einst an der innerstädtischen Isar zu Zeiten der Flößerei Europas größter Binnenhafen und um 1900 herum eine urbane Flaniermeile von europäischem Niveau befanden, wird heute mit der gebotenen juristischen Akribie der Schutz seltener Mückenarten betrieben, die von noch selteneren Fledermausarten verspeist werden können sollen. Für Karl Valentin wäre es ein Fest!

Ein Verbot nach dem anderen vertrieb und vertreibt das öffentliche Leben. Im Landschaftsschutzgebiet mitten in der Stadt, so wird behauptet, seien natürlich Cafés und kulturelle Ereignisse zu verbieten, auch das Grillen ist seit einigen Jahren verboten. Das Bootfahren konsequenterweise auch. Das Baden bleibt nach jüngstem Bericht in der Süddeutschen Zeitung verboten, obwohl die Wasserqualität es außer bei Starkregen zuließe (sic!). Das zugegebenermaßen etwas merkwürdig anmutende urbane Surfen kommt, ginge es nach den Juristen, an der Isar nicht in Frage (auch wenn das Münchner Stadtsurfen bei jungen Leuten weltberühmt ist). Hoffentlich bleibt es wenigstens am Eisbach im juristischen Niemandsland zwischen München und Bayern geduldet.

Seit achtzig Jahren wachsen Hecken und Gestrüpp – in bildhafter Umsetzung des Paragraphendschungel - die Isarufer langsam zu. Im gleichen Zeitraum sind dort wunderbare Baumriesen entstanden. Große Teile der innerstädtischen Uferanlagen sind der Stadt München heute offenbar so wenig wert, dass sie im Winter gar mit Eisenketten für die Öffentlichkeit gesperrt werden, weil eine winterliche Räumung dieses öffentlichen Raumes zu teuer erscheint. Ein Blick in die Geschichte zeigt, dass dies nicht immer so war.

Prolog: Europas größter Binnenhafen



Über Jahrhunderte prägte die Flößerei die Lage an den innerstädtischen Isarufem. Phasenweise hätte man die innerstädtische Floßlände in München als „Europas größten Binnenhafen“ bezeichnen können (auch wenn Städterankings damals noch nicht populär waren). Zur Hochzeit der Flößerei legten in München 10.000 Flöße pro Jahr an. Große Teile des Warenverkehrs von Italien nach Wien wurden über die Isar abgewickelt. Und: Alle Waren mussten vor der Weiterreise in München drei Tage zum Verkauf angeboten werden, was einen bedeutenden Handelsplatz entstehen ließ. An der Floßlände (gelegen zwischen der heutigen Lukaskirche und der Zweibrückenstraße am westlichen Isarufer) entstanden berühmte Flößerwirtschaften: Die Wirtshäuser „Zum Grünen Baum“, „Zum Turmwirt“ und „Zum Ketterl“ zogen von Mitte des 18. Jahrhunderts bis zur Verlegung der Floßlände 1886 die Flößer, die Händler, das einfache Stadtvolk und die gehobenen Stände an die Isarufer. Zwischen 1813 und 1886 bekam die Praterinsel durch eine entsprechende Nutzung ihren Namen. Ein findiger Münchner, Anton Gruber, errichtete auf der durch den Bau des neuen sogenannten „Abrechens“ von Ost und west flussläufig einfach zugänglich gewordenen Insel einen „Prater“ nach dem Wiener Vorbild. Zunächst in Holzhütten und später in einem festgebauten Ausflugslokal wurde das Volk amüsiert. Auf dem Münchner Prater befanden sich Kegelbahnen, ein Karussell, Schiffschaukeln und ein Tanzpavillon. Regelmäßig zündete man wenig nördlich von

hier Feuerwerk (auf der weit von jedem Gebäude entfernten Feuerwerksinsel = heute Schwindinsel). Besonders schön müssen die Reflexionen im Wasser gewesen sein. Auf der Praterinsel fanden jahrzehntelang Faschingsfeiern, Volksfeste und private Feierlichkeiten statt.

Isarlust: Die Neuerfindung der innerstädtischen Isarufer zwischen 1888 und 1908



Um 1886 entstand mit der Verlegung der Floßlande nach Süden und der beinahe abgeschlossenen Hochwassersicherung der innerstädtischen Isarufer mit Kaiwänden (1854 – 1895) eine innerstädtische Brachfläche, nach der sich heutige europäische Stadtplaner in Zeiten der Renaissance der Ufer die Finger lecken würden. Eine Nachfolgenutzung war schnell gefunden. Die innerstädtischen Isarufer wurden als Ort kultureller Stadtentwicklung entdeckt – zum größeren Teil mit temporären Ausstellungsbauten nach dem Vorbild der Weltausstellungen. Schon damals wollte sich München mit knapp 400.000 Einwohnern mit London und

Paris messen, die mit der Industrialisierung schon deutlich weiter waren! Heute wäre es durchaus langsam an der Zeit, dass München – mit immerhin 2,6 Millionen Einwohnern in der Planungsregion 14 – sich seines Weltstadtcharakters bewusst wird und sich – wie jene europäischen Vorbilder – zu seinem Fluss hin öffnet.



In einer historisch interessanten Vorwegnahme des Zwischennutzungsphänomens wurde an Stelle der ehemaligen Floßlande und der Flößerbirtschaften zwei Jahre nach deren Abbruch 1888 von Emanuel von Seidl ein temporärer Ausstellungspalast für die Deutsche Kunst-Gewerbe-Ausstellung errichtet. Zwischen den Ausstellungshallen und der Isar entstand – temporär – ein mit Gaslampen beleuchteter

städtischer Uferboulevard mit zahlreichen Isarbalkonen. Als letztes erhaltenes Beispiel existiert heute noch der Brückenbalkon auf der Corneliusbrücke. Auf dem Bild sieht man den Blick von der heutigen Kreuzung Zweibrückenstraße/Steinsdorfstraße Richtung Norden um 1888. An der Stelle des Ausstellungsturms befindet sich heute ungefähr die Lukaskirche.



Zwischen den beiden Fontänen blitzt ein weißes Gebäude hervor. Die „Isarlust“, das „Wiener Weinrestaurant und Ausflugscafé“ wurde hier – mit der ebenfalls 1887/88 bebauten Mariannenbrücke an die temporäre Kunst-Gewerbe-Ausstellung angebunden - von Architekt Friedrich Löwel errichtet - und belebte die Praterinsel nach dem Verschwinden des Praters bis zu seiner Umwandlung 1908 in ein Alpines Museum des österreichischen und deutschen Alpenvereins.

Auch der neue Wehrsteg entstand von 1883 bis 1888 und ermöglichte eine öffentliche Fußverbindung zwischen Praterinsel und Kohleninsel (heute Museumsinsel) und somit eine hervorragende Erschließung der Praterinsel und des Ausflugslokals „Isarlust“. Im Hintergrund sieht man



das Maximilianeum, in dem sich zu dieser Zeit ebenfalls in den oberen Arkaden ein öffentliches Café mit vermutlich phantastischen Ausblicken über die innerstädtische Isar und die zusammenwachsende Stadt befand. Etwas später, 1898, wurde auch der sogenannte Kabelsteg – heute noch der schönste Brückenbau an der Isar – errichtet. Der Brückenbau suggeriert einen wahren Lustbau, und doch handelt es sich hier primär um eine von Ingenieuren gebaute funktionale Kabelbrücke, um den Strom aus den Muffatwerken direkt in das Münchner Trambahnnetz liefern zu können.



Gegenüber am Westufer der Isar entstanden anstelle der wieder abgerissenen Kunstgewerbeausstellung bedeutende Bürgerhäuser mit Prachtfassaden zur Isar, die heute noch Bestand haben, wenn auch hinter erwachsen gewordenen Bäumen versteckt und durch die verkehrsreiche Steinsdorfstraße von der Isar abgeschnitten. Links nicht mehr im Bild entstand 1892 das Café-Restaurant Neptun an der Ecke Zweibrücken-/Steinsdorfstraße. Das Foto stammt aus der Privatsammlung von Karl Valentin, der sich nicht nur dem Amusement der Münchner widmete, sondern auch eine der bedeutendsten stadthistorischen Foto-sammlungen aus dieser Zeit anlegte.

Am nördlichen Ende des einstigen Isarboulevards entstand zwischen 1893 und 1897 die evangelische Lukaskirche von Architekt Albert Schmidt, um dem im Lehel stark ansteigenden Anteil von Protestanten ein religiöses Zuhause zu bieten.

Der wunderbare Bau, dessen Eingangsportal an der Steinsdorfstraße heute merkwürdig deplaziert wirkt, wurde in dieser Zeit ganz bewusst zum damaligen Isarboulevard und zur Isar hin ausgerichtet - ein starkes Indiz für die einst große Bedeutung der urbanen Isarufersituation. Wer heute aus dem Gottesdienst in der Lukaskirche kommt, steht mitten im rauschenden Verkehr mit Münchens „erfolgreichster“ Blitzerampel!



Im Jahr 1901 wurde das Müllersche Volksbad von Architekt Carl Hocheder fertig gestellt. Hiermit wurde die hygienische Versorgung der Bevölkerung mit insgesamt 86 Wannen- und 22 Brausebädern verbessert, gleichzeitig ein gediegenes Damen- und Herrenbecken und dabei eines der bemerkenswertesten Münchner Jugendstilgebäude geschaffen. Es war zu seiner Zeit das größte und teuerste Hallenbad der Welt und das erste öffentliche Hallenbad in München! Rechts im Hintergrund thront heute der Gasteig über der innerstädtischen Isar.

Die Münchner Isarinsel – immer wieder Schauplatz urbaner Vergnügungen



1898 wurde dann auf der heutigen Museumsinsel – damals noch „Kohleninsel“ – ein weiterer großer temporärer Bau für die II. Deutsche Kraft- und Arbeitsmaschinenausstellung errichtet. Bemerkenswert im Vergleich zur heutigen Situation, wie sich der Bau zur Ludwigsbrücke hin mit sei-

nem säulenbewährten Haupteingang öffnet. Davor entstand ein urbaner Stadtplatz zwischen den Armen der Isar. Geradezu traurig wirkt dieser Tage im Vergleich dazu der verkorkste Raum vor dem heutigen Forum der Technik an gleicher Stelle. Interessant sind auch die offenen Boulevards mit gepflegten Stadtbäumen an allen Isarufeln. Auf der Rückseite des Gebäudes an der kleinen Isar sieht man auf Bildern aus der Zeit Ruderboote und kleinere Ausflugsboote fahren und die Wasserrutsche, die Teil eines öffentlichen Vergnügungsparks hinter dem Ausstellungskomplex war. Im Park hinter dem Gebäude im südlichen Teil der Kohleninsel Richtung Corneliusbrücke fand sich darüber hinaus ein großes Ausflugslokal mit Biergarten.



Auf dem Luftbild, das von einem Fesselballon aufgenommen wurde (von Richard Bauer in den Katakomben des Münchner Stadtarchivs wiederentdeckt), wird der damalige Städtebau aus der Vogelperspektive deutlich: Der temporäre Ausstellungspalast; davor der Stadtplatz; rechts oben nicht mehr ganz zu sehen das Café Neptun und rechts unten ebenfalls nicht mehr ganz zu sehen das neue Müllersche Volksbad. Links oben im Bild das große temporäre Ausflugslokal auf der Kohleninsel mit davor liegendem Biergarten in einem öffentlichen Park mit Springbrunnen und kleineren Pavillons; im Vordergrund und auf dem Foto unten links die Wasserrutsche.



Außerdem fallen ins Auge: Die neue Zeneck- und die ebenfalls neue Boschbrücke, die anlässlich der Kraft- und Arbeitsmaschinenausstellung errichtet wurden. Hiermit war nicht mehr nur die Praterinsel von vier Seiten mit Fußgängerbrücken erschlossen, sondern auch die Kohleninsel. Der urbanen Eroberung des Stadtraums waren somit Wege gebahnt und mit Cafés und Ausstellungen attraktive Anlaufpunkte für die Stadtbevölkerung gesetzt. In den Gebäuden der Arbeits- und Kraftmaschinenausstellung fand 1899 als Nachfolgenutzung noch die 1. Deutsche Sportausstellung statt.

Das folgende Bild zeigt einen Blick vom Turm des Müllerschen Volksbades um 1906. Zu sehen sind die befestigten Isarufer aus Kaimauern für den Hochwasserschutz. Rechts hinten das Café Neptun (auch Café Reiter genannt). An der Stelle des heute versteckt liegenden Vater-Rhein-Brunnens fand hier für einige Jahre die Auer Dult statt, bevor sie ihre Heimat am Maria-Hilf-Platz fand. Deutlich zu sehen sind zahlreiche Buden und Karussells. Auch dieses Bild stammt aus der Sammlung von Karl Valentin.



1906 wurde dann mit dem Bau des vom Elektrizitätspionier Oskar von Miller „erdachten“ und von bedeutenden Persönlichkeiten aus Wissenschaft und Wirtschaft finanzierten Deutschen Museums begonnen. Der Bau wurde von Gabriel von Seidl entworfen, von Emanuel von Seidl bis 1919 weitergebaut und 1925 schließlich fertig gestellt.

Was dann kam, ist Geschichte. Seit 84 Jahren wurde der innerstädtische Isarraum nicht mehr von den Planern und den engagierten Münchnern als

zusammenhängender öffentlicher Raum gedacht. Hier liegt eine große Aufgaben für die kommenden Jahre.

Benjamin David & Roland Baude, die urbanauten



Blick auf die Kohleninsel (heute Museumsinsel) von Süden; im Vordergrund das große Ausflugslokal mit Biergarten zur Arbeitsmaschinenausstellung 1899; links im Bild die südliche Flosslande.

Bilderquellen:

- Bauer, Richard u. Graf, Eva: *Stadt im Überblick. München im Luftbild 1890-1935*. 1986.
 Feiler, Horst: *Das Lehel. Die älteste Münchner Vorstadt in Geschichte und Gegenwart*. 2006.
 LH München, Baureferat: *Die Isar. Wildfluss in der Stadt*. 2005.
 Plessen, Marie-Louise: *Die Isar. Ein Lebenslauf*. 1983.
 Rädlinger, Christine: *Geschichte der Münchner Brücken*. 2008

Wolfgang Czischs Plädoyer für mehr Raum für den Flaneur an der inneren Isar:

Der Stadtraum an der inneren Isar gehört den Münchnern

Nach der Befreiung der Isar aus ihrem Korsett haben die Münchnerinnen und Münchner durch die Renaturierung der südlichen Isarauen wieder ein Stück Flussnatur zurückerhalten und nutzen sie mit Lust. Nun geht es darum, an der inneren Isar ein Stück städtische Natur zurückzugeben. Wie Dornröschen hinter dem Rosenhag versteckt liegt dieses urbane Stück Isarathen - wurde es vergessen? Es gehört in den Rang der großartigen Münchner Stadträume wie die Ludwigstraße, die Briennerstraße, die Maximilianstraße und die Prinzregentenstraße. Aber es hat seinen Schwestern eines voraus: Den Fluss. Dieser Raum beherbergt Kunstwerke wie das Maximilianeum, den Friedensengel, die Maximiliansanlagen, das Müllersche Volksbad, das Deutsche Museum und die herrlichen Mietshäuser an der Widenmayerstraße. Und das Ganze wird zum Ensemble zusammengefügt durch den Isarkai. Längst haben die großen Nutzer den Wert des Ortes erkannt und machen ihre Geschäfte durch die Vermietung ihrer Räume. Der Bürger aber findet im zugewachsenen Promenadeweg auf der Westseite keinen Sonnenfleck, kein Café, keine Toilette. Das Auto darf hier immer noch ungebremst brausen. Längst sollte der Verkehrsfluss auf ein angemessenes Maß beschränkt sein. Der Platz an der inneren Isar gehört den Münchnerinnen und Münchnern.

Wolfgang Czisch

Die innerstädtische Isar wartet auf Revitalisierung als ein Stück Natur in der Stadt:

Warum kann München nicht, was Paris seit Jahren realisiert?

Gegensätze können durchaus produktiv sein, sagte die frühere Mitarbeiterin im Münchner Planungsreferat und jetzige Grünen-Stadträtin Sabine Nallinger zum ungeklärten Gegensatz der renaturierten Isar im Süden und außerhalb der Stadt sowie ihrer vergleichsweise ungepflegten innerstädtischen Ufer. Die Renaturierung habe bei jedermann Zustimmung gefunden. „Sie muss aber nicht durch die ganze Stadt durchgesetzt werden.“ Damit holte sie sich auf einer Podiumsdiskussion der Architektenkammer am 5. Oktober durchaus Beifall.

In Paris geht die Stadtverwaltung mit ihrem Fluss weit kreativer um als in München. In den Sommerferien ist die am Fluss entlang laufende Straße komplett gesperrt. Sand wird aufgeschüttet und ein kilometerlanger Strand angelegt. Nach der Sommerpause muss dieser allerdings regelmäßig wieder verschwinden. Warum ist diese sommerliche Sperre der Seine-Parallele in Paris ein so großer Erfolg, fragte Moderator Prof. Tomas Valena von der FH München.

Geht es nach Stadträtin Nallinger, dann würde München das auf seiner westlichen Isarparallele auch ausprobieren. Ein zeitweilige Sperre hätten die Bürger – siehe Altstadttringfest anlässlich des Stadtjubiläums – nicht nur hingenommen, sondern lebhaft begrüßt. Nur die übliche Lobby sei dagegen gewesen.

Bevor solche Einzelmaßnahmen greifen können, braucht München nach Überzeugung Nallingers und ihrer Mitdiskutantinnen, der TU-Professorin Regine Keller, allerdings ein fortzuschreibendes Innenstadtkonzept. Das durchzusetzen werde kein Spaziergang werden. Schon die Genehmigung des Münchner Mini-Strandes an der Corneliusbrücke hat bekanntlich unglaubliche Mühen zur Überwindung bürokratischer Hürden gekostet (wir berichteten).

Viele Stellen am Fluss gerade in der Innenstadt sind total zugewachsen. Auszulichten erscheint sinnvoll, selbst wenn man, wie Keller hinzufügte, nicht unbedingt zu Fuß überall hin kommen muss.

Besonders die Neuordnung der Museumsinsel gehört städtebaulich durchdacht

Die Durchwegung und damit die landschaftliche Gesamtanlage gehört jedoch auf den Prüfstand, nicht zuletzt im Bereich des Deutschen Museums. Bei der kommenden Sanierung der Museumsinsel dominiert nach Kellers Meinung bislang die Entwurfsarchitektur. Nötig sei aber mehr: eine städtebauliche Untersuchung. „Bisher“, so Keller, „gibt es keinen Entwurf, der die Aufwertung der Insel einbezieht.“ Zu konkreten Forderungen konnten sich Keller und Valena nicht durchringen. Was Stadtplaner und Stadtgestalter, Stadträte und städtische Referate, Bezirksausschüsse und Bewohner interessiert, ist aber, was konkret geschehen soll an den Münchner Ufern.

Die Flusslandschaft südlich des Flauchers (Marienklause, Tierpark, Waldwirtschaft Großhesselohe, Georgenstein, Pullach, Schäftlarn usw.), bietet so viel Prägung als Naturlandschaft, dass jeder sich daran erquicken kann. In der Innenstadt kann sich München ohne Schmerzen auf einen deutlich anderen Flusscharakter einstellen. Priorität sollten hier lebendige Raumqualitäten großstädtischer Signifikanz haben. Das schließt die Respektierung und Gestaltung vorhandener Baumgruppen nicht aus – im Gegenteil. Das vorhandene Grün kann auch in Zukunft das Bedürfnis vieler Anwohner befriedigen, in nächster Nähe der Wohnung mit Freude spazieren zu gehen – einschließlich einer Kaffeepause mit Sicht auf das Wasser. Deshalb bleibt die Frage: Wann wird die Stadt einen solchen Städtebaulichen Wettbewerb realisieren?

Gerhard Meighörner und GBr

Ausstellung „Münchner Maßstäbe“ setzt ihre Tournee in Graz erfolgreich fort:

Das Münchner Stadtbild: wechselseitiges Geben und Nehmen

Für die Steirische Landeshauptstadt Graz ist die Ausstellung des Münchner Forums von Dr. Dieter Klein von besonderer Bedeutung. Denn Georg Hauberrisser, einer der wichtigen Münchner Architekten (Neues Rathaus), war ein gebürtiger Grazer. Auch die St. Pauls-Kirche ist sein Werk. Münchens Oberbürgermeister Christian Ude schrieb dazu:

„Wie einflussreich die Münchner Baukultur nach wie vor ist, wurde im vergangenen Jahr erst wieder in Berlin eindrucksvoll unter Beweis gestellt, als man das dortige Telefonbuch (angeblich aus Versehen) mit der Abbildung des Neuen Münchner Rathauses zierte. Das vor genau 100 Jahren vollendete Münchner Rathaus wiederum ist deutlich beeinflusst von der architektonischen Formensprache der flandrischen Gotik und wird dem Historismus zugerechnet. Und was schließlich dessen Erbauer, den seinerzeit in München als „Gothik-Gigerl“ verschrienen Georg von Hauberrisser betrifft: Auch der wurde natürlich von vielen Seiten beeinflusst, etwa von seinem Wiener Lehrer und Verfechter der Neogotik, Friedrich von Schmidt. Geboren wurde Georg von Hauberrisser im Übrigen in Graz, ebendort also, wo nun die Wanderausstellung „Münchner Maßstäbe“ Station macht, die 2008 zum 850. Münchner Stadtgeburtstag entwickelt wurde.“

An zahllosen schlagenden Beispielen wird darin belegt, dass die Münchner Architektur des 19. Jahrhunderts weithin ausgestrahlt und Baumeister in ganz Europa inspiriert hat. Voraussetzung dafür war allerdings, dass München zuvor selbst fleißig aus der europäischen Architekturgeschichte geschöpft hat, aus der italienischen Renaissance ebenso wie der französischen Schlossbaukunst oder der klassischen Antike. Nur so konnte es zu dem wechselseitigen Geben und Nehmen kommen, das gerade auch an der Münchner Baukultur des 19. Jahrhunderts ablesbar ist. Für dessen umfassende und aufschlussreiche Darstellung danke ich den Organisatoren ganz herzlich und wünsche der Ausstellung „Münchner Maßstäbe“ große öffentliche Resonanz.“

Das Bundesverwaltungsgericht zu Privatisierungen gemeindlicher Einrichtungen:

Kernaufgaben einer Gemeinde zu privatisieren ist nicht erlaubt

Das Bundesverwaltungsgericht ist in einer für die Kommunen sehr bedeutsamen Grundsatzentscheidung zu dem Ergebnis gekommen, dass sich eine Gemeinde, um ihre Angelegenheiten wirksam wahrnehmen zu können, nicht ihrer gemeinwohlorientierten Handlungsspielräume entledigen darf.

Der vom Gericht entschiedene Fall betrifft einen traditionellen Weihnachtsmarkt, den die Gemeinde Jahrzehnte lang selbst veranstaltete und dessen Durchführung sie dann vollständig an einen Privaten übertrug. Das Bundesverwaltungsgericht stellte fest, dass keine Gemeinde ihre ‚freien Selbstverwaltungsangelegenheiten‘ einfach abgeben darf. Aus der grundgesetzlich garantierten kommunalen Selbstverwaltung folgert das Gericht, dass die Sicherung und Wahrung ihres Aufgabenbereichs der Gemeinde obliegt. Deshalb müsse sie sich Steuerungs- und Einwirkungsmöglichkeiten vorbehalten.

Die Gemeinden, heißt es in der Urteilsbegründung, sind infolge der Selbstverwaltungsgarantie nicht nur vor Eingriffen durch den Bund und die Länder in dem Kernbestand ihres Aufgabenbereichs geschützt. Aus Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG ergibt sich auch eine Bindung der Gemeinden zur Aufrechterhaltung dieses Bestandes und damit die grundsätzliche Pflicht der gemeindlichen Wahrung und Sicherung ihres eigenen Aufgabenbestandes, wenn dieser in den Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft wurzelt.

Gemeinwohlorientierte Handlungsspielräume stehen nicht zur Disposition

Es steht nicht im freien Ermessen einer Gemeinde, heißt es dort weiter, „freie Selbstverwaltungsangelegenheiten“ zu übernehmen oder sich auch jeder Zeit wieder dieser Aufgaben zu entledigen. Gehören Aufgaben zu den Angelegenheiten des örtlichen Wirkungskreises, so darf sich die Gemeinde im Interesse einer wirksamen Wahrnehmung dieses örtlichen Wirkungskreises, der ausschließlich der Gemeinde letztlich zum Wohle der Gemeindeangehörigen anvertraut ist, nicht ihrer gemeinwohlorientierten Handlungsspielräume begeben. Der Gemeinde ist es verwehrt, gewissermaßen den Inhalt der Selbstverwaltungsaufgaben selbst zu beschneiden oder an Dritte abzugeben.

Daraus ergibt sich, dass eine vollständige Übertragung von Aufgaben besonderer sozialer, kultureller und traditioneller Prägung wie ein Weihnachtsmarkt an Dritte nicht zulässig ist. In welcher Weise die Gemeinde ihren Einflussbereich auf die Wahrnehmung für derartige Angelegenheiten des örtlichen Wirkungskreises sich vorbehält, etwa durch eine funktionale oder formelle Privatisierung, ist dabei eine Frage ihres Ermessens.

Zulässig ist es, Aufgaben zu verpachten, so lange die Gemeinde sie weiter kontrolliert

Die Gemeinde kann aber durch die sogenannte „formelle Privatisierung“ Märkte, Messen, auch Weihnachtsmärkte, einer kommunalen Eigengesellschaft übertragen. Die Verantwortlichkeit der Gemeinde für die Angelegenheit des örtlichen Wirkungskreises bleibt damit erhalten. Zulässig ist auch eine „funktionelle Privatisierung“. Dabei kommt es zu einem Zusammenwirken von Privatrechtsträgern und der Gemeinde, etwa in Form von Betreiber- und Betriebsführungsmodellen. Die Gemeinde kann etwa einen privaten Unternehmer als Erfüllungsgehilfen mit der Durchführung in ihrem Namen betrauen. Damit bleibt die Gemeinde aber in rechtlicher Hinsicht der Veranstalter. Möglich ist ferner ein Konzessionsmodell, wonach eine öffentliche Einrichtung an private Unternehmer verpachtet werden kann. Rechtspflichten der Gemeinden gegenüber Besuchern, Besuchern und Dritten müssen bestehen bleiben, und die Gemeinde muss sich in diesem Fall jedenfalls Kontroll- und Einwirkungsrechte vorbehalten. GBr

Für klimaneutrale Spiele soll möglichst wenig neu gebaut und versiegelt werden:

Das Umweltkonzept für die Olympischen Winterspiele 2018

München bewirbt sich um die Olympischen Winterspiele 2018. Zwei Tage nach Einreichung der Unterlagen beim Olympischen Komitee stellen Stadt und Bewerbungsgesellschaft München 2018 ihr Umweltkonzept vor.

Für den Aufsichtsratschef des Bewerbungskomitees Dr. Michael Vesper ist der ökologische Aspekt der Olympiabewerbung von größter Bedeutung. Das Hauptziel sieht dieser in der Verwirklichung von klimaneutralen Spielen. Im Falle eines Zuschlags müssten nur sehr geringe Eingriffe vorgenommen werden, so der ehemalige Grünenpolitiker Vesper. Damit das Prinzip der ökologischen Nachhaltigkeit verwirklicht werden kann, soll so wenig wie möglich versiegelt bzw. neu gebaut werden. Dies ist durchaus möglich, denn Sportstätten aus der Zeit der Sommerspiele 1972 in München sind ebenso wie diverse Sportanlagen in den Alpen bereits vorhanden und müssten nur geringfügig ausgebaut werden.

Nicht alle Sportveranstaltungen werden in München ausgetragen, nach dem so genannten Zwei-Cluster-Modell, das sich bereits in Turin 2006 bewährt hatte, finden Wettkämpfe auch in Garmisch-Partenkirchen und in Schönau am Königsee statt.

Klimaschutz, Naturschutz und Nachhaltige Entwicklung: das sind die drei Kernaufgaben

Drei Handlungsthemen stehen bei der Bewerbung um die olympischen Spiele im Fokus: Der Klimaschutz und der Ausgleich von Emissionen, der Schutz natürlicher Lebensgrundlagen sowie eine nachhaltige Sport- und Regionalentwicklung. Für Martin Schmied von der Bewerbungsgesellschaft München stehen klimaneutrale Winterspiele im Vordergrund. Im Gegensatz zu anderen Bewerbern würde München entstandene Emissionen nicht nur kompensieren, sondern sie sogar senken. Olympioniken würden in so genannten „Plusenergiedörfern“ wohnen, die mit Hilfe von Photovoltaikanlagen mehr Energie produzieren als sie benötigen. Bedenklicher als die vor Ort produzierten Emissionen sind die durch An- und Abreise generierten. 98 Prozent des CO₂-Ausstoßes gehen bei einem Großereignis wie den Olympischen Spielen auf das Konto des motorisierten Verkehrs. Deshalb wollen die Organisatoren mindestens die Hälfte des Verkehrsstroms zwischen München und den ausgelagerten Sportstätten öffentlich abwickeln. Laut Boris Schwartz, Leiter des Bereichs Umwelt der Bewerbungsgesellschaft München, bestehen Planungen, die Zugstrecke nach Garmisch-Partenkirchen auszubauen, um einen 15-Minuten Takt für die Zeit während der Spiele und eine Verkürzung der Fahrtzeit von derzeit 90 auf 70 Minuten zu ermöglichen (wir berichteten in Ausgabe 5 - 2008). Alle für Olympia benötigten Fahrzeuge sollen im übrigen über einen Elektro- oder Hybridantrieb verfügen.

Im Garmischer Raum wird es im Tourismusbereich zu Investitionszuschüssen kommen, da viele Hotels, die in den 1960er und 70er errichtet wurden, nicht dem neuesten Standard entsprechen und renoviert werden müssen. Nach Prof. Roth von der Sporthochschule Köln ist dazu ein Umweltmanagementsystem nötig, das geplante Eingriffe regelt und den Flächenverbrauch auf das Nötigste reduziert. Die Organisatoren wollen außerdem die Natur radikal schützen, das heißt nicht nur Beeinträchtigungen vermeiden, sondern auch neue Biotope und Reservate entstehen lassen. Vor allem das Murnauer Moos hat große Potentiale für neue Biosphärenreservate. Alle Bürgermeister der Region unterstützen diesen Ausbau. Zunächst müssen Machbarkeitsstudien erstellt werden. Mit diesen Initiativen hätte Münchens Olympiabewerbung ein Alleinstellungsmerkmal und könnte für andere Großevents als Vorbild gelten. Der Sport, so die Stadt und ihre Bewerbungsgesellschaft, könne damit ein Initiator für neue Klimaschutzinitiativen sein.

Im Allgemeinen stößt die Olympiabewerbung Münchens auf Zustimmung. Beim IOC gilt es damit allerdings noch ebenso zu punkten wie bei manchen Umweltschützern, die an die positiven Auswirkungen auf die Ökologie nicht glauben und die Bewerbung als höchst bedenklich einschätzen.

Franco Patané

Baugemeinschaft Wohnen ohne Auto zieht nach zehn Jahren eine positive Bilanz:

Zehn Jahre Wohnen ohne Auto – wir können's nur empfehlen



Grundsteinlegung

August 1998: Neben einer Baugrube auf dem ehemaligen Flughafen Riem feiern dreißig Erwachsene und Kinder in einer Steinwüste, zwischen Baustellen und dem Rohbau der Schule, eine Grundsteinlegung. Man kannte sich schon lange. Nach dem Fotoshooting eroberten die Kinder die Kieshalden. Kiesel und verschiedene Bauabfälle würden in den nächsten Jahren kreativ genutztes Spielmaterial werden. Dieser Tag war eine wichtige Station auf dem Weg, der mit der utopischen Idee eines autofreien Wohnprojektes begonnen hatte.

Bauherr war eine Baugruppe, die erste in München. Der Weg bis zu diesem Tag war lang gewesen. Viele Jahre Aktionen gegen den die Stadt überrollenden motorisierten Verkehr lagen hinter den Aktiven aus verschiedenen Vereinen. Denn schon Anfang 1995 hatte Helmut Steyrer im großen Saal der Seidlvilla einen gut besuchten Vortrag über autofreies Wohnen gehalten. Dann kam die Dokumentation einer Fachtagung über das Projekt Bremen-Hollerland. Dort war im Rahmen einer größeren Wohnsiedlung ein geschlossenes Quartier für 200 autofreie Haushalte geplant. Sie enthielt eine neue konstruktive Idee, revolutionär und konkret zugleich: Nicht mehr „gegen den Autoverkehr“ sondern „für Auto-Freiheit“. Es gab viele autofreie Haushalte, nur hatten die gesetzgebenden Organe und die Planungsbürokratie sie noch nicht entdeckt.

Man musste sie also sichtbar machen. Wir druckten Faltschreiben, sammelten beim Umwelttag im Juni 1995 150 Adressen von Menschen, die autofrei wohnen wollten, und schrieben eine Presseerklärung. Der Stadtrat beschloss im Juli, dass in der zukünftigen Messestadt Riem 200 autofreie Wohnungen geplant werden sollten. Im November 1995 stellte das Planungsreferat diese projektierte „Stadt“ aus Messe, Gewerbegebiet und Wohnungen für 16.000 Menschen vor. Mit der Aussicht auf einen baldigen Baubeginn begannen die Vorbereitungen: In Kooperation mit der MVHS, dem Bayerischen Seminar für Politik und dem Architekten Thomas Hartmann, dem wir so viel zu verdanken haben, fanden regelmäßige Treffen und Seminare statt.

Mit dem zur Entscheidung notwendigen Know-how ausgerüstet, bildeten sich zwei Gruppen: Die „Genossenschaftler“ und die „Eigentümer“ begannen ihre Vorstellungen klarer herauszuarbeiten.



Baugruppe im Architekturbüro v Hofmann und Philipp

So fühlten wir uns gut gerüstet, als im April 1996 das Planungsreferat anrief, den „man wolle noch vor der Sommerpause mit dem Verkauf beginnen“. Die Stadt wollte frühzeitig die Bewohnerbedürfnisse kennen lernen. Leider ging das Jahr und noch eines vorüber und kein Verkauf startete. Die ersten autofreien Interessenten wanderten ab, verstreuten sich in konventionelle Bauprojekte, aber es blieben auch

Menschen, die ihr Ziel klar vor Augen hatten und an die Chance glaubten, vielleicht spät, aber doch absehbar, ihr autoloses Paradies zu bauen.

Bis 1998 benötigte die Stadt, um das Parkraumkonzept unter Dach und Fach zu bekommen und einen Betreiber für die gemeinsame Parkgarage zu finden – Voraussetzungen für den Start.

In der Baugruppe war in der Zwischenzeit sehr viel geschehen. Der Interessentenstamm festigte sich. In langwierigen Verhandlungen mit der Stadt war das optimale Grundstück gefunden worden. Gemeinsam mit den Architekten Claus Hofmann und Stephan Philipp wurden die Bedürfnisse der letztendlich 14 Haushalte geklärt und Baupläne erarbeitet, eine Bank gefunden, mit der Stadt eine familienfreundliche Mischung aus München-Modell und freifinanzierten Wohnungen vereinbart, ein komplizierter Vertrag über sofort und vielleicht später notwendige Stellplätze gemacht. Auf weniger als drei ließ sich die Stadt nicht ein, und jedes zusätzliche Auto sollte mit einer Nachkaufspflicht bis hin zum Verlust des Status „autofrei“ ab sechs Pkw geahndet werden.

Die Genossenschaftler schlossen sich der Wogeno an und planten streng barrierefrei, durften aber ihren ersten Entwurf nicht umsetzen, mussten einen zweiten Start machen. So kam es, dass die Baugruppenhäuser schon 1999, die Genossenschaftswohnungen aber erst 2000 bezogen werden konnten. Im Lauf der folgenden Jahre siedelten sich in der Öko-Ecke noch ein Passivhaus mit Kindertagesstätte an und ein weiteres Haus einer autofreien Baugruppe entstand.

Im Großen und Ganzen hat sich das Konzept autofrei zu wohnen bewährt

Das Baufeld der Autofreien ist eine ganz spezielle Ecke in der Messestadt geworden. Viele Führungen, bei denen sich die Geführten in der „weißen Stadt im Grünen“ allmählich zu Tode gelangweilt hatten, enden hier, wo die ersten Häuser noch den gestaltenden Vorgaben der Stadt entgangen waren, wo es bunt und lebendig zugeht, wo man sich seit Bauzeiten kennt, wo es zwischen den Gärten keine Mauern (das wohl gruseligste Gestaltungselement der Messestadt)



Einzug

gibt, wo Scharen von Kindern auf Radln herumflitzen, Apfelbäume rot und golden fruchten, der Reichtum der Flora wachsen darf, und der Froschkönig im Teich vor der Haustüre quakt.

14 Jahre nach dem ersten Flugblatt und zehn Jahre nach dem erste Einzug fragen wir: Der Vorlauf war lang, die Mühen und der Zeitaufwand groß. Hat es sich gelohnt? Ja, sagen alle Beteiligten einhellig: Hier wollen wir leben. Und leben sie noch autofrei? Im Großen und Ganzen ja. Die schwierige Arbeitsmarktsituation und dienstliche Notwendigkeiten haben einzelne gezwungen, sich einen Pkw zuzulegen, aber gern wurde dieser wieder abgeschafft, sobald es möglich war. Ansonsten reicht Car-Sharing.

Das Besondere, das die Bewohner zusammengeführt hat, war der feste Wille, ihren umweltfreundlichen Lebensstil verbindlich beizubehalten und dafür auch viel Vorarbeit in Kauf zu nehmen. Und noch heute sind sich alle einig, dass sie auch in weiteren zehn Jahren gern autofrei leben wollen. Ökologisch, wohnlich, erschwinglich, so würden gern mehr Menschen wohnen. Mehr solcher Paradiесе zu schaffen, ist unser Traum.



Herbst im autofreien Wohnviertel

Fotos: Preuß-Bayer

Derzeit reden alle über Peak Oil. Die verderblichen Auswirkungen von Biosprit sind in die Diskussion geraten. Für eine neue Generation ist das Auto nicht mehr Lebensziel und -sinn. Es ist Zeit, dass die Planung diese Chance einer umweltverträglicheren Mobilität ergreift. Es darf nicht sein, dass alle Bauherren Tiefgaragen bauen müssen, die in einer autofreieren Zukunft nicht mal als Kartoffelkeller taugen.

Für das MIV-Verkehrsmittel der Vergangenheit ist schon zu viel Geld, Beton und Stahl im Untergrund versenkt worden. In der 1998 gebauten Gemeinschaftsgarage in der Messestadt 1. BA wurden für jede Wohnung 11.000 € kassiert und ein Stellplatz gebaut. Heute 2009 stehen 42 % der Plätze leer. Aktuelle Preise in München betragen selbst für Anwohnergaragen gut und gern bis 30.000 € (So hohe Kosten bezuschusst die Stadt !!) Wir erwarten, dass sie all ihren Umwelt- und Klimaschutz-Bemühungen auch in der Bauplanung Realisierung ermöglicht.

Gunhild Preuß-Bayer

Ein Stück Fußgängerzone in der Sendlinger Straße ist nun endlich beschlossen:

Eine simple Ausweitung wird der Sendlinger Straße nicht gerecht

Im Planungsausschuss vom 14. Oktober 2009 war die Sache den Stadträten kein Anlass für längere Debatten; sie winkten die Fußgängerzone im nördlichen Drittel der Sendlinger Straße vor dem ehemaligen Haus des Süddeutschen Verlages kommentarlos und ohne Gegenstimme durch. Das Baureferat ist demnach beauftragt, zwischen Färbergraben und Hackenstrasse und in der Dultstrasse ein Fußgängerareal aufzupflastern.

War eine Diskussion für eine simple Ausweitung der bestehenden Fußgängerzone auch nicht von Nöten? Man könnte ganz im Gegenteil von einer verpassten Gelegenheit sprechen. Ist doch die Monokultur der Münchner Fußgängerzone keineswegs so über alle Zweifel erhaben, dass in ihrer Anstückelung gleich ein Beweis für gelungene Stadtbaukunst vermutet werden müsste. Es entsteht, vielleicht zu Unrecht, der Eindruck, beim Projekt „Hofstatt“ und dem Fußgängerbereich handle es sich nicht nur um eine zeitliche Parallele – beides soll in etwa zwei Jahren fertig sein – sondern um einen ursächlichen Zusammenhang. Schließlich führen Fußgängerzonen bei den anliegenden Geschäften für gewöhnlich zu besonders hohen Umsätzen.

Jedenfalls: Man hätte sich auch ein höheres Ziel setzen und meinen können, hier gehe es darum, den Münchnerinnen und Münchnern ein schönes Stück Altstadt zurückzugeben, indem man die Autos, und zwar wohlgerne die fahrenden wie die parkenden, aus der für diesen Verkehr viel zu engen Sendlinger Straße heraus komplimentiert. Jetzt müssen sich die Freunde interessanter urbaner Verkehrs- und Begegnungsformen weiter gedulden. Es ist zu hoffen, dass die beschlossene biedere Fußgängerzone, nach dem Prinzip „mehr vom Selben“ einmal fertig gestellt, dazu führt, dass bei Planern und Stadträten der Mut wächst, auch die südliche Sendlinger Straße aus ihrem Aschenputtel-Dasein zu erlösen. Immerhin steht dort ein Juwel des Münchner Rokoko, die nach ihren Erbauern sogenannte Asamkirche. Sie steht nicht nur bei Betern, sondern auch bei Architektexperten, Touristen und Flaneuren sehr hoch im Kurs.

Florian Sattler

Leserbrief

Mit einer großen Fülle kamen die Standpunkte August auf den sommerlichen Tisch... Das „Museumsquartier Maxvorstadt“ und seine Einbindung in die urbane „Kulturlandschaft“ ist ein Dauerbrenner. Ich denke, dass die Stadt München und der Freistaat Bayern einen internationalen Wettbewerb ausloben müssen. Unabhängig davon, sind vom Rathaus die seit Jahrzehnten überfälligen „Hausaufgaben“ zu erledigen. Dazu gehören z.B. auch die „kleinen Dinge“, dass bei Erneuerungen die Lichtzeitanlagen im Bereich Theresienstraße/ Türkenstraße/ Barer Straße/ Gabelsbergerstraße bereits so geplant werden, dass sie bei Aufhebung der Einbahn-Regelungen in der Theresien- und Gabelsbergerstraße ohne großen Aufwand genutzt werden können.

Nun zum Leserbrief von Gerhard Meighörner: Er spricht darin auch das ehemalige Heizkraftwerk Theresienstraße an. Ein wichtiges Thema mit hohem Stellenwert. Vor Jahren machten sich Studenten der Fakultät Architektur der Hochschule München dazu Gedanken. Die Stadtwerke scheuten damals die Öffentlichkeit und untersagten die Publikation der Ergebnisse. Man sieht: ein heißes Eisen. Die Diskussion über das Heizkraftwerk Müllerstraße ist ein Lehrbeispiel für die optimale Immobilienverwertung bei der 100-prozentigen Stadttochter.

Eine kleine Korrektur zum Meighörner-Brief: Mit den von ihm als „Maximiliansanlagen“ titulierten Grünanlagen meint Meighörner sicher die Grünanlage auf dem Maximilansplatz und die sogenannten Eschenanlagen zwischen Ottostraße und Maximilansplatz. Die wirklichen „Maximiliansanlagen“ liegen nördlich und südlich des Maximilianeums, benannt nach ihrem Schöpfer König Max II., wobei die Entwurfsidee unmittelbar auf Peter Joseph Lenné und seinen Schmuck- und Grenzzügeplan für München aus dem Jahre 1854 zurückgeht. Vielleicht sollte sich das Münchner Forum in seinen Standpunkten auch einmal schwerpunktmäßig dem historischen Grün Münchens zuwenden. Das wäre höchst verdienstvoll

Klaus Bäumler.

Termine

die vermessung des urbanen #2

Kunst – Theater – Spiel – Protest (im November immer montags ab 19.00 Uhr)

Im Iran schwärmten direkt nach den Wahlen hunderttausende Menschen auf die Straßen Teherans und anderer Großstädte. Ihr Ziel: Protest! Etwa zeitgleich formieren sich in den USA ebenfalls unzählige Menschen zu „flash mobs“ im öffentlichen Raum New Yorks. Ihr Ziel: Spaß! In der virtuellen Welt formieren sich Schwärme, die sich im öffentlichen Raum zu mächtigen Gebilden erheben. Neue Kommunikationstechnologien und soziale Netzwerke in den weiten des Netzes erschaffen neue Formen der Kooperation und ermöglichen ein neues öffentliches Leben in Zeiten der fragmentierten und beschleunigten Stadt und Gesellschaft. Eine vierteilige Vortrags- und Debattenreihe der urbanauten (die erste fand bereits am 2.11.statt) lädt in diesem Sinne vier prominente Theoretiker und Praktiker der neuen sozialen „Revolution“ zur Debatte über öffentliche Räume, virtuelle Welten und schwärmende Intelligenzen. Im Anschluss folgt eine Debatte mit den urbanauten und prominenten Münchner Akteuren. Die montägliche Reihe ist Teil der andauernden Debatte zum Projekt der urbanauten im Rahmen des Theaterfestivals Spielart. Die weiteren Termine:

16. November: **Rimini Protokoll** >>> Schwere Reiter, Dachauer Str. 144

23. November: **#iranelection** >>> Ampere/ Muffatwerk, Zellstr. 4

30. November: **Blast Theory** >>> Blackbox/ Gasteig, Rosenheimer Str. 5

mehr unter: www.die-urbanauten.de