

FOTOS: © BARBARA SPECHT

Liebe Leserin, lieber Leser,
unser Schwerpunktthema dieser Standpunkte-Ausgabe plädiert für einen bewussteren Umgang mit dem Zu-Fuß-gehen in der Stadt. Die Fortbewegung zu Fuß ist allen, die darin nicht eingeschränkt sind, so selbstverständlich, dass man gar nicht richtig darüber nachdenkt, dass es eine der vielfältigsten und effektivsten Mobilitätsformen ist. Für den Stadtverkehr allemal: beim Modal Split der Verkehrsarten (IV zu ÖV) wird das Zu-Fuß-gehen meist nicht erwähnt. Dabei haben wir vielfältige Begriffe dafür: Gehen, Laufen, Flanieren, Schlendern, Passieren, Promenieren, Spazierengehen, Wandern – unterschiedliche Formen einer Fortbewegung, die energie- und zeiteffizient, raumsparend, weitgehend emissionsfrei und zudem gesund ist.

Auch unsere Stadt München, die sich zwar gerne als Radlhauptstadt sähe, behandelt den Fußgängerverkehr eher stiefmütterlich. Zwar hat sich in den letzten Jahren einiges verbessert; nicht überall mehr werden die Fußgänger zur Querung breiterer Straßen zum Abtauchen in Unterführungen genötigt. Aber selbst in der Altstadt leisten wir uns abseits der Fußgängerzonen den Anachronismus, dass in den Straßen, die Jahrhunderte vor dem Aufkommen des Automobils angelegt wurden, sich die Fußgänger an den Häuserfronten vorbeidrücken müssen, weil Fahrspur und ein bis zwei Reihen parkender Autos ihren Platz beanspruchen. Wie lange wollen wir uns das noch leisten? Zumal die GroKo, auf Trab gebracht durch das auch vom Münchner Forum mitgetragene Bürgerbegehren für das Luftreinhaltegebot, dessen zentrale Forderung übernommen hat, dass „mindestens 80 Prozent des Verkehrs auf Münchner Stadtgebiet bis zum Jahre 2025 durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden sollen“. Na dann: dafür wird in den nächsten acht Jahren etliches zu tun sein.

Wir hoffen, wie immer, auf kritische Resonanz unserer Leserinnen und Leser.

DETLEV STRÄTER

1. VORSITZENDER DES PROGRAMMAUSSCHUSSES DES MÜNCHNER FORUMS

Themenschwerpunkt: München zu Fuß

Zu Fuß durch München? Ein Plädoyer für angemessene Fußwege durch und in München	2
Spazieren als Methode	5
Zu Fuß durch die Stadt: Für „smarte“ Wege zwischen Odeonsplatz und Kunstareal	7
Bereits vor zwei Jahrhunderten: Erhaltung der Arkaden und Schutz der Fußgänger in München	10
Fußgängerfreundlich – Anmerkungen eines Behinderten	12
Fußgängerfreundliches „Kunstareal“ – auf einem guten Weg?	14
Buchtip: „Lob des Gehens“	17
Nahmobilität als Schlüssel zum Erfolg	18
Buch- und Filmtipp – Jan Gehl	19
<hr/>	
Leserbrief	22
Autofreies Wohnen in München – ein Beitrag für bezahlbares Wohnen	23
Bürgerbegehren erfolgreich: Stadt übernimmt Forderungen für saubere Luft	26
<hr/>	
Radio Lora	17
Arbeitskreise im Februar	22
Verkehrsversuch Sendlinger Straße Informationsveranstaltung am 23. Februar 2017	25
<hr/>	
Impressum	21

Zu Fuß durch München? Ein Plädoyer für angemessene Fußwege durch und in München

Auf der relativ kleinen Stadtfläche Münchens von 311 Quadratkilometern leben gegenwärtig 1,5 Millionen Menschen. Von Ost nach West sind es in der längsten Ausdehnung nur 27 km und von Nord nach Süd lediglich 21 km. Diese Distanzen sind leicht in wenigen Stunden zu durchschreiten. Die Stadt auf der Schotterebene fällt von den Alpen her stets sanft nach Norden ab und bietet bei dem häufigen Föhn nach Süden hin spektakuläre Ausblicke auf das Alpenpanorama. Auf dieser natürlichen Platte bietet die Isar mit ihren Einschnitten, Hangkanten, und Leitenwäldern grandiose Ausblicke auf die wiedererstandene Altstadt und lohnende, abwechslungsreiche, natürliche und geschichtsträchtige Wege. Entlang der renaturierten Isar, die sich 13,7 Kilometer durch die Stadt zieht, liegt ein Band von abwechslungsreichen Kultur-Gärten, das mit dem weltberühmten Englischen Garten nach Norden ausklingt. Grünzüge wie Nymphenburg und Schleißheim, die Würm und der Hachinger Bach komplettieren die positiven Voraussetzungen der Stadt für Fußgänger.



FOTO: © WOLFGANG CZISCH

Geplanter aber gesperrter Fußweg am Arnulfpark

Von West nach Ost ist es das markante Bahngelände, das die Stadt strukturiert. Von Pasing über die Fußgängerzone durch die Altstadt bis hinauf zum Gasteig schafft das Erlebnisdichte. Mit seiner radialen, auf das Zentrum hin orientierten Straßen-Erschließung könnte es unbeschwerlich und erfreulich sein, München vom Zentrum bis zur Peripherie zu ergehen. Auch die umfangreichen Tempo-30-Zonen in den innerstädtischen Wohngebieten bieten gute Voraussetzungen zum Durchschreiten für Fußgänger. Macht man jedoch den Versuch, zu Fuß zu gehen, stößt man auf viele Hindernisse, Umwege, Ab-Sperrungen und Unterbrechungen, auf die man nicht gefasst ist. München auf diese Weise zu durchwandern, entspricht nicht der erwarteten Qualität.

Nun ist der Mensch ja nicht nur Spaziergänger, sondern auch Berufstätiger, Vater, Mutter oder Großmutter, Großvater, Kinderbetreuer, Einkäufer, Pausierender. Die Erwartungen dieser Fußgänger sind unterschiedlich und vielfältig. Für die Naherschließung ist die Wegesituation ebenfalls sehr wichtig.

Fußgänger brauchen eine Lobby

In den regelmäßig sich ereignenden anschwellenden Wachstumsphasen, den Phasensprüngen der Stadt München, endete die Auseinandersetzung zwischen den Forderungen von Eigentümern nach Abschluss ihrer Besitzungen zu Wohnen, Handel, Gewerbe oder Industrie immer wieder zu Ungunsten der Fußgänger und ihrer Bedürfnisse. Gerade bei Stadterweiterungen geraten Fußgänger öfter in Vergessenheit. Die Blöcke werden den Investorenwünschen gemäß immer größer. Beschwerliche Umwege und Wirtschaftsverkehrshemmnisse sind die Folge.

Als 1887 wieder ein großer Schritt zur Stadtentwicklung mit einem Wettbewerb beschritten wurde, war eine der Aufgabenstellungen – neben der Baurechtsschaffung für eine Stadterweiterung – die Forderung nach Schaffung von kurzen Wegen in der Stadt. Große Siedlungs-Blöcke sollten fußgängergerichtet geteilt, Durchbrüche geschaffen und attraktive Wege für die Fußgänger angelegt werden. Dabei war Grundvoraussetzung, die Attraktivität der Stadt sichtbar zu machen und durch Sichtbeziehungen vor das Auge des Fußgängers zu holen. Erlebnisdichte ist entscheidend für einen guten Weg. Ein bekanntes und spektakuläres Fallbeispiel ist die Durchwegung des Alten Südlichen Friedhofs. Die endlos lange Mauer erzwang riesige Umwege, die bei der wachsenden Stadt den Fußgängern mehr und mehr zu schaffen machten. Ergebnis: Die Mauer wurde durchbrochen, und mit dieser enormen Verkürzung des Weges vom Glockenbach zur Lindwurmstraße wurde auch das Erlebnis eines prächtigen Friedhofs für den durchschreitenden Fußgänger ermöglicht. Heute ist – auch angesichts weiterer Verdichtung – wieder eine Revision überfällig. Viele Wege zum Öff-

fentlichen Verkehr oder zur Arbeit, zum Einkaufen oder zur Erholung und Erbauung sind abgeschnitten, Gesamtzusammenhänge verbaut oder gleich gar nicht mitgedacht. Wege werden einfach geschlossen, weil dem Fußgänger Umwege zugemutet werden durch Privatarrondierungen oder „Gated Communities“ von Wohn-Grundstücken. Offenbar hat sich die Haltung gegen das Zu-Fuß-Gehen verdichtet. Weder die Stadtverwaltung hat Fußwegzusammenhänge als notwendiges Erschließungsinstrument im Auge, noch erwartet der Fußgänger inzwischen, in München beachtet zu werden. Es ist die Nachrangigkeit des Fußverkehrs, die den Fußgänger vergrämt. Resignation und womöglich der Umstieg auf das Auto oder den Öffentlichen Verkehr sind die Folge; in jedem Fall hat es die stete Verkürzung der zurückgelegten Fußwege in der Stadt zur Folge.

Hauptbahnhof – Laim – Pasing: eine große Enttäuschung für Fußgänger

Das Verhältnis der Stadtverantwortlichen zum Fußverkehr wird deutlich bei der Achse Hauptbahnhof-Laim-Pasing, die in den letzten Jahren verdichtet wurde. Als Verdichtungs-Dividende für den Bürger war beantragt und angekündigt worden, die trennende Bahn mit Querungen über die Bahntrasse vielfältig zu überwinden. Nun ist diese große Stadt-Entwicklung nach der Auffassung des Rangierbahnhofs Laim bald zu Ende gebaut – und keine einzige Querung wurde geschaffen. Laim und Pasing sind weiterhin für Fußgänger von der großartigen Parkanlage Nymphenburg getrennt, die Schwanthaler Höhe von Neuhausen. Die Möglichkeit, entlang der Bahn Fußwege anzulegen, die auch für den Radfahrer geeignet sind, wurde mehr schlecht als recht bis knapp vor der Donnersberger Brücke im Norden der Bahn verwirklicht, ab der Donnersberger Brücke ist der Weg bis zur Hackerbrücke zwar angelegt, aber bis heute gesperrt (Bild Seite 2). Dort wird es dann mehr als abenteuerlich: Der Busbahnhof ist nicht fußläufig an den Hauptbahnhof angeschlossen, eine Querung für die Fußgänger im Hauptbahnhof wird trotz vorhandener Unterführung für Fußgänger nicht freigegeben. Im Süden der Bahn gibt es für Fußgänger nur kurze hergestellte Fußwege. Jüngst wurde sogar der Ausgang zur Donnersberger Bücke und damit zur S-Bahn im Zuge der Baustelle abgerissen.



Sperrung der Theresienwiese

Theresienwiese: ein Drittel des Jahres für Fußgänger gesperrt

Die Theresienwiese ist mit ihren 42 ha eine bedeutende Freifläche der Naherholung, sie wurde stadtkünstlerisch gefasst und bildet mit der Bavaria ein bayerisches Nationalsymbol. Seit 1811 findet dort im Herbst das berühmte Oktoberfest statt, dessen Auf- und Abbau damals keine Einschränkung für den Fußgänger verursachte, eine Durchquerung der Fläche war ohne weiteres möglich. Unfälle durch die Baustelle und dessen Verkehr haben sich nicht ereignet. Seit einigen Jahren wird die Theresienwiese für vier (!) Monate wie eine riesige Baustelle 42 ha groß eingezäunt. Sie wirkt für den Fußgänger wie ein quer zum Stadtgrundriss liegender Riegel zwischen Ludwigsvorstadt und Schwanthaler Höhe, Sendling und Maxvorstadt. Die Versicherung verlangte, wie zu hören war, eine höhere Police, um die Einzäunung zu vermeiden. Die höhere Police wollte die Stadt aber nicht akzeptieren – auf Kosten der Fußgänger und Radfahrer. Wenn man diese Verkehrsarten nach dieser kleinlichen Entscheidung trotzdem hätte berück-

sichtigen wollen, wäre es bei ernsthafter Berücksichtigung der Fußgänger selbstverständlich gewesen, dass der Auf- und Abbau der Buden, Fahrgeschäfte und Festzelte neu organisiert hätte werden müssen, so dass jederzeit ein Durchschreiten der Theresienwiese auf definierten Wegen möglich gewesen wäre. Wie man hört, will man die Auf- und Abbaufirmen nicht zwingen, einzelne Baufelder zu bearbeiten, und eine Verkürzung der Auf- und Abbaueiten will man ihnen auch nicht zumuten, wieder auf Kosten der Fußgänger.

Die Stadt ist offensichtlich der Ansicht, Fußgängern und Radfahrern diese Umwege zumuten zu können; sie sind die Verlierer der Policen-Erhöhung: das zum Stellenwert des Fußgängers in der Stadt. Auch der kürzeste Weg zur U-Bahnstation Theresienwiese von der Schwanthaler Höhe ist versperrt. Die mittleren Distanzen sollen offenbar mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt werden. Zu Fuß gehen wird auf diese Weise unattraktiv gemacht.

Siedlungsbau ohne fußläufigen Zusammenhang

Mit großem Aufwand wurden in den letzten Jahrzehnten drei neue Stadtviertel im Münchner Norden geplant und errichtet: in der Berliner Straße (Schwabing Ost), Neufreimann und nördlich der Domagkstraße, südlich des Frankfurter Rings. In allen drei Wettbewerben wurde eine attraktive Fußverbindung der sich nach Norden entwickelnden Quartiere „vergessen“. Auch die Stadtplanung hat Fußwegverbindungen zwischen den Quartieren nicht auf dem Schirm.

Doch wenigstens in den Einkaufsstraßen und Fußgängerzonen sollte man erwarten, dass der Fußgänger König ist. Hier wird zwar viel Geld verdient, doch der Vergleich mit der Pflege der Fußwege, die durch die öffentliche Hand geschieht (und bezahlt wird), ist der Straßenzustand in den „Fußgängerzonen“ oft miserabel. Der Bodenbelag ist schadhaft,



FOTO: © WOLFGANG CZISCH

Kein schöner Anblick im Herzen der Stadt: der Bodenbelag am Marienhof



FOTO: © WOLFGANG CZISCH

Öffentliche Vermessung der Arkaden der Alten Akademie durch das Münchner Forum am 9. Dezember 2016.

und Schadstellen im Bodenbelag werden nur nach langer Wartezeit notdürftig mit Teer verschmiert. Jüngst sind ein paar Bänke und Papierkörbe hinzugekommen, aber alle nur notdürftig, Toiletten fehlen ganz, Wasserspender sucht man vergebens, ein Glück, dass die Straßenzüge wenigstens noch teilweise ihre architektonische Originalität behalten konnten. Doch schon *ein* Großinvestor bringt die Stadtverantwortlichen in Versuchung, dem Fußgänger beispielsweise die Arkaden an der Alten Akademie in der Neuhauser Straße zu entziehen. (http://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2016/12/Standpunkte_12_2016_01_2017korr.pdf#page=25)

Beachtung der Fußgänger bringt der Stadt vielfältigen Gewinn

Die Erhöhung der Sicherheit für die gefährdetste Verkehrsart, den ungeschützten Fußgänger, ist eine unerlässliche Aufgabe. Aber auch die Entlastung des öffentlichen Verkehrs ist nicht zu unterschätzen. Die Anstrengungen der Bundeshauptstadt Berlin im Fußverkehr seit 2011 sind dem öffentlichen Verkehr zugute gekommen. Last but not least ist es auch der Beifall der Bürger für erkennbare Beachtung durch die Stadtverantwortlichen. Auch viele Berufstätige könnten täglich etwas für ihre Gesundheit und ihr Stadtvergnügen tun, statt im Fitnessstudio dafür bezahlen zu müssen.

Das größte Geschenk aber, das sich die Stadt machen kann, ist die Wiederentdeckung des urbanen öffentlichen Raumes: *der öffentliche Straßenraum.*

WOLFGANG CZISCH

Wolfgang Czisch, Politologe M.A., war von 1973 bis 1996 Mitglied im Münchner Stadtrat, von 1984 bis 1996 Korreferent des Referats für Stadtplanung und Bauordnung in München und von 1999 bis 2012 Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums. Er leitet die Arbeitskreise „Stadt: Gestalt und Lebensraum“ und „Isar“ des Münchner Forums.

Spazieren als Methode

Die Spaziergangswissenschaft nutzt das Gehen als eine Methode, sowohl um zu Wissen zu gelangen, als auch um Fragestellungen und Positionen entlang einer Abfolge markanter Orte gemeinsam mit anderen zu erörtern. Dabei geht es auch um solche Verhältnisse oder Phänomene, die im Alltag keine Beachtung mehr finden, die unter einer „Staubschicht der Selbstverständlichkeiten“ aus den Blicken entschwunden sind. Die unmittelbare und auch sinnliche Wahrnehmung der Welt aus der Perspektive der Fußgänger heraus steht dabei oftmals im Zentrum.

Sichtbar machen

„Unser Unterricht möchte sichtbar machen, was an sich sichtbar ist, vom Städter aber offenbar nicht mehr wahrgenommen wird.“ Mit diesen knappen Worten umriss der Soziologe Lucius Burckhardt (1925-2003) ein Ziel der von ihm kreierten Spaziergangswissenschaft. Angesiedelt im Fachbereich Architektur, Stadt- und Landschaftsplanung der Gesamthochschule/Universität Kassel sensibilisierte er die Studierenden für jene Strukturen und gesellschaftlichen Verhältnisse, die zwar hinter den Oberflächen verborgen liegen, die jedoch für das Aussehen und die Struktur unserer Städte mit von grundlegender Bedeutung sind. „Wer plant die Planung“ oder „Design ist unsichtbar“ lauten denn auch zwei weitere seiner markanten Überschriften. Burckhardt's Schriften und Aufsätze zeigen, wie jede Planung und jede Gestaltung immer verankert ist in einem Beziehungsgefüge, etwa aus Gesellschaft, Politik und Wirtschaft, und dass hierbei oftmals die wesentlichen Rahmenentscheidungen bereits „im Stillen“ gefallen sind – bevor die Planer und Designer mit ihrer Arbeit beginnen und bevor die öffentlichen Diskussionen im politischen Raum einsetzen. Burckhardt illustrierte dies beispielsweise mit der Frage nach dem besten Design für eine Straßenbahn: Das wäre eben jene Tram, die auch nachts und ebenso am Wochenende fährt. Auch dies sind Gestaltungs-Entscheidungen, deren Ergebnisse jedoch nicht objekthaft sichtbar werden und bereits schon deswegen ungleich weniger zum Inhalt von öffentlichen Auseinandersetzungen werden – unsichtbares Design eben. In dem Maße aber, wie es den Bürgern gelingt,

solche „stille Entscheidungen“ in den öffentlichen, politischen Raum zu ziehen, umso mehr Einfluss können sie auf solcherlei Stellschrauben gewinnen.

In Bewegung

Regelmäßig verließen die Seminare von Burckhardt die Universitätsräume, führten diese hinaus in die Stadt, in die Landschaft, ins Offene. Das nicht ohne Grund: Jede Architektur, jede Stadt und jede Landschaft basiert stets auf einer räumlichen, dreidimensionalen Ausdehnung, die zudem „durchtränkt“ ist mit einer Vielzahl von jeweils besonderen Eigenschaften und speziellen Eigenheiten. Räume jedoch lassen sich nicht allein vom Schreibtisch oder aus der Bibliothek heraus begreifen. Letztlich erst durch die eigene Anwesenheit am Ort und mittels eigenem Bewegen durch den Raum hindurch wird dieser erst verständlich und mit seiner Fülle von Eigenschaften und Nebensächlichem erfahrbar. Und für diese „begreifende Bewegung“ durch den Raum ist und bleibt das Gehen nach wie vor die erste Wahl. Hier kann man noch immer Johann Gottfried Seume unumwunden zustimmen, auch wenn seine



Autofahrerspaziergang in Kassel

FOTO: © BERTRAM WEISSHAAR

FOTO: © BERTRAM WEISSHAAR



Gehwegparken in Leipzig

Wie die Lagerkämpfe aufbrechen? Ein Beispiel aus Leipzig: Die Stadtverwaltung wird aktiv, um das ordnungswidrige „Gehwegparken“ zu unterbinden. Prompt organisieren sich Bürger in einer Initiative „Pro Parken“ und berufen sich lautstark auf ein „Gewohnheits-Recht“ (welches sich in der Verkehrsordnung gleichwohl nirgendwo findet). Die Gefährdung, die das Befahren des Gehweges für Kinder und Fußgänger bedeutet, wird von ihnen absichtsvoll ignoriert.

Feststellung aus einer ganz anderen Zeit stammt: „Wer geht, sieht anthropologisch und kosmisch mehr als wer fährt. [...] Wo alles zu viel fährt, geht alles sehr schlecht: man sehe sich nur um! So wie man im Wagen sitzt, hat man sich sogleich einige Grade von der ursprünglichen Humanität entfernt.“ (Mein Sommer, 1805) Wenig überraschend bildet der motorisierte Individualverkehr eine der Haupttreibflächen der Spaziergangswissenschaft: „Der eindrucklichste Spaziergang war der, den wir in Kassel mit den Autowindschutzscheiben die Frankfurter Straße entlang gemacht haben. Der wurde als ‚Versammlung in Bewegung‘ bei der Polizei angemeldet. Wir haben versucht, die Autoperspektive dadurch wiederzugeben, dass die Studenten große Autowindschutzscheiben getragen haben.“ (Burckhardt 2005, S. 6)

Die „Autofahrerperspektive“ beschreibt aber noch weit mehr als den durch die Windschutzscheibe eingengten Blickwinkel und lässt sich im Prinzip auch übertragen auf andere Verkehrsarten: Die Art der gewählten Fortbewegung, das von einem selbst überwiegend genutzte Verkehrsmittel bedingt das eigene Bild der Stadt und die eigene Sichtweise auf die Verkehrsprobleme. Ob ich also vielleicht täglich das Fahrrad benutze oder die öffentlichen Verkehrsmittel, ob ich täglich mit dem Auto oder überwiegend zu Fuß in der Stadt unterwegs bin – abhängig hiervon bewege ich mich jeweils in einer anderen „Realität“ ein und derselben Stadt. Eine grundlegende Aufgabe besteht zunächst also darin, die Bürger dafür zu gewinnen, auch die Perspektive und die Wege der jeweils anderen Verkehrsteilnehmergruppen kennenzulernen. Dies fördert Verständnis und Akzeptanz für notwendige Kompromisslösungen. Die heutige Praxis, die Leserbriefe in Regionalzeitungen oder auch

die Kommentare in den sozialen Netzwerken lassen dies Verstehen-Versuchen jedoch vermissen, was auch Burckhardt schon beschäftigte: „Hinschauen - das tun wir oft schon gar nicht mehr. Stadtplanung, Verkehrsplanung, Soziologie – sind es nicht Schreibwissenschaften? Die Spaziergangswissenschaft sucht den Ort und das Lebendige auf, versucht sich darin, das Betrachten wiederzuentdecken. Betrachten heißt, neue Blickwinkel erschließen, Sehweisen ausprobieren, ungewohntes wahrnehmen, störende Elemente aufdecken, Fehler machen und bei sich selbst bemerken.“

Was aber bliebe zu erwarten von Planern, Designern und Politikern, die diejenigen Plätze und Räume nicht selbst aufsuchten, bevor sie zu diesen ihre Entscheidungen treffen? Davor, dass die gefährlichsten Weltanschauungen von jenen stammen, die die Welt nie selbst angeschaut haben, warnte schon Alexander von Humboldt.

BERTRAM WEISSHAAR

Bertram Weisshaar, freiberuflich tätig als Spaziergangsforscher und Fotograf; seit 2001 mit Atelier Latent in Leipzig ansässig, tätig im gesamten Bundesgebiet. In München: AudioGuide „Zukunft Gegenwart – Labor München“ zum Kreativ-Quartier Dachauer Straße; kostenloser Download auf talk-walks.de

Websites:

atelier-laten.de ↗

talk-walks.de ↗

denkweg.net ↗

Zu Fuß durch die Stadt: Für „smarte“ Wege zwischen Odeonsplatz und Kunstareal

München ist eine „smarte“ Stadt, auch für Fußgänger. Die Altstadt ist lebendig, schick und elegant. Zu Fuß durch die Straßen und Gassen der Altstadt zu gehen, ist höchst attraktiv. Man trifft auf Menschen und Orte, bekommt einen klaren Kopf, manchmal auch neue Ideen. Viele Münchner sind heute bereit, das Auto stehen zu lassen und 15 bis 20 Minuten zu Fuß zu gehen, Touristen durchaus auch 30 Minuten und mehr. Dies ist nicht neu. Stadt- und Verkehrsplaner haben den Fußgänger längst entdeckt und „eingeplant“. Doch der will sich nicht „verplanen“ lassen. Er fühlt sich frank und frei, quert die Straßen und Plätze spontan, gerade wie es ihm in den Sinn kommt: über Hauptstraßen, Grünanlagen, Passagen und Höfe. So bleibt den Planern vor allem eins: die Stadt „durchgängiger“ zu machen, wo immer dies möglich ist. Neubauten und Straßensanierungen bieten dazu gute Gelegenheiten. Das gilt derzeit besonders für den Weg vom Odeonsplatz zum Kunstareal.

Im Juni 2016 hat die Siemens AG ihre neue Konzernzentrale am Wittelbacherplatz eröffnet. Quer durch den neuen Standort wurde eine Abfolge von Höfen und Passagen geschaffen, offen für jedermann von morgens bis spät in den Abend. Dies ist nun der kürzeste und attraktivste Weg vom Odeonsplatz in Richtung Kunstareal. Links vom historischen Palais Ludwig Ferdinand findet man den Zugang zur Passage. Architekten erläutern an dieser Stelle in der Regel die technischen Details der schräg aufsteigenden Fassaden. Für die Passanten sind die anschließenden Innenhöfe interessanter. In den Erdgeschossen schaut man in Restaurants, kleine Läden und Ausstellungen. An ausgesuchten Stellen laden hochstämmige Bäume und originelle Sitzgruppen zu einem kurzen Aufenthalt. Bodenleuchten erhöhen am Abend den Raumeindruck, manches wirkt dann geräumiger. Das eigentliche Erlebnis stellt sich am Ausgang zum Altstadtring ein, wo die fast 10 Meter hohe Aluminium-Skulptur von Daniel Libeskind die Flügel („Wings“) ausspannt und farbig wechselnde LEDs eine faszinierende Hightech-Atmosphäre erzeugen. Man muss sich nicht unbedingt von der Metapher des digitalen Fortschritts einfangen lassen. Aber



Am Wittelbacherplatz: „Wo geht es hier zum Kunstareal?“ Januar 2017



Siemens-Passage: Innenhof auf dem Weg ins Kunstareal. 2016



Siemens-Eingang am Altstadttring: die Libeskind-Skulptur „The Wings“

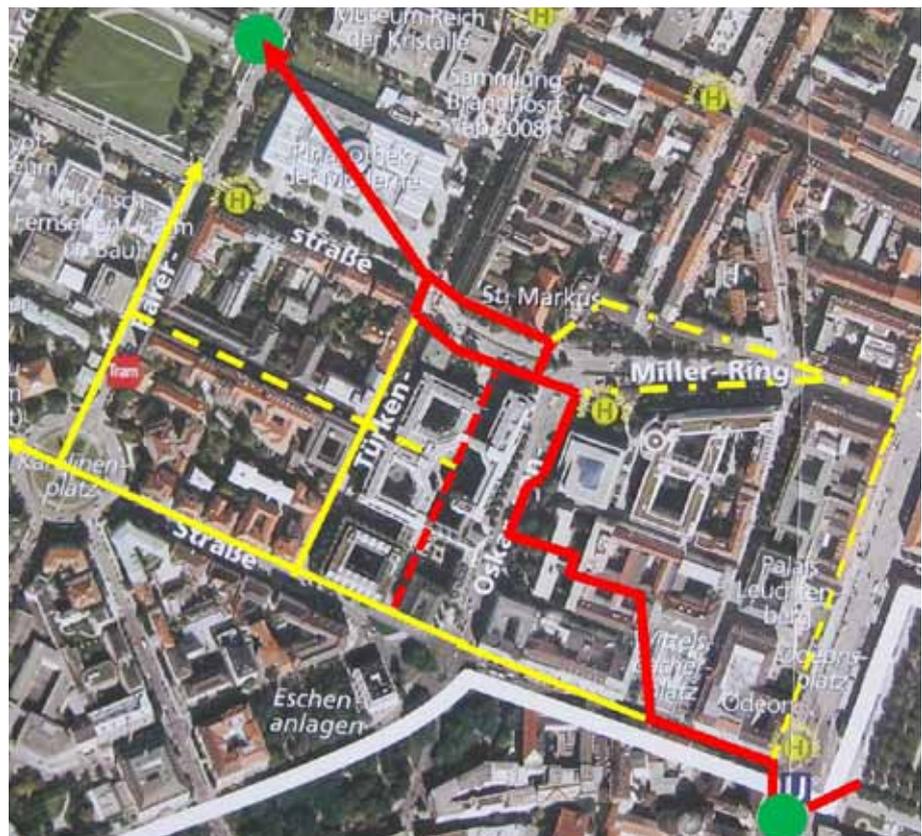
wenn es – wie überall – an Wegweisern ins Kunstareal fehlt, warum sollte diese und weitere Lichtkunst nicht zum Leitsystem ins Kunstareal werden?

Gleichzeitig mit dem Siemens-Neubau wurde die historische Grünfläche zwischen Siemens und dem Altstadttring neu gestaltet. Nach Art „urbaner“ Plätze wurden geschützte Ruhebereiche und Sitzmauern angelegt, Bäume und großflächige Bodendecker nachgepflanzt und die Wege mit hochwertigen Steinplatten ausgelegt. Die historische Bedeutung der Anlage als Relikt des Wittelsbacher Palaisgartens und die Richtung zum Kunstareal sind hier nicht erkennbar. Der neue Fuß- und Radweg durch die Anlage endet abrupt vor der MEAG-Zentrale. Hätte man die Wege nicht gleich bis zur Kreuzung am Tunnelmund verlängern können?

Die Überquerung des Altstadttrings am Tunnelmund ist und bleibt die kritischste Stelle für Fußgänger und Radler am Ring. Seit Jahrzehnten warten wir hier auf eine „Stadtreparatur“, die die Maxvorstadt wieder enger mit der Altstadt verbindet. In den nächsten Wochen wird sich der Stadtrat erneut mit der „Sicherheitsnachrüstung Altstadttringtunnel“ und dem „Straßenumbau Oskar-von-

Miller-Ring und Von-der-Tann-Straße“ befassen. Die Vorlage sieht ebenerdige Fuß- und Radwege über den Ring statt des alten, kaum genutzten Fußgängertunnels vor. Die schmalen Zebrastreifen und Radwege vor den Ampelanlagen wären eine armselige Lösung. Ortskundige Münchner überqueren daher den Ring bereits auf Höhe des Siemens-Ausgangs, sobald die Verkehrsampeln am Tunnelmund und an der Briener Straße gleichzeitig auf „rot“ schalten und den Ring eine halbe Minute lang in eine „autofreie Zone“ verwandeln.

Vom Tunnelmund sind es noch 150 Meter zum Kunstareal. Hier in der Gabelsbergerstraße, zwischen Altstadttring und Türkenstraße, werden breite Randbereiche für Fußwege und Radwege durch Rückbau der Fahrspuren frei. Das Baureferat plant im Wesentlichen „straßenbegleitendes Grün“. Gegen diese Lösung haben das Münchner Forum, der Bezirksausschuss und die Bürgerversammlung der Maxvorstadt mit den Anrainern



„Smarte“ Wege zwischen Odeonsplatz und Kunstareal: Ausschnitt aus dem Wegekonzept des Münchner Forums 2015

*Gelbe Linien: direkte, gradlinige Fußwege zur einfachen Orientierung;
Rote Linien: attraktive, erlebnisreiche Fußwege zum Gehen, Sehen und Verweilen*

Einspruch erhoben und gefordert, die Oberflächenplanung um den Altstadttring Nordwest noch einmal grundlegend zu überarbeiten. Schließlich handelt es sich hier um den Zugang zu einem international bedeutenden Kunst- und Kulturraum, der einen Vergleich mit Museumsquartieren wie in Wien oder Berlin nicht zu scheuen braucht. Der Stadtraum soll daher deutlicher als „Entree ins Kunstareal“ aufgewertet werden. Vorgeschlagen wird eine Abfolge von Wegen und Plätzen entlang des Altstadttrings und der Gabelsbergerstraße, ggf. mit einem großen oder kleinen Markusplatz, fließenden Übergängen in die Passage der Landesbank nach dem Beispiel des Prinzregentenplatzes oder des „urbanen“ Raums zwischen dem Lenbachhaus und den Propyläen. Grundgedanke ist ein besseres „Miteinander“ der Verkehrsteilnehmer im Stadtraum, ohne kleinliche Bordstein-Debatten.

Unser Weg zum Kunstareal führt weiter über die Kreuzung Gabelsberger-/ Türkenstraße. Vor uns liegt die breite Schotterfläche der Pinakothek der Moderne, links nach starkem Regen der „Lago de la Pinakotheca“ (Klaus Bäuml), rechts eine „Museumsinsel“ für Mitarbeiter-PKW. Am Zugang zur Pinakothek steht eine weiße Stele: das neue „Begleitsystem“ des Kunstareals. Sie zeigt einen Lageplan mit den Standorten, Namen und Adressen der Museen. Auf welchem Weg man am besten zum Ziel kommt, entscheidet der Besucher selbst. Fußgänger, die sich leicht orientieren wollen, bevorzugen die gradlinigen Wege entlang der Straßen. Andere die attraktiven, ruhigen und erlebnisreichen Wege mitten durchs Areal, auch wenn sie ein paar Minuten länger laufen. Schließlich trifft man Menschen, die sich spontan entscheiden, einmal für einen kurzen Weg über die Wiesen, ein anderes Mal diagonal durch die Pinakothek der Moderne. In Kürze erwarten wir einen neuen „Masterplan Freiflächen“. Es wäre reines (Planer-)Glück, wenn sich alle Wege vom Odeonsplatz zum Kunstareal am Ende zu einem „smarten“ Wegenetz zusammenfügen.

MARTIN FÜRSTENBERG

Martin Fürstenberg ist Wirtschaftsgeograf, Stadtplaner und Leiter des AK Maxvorstadt/Kunstareal im Münchner Forum



Hightech-Stelen im Kunstareal: das „Begleitsystem“ 2016



Smarte Durchgänge durch die Museen: die Diagonale in die Pinakothek der Moderne 2017

FOTOS: © MARTIN FÜRSTENBERG

Zum Weiterlesen

Der Weg zur Kunst – von irgendwo nach nirgendwo? Das Wegekonzept des Münchner Forums ins Kunstareal. In: STANDPUNKTE 3.2016, Seite 13-15
Der „Altstadttring Nordwest. Sicherheitsnachrüstung Altstadttringtunnel. Straßenumbau Oskar-von-Miller-Ring und Von-der-Tann-Straße“. Entwurf der Sitzungsvorlage, Stand 17.11.2016
Daten und Fakten zur neuen Siemens-Zentrale: www.siemens.com/presse/konzernzentrale
Dokumentation des Neubauprojekts von der Planung bis zur Entwicklung. In: Siemens Real Estate (Hrsg.): „Siemens Headquarters“. München 2016

Bereits vor zwei Jahrhunderten: Erhaltung der Arkaden und Schutz der Fußgänger in München

Vor zweihundert Jahren, am 2. Februar 1817, wird Maximilian Graf Montgelas von König Max I. Joseph aus allen Staatsämtern entlassen. Damit endet an Lichtmess, dem Tag, an dem in Bayern die Dienstboten entlassen werden, die glanzvolle Ära des Grafen Montgelas, der zuletzt drei Ministerien geleitet hatte. „Für Bayern hat kein Staatsmann vor ihm Größeres geleistet, kaum wird je einer ihn erreichen“, so wird das Lebenswerk des Grafen im 19. Jahrhundert gewürdigt.



ABILDUNG: DRUCK, ARCHIV KLAUS BÄUMLER

Der Schranneplatz (heutiger Marienplatz) mit Altem Rathaus
Aquarell von Carl Friedrich Heinzmann von 1836
Original im Münchner Stadtmuseum

Die Fülle der Regierungsaufgaben auf dem Weg zum modernen Bayern spiegelt sich in den Protokollen des Staatsrats, dem seinerzeit höchsten politisch-administrativen Beratungsgremium in Bayern. Auf Initiative der Montgelas-Gesellschaft geben die Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften und die Generaldirektion der Staatlichen Archive eine Edition der Staatsratsprotokolle der Ära Montgelas von 1799 bis 1817 heraus. Aktuell liegen drei Bände dieses Quellenwerks für die Jahre 1799-1810 vor. Digital ist eine detaillierte Sach-, Personen- und Ortsrecherche unter www.bayerischer-staatsrat.de möglich.

Erstaunlich früh befasste sich der Staatsrat mit

städtebaulichen Problemen Münchens, die sich aus dem Wandel der kurfürstlichen zur königlichen Residenzstadt ergaben. Bereits damals war man bestrebt, den öffentlichen Raum für Bürgerschaft und Gäste der Stadt möglichst sicher und angenehm zu gestalten.

1801: Erhaltung der Arkaden am Marienplatz von „hoher Hand“ durchgesetzt

Es ist nicht selbstverständlich, dass sich die Arkaden am Marienplatz zwischen Diener- und Burgstraße beim „Beck am Rathauseck“ bis heute erhalten haben.

Der Magistrat hatte 1801 bereits zugestimmt, dass der „Handelsmann“ Cajetan Hetzer die Arkadenbögen seines Hauses Marienplatz 14 zumauern dürfe. Aber die Generallandesdirektion, eine von Montgelas geschaffene staatliche Aufsichtsbehörde, hob die Entscheidung des Magistrats wieder auf. Die Begründung des aufsichtlichen Einschreitens hat sich in den Akten des Münchner Stadtarchivs erhalten: „Es könne nicht zugegeben werden, dass öffentliche Plätze zum Nachteil des Publikums und offenbarer Beeinträchtigung ganzer Straßen so auffallend geschmälert werden, zumal die Volksmenge zunehme und daher nicht die Schmälerei, sondern die Erweiterung von Plätzen, Straßen und Passagen zu bezwecken sei.“

Diese Argumente zur Erhaltung von Arkaden und damit zum Schutz des öffentlichen Raums sind heute noch genauso richtig und wichtig wie vor zwei Jahrhunderten. Auch bei der anstehenden Umnutzung der Alten Akademie ist die Erhaltung der Arkaden hoch aktuell und erklärtes Ziel der vom Stadtrat im November 2015 beschlossenen Leitlinien für das Altstadt-Ensemble.

Zu Beginn des Jahres 2017 hat der Münchner Stadtrat zu entscheiden, ob und in welchem Umfang die Arkaden der Alten Akademie zu Gunsten von Ladenflächen und damit den Begehrlichkeiten der Firma Signa geopfert werden.

Im Jahr 1801 hat die damalige staatliche Auf-

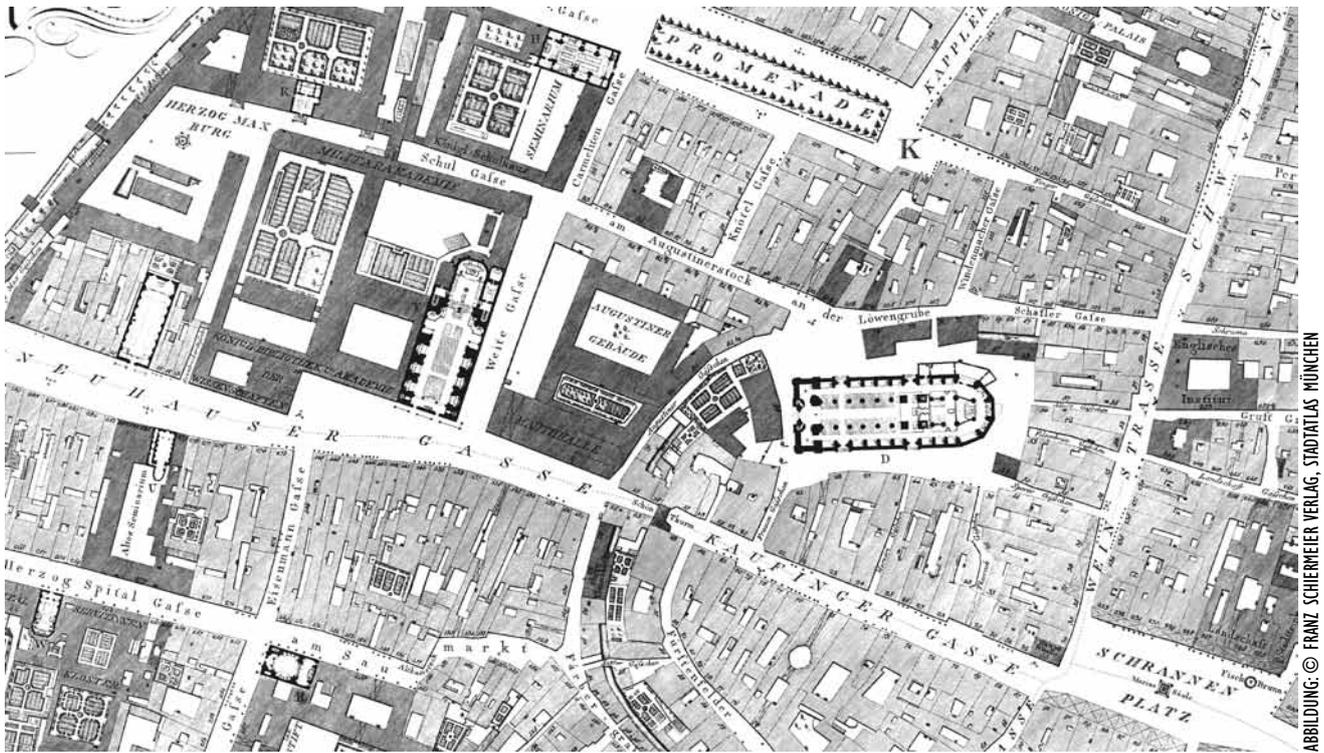


ABBILDUNG. © FRANZ SCHIERMEIER VERLAG, STADTATLAS MÜNCHEN

Consoni-Plan von 1806. Im Original sind Stein- und Holzpoller eingezeichnet

sichtsbehörde die vom Magistrat bereits gebilligte Beseitigung der Arkaden am Marienplatz und damit eine Reduzierung des öffentlichen Raums im Interesse der Bürgerschaft erfolgreich verhindert. Hieran muss sich die heute zuständige Aufsichtsbehörde, die Regierung von Oberbayern, messen lassen, zumal sie selbst 1957 die immer noch verbindliche Baulinie Nr. 5736 zur planungsrechtlichen Sicherung der Arkaden der Alten Akademie festgesetzt hat (rechtskräftige Regierungsentschließung vom 6. Sept. 1957 Nr. IV/5 – 13369 N 5).

1811: Schutz der Fußgänger in München durch Poller oder Gehsteige. Eine Grundsatzdiskussion im Staatsrat vor 200 Jahren

Mit der Schutzbedürftigkeit der Fußgänger in München hatte sich der Staatsrat unter der Leitung des „Geheimen Staats- und Konferenzministers“ Graf Montgelas in seiner Sitzung vom 3. Januar 1811 auf höchster Ebene zu befassen. Zum Schutz der Fußgänger vor Kutschen und Fuhrwerken wurden bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts Poller aus Stein oder Holz auf Münchner Straßen und Plätzen installiert. Dies belegt der sog. Consoni-Plan aus dem Jahr 1806 (vgl. Abbildung oben). In den engen Straßen der aufstrebenden königlichen Residenzstadt reichten aber Poller nicht aus. Deshalb versuchte die Münchner Polizeidirektion, den Bau von Gehsteigen auf Kosten der Hauseigentümer durchzusetzen.

Der Geheime Rat Carl Graf von Arco, der sich einige Zeit in London aufgehalten hatte, definiert in

der Sitzung des Staatsrats vom 3. Januar 1811 im Protokoll den Begriff des „Trottoirs“: „Trottoirs im eigentlichen Sinne seien solche längs den Häusern in ununterbrochener und rein horizontaler Linie fortlaufende Fußpfade, welche die Fußgänger dergestalt vor den in der Straße zirkulierenden Wagen schützen, dass es den letzteren unmöglich gemacht werde, irgendeinen Fußgänger zu schädigen. Dieses könne durch zwei Mittel bezweckt werden, entweder durch Pflöcke von Stein oder Holz, wie sie bis zum Jahr 1810 bestanden, oder durch eine eigene Art von Pflasterung mit Quader oder Marmorsteinen mit einer Erhöhung von nahezu einem Schuh (= ca. 30 cm) wie in London“.

Nach Abwägung des Für und Wider kam es im Staatsrat zu einem Beschluss, der den Interessen der Hauseigentümer, nicht aber jenen der Fußgänger entgegenkam. Die Münchner Hauseigentümer wurden nicht zur Herstellung der Gehsteige verpflichtet. Dieser Beschluss blieb in München bis zum Erlass des Polizeistrafbuch von 1861 wirksam. Heute werden die Kosten für die erstmalige Herstellung der Gehsteige nach Maßgabe der Erschließungsbeitragsatzung erhoben. Die Straßenausbaubeitragssatzung, welche die Möglichkeit einräumte, auch Verbesserungsmaßnahmen (z.B. Pflasterung von Gehsteigen) auf Hausbesitzer umzulegen, hat der Münchner Stadtrat in jüngster Zeit aufgehoben.

Im politisch-administrativen Ringen um den Öffentlichen Raum wird das Spannungsverhältnis zwischen den ökonomischen Interessen unterschied-

licher Akteure und den Belangen der Bürgerschaft transparent. Der Entscheidung des Stadtrats in der Causa „Arkaden der Alten Akademie“ kommt damit grundsätzliche Bedeutung zu.

KLAUS BÄUMLER

Klaus Bäumler ist Leiter des Arbeitskreises Öffentliches Grün, 2. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums und Richter am Bayer. Verwaltungsgerichtshof rettd.

Weiterführende Literatur

Christine Rädlinger, Lokalbaukommission München 1805 bis 2005, Geschichte der Münchner Bauaufsicht, München 2005, S. 15.

Klaus Bäumler, Zur Münchner Stadtplanungsgeschichte und Kartographie. In: Franz Schiermeier, Klaus Bäumler, Ein Bild der Stadt. Der Kartograph Gustav Wenng und sein Topographischer Atlas von München, München 2002, S. 13-21.

Fußgängerfreundlich – Anmerkungen eines Behinderten

Auch wenn es eine im Grunde unzulässige Vereinfachung ist – gerade im kommunalpolitischen Diskurs wird die Ausweisung von Fußgängerzonen als nicht hinterfragter Beleg für Fußgängerfreundlichkeit betrachtet. Eine entsprechende „Lagerbildung“ lässt sich aktuell beim Thema „Fußgängerzone Sendlinger Straße“ gut beobachten.



FOTO: © GEORG KRONAWITTER

Kostenlose Leih-Mobilitätshilfen im Botanischen Garten Edinburgh

Irrendwie ist das auch verständlich – insbesondere, wenn einem als Zeitzeuge oder als Nachgeborener der epochale Paradigmenwechsel vor einem halben Jahrhundert bewusst wird, den OB Hans-Jochen Vogel (SPD) mit seiner Abkehr vom Leitbild der autogerechten Stadt nach einer USA-Reise seiner Stadt verordnet hat. Er weist dabei bis heute immer wieder darauf hin, dass die Verkehrsverlagerung auf den Altstadtring eine zwingende Voraussetzung für die Einrichtung der Fußgängerzone zwischen Altem Rathaus und Stachus war.

Seither gibt es in diesem zentralen Bereich Münchens nur ein Verkehrsmittel, die eigenen Füße. Ganz recht so, denkt man unwillkürlich, der moderne Mensch bewegt sich ohnehin zu wenig – angefangen bei den Grundschulkindern, die von der zierlichen

Mutter im Zwei-Tonnen-SUV ans Schultor gefahren werden.

Also sind ausgedehnte innerstädtische Fußgängerzonen auch ein Beitrag zur indirekten Förderung der Volksgesundheit?

Diese Frage lässt sich mit einem klaren Jein beantworten: „Ja“ für alle, die einigermaßen gut bei Fuß sind – „nein“ für jene, die sich schwer tun mit der Fortbewegung auf eigenen Beinen. Und die Zahl von Menschen mit Behinderungen sollte man nicht unterschätzen: Zum Stichtag 31.12.2012 lebten in München laut Sozialreferat [SozRef2013] immerhin 147.116 Menschen mit einer anerkannten Behinderung (mit einem Grad der Behinderung ab 30 %) – dies sind 10,2 Prozent der Münchner Hauptwohnsitzbevölkerung. Auch wenn hier unterschiedlichste Behinderungsformen erfasst sind und nicht nur Mobilitätseinschränkungen – hinzu kommt neben einer großen Dunkelziffer auch die Anzahl der temporär Eingeschränkten, z. B. nach einer Verletzung oder Krankheit. Nicht zuletzt sorgt auch die demographische Entwicklung dafür, dass der Anteil mobilitätseingeschränkter Menschen so hoch ist, dass er bei der Stadtplanung nicht vernachlässigt werden darf.

Zahlen und Radian

Auch in München soll der Öffentliche Nahverkehr dazu dienen, die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner auch ohne eigenes Fahrzeug abzudecken. Hiesige Linienverkehre sind an feste Haltestellenpositionen gebunden – anders als etwa türkische Dolmus-Klein-



FOTO: © GEORG KRONWITTER

High-Tec-Mobilitätshilfe mit hervorragender Geländegängigkeit

busse.

Und darin liegt schon ein Dilemma: große Haltestellenabstände sind im Interesse der durchfahrenden Fahrgäste – aber nicht im Interesse der Ein-/Aussteiger.

Bei der U-Bahn hat sich ein mittlerer Haltestellenabstand von 1.000 Metern eingebürgert. Das ist konform mit dem Luftlinien-Einzugsradius von 600 Metern um eine U-/S-Bahn-Haltestelle. Es bedarf keiner Begründung, dass die tatsächlichen Fußwege aufgrund der Bebauung in der Regel doch deutlich darüber liegen. Das gilt auch für Trams und Busse mit dem 300 m-Einzugsradius im Kerngebiet.

Für Menschen mit Geh-Einschränkungen sind diese Wege schlichtweg zu lang, und zwar deutlich zu lang. Wer mal als Gesunder einige Zeit verletzungsbedingt sich nur humpelnd fortbewegen konnte, weiß, dass auch schon 100 Meter eine sportliche Herausforderung sind und dass man jede sich bietende Abkürzung auf dem Weg zum Ziel sucht.

Doch ein Dolmus?

Auch der frühere MVG-Chef Herbert König hat 2013 mit dem überraschenden Vorschlag eines City-Busses für die Altstadt einen Lösungsansatz vorgestellt, der durch kürzere Haltestellenabstände die Erschließungsqualität verbessern könnte. Aber München wäre nicht München, wenn man so eine Idee mal „auf die Schnelle“ ausprobieren würde. Derzeit ist sie auf gut österreichisch „schubladiert“, die Lobby der gehbehinderten Nutzer ist offensichtlich noch nicht stark genug, um die innerstädtischen Widerstände zu überwinden. Ein bisschen türkische Dolmus-Mentalität im Sinne von Sammeltaxis für München könnte hier hilfreich sein.

Autos und Scooter

Es gibt auf die Herausforderung durch mobilitätsingeschränkte Bevölkerungskreise nicht die *eine* Antwort – sondern viele. Die späte Erkenntnis der früheren Stadtbaurätin Christiane Thalgott, dass „das Auto der moderne Rollstuhl der Alten“ geworden sei, enthält mehr als ein Körnchen Wahrheit. Vor allem in den Münchner Außenbezirken mit den vergleichsweise weiten Wegen zu Einkaufszentren, zu Arztpraxen und Bankfilialen kommen „die Alten“ ohne Auto kaum aus. Zumal die Nahverkehrsstandards Bus-Einzugsradien von 600 Metern als normal ansehen. Das ist menschenverachtender Unsinn.

Aber auch das Auto ist kein Allheilmittel – stressiger Verkehr, stressige Parkplatzsuche entzaubern es schnell. Unverkennbar ist daher der Trend zu Mobilitätshilfen wie Erwachsenendreiräder und Elektro-Mobile (drei- oder vierädig), die wesentlich stressfreier als das Auto zu nutzen sind. Ja, es gibt mittlerweile auch trendige Einachs-Scooter für Menschen mit Behinderungen, allerdings zum Preis eines Kleinwagens.

Allerdings haftet diesen sinnvollen Hilfsmitteln immer noch das Odium der Un-Coolness an. Viele Menschen sind einfach zu eitel, sich auf so ein Ding zu setzen und als „Behinderter“ abgestempelt zu werden. Das ist zwar nicht politisch korrekt, aber leider wahr.



FOTO: © GEORG KRONWITTER

Modellvielfalt bei Dreirädern

Der Fachtag – „Mobilität für alle“ am 24. März 2017

Wer ein bisschen Einblick in die Arbeitsweise von Rathaus und Stadtverwaltung hat, weiß, dass gerade das Sozialreferat gut aufgestellt ist, was die Veranstaltung von so genannten „Fachtagen“ betrifft. Diese Fachtage sind ein Veranstaltungsformat, bei dem sozialpolitische Fragestellungen in diskursiver Form unter Beteiligung der verschiedenen Akteure behandelt werden. Fachtage bieten u. a. interessierten Stadtratsmitgliedern die Möglichkeit, jenseits des

in der Praxis etwas ritualisierten Ausschussbetriebes tiefer in ein Problemfeld einzusteigen. Das Thema „Mobilität für alle“ hat schon in der letzten Amtsperiode (2008/2014) vor allem die Stadtrats-CSU aufgegriffen. 2012 beantragte sie hierzu einen Fachtag, um insbesondere unter Beteiligung der Behindertenvertretungen Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung für dieses Thema in seiner ganzen Bandbreite zu sensibilisieren. 2013 wurde dann das Sozialreferat mit dessen Vorbereitung beauftragt [SozRef2013].

Am Freitag, dem 24. März ist es dann so weit: im Großen Sitzungssaal des Rathauses werden neben einer Schwachstellen-Analyse aus Sicht verschiedener Betroffener vor allem Themen wie Erreichbarkeit der Innenstadt, Mobilitätshilfen, Inklusive Taxis, der Citybus-Ansatz angesprochen.

Erkenntnisse aus diesem Fachtag sollen letztlich in die Fortschreibung des Aktionsplans der Stadt München zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention einfließen, dürfen aber im Einzelnen schon vorher beherzt umgesetzt werden.

Und wo bleibt das Positive?

Auch wenn hoffentlich klar geworden ist, dass für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen die schiere Ausweitung von Fußgängerzonen kein Beitrag zur

Fußgängerfreundlichkeit darstellt, so gibt es doch viele gemeinsame Interessen: die Qualität des Raumes, der einem als Fußgänger mit und ohne Behinderungen zur Verfügung steht. In [bbsr20] ist auf den Seiten 92 ff dies vorbildlich anhand der Wege von und zur Haltestelle dargestellt, z. B. ausreichende Breite, Stellen zum Ausruhen, keine Konkurrenz mit Radfahrern, gute Sichtachsen u. v. a. m. Und hier schließt sich doch wohl der Kreis.

GEORG KRONAWITTER

Dr. Georg Kronawitter war Stadtrat von 2008 bis 2014 und ist Mitglied im Münchner Forum.

Zum Weiterlesen

SozRef2013 www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2997609.pdf ↗

bbsr2010 Nahverkehrsplanung unter besonderer Berücksichtigung der Belange älterer Menschen www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2010/DL_ON092010.pdf?__blob=publicationFile&v=2 ↗

Fußgängerfreundliches „KunstAreal“ – „Planquadrat 4.0“: ein Vorbild

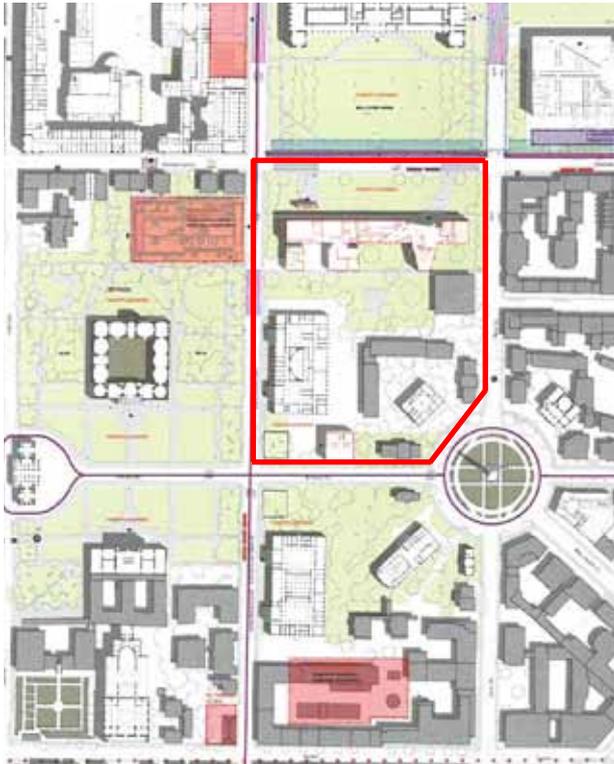
Die fußgängerfreundliche Vernetzung der renommierten Institutionen des „Kunstareals“ von Kunst, Kultur und Wissenschaft und deren Verknüpfung im Stadtraum ist ein hohes Ziel, das Priorität auf der bürgerschaftlichen Wunschliste hat, nachdem die Entscheidung des Ministerrats im Jahre 1990 gefallen war, die Pinakothek der Moderne auf dem „Roncalliplatz“ zu errichten, also dem Gelände der ehemaligen Türkenkaserne im Quadranten Gabelsberger-, Türken-, Theresien- und Barer Straße.



FOTO: © KLAUS BÄUMLER

Wegeverbindung zwischen NS-Dokumentationszentrum und dem Areal der Hochschule für Musik und Theater

Der Freiflächenworkshop „Kunstareal München/Public Green“ im Oktober 2010 war ein fulminanter Auftakt, der Hoffnung generierte. Fünf international wirkende Landschaftsarchitekten entwickelten vielversprechende Konzepte für die wertvollen Freiräume des Museumsquartiers. Das Potential der Freiflächen sollte „in die Gegenwart geholt werden“, die Ergebnisse „in den laufenden Prozess einfließen“. Maßnahmenkatalog und Maßnahmenplan, im Jahr 2011 vom Lehrstuhl für Städtebau der TU München erstellt, fassten den bisherigen Diskussionsstand für eine Gesamtstrategie zusammen. Mit dem Format



Fußgängerfreundliches „Planquadrat 4.0“ im Fadenkreuz des „Kunstareals“, Umgriff Arcis-, Gabelsberger-, Barer/Briener Straße

des 2013 durchgeführten „Bürgergutachtens Kunstareal“, in Auftrag gegeben von der Stadt München, kam es zu einer breit angelegten Meinungsbildung mit den Schwerpunkten Grün- und Freiraumplanung. Auf dieser Grundlage erstellt gegenwärtig das Schweizer Büro Vogt Landschaftsarchitekten in Zürich im Auftrag des Staatlichen Bauamts München I für das Wissenschaftsministerium einen sog. Masterplan für das Kunstareal. Detailplanungen sind im Rahmen dieses Masterplans nicht vorgesehen und für sog. Vertiefungsbereiche gesondert zu beauftragen. Eine „Arbeitsgruppe Masterplan“, der auch das Münchner Forum angehört, ist als begleitendes Beratungsgremium installiert.

Ende der „Planungsbrache“ im Umfeld der Pinakothek der Moderne in Sicht?

Unabhängig davon, wann und mit welchen Zielen der „Masterplan Kunstareal“ präsentiert, diskutiert und in Detailschritten umgesetzt wird, steht fest: Der Handlungsbedarf für das unmittelbare Umfeld der Pinakothek ist offenkundig. Die Ungewissheit über die Realisierung des zweiten Bauabschnitts der Pinakothek der Moderne, insbesondere des Neubaus für die

Graphische Sammlung, macht das bisherige „Gestaltungsdefizit“, das geradezu als fußgängerfeindlich bezeichnet werden muss, nachvollziehbar.

Erfreulich ist, dass sich das Ende der „Planungsbrache“ abzeichnet. Beim Neujahrsempfang der CSU Maxvorstadt am 17. Januar 2017 stellte Kunst- und Wissenschaftsminister Dr. Ludwig Spaenle die staatlichen Überlegungen vor; den Neubau der Graphischen Sammlung zeitnah in das im Bebauungsplan Nr. 1641 bereits festgesetzte Erweiterungsgelände an der Theresienstraße westlich der Sammlung Brandhorst zu situieren. Damit sollte der Weg frei sein für einen Planungsauftrag an das Staatliche Bauamt München I, die Freiflächen um die Pinakothek der Moderne, eineinhalb Jahrzehnte nach deren Eröffnung im Jahr 2002, fußgänger- und besucherfreundlich zu gestalten.

Querung der Rotunde und ihre rechtliche Sicherung

Die Möglichkeit für Fußgänger, die Rotunde auch ohne Eintrittskarte zu durchqueren, beruht auf der Entwurfsidee von Stephan Braunfels für die Pinakothek der Moderne. Diese Fußgängerfreundlichkeit findet ihren Niederschlag auch in den Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 1641. Dieser sieht für Fußgänger eine dinglich zu sichernde Querung der Pinakothek der Moderne von Südosten nach Nordwesten durch die Rotunde vor. Nach dem gegenwärtigen Stand ist eine dingliche Sicherung trotz eindeutiger Vorgaben im Bebauungsplan bis heute nicht erfolgt. Während der Öffnungszeiten der Pinakothek der Moderne ist die Querung für die Öffentlichkeit zwar tatsächlich möglich, eine dingliche Sicherung erübrigt sich dennoch nicht. Entwicklungen im Immobilienbereich zeigen immer wieder, dass ein Verzicht auf dingliche Sicherung bei staatlichen Grundstücken angesichts privatrechtlicher Gestaltungsmöglichkeiten zwangsläufig Einbußen für die bürgerschaftliche Nutzung zur Folge hat.



Ost-West-Verbindung Barer Straße – Arcisstraße; Bänke zur Abgrenzung des Sicherheitsbereichs des Generalkonsulats



Blick von der Arcisstraße zur Barer Straße



Blick von der Barer Straße nach Osten: Die Neugestaltung des Parkplatzes der Hochschule für Musik steht noch aus.

FOTOS: © KLAUS BÄUMLER

Lob für die staatliche Bauverwaltung: Beispielhaftes Wegenetz realisiert

Dem Freistaat Bayern kommt im Museumsquartier Maxvorstadt unbestritten die Rolle des „Großgrundbesitzers“ zu. Dadurch kann, trotz unterschiedlicher Nutzer und hoher Sicherheitsansprüche „empfindlicher“ Institutionen, ein fußgängerfreundliches Wegenetz – auch ohne das rechtliche „Korsett“ eines Bebauungsplans – Schritt für Schritt geschaffen werden. Dies ist dem Staatlichen Bauamt München I in den letzten Jahren im „Planquadrat 4.0: Briener Straße, Barer Straße, Arcis- und Gabelsbergerstraße“ beispielhaft gelungen (Plan Seite 15). Südlich des Neubaus der Hochschule für Fernsehen und Film (HFF) ist eine großzügige Freifläche mit Cafeteria entstanden. Diese ist über eine durchgängige, für Fußgänger und Radler nutzbare Wegeverbindung von der Barer- zur Arcisstraße erschlossen. Vergleichbar der Rotunde der Pinakothek der Moderne kann das Foyer der HFF in der Diagonale von Nordosten nach Südwesten von Fußgängern durchquert werden.

Neu entstanden ist in Höhe der Einmündung der Prinz-Ludwig-Straße in die Barer Straße, südlich des ehemaligen Leibniz-Rechenzentrums, eine weitere Ost-West-Wegverbindung von der Barer zur Arcisstraße. Diese konnte trotz der hohen Si-

cherheitsanforderungen des Israelischen Generalkonsulats, das im Randbereich der ehemaligen Lotterieverwaltung situiert ist, geschaffen werden. Die Befürchtungen, die Sicherheitsbelange des Konsulats würden zu einer hermetischen Abriegelung des Umfelds führen, wurden durch eine sinnvolle Planung entkräftet.

Faktisch ist über diese Ost-West-Queungsmöglichkeiten auch der Anschluss nach Süden zum NS-Dokumentationszentrum gegeben: Denn über den Parkplatz der Hochschule für Musik und Theater kann das NS-Dokumentationszentrum an der Briener Straße auch von Norden her zu Fuß erreicht werden. Diese verknüpfende „Offenheit“ des Areals des Dokuzentrums mit dem Bereich der Hochschule ist nicht selbstverständlich und bedurfte einigen Verhandlungsgeschicks hinter den Kulissen. Bei der anstehenden Sanierung des sog. Führerbaus, in welchem die Hochschule für Musik und Theater residiert, wird die angemessene Gestaltung des Hochschulparkplatzes nicht ausbleiben können: Denn der Freistaat Bayern hat bereits 1993 vorbildliche Grundsätze

für die nachhaltige Gestaltung von Freiflächen an öffentlichen Gebäuden entwickelt. Das „Planquadrat 4.0“ bildet einen Baustein für die fußgängerfreundliche Ausgestaltung des Kunstareals, der Vorbild und Ansporn zugleich sein kann. Der hier administrativ begangene Weg ist das Ziel.

KLAUS BÄUMLER

Klaus Bäumler ist Leiter des Arbeitskreises Öffentliches Grün, 2.Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums und Richter am Bayer.Verwaltungsgerichtshof rettd.

Zum Weiterlesen

Freiflächen an öffentlichen Gebäuden. Rahmenkonzepte für München, Kempten und Forchheim, Verfasser: Christoph Valentien u.a., München 1993, Schriftenreihe des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz Heft 119.

Klaus Bäumler, Memorandum für den BA Maxvorstadt „Fußgängerfreundliches Museumsviertel Maxvorstadt“ aus dem Jahre 2001 auf der Webseite des Arbeitskreises „Öffentliches Grün“ des Münchner Forums (<http://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2017/01/Endfassung-Fußgängerfreundliches-Museumsquartier-Maxvorstadt.pdf>)

„Lob des Gehens“: Historisch-aktuelle Bücherschau.

Unter dem Titel „Lob des Gehens“ publizierte David Le Breton, der französische Soziologe, 2015 eine umfassende Beschreibung des Gehens als Lebensform. Er leitet seine Leser durch den abwechslungsreichen Parcours der Weltliteratur und belegt mit literarischen Zeugnissen überzeugend seine These „Die Stadt existiert nur durch die Schritte ihrer Bewohner“. Johan Schloemann war von diesem Buch fasziniert und kommentierte in der SZ-Kolumne „Null Acht Neun“ unter dem Aufmacher „Schande über Münchens Füße“ kritisch die Situation der Fußgänger in München (Süddeutsche Zeitung vom 19./20.12.2015).

David Le Breton erschließt mit seinen Gedanken kein Neuland und bewegt sich durchaus auf bereits geebneten Wegen. Der Stadtplaner Dietrich Garbrecht hat bereits 1981 mit seinem Buch „Gehen. Plädoyer für das Leben in der Stadt“ den hohen Stellenwert der „elementarsten Fortbewegung des Menschen“ herausgearbeitet. Mit seiner bis dahin einzigartigen Monographie hat Dietrich Garbrecht die Situation der Fußgänger in der Stadt analysiert. Sein Resümee: Der Raum für das Gehen in der Stadt ist eine Kostbarkeit und bestimmt die urbane Qualität. Es sind nicht großartige Programme, welche diese Qualität schaffen. Bedeutsam sind viele kleine Schritte, um dieses Ziel zu erreichen. Und jeder Schritt zählt. Leider ist das immer noch lesenswerte Buch, das den Leser anleiten will, sich selbst auf diesen Weg zu begeben, im Buchhandel nicht mehr erhältlich.

Die kulturgeschichtliche Dimension des „Gehens“ erforscht Gudrun M. König mit ihrer Arbeit „Eine Kulturgeschichte des Spaziergangs. Spuren einer bürgerlichen Praktik 1780 – 1850“, die 1996 im Böhlau-Verlag publiziert wurde. Im Vordergrund der

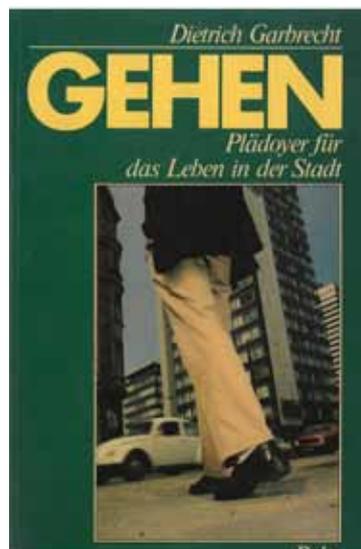


FOTO: KLAUS BÄUMLER

Titelbild
Dietrich Garbrecht
Gehen, Plädoyer für das
Leben in der Stadt

Recherchen Königs steht die Entdeckung der Natur als Sehnsuchtsort im bürgerlichen Zeitalter. Der thematische Ansatz ist vielfältig: Der Spaziergang als kulturelles und ästhetisches Programm, die Aneignung des Grüns durch die Spaziergänger, die Spaziergänger in der bildenden Kunst, die Bedeutung des städtischen Grüns primär bezogen auf Städte in Baden-Württemberg, der Spaziergang als kulturelle Praktik, die modischen Begleiter des Spaziergangs, der Spaziergänger als Feindbild.

Die ersten Jahre des 19. Jahrhunderts gelten als Geburtsstunde des öffentlichen Grüns. Es ist ein Glücksfall, dass für diese wichtige Phase des Umbruchs ein zeitgenössisches Standardwerk überliefert ist. Karl Gottlieb Schelle hat mit seiner Publikation „Die Spatziergänge oder die Kunst spatzieren zu gehen“, 1802 in Leipzig erschienen, ein heute noch mit Genuss und Erkenntnisgewinn zu lesendes Werk geschaffen. Da das Buch digitalisiert ist, kann es im Netz aufgerufen werden; 1990 ist auch ein Nachdruck erfolgt.

KLAUS BÄUMLER

Forum Aktuell auf Radio Lora 92,4 UKW

Sendung verpasst? Nachhören! Dezember 2016, Das Werksviertel München

Auf <http://muenchner-forum.de/im-radio/> unterhalten sich Johannes Ernst, verantwortlicher Projektleiter im Büro Steidle Architekten, Nikolas Pont, Manager des Bayerischen Symphonieorchesters mit Ursula Ammermann vom Münchner Forum über die Zukunft des Werksviertels hinter dem Ostbahnhof und den neuen Konzertsaal. Auf dem Industrieareal entwickelt sich ein Zukunftsviertel – eben das Werksviertel München. Viele alte Fabrikgebäude bleiben erhalten, werden saniert, rund 1.200 Wohnungen und 12.000 Arbeitsplätze entstehen. Eingebettet in dieses urbane Viertel ist der neue Konzertsaal für das Symphonieorchester des Bayerischen Rundfunks, um den lange gerungen wurde. Derzeit läuft die Ausschreibung des Wettbewerbs für den neuen Konzertsaal. Die Entscheidung wird voraussichtlich im Mai fallen.

Nahmobilität als Schlüssel zum Erfolg

Die Förderung der Nahmobilität ist in einer wachsenden Stadt dringend geboten. Sie ist ein wichtiger Baustein in einem integrierten und zukunftsfähigen Verkehrssystem. Zu oft wird sie leider nur in Sonntagsreden bemüht.



FOTO: © PAUL BICKELBACHER

Nahmobilität am Sendlinger-Tor-Platz

Was ist Nahmobilität?

Nahmobilität bezeichnet kurze Wege, die meist zu Fuß und mit dem Rad, aber auch mit Inline Skates, dem Roller oder im Rollstuhl zurückgelegt werden können. Nahmobilität ist einfach, flächeneffizient, bewegungsfördernd (und damit gesund), bezahlbar sowie klima- und umweltfreundlich. Sie kann schon früh als Kind und noch im hohen Alter eigenständig ausgeübt werden. Sie ist eine Voraussetzung für lebendige Orte und stärkt die lokale Wirtschaft.

Verwandte Begriffe sind Basismobilität, aktive Mobilität, Langsamverkehr, nicht-motorisierter Verkehr, die auch die Mobilität zu Fuß und mit dem Rad im Fokus haben, aber andere Schwerpunkte setzen.

Fakten zur Nahmobilität in München

In München werden gemäß der Erhebung von 2008 28 Prozent der täglichen Wege zu Fuß und 14 Prozent (2011 waren es noch 17 %) mit dem Rad zurückgelegt. Dabei unterscheiden sich die Stadtbezirke ganz erheblich. Spitzenreiter bei der Nahmobilität waren 2008 die Maxvorstädter, die 63 Prozent ihrer täglichen Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegten, gefolgt von den Bewohnerinnen und Bewohnern der Bezirke Altstadt-Lehel (56 %), Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und Haidhausen (beide 53%). Schlusslicht waren Moosach, Trudering-Riem und Feldmoching-Hasenberg mit jeweils 32 Prozent der Wege, die zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt werden (MIDMUC).

Die Dreifaltigkeit der Nahmobilität

Eine gelungene Förderung der Nahmobilität fußt auf drei Säulen, nämlich auf der Stadt der kurzen Wege, auf attraktiven öffentlichen Räumen und auf einer komfortablen Wegeinfrastruktur.

1. Stadt der kurzen Wege

Kompakte, also dichte Stadtquartiere mit einer urbanen Mischung sorgen für eine Erreichbarkeit vieler Ziele auf kurzem Wege. Wohnen, arbeiten, einkaufen, Erledigungen machen, sich erholen und Freunde treffen sind auf

kurzem Wege möglich. In einer differenzierten und spezialisierten Gesellschaft werden zwar nur wenige im Quartier wohnen und arbeiten können. Wege zur Arbeit und Ausbildung machen aber auch nur ca. 20 Prozent unserer täglichen Wege aus, während die Verkehrszwecke Freizeit, Einkauf und private Erledigungen ca. 70 Prozent ausmachen (MIDMUC). Die Förderung der Nahmobilität erfordert als Basis also eine entsprechende Stadtentwicklungs- und Stadtplanung, insbesondere für das Zuzußgehen.

2. Attraktiver Öffentlicher Raum

Zuzußgehen und Radfahren machen eine Stadt lebendig. Gerade das Zuzußgehen reagiert aber sehr sensibel auf das Umfeld. Abwechslungsreiche Fassaden, belebte Erdgeschosszonen, die in den Straßenraum hinein wirken, eine Begrünung durch Straßenbäume sowie eine spannende Abfolge von Straßen und Plätzen machen den öffentlichen Raum attraktiv. Ein solches Umfeld führt dazu, dass die Distanzen von Wegen zu Fuß eher unterschätzt werden, während sie in monotonen Straßenräumen eher überschätzt werden. Städtebau, Architektur und Straßenraum-/Platzgestaltung sind der zweite Baustein für eine erfolgreiche Förderung der Nahmobilität.

3. Sichere und komfortable Wegeinfrastruktur

Nahmobilität braucht gute Beläge und Platz. Ein ausreichend breiter Gehsteig setzt sich zusammen

aus der Vorzone zum Gebäude, der eigentlichen Gehbahn und dem Übergangsbereich zur Fahrbahn. In der Vorzone stehen die Stühle der Cafés und Warenauslagen und hier ist Platz zum Stehen bleiben, um Schaufenster zu betrachten. Gehbahn: In bedeutenden Geschäftsstraßen sollten sich zwei jeweils nebeneinander gehende Personen begegnen können, das ist bei 4 Meter Breite komfortabel möglich. Richtung Fahrbahn gibt es einen Bereich, in dem die Verkehrsschilder stehen oder evtl. Fahrräder abgestellt werden können. Die Mindestbreite von Gehsteigen sollte entsprechend den Empfehlungen für Fußgängeranlagen 2,5 Meter sein (komfortable Begegnung von zwei Personen). Am komfortabelsten sind Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche, in denen der gesamte Straßenraum für das Zufußgehen zur Verfügung steht.

Der Radverkehr gehört in der Regel auf die Fahrbahn. Bei Geschwindigkeiten über 30 km/h und höherer Verkehrsbelastung sind dort eigene Bereiche in Form von Schutz- oder Radstreifen sinnvoll, bei starkem Schwerverkehr und wenigen Querstraßen ein baulicher Radweg. Angesichts der heutigen Anforderungen durch die Zunahme des Radverkehrs, die Zunahme der Geschwindigkeiten und der damit zunehmenden Geschwindigkeitsdifferenzen ist es wichtig, dass sowohl auf einem Radstreifen als auch auf einem Radweg komfortables Überholen möglich ist.

Neben breiten Wegen ist ein sicheres Queren von Fahrbahnen wichtig, das allseits gute Sichtbeziehungen erfordert. Hierbei helfen beim Fußverkehr vorgezogene Gehsteige (sogenannte Gehwegnasen), Zebrastreifen, Mittelinseln und an viel befahrenen Straßen Ampeln, bei denen die Grünzeiten gut bemessen sind. Flächenhaftes Queren kann durch einen durchgezogenen Mittelstreifen erleichtert werden. Eine Begegnungszone nach Schweizer Vorbild mit Vortritt für Fußgängerinnen und Fußgänger, wie sie auch Frankreich, Belgien und Österreich eingeführt haben, gönnen uns die Bundesverkehrsminister in Deutschland noch nicht. Für den Radverkehr sind Kreuzungen und Einmündungen die neuralgischen Punkte, an denen sich die Unfälle häufen. Markierte Furten, aufgeweitete Fahrradstreifen und ggf. gesonderte Warteflächen für das Linksabbiegen sowie eine gesonderte Signalisierung bei Ampeln sind hier hilfreich.

Gemeinsame Förderung von Fuß- und Radverkehr

Angesichts der Flächenkonkurrenzen im Straßenraum sollten immer beide Verkehrsmodi der Nahmobilität betrachtet werden. Jahrelang wurde der Platz für Bordsteinradwege von den Gehsteigen genom-

Buch- und Filmtipp

Jan Gehl

*Jan Gehl (*1936) ist der derzeit wohl bekannteste Architekt und Stadtplaner, der sich mit seinen Arbeiten für eine fussgänger- und radfahrerfreundliche, sich am menschlichen Maß orientierende Stadtentwicklung mit hoher Lebensqualität einsetzt und dafür mit seinem Team weltweit arbeitet.*

Im Jahr 1960 schloss Gehl sein Studium der Architektur an der Königlich Dänischen Kunstakademie ab und arbeitete in den ersten Jahren hauptsächlich als Architekt. Gehl heiratete bald nach seinem Abschluss eine Psychologin. Diese hatte großen Einfluss auf seine planerische Tätigkeit. Nach eigenem Bekunden kreiste ein Großteil der Konversation um die Frage, warum sich Architekten nicht für Menschen interessieren. 1966 bekam Gehl ein Forschungsstipendium und erhielt Gastprofessuren in Kanada, den USA, Mexiko, Australien, Belgien, Deutschland, Polen und Norwegen.

Die Strøget in Kopenhagen als längste Fußgängerzone in Europa geht auf Gehl zurück. Sein Buch Public Spaces, Public Life beschreibt am Beispiel Kopenhagen, wie innerhalb von 40 Jahren aus einer vom Autoverkehr stark geprägten Stadt ein Ort der Verkehrsberuhigung mit vielen verschiedenen Begegnungszonen entstanden ist.

Gehl betreut Stadtentwicklungsprojekte auf der ganzen Welt. So arbeitete er 2004 eine Studie für Transport for London über die Qualität des öffentlichen Raums in London aus. Im Jahr 2007 wurde er vom Department of Transportation von New York City beauftragt, dort die Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger zu verbessern.

Gehls Konzepte stehen im Zentrum des Dokumentarfilms ‚The Human Scale‘ (www.thehumanscale-derfilm.de), der seit 2014 auch in Deutschland als DVD vertrieben wird.

Das von ihm geleitete Büro Gehl Architects arbeitet mit in der Dänischen Fahrrad-Botschaft (Cycling Embassy of Denmark, CED), die Kenntnisse und Erfahrungen bei der Förderung des Radverkehrs weltweit verbreitet.

Veröffentlichungen von Jan Gehl:

Gehl, J.: „Leben zwischen Häusern – Konzepte für den öffentlichen Raum“, JOVIS Verlag 2011 ISBN 978-3-86859-146-0

Gehl, J.: „Leben zwischen Häusern“, JOVIS Verlag Berlin 2012, ISBN 978-3-86859-146-0

Gehl, J.: „Städte für Menschen“, JOVIS Verlag Berlin 2015, ISBN 978-3-86859-356-3

Quellenbezug: https://de.wikipedia.org/wiki/Jan_Gehl, Abruf vom 21.12.2016

Jan Gehl im Interview – Die Menschen in Bewegung setzen. In: brand eins - Wirtschafts-

magazin:
<https://www.brandeins.de/archiv/2014/genuss/jan-gehl-im-interview-die-menschen-in-bewegung-setzen> ↗

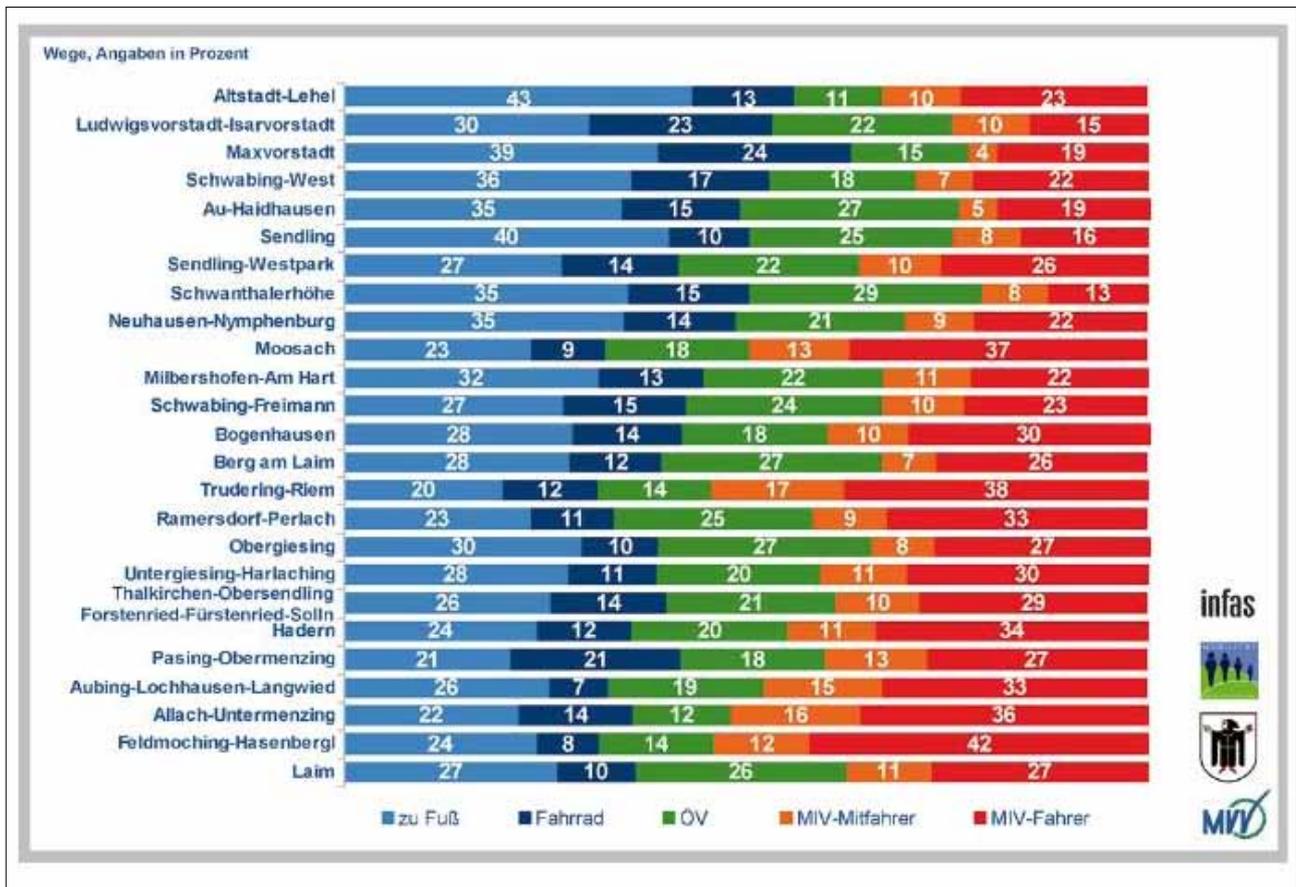


ABBILDUNG: © LIHM, REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG

Modal Split in München nach Stadtbezirken des Wohnorts, Broschüre: Mobilität in Deutschland (MiD) – Alltagsverkehr in München, im Münchner Umland und im MVV-Verbundraum, Abb. S. 22

men, z.T. nur eine weiße Linie aufgebracht. Das Ergebnis sind schmale Gehwege und schmale Radwege, die den heutigen Anforderungen (s.o.) nicht mehr entsprechen. In einigen Straßen mit mäßigem Kfz-Verkehr wurden diese Radwege bereits wieder zurückgenommen und der Radverkehr wieder auf die Fahrbahn geführt. Frühere Überlegungen zum Einbau von Radverkehrsanlagen in der Kapuzinerstraße sahen eine Verschmälerung der Gehsteige vor, beim Umbau 2013 war dies glücklicherweise kein Thema mehr. In vielen Straßenräumen brauchen der Fuß- und Radverkehr mehr Platz oder sollten zur Attraktivitätssteigerung Straßenbäume gepflanzt werden. Der Platz hierfür kann nur von Fahrspuren oder zu Lasten parkender Autos kommen. Dies erfordert eine umfassende Verkehrswende und den Umstieg vom eigenen Auto auf Car-Sharing.

Projekte zur Nahmobilität in München

Bereits in den Jahren 2001 bis 2003 wurde in München als Ergebnis des Bündnisses für Ökologie das Pilotprojekt Stadtviertelkonzept Nahmobilität von Kerstin Langer (Büro KOMMA.PLAN für die Bürgerbeteiligung) und mir (Büro stadt+plan für die Verkehrsplanung) durchgeführt. Ziel war es, die Wege zu Fuß und mit dem Rad unter Beteiligung der Bür-

gerinnen und Bürger vor Ort in der Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt zu verbessern. Der Stadtratsbeschluss erfolgte 2008. Von den – ohne Mehrfachnennungen – 470 vorgeschlagenen Maßnahmen konnte ein Drittel realisiert werden, ein weiteres Drittel wurde ähnlich oder z.T. realisiert bzw. soll noch realisiert werden, ein Drittel wurde abgelehnt. Über das Projekt durfte ich in vielen europäischen Städten referieren. 2008 bis 2009 führte ich das Projekt Wegenetz Giesing im Rahmen der ‚Sozialen Stadt Giesing‘ durch. Den beteiligten Bürgerinnen und Bürgern ist kaum zu vermitteln, dass bis heute noch kein Beschluss dazu vorliegt. Dem Antrag der GRÜNEN Stadtratsfraktion nach einem weiteren Stadtviertelprojekt wurde mit einer Nahmobilitätsplanung für Freiham Folge geleistet. Das vom Herrn Baier (BSV) aus Aachen bearbeitete Projekt ist eine solide Grundlage für die Berücksichtigung der Nahmobilität von Anfang an in einem Neubaugebiet.

Velocity and Walk 21

Weitreichende Impulse erhielten die Planungen für den Fuß- und Radverkehr durch die internationalen Konferenzen, die in München stattgefunden haben, nämlich die Velocity für den Radverkehr im Jahr 2007 und die Walk 21 für das Zufußgehen und den

Öffentlichen Raum im Jahr 2013. Insbesondere die Fachverwaltung konnte sich hier viele Anregungen von internationalen Beispielen holen, aber auch einige Münchner Errungenschaften wie z.B. den Isarplan präsentieren.

Beschluss zur Nahmobilität 2013

Der im Vorfeld zur Walk 21 vom Planungsreferat vorgelegte Beschluss zur Nahmobilität und die gleichnamige Broschüre sind leider etwas in der Versenkung verschwunden. Schon längst sollte eine Auswahl von weiteren fünf Plätzen – über die derzeit vom Baureferat bearbeiteten fünf Plätze hinaus – für eine attraktivere Gestaltung vorgeschlagen werden.

Geringe Priorität bei der GroKo

Das Thema Nahmobilität hat für die GroKo (Große Koalition) keine Priorität. Eine systematische Förderung ist nicht zu erkennen. Das vom Referat für Arbeit und Wirtschaft erarbeitete Orientierungssystem hat für die GroKo vor allem eine touristische Funktion. Zwar wurden einerseits die Mittel für die Nahmobilitätspauschale auf 10 Mio. EUR erhöht, andererseits blockierte die CSU den Radverkehr für zwei Jahre erheblich mit dem Antrag, dass alle Umplanungen, die Fahrstreifen betreffen, in den Stadtrat müssten. In der Herzog-Heinrich-Straße standen bereits die Bautafeln, die vom Baureferat im Sommer 2014 in vorauseilendem Gehorsam – schließlich handelte es sich um einen Antrag, nicht um einen Beschluss – wieder abgezogen wurden: Die Schutzstreifen sind bis heute nicht markiert. In der Rosenheimer Straße konnte sich die GroKo nicht für die von der Verwaltung vorgeschlagenen Radstreifen unter Wegfall von zwei Fahrspuren zwischen den Kreuzungen und Beibehaltung der Fahrspuren an den Kreuzungen entschließen. Gemäß Antrag von Herrn Podiuk (CSU) und Herrn Reissl (SPD) sollten Radverkehrsanlagen unter Beibehaltung der vier Fahrspuren eingerichtet werden. Dies hätte die Fällung aller Bäume und Gehsteigbreiten von 1,60 Meter zur Folge gehabt, die vor Ort zu recht abgelehnt wurden. Im Grundsatzbeschluss zum Radverkehr, der für Mitte 2017 geplant ist, wird eine Umgestaltung der Lindwurmstraße zwischen Bahnunterführung und Sendlinger-Tor-Platz mit Verbreiterung der Gehwege nicht enthalten sein, weil eine Reduzierung der Fahrspuren von der GroKo nicht gewünscht ist.

PAUL BICKELBACHER

Paul Bickelbacher ist Stadt- und Verkehrsplaner, Stadtrat und im Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt/Isarvorstadt. Er ist Ansprechpartner für Bayern im fuss e.V. und Mitglied im Programm Ausschuss des Münchner Forums.

Zum Weiterlesen:

Bickelbacher, Paul: Nahmobilität als Schlüssel zum Erfolg – Das Beispiel München. In: Mager, Thomas J.: Mobilität für die Stadt der Zukunft – Kommt nach der Energie- nun die Verkehrswende?, ksv-Verlag 2014, S. 33-51

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen): Hinweise zur Nahmobilität – Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsebene, Ausgabe 2014

MIDMUC: Mobilität in Deutschland – Alltagsverkehr in München, im Münchner Umland und im MVV-Verbindungsraum, Hrsg. LH München/ Referat für Stadtplanung und Bauordnung/ MVV, München 2010

Nahmobilität in München – Zu Fuß in einer lebendigen Stadt, Hrsg. LH München/ Referat für Stadtplanung und Bauordnung, München 2013

Stadtviertelkonzept Nahmobilität Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, Hrsg. LH München/ Referat für Stadtplanung und Bauordnung, München 2008

IMPRESSUM

Standpunkte ISSN 1861-3004

*Münchner Forum e.V., Diskussionsforum für Entwicklungsfragen, Schellingstr. 65, 80799 München
fon 089/282076, fax 089/2805532, email: info@muenchner-forum.de, www.muenchner-forum.de*

*Vi.S.d.P.: Ursula Ammermann,
Redaktionsschluss: 17.01.2017*

Redaktion: Ursula Ammermann (UA), Klaus Bäumler (KB), Detlev Sträter (DS), Barbara Specht (BS), Georg Kronawitter (GK), Udo Bünnagel (UB)

Layout: Barbara Specht

Wir verfolgen den Fortgang der von uns aufgegriffenen Themen. Der Inhalt dieses Magazins entspricht daher nicht zwingend dem Diskussionsstand in unseren Arbeitskreisen. Sie können Aussagen gern wörtlich oder sinngemäß mit Quellenangabe zitieren. Sollten Sie unsere Standpunkte nicht mehr erhalten oder sie jemandem zukommen lassen wollen, genügt eine Mail an: info@muenchner-forum.de

Vorweg: ein wichtiges Heft der Standpunkte (alle anderen ja auch). Ich werde alle (!) Artikel aufmerksam lesen.

Nur: das „Titelbild“ ist m. E. falsch. Das ist zwar auch „Armut“, aber gleichzeitig auch Kriminalität sich bereichernder, vermutlich rumänischer Mafia, die sich ihren SUV und weiß der Teufel was durch den Import von versklavten rumänischen Armen verdient, die dann als Bettler hier denen, die ohnehin wenig haben, aus Mitleidserregung noch das Kleingeld aus der Tasche ziehen. Das heißt: hier werden Sklaven auf (überwiegend) ohnehin keinesfalls reiche Passanten losgelassen. Die Nerz- und Gucci-Klientele in der Maximilianstraße wird da keinen Scheck in die Dose reinwerfen, und falls tatsächlich mal ein Zwickel aus der Tasche purzelt, muss es versehentlich und schmerzfrei sein. Wenn es etwas zeigt unter dem Titel „Armut in München“, dann eher, dass es der deutschen Gesellschaft insgesamt nicht möglich ist, Mafia-Banden das Handwerk zu legen.

Oder dass es (jetzt komme ich aus der ganz linken Ecke) von einer herrschenden Schicht mit Wohlwollen goutiert wird, wenn der Bevölkerungsschicht, die allenfalls bei C&A shoppen gehen kann oder auch nur bei KIK, vorgeführt wird, was Armut wirklich

ist, und dass es ihr, dieser Arbeiter- und Arbeitslosenschicht bei uns ja noch gut geht. Ja – vielleicht ist es sogar unausgesprochenes Programm der herrschenden Klassen, das Proletariat bei uns auf seine immerhin doch noch ohne Straßen-Bettelei gesicherten Überweisungen nach Offenlegung seiner privaten Verhältnisse bei subalternen Sozialamtsbürokraten hinzuweisen? Und es besteht gar kein Interesse an der Ausschaltung der Anschauungs-Objekte liefernden Mafia?

Nix für ungut, Antwort nicht notwendig. Das war jetzt mein Standpunkt. Ich werde Ihre „Standpunkte“ weiterhin begierig runterladen und aufmerksam lesen.

JOHANN HARTL

Dr.-Ing. Johann Hartl, 85521 Ottobrunn.
www.stadtgrenze.de 

Ergänzend möchten wir auf eine Sendung von DeutschlandradioKultur vom 13. Januar 2017 hinweisen: „Tagelöhner in München: Trotz Einkommen obdachlos“ von Tobias Krone. Hier der Link: http://www.deutschlandradiokultur.de/tageloehner-in-muenchen-trotz-einkommen-obdachlos.1001.de.html?dram:article_id=376188 

Arbeitskreise im Februar

Sie haben Lust, etwas für München zu tun? Unsere Arbeitskreise stehen Ihnen offen. Eine E-Mail an info@muenchner-forum.de genügt.

Arbeitskreis ‚Wer beherrscht die Stadt?‘

Leitung: Bernadette Felsch
nächstes Treffen: Mo. 13. Februar 2017, 17:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Kulturbauten‘

Leitung: Udo Bünnagel und Wolfgang Zimmer
nächstes Treffen: Di. 14. Februar 2017, 17:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘

Leitung: Dr. Wolfgang Beyer
nächstes Treffen: Do. 16. Februar 2017, 18:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Öffentliches Grün‘

Leitung: Klaus Bäumler
nächstes Treffen: Do. 16. Februar 2017, 17:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘

Leitung: Berthold Maier und Matthias Hintzen
nächstes Treffen: Do. 23. Februar 2017, 18:30 Uhr

Autofreies Wohnen in München

– ein Beitrag für bezahlbares Wohnen

„Mehr Rechtssicherheit für autofreie Projekte“ hieß die Fachveranstaltung am 5. Dezember 2016, zu der „Wohnen ohne Auto“ (WOA), das Münchner Forum, Green City und „autofrei leben!“ in die Orange Bar eingeladen hatten. Vertreter von Wohnprojekten, Immobilienfirmen, der Politik, der Kommunalverwaltung und interessierte Bürger waren der Einladung gefolgt. WOA setzt sich seit 20 Jahren dafür ein, dass Leute ohne Auto kostengünstig und klimaverträglich Wohnungen in einem autofreien Wohnumfeld bauen können, und will damit Impulse zur Reduzierung von Kfz-Besitz und Kfz-Verkehr geben. Auf Seiten der Stadt befürchtet man wohl, dass hierüber nur Stellplatzkosten eingespart werden sollen und die Bewohner ihre Autos dann kostengünstig im öffentlichen Raum abstellen.



FOTO: © EVA DÖRING

Auf dem Podium v.l. Licht, Bindczeck, Preuß-Bayer, Stupka, Mager, Ammermann

Autofrei hat sich auch in Hamburg bewährt

Gegenüber autofreien „Überzeugungstätern“ sind solche Befürchtungen ohnehin ohne Substanz. Dies zeigte Rainer Licht von der Gemeinschaft Wohnwarft in Hamburg auf. In den 90er Jahren geplant, im Jahre 2000 bezogen, haben sich auf der Brache einer einst geplanten Stadtautobahn Familien und andere Haushalte als Eigentümer, Genossen und in Behindertenprojekten angesiedelt. „Wir sind keine Autohasser, aber wir besitzen keine Autos,“ sagte Licht. Die Bewohner sind mobil dank nutzerfreundlicher Fahrradgaragen, nahe gelegener U-Bahn-Station und Car-Sharing. Und dank einer guten Nachbarschaft. Für zeitlich befristete Pkw-Nutzungen stehen einige ebenerdige Stellplätze „für besondere Lebenslagen“ für die 49 Eigentums- und Genossenschaftswohnungen der Wohnwarft 8 zur Verfügung.

Ein echter Mobilitätsgewinn sei, dass man die durch Wegfall der Tiefgarage nicht benötigten

Finanzierungsmittel z.B. für die geförderten Wohnungen, einen Lift und bequeme Fahrradrampen verwenden konnte.

Weitere autofreie Projekte sind in Hamburg entstanden. In unmittelbarer Nachbarschaft gibt es 173 solcher Wohnungen, weitere 60 entstehen in der Klimaschutzsiedlung am Kornweg. Autofrei hat sich bewährt: 2013 hat die Stadt Hamburg die Errichtung von Stellplätzen ins Ermessen der Bauherren gestellt.

Münchner Projekte: Messestadt

Sven Bindczeck berichtete über die autofreien Eigentümerge-

meinschaften in der Messestadt, Eva Döring über das autofreie Haus der Genossenschaft ‚Wogeno‘. 1996 traten Leute, die autofrei wohnen wollten, an die Wogeno heran. In der „Ökoecke“ entstanden 52 überwiegend familiengerechte Wohneinheiten. Nun geht die Erfolgsgeschichte bereits in die zweite Generationenrunde. Gegenwärtig entstehen autofreie Altenwohnsitze sowie Wohnungen für die flügge gewordenen Kinder. U-Bahn, Bus, Car-Sharing, ein Leih-Lastenanhänger und gegenseitige private Hilfe stützen die Freiheit vom Kfz. Als kontraproduktiv erwiesen sich die insgesamt 11 verlangten Stellplätze der ersten drei Projekte; viel Geld wurde dafür ausgegeben. Auch deshalb wurden einige Haushalte mit Auto aufgenommen.

Konnten die ersten Projekte noch einen Stellplatzschlüssel von 0,2 bzw. 0,21 aushandeln, wurde der neuen Baugemeinschaft AFW4 ein Stellplatzschlüssel von 0,3, d.h. vier Stellplätze für 14 Wohnungen von der Stadt abgefordert.

Münchener Projekte: Ackermannbogen

Nicht so gut hatte es 2011 das Projekt „Wohnen ohne Auto 3“ getroffen. Von der Stadt gefordert wurden 10 Stellplätze – ein Stellplatzschlüssel von 0,8 pro Wohnung. 13 Haushalte ohne Pkw-Besitz mussten vier sofort nutzbare Stellplätze und vier zur Nachrüstung einrichten. Nur zwei konnten gegen Ablöse wegverhandelt werden. Das war traurig und teuer, sagte Ina Depprich, die WOA3 vertritt. Die Gemeinschaft will diese Garagenplätze dennoch nicht an die Nachbarschaft vermieten. So kann hier nun die größte Fahrrad-Tiefgarage Münchens besichtigt werden.

Münchener Projekte: Genossenschaften

Christian Stupka von der Wogeno hat 20 Jahre um Stellplatzreduzierungen gekämpft, oft vergebens. Doch das Projekt am Reinmarplatz aus 50 Wohnungen der Wogeno und 70 Wohnungen der Gewofag wurde ein großer Erfolg: Ein Teil konnte als Altenwohnungen für Menschen ab 60 Jahre errichtet werden mit 0,2 Stellplätzen pro Wohnung. Insgesamt konnte ein Stellplatzschlüssel von 0,48 erreicht werden. Kosteneinsparungen beim Bau kamen der Mobilitätsstation zugute: das Angebotspaket von IsarCard, Pedelecs, Lastenrädern und Car Sharing samt E-Auto-Ladestation änderte die Verkehrsmittelnutzung wirksam. Besaßen die 50 Parteien beim Einzug noch 30 Autos, so hatte sich deren Zahl ein Jahr später auf 19 reduziert. Fünf der 50 Haushalte



Ina Depprich berichtet von „Wohnen ohne Auto 3“

werden aber auch in den nächsten Jahren ihr Kfz nicht abschaffen.

An der abschließenden Podiumsdiskussion, moderiert von Ursula Ammermann vom Münchner Forum, nahmen Rainer Licht, Sven Bindzeck und Christian Stupka – alle drei vertraten Wohnprojekte – Gunhild Preuß-Bayer von der Initiative „Wohnen ohne Auto“ sowie Cornelius Mager, der Leiter der Münchner Baugenehmigungsbehörde ‚Lokalbaukommission‘ (LBK) teil.

In der Vorbereitungsphase, so die Vertreter der Wohnprojekte, waren alle Projektgruppen in ihrem Zusammenhalt gefährdet. Oft wechselten die Beteiligten in den Gruppen, weil die erhofften Grundstücksausschreibungen sich immer wieder hinauszögerten und inzwischen die Boden- und Baupreise gestiegen waren. Verhandlungen um Stellplätze verursachten weitere Verzögerungen. Es kamen unterschiedliche Vereinbarungen zwischen den Beteiligten in den fünf Projekten über die Konditionen des Kaufs der Grundstücke und des Baus der Wohnungen zustande, vieles konnte erst spät eindeutig geklärt werden. Dennoch: Es sind gute Gemeinschaften geworden. Gemeinsame Überzeugungen förderten den persönlichen Zusammenhalt und führten über viele Schwierigkeiten hinweg.

Mit Scheitern mussten wir immer rechnen, sagte Stupka. Und die erhofften finanziellen Vorteile durch weniger Stellplätze relativierten sich, wenn für Nachrüstung an Stellplätzen Geld zurückgelegt werden musste. Deswegen ist es ein Glück, wenn sich Projekte in Zukunft auf verlässliche Regeln gründen.

Cornelius Mager berichtete, dass es schon mehrere autofreie Wohnprojekte in München gab, an denen die LBK mitbeteiligt war. Letztlich wurde immer eine Reduzierung auf weniger als einen Stellplatz pro Wohnung genehmigt. Jetzt will die Stadt den



Rainer Licht: So sind wir mobil

Autoverkehr reduzieren, in Neubaugebieten auto-reduzierte Gruppen fördern und gleichzeitig im Wohnungsbau Geld sparen.

Die Erfahrung zeigt, dass Tiefgaragen oft halbleer stehen, aber teilweise werden die Autos auch draußen auf den Erschließungsstraßen geparkt. Eigentlich müsste man die Pkws dann zählen, wenn Hagel angesagt ist, scherzte Mager.

Legen Wohnprojekte ein tragfähiges Mobilitätskonzept vor, kann die Baugenehmigung mit 0,8 Stellplätzen pro Wohnung erteilt werden, bei ausdrücklich autofreien Projekten sogar herunter bis auf 0,3 Stellplätze pro Wohnung. Es brauche aber eine Vorsorge für den Fall, dass durch die Wechselfälle des Lebens doch jemand auf das Auto angewiesen ist, so Mager. Wie man die mögliche Nachrüstung von 0,3 auf 0,8 überbrückt, dazu müssen erst noch Regeln gefunden werden.

Stupka findet es in Ordnung, dass es hierzu Regeln gibt. Glaubwürdige Konzepte sind erforderlich. Gut läuft es im Prinz-Eugen-Park, wo nicht nur die Genossenschaften, sondern auch Wohnungsbausträger an einem Strang ziehen.

Die künftige Nachfrage nach Wohnen ohne Auto schätzte Stupka als steigend ein. Bisher seien vor allem Intellektuelle Vorreiter, sie stellen 60 Prozent aller Car-Sharing-Nutzer dar.

Stupka nannte Quartiersgaragen am Eingang eines Wohngebietes als eine mögliche Option. Wenn die Stellplätze nicht direkt den Wohnungen zugeordnet seien, könnten diese wechselnd belegt werden, es seien ja nie alle Autos gleichzeitig da.

Licht nannte es unnormal, dass autofrei Wohnwillige ein Mobilitätskonzept vorlegen müssten, Autobesitzer indes nicht.

Und wie kann die Zukunft aussehen?

Stupka plädierte für eine Sharing-Kultur, für Partizipation und dafür, mehr Anreize zu schaffen, um aufs Auto zu verzichten, durch z.B. kluge Mobilitätskonzepte. Seine Vision rechnet die Autoindustrie selbst vor: Es wird in den Städten zukünftig weniger Autos geben.

Preuß-Bayer wünschte sich, dass autofreie Wohnprojekte willkommen sind und zu einem normalen Angebot auf dem Wohnungsmarkt werden. Eine autofreie Münchner Altstadt sollte zeigen, wie Stadt auch aussehen und funktionieren kann.

GUNHILD PREUSS-BAYER UND EVA DÖRING

Gunhild Preuß-Bayer ist Mitglied im Programmausschuss des Münchner Forums und Leiterin des Arbeitskreises Lärm.

Eva Döring ist Anwohnerin ‚Autofreies Wohnen‘ der WoGeNo in der Messestadt.

Ankündigung

Verkehrsversuch Sendlinger Straße Informationsveranstaltung am 23. Februar 2017

Die fachlichen Untersuchungen zum Verkehrsversuch Sendlinger Straße sind in vollem Gange. Noch bis Frühjahr 2017 finden Ortsbegehungen und schriftliche Befragungen der Anwohnerinnen, Anwohner und Gewerbetreibenden statt.

Bei einer **Informationsveranstaltung am Donnerstag, 23. Februar 2017, im Münchner Stadtmuseum, Sankt-Jakobs-Platz 1**, werden die bis zu diesem Zeitpunkt erhobenen Ergebnisse allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt. Diese können auch Rückmeldungen geben. Alle Hinweise werden gemeinsam diskutiert und anschließend ausgewertet. Eine Anmeldung ist bis 15. Februar möglich: sendlinger-strasse@studio-stadt-region.de oder Telefon (089) 244 10 33-0.



Verkehrsversuch Sendlinger Straße

FOTO: © BARBARA SPECHT



FOTO: © GREEN CITY

Bürgerbegehren erfolgreich: Stadt übernimmt Forderungen für saubere Luft

In nur sechs Wochen hat das Bündnis für saubere Luft die Hälfte der nötigen Unterschriften für das Bürgerbegehren „Sauba sog i. Reinheitsgebot für Münchner Luft“ gesammelt. Die Resonanz zeigt, wie wichtig den MünchnerInnen das Ziel ist, die Schadstoffbelastung in München zu senken. Anfangs von der Großen Koalition im Rathaus kleingere-det, nimmt sie jetzt das Bürgerbegehren ernst und übernimmt für ihren Plan zur Luftreinhaltung zu 100 Prozent die Forderung des Bürgerbegehrens.

„Wir haben in zwei Monaten bereits so viel Druck aufgebaut, dass unser Bürgerbegehren das bislang erfolgreichste in München ist“, sagt Andreas Schuster, einer der drei Bündnissprecher und Leiter des Bereichs nachhaltige Mobilität bei Green City e.V. Noch bevor das Bündnis für saubere Luft die nötigen 32.000 Unterschriften an die Stadt übergeben konnte, gibt diese nach – und übernimmt nach jahrelangem Zögern die Forderungen des Bündnisses. Die SPD-Fraktion hatte sich bereits im Dezember, wenige Wochen nach dem Start des Bürgerbegehrens, dafür ausgesprochen. Jetzt hat auch die Stadtratsmehrheit dafür gestimmt.

Bis 2025 soll demnach eine Verkehrswende in München stattfinden. 80 Prozent aller Wege in München sollen dann mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad, zu Fuß oder in Elektroautos zurückgelegt werden. Sylvia Hladky, ebenfalls Sprecherin des Bündnisses und Vorstandsmitglied

des Netzwerks Klimaherbst e. V., ergänzt: „Das Bürgerbegehren hat verhindert, dass ein Papiertigerbeschluss ohne Zeitrahmen und genaue Vorgaben erlassen wurde, der keinerlei Wirkung für saubere Luft in München entwickelt hätte. Das verdanken wir der Tatsache, dass es uns gelungen ist, in wenigen Wochen ein schlagkräftiges Bündnis mit rund 30 Partnern und UnterstützerInnen aufzubauen. Diese Schlagkraft werden wir auch weiterhin nutzen, um die Verkehrswende in der Münchner Realpolitik ankommen zu lassen.“

Hermann „Beppo“ Brem, Bündnissprecher und Vorsitzender der Münchner Grünen, betont: „Das Aktionsbündnis wird sich jetzt aber nicht auflösen. Unsere Arbeit ist nicht beendet. Wir werden das Rathaus beim Wort nehmen und nicht eher Ruhe geben, bis messbare und nachhaltige Erfolge erzielt werden. So weit weg ist das Jahr 2025 nämlich nicht. Es müssen jetzt Maßnahmen getroffen werden, wenn das ehrgeizige Ziel erreicht werden soll. Spätestens zur Kommunalwahl in 2020 ist es Zeit für eine Bilanz.“ Ziel sei jetzt die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes, das bis Juni 2017 auch im Stadtrat diskutiert werden soll, sowie zwei Sofortmaßnahmen: Planung und Umsetzung von Radschnellwegen und die Einführung von mindestens fünf Bus-Expressspuren. „Raus aus den Schubladen mit den Konzepten und machen!“, fordert Brem.

PRESSEMITTEILUNG DES BÜNDNISSES FÜR SAUBERE LUFT VOM
25. JANUAR 2017