

Standpunkte

Online-Magazin

2./3.2019

**MÜNCHNER
FORUM**
Diskussionsforum für
Entwicklungsfragen e.V.



FOTO © DETLEV STRÄTER



Liebe Leserin, lieber Leser,
Sichtbeziehungen in der Stadt sind unser diesmaliges Schwerpunktthema. Sichtbeziehungen gliedern und strukturieren den städtischen Siedlungskörper, öffnen enge und weite Sichtschneisen, lenken den Blick auf singuläre Orientierungspunkte und rhythmisieren den Blick und den Weg dorthin. Sichtbeziehungen schaffen Wiedererkennung, stellen Sicherheit und Identität für diejenigen her, die sich durch die Stadt bewegen. Sichtbeziehungen wurden in Zeiten feudaler und postfeudaler Stadtbaukunst sorgsam komponiert – in Zeiten eklektizistischer Stadtverdichtung scheinen Sichtbeziehungen nicht höchste Priorität zu haben: Kann München noch Sichtachsen?

Sichtbeziehungen werden nicht nur in die Weite, sondern auch in die Höhe gelenkt. Seit Jahrhunderten tobt der Kampf um die „Stadtkrone“: im Mittelalter ging der Ehrfurcht heischende Blick hinauf zur herrschaftlichen Burg, meist an Orten loziert, wo man dem Wegezoll nicht auskam. Dann erhoben sich die Kirchen- und Domtürme klerikaler und territorialer Macht – mitten in die Stadt platziert, die als Blickanker und Akustikquellen auch das Land herum bestrichen. In den absolutistischen Stadtgründungen wurde der Blick auf den Sitz des weltlichen Herrschers im Zentrum gelenkt – exemplarisch hier die Fächerstadt Karlsruhe. Der Kampf um die Höhe nahm im letzten Jahrhundert Fahrt auf: die Bauten politischer Macht wurden bald übertrumpft von den Zentralen des industriellen Kapitals, übertroffen von den Handelsburgen des Warenkapitals und vorläufig besiegt von den hochfahrenen Netzknoten des Finanzkapitals – architektonische Erektionen, die mit Argumenten ästhetisierender Funktionalität verbrämt werden, wo es doch um gesellschaftliches Dominanzgebaren geht. Das Firmenlogo on top – der Gesslerhut des 21. Jahrhunderts? Sichtanker der Herrschaftssymbolik.

Weitere Themen in diesem Heft: Zum Umgang mit Erhaltungssatzungen in München, zum Seilbahnprojekt Frankfurter Ring, ein Debattenbeitrag zum Museum „Biotopia“ im Nymphenburger Schloss und vieles mehr.

Dieses Themenheft ist die Doppelausgabe der STANDPUNKTE für Februar und März 2019. Wir hoffen wie immer auf eine kritische Leserschaft und entsprechende Reaktionen.

Detlev Sträter, 1. Vorsitzender des Programmausschusses

Sichtachsen in München

DIETER KLEIN Grandiose Perspektiven und verbaute Blicke	2
MATTHIAS CASTORPH Die Sichtachse – eine Papieridee?	5
KLAUS BÄUMLER Weitsichtiger Schutz der Weitsicht	8
KLAUS BÄUMLER Vermessung der Umgebung Münchens im 18. Jahrhundert	10
INGRID KRAU Sichtachsen in München	12
KLAUS BÄUMLER Natürliche Panoramen	14
WOLFGANG CZISCH 15 Jahre Bürgerentscheid Hochhäuser in München	18
WOLFGANG CZISCH Die Münchner Hochhausstudien	23
KLAUS BÄUMLER Klassischer München-Blick	26
REINHARD SAJONS Bewahren und Erhalten von gewachsenen Strukturen	28
SUSANN POKORNY Erhaltungssatzung – (k)ein zahnlöser Tiger	31
MATTHIAS HINTZEN Alles in der Schwebe	33
UDO BÜNNAGEL Warum steht der Neubau fürs Museum Biotopia eigentlich in der Kritik	37
MATTHIAS BECK Rahmenplanung Wasserburger Landstraße	40
MICHAELA SCHIER Aktuelles zur Debatte Pro und Contra SEM	42

Arbeitskreise im Februar/März

Radio Lora

Impressum

Sichtachsen in München – **grandiose Perspektiven und verbaute Blicke**

DIETER KLEIN

Historische Vorbilder von städtebaulich interessanten Blickachsen führten seit der Antike auf besondere Blickfänge zu, auf Bauwerke oder auf Denkmäler. Im Mittelalter kam ein gewollter „Überraschungseffekt“ dazu, wenn in einer relativ engen Straße der Blick des Betrachters plötzlich auf ein überwältigend hohes Bauwerk geführt wurde, egal ob Schloss-, Rathaus- oder Kirchturm. Die großen Boulevards des 19. Jahrhunderts wurden nicht nur aus städtebaulichen Gründen, sondern auch aus dem Grundgedanken geschaffen, dass in solchen breiten Straßen im Falle von Aufständen die Beseitigung eventueller Barrikaden leichter möglich und weniger aufwendig sei als in engen und verwinkelten Gässchen.

In München waren die großen Einfallstraßen immer schon auf die Frauenkirche als Dominante ausgerichtet, durch die heutige meist wesentlich höhere Bebauung ist das optisch nur noch an wenigen Stellen nachvollziehbar.

Die heute noch das Stadtbild prägenden Sichtachsen entstanden seit dem Ende des 18. Jahrhunderts, als Bayern zum Königreich aufgestiegen war. Auch die Eisenbahnführungen hatten die Wirksamkeit solcher Sichtachsen einkalkuliert, in München ist das von der Donnersberger Brücke aus noch nachvollziehbar. Allerdings scheint dort die Bahngleis-begleitende Architektur des Arnulfparkes oder auch nach der Friedenheimer Brücke im Bereich des Hirschgartens nicht besonders originell.

Zu den großen allgemein bekannten Münchner „königlichen“ Sichtachsen gehören die Briener Straße (optisch beginnend mit dem Hofgartentor, über den Karolinen- zum Königsplatz mit den Propyläen) und die Ludwigstraße (ab der Feldherrnhalle über den Odeonsplatz bis zum Siegestor als optischen Abschluss), die Maximilianstraße (mit Blick auf das jenseits der Isar gelegene Maximilianneum), die „innere“ Prinzregentenstraße (zwischen Prinz-Carl-Palais und dem Friedensengel). Das von Ludwig II. in den Maximiliansanlagen seines Vaters am Isarhochufer geplante Festspielhaus mit einer Brücke über die Isar wäre ein städtebauliches Highlight – wenn es gebaut worden wäre.

Die Architekten der Vergangenheit wussten geeignete stadtbildprägende Bauwerke oder Denkmäler als optische Bezugspunkte anzuvisieren, die unabhän-

gig von der Baumasse sein konnten. Dazu gehörten Kirchtürme, öffentliche Bauten, Verkehrs- und Verwaltungsbauten, Theater, Schulen, Bierbrauereien, Denkmäler. Vom Sendlinger Tor aus gesehen dominiert der Rathhausturm die gleichnamige Sendlinger Straße, vom Architekten bewusst wirkungsvoll platziert.

Das Kaiser-Ludwig-Denkmal dominiert nicht nur den gleichnamigen Platz im Wiesenviertel, sondern bildet einen grandiosen Blickfang gleich von mehreren Straßen aus.

Natürlich werden mehrere bürgerliche „Sichtachsen“ bewusst als solche wahrgenommen: die Schellingstraße an der Ludwigs-Kirche, der Turm der Markuskirche ist vom Friedensengel aus zu sehen, der von St. Margaret vom Sendlinger Tor aus, die St. Ursula-Kirche dominiert die Friedrichstraße in Schwabing. Die Benno-Kirche ist nicht direkt von der Nymphenburger Straße, sondern erst nach einer Biegung der Loristraße zu sehen, die Josephs-Kirche prägt die schnurgerade Augustenstraße über den ganzen Verlauf. Die Erlöserkirche wirkt als scheinbarer



Abb. 1: Die Mozartstraße mit Blick auf die Bavaria

Endpunkt der Ludwig- und Leopoldstraße – heute wird gerade dieses einst harmonische Straßenbild durch die ungelungenen Hochhäuser in Milbertshofen/Freimann beeinträchtigt, obwohl sich diese Bauwerke erst in einigen Kilometern Entfernung erheben.

FOTO © DETLEV STRÄTER



Abb. 2: Blick die Ludwigstraße entlang stadtauswärts. Im Hintergrund das Siegestor, rechts davon die Ludwigskirche und links die Highlight Towers.

Als städtebaulich besonders gelungen plzierter Theaterbau ist das Gärtnerplatz-Theater zu erwähnen, zu dem die Reichenbachstraße vom Viktualienmarkt aus führt. Der Prinzregentenplatz als „besonderes Raumerlebnis“ mit scheinbar abgeschlossenen Platzwänden wird erst ab dem Prinzregententheater als solches erlebbar. Der alte Ostbahnhof stand genau in der Achse der Wörthstraße, Mittelpunkt einer Dreistrahl-Anlage am Orleansplatz mit Weißenburger- und der nur kurzen Belfortstraße. Hier wurden die Gestaltungsprinzipien des barocken Städtebaus ins Bürgerliche transferiert, anstelle eines Schlosses befand sich eben der Bahnhof im Zentrum des sternförmig angelegten Straßenrasters. Der heutige Nachfolgebau kann diese Aufgabe nicht mehr erfüllen. Als Inspiration zu dieser Planung darf das Schloß Nymphenburg gelten, wo der Dreistrahl vom Schlosskanal sowie von der Hirschgartenallee und der Maria-Ward-Straße gebildet wird.

Die Kunstakademie bildet den optischen Abschluss der Amalienstraße, das Gisela-Gymnasium den der Franz-Joseph-Straße. Die Dachauer Straße wird in Teilen vom Turm der Löwenbrauerei-Gaststätte am Stiglmaierplatz dominiert, die Mozartstraße ab Goetheplatz von der Bavaria an der prähistorischen Isar-Hangkante.

Der Eingangsbau des Schwabinger Krankenhauses prägt die Bonner Straße vom Bonner Platz bis zum Kölner Platz. Leider wurden beim Wiederaufbau die Straßenfronten nach Kriegszerstörungen im Stile

der 1950er Jahre nur wenig interessant gestaltet. Auch die städtebauliche Wirkung eines anderen Krankenhauses war ursprünglich geradezu schlossartig dominant; heute wird das Klinikum an der Ziemssenstraße jedoch städtebaulich als Bezug von Sichtachsen kaum noch wahrgenommen.

Auch monumentale Wohn- oder Geschäftshäuser konnten Sichtachsen prägen, so das Bernheimer-Haus am Lenbachplatz, das in der Achse des Promenadeplatzes städtebaulich hervorragend situiert worden ist, oder das mit einer Kuppel bekrönte Haus Nr. 23 am Prinzregentenplatz, um das der Straßenverlauf eine Verschwenkung macht.

Der Generallinien-, später der Staffelbauplan von Theodor Fischer aus den 1890er Jahren prägte das Stadtbild bis in unsere sieb-

ziger Jahre. Er war durchdacht und erfüllte höchste städtebauliche Ansprüche. Zum Beispiel wurde die 1895 geplante Bebauung östlich des Siegestores verhindert, die derart monumental ausgefallen wäre, dass die Stadtväter um die städtebauliche Wirkung von Gärtners Torbau fürchteten. Gebaut werden durfte dort schließlich nur in wesentlich reduziertem Umfang – immer noch sehr mächtig. Vom heutigen Standpunkt aus gesehen fast bedauerlich, weil diese Bauten ebenso großstädtisch-elegant wie originell geworden wären.

Anders als beim aktuellen Neubau des Hotels Königshof, der den Justizpalast mit banaler Massigkeit zu übertrumpfen versuchen wird. Die Blickachse von der Neuhauser Straße durch das Karlstor war vor dem Krieg von der beeindruckenden, figural bemalten Fassade des Hotels mit einer mächtigen Doppelgiebel-Fassade geprägt. Die Nachkriegsveränderungen bedeuteten bereits einen herben Verlust für das Stadtbild, die späteren Aufstockungen waren auch keine optische Bereicherung. Die neue Hauptfassade soll ein grober kreuzförmiger Einschnitt prägen, während die Seitenfassaden in der heute üblichen, langweiligen Kanaldeckel-Gliederung gestaltet sind.

Damit würde ein weiteres Beispiel für die wenig geglückte Münchner Stadtplanung der Gegenwart entstehen, die vorwiegend von der Rücksicht auf Profitmaximierung geprägt ist. Das neue Hotel Königshof soll, der aktuellen Planung nach zu schließen, fast die Höhe der Justizpalast-Kuppel erreichen.

Zur städtebaulichen Qualität des Neubaus ein Zitat aus der Abendzeitung von 2013: „Wenn es bis heute noch keinen Preis für besonders hässliche Architektur gibt, sollte man ihn jetzt erfinden – drei Anwärter haben sich mit ihren Entwürfen für den neuen Königshof ja bereits wärmstens empfohlen“. Ob das Hotel bisher wirklich nur wenig Gewinn abgeworfen hat, ist nicht bekannt; jedenfalls meint der Chef des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege in einem Zeitungsinterview, dass weder ein Erhalt noch eine Restaurierung möglich sei – weil „ein Hotel wirtschaftlich Sinn machen“ müsse, das Gleiche gelte auch für den Hauptbahnhof (in der Achse der Schützenstraße).

Geradezu als Musterbeispiel für die Ignorierung von wirkungsvollen Sichtachsen ist der Jüdische Museumsbau am Sankt-Jakobs-Platz – schon vom Gärtnerplatz, durch die Corneliusstraße blickend, „grüßt“ eine riesige, ungegliederte Wand, demonstrativ abweisend. Der Synagogenbau selbst wirkt zwar etwas freundlicher, ohne jedoch auf die historische Umgebung (Stadtmuseum und Orag-Haus) Rücksicht zu nehmen.

Ähnlich verschenkt das neue Sudetendeutsche Museum an der Hochstraße am Isarhochufer die Chance, zu einem begehrten Treffpunkt mit Blick über die Stadtsilhouette zu werden. Geradezu grotesk ist dort die im Untergeschoss geplante Unterbringung eines Museums-Cafés, Dunkelheit anstatt eines überwältigenden Panoramablickes.

Eine eben so unverständliche Planung prägt seit über 30 Jahren im städtebaulich hervorragend platzierten Gasteig-Zentrum die Situation. Dort ist die eigentlich schönste Aussicht über die Stadtsilhouette nur vom Treppenhaus (!) des Konzertsaaes aus zu genießen, eine Unterlassung, die im Zuge der Neugestaltung behoben werden könnte. Das Gebäude selbst scheint beziehungslos neben der Rosenheimer Straße zu stehen, es wird hauptsächlich durch Nebeneingänge betreten, weil der eigentlich dafür prädestinierte Eck-Eingang verkehrstechnisch ungünstig angelegt ist.

Unverständlich, dass ausgebildete Architekten die optischen Vorteile solcher Lagen nicht besser zu nutzen verstehen; vollkommene Ortskenntnis kann dafür alleine wohl nicht die Ursache sein.

Im Wiener Museum für Angewandte Kunst läuft zur Zeit in Zusammenarbeit mit dem gleichnamigen Frankfurter Museum eine Ausstellung von Stefan Sagmeister & Jessica Walsh: „Beauty“, aus der eine Schrifttafel zitiert werden soll: „...man kann stapelweise Architekturbücher durchblättern, ohne ein einziges mal auf den Begriff [Schönheit, D.K.] zu stoßen... Der Funktionalismus nahm im 20. Jahrhundert so extreme Formen an, dass Architekt/

innen und Designer/innen sich in eine psychotische Gleichförmigkeit verbissen.... Mit der Ausstellung wollen wir beweisen, dass Schönheit keine Oberflächenstrategie ist, sondern ein zentraler Bestandteil des Menschseins...“

Das gilt auch für die Anlage von Sichtachsen, die auf besondere Objekte hinführen. Vielleicht könnten sich einige Mitglieder der Münchner Stadtgestaltungscommission diese Ausstellung einmal ansehen? Verkehrt wäre es nicht. Vor 100 Jahren waren „Bauhaus“ und „Sachlichkeit“ revolutionär; diese damals neuartigen Stilrichtungen wurden begeistert begrüßt, Dekor schien überflüssig, geradezu verwerflich zu sein. Heute aber artikulieren immer mehr Menschen den Wunsch nach einer wirklich neuen Architektur abseits der Kanaldeckelfassaden und nach städteplanerischen Gestaltungen in „menschlichen Maßstäben“, wie sie derzeit von den Verantwortlichen in den Planungs- und Verwaltungsbüros immer noch verzweifelt bekämpft werden.

Dr. Dieter Klein ist Kunsthistoriker und lebt in München und Wien. Er ist Programmausschuss-Mitglied im Münchner Forum.

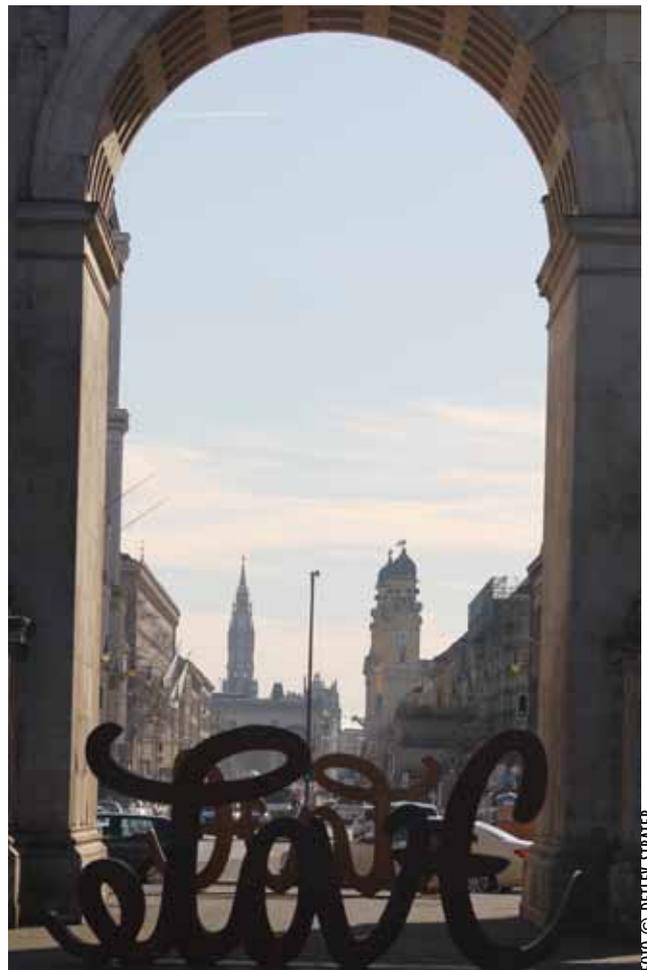


Abb. 3: Ein Blick durch das Siegestor die Ludwigstraße entlang stadteinwärts.

Cardo – Decumanus – Mdina: der Kampf um den rechten Winkel

Der Mittelmeerraum als ehemals römisch beherrschte Welt der Antike bietet heute noch interessante Aspekte zum Thema Sichtachsen.

Am einfachsten machen es uns die Römer: Sie waren bekanntlich gute Straßenbauer – die genormten Spurrillen römischer Karren leben noch heute in der Normalspurweite von 1.435 mm der europäischen und nordamerikanischen Eisenbahnnetze weiter – und legten ihre Kastelle und Städte am Schnittpunkt zweier sich im rechten Winkel kreuzender Straßen fest.

Der „Cardo“ war dabei die meist in Nord-Süd-Richtung verlaufende prinzipielle Hauptachse, die an geeigneter Stelle vom „Decumanus“ senkrecht geschnitten wurde. Dieser Schnittpunkt war dann das Stadtzentrum, häufig das Forum. In Hafenstädten führt der Cardo meist direkt vom Hafen weg – wie praktisch für den Warentransport. Diesem simplen Prinzip kann sich kein moderner Kreuzfahr-Tourist entziehen, wenn ihn ein Landausflug durch antike Ruinenstädte führt.

Bekanntlich feierte das übersichtliche Schachbrettmuster städtebaulich immer wieder fröhliche Urständ', z. B. in barocken Stadtgründungen (Mannheim), auf Cuba (Cienfuegos) und natürlich in den Vereinigten Staaten von Amerika (z.B. Manhattan/ New York u.v.a.).

Alles im Lot?

Mit dem Niedergang des Römischen Reiches verschwand auch die Ordnungsmacht im Mittelmeer. Die Städte mussten sich selbst verteidigen – vor allem gegen Seeräuber. Denen wollte man keinen bequemen Weg für ihre Raubzüge bieten. Die Siedlungen wanderten weg vom Meer, gerne auf Hügel, wurden mit Mauern umgeben – und die Straßen eng und winkelig gebaut.

Warum? Angreifer taten sich dort schwer mit weitreichenden Waffen, und die Lage war für ortsunkundige Angreifer wesentlich schwieriger als für die Verteidiger.

Sichtachse? Nein danke!

Gerade arabische Siedlungen („Medina“) sind nach diesem Prinzip gebaut, schön zu studieren in der alten maltesischen Hauptstadt Mdina oder im marokkanischen Fes, wo innerstädtische Wege gerade mal so breit sind, dass man mit den Schultern nicht Hausmauern berührt. Nichts für Klaustrophobe.

Georg Kronawitter

Die Sichtachse – eine Papieridee?

MATTHIAS CASTORPH

Sichtachsen gehören im Städtebau zu den spektakulärsten Möglichkeiten, ein Stadtbild zu bestimmen. Die lange Straße, seitlich gefasst von Bäumen als Allee oder beidseitig symmetrisch bebaut mit dem „point de vue“ in weiter Ferne, richten den Blick auf Höhepunkte aus, die Ziel und Ende der Straße definieren. Dem Grunde nach ist es eine sehr einfache geometrische Operation: Eine Linie wird gezeichnet und die beiden Punkte, Anfangs- und Endpunkt, können mit Bedeutung aufgeladen werden.

So entstanden die berühmten Achsen in München, wie die Ludwigstraße, die mit dem Siegestor und der Feldherrnhalle die Blickpunkte bildet, gerahmt von den Bauten Klenzes und Gärtners. Eine perfekte königliche Straße. Die andere königliche Sichtachse, die Maximilianstraße, seitlich gefasst von Bürkleins Bauten, richtet sich dagegen nur auf einen Blickpunkt stadtauswärts aus – das Maximilianeum, das am Ende der Straße oberhalb der Isar thront. Der Gegenschuss fällt unspektakulär aus – der Blick fängt sich in einer einfachen Häuserreihe, die keinen bemerkenswerten Abschluss bildet. Ähnlich verhält

es sich auch bei der ebenfalls stadtauswärts orientierten Briener Straße, die mit zwei aufeinanderfolgenden Blickpunkten, dem Obelisk am Karolinenplatz und den Propyläen, den Abschluss der damaligen Stadt definierten.

Diese gesteigerten Straßenzüge entstanden als Sichtachsen unter den bayerischen Königen und waren Ausdruck der herrschaftlichen Geste einer absoluten Ordnung und Ausrichtung, wie sie im Barock in München z.B. mit der Sichtachse auf das Nymphenburger Schloss ihren Anfang nahmen.

Nach dem Ende des Königreiches wurden in

München (außer dem städtebaulichen Sonderfall der Prinzregentenstraße, der einer gesonderten Betrachtung wert wäre) keine weiteren „absolutistischen“ Straßenachsen mehr realisiert, und es entwickelte sich eine neue Haltung zu Sichtachsen am Ende des 19. Jahrhunderts, die aus einem veränderten Verständnis des Stadtkörpers entstanden war.

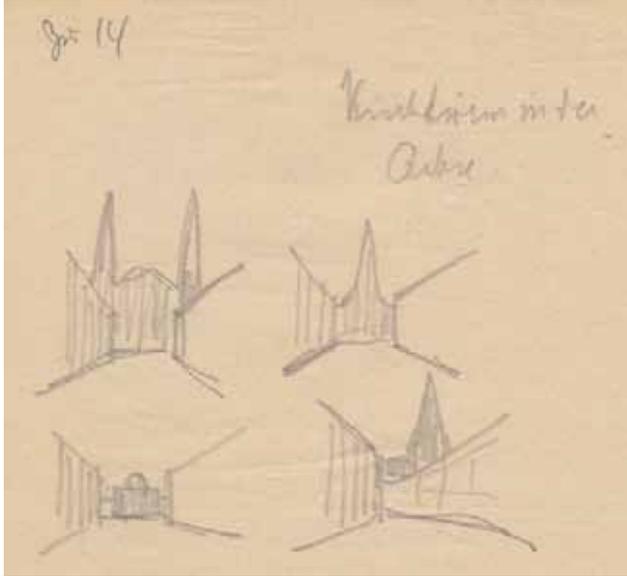


Abb. 1: Vorlesungsskizze („Kirchturm in der Achse“), Nachlass Theodor Fischer im Architekturmuseum der TU München

Die beiden Protagonisten der damaligen Stadtentwicklung Münchens, Karl Henrici als Verfasser des Plans, der die räumliche Stadterweiterung nach dem Stadterweiterungswettbewerb von 1893 definierte, und Theodor Fischer, der als Leiter des neugegründeten „Stadterweiterungsbureaus“ Henricis Entwurf in den Baulinienplan von 1899 und in den Staffelpbauplan von 1904 kongenial überführte, hatten – unter dem Einfluss von Camillo Sitte – den vorherrschenden linear-grafischen und auch technisch bestimmten Städtebau durch eine räumliche Stadtbaukunst ersetzt. Diese war komplexer aufgebaut und verweigerte sich in ihrer räumlichen Sehweise des Stadtkörpers einer einfachen grafischen, zweidimensionalen Plansicht von Stadt, die für Henrici ein Ausbund von städtischer Langeweile war. In seinem Artikel „Langweilige und kurzweilige Straßen“, den er im Kontext des Stadterweiterungswettbewerbs 1893 in der Deutschen Bauzeitung veröffentlichte, polemisierte er:

„Wer jedoch eine Planzeichnung mit den Augen so zu durchwandern vermag, als ob er in der fertig aufgebauten Stadt einherginge, den erfasst schon das Grauen der Langeweile, wenn er in einem Stadtplan jenen – als Schlagwort so gern gebrauchten – „großartigen Zug“ und jene „innige Durchdringung von Technik und Kunst“ gewahrt, die eben nur mit Zirkel und Lineal unter Befolgung eines einseitigen

linearen Systems dem Papier aufgelogen ist.“ ... und folgerte: „Noch schlimmer aber wird einem zu Mute, wenn man sich die Millionen vergegenwärtigt, die für Prunk- und Protzbauten aufgewendet werden müssen, um mit rein äußerlicher Pracht- und Glanzentfaltung dem sogenannten „großartigen Zuge“ der Straßenanlagen gerecht zu werden.“

Nicht der „großartige Zug“ stand bei Karl Henrici im Vordergrund, sondern der Versuch, Stadt räumlich zu definieren mit dem sogenannten „Schluß der Straße“, unter Verzicht auf den Schematismus der großen Geste der kilometerlangen Sichtachse, denn: „...bei der Linienführung der Straßen hatte ich im Auge, daß man beim Durchwandern einer Stadt niemals das ganze Stadtbild, sondern jedes Mal nur einen Teil einer Straße oder eines Platzes übersehen kann, und daß demnach jeder einzelne Teil jeder Straße und jedes Platzes wert sei, in künstlerischem Sinne und kurzweilig ausgebildet zu werden.“ Und als Folge: „Die Planzeichnung verliert bei solchem Vorgehen naturgemäß denjenigen Charakter der Übersichtlichkeit, der den schematischen Straßennetzen unserer modernen Stadterweiterungen eigen zu sein scheint.“

So versucht diese stadtbaukünstlerische Haltung das Ende der Straße nicht durch einen isolierten Höhepunkt zu bestimmen, sondern den Stadtkörper selbst, mit der Masse seiner bürgerlichen Bauten als Blickpunkt ästhetisch zu formen – ohne jedoch diese, gegenüber der linear-grafischen Stadtausformung, deutlich komplexere stadtbaukünstlerische Haltung dogmatisch zu vertreten. Theodor Fischer beschrieb dies rückblickend 1920 in seinen „6 Vorträgen über Stadtbaukunst“:

„Wir stoßen hier zum erstenmal eigentlich auf ein Erfordernis der Ästhetik, auf ein Mittel, das man der Augen wegen anwendet, d. i. der richtige Schluß einer Straßenstrecke, um den Eindruck des Räumlichen herzustellen, aber mit der ganz besonderen Betonung der Bewegungsform. Nicht das Verweilen, der Aufenthalt in diesen langen Straßenzügen liegt in unserer Absicht und in der Natur des gegebenen Raumes, sondern die Bewegung in einer Richtung. Es ist also eine psychologisch sehr naheliegende Forderung, daß ich diesem Raum ein die Augen des Wandelnden beschäftigendes Ziel gebe. Und darin kann man wohl einen ersten ästhetischen Grundsatz des Städtebaues erkennen, ohne fürchten zu müssen, auf unsicheren theoretischen und hypothetischen Boden zu treten.“

Wie sehr es übrigens verfehlt ist, mit Dogmen, die nicht auf so realen Grundlagen aufgebaut sind, an die Baukunst heranzutreten, möge aus der Gegenüberstellung einer strengen geradlinigen Straße mit solch einem Blickziel und einer ganz demselben

Grundsatz ihre Wirkung verdankenden frei gezogenen Straße ersehen werden. Es kommt tatsächlich auf rein persönliches Empfinden an, welcher Lösung man den größeren Eindruck zusprechen will.“



FOTO © FISCHER „6 VORTRÄGE ÜBER STADTBBAUKUNST“

Abb. 2: Handskizze von Theodor Fischer (Marienkirche in „Danzig“)

Zu diesem räumlichen Grundgedanken kommt bei Theodor Fischer die Überzeugung, dass Dominanten, z.B. Kirchtürme und hohe öffentliche Bauten, in den städtischen Kontext eingebunden werden – damit zur ästhetischen Einheit führen und nicht isolierter Blickpunkt bleiben. Dazu gehört auch das In-Beziehung-setzen der einzelnen Objekte zueinander, wie er es in seinen Vorlesungsskizzen zeigt: Der hohe Turm hinter der Reihe der Häuser, die durch die geschwungene Straße den Straßenraum schließen und den Vordergrund und damit das Verhältnis definieren (s. Abb. 1): Das Große wird bedeutender durch das Kleinere innerhalb eines Ensembles, einer gestalteten Einheit, wie er es z.B. mit der Situation der Marienkirche in Danzig referenziert, die er als Handzeichnung seinen Vorträgen im Buch beifügte (s. Abb. 2). Für ihn war „... der Turm auch bei bescheidenen Ausmaßen des Baues noch immer die aufschießende Form, die gegensätzlich ist zu allem anderen Bauwerk — ausgenommen den Fabrikschornstein, der freilich manches Stadtbild charakteristisch genug ausstattet. Wenn der Turm etwas bedeuten soll, so muß er auf größere Entfernung gesehen werden;

man hat also darauf zu achten, daß er etwa in den Schnittpunkt zweier oder mehrerer Straßenachsen zu stehen kommt, woraus dann das erfreuliche Bild entsteht der Vertikalen, die aus den perspektivisch sich senkenden Dachtraufen der Straße in kräftigem Kontrast aufsteigt.“

Diese Auffassung Theodor Fischers von „Sichtachse“ lässt sich heute in der Maxvorstadt nachvollziehen: Blickt man zwischen den Pinakotheken die Barer Straße nach Norden, erhebt sich nun, da die Straße nach links abknickt, hinter der seitlichen Blockrandbebauung der Turm von St. Ursula in Schwabing – die Dominante des Kirchturms in Einheit mit dem Stadtkörper. Fischer überwindet in seiner Stadtbaukunst mit komplexer Linienführung die abstrakte Idee eines absolutistischen symmetrischen und damit letztendlich plangrafischen Sichtachsenstädtebaus und entwirft aus dem Verständnis der Geschichte die bürgerlichen Stadträume, die auch heute noch faszinieren.

Denn, so Fischer: *„Die Achse in dem schulmäßigen Sinn, wie er uns eingelernt ist und wie er durch die gedankenlose Anwendung in jedem Fall recht wertlos geworden ist, kennt die Antike kaum. Die hellenistischen Städte haben wohl gerade Straßen und die römische Lagerstadt hat ihren cardo und decumanus, aber das Wesentliche der modernen Achse in der Stadtanlage, das zum point de vue in notwendiger Beziehung steht, und das die beiderseits gleichen Symmetriehälften nicht entbehren kann, das ist erst eigentlich eine Idee der Barockzeit, eine echte Papieridee.“*

Prof. Dr. Matthias Castorph lehrt an der TU Kaiserslautern „Stadtbaukunst“ und publiziert mit einem Forschungsschwerpunkt zu Theodor Fischer und der städtebaulichen Entwicklung Münchens. Gemeinsam mit Marco Goetz führt er die Goetz Castorph Architekten und Stadtplaner GmbH in München und plant und realisiert architektonische und städtebauliche Entwürfe (www.goetzcastorph.de).

Zum Weiterlesen:

Karl Henrici „Langweilige und kurzweilige Straßen“, erstmals veröffentlicht in: Deutsche Bauzeitung, XXV.-XXVII. Jahrgang, 1891-1893, Centralblatt der Bauverwaltung, 1893

Karl Henrici: „Beiträge zur praktischen Ästhetik im Städtebau“ (1904), neu herausgegeben von Matthias Castorph, Franz Schiermeier Verlag, München 2018

Theodor Fischer: „6 Vorträge über Stadtbaukunst“, neu herausgegeben von Matthias Castorph, Franz Schiermeier Verlag, München 2012

Theodor Fischer Atlas, hrsg. von S. Wolfrum, A. Block, M. Lanz, F. Schiermeier, Franz Schiermeier Verlag, München 2012

Weitsichtiger Schutz der Weitsicht

Theodor Fischer, die Staffelbauordnung und die Münchner Sichtachsen

KLAUS BÄUMLER

„München wäre eine andere Stadt ohne Theodor Fischer. Ergebnis seiner prägenden Tätigkeit im Stadterweiterungsbüro der Stadt München von 1893 bis 1901 war die Staffelbauordnung, die von 1904 bis 1979 rechtsverbindlich war.“ So charakterisiert Sophie Wolfrum, emeritierte Architektur-Professorin des Lehrstuhls für Städtebau und Regionalplanung der Technischen Universität München (TUM), das Wirken und den fortdauernden Einfluss Theodor Fischers in ihrer Publikation „Theodor Fischer Atlas. Städtebauliche Planungen München“.

Obwohl die Staffelbauordnung zum 31. Dezember 1979 formell ihre Wirksamkeit verloren hat, ist sie immer noch von faktischer und auch rechtlicher Bedeutung. So hat sich 2014 der Bayerische Verwaltungsgerichtshof im Zusammenhang mit einem übergeleiteten Baulinienplan intensiv mit der Staffelbauordnung (StBO) vom 20. April 1904 in der Fassung der Nachträge vom 2. und 3. Dezember 1925 und ihrem auch heute noch zu beachtenden Einfluss auf ein Bauvorhaben befasst (BayVGH Beschluss v. 22.12.2014 – 2 ZB 13.1228).

In der digital zugänglichen Münchner Stadtrechtsammlung, aufrufbar über das München-Portal, ist die StBO nicht mehr zu finden. Es erweist sich daher als sinnvoll, jene Bestimmungen in Erinnerung zu rufen, durch welche Theodor Fischer weitsichtig einige für München wesentliche Sichtachsen unter Schutz gestellt hat.

In einem eigenen Abschnitt der StBO werden unter der Überschrift „Erhaltung von Fernsichten“ geschützt:

- der Ausblick von der Theresienhöhe auf die Alpen (§ 41 StBO),
- der Ausblick von der Wolfratshauer Straße auf die Stadt und das rechtsseitige Isarhochufer (§ 42 StBO),
- der Ausblick von der Wolfratshauer Straße auf die Kirche in Thalkirchen (§ 43 StBO),
- der Ausblick von der Fürstenrieder Schlossallee auf die Frauentürme (§ 44 StBO).

Um den Einfluss von Bauvorhaben auf die so geschützten „Fernsichten“ zu ermitteln, konnte die Baubehörde, gestützt auf die StBO, die Aufstellung von Markierungsmasten oder Lattenurissen verlangen. Diese Praxis ist in München seit langem in Vergessenheit geraten – in der Schweiz gängige

Planungspraxis. In strittigen Fällen wird auch heute von der Bürgerschaft oftmals die Aufstellung eines Phantomgerüsts gefordert. Dies meist vergeblich.

Ob und inwieweit die in der Staffelbauordnung normierten Vorgaben zum Schutz der oben genannten, für München so wesentlichen „Fernsichten“ im Rahmen des Bauvollzugs nach 1979 vom Pla-

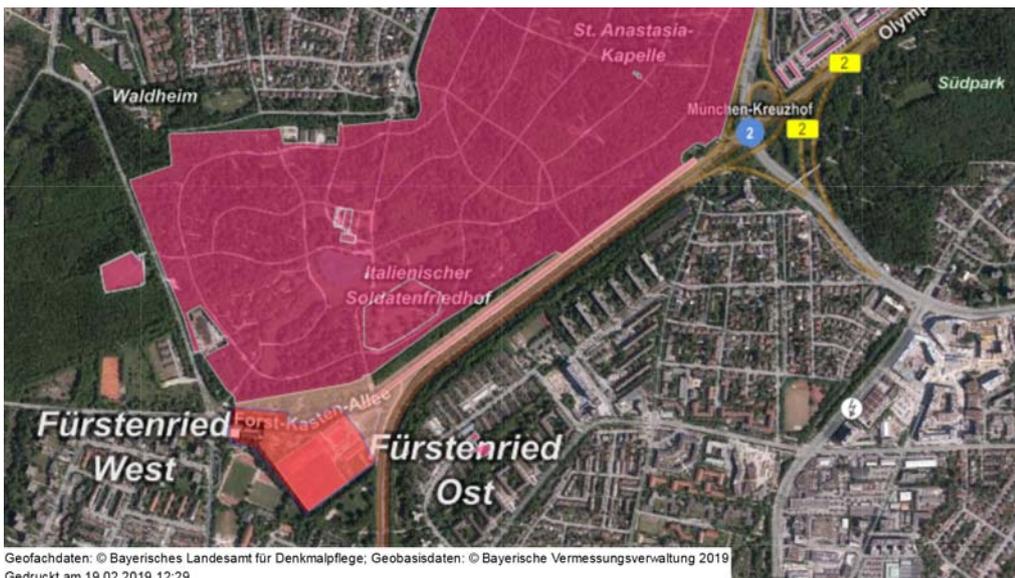


Abb. 1: Unter Denkmalschutz: Auffahrtsallee des Schlosses Fürstenried, auf die Frauenkirche ausgerichtet.

- Bodendenkmal (Benehmen nicht hergestellt)
- Bodendenkmal (Benehmen hergestellt)
- Baudenkmal (Benehmen nicht hergestellt)
- Baudenkmal (Benehmen hergestellt)
- Ensemble

Gemeindeverordnung über die Bebauung der Landeshauptstadt München (Staffelbauordnung) in der Fassung vom 23. Dezember 1959 – MüBS S. 197

Abschnitt VI: Erhaltung von Fernsichten

§ 41 Ausblick von der Theresienhöhe auf die Alpen

(1) Zur Erhaltung des Ausblicks von der Theresienhöhe auf die Alpen werden in dem Stadtgebiet südlich der Theresienwiese bis zur Fraunberg-Irschenhauser Straße bei allen Bauführungen nur Bauhöhen genehmigt, welche die gegenwärtige Umrisslinie des Schaubildes nicht überschneiden.

(2) Es dürfen deshalb Türme, Hausfirste, Aufbauten, Schornsteine, Dampfkamine nicht über bestimmte Sehlinien hinausreichen. Ausgehend von einem Punkt am Hangrand der Theresienhöhe vor der Ausstellung mit der Höhe 529,5 m über Normal-Null gelten als solche:

1. zwischen der Kreuzung der Dankl- mit der Gaißacher Straße und zur Kreuzung der Daiser- mit der Gaißacher Straße gezogenen Begrenzungslinien und deren Verlängerungen die Sehlinien mit 1:64 Steigung.
2. Zwischen den zur Kreuzung der Daiser- mit der Gaißacher Straße und zur Kreuzung der Sepp- mit der Gaißacher Straße gezogenen Begrenzungslinien und deren Verlängerungen die Sehlinien mit 1:56 Steigung.

(3) Die schönheitlichen Anforderungen hinsichtlich der Dachformen müssen trotz der Höhenbeschränkungen gewahrt bleiben.

(4) Aus besonderen städtebaulichen Gründen können Ausnahmen gestattet werden. In solchen Fällen kann die Aufstellung von Markierungsmasten oder Lattenumrissen verlangt werden, um festzustellen, ob und inwieweit eine stellenweise Überschreitung der in Abs. 2 bestimmten Höhengrenzen vertreten werden kann.

§ 42 Ausblick von der Wolfratshäuser Straße auf die Stadt und das rechtsseitige Isarhochufer

(1) Zum Zwecke der Erhaltung des Ausblicks von der Wolfratshäuser Straße auf die Stadt und das rechtsseitige Isarhochufer werden

1. die Firsthöhen aller Neu- und Umbauten beschränkt auf 545 m über Normal-Null in dem Gebiet zwischen Brudermühl-, Thalkirchner, Urban-, Schäftlarn-, Dietramszeller Straße, Thalkirchner Platz, Pogner-, Schäftlarn-, Fraunbergstraße, Emil-Geis-, Zwackstraße und dem Berghang.
2. auf 554 m über Normal-Null für das Gebiet zwischen Schäftlarnstraße und Isartalstraße südlich vom Pettenkofer Brunnhaus. (Absätze 2, 3 wie § 41 Abs. 3 und 4).

§ 43 Ausblick von der Wolfratshäuser Straße auf die Kirche in Thalkirchen

Zum Zwecke der Erhaltung des Ausblicks von der Wolfratshäuser Straße auf die Kirche in Thalkirchen und Umgebung dürfen in dem Gebiete zwischen Fraunbergstraße, Maria-Einsiedel-Straße und Wolfratshäuser Straße mit Ausnahme der Bauten an der Fraunbergstraße die Dachfirste, örtlichen Aufbauten, Kamine usw. die Höhe 547 m über Normal-Null nicht überschreiten.

§ 44 Ausblick von der Fürstenrieder Schloßallee auf die Frauentürme

Der Ausblick von der Fürstenrieder Schlossallee auf die Frauentürme muss aus städtebaulichen Erwägungen erhalten bleiben. Zu diesem Zweck dürfen bei allen Bauführungen zwischen der Holzkirchner Bahn und der Einmündung der Forstenrieder Straße in die Allee in einer Breite von 25 m beiderseits der verlängerten Alleeachse die Dachfirste, Kamine und Aufbauten aller Art eine Linie nicht überschreiten, welche von einem Punkte an der erwähnten Einmündestelle mit der Höhenzahl 556 über Normal-Null gegen die Stadt im Verhältnis 1:500 ansteigt.

nungsreferat bei Einzelgenehmigungsverfahren oder der Aufstellung von Bebauungsplänen faktisch noch beachtet werden, bleibt zu untersuchen.

Eine Besonderheit ist zu konstatieren bei der Fernsicht von der Wolfratshäuser Straße auf die Stadt und das rechtsseitige Isarhochufer sowie beim Blick auf die Kirche in Thalkirchen. Es sind zwischenzeitlich überwiegend Bäume und hochwachsende Sträucher, die Spaziergängern und Radlern den durch die Staffelbauordnung geschützten Blick partiell verstellen. Ein behutsames Auslichten wäre sicher auch im Sinne von Theodor Fischer.

Die von Fischer aus städtebaulichen Gründen geforderte Sichtbeziehung zwischen Schloss Fürstenried und den Türmen der Frauenkirche hat die Autobahndirektion Südbayern im Jahr 2017 vernichtet.

Mit dem Aufmacher „Augen zu und durch“ attackierte Jürgen Wolfram in der SZ vom 27. Juni 2017

das Vorgehen der Autobahndirektion Südbayern. Mit gigantischen, die Starnberger Autobahn (A 95) brückenartig überspannenden Vorwegweisern versperrte diese Behörde 2017 den Blick vom Schloss Fürstenried auf die Türme der Frauenkirche.

Die Auffahrtsallee zum Schloss Fürstenried mit ihrer Blickbeziehung zur Frauenkirche war zu Beginn des 18. Jahrhunderts ein wesentliches Element der von Kurfürst Max Emanuel geprägten barocken Landschaftsgestaltung im Einzugsbereich seiner Residenzstadt. Unter diesem Aspekt sind das Schloss Fürstenried und seine Allee als Bestandteil des Ensembles „Fürstenried: Schloss mit Umgebung“ durch das Bayerische Denkmalschutzgesetz geschützt.

Bereits zu Beginn der 1950er Jahre hat die bayerische Straßenbauverwaltung die fürstliche Allee als Trasse für die Ortsumgehung Forstenried der Bundesstraße 2 (B 2) genutzt. In den Jahren 1964-67



Abb. 2: Schilderbrücken über Starnberger Autobahn (A 95) versperren seit 2017 den Blick auf die Türme der Frauenkirche

wurde die B 2 zur Autobahn ausgebaut.

Im Jahr 2017 waren bei der Autobahndirektion Südbayern die städtebaulichen Vorgaben Theodors Fischers zum Schutz der Sichtbeziehung zwischen Schloss Fürstenried und der Frauenkirche offensichtlich in Vergessenheit geraten. Den Planern der

Autobahndirektion war zudem der Schutz der Fürstenrieder Schlossallee und ihrer Sichtbeziehung als wesentlicher Bestandteil des Ensembles entweder nicht bekannt oder sie haben sich darüber hinweggesetzt. Offen bleibt, ob das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege und der Landesdenkmalrat gegen den die Blickachse vernichtenden Eingriff überhaupt Stellung bezogen haben.

Klaus Bäumler ist 2. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums, dort Leiter des Arbeitskreises „Öffentliches Grün“ und Richter (rtd.) am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof.

Zum Weiterlesen:

Theodor Fischer Atlas. Städtebauliche Planungen München, Hrsg. Sophie Wolfrum, Franz Schiermeier u.a., Franz-Schiermeier-Verlag, München 2012.

Denis A. Chevalley: Denkmäler in Bayern; Landeshauptstadt München Südwest, Teilband I, München 2004.

Vermessung der Umgebung Münchens im 18. Jahrhundert – Sichtachsen – Kirchtürme – Alleen – Kanäle – Waldschneisen – Basislinien: Grundlagen der frühen Landvermessung durch Cassini de Thury im Jahr 1761

KLAUS BÄUMLER

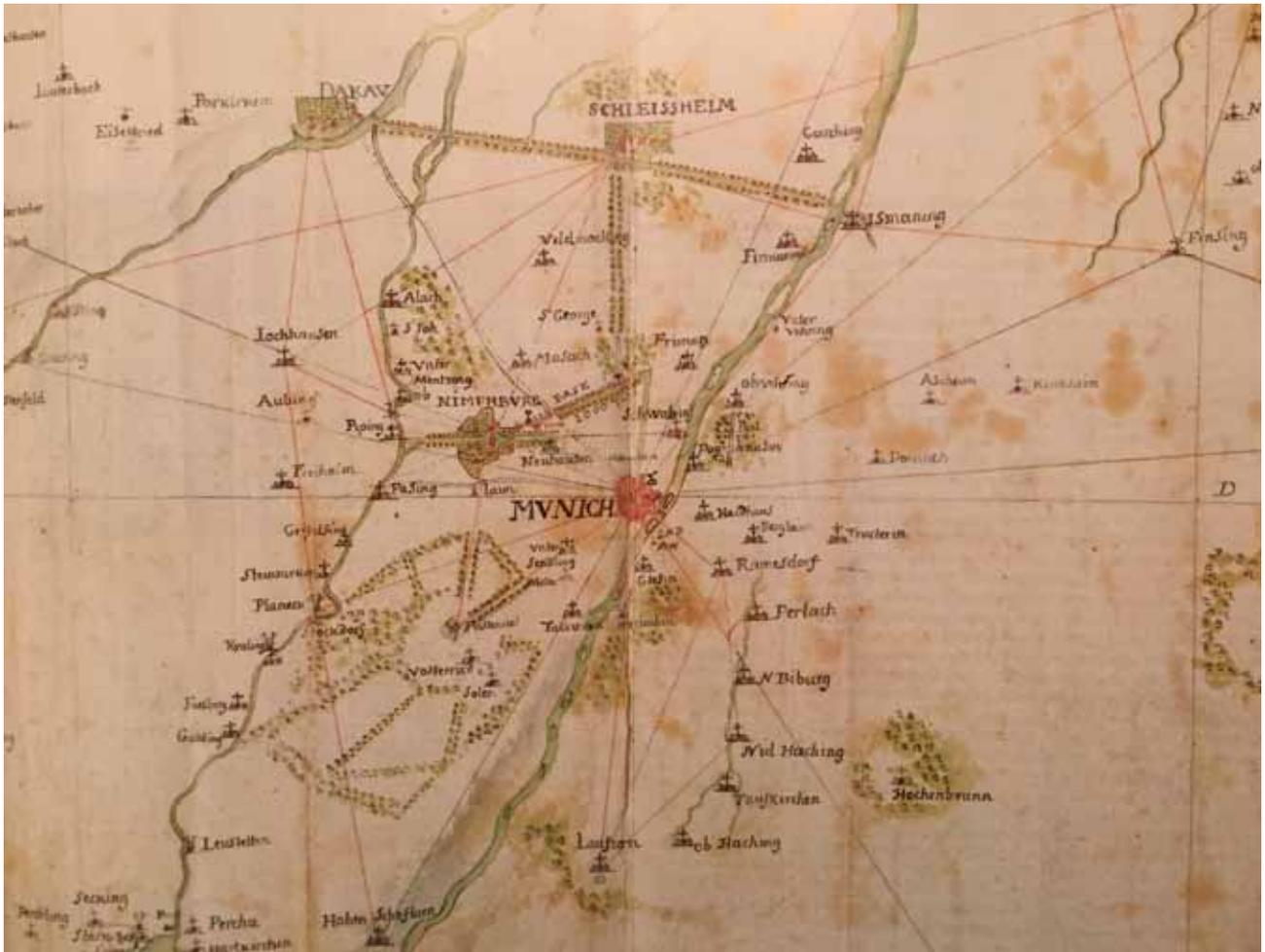
Die amtliche Geschichtsschreibung der Landesvermessung in Bayern beginnt mit den Initiativen des Grafen Montgelas zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Wenig bekannt ist, dass die Kurfürstliche Akademie der Wissenschaften unmittelbar nach ihrer Gründung im Jahr 1759 die Vermessung Bayerns bereits in Angriff genommen hatte. Im Auftrag der Akademie führte der renommierte französische Astronom, Geodät und Kartograph César Cassini de Thury (1714-1784) im Jahr 1761 in der Umgebung Münchens umfangreiche Vermessungen durch.

Eine von ihm gezeichnete „Carte des grands triangles formés aux environs de Munich“ hat Cassini de Thury Kurfürst Maximilian III. Joseph (1727-1777) gewidmet. Die aquarellierte Handzeichnung im Maßstab 1:140.000 hat sich in der Handschriftenabteilung der Bayerischen Staatsbibliothek erhalten.

Ausgehend von einer Basislinie mit einer Länge von etwa 4.000 m (= 2.000 Toises) entlang des Nymphenburger Kanals sowie den als Festpunkten bestimmten Türmen der Frauenkirche in Verbindung mit dem Observatorium der Akademie, östlich des heutigen Finanzgartens, entwickelte Cassini de Thu-

ry ein Netz von Vermessungslinien, ein sogenanntes Triangulationsnetz. Die Karte zeigt, dass Thury markante Gebäude, Kirchtürme, Schlösser, Alleen und auch den Schleißheimer Isarkanal als Vermessungspunkte und Vermessungslinien nutzte. Hervorzuheben sind die Sichtachsen vom Schloß Fürstenried zum Schloß Nymphenburg und zur Frauenkirche, von Pasing nach Dachau, von Nymphenburg nach Schleißheim.

Das auf der Karte dargestellte Triangulationsnetz zeigt nur einen kleinen Ausschnitt des großen, nationale Grenzen überschreitenden Vermessungsprojekts, das Thury 1761/1762 im Auftrag des französischen Königs Ludwig XV. durchführte. Das französische Pionierprojekt der Vermessung Europas, das auch einen militärstrategischen Hintergrund hatte, nahm seinen Anfang in Brest an der Kanalküste und führte über Paris – Straßburg – München bis nach Wien.



KARTE © BAYER. STAATSBIBLIOTHEK MÜNCHEN, COD. ICON. 180 100A (KAT. BSB CARTOGRAPHIA BAVARIAE, WEISSENHORN 1988)

Abb. 1: Cassini de Thury, Triangulationskarte der Region München, 1761. Ausschnitt

Ein ideengeschichtlicher Zusammenhang drängt sich beim Vergleich der Triangulationskarte von Cassini de Thury mit dem Gestaltungsplan des Riemer Parks auf.

Der Riemer Park wurde nach den Plänen des französischen Landschaftsarchitekten Gilles Vexlard im Rahmen der Bundesgartenschau 2005 geometrisch inszeniert angelegt. Mit seinem Entwurfsgedanken, angelehnt an die weite und offene Landschaft im Norden Münchens mit ihren linearen Strukturen, überzeugte Vexlar das Preisgericht und gewann 1995 den Ideen- und Realisierungswettbewerb für

den Riemer Park. Geradlinige Achsen, geometrische Flächen, rasterartige Pflanzungen und Alleen prägen das Bild eines Parks ohne Grenzen. Fast scheint es, als ob sich Gilles Vexlar bei seinem Entwurf für den Riemer Park vom Triangulationsplan seines Landsmanns Cassini de Thury hat inspirieren lassen.

Klaus Bäumler ist 2. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums.

Sichtachsen in München

INGRID KRAU

Sichtachsen sind von Bebauung freigehaltene Achsen im Häusermeer der Stadt, die Fernblick wie umgekehrt einen Blick in die Stadt hinein erlauben. Für eine wachsende und sich nachverdichtende Stadt wie München haben die vorhandenen achsialen Straßen als unbebaute langgestreckte Lufträume zwischen höheren Hauswänden mit ihrer Sogwirkung Belüftungsfunktion, aber dies eben nur als zusätzliches Attribut. Städtebaulich gesehen sind die Blickachsen wichtige architektonische Ensembles, die der Orientierung und dem Wahrnehmen der Stadt dienen. Sie sind zugleich Verkehrsachsen, Räume urbaner Mobilität, nutzbarer öffentlicher Raum für variable Zwecke wie Demos, Loveparades, Stadtspaziergang, Verweilen, aber auch last-miles für die Anlieferung von so ziemlich allem, was zu bewegen ist. Münchens Straßen sind für die wachsende Stadt zu eng. Um Verkehrs-, Freizeit- und Grünstützungen wird daher heftig öffentlich gestritten. Die von Einzelpersonen benutzten Pkw samt ihrer Parkierung am Straßenrand schränken den Nutzen für andere Ansprüche unverhältnismäßig ein, stören selbst die Blickbeziehungen, sie sind ein Anachronismus für die heutige und zukünftige Stadt in der alten Hülle.

Kommen wir also auf die Bedeutung der Sichtachsen zurück, ein wichtiges Anliegen des Münchner Forums. Sie wurden zum prägenden Element des Städtebaus des 19. Jahrhunderts, überall in Europa führte er in den wachsenden Großstädten zur Anlage von Straßenachsen. Als Blickachsen wurden sie dazu aber bereits im Barock. Sie verbanden die innerstädtischen Herrscherresidenzen mit dem umgebenden Naturraum, schufen den Herrschern Zugang zu den Jagdgründen und zu neuen Orten fürstlicher Vergnügungen. Der herrscherliche Blick war dabei aus der Stadt heraus nach außen gerichtet: die Kutschen fuhren von Münchens Residenz zum entfernten

Nymphenburg, vom Berliner Schloss über den Kurfürstendamm in den Grunewald usw. Der Blick nach außen erfüllte auch den Beherrschungsanspruch: die Ludwigstraße wird draußen zur Ingolstädter Straße, die Maximilianstraße zur Töginger Straße usw.. Die Achsen wurden bald zu Trägern bürgerlicher Repräsentation mit prächtigen Mietshäusern. Einmal vorhanden, dienten diese Achsen natürlich bald auch für andere Zwecke: für die wachsende und sich enorm verdichtende Stadt wurde die nahen Freiflächen zu Erholungsräumen für die Stadtbewohner und die Achsen zu wichtigen Buslinien. Auch „das Volk“ richtete den Blick nach draußen.

Im 19. Jahrhundert wurde das Achsengerüst zum Erschließungsraum für Gewerbe, Industrie und Handel, essentiell für die städtische Ökonomie. Für Paris belegte die Urbanismus-Professorin Françoise Choay anhand ihrer Archivrecherche zu Haussmann schon in den 1960er Jahren, dass dieser mit seinem zwischen 1853 und 1860 entworfenen Achsensystem einen Hauptzweck verfolgte, nämlich die innerhalb der Akzisemauern chaotisch gewachsene Stadt mit ihren engen Gassen, in dem sich Handwerk und Handel konzentrierten, zu einem zusammenhängenden funktionalen Wirtschaftsraum umzubauen. Selbstverständlich waren für jeden Städtebauer des 19. Jahrhunderts an die Gestaltung der Begleitbebauung und an die Raumwirkung des Achseninnenraums höchste Ansprüche zu stellen. Haussmann hatte zuvor Paris zu Fuß erwandert und die Quartiere minutiös studiert; er schuf daraus einen großen detailgenauen Plan im Maßstab 1:1.000 (!) für die gesamte Stadt. Er griff bekannter Weise gnadenlos auf das städtische Gefüge zu, im Nebeneffekt profitierten die Immobilienspekulanten vom radikalen Erneuerungsprozess. Er gab kompakte große Bauten mit urbanen Fassaden



FOTO © INGRID KRAU

Abb. 1: Der Triumphbogen in Montpellier am Ende bzw. am Anfang der urbanen Sichtachse; er markiert die Grenze zwischen Stadt und weiter Landschaft.

vor, aber auch die Dichte kompensierende Freiräume. Daraus lässt sich für heute lernen.

Entgegen allen späteren Spekulationen: Erst 1871, also gute zehn Jahre später, wurden die Haussmann'schen Achsen zum Kampfraum zwischen Kommunisten, Polizei und Militär. Dafür wurden sie also nicht erdacht, erwiesen sich dann aber als nützlich. Überall wurden solche Achssysteme essentiell für Industrie, Gewerbe, Warentransport und Handel. Das erhielt nun oberste Priorität. Und auch der preußische Stadtplaner James Hobrecht hatte das nur kurze Zeit später bei der Bemessung des neuen Straßenrasters für Berlin im Auge (Hobrecht-Plan von 1862); Berliner Straßen sind daher breit und vielfach mit mittigen oder begleitenden breiten Grünstreifen angelegt. Dass sie immer auch Aufmärschen der Staatsmacht dienten, wurde erst im Nachhinein zum Usus. Nicht demokratische Regime lernten davon; sie gaben ihren neuen Achsen oft a priori die Funktion, Aufmarschstrecken zu sein; in Kombination mit staatstragenden Architekturstilen verband sich mit ihnen auch ein ästhetisches Bedrohungspotential. Aber auch diese Wahrnehmung ändert sich offensichtlich mit dem Zeitgeist, wie sich an der heutigen Frankfurter Allee (ehem. Stalin-Allee) in Berlin zeigt.

Man kann über Sichtachsen natürlich auch nicht reden, ohne auf ihre feudale Prägung einzugehen, hinter jeder Achse steckt ihre Eignung als Mittel der Repräsentation zentraler Macht. Der langgestreckte Raum begünstigt das Denken in Symmetrieachsen. Sie wird noch betont durch korrespondierende Bebauung an beiden Seiten. Klassischerweise gehört auch noch der betonte Endpunkt am Ende der Achse dazu, gut zu studieren z.B.

an der Stadt Montpellier, wo an der Bebauungsgrenze der leicht ansteigenden Achse ein Triumphbogen steht (s. Abb. 1). Er bildet ein Tor zum dahinterliegenden Plateau, ein Sporn mit weiter Sicht in die Landschaft hinein. Auf dem steht als krönender Abschluss der Achse das Reitermonument Ludwig XIV., dem Stadtgründer. Er reitet triumphierend aus der Stadt hinaus ins Weite, symbolisch von ganz Frankreich Besitz ergreifend.

Wie sollen wir da heute in demokratischen Zeiten reagieren? Im modernen Paris ist man mit dem Hochhaus in der Form eines Triumphbogens (Architekt von Spreckelsen, erbaut 1989), der ‚Grande Arche‘ am westlichen Ende der alten Königsachse, dem alten Gedanken treu geblieben; ein großes Segel

verleiht der Achsenöffnung dabei moderne Dynamik. Angemessen ist natürlich das Münchner Beispiel, den Landtag¹ selbst als obersten Souverän als optischen Endpunkt des urbanen Teils der Achse oben auf das Isarhochufer zu setzen. Aber da ein Landtag singulär ist, löst das nicht das Problem für die ganze Stadt. In Riem reagierte man modern funktional, die nicht korrespondierenden Randbebauungen von Messe und Wohnstadt erschaffen keinen zusammenhängenden Stadtraum; das Ende der großzügig bemessenen Achse besteht aus einer Wendeschleife und einem bescheiden dimensionierten U-Bahnabstiegsgebäude. Der Blick aus dem neuen Stadtteil ins Nichts ist also auch keine Lösung. Möglich wäre eine landschaftliche Reaktion, die das Ende des Stadtteils betont, aber in der wachsenden Stadt läuft die Achse inzwischen schnurgerade weiter.

Insoweit greift die Beschäftigung des Münchner Forums mit den Sichtachsen aus dem 19. Jahrhundert ein wichtiges Thema auf. Allerdings hadere ich mit den Schlussfolgerungen. Angesichts der vielen gnadenlosen Zugriffe der Investoren sieht sich das



Abb. 2: Blick auf das Maximilianeum von der Maximilianstraße aus.

FOTO © DETLEV STRÄTER

Forum aufgerufen, die historische Substanz zu verteidigen und hat sich in den letzten Jahren auf die Retrospektive des Bewahrens konzentriert.

Das ist nachvollziehbar, sollte aber nicht den Blick nach vorn verstellen. Dieser Standardblick auf Altstadt und Innenstadt richtet sich von außen nach innen, stets sind so die beiden markanten Türme der Frauenkirche als Endpunkte im Blick und alles Moderne auf die Altstadt zu wird als Störung empfunden. Das ist der alte Blick, der Jahrzehnte lang die Ausbildung der Münchner Architekten geprägt hat. Symptomatisch erschien mir die Debatte um das Sichtbarwerden des Doppelhochhauses hinter dem Siegestor – Ergebnis des Blicks von innen nach

außen, aber faktisch ein gedanklicher Blick von außen nach innen: nichts Neues soll die Sicht auf das Herzstück Münchens beeinträchtigen. Das Neue wird so als Störung Münchens verteufelt. Ja, warum darf sich das wachsende München nicht am Horizont bemerkbar machen? Nun ist das ein paar Jahre her und jüngere Leute haben sich von dieser Blickweise emanzipiert, aber eben noch nicht im Münchner Forum.

Ich wäre sehr glücklich, wenn es nun eine Debatte um Sichtbeziehungen im Münchner Norden gäbe, Sichtachsen hin oder her; urbane Stadträume, die vornehmlich fahrrad- und fußgängertauglich sind und temporäre Nutzungen im öffentlichen Raum des Nordens ermöglichen. Das potente Wirtschaftsunternehmen des Münchner Nordens kann da angesichts der vielen Mobilitäts- und Pro-Stadtraum-Initiativen gar nicht dagegen sein, sondern sollte das auch zu seiner Sache machen. Es weiß ja längst, dass der enge Straßenraum Münchens kein Tummelplatz für den MIV (motorisierten Individualverkehr), für die SUVs und die rasanten Selbstdarsteller unter seiner noch immer größtenteils männlichen Klientel sein darf. Und sei es, dass das Mobilitätsunternehmen seinen Blick vorrangig auf die ökonomische Perspekti-

ve konzentrieren möchte: gerade auch unter diesem Aspekt versagt Münchens Mobilität kläglich.

Vielleicht will das Mobilitätsunternehmen ja auch das vom Münchner Forum angeregte und von der Stadt ins Auge gefasste gesamtstädtische Stadtmodell sponsern?!

Professor Dr. Ingrid Krau war bis 2007 Inhaberin des seinerzeitigen Lehrstuhls für Stadtraum und Stadtentwicklung der Architekturfakultät der Technischen Universität München und ist Mitglied im Münchner Forum.

¹⁾ Anmerkung der Redaktion: Das Maximilianeum wurde nicht als Landtag errichtet (der Landtag hatte sein Gebäude in der Prannerstraße, das im 2. Weltkrieg zerstört wurde), sondern als Studienstiftung Maximilianeum für begabte Studenten. Der bayerische Landtag zog erst 1949 ins Maximilianeum ein.

Zum Weiterlesen:

Choay, Françoise (1969): *The Modern City: Planning in the 19th century.* New York

Ingrid Krau (2012): *Vom Architekten zum Stadtplaner.* In Winfried Nerdinger: *Der Architekt*, Bd. 2, S. 711-726. München, London, New York.

Natürliche Panoramen

Die Entdeckung des „Stadtbalkons“ der Isarmetropole München im Jahr 1840 durch den Münchner Bürger Max Wolf (1803-1862)

KLAUS BÄUMLER

Die Hochufer der Isar bilden einen natürlichen „Stadtbalkon“ mit Blicken auf die Stadtsilhouette Münchens, die Isarauen und die Alpenkette vom Wendelstein bis zur Zugspitze. Bis heute gehören die Wege entlang der Isarhangkante zu den beliebten Spazierwegen der Münchner Bürgerschaft. Es war König Max II., der in seiner kurzen Regierungszeit von 1848 bis 1864 die nach ihm benannten Maximiliansanlagen vom Gasteig bis nach Bogenhausen hat anlegen lassen. Von Giesing bis Grünwald errichtete die Stadt München Wegeverbindungen sowohl entlang der Hangkante als auch entlang der Isar.

Es war ein naturliebender, aufs Gemeinwohl bedachter Münchner Bürger, der bereits im Jahr 1840 die Vision eines „Grünen Münchens“ hatte. Im Mai jenes Jahres erschien in der Bayerischen Nationalzeitung unter dem Titel „Über die Verschönerung der Umgebungen Münchens“ ein anonymes Beitrag. Der unbekannte Autor unterbreitete mit prophetischer Weitsicht umfassende Verschönerungsvor-

schläge in der Art eines „Landschaftsplans“ für seine Heimatstadt, die damalige Haupt- und Residenzstadt München. Bemerkenswert ist, dass das zu diesem Zeitpunkt bereits realisierte Vorbild für eine optimale Umgestaltung der „Isarhöhen“ nicht erwähnt wird. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts hatte sich Maximilian Graf Montgelas für seinen Landsitz in Bogenhausen durch Friedrich Ludwig von Sckell einen



Abb. 1: Doll, Anton: München von Georgenschwaige aus gesehen, um 1853, SPSG, GK II (5) 520 / Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg / Fotograf Wolfgang Pfauder.

Münchens“ und dem in Bogenhausen realisierten Vorbild, große Bereiche des östlichen Isarhochufers zu einem großartigen Landschaftspark, den Maximiliansanlagen, umgestalten lassen. Bereits 1854 hatte Max II.

privaten Landschaftsgarten gestalten lassen, der sich von der oberen Hangkante bis an die Isar hinunter erstreckte: den legendären „Gräflich Montgelas’schen Naturgarten zu Bogenhausen bei München“.

Tatsächlich hat König Max II. zu Beginn der 1860er Jahre, basierend auf der Vision eines „Grünen

den preußischen Landschaftsarchitekten, Stadtplaner und Gartenkünstler Peter Joseph Lenné beauftragt, einen „Schmuck- und Grenzzügeplan“ für München zu erstellen, welcher die Grundzüge des in der Bayerischen Nationalzeitung publizierten „Landschaftsplans“ des anonymen Autors konkretisierte.

Über die Verschönerung der Umgebungen Münchens

Wer die Gegend um München herum durchstreift, dem drängt sich beim ersten Blicke die erfreuliche Überzeugung auf, daß nicht leicht irgendwo die günstigsten Standpunkte, welche die Natur von selbst darbietet, so wenig benutzt und durch die Kunst unterstützt, gehoben und verschönert sind, als hier. Ein Blick auf die Lage und Gegend von München wird diese Behauptung rechtfertigen.

In der Entfernung einer Stunde von dem Ausgang der engen Schlucht gelegen, aus welcher von Mittag [= Süden] her, zwischen steilen, walddichten Höhen die Isar brausend hervorströmt, breitet sich die Hauptstadt Bayerns in der Ebene aus, welche gegen Morgen [= Osten] und Abend [= Westen] von mäßigen, dem Fluss bald sich nähernden, bald davon sich zurückziehenden Höhen umschlossen, gegen Mitternacht [= Norden] in unbegrenzte Ferne sich zu verlieren scheint.

Gerade in diesem ziemlich regelmäßigen, etwas tief liegenden Delta, aus welchem die Hauptstadt mit ihren Häusermassen, ihren Palästen, Tempeln und Türmen sich erhebt, und vorzüglich entlang dem Laufe der Isar dehnen sich die schönsten Anlagen und Promenaden aus, welche die angenehmsten schattigsten Partien darbieten.

Jene Höhen [= Hochufer der Isar] dagegen, welche die mannigfaltigsten, überraschendsten Aussichten auf die Stadt, den Fluss mit seinen vielen Armen, über das ganze Isartal und auf die prachtvolle Kette der Alpen eröffnen, sind beinahe gänzlich vernachlässigt. Einige armselige und schlecht unterhaltene Baumanlagen abgerechnet, ist — mit Ausnahme der kurzen Strecke aus dem Gasteig — gerade an diesem so interessanten Punkt nicht eine Spur einer Verschönerung, einer Vorsorge für die Lustwandelnden — nicht die mindeste Schutzwehr gegen die Sonnenhitze oder gegen plötzliche Regengüsse, weit und breit nicht eine einzige Ruhebänk zu entdecken.

Durch ärmliche Hütten, durch ekelhafte Vorrichtungen zu mancherlei gemeinen Zwecken, durch Unrat und Unflat jeder Art entstellt — den zerstörenden Einwirkungen der Menschen, der Elemente und des reißenden Gebirgsstromes bloßgestellt, verscheuchen jetzt an vielen Stellen diese Höhen den Freund einer schönen Natur, statt ihn zum herrlichsten, reinsten Genüsse einzuladen.

Und doch! Mit wie geringem Aufwand, mit wie weniger Abhilfe ließen sich hier die reizendsten, lohnendsten Anlagen schaffen!

Welch herrlichen Spaziergang gewährte z.B. die Anhöhe vom Gasteig an bis hinab nach Bogenhausen, wenn sie mit zerstreuten Baumgruppen besetzt, ihre steilen, von zahlreichen reinen Quellen bewässerten Abhänge mit mancherlei Gebüsch und grünenden Rasen geschmückt, ihre verschiedenen Vorsprünge mit Ruhebänken versehen wären. Statt daß die Anhöhe jetzt sich uneben, schatten- und reizlos ausdehnt, ihre Abhänge nackte steil abfallende Wände bilden, von welchen das lose Gestein, durch den Regen herabgeschwemmt, dem untergrabenden Strome zustürzt.

Das traurigste Bild fortwährender Auflösung und Zerstörung! Und wie schön würde sich eine solche, nur in mäßiger Breite dem Rande der Höhe folgende Anlage den reizenden Irrgängen des Englischen Gartens anschließen!

Welch überraschenden Kontrast gewährte des Englischen Gartens dichte Baumgruppen mit ihrem traulichen Halbdunkel, ihrem erquickenden Schatten und ihren ganz heimlich abgeschlossenen Rasenplätzen gegen jene vom hellen Sonnenlicht überströmte, eine unermessliche Fernsicht gewährende, hoch- und freigelegene Promenade.

Wie sehr würde ferner die Vorstadt Au an Freundlichkeit und Annehmlichkeit gewinnen, wäre die Anhöhe, an deren Fuß sie sich hinziehet, statt mit erbärmlichen Hütten bedeckt, und durch kahle, steinige nur zum Aufhängen von Wäsche und Lumpen verwendete Stellen verunstaltet zu sein, von lauter so vollen, üppigen Baumgruppen gekrönt, wie sie sich unmittelbar hinter der herrlichen neuen Kirche finden; und welch ein lieblicher Spaziergang, wenn der Weg hinauf bis Harlaching in gleicher Weise verschönert wäre, und noch weiter hinauf gegen die Mengerschwaige und Grünwald die Kunst nur in etwas der hier so großartigen und kräftigen Natur Nachhilfe gewährte.

Aber vielleicht noch lohnender wären ähnliche Anlagen auf der westlichen Höhe, welche sich längs der Theresienwiese in mannigfachen Beugungen hinzieht, – auf jener Höhe, welche bereits Seine Majestät der König [= Ludwig I.] zum Standpunkte einer ihrer großartigsten Schöpfungen ausersehen und mit einer ausgedehnten Baumanlage geschmückt hat. Wer einmal an einem schönen heiteren Abend diese Höhe besucht und die Aussicht genossen hat, welche sich von hier auf die ganze, über 60 Stunden lange Alpenkette – von Salzburg bis in die Gegend des Bodensees – eröffnet, bei günstiger Beleuchtung alle ihre Eis- und Felsenspitzen, ihre fröhlichen Täler, grünenden Matten und dunklen Wälder mit freiem Auge erkennen läßt, wer dieses erhebenden Anblicks nur einmal sich erfreut hat, wird gestehen, daß hier mit ganz geringem Kostenaufwand einer der reizendsten Spaziergänge zu schaffen wäre, deren sich irgend eine Stadt Deutschlands zu rühmen vermöchte.

Ein Spaziergang, der, wenn auch nicht an Schönheit und Reiz der nächsten Umgebung, doch an Großartigkeit und Pracht der Fernsicht vielleicht nur den gefeierten Promenaden von Zürich, Bern und Genf nachzustehen haben dürfte. Alle diese Herrlichkeit ist bei dem jetzigen Zustand dieser Anhöhe beinahe gänzlich verloren, der großen Mehrzahl der Eingebornen und der Fremden unbekannt. Denn diese ganze Gegend ist von Allem entblößt, was den Lustwandler anziehen vermöchte; weit und breit ist kein Schatten, keine Ruhebänk, kein gebahnter Weg, um zum Besuch dieses köstlichen Standpunktes einzuladen.

Ebenso wäre es eine große Zierde des nordwestlichen Teiles der Hauptstadt [= Maxvorstadt], welcher die Prachtgebäude einer Pinakothek, Glyptothek, Basilika umfasst, wenn die kleine Baumanlage auf der Anhöhe von Wiesenfeld [heute: Massmannpark] erweitert und gegen die Georgenschwaige, sowie herüber gegen die Schwabinger Landstraße [= Leopoldstraße] fortgesetzt würde.

München, das von dieser Seite trotz der vielen Prachtgebäude keineswegs einen schönen Anblick gewährt, würde sicherlich durch solche Anlagen ungemein gewinnen, und die Bewohner dieses Stadtteiles [= Maxvorstadt] ganz in der Nähe einen angenehmen schattigen Spaziergang erhalten, den die jetzt so schmerzlich vermissen.

Möchten diese kurzen Andeutungen nicht ganz unbeachtet bleiben, möchten sie diejenigen Behörden, welche Angelegenheiten dieser Art zunächst berühren, insbesondere aber die betreffenden Gemeindeverwaltungen bestimmen, zweckmäßige Anstalten zur Verschönerung dieser interessanten Punkte zu treffen, und recht bald zu einem so schönen Zwecke mit gemeinsamen Kräften zusammen zu wirken, um eine Schöpfung hervorzurufen, welche ebenso sehr zur Zierde der Hauptstadt als zum Nutzen und Vergnügen von vielen Tausenden dienen würden.

Bayerische Nationalzeitung, 3. Mai 1840

Der Verfasser des Zeitungsartikels blieb über zwei Jahrzehnte hinweg unbekannt. Erst der Jahresbericht des Historischen Vereins von Oberbayern für die Jahre 1861/1862, veröffentlicht 1863, lüftete das Geheimnis. Im Nachruf „Erinnerung an Max Wolf, Generalverwaltungsdirektor im königlichen Kriegsministerium und Ministerialrat“ würdigt Heinrich Konrad Föringer, Bibliothekar an der Staatsbibliothek und Gründungsmitglied des Historischen Vereins von Oberbayern, seinen verstorbenen Freund Max Wolf (1803 - 1862).

Föringer hebt zur Erinnerung an Max Wolf dessen

Liebe zu seiner Heimatstadt und seine außergewöhnlichen bürgerschaftlichen Bemühungen zu deren Verschönerung hervor. Im Rahmen des Nachrufs auf Max Wolf druckt Föringer dessen wegweisenden, im Mai 1840 in der Bayerischen Nationalzeitung publizierten Artikel nochmal in vollem Wortlaut ab.

Föringer überliefert auch, welche Resonanz die



Abb. 2: Doll, Anton: München von Föhrling aus gesehen, um 1853, SPSG, GK II (5) 519 / Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg / Fotograf Wolfgang Pfaufer.



Abb. 3: Doll, Anton: München, Stadtansicht, 1853, SPSG, GK II (5) 518 / Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg / Fotograf Daniel Lindner.

von Wolf entwickelte Konzeption für ein „Grünes München“ hatte. Der Beitrag in der Bayerischen Nationalzeitung wurde, so Föringer, „mit allgemeinem Beifall aufgenommen – und zur Seite gelegt“. Aber der Bürger Max Wolf gab nicht auf und verfolgte seine Verschönerungsideen beharrlich weiter. „Da sein Aufruf bei den Gemeindeverwaltungen nicht verfiel, so hoffte er auf privatgenossenschaftlichem Wege das von ihm Angestrebte zu erreichen.“ Max Wolf entwickelte die Idee einer „Gartenbaugesellschaft“ in der Rechtsform eines Vereins. Der Satzungszweck war umfassend: Erhaltung, Verschönerung und Erweiterung der öffentlichen Spaziergänge, Baum- und Blumenpflanzungen in München und Umgebung innerhalb eines Umkreises von drei Wegstunden, sowie die allgemeine Förderung der Baum- und Blumenkultur in diesem Bereich. Den Entwurf der Satzung reichte Max Wolf 1843 zusammen mit seinem in der Nationalzeitung publizierten Aufsatz beim Innenministerium ein und hoffte auf Unterstützung durch den damaligen Kronprinz Maximilian, dessen Liebe für Natur und landschaftliche Schönheit allgemein bekannt war. Der Erfolg blieb Max Wolf jedoch versagt, denn der Kronprinz, dessen Unterstützung er erwartete, weilte im Frühling 1843 nicht in München, und König Ludwig I. „geruhte nicht, die Errichtung eines solchen Vereins zu genehmigen“. Die Ablehnung der Vereinsgründung hat Max Wolf „tief geschmerzt“.

Zu Beginn der 1860er Jahre wurden am östlichen Hochufer zwischen Gasteig und Bogenhausen im Auftrag von König Max II. durch Carl von Effner jun. die heutigen „Maximiliansanlagen“ hergestellt. Max Wolf starb im Jahr 1862. Sein Freund und Biograph Föringer stellt abschließend fest: „Max Wolf erlebte (...) noch die Freude, dass sein Ideal durch das Zauberwort eines königlichen Willens in einer Weise verwirklicht wurde, wie es einem Privatverein wohl nie gelungen wäre.“

dieses Schlüsseldokuments erkannt und uns die verwaltungsinternen Entscheidungsvorgänge überliefert hat.

Klaus Bäumler ist 2. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums.

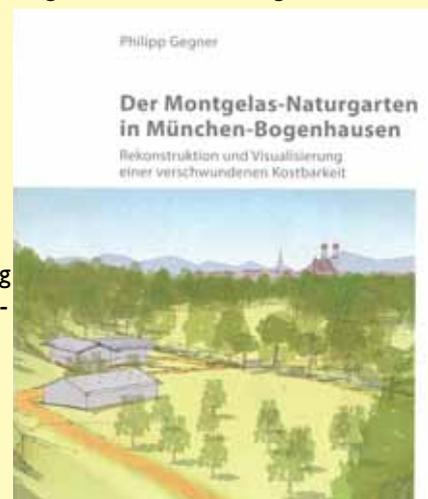
Zum Weiterlesen:

Heinrich Konrad Föringer: Erinnerung an Max Wolf, Generalverwaltungsdirektor im königlichen Kriegsministerium und Ministerialrat. In: 24./25. Jahresbericht des Historischen Vereins von Oberbayern für die Jahre 1861/1862, veröffentlicht 1863.

August Hahn: Der Maximiliansstil in München. Programm und Verwirklichung, München 1982.

Klaus Bäumler: Peter Joseph Lenné und seine Planungen für die Königliche Haupt- und Residenzstadt München: Der Schmuck- und Grenzzügeplan für München von 1854. In: 15. Kartographiehistorisches Colloquium München 2010, Hrsg. Kommission Geschichte der Kartographie der Deutschen Gesellschaft für Kartographie, Bonn 2012.

Klaus Bäumler: Montgelas-Park und Herzog-Park in München-Bogenhausen. In: Philipp Gegner: Der Montgelas-Naturgarten in München-Bogenhausen. Rekonstruktion und Visualisierung einer verschwundenen Kostbarkeit, Freising-Weißenstephan 2010.



Der Beitrag von Max Wolf in der Bayerischen Nationalzeitung vom Mai 1840 ist ein Zeugnis frühen bürger-schaftlichen Engagements im Interesse des urbanen Grüns in München. Es ist ein Glücksfall, dass Heinrich Konrad Föringer die Bedeutung

München Bilder aus der Aquarell-Sammlung der Königin Elisabeth von Preußen in Schloß Sanssouci

Die vier in diesem Beitrag der Standpunkte abgedruckten Stadtansichten stammen aus der wenig bekannten Aquarell-Sammlung der Königin Elisabeth von Preußen (1801-1873), bayerische Prinzessin, Tochter von König Max I. Joseph, die 1823 den späteren König Friedrich Wilhelm IV. von Preußen heiratete. Die in Potsdam-Sanssouci von der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg betreute Bildersammlung umfasst 5.000 Aquarelle. Einen in sich geschlossenen Bestand bilden die Werke Münchner Maler und Darstellungen der bayerischen Heimat Elisabeths. Die vier Aquarelle wurden vom Münchner Landschaftsmaler Anton Doll (1826-1887) gemalt und sind auf das Jahr 1853 datiert.

1853 reiste König Max II. nach Potsdam zu Gesprächen mit Peter Joseph Lenné und beauftragte ihn mit dem Entwurf des „Schmuck- und Grenzzügeplans für München“. Die vier Aquarelle waren daher sowohl ein Gastgeschenk von König Max II. für seine Tante, die Königin Elisabeth, als auch Anschauungsmaterial für Peter Joseph Lenné zur Einstimmung auf den ihm von Max II. übertragenen Auftrag.

Wir danken der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten für die großzügig erteilte Abdruckerlaubnis, die es uns ermöglicht, die Aquarelle erstmals zu publizieren.

Klaus Bäumler



Abb. 4: Doll, Anton: München von Giesing aus gesehen, um 1853, SPSP, GK II (5) 517 / Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg / Fotograf Daniel Lindner.

15 Jahre Bürgerentscheid Hochhäuser in München

WOLFGANG CZISCH

Vor 15 Jahren hat die „Initiative-Unser-München“ den Bürgerentscheid auf den Weg gebracht. Der damalige Alt-Oberbürgermeister Georg Kronawitter, aus Sorge um München und mit einem Gefühl für die Bürgerinnen und Bürger und ihre Ansichten, trat auf den Plan und organisierte einen Bürgerentscheid, der eine bauliche Höhenbeschränkung auf 100 m vorsah, um der identitätsstiftenden Altstadt Münchens ihre Dominanz zu erhalten. Die Bürger sahen es genauso, und der Entscheid erhielt eine Mehrheit. – Es gehört zu den Legenden, dass Georg Kronawitter gegen Hochhäuser gewesen sei. In seiner Amtszeit entstanden sowohl das BMW-Hochhaus in Pop-Art (Architekt Karl Schwazer 1973) am Olympiapark als auch das Hypohochhaus (Betz Architekten 1981) in Bogenhausen. Die Funktion in der Stadttopographie, im Stadtgefüge und die Qualität ihrer Architektur waren für die Genehmigung ausschlaggebend.

Nach der 2. Hochhausstudie von 1996, angestoßen durch die Fraktion der Grünen, in der Prof. Ferdinand Stracke, damaliger Inhaber des Lehrstuhls für Städtebau und Regionalplanung der Technischen Universität München (TUM), die Gesamtstadt für die Planung als überholt erklärt hatte (siehe Beitrag S. 23) und in der nur die Quartiersverdichtung auch mit Hochhäusern wichtig war, mehrten sich Planungen für Hochhäuser in solchen Quartieren. Weder der Süden der Stadt, dessen Bebauungshöhe für den

Blick auf die Alpen entscheidend ist, wurde geschont (Siemens plante einen neuen Stadtteil auf seinem Gelände an der Siemensallee mit einer Hochhäusergruppe um das Bestandshochhaus herum) noch auf den Denkmalschutz der weltberühmten Gärten geachtet (Nymphenburger Schloss), noch wurde auf das weltkulturverdächtige klassizistische Ensemble Ludwig- / Leopoldstraße oder auf das Altstadtensemble Rücksicht genommen.

Hochhäuser sind umweltschädlich und teuer

Im Zuge der Fortschreibung der Hochhausstudien forderte die Landeshauptstadt München eine Untersuchung der Umweltverträglichkeit von Hochhäusern auf „ökologische Auswirkungen von einzelnstehenden Hochhäusern sowie von Hochhausgruppen“ im Stadtkörper. Die Studie wurde von der Technischen Universität München durchgeführt. Sie kam zu folgenden Feststellungen:

- „Hochhausbebauungen sind (...) nicht gleichbedeutend mit einer hohen Baudichte“. § 17 Bau-nutzungsverordnung (BauNVO): Höchstwert des zulässigen Maßes der baulichen Dichte von 3,0, die ohne den Bautyp Hochhaus zu erreichen ist. Nur (besondere) städtebauliche Gründe können eine Befreiung begründen;
- „je höher die Bebauung, desto geringer die Zunahme des Freiflächengewinns“;
- durch größeren konstruktiven Aufwand entsteht ein erheblich „höherer Materialeinsatz und damit ein höherer Verbrauch an Ressourcen“, der mit „höherem Energieaufwand“ verbunden ist;
- „erheblicher Mehraufwand durch sicherheitsbedingte (...) Anforderungen an die Bau- und Anlagentechnik“;
- „erhebliche Konzentration des Aufkommens im Individualverkehr, starke örtliche Erhöhung der Umweltbelastung“;
- „Beeinflussung des Stadtklimas durch Änderung der Strömungsverhältnisse“;
- „höhere Windgeschwindigkeit am Fuß von Hochhäusern, (...) erhebliche Unbehaglichkeit für Passanten und erhebliche, berechnete Beschwerden“;
- „Beeinträchtigung der Nutzbarkeit gebäudenaher Freiflächen“;
- Hochhäuser führen „insbesondere bei niedrigen Sonnenständen zu weiterreichenden Abschattungen“;
- „In München ist bei den hohen Grundwasserbeständen auf die Auswirkungen durch Tiefgeschosse und Fundamente Umweltverträglichkeit nur unter bestimmten Auflagen zu erreichen“;
- „Die Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere, auch auf die Biotopvernetzung, sind nicht untersucht, aber erwartbar negativ“.

Bis heute sind diese Feststellungen unwiderlegt und anerkannt. Trotzdem wurden Hochhäuser angekündigt und geplant.

Geplant wurden bis 2002:

Georg-Brauchle-Ring (Uptown)	146 m
SZ-Verlagsgebäude Hultschiner Straße	151 m
Siemens RSE	140 m
Birketweg	140 m
Langenscheidt-Verlag	123 m

Berücksichtigt man zudem das nach Süden ansteigende Stadtgelände, hätten die Türme auf dem Siemensgelände die Frauentürme sogar um 75 m überragt, das Alpenpanorama wäre stark gestört worden.

Die Warnungen des Landesdenkmalrates

In seiner Resolution vom 28. Januar 2002 gab der Landesdenkmalrat Hinweise für die Situierung und Höhe profilüberragender Gebäude in München. Er schreibt: „Der Landes-Denkmalrat verfolgt mit großem Interesse die Überlegungen der Stadt München, den Bau von Hochhäusern verstärkt zuzulassen. Er hält es für seine Pflicht, auf Folgendes hinzuweisen:

Die Stadt München konnte trotz schwerer Kriegszerstörungen ihre Schönheit und ihren baulichen Charakter, ihren Stadtgrundriss und die Stadtsilhouette, weitgehend erhalten, weil schon unmittelbar nach 1945 Wert auf die Bewahrung dieses Erscheinungsbildes gelegt wurde. Die Stadt würde jetzt sehr darunter leiden, würde man die Stadtsilhouette durch viele Hochhäuser wesentlich verändern. Dies kann bei klugen und maßvollen Planungen vermieden werden. Münchens unverwechselbare Stadtgestalt darf nicht die einer „Allerwelts“-Stadt werden.

Der Landesdenkmalrat empfiehlt daher der Stadt:

- die Ergebnisse, wie sie in der Fortschreibung der Hochschulstudie von 1996 besonders durch Architekt Schreiber festgehalten wurden, zu berücksichtigen;
- sicherzustellen, dass historische und baukünstlerische Platz- und Straßenräume unbeeinträchtigt bleiben. Dabei spielen bedeutende Sichtachsen und Blickbezüge eine besondere Rolle;
- das Landesamt für Denkmalpflege frühzeitig bei der Festlegung von Standorten für Hochhäuser einzuschalten.“

Die Empfehlungen des Landesdenkmalrates, die sorgfältig geplante, außerordentlich gelungene Stadtgestalt von München zu beachten, wurden ignoriert.

Auch wichtige Stimmen aus der Gesellschaft warnen; beispielweise der Publizist und Dokumentarfilmer Dieter Wieland in seinem Beitrag „Hochhäuser sind Parasiten“. Er schreibt: „Am Ende des 20. Jahrhunderts haben wir gelernt, Architektenträume zu fürchten. Wir wollen nicht schon wieder eine neue Stadt. Wie viele gute Hochhäuser gibt es denn wirklich, Bauten, die man nicht missen möchte?“ Er meint: nicht viele. „Das x-Beliebige am x-beliebigen Ort, austauschbar, verwechselbar, die gleichen Gesten über jeder Stadt. Eine Horrorvision.“ Wieland kommt zum Schluss: „Noch ist jede alte Stadt in Europa ein Individuum. Ist das vorbei?“

Die Hochhausplanungen werden forciert

Anschauungsmaterial, wie die Stadtplanung sich die Beachtung des Stadtgefüges vorstellte:

- Uptown München (O2 Tower), von Christoph Ingenhoven Architekten, ursprünglich als differenzierter Hochhausbau geplant, wurde zum „Vierkantbolzen“ (Kronawitter) mit übertriebener Höhe gebaut. Das Gebäude unterbricht die Weite des Vorfeldes von Schloss Nymphenburg.



FOTO © RICHARD MAYER, 31. JULI 2012

Abb. 1: Uptown München am Georg-Brauchle-Ring

- die Highlight Towers am Nürnberger Autobahnende: Sie liegen leicht versetzt in der historischen Sichtachse vom Odeonsplatz über die Ludwigstraße mit Siegestor über die Leopoldstraße nach Norden und beendeten eine mögliche Anwartschaft auf ein Weltkulturerbe der Ludwig-/Leopoldstraße. Hinzu kam, dass der Bedarf an Bürohochhäusern bei einem damaligen Büroleerstand von 500.000 qm nicht gegeben war.



FOTO © INITIATIVE UNSER MÜNCHEN

Abb. 2: Highlight-Towers im Bau

Das Bürgerbegehren

In mehreren Verständigungsversuchen von Alt-OB Georg Kronawitter mit seinem Amtsnachfolger Christian Ude, in denen er versuchte, eine weitere willkürliche Setzung von Hochhäusern mit übertriebener Höhe zu stoppen, gab es keine Annäherung. So musste der Streit durch die Bürgerschaft entschieden werden. Am 18. Februar 2004 berichtet die Süddeutsche Zeitung, dass die Münchner Bürger sich in die Listen für das Bürgerbegehren „Initiative-Unser-München“ eintragen können. Bereits Anfang Juli 2004 wurde mit 27.000 Unterschriften das erforderliche Quorum für die Einleitung des Bürgerentscheids erreicht.

Die Initiatoren

Georg Kronawitter, kein geborener Münchner, der den Gesamtblick auf München mitbrachte, erkannte mit seinen Mitstreitern die Notwendigkeit, die identitätsstiftende Stadtsilhouette Münchens zu schützen. Mitstreiter waren u.a. Wolfgang Czisch (ehemaliger Planungs-Sprecher der SPD-Stadtratsfraktion), Richard Gebhard (ehem. Geschäftsführer der Münchner Stadt-sanierungsgesellschaft), Max von Heckel (ehem. Stadtkämmerer der LHM, MdL), Hans Günter Naumann (ehem. MdL und SPD-Vorsitzender), Florian Sattler (ehem. Pressesprecher der LHM), Ludwig Wörner (MdL und Vorsitzender des BA Schwanthaler Höhe), Dr. Karl Hofmann (Initiative Architektur und Kultur). Alle hatten langjährige Erfahrungen mit der Münchner Stadtentwicklung; ihre Kompetenz zu leugnen war schwer.

Das Team des Bürgerbegehrens hatte als ersten Punkt die Begrenzung der Höhe der geplanten Hochhäuser an der Wilhelm-Hale-Straße/ Birketweg beantragt. Diese hätten wie das Uptown-Hochhaus wieder drastisch in das Vorfeld des Nymphenburger Schlosses eingegriffen. Angesichts des Bürgerbegehrens veranlasste die Stadt eine Untersuchung mit Ballons und bestätigte, dass diese Höhe das Ensemble beschädigt hätte. Daraufhin wurde die Höhe vom Stadtrat gekappt, und das Begehren hatte seinen ersten Erfolg, noch ehe der Bürgerentscheid stattgefunden hatte.

Im Beschluss des „Verwaltungs- und Personalausschusses“ vom 28. August 2004 lautete das so: „Das Bürgerbegehren „Initiative-Unser-München“ (Hochhäuser) erfüllt die Zulässigkeitsvoraussetzungen. Der Stadtrat erfüllt mit dem Beschluss zum Verfahren ‚Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1.926 ‚Bereich Birketweg‘ die erste Forderung des Bürgerbegehrens. Daher entfällt diesbezüglich der Bürgerentscheid.“ Die Stadtspitze hoffte, mit diesem Schachzug dem Entscheid die Erfolgsaussichten zu nehmen.

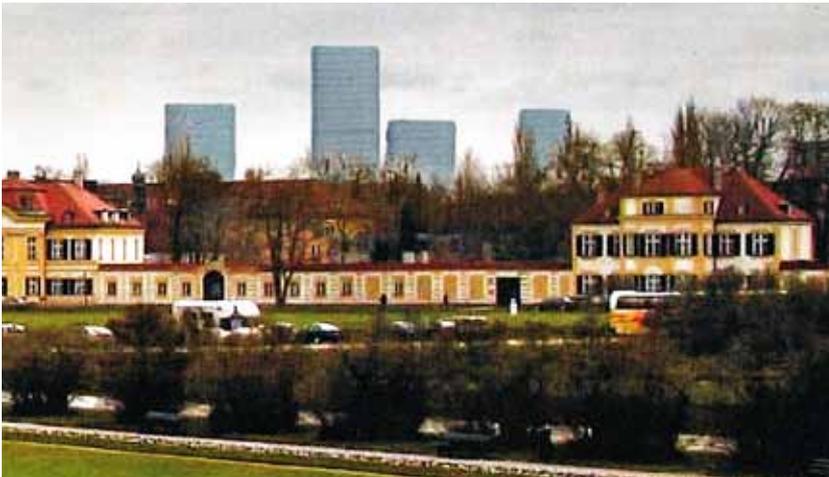


Abb. 3: Hochhaus-Simulation des Planungsreferates am Birketweg
Blick über die Kavaliershäuser von Schloss Nymphenburg

Der Bürgerentscheid

Oberbürgermeister Christian Ude war siegessicher und hielt die Initiative des Alt-OB Georg Kronawitter für aussichtslos. Die überkommene Silhouette Münchens schien dem Stadtrat nicht schützenswert und galt auch in den Zeitungen und deren Feuilletons als nicht zeitgemäß: Ohne Hochhäuser sei die Stadtgestalt spannungslos und dringend überholungsbedürftig. Die „jungen“ Architekten verlangten nach „Brüchen“ (Allmann Sattler), die für die Stadt „verkraftbar“, sogar „notwendig“ seien.

„Fluchtartig werden die Investoren das Weite suchen, Arbeitsplätze und Wohlstand im Gepäck“

Erst 12 Tage vor dem Bürgerentscheid erkannte Christian Ude, dass die Argumente der „Initiative“ die Münchner bewegte, und scharte in dem Bündnis „München – Stadt mit Zukunft“ die Stadtprominenz um sich – Repräsentanten von Wirtschafts- und Industrieverbänden, Parteien, Künstler, Intendanten, Kulturschaffende und vor allem Vertreter der Zeitungen, die sich von seinen düsteren Prophezeiungen beeindruckt ließen. Die Süddeutsche Zeitung titelte am 9. November 2004: „Hochhaus-Befürworter machen mobil“. Ude in der SZ: Wenn die Initiative „Unser München“ den Hochhausentscheid gewinnt, entsteht „schwerer Schaden für den Wirtschaftsstandort München und die Arbeitsplätze“. „Verlässlichkeit und Glaubwürdigkeit der Planungen sind dann beschädigt“. „Jede Stadt kämpfe verzweifelt um Investoren“, „fluchtartig würden Investoren das Weite suchen, Arbeitsplätze und Wohlstand im Gepäck.“

Damit wurde der Kern des Widerstandes offengelegt, es ging um die Gunst von Investoren und deren Einfluss.

Er ging weit, um seinen Gegner und früheren Förderer Georg Kronawitter zu diffamieren, dessen Argumente er wenige Tage vor dem Bürger-Entscheid

als unanständige Gräuelpropaganda bezeichnete.

Der Bürgerentscheid „Unser München“ siegt

Am 21. November um 19.38 Uhr stand fest, 50,8 Prozent der abgegebenen Stimmen waren für Kronawitters 100-Meter-Höhen-Begrenzung. Die Konsequenzen: Die beiden im Süden der Stadt geplanten Siemens-Hochhäuser mit 113 und 146 Metern dürfen genauso wenig gebaut werden wie das in Steinhausen vorgesehene SZ-Hochhaus mit 143 Metern. Es

muss bei beiden Projekten umgeplant oder ganz verzichtet werden. Ein Jahr lang ist die Stadt juristisch an den Bürgerentscheid gebunden. In diesem Zusammenhang erklärte Christian Ude: Wenn die Stadtpolitik das Votum der Bürger übertreten wolle, müsse ein Ratsbegehren abgehalten werden.

Das muss weiterhin gelten!

Christian Ude irrte – die Beliebtheit der Stadt für Investoren ist ungebrochen

Münchens Wirtschaft wächst. Die Investoren bedrängen die Stadt mit ihren Gewinnerwartungen

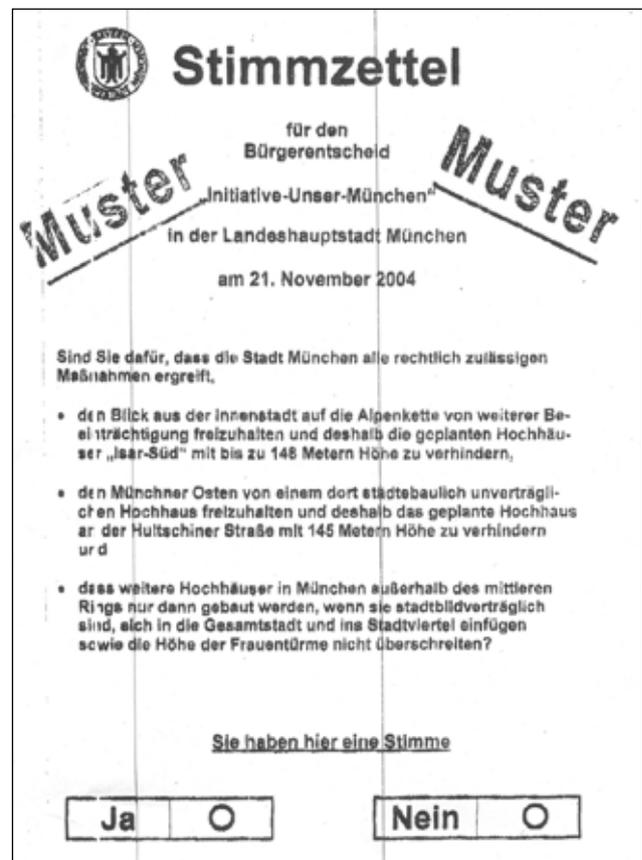


Abb. 4: Stimmzettel Archiv Peter Arnold

und überfordern sie mit den sozialen Auswirkungen. Der Zuzug von Unternehmen ist so groß, dass der Wohnungsbau nicht nachkommt und die Mietensteigerung die unverzichtbaren Dienstleister aus der Stadt drängen.

Die Stadt tut gut daran, nicht jeden Bedeutungswunsch der Investoren und der Stadtpolitiker auf Kosten der Stadtgestalt zu erfüllen. Im Gegenteil, die Stadt darf und muss sich trauen, ihre Gesamtentwicklung selbstbestimmt festzulegen, die in erster Linie der Stadt nutzt und nicht kurzfristigen Kapitalinteressen. Das Strohfeuer der Investorengunst ist schnell abgebrannt, aber der Schaden an der Stadt wirkt lange nach.

Langfristig werden die Interessen der Wirtschaft von der an den Bürgerinteressen orientierten Stadtentwicklung am Besten gewahrt.

Für Georg Kronawitter war die wichtigste Erkenntnis aus dem positiven Bürgerentscheid, dass den Münchnern ihre Stadt sehr am Herzen liegt. Dadurch gelang es, die Münchner Stadtsilhouette zu schützen. „Es sollte ein Münchner Maßstab für die Höhenentwicklung gefunden werden. Dieser ergibt sich aus der Höhe des Liebfrauendoms. Die Frauenkirche kennzeichnet das Zentrum Münchens und wurde über die Jahrhunderte immer in der Stadtplanung betont. Viele radiale Straßenzüge laufen auf ihrer Sichtbeziehung. Mit der Höhe der Frauenkirche wird dem Münchner Zentrum seine dominante Stellung im Stadtgefüge erhalten.“

Rentieren sich Hochhäuser heute?

Es ist verständlich, dass es seit dem Bürgerentscheid vor 15 Jahren keine Investoren in München gab, die diese Aufwände, Kosten und erheblichen Risiken für ein Verwaltungshochhaus auf sich nehmen wollten. Büro-Hochhäuser sind unrentabel geworden.

Wohnraum wird in München auch von sehr wohlhabenden und kapitalstarken Personen gesucht, auch als Kapitalanlage. Wohn-Hochhäuser mit luxuriösen und teuren Wohnungen im obersten Preissegment – je höher desto teurer – werden deshalb nachgefragt. Die Finanzierung wäre heute also gesichert durch sehr Wohlhabende, die exorbitante Mieten oder Kaufpreise in Millionenhöhe bezahlen können.

In der Fachzeitschrift „Bauwelt“ ist zu lesen: „Das Hochhaus: Keimzelle sozialer Probleme, effektive Unterbringungsform des Großstadtbewohners oder Rückzugsbereich für Abgehobene?“ Auch der weltweit tätige dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl („Städte für Menschen“) hat sich in mehreren Untersuchungen und Veröffentlichungen mit den gesellschaftlichen Auswirkungen von Wohn-Hochhäusern auseinandergesetzt. Das Ergebnis lässt sich zusammenfassen:

- Sie sind „Gated Communities“, also in sich abgeschlossen.
- Sie sind aber auch in sich nicht kommunikativ, sondern fördern den Rückzug, die Einsamkeit der Bewohner.
- Sie sind insbesondere für Familien mit Kindern schädlich, ab den 5. Stockwerk ist keine Verbindung mehr mit seinen Kindern in Hausumgebung mehr möglich.
- Sie bringen keinen Beitrag zur Stadtgesellschaft, zum Öffentlichen Raum, sie erzeugen tote Flächen im Stadtgefüge.
- Sie haben einen großen Ausblick, versperren diesen aber ihrer Umgebung.
- Letztendlich schaffen sie eine Gemeinschaftswüste.

Diese Nachteile können nur durch eine außerordentlich aktive Beteiligung der Einwohner kompensiert werden, die nur im Glücksfall vorhanden ist. So wurde vorgeschlagen, mit ihrer Errichtung gleichzeitig eine fortlaufende Sozialbetreuung, mindestens einen Concierge einzustellen. Auf diese Gemeinschaftsleistung sind Begüterte nicht angewiesen, der Normalbürger schon.

In München hat man in der Zwischenzeit Erfahrungen mit Wohnhochhäusern gewonnen. Das jüngste Beispiel „The Seven“ ist in der Müllerstraße 7 zu besichtigen. Der damalige Eigentümer, die Stadtwerke München, verkaufte das Grundstück an einen privaten Investor. Weil dieser dem Wunsch der Stadt nachzukommen versprach, auf der obersten Etage ein Café einzurichten und das Erdgeschoss von Wohnnutzung freizuhalten, erhielt er Baurecht. Auf der entscheidenden Sitzung des Stadtrates (Billigungsbeschluss) zog er sein Angebot zurück, es sei ihm zu teuer. Der Stadtrat genehmigte den Umbau des ehemaligen Heizkraftwerks trotzdem. Ergebnis: Das Wohnhochhaus hat sich komplett aus der Umgebung isoliert, „Fremde“ dürfen nicht einmal das Grundstück überqueren. Mitten in der Altstadt ist eine „exklusive Gemeinschaftswüste“ entstanden.

Das ist auch mit dem originellen Wohnhochhaus (Steidle Architekten) auf der Schwanthaler Höhe so geschehen. Es wurde neben einer umzäunten Fläche (Gated Community) zu einem sterilen Ort. Der Öffentliche Raum, das zentrale Kennzeichen der Europäischen Stadt, wurde zur reinen Gehfläche ohne Aufenthaltsqualität. Wie viele sterile Orte kann sich die Stadtgesellschaft leisten, ohne als Ganzes Schaden zu nehmen?

Ratsbegehren gegen den Hochhausentscheid

„München ist es nicht nur gelungen, sein historisches Zentrum durch behutsamen Wiederaufbau zu bewahren“, schreibt der Münchner Architekt

Stephan Braunfels, „sondern die Stadtstruktur durch Meisterwerke moderner Architektur (Olympiastadion, BMW-Hochhaus, Pinakothek der Moderne) kontinuierlich weiterzuentwickeln.“

Erneut wird diese Nachkriegsleistung in Frage gestellt, auch durch die jüngst vorgestellten Bauvorhaben für Wohnhochhäuser über 100 Meter. Die Bauhöhe soll wieder über den Frauentürmen der Altstadt liegen. Die schwer vermietbaren, unteren Wohnungen sollen sozial und die oberen teuer vermietet oder verkauft werden. Die Münchner Mischung wird hier sogar im Haus aufgegeben. Das wird sich in getrennten Haus-Eingängen und Aufzügen drastisch zeigen. So soll das Handicap der hohen Baukosten überwunden werden, die ökologischen, klimatischen und sozialen Kosten sieht man erst später.

Der Sieg des Hochhausentscheids ist wieder gefährdet. Die Identität Münchens mit der dominierenden Altstadt ist erneut bedroht. Die Auflösung der Stadtpersönlichkeit in eine Stadtlandschaft wird wieder angestrebt. Hochhausliebhaber und ehrgeizige Investoren drängen die Stadtplanung – die Stadtbaurätin Professor Merk drängt mit – renditeverheißende Wohnhochhäuser zu genehmigen, obwohl längst bekannt ist, dass Wohnhochhäuser keine Verdichtungsoption sind.

Es wird höchste Zeit, die nach der Hochhausdebatte angekündigte Auseinandersetzung um die Stadtentwicklung zu beginnen. Wenn die Stadtpolitik dann das Votum der Bürger im Hochhausentscheid nicht mehr beachten will, sollte – wie von Christian Ude versprochen – ein Ratsbegehren in Gang gesetzt werden.

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.

Zum Weiterlesen:

Dieter Wieland: Hochhäuser sind Parasiten. In: Klaus Daniels (Hrsg.): Hohe Häuser. Kontroverse Beiträge zu einem umstrittenen Bautypus. Mit Beiträgen von Santiago Calatrava, Thomas Herzog, Christoph Hoesch, Christoph Möckler, Richard Rogers, Evelyn Roll, Wolfgang Jean Stock, Dieter Wieland und zwei Bauherren. Verlag Gerd Hatje, Stuttgart 1993

„Standort Dialog München“ am 25. und 26. Mai 2004 in München. Veranstalter: Bernd Heuer Dialog Düsseldorf GmbH

Die Münchner Hochhausstudien

WOLFGANG CZISCH

Angesichts des starken Zuzugs nach München in den Jahren vor der Sommer-Olympiade 1972 (bis zu 40.000 Einwohner pro Jahr) wurde eine Leitidee für die Weiterentwicklung der Gesamtstadt notwendig. Der 1972 neu gewählte Oberbürgermeister Georg Kronawitter unternahm deshalb mit dem Planungsausschuss des Münchner Stadtrates eine Reise, um an anschaulichen Beispielen, zuletzt Paris, die Diskussion dazu zu eröffnen. Der Stadtrat vergab auf seine Initiative hin den Auftrag zur Erarbeitung einer Hochhausstudie „zur Beurteilung stadtgestalterischer Fragen des Standortes von Hochhäusern bzw. von profilbestimmenden Bauwerken im Stadtgebiet im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf das Stadtbild und die Stadtsilhouette“.

Der Stadtrat ging davon aus, dass Entwicklungen wie in Fürstenried oder Perlach wieder unter ein gesamtstädtisches Dach gestellt werden sollten, das München heißt und sich damit verortet.

Diese Sicht stand auch Karl Meitinger, Münchner Stadtbaurat von 1938 bis 1946 (Meitinger-Plan „Das neue München“), vor Augen, der schon im August 1945 angesichts des kriegszerstörten Münchens dem Stadtrat vorgeschlagen hatte, die Identität Münchens keiner automobilen Stadt zu opfern. Sein Antrag

wurde damals mit nur einer Stimme Mehrheit angenommen. Wir verdanken dieser Hälfte des Stadtrates das an der historischen Entwicklung Münchens orientierte Stadtbild. Seither wogt es hin und her zwischen Stadtidentität und Auflösung der Stadt in eine mobile Stadtlandschaft.

Der renommierte Architekt und Städteplaner Detlef Schreiber wurde mit der Erarbeitung der Hochhausstudie beauftragt und legte dem Stadtrat und der Verwaltung 1977 einen identitätsstiftenden Vorschlag



Foto © Hochhausstudie 1996

Abb. 1: Ausschnitt aus der Karte: Stadtprofil im Entwicklungsbereich, Hochhausstudie von Detlef Schreiber.



suchung unter städtebaulichen, ökologischen, gestalterischen, sozialen und verkehrlichen Gesichtspunkten“. Den Auftrag zur Erarbeitung der zweiten Hochhausstudie erhielten diesmal zwei Architekten, Detlef Schreiber und Prof. Ferdinand Stracke, Lehrstuhlinhaber für Städtebau und Regionalplanung

vor. Das war eine strukturierende Wende, wieder mit gesamtstädtischer Sicht, die im Zuzugsboom verloren gegangen war.

1988 beantragte die Grünen-Fraktion (Antrag Nr. 2254 vom 2. August 1988) eine „Hochhausunter-

der TU München.

1996 wurde diese Aktualisierung dem Stadtplanungsausschuss in seiner letzten Sitzung der Amtsperiode 1994 bis 1996 vorgelegt. Im Gegensatz zu Detlef Schreiber erklärte Stracke, sein „Modell ginge

bewusst *nicht* von der städtebaulichen Setzung von Hochhäusern aus“, sondern er betrachte Hochhäuser als „eine Möglichkeit neben anderen, städtische Teilräume zu verdichten“. Mehr noch, er erklärte: „Die Größe und die unterschiedliche Ausprägung seiner Teilräume lassen eine ganzheitliche Betrachtung des Stadtkörpers als ‚Gesamtkunstwerk‘ nicht mehr zu. (...) Die Gegensätze zwischen Stadt und Landschaft lös(t)en sich auf. (...) Stadtlandschaften (seien) (...) nicht mehr kontinuierlich, sondern bruchstückhaft und widersprüchlich.“ – Als ob ein Ganzes nicht aus Teilen bestünde, das macht ja gerade Stadt-Identität aus.

Detlef Schreiber hingegen versuchte die Weiterentwicklung der Gesamtstadt als Planungsgröße mit Kriterien zu erfassen und München mit seinen unterschiedlichen Erweiterungsansätzen als Stadtgefüge weiterzuentwickeln. Er schreibt: „Selbst wenn die Beweggründe für Untersuchungen (...) sich heute anders darstellen (!), (...) so muss die Antwort auf die Frage nach den Zielen die Gleiche sein wie damals (1977), denn die Wertmaßstäbe für die geordnete Entwicklung und sinnvolle Gestaltung des städtischen Lebensraumes haben sich seither nicht verändert: Natur und Landschaft, Gestalt und Erscheinungsform, Mensch und Gesellschaft, Stadtstruktur und Stadtorganismus.“

Hochhäuser in München waren Schreiber für die Stadtentwicklung willkommen, wenn sie einen wichtigen Stadtbaustein darstellen. Er stimmte zu, dass profilüberragende Gebäude eine positive Funktion bei dem Bemühen, den Ganzheitscharakter des Stadtgefüges erfassbar zu machen, haben können: „Daraus lässt sich aber auch folgerichtig ableiten, dass es sich bei der überdurchschnittlichen visuellen Inanspruchnahme des Luftraumes in der Stadt (Hochhäuser) um eine besondere Ausnahme handeln muss und dass die entsprechenden Lösungen zwangsläufig auch außergewöhnliche Höchstleistungen sein müssen.“

Der Ansatz von Schreiber ist außerordentlich nützlich für die Stadtentwicklungsplanung, auf die drängenden Fragen nach Stadtbelüftung, Stadtverdichtung, Stadterschließung, bei weiterem Zuzug, durch den Öffentlichen Personennahverkehr, bei der Verkehrswende und der Entwicklung des Fuß- und Radverkehrs.

Er entwickelte detaillierte und aufwändige Karten mit der Darstellung von Grünräumen, Topographie und Vegetation; Bauräumen und Baustrukturen; vom Höhenprofil der Bauräume; von profilüberragenden Gebäuden (siehe Abb. 1).

Sein Ansatz ist eine Grundlage, auf der kreative Stadtentwicklung mit dem Blick auf die Gesamtidentität der Stadt möglich wird. Der gesamtstädtische

Ansatz muss übergeordnet bleiben, auch wenn Quartiersentwicklung eine wichtige Aufgabe ist.

Wegen dieses Widerspruchs in den Leitbildern der Hochhausstudie und wegen der Verwandlungsabsicht der Stadt München in eine Stadtlandschaft im Ansatz von Ferdinand Stracke lehnte der Planungsausschuss des Stadtrates die Hochhausstudie Anfang 1996 ab. Davon unbeeindruckt legte Stadtbaurätin Christiane Thalgot das widersprüchliche Werk 1996 unverändert dem neuen, unerfahrenen Stadtrat vor, der die Vorlage dann passieren ließ.

So schob Thalgot die Schreiber-Studie beiseite. Das wilde Bauen in Verdichtungsquartieren nahm Fahrt auf. Pläne für Hochhäuser über 150 Meter Höhe waren durchaus „denkbar“.

Nach der öffentlichen Empörung über den Bau der Doppeltürme von Helmut Jahn in der Sichtachse der Ludwigstraße kommentierte Thalgot die eklatante Fehlleistung damit, dass man bei der Planung „nicht stadtauswärts geblickt“ habe. Damit war klar, dass die Quartiersverdichtung Priorität hatte. Die Berücksichtigung der Gesamtstadt von München war in den Hintergrund gerückt.

Das war die Situation, die zum Hochhausentscheid führte.

Wolfgang Czisch, Politologe M.A., leitet die Arbeitskreise „Stadt: Gestalt und Lebensraum“ und „Isar“ des Münchner Forums.

Zum Weiterlesen:

München – Untersuchung der Hochhausstandorte, hrsg. von der Landeshauptstadt München, Baureferat Stadtplanung, Bearbeitung: Detlef Schreiber, München 1977.

Hochhausstudie – Leitlinien zu Raumstruktur und Stadtbild, hrsg. von der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Schriftenreihe zur Stadtentwicklung, München, April 1996, Teil 1 und 2:

Teil 1: Hochhäuser im Rahmen von Strukturverdichtung, Bearbeitung: Prof. Ferdinand Stracke, München 1995 und

Teil 2: Fortschreibung der Hochhausstudie von 1977, Bearbeitung: Detlef Schreiber, München 1995

Ökologische Auswirkungen von einzelstehenden Hochhäusern und Hochhausgruppen. Untersuchung des Zentralinstituts für Raumordnung und Umweltforschung der Technischen Universität München im Auftrag der Landeshauptstadt München, Referat für Umweltschutz, München 1995

„Klassischer München-Blick“ von der Isar zur Bogenhauser Kirche

Konsequenter Schutz durch mutigen Bebauungsplan

KLAUS BÄUMLER

Der Weg vom Englischen Garten über die Max-Joseph-Brücke hinauf zum „Bogenhauser Kircherl“ und durch die Maximiliansanlagen zur „Monacensia“ im Hildebrand-Haus gehört zu den bedeutenden topographischen Situationen, die München ausmachen.

Diesen klassischen München-Blick schätzte schon Graf Maximilian Montgelas, wenn er von seinem Stadtpalais am Promenadeplatz durch den Englischen Garten zu seinem Landsitz nach Bogenhausen fuhr. Die das München-Bild prägende Blickbeziehung von der Isarbrücke hinauf zum „Bogenhauser Kircherl“ war Anfang der 1990er Jahre in akuter Gefahr, verbaut zu werden. Das Planungsreferat hat jedoch – unterstützt vom Stadtrat – durch den Bebauungsplan Nr. 1724 unter Inkaufnahme von Entschädigungsansprüchen das Baurecht reduziert. Diese einzigartige städtebauliche Situation ist bis heute erhalten geblieben.

Im Jahr 1990 gab der Bauantrag für den Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses im Umgriff von Montgelas-/Neuberghauser Straße am östlichen „Brückenkopf“ der Max-Joseph-Brücke Anlass zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1724. Der Aufstellungsbeschluss vom 17. Juli 1991 stellt die städtebauliche Ausgangssituation dar und legt das Planungsziel offen:

„Der Planungsbereich an der Montgelasstraße im Kreuzungsbereich der Neuberghauser Straße und Mauerkircherstraße liegt an einer optisch exponierten Stelle. Zum einen gehört der Bereich zum Vorfeld der Isarhankante, zum anderen ergibt sich von der

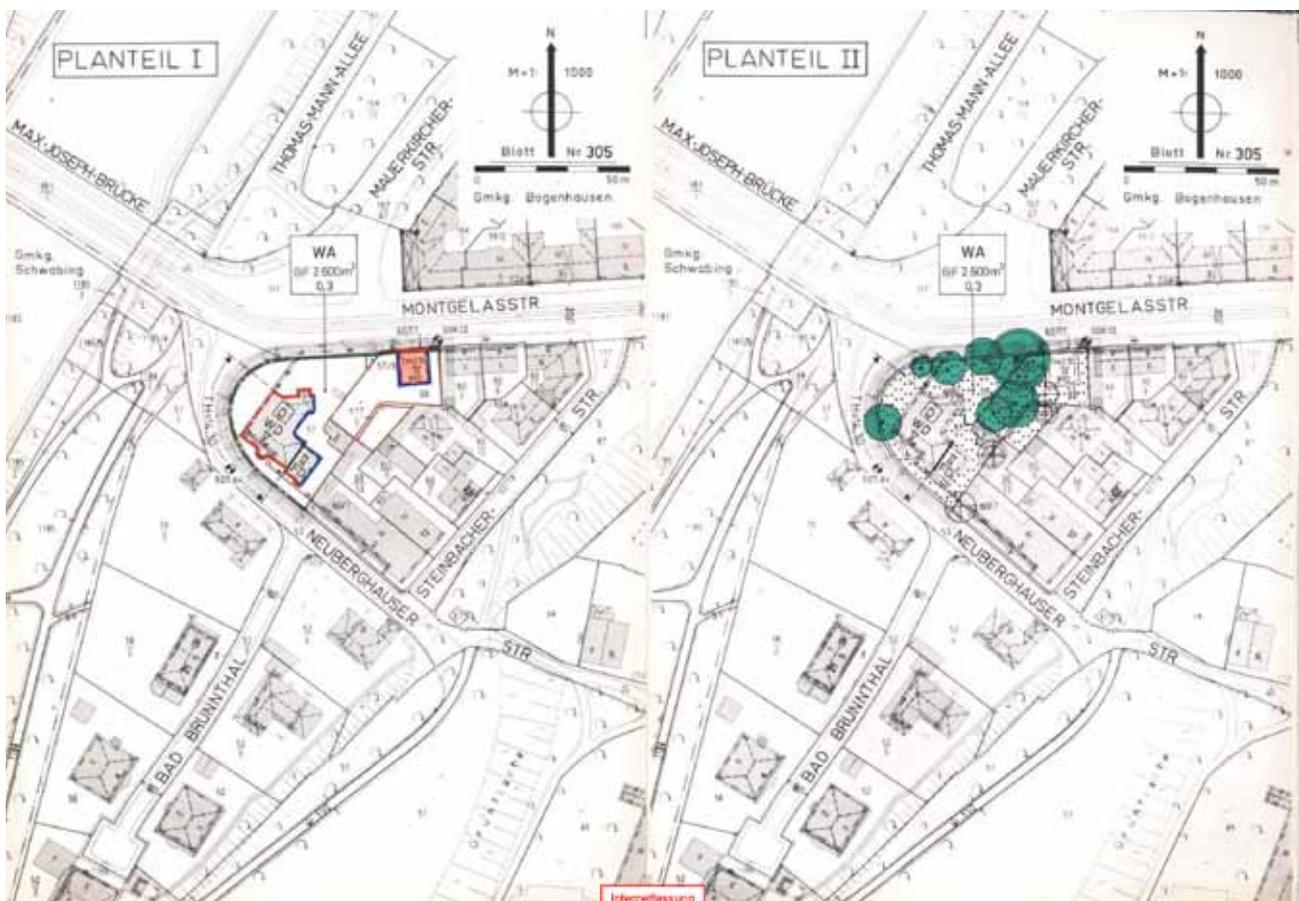


Abb. 1: Planteil des Bebauungsplans Nr. 1724, aufrufbar unter http://www.muenchen.info/plan/bebauungsplan/p_8510_1724.pdf

Max-Joseph-Brücke ein eindrucksvoller Blick auf die Bogenhauser Kirche. Dieser beruht vor allem auch auf dem harmonischen Bild der vorhandenen Baumkulisse. Bei Verwirklichung des derzeit bestehenden Baurechts wäre zu befürchten, daß die städtebaulich bedeutsame Sichtbeziehung von der Max-Joseph-Brücke zur Bogenhauser Kirche verloren ginge. Die Grundstücke im Planungsgebiet sind geprägt durch einen parkähnlichen Bewuchs mit sehr wertvollem, in seiner Gesamtheit erhaltenswertem Baumbestand. Die Dominanz dieser Bepflanzung und die Lage im Eckbereich der Neuberghauser- und Montgelasstraße verschaffen dem Planungsbereich eine besondere Bedeutung für das Ortsbild.“

Ausgehend von dieser Analyse wird das Planungsziel umrissen:

„Das Planungsgebiet ist geprägt durch wertvollen Baumbestand, der das städtebauliche Erscheinungsbild dieses Teils der Montgelasstraße (...) als Vorfeld zur Isarhangkante entscheidend beeinflusst. Auch in der Blickbeziehung von der Max-Joseph-Brücke zur Bogenhauser Kirche stellt die imposante Baumkulisse einen für das Ortsbild unverzichtbaren Bestandteil dar. Deshalb ist bei einer Neubebauung an der Montgelasstraße zu gewährleisten, daß die Sichtachse von der Max-Joseph-Brücke zur Bogenhauser Kirche mit dem schützenswerten Baumbestand als bestimmendes Element erhalten bleibt. Das Anwesen Montgelasstraße 2 ist mit einem bedeutenden Baudenkmal aus den zwanziger Jahren bebaut. Aus denkmalschutzrechtlichen Gründen kann ein Anbau an dieses Baudenkmal (...) nicht zugelassen werden. Eine weitere Bebauung dieses Grundstücks erscheint aufgrund denkmalschützerischer Belange ohnehin bedenklich, da jede Verwirklichung weiteren Baurechts zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Denkmalwerts führen könnte. Zur Gewährleistung des Bau- und Denkmalschutzes sowie zur Bewahrung eines harmonischen Ortsbildes müssen daher entsprechende Festsetzungen in einem qualifizierten Bebauungsplan getroffen werden.“

Das im Bebauungsplan Nr. 1724 neu festgesetzte Bauliniengefüge sicherte die bedrohte Blickachse von der Max-Joseph-Brücke zur Bogenhauser Kirche und schützte den wertvollen Baumbestand, dies unter besonderer Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse.

Die Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 1724, die im überwiegenden öffentlichen Interesse erfolgten, führten zu einer Reduzierung des bestehenden Baurechts. Planungsreferat und Stadtrat nahmen gemeinsam das Risiko einer Entschädigungszahlung auf sich. Der Grundstückseigentümer errechnete eine Entschädigungsforderung von mindestens sechs Millionen DM. Das Kommunalreferat-Bewertungs-



FOTO © KLAUS BÄUMLER

Abb. 2: Blick auf das Bogenhauser Kircherl

amt ermittelte überschlägig eine mögliche Entschädigungsleistung für den Planungsschaden gemäß § 42 BauGB in Höhe von 2,4 Millionen DM. Das Planungsreferat vertrat die Auffassung, dass aus rechtlichen Gründen, gestützt auf die situationsgebundene Sozialpflichtigkeit, eine Entschädigung nicht zu zahlen sei.

Der Stadtrat fasste am 7. Dezember 1994 den Satzungsbeschluss; der Bebauungsplan Nr. 1724 wurde am 3. April 1995 rechtsverbindlich. Die Klärung der interessanten Frage, ob und in welcher Höhe der Grundstückseigentümer erfolgreich einen Planungsschaden geltend gemacht hat, unterliegt wohl der Aura des Datenschutzes. Die vom Grundstückseigentümer beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingereichte Normenkontrolle blieb im Wesentlichen erfolglos (BayVGH v. 7.12.2000 Nr. 2 N 98.2844).

Die Planungs-Historie des Bebauungsplans Nr. 1724 sollte Anlass sein, auch heute in vergleichbaren Fällen mit Hilfe des rechtlichen Instrumentariums bedeutsame Blickbeziehungen zu sichern. Eine aktuelle Parallele könnte in Bezug auf das Harlachinger Kircherl in Verbindung mit dem geplanten Tierpark-Parkhaus am Fuß des Isarhochufers gezogen werden. Entschädigungsforderungen drohen in diesem Fall unter keinem rechtlichen Aspekt.

Klaus Bäumler ist 2. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums.

Bewahren und Erhalten von gewachsenen Strukturen. München nimmt seine planungsrechtlichen Möglichkeiten nicht wahr

REINHARD SAJONS

München wächst um ca. 20.000, 25.000, ja bis zu 30.000 Einwohnern im Jahr. Und das seit Jahren und voraussichtlich auch in den nächsten Jahren. Nach Beschlusslage sollen jedes Jahr 8.500 Wohneinheiten (WE) dazu kommen, davon 4.500 WE „auf der grünen Wiese“ und rund 4.000 WE im Wege der Nachverdichtung, also im Bestand. Es wird also immer enger in München. Diese Zahlen sind oft schwer zu erreichen. Da gilt dann schon ein Motto „Bauen, Bauen, Bauen“ um fast jeden Preis. Die Stadt hat schon jetzt mit 48 Prozent den höchsten Versiegelungsgrad in einer deutschen Stadt, mit steigender Tendenz. Der Verkehr wird immer dichter und ist mit seinen negativen Folgen kaum noch zu bewältigen. Über das Stadtklima, über Ökologie, über Biodiversität braucht man gerade nach diesem Sommer und seinen Folgen nicht mehr viel zu sagen. Und manches andere: Alles das verringert die Lebensqualität der hier Lebenden.

Immer mehr Menschen halten gegen diese Entwicklung, aber oft nur in ihrem Viertel. Und das sind oft Gartenstädte, Gründerzeitviertel, Orts- und auch Dorfkerne, Genossenschaftsviertel, die Altstadt und die Innenstadt, Siedlungen aus den 1920er und 30er Jahren, herausragende Einzelhäuser. Und es ist der überbordende Verkehr. Viele Initiativen kämpfen für die Erhaltung ihres Viertels, mehr oder weniger erfolgreich. Da erscheint es dringend notwendig, sich zusammenzuschließen und gemeinsam zu kämpfen. Diesem Ziel dient auch das „Forum Lebenswertes München“.

Es geht also um das Erhalten und Bewahren und um nur noch gebremstes und gesteuertes Wachstum. Es gibt genügend Bereiche in der Stadt, die es zu erhalten gilt und zu verteidigen gegen Einbrüche durch zu viel und zu massives Bauen, gegen große Investoren, die Immobilienwirtschaft und die Macht des Kapitals und ihren Einfluss auf die städtische Verwaltung und die Entscheider im Stadtrat. Das „Betongold“ ist hier das richtige Stichwort.

Der Bedarf an einer Vielzahl von Wohnungen, besonders an preisgünstigen, soll nicht verkannt werden. Der Zusammenhang ist aber nicht so evident, wie das immer behauptet wird. Sind denn die neuen Bauten mit 9.000 EUR/qm und mehr noch „preisgünstig“?

Darf man sich wundern über diesen Wohnungsbedarf, wenn etwa im Jahre 2017 in München über 25.000 Arbeitsplätze neu geschaffen wurden?

Ein komplexes Thema, bei dem allerdings auch der

Freistaat Bayern und sein Aufgabenbereich eine Rolle spielt. Es gibt nämlich das Verfassungsgebot der Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse zwischen Stadt und Land. Geschieht dafür etwas durch den dafür zuständigen Freistaat? Was genau? Genug? Ich habe große Zweifel.

Kann man nun Lebensqualität erhalten, den alten Charakter bewahren und vor hausweiser Zerstörung und Ersetzung durch „Schuhschachteln“ retten? Man kann in vielen Fällen, nicht in allen.

Hier müssen wir ins Baurecht und Denkmalrecht hinüberwechseln, die diese Fragen auf Grund ihres Instrumentariums beantworten. Aber: Man muss den Erhalt auch wollen! Meine These: Die Stadt hätte mehr Steuerungsmöglichkeiten bei der Nachverdichtung, nutzt sie aber zum gewissen Teil nicht. Darüber liegen wir im Clinch mit der Stadtverwaltung.

Zunächst gibt es glücklicher Weise das staatliche Denkmalrecht, in Form von Einzeldenkmälern und von denkmalrechtlichen Ensembles. Das wendet die Stadt an. Und zwar beim Ensemblerecht in letzter Zeit deutlich strenger als früher. Es bleibt aber häufig ein schwaches Recht. Beispiel: Ein schmales Grundstück im Ensemble in meiner Nachbarschaft (Aubing). Früher: eine (1) Wohnung und ein kleiner Laden. Jetzt: 10, mit einer Ausbuchtung 12 Reihenhäuser, mit einer Abstandsfläche von 4 bis 5 Metern bis zum rückwärtigen Zaun. Aber das Landesamt gibt jetzt die Empfehlung im KDK (Kommunales Denkmalkonzept) Aubing: Bebauungsplan, städtebauliche Erhaltungssatzung und/oder Gestaltungssat-



FOTO © REINHARD SAJONS

Abb. 1 und 2: links der Bestand und rechts eine Fotomontage mit einem tatsächlich außerhalb des Ensemble realisiertem Gebäude (alles aus Aubing, 22. Stadtbezirk)

zung zusätzlich anzuwenden. Wir sollten im ganzen Stadtgebiet nach zusätzlich möglichen Ensemblegebieten fahnden und hierzu Anträge an das Landesamt für Denkmalpflege (LfD) stellen.

Einzelgebäude ohne Einzeldenkmalschutz kommen oft nicht auf die Denkmalliste des Landesamts für Denkmalpflege, selten deshalb, weil es die Bedeutung nach Art. 1 Denkmalschutzgesetz (DSchG) für gegeben, aber für nicht genügend „ablesbar“ hält.

Man hat auch in Nachverdichtungsbereichen weiterhin das Instrument ‚Bebauungsplan‘, häufig als sog. ‚einfachen Bebauungsplan‘. Wo so etwas aus früherer Zeit vorhanden ist, müsste es häufig überarbeitet werden.

Neue Bebauungspläne werden aus verschiedenen Gründen aber bisher eher nicht erstellt. Oft: Zu teuer, zu viel Personalaufwand. Seit dem Grundsatzbeschluss zu den Gartenstädten im April 2015 ist mir kein einziger neuer Bebauungsplan bekannt. Das sollte sich ändern.

Dann gibt es das bei uns neue Instrument der sog. städtebaulichen Erhaltungssatzung in § 172 Abs.1 Ziffer 1 Baugesetzbuch (BauGB). Hier kann die Stadt ein „Gebiet mit einer städtebaulichen Eigenart aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt“ als Erhaltungsgebiet vorsehen und damit Abbruch und Neubau samt Änderungen genehmigungspflichtig machen. Ein sehr scharfes Schwert. Von dieser Art Satzung hat München nicht eine einzige, obwohl es uns auch hier durchaus geeignet erscheint. Und zwar wird dies abgelehnt mit aus unserer Sicht sehr schwachen Begründungen: Das brauche man nicht; man habe alles auch so im Griff. Die Gelände erfüllten auch nicht die vorausgesetzte Qualität. Alles viel zu umständlich!

Diese Art Satzung ist übrigens keinesfalls zu verwechseln mit der Erhaltungssatzung zum „Mili-

euschutz“ in der nächsten Ziffer von § 172. Dieses Instrument wendet München durchaus recht häufig an, was sicher gut ist.

Was bleibt der Stadt bei ihren Entscheidungen dann übrig? Nur der berühmt-berüchtigte § 34 BauGB. Da richtet sich das Baurecht im Einzelfall nach dem, was in der Umgebung bereits realisiert ist. Also mal mehr, mal weniger Baurecht. Dieser Paragraph ist in München für das Baurecht üblich und gängig. Dass das keine gesteuerte und maßvolle Baurechtsanwendung sein kann, leuchtet ein.

Um den Unterschied zwischen Anwendung des Ensemblerechts und dem üblichen § 34 BauGB zu verdeutlichen, siehe Abb. 1 und 2: Diese Gebäude könnten nach § 34 genauso an dieser Stelle errichtet werden. Sie sehen, wie Ortsbild-Qualität massiv verloren geht. Und das, obwohl die Stadt dies verhindern könnte. Zum Glück ist inzwischen das Ensemble doch noch verlängert worden, nach vorher dunkelgelber Karte!

Ein weiteres Instrument zur Ortsbildpflege ist die „Gestaltungssatzung“ nach Art. 81 Abs.1 Ziffer 1 Bayerische Bauordnung (BayBO), nach der es bestimmte Gestaltungsmerkmale für ein zu errichtendes Gebäude gibt. Z.B. wird bei der Dachform ein Walmdach vorgeschrieben, weil in der Umgebung diese Dachform einheitlich vorhanden ist und bleiben soll. Sonst könnte dort etwa ein Flachdach erscheinen (siehe Abb. 3 und 4). Und der Oberbürgermeister schreibt an mich, dass das Flachdach (leider) genehmigt werden musste. Es sei ja kein Ensemblegebiet noch gäbe es eine „Gestaltungssatzung“. Doch ziemlich zynisch, wenn man weiß, dass es in ganz München nicht eine einzige solche Gestaltungssatzung gibt.

Als letztes noch die vom Planungsreferat propagierte „Rahmenplanung“. Eine durchaus sinnvolle,

aber leider unverbindliche Planung für ein Gebiet. Sie wird in diesen Tagen mit 6 Mustergebieten im Stadtrat beschlossen. Ist aber doch recht mager nach $3\frac{3}{4}$ (!) Jahren Bearbeitungszeit (beschlossen waren 18 Monate). Und das, was wir und viele Bürger, Bürgerversammlungen und Bezirksausschüsse wollen, nämlich Verbindliches wie die städtebauliche Erhaltungssatzung, wird darin als quasi unsinnig abgekanzelt.

Man sieht: Bürgerbeteiligung wird von der Verwaltung natürlich positiv gesehen, wenn sie auf der Seite der Stadt steht. Das vergisst man aber ganz schnell, wenn die Bürger sich erdreisten, anderer Meinung zu sein als die Verwaltung, wie in unserem Falle.

Am Ende noch die Feststellung: Es gibt genug andere, auch große Städte, die städtebauliche Erhaltungssatzungen erlassen haben. Nur beispielhaft: Berlin, Hamburg, Frankfurt, Düsseldorf und viele mehr. Und nicht zuletzt: Dresden mit 28 solchen Satzungen und 40 kleineren für Ortskerne im Stadtgebiet. Dort ist man mit den Ergebnissen voll zufrieden. Mit dem Dresdener Stadtplanungsamt haben wir guten Kontakt.

Was lernen wir daraus? Man sollte sich von der Planungsverwaltung und dem Stadtrat nicht alles gefallen lassen und sich nicht für dumm verkaufen lassen. Man muss dagegen halten. Bezeichnend eine



Abb. 3 und 4: Die Limesstraße 39

FOTO © REINHARD SAJONS

Äußerung des Leiters der Lokalbaukommission (LBK) zu diesen Satzungen: „Man muss sie auch wollen!“ Und die Stadtverwaltung und der Stadtrat wollen sie eben nicht. Warum? Vielleicht weil dadurch das Erreichen des Bauziels von 4.000 WE pro Jahr sicher erschwert würde. Vielleicht aus anderen Gründen.

Wir müssen also das Erhalten und Bewahren von Lebensqualität, da wo es geht, in die eigenen Hände nehmen, unsere Forderungen formulieren, uns stark vernetzen und kräftiger Druck auf Politik und Verwaltung ausüben.

Nebenbei und am Ende: Denken Sie daran: In gut einem Jahr sind Kommunalwahlen! Vielleicht hören Politiker davor doch wieder etwas mehr auf die Bürger! Das könnte eine Chance sein!

Reinhard Sajons war bis zu seiner Pensionierung lfd. Verwaltungsdirektor der Stadt Augsburg. Dort hat er als Stadtplaner über 17 Jahre lang Erfahrung in der Stadtsanierung gesammelt, weitere sechs Jahre in Erfurt. Er wohnt in München-Pasing.



Abb. 5: Die Schule gegenüber der Limesstraße 39, ein Baudenkmal aus dem Jahre 1906.

Erhaltungssatzung – (k)ein zahnlöser Tiger

SUSANN POKORNY

Die Bewohner der Häuser Bauerstraße 10 und 12 in Schwabing hatten schon so manche Kämpfe zu bestreiten. Mit der Ankündigung im Jahr 2016, dass die beiden Mietshäuser in einem Erhaltungssatzungsgebiet liegend an einen Großinvestor verkauft werden sollten, hat sich eine aktive Mietergemeinschaft gegründet. Sie sah sich immer wieder mit neuen Themen konfrontiert und ist diese proaktiv und oft erfolgreich angegangen (siehe STANDPUNKTE 12.2017). Mit dem drohenden Ende der Erhaltungssatzung gab es nun ein neues Damoklesschwert, dem es zu begegnen galt.

Das jüngste Kapitel begann mit der Ankündigung des Bezirksausschusses Schwabing-West, die Neufassung des Erhaltungssatzungsgebietes Hohenzollernstraße/Hohenzollernplatz als Tagesordnungspunkt für die nächste Sitzung im Dezember 2018 aufzunehmen. Grund genug für die Mietergemeinschaft, hellhörig zu werden. Es war zwar bekannt, dass die Erhaltungssatzung mit dem 10. Februar 2019 außer Kraft treten würde. Für einen Neuerlass musste sie vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung überprüft und vom Stadtrat neu beschlossen werden. Allerdings wurde von vielen Seiten versichert, dass dies – aufgrund der allgemeinen Lage – sicherlich nicht infrage gestellt werde. Tatsächlich stellte sich jedoch heraus, dass das Gebiet einen völlig neuen Zuschnitt erfahren sollte. Zwar würden im Nordosten rund 4.400 Wohnungen hinzukommen, „im Gegenzug“ jedoch etwa 3.300 Wohnungen, die Bauerstraße eingeschlossen, entfallen. Das Tragische in diesem Fall war, dass die ehemals hart erkämpfte Abwendungserklärung mit Erlöschen des Erhaltungsschutzes nichtig würde und Eigentums-umwandlungen und Luxussanierungen mit sofortiger Wirkung wieder möglich gewesen wären.

Die Strategie oder: „Problem erkannt, Problem gebannt“

Zunächst galt es, alle verfügbaren Informationen zu sammeln. Es fand ein reger Austausch mit dem Bezirksausschuss statt, und sowohl das Amt für Wohnen und Migration als auch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurden um Stellungnahmen gebeten. Letzteres hat schließlich in einem persönlichen Gespräch ausführlich Auskunft darüber gegeben, warum das Gebiet östlich der Jakob-Klar-Straße nicht mehr für einen Neuerlass vorgeschlagen werden sollte: Nach Überprüfung der anzusetzenden Kriterien sei das bisherige Satzungsgebiet mittlerweile ein attraktiver Wohn-

standort, auch und gerade im Fokus besser verdienender Haushalte. Die Blöcke, die nicht mehr für einen Neuerlass vorgeschlagen wurden, hätten zwar durchaus noch ein hohes Aufwertungspotenzial, doch aufgrund der Struktur der dort – inzwischen – wohnhaften Bevölkerung kein hinreichendes Verdrängungspotenzial mehr. Absurd an dieser Argumentation ist die Tatsache, dass gerade die zu vermeidende, aber dennoch stattgefundene Aufwertung bereits zu einer entsprechenden Verdrängung geführt hat, die eine Unterschutzstellung des Gebietes nicht mehr rechtfertigen würde. Kurz gesagt, die verbliebene Bevölkerung sollte nun schutzlos weiterer Verdrängung zum Opfer fallen.

Darüber hinaus führte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung aus, dass die Zeit nun ohnehin zu kurz wäre, um den neuen Zuschnitt nochmals ausführlich zu überprüfen oder einen alternativen Vorschlag zur Abstimmung zu bringen. Der Stadtratsbeschluss sollte in wenigen Tagen erfolgen, das Ende des Erhaltungssatzungsgebietes in der bisherigen Form sei unvermeidlich.



Abb. 1: Bauerstraße

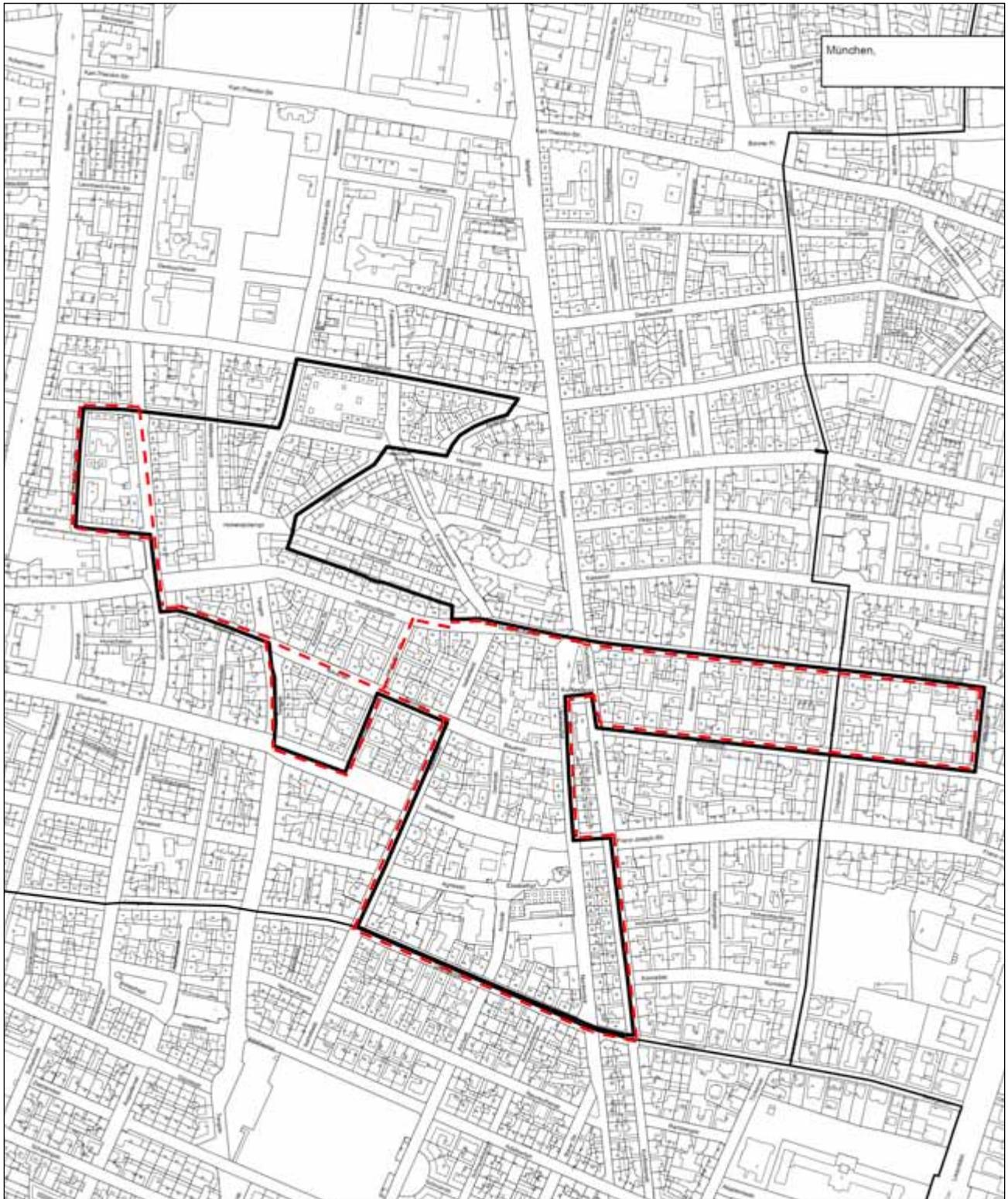


FOTO © KARTENGRUNDLAGE REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG, BEARBEITUNG DURCH MÜNCHNER FORUM

Abb. 1: Altes und neues Erhaltungssatzungsgebiet „Hohenzollernstraße“: Stand 2013 schwarze Linie - Stand 2019 rote Linie

Die zündende Idee

Trotz dieser ernüchternden Informationen wollte sich die Mietergemeinschaft nicht geschlagen geben, beratschlagte, informierte die Presse und „netzwerke“ in alle Richtungen. Durch den Austausch mit dem Mieterstammtisch, dem Bündnis #ausspekuliert und vielen weiteren Mitstreitern wurde die Mietergemeinschaft tatkräftig unterstützt und bestärkt. Die zündende Idee kam letztlich vom Münchner Forum.

Klaus Bäuml, 2. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums, hatte seinerzeit als Vorsitzender des Bezirksausschusses Maxvorstadt in den Jahren 2001/2002 mit einem ähnlichen Fall beim Erhaltungssatzungsgebiet St. Benno-Viertel zu kämpfen. Auch hier sollte die Erhaltungssatzung nach deren Ablauf nicht verlängert werden. Gemeinsam mit der SPD-Fraktion reichte der Bezirksausschuss damals erfolgreich einen Ergänzungsantrag

auf Nachuntersuchung und Verlängerung der Geltungsdauer um ein Jahr ein.

Umsetzung und Erfolg

Die Mietergemeinschaft wandte sich mit ihren Sorgen und dieser Idee an die SPD-Landtagsabgeordnete Ruth Waldmann, welche mit vollem Einsatz – trotz Urlaub und Feiertagen – zusammen mit ihren SPD-Stadtrats-Kolleginnen Renate Kürzdörfer und Heide Rieke in kürzester Zeit einen entsprechenden Antrag vorbereiteten. Parallel dazu betrieb die Mietergemeinschaft Lobbyarbeit im positiven Sinne und bat sowohl den Oberbürgermeister als auch fraktionsübergreifend alle Stadträte um Unterstützung im Kampf gegen die drohende Gentrifizierung. Das Anliegen wurde von fast allen Fraktionen unterstützt.

Mit großer Mehrheit und zur großen Erleichterung aller betroffenen Bewohner/innen wurde in der Sitzung der Vollversammlung am 23. Januar 2019 sowohl das vom Planungsreferat vorgeschlagene neue Erhaltungssatzungsgebiet als auch die Verlängerung der entfallenen Gebiete um mithin zwei Jahre beschlossen.

Ein Ausblick

Die gewonnenen zwei Jahre mögen auf den ersten Blick wie eine Galgenfrist anmuten. In der Zwischenzeit soll nämlich eine erneute Prüfung der Kriterien für die betroffenen Gebiete erfolgen. Mit den

bisherigen Kriterien, vor allem da diese zumindest in ihrer Bewertung nicht besonders objektiv erscheinen, könnte sich das oben beschriebene Dilemma erneut eintreten. Entscheidend ist jedoch, dass die Verwaltung gemäß des Auftrages von Herrn Oberbürgermeister Reiter und Anträgen aus dem Stadtrat eine Beschlussvorlage erarbeiten soll, die die Aufgabe erhält, die zu Grunde liegenden Kriterien grundsätzlich zu überprüfen und zu optimieren. Im Ergebnis sollten die Kriterien sowohl zeitgemäßer als auch transparenter werden und hoffentlich auch für weitere gefährdete Gebiete den Erlass einer Erhaltungssatzung erleichtern.

Fazit

Wir sind der Meinung, dass nur durch das stetige Nachfassen, Hinterfragen und Fordern aller Münchner Mieterinitiativen und Aktivisten ein Umdenken stattfinden kann, welches in großen, aber auch in kleinen Schritten hoffentlich wieder zu einem lebens- und liebenswerten und vor allem mieterfreundlichen München werden kann. In diesem Sinne wünschen wir allen Münchnern viel Erfolg bei allen Aktionen, Widerständen und Unternehmungen, die der Sache dienen.

„Getrennt marschieren – vereint schlagen!“

Susann Pokorny ist Architektin und Mitbegründerin der Mietergemeinschaft Bauerstraße 10 und 12.

Alles in der Schwebe. Seilbahn-Gutachten Frankfurter Ring – oder: Willkommen in Südamerika!

MATTHIAS HINTZEN

Am 19. Dezember 2018 hat der Münchner Stadtrat beschlossen, den Bau einer Seilbahn entlang des Frankfurter Rings untersuchen zu lassen – neun Tage nach Inbetriebnahme einer Expressbuslinie entlang derselben Strecke. Neben der Untersuchung der technischen Machbarkeit sollen dabei eine Verkehrsprognose erstellt und die zu erwartenden Kosten ermittelt werden. Im Folgenden werden die wesentlichen Parameter einer Seilbahn vorgestellt:

Historie

Luftseilbahnen sind seit Jahrhunderten in Benutzung (meist als Materialeilbahn). Sie eignen sich hervorragend zur Überwindung großer Höhenunterschiede. In vorindustrieller Zeit wurden sie vor allem zur Querung von Flüssen verwendet. Dieses Einsatzgebiet findet in jüngster Zeit auch im Stadtverkehr wieder Anwendung – in Brest und Wrocław sind derartige Anlagen in Betrieb, im Südwesten von Toulouse ist eine solche ge-

plant. Im Stadtverkehr wurden Seilbahnen zuerst in der Form der Standseilbahn oder des (v.a. aus San Francisco bekannten) Cable Cars benutzt – d.h. das Fahrzeug fährt auf Schienen und der Antrieb erfolgt per Seilzug. Luftseilbahnen haben erst in den letzten Jahrzehnten Leistungsfähigkeiten erreicht, die in die Nähe von Straßenbahnen kommen. Deshalb wäre ihr Einsatz im Stadtverkehr ohne zwingende topographische Notwendigkeit widersinnig gewesen.

Stärken und Schwächen der Seilbahn

Die Seilbahn ist ein sehr preiswertes Verkehrsmittel, wenn

- die Streckenlänge unter ca. 7 Kilometer liegt,
- etwa 5.000 bis 7.000 Personen pro Stunde zu befördern sind,
- keine Kurven erforderlich sind,
- keine oder nur wenige Zwischenhaltestellen benötigt werden,
- die Strecke für ca. zwei Wochen im Jahr wegen Seilrevision stillgelegt werden kann.

Schwierig wird es bei

- den Kurven: Sie erfordern aufwendige Stützenkonstruktionen oder zusätzliche Stationen,
- den Zwischenhaltestellen: pro Haltestelle sind knapp zwei Minuten Haltestellenaufenthaltszeit einzurechnen, also deutlich länger als bei Bus, Tram oder U-Bahn.

Kosten

- ca. fünf Millionen EUR pro Kilometer;
- pro Station ca. 12 Mio. EUR (im Szenario „Frankfurter Ring“ müssen mindestens zwei Stationen aufgeständert über oder neben der Straße gebaut werden, zu ebener Erde ist der Bau billiger);
- zum Vergleich: Trambahn kostet 10 bis 15 Mio. EUR pro Kilometer (stark abhängig von den baulichen Verhältnissen), U-Bahn ca. 150 Mio. EUR pro Kilometer.
- Zu den Betriebskosten können hier keine genaueren Angaben gemacht werden; ein Vorteil der Seilbahn ist der weitgehend automatische Betrieb und damit der geringere Personalbedarf.
- Generell sind die Kostenschätzungen mangels Erfahrungen eher als unsicher anzusehen, deutliche Abweichungen nach unten oder oben sind möglich.

Diese Aufstellung zeigt, dass die Bedingungen für die am Frankfurter Ring geplante Strecke alles andere als ideal sind: Zwar ist die Streckenlänge noch im sinnvollen Bereich, zwei Zwischenhaltestellen reduzieren aber deutlich die Reisegeschwindigkeit. Ein wesentlicher Vorteil der Seilbahn gegenüber der Straßenbahn ist bei den Baukosten nicht erkennbar.

Kosten

Annähernd die Leistungsfähigkeit einer Straßenbahn kann nur eine sogenannte kuppelbare Großkabinenumlaufbahn mit zwei Tragseilen und einem Zugseil (3S-Bahn) bieten. Bei dieser Bauart summieren sich die Streckenkosten (Seile, Stützen und Kabinen im 250-Meter-Abstand) auf ca. 5 Mio. EUR pro Kilometer, was interessanterweise nahe an einer zweigleisigen Tramstrecke auf freiem Feld liegt. Bei einer 3S-Bahn entlang des Frankfurter Rings ist von einer größeren Stützenanzahl auszugehen als bei bisher realisierten 3S-

Bahnen. Eine 3S-Bahn kommt üblicherweise dann zum Einsatz, wenn ein hohes Fahrgastaufkommen über große Spannweiten transportiert werden soll. Die Stationen einer 3S-Bahn schlagen mit ca. 12 Mio. EUR zu Buche (technische und Kostenangaben nach Thomas Kantke, München). Bei 4 Stationen (Oberwiesenfeld, Frankfurter Ring, Schwabing-Nord und Studentenstadt) summiert sich das auf ca. 48 Mio. EUR. Bei einer Streckenlänge von etwas über 4 km ergeben sich mithin ca. 70 Mio. EUR. Das entspricht 17,5 Mio. EUR pro Kilometer und liegt über den Kosten für eine Straßenbahnstrecke, sofern keine Bauwerke wie z.B. Brücken erforderlich sind. Die bislang erstellten 31 km einer Einseilumlaufbahn in La Paz – El Alto haben laut Betreiberseite bislang 740 Mio. EUR gekostet; das entspricht knapp 24 Mio. EUR pro Kilometer. Dabei gibt es insgesamt nur 26 Stationen, also durchschnittlich nur eine pro 1,2 km. Das liegt deutlich über dem üblichen Bahnabstand einer U-Bahn von ca. 700 m – und noch weiter über dem Haltestellenabstand einer Trambahn (300 - 400 Meter).

Städtebau

Jahrzehntlang hat sich die verkehrspolitische Diskussion eher daran abgemüht, Öffentlichen Nahverkehr so wenig sichtbar wie möglich zu gestalten (keine Trambahn-Oberleitung im Englischen Garten, kein überdachter U-Bahn/Tram-Übergang am Klinikum Bogenhausen und nicht zuletzt Tieftunnel statt S-Bahn-Südring). Mit der Seilbahn wird erstmals seit langem ein im Stadtbild explizit sichtbares Verkehrsmittel untersucht.

Für die 3S-Bahn spricht die Möglichkeit größerer Bodenabstände. Damit könnten, wenn nötig, auch Häuser überfahren werden. Denn trotz weithin geradliniger Führung des Frankfurter Rings liegen dessen Knickpunkte meist nicht an den für eine Seilbahn günstigen Stellen. Insbesondere eine für den Fahrgast bequeme Anbindung des U-Bahnhofs Studentenstadt ist nur mit einem Abknicken aus dem Frankfurter Ring im Bereich der Tramschleife Schwabing-Nord möglich.

Die Errichtung der Stationen Frankfurter Ring/Knorrstraße und Schwabing-Nord stellt zweifellos interessante städtebauliche Aufgaben dar. Das hat natürlich Rückwirkungen auf die Baukosten, da hier Seilbahnstationen über mehrspurigen Stadtstraßen errichtet werden müssten.

Das Beispiel Südamerika

Die inzwischen zahlreichen Luftseilbahnen in südamerikanischen Städten (es handelt sich meist um Einseilumlaufbahnen) geben ein durchaus differenziertes Bild ab. Die oft zitierten Anlagen in Medellín („Metrocable“) erschließen am Berghang liegende Stadtviertel und

erfüllen ihre explizit sozialpolitische Aufgabe offenbar auch. Hingegen waren die zwei Seilbahnen in Rio de Janeiro trotz anderslautender Vermarktung eher touristisch konzipiert. Die unmittelbare Umgebung der meist auf Hügelkuppen liegenden Stationen wurde jeweils von Bebauung (und damit von potentiellen Fahrgästen) befreit. Beide Anlagen sind inzwischen wieder stillgelegt. Am bemerkenswertesten ist sicherlich die Doppelstadt La Paz – El Alto, wo sich aus topographischen Gründen die Seilbahn geradezu anbietet. Die spezielle Konfiguration der beiden Städte ermöglicht zahlreiche Punkt-zu-Punkt-Verbindungen über große Höhenunterschiede. Es ist der bislang einzige Fall, in dem mehrere Seilbahnen (im April soll die zehnte eröffnet werden) eine Art Netz bilden. Und hier finden sich auch die bislang einzigen Beispiele, die einer Frankfurter-Ring-Seilbahn halbwegs nahekommen. Die „Linea Azul“ verkehrt seit knapp zwei Jahren mit geringer Höhendifferenz ausschließlich im auf dem Hochplateau liegenden El Alto und dient dabei als Zubringer zur Hangkante über La Paz. Zwei von vier Sektionen verlaufen dabei mittig über einer beidseitig bebauten Straße. Eine ausführliche bebilderte Darstellung findet sich unter <https://www.remontees-mecaniques.net/bdd/reportage-tcd10-linea-azul-doppelmayr-6280.html> 

Eine weitere Linie wurde inzwischen in La Paz selbst eröffnet, die einer Straße mit teilweiser Hochhausbebauung folgt und auch eine gewisse Steigung aufweist, siehe <https://www.youtube.com/watch?v=4KM8nVLH2MA>  Information für Nutzer finden sich unter: <http://www.miteleferico.bo/> 

Übrigens: noch bis 1974 verkehrte eine elektrische Eisenbahn mit Straßenbahnfahrzeugen zwischen beiden Städten. Sie wand sich in Serpentin den Talkessel hinauf und könnte heute, im Verbund mit den Seilbahnen, noch deutlich mehr Stadtfläche erschließen und ein dichteres Netz an störungsfreien Fahrtmöglichkeiten anbieten.

Verkehrsprognose

Die üblichen Bewertungsmethode zur Ermittlung der Nachfrage bzw. des Fahrgastaufkommens eines ÖPNV-Vorhabens („Standardisierte Bewertung“) krankt an systematischer Überbewertung der Fahrgeschwindigkeit und systematischer Unterbewertung von Bequemlichkeit, Fahrkomfort und Zuverlässigkeit. Ein Paradebeispiel ist die Tram nach St. Emmeram, die wegen der vorbereiteten Trasse sehr kostengünstig zu bauen war. Dennoch wurde ein Untersuchungsergebnis nur knapp über der rechnerischen Wirtschaftlichkeit erzielt. Bereits lange bevor das Neubaugebiet Prinz-Eugen-Park überhaupt bezogen wurde, war wegen steigender Nachfrage eine Taktverdichtung erforderlich.

Für Fahrgäste, die Start- und/oder Zielpunkt ihrer Reise nicht an einer der Seilbahnstationen haben,

sind deutliche Reisezeitgewinne nur unter Inkaufnahme zusätzlichen Umsteigens unter Überwindung zusätzlicher Höhenunterschiede zu erzielen. *Einen solchen Reisezeitgewinn gibt es jedoch nur, wenn auf den überfahrenen Straßenabschnitten gerade Stau herrscht.* Andernfalls bietet sich kein Reisezeitvorteil gegenüber dem schlichten Im-Bus-Sitzenbleiben.

Selbst bei insgesamt 5 Stationen würde die Seilbahn über nicht weniger als 8 derzeitige Bus-Haltestellen hinwegschweben, darunter Anhalter Platz und Ingolstädter Straße. Die Anwohner dieser Haltestellen blieben weiterhin auf den (im Stau stehenden) Bus angewiesen.

Auch ein möglicher Reisezeitvorteil wird kompensiert durch den Umstand, dass die Stationsdurchfahrten der Seilbahngondeln mindestens eine Minute länger dauern als ein normaler Bus- oder Trambahnhalt an einer Haltestelle.

Trassierung

Technisch bietet die Seilbahn den Vorteil, dass ohne Mehrkosten jede Art von Gelände überfahren werden kann. Es spielt keine Rolle, ob es sich um normale Bebauung, Flüsse, Gleisanlagen oder Industriegelände handelt. Praktisch stellt sich die Frage, ob das Überfahren von Wohnbebauung durchsetzbar ist. Falls nicht, ergibt sich eine Einschränkung der Trassierung entlang von Straßen und Bahnanlagen oder über Grünanlagen hinweg. Ein wesentlicher Vorteil der Seilbahn – die relative Unabhängigkeit von der Topografie – kann somit nicht genutzt werden.

Barrierefreiheit

Das Kriterium der Barrierefreiheit könnte nur dann erfüllt werden, wenn die Kabinen in den Stationen vollständig zum Stillstand kommen würden. Dies ist grundsätzlich möglich, führt jedoch zu einer Verlängerung des Haltestellenaufenthalts und dadurch zu einer geringeren Reisegeschwindigkeit der ganzen Seilbahn.

Konsequenzen für die MVG

Wirtschaftlich neutral könnte die Seilbahn für die Münchner Verkehrs-Gesellschaft (MVG) nur dann ausfallen, wenn sie entweder in ausreichendem Maße neue Fahrgäste anziehen und/oder Einsparungen im bestehenden Angebot möglich machen würde. Beides ist voraussichtlich jedoch nicht der Fall. Acht Bushaltestellen entlang der geplanten Seilbahntrasse müssen weiterhin bedient werden, weshalb sich jede substanzielle Änderung der Buslinien X50, 50, 177, 178 und 180 ausschließt. Jedwede Ausdünnung des Busverkehrs entlang des Frankfurter Rings hätte negative Konsequenzen für die an diesen Haltestel-



Abb. 1: Seilbahn über Tbilisi, Georgien.

Zusammenfassung

Die Seilbahn am Frankfurter Ring soll die U-Bahnstationen Studentenstadt, Frankfurter Ring und Oberwiesefeld miteinander verbinden. Eine wirklich sinnvolle Tangente im Münchner Norden müsste eine deutlich längere Strecke abdecken – z.B. von Johanneskirchen nach Moosach. Hier wäre dann aber die Fahrzeit der Seilbahn zu lange für ein ÖPNV-Angebot, das nur wenige Haltepunkte bedienen kann. Eine Straßenbahn kann zu vergleichbaren Kosten sämtliche Unterwegshalte bedienen und damit deutlich mehr Fahrgästen ein attraktives, zuverlässiges

und barrierefreies Angebot machen. len wohnenden und arbeitenden Fahrgäste und würde negativ in die Fahrgastprognose einfließen.

Verringerung des Autoverkehrs?

Ein wesentliches Ziel jeder ÖPNV-Maßnahme ist die Verringerung des Autoverkehrs. Auch hier wäre der potenzielle Nutzen sehr überschaubar: Nur wer sein Ziel am Frankfurter Ring, möglichst nahe an einer Seilbahnstation hat, könnte mit einem Reisezeitvorteil rechnen – und auch nur dann, wenn Stau herrscht. Der weitaus größte Teil des dortigen Autoverkehrs ist Transitverkehr. Dieser würde durch eine Seilbahn nicht geringer werden. Man sieht, einzige Existenzberechtigung der Seilbahn ist der unter ihr stattfindende Stau – und dessen Unantastbarkeit.

und barrierefreies Angebot machen.

Eine Benutzung der Seilbahn auf der geplanten Strecke ist somit höchstens dann interessant, wenn Stau herrscht. Fällt dieser weg, ist auch eine Seilbahn uninteressant. Die Seilbahn bietet grundsätzlich eine höhere Zuverlässigkeit. Dies kann aber auch mit der Trambahn oder eigenen Busspuren erreicht werden – allerdings für sämtliche an der Strecke gelegenen Haltestellen und nicht nur für vier. Außerdem können Straßenbahn- und Buslinien in jede gewünschte Richtung verlängert werden und damit zu echten Querverbindungen durch den ganzen Münchner Norden ausgebaut werden. Das kann auch die Seilbahn – nur deutlich langsamer und mit deutlich weniger Haltestellen.

Kostenvergleich bundesdeutscher Seilbahnen und Seilbahnprojekte:

Nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Seilbahn Koblenz (als einzige in Betrieb) und verschiedene Projekte. Zum Vergleich ist die Trambahn St. Emmeram aufgeführt.

Projekt	Länge in km	Kosten in EUR	Kosten pro km in EUR	Quelle
Bremen 3S-Bahn?	4,7	75 Mio.	16 Mio.	Weserkurier NWZ
Bonn 2S-Bahn	4,3 5 Stationen	41,8 Mio.	10 Mio.	General Anzeiger Bonn
Berlin Einseilumlaufbahn	1,5	14 Mio.	9,5 Mio.	Wikipedia
Koblenz 3S-Bahn	0,89	12 Mio.	13,5 Mio.	Wikipedia
Wuppertal 3S-Bahn	2,8	51 Mio.	18,2 Mio.	Wikipedia
Tram St. Emmeram	4,3	43 Mio.	10,0 Mio.	Hallo

In topografisch wenig anspruchsvollem Gelände (das ist bei der Tram nach St. Emmeram der Fall) zeigt sich kein Kostenvorteil der Seilbahn, speziell nicht bei der 3S-Bahn. In Koblenz wäre hingegen eine andere Lösung als die Seilbahn nur schwer realisierbar gewesen, hier kommt der Kostenvorteil der Seilbahn in schwierigem Gelände (Flussüberquerung und Höhenunterschied) voll zur Geltung.

Will man tatsächlich für Verkehrsverlagerung sorgen, so muss man am Frankfurter Ring Busspuren anlegen und baldmöglichst in die Planung der Tram 50 einsteigen. Deren Ostabschnitt Schwabing-Nord - St. Emmeram wurde unlängst von der Stadtrats-CSU gefordert – allerdings nur als Ersatz für die Trambahn-Nordtangente durch den Englischen Garten. Ein direkter Vergleich Tram - Seilbahn am Frankfurter Ring wurde von derselben CSU abgelehnt. Eine Busspur zwischen Studentenstadt und St. Emmeram wurde Anfang 2017 vom Stadtrat (gemäß Vorlage des Planungsreferats) aus ökologischen Gründen abgelehnt – gleichzeitig aber der Beschluss gefasst, den Föhringer Ring vierspurig auszubauen. Als Folge davon werden noch mehr Autos auf dem Frankfurter Ring sein, die neben der höheren Belastung der Anwohner auch weiterhin für eine zuverlässige Ausbremsung des ÖPNV in diesem Bereich sorgen werden.

In der Stadtratsdebatte am 30. Januar 2019 zum Thema Mobilität in München kamen von mehreren Parteien Forderungen, Fahrspuren und Parkplätze zugunsten von Busspuren umzuverteilen. Nun ist die wesentliche Begründung für die Seilbahn am Frankfurter Ring die vermeintliche Unantastbarkeit von Fahrspuren für den Autoverkehr – bei Einrichtung einer Busspur braucht es folglich keine Seilbahn mehr. Bei der weiteren Diskussion um die Seilbahn am Frankfurter Ring wird sich zeigen, wie ernst es dem Stadtrat mit der Lösung der Verkehrsprobleme wirklich ist: Wird endlich der ÖPNV durch Busspuren und Trambahnausbau flächendeckend verbessert oder wird weiterhin nur über Seilbahnen und U-Bahnen geredet?

Matthias Hintzen ist Mitglied im Programmausschuss des Münchner Forums und Sprecher des Arbeitskreises ‚Attraktiver Nahverkehr‘

Debatten

Der Artikel „BIOTOPIA: Neues bayerisches Naturkundemuseum will Nachhaltigkeit vermitteln – verstößt aber gegen deren Prinzipien“ von Elke Wendrich in STANDPUNKTE 12.2018/ 1.2019 hat eine Replik des Arbeitskreises „Kulturbauten“ des Münchner Forums herausgefordert: „Der AK listet deshalb noch einmal Sachargumente in Sachen Schloss Nymphenburg-Biotopia auf, damit sich der Leser ein eigenständiges Urteil bilden kann.“

Warum steht der Neubau fürs Museum Biotopia eigentlich in der Kritik?

UDO BÜNNAGEL

Der Arbeitskreis (AK) Kulturbauten des Münchner Forums befasst sich seit zwei Jahren mit dem im Ensemble Schloss Nymphenburg geplanten Neubau für die Erweiterung des Naturkundemuseums „Mensch und Natur“, dann BIOTOPIA genannt. (siehe hierzu auch STANDPUNKTE 07.2017 und das Video „Schloss Nymphenburg“ unter Kulturbauten auf der Homepage des Münchner Forums.)

Konsens des AKs ist: Die Entwurfsprinzipien, wie Farbigkeit, Struktur und Materialität, von Effner für das gesamte Schloss geplant und seit über 300 Jahren eingehalten, sind für die Wahrung des Ensembles wesentlich. Weicht der Neubau hiervon ab, nimmt das Ensemble insgesamt Schaden. Eine Anerkennung

als Weltkulturerbe sei nach Ansicht von Experten wie Prof. Dr. Hans Ottomeyer, Mitglied im wissenschaftlichen Beirat von Schloss Versailles, dann nicht mehr möglich. Um dies zu verhindern, haben sich die Bürgerinitiative „Gemeinsam für Schloss Nymphenburg“ und das Münchner Forum, nicht aber staatliche Ämter, vehement für die Wahrung dieser denkmalpflegerischen Aspekte eingesetzt. Das Projekt insgesamt zu verhindern ist *nicht* das Ziel, obgleich auch ernst zu nehmende Argumente bezüglich der Verkehrssituation, der bautechnischen Probleme und der Finanzierung zu bedenken sind. Sie werden zum Schluss auch benannt.

Im Folgenden werden zum besseren Verständnis

die bezüglich der denkmalpflegerischen Aspekte gemachten jahrelangen Fehlentscheidungen staatlicher Stellen aufgelistet:

- Der zur Zeit der Wettbewerbsausschreibung 2014 amtierende Gründungsdirektor forderte ein Museum weitgehend ohne Tageslicht. Dass ein fast fensterloser Baukörper das Ensemble Schloss Nymphenburg unwiederbringlich schädigen würde, hätte aufgrund seiner Fachkenntnisse das ausschreibende Hochbauamt München 1 erkennen und sofort Bedenken anmelden, zumindest aber in der Ausschreibung auf die denkmalpflegerischen Besonderheiten des Ensembles Schloss Nymphenburg hinweisen müssen. Erschwerend kommt hinzu, dass der neue Eingang zum Museum an die Maria-Ward-Straße verlegt werden soll, anstatt ihn wie bisher im repräsentativen Orangerie-Trakt des Schlosses zu belassen.



FOTO © UDO BÜNNAGEL

Abb. 1: Gefahrenbereich: Engstelle im geplanten Eingangsbereich ist stark von Radfahrern und Lieferwagen frequentiert.

- Auch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege und die Schlösser-, Gärten- und Seenverwaltung, beide in den Wettbewerb eingebunden, hätten diesen Vorgaben vehement widersprechen müssen. Das Argument, dass Kubatur, Trauf- und Firsthöhe eingehalten würden und dies aus denkmalpflegerischer Sicht genüge, ist eine folgenreiche Fehlentscheidung.
- Denn die Wettbewerbs-Jury bescheinigte dem 1. Preis, dass „der Bruch mit der bis heute tradierten homogenen Fassadengestaltung der Schlossanlage bewusst inszeniert wird“. Spätestens zu diesem Zeitpunkt hätte die politisch motivierte Vorgabe, die Baumaßnahme in dieser Form im Schlossensemble zu bauen, vom damaligen Minister für Unterricht, Kultus, Wissenschaft und Kunst revidiert werden müssen. Der Architekt, der einen sehr guten Entwurf, allerdings auf Grundlage falscher

Vorgaben geliefert hat, soll nun all diesen falschen Vorgaben und falschen Entscheidungen zum Trotz eine befriedigende Lösung präsentieren. Dies ist nun das Problem.

- Ist die Situation nun endgültig verfahren? Nein! Aus denkmalpflegerischer Sicht wäre sie zu heilen, wenn man eine Anregung der Wettbewerbs-Jury aufgreifen und den Eingang statt an der Maria-Ward-Straße im Uhrturm des Orangerie-Traktes vorsehen würde. Dieser Vorschlag der Jury wird auch vom Architekturbüro Prof. Staab positiv bewertet; denn man würde dann axial auf die neue Eingangshalle zugehen und nicht seitlich. Doch diese erstrebenswerte Lösung wird mit dem Scheinargument, dies würden der Zugang und die Organisation des Hubertussaales nicht zulassen, abgelehnt. Wieder eine falsche Entscheidung anstatt dem Architekten die Möglichkeit zu geben,

dies zu untersuchen und eine gute Lösung hierfür zu entwerfen. Hier wären die Schlösser-, Gärten- und Seenverwaltung, besonders aber das Ministerium für Wissenschaft und Kunst gefordert. Kein Weiter so wie bisher!

Der Eingang über den Uhrturm des Orangerie-Traktes würde ermöglichen, dass die Ostfassade des nördlichen Teils des Schlosses wieder wie früher beim Kapuzinerbau und dem jetzigen Genetik-Institut eine „dienende“ Funktion und Ausformung bekommen

könnte. Die Hierarchie der Schlossarchitektur bliebe erhalten. Der repräsentative Teil des Schlosses bliebe der Mittelpavillon und nicht der nördlichste Flügel mit dem überdimensioniert großen Eingang an der Maria-Ward-Straße. Die Ostfassade dieses Schlossareals könnte wieder in Struktur, Farbigkeit und Materialität nach den Entwurfsprinzipien Effners gestaltet werden. Hier könnten dann z. B. die Vortragsräume und kleinen Laborräume angeordnet werden. Die Nordfassade dieses Teiles könnte der Architekt wie bei seinem Museum in Nürnberg mit einer Zäsur vorsehen und den übrigen, nordwestlichen Baukörper in einer heutigen Formensprache wie bisher gestalten. Damit würde das Ensemble im Wesentlichen erhalten.

Soweit die denkmalpflegerischen Aspekte. Bei der Durchführung und Beurteilung der Baumaßnahme sind jedoch neben Überlegungen mit vorhandener

Bausubstanz nachhaltig umzugehen, eher andere wesentliche Aspekte zu beachten:

Die Verkehrssituation

Die Engstelle im Bereich des geplanten Einganges an der Maria-Ward-Straße und dem nördlichem Schloss-Rondell ist extrem unfallgefährdet. In nur 50 Meter Entfernung an der Ecke Maria-Ward-Straße zum Botanischen Garten hin befindet sich der zweite neuralgische Gefahrenpunkt. Denn zwischen beiden

schule und Gymnasium aufgrund von Klassenfahrten oder auswärtigen Sportveranstaltungen nicht vor Ort waren. Der zuständige Landtagsausschuss erwägt deshalb, ein unabhängiges Verkehrsgutachten zu beauftragen.

Die bautechnischen Schwierigkeiten

Diese sind sicher noch nicht hinreichend bedacht. Der Neubau erfordert mindestens teilweise den Abbruch der 6 Meter tiefen und 150 Meter langen wasserdichten Betonwanne des jetzigen Bestandsbaus des Institutes für Genetik.

Dieser Abbruch und der Bau einer neuen, vergrößerten wasserdichten Wanne für den Neubau werden bei dem vorhandenen Baugrund erhebliche Erschütterungen verursachen, eine Gefahr für das ganze übrige Schloss. Schon heute sind erhebliche Risse in der Deckenstuckatur vorhanden (siehe Abb. 2).

Die Finanzierung

der beabsichtigten Bau-maßnahme ist sicherlich ein wesentlicher Punkt, der bedacht werden muss. So werden die Baukosten nach

Auskunft des zuständigen Landtagsausschusses jetzt schon statt mit den ursprünglichen 90 Millionen mit 140 Millionen Euro beziffert. Mit Mehrkosten werden bei den oben skizzierten bautechnischen Schwierigkeiten und den notwendigen, zu verändernden Verkehrsanlagen mit Sicherheit zu rechnen sein.

Der Journalist Egon Erwin Kisch meinte dereinst: „Zu lernen ist, dass nicht die bessere Sache den Sieg erficht, sondern die besser verfochtene Sache.“ Wir hoffen, in diesem Falle ist beides identisch. Nun aber ist die Politik gefordert.

Udo Bünningel ist Architekt und Stadtplaner. Er leitet den Arbeitskreis Kulturbauten und ist 2. Vorsitzender im Vorstand des Münchner Forums.



FOTO © UDO BÜNNINGEL

Abb. 2: Risse in der Deckenstuckatur.

verläuft der Radschnellweg, der die westlichen Außenbezirke mit der Innenstadt verbindet. So ereignete sich am 13. Juli 2018 genau hier ein tödlicher Unfall. Ein rangierender Lieferwagen erfasste einen Radfahrer. Situationen wie diese ergeben sich täglich (siehe Abb. 1). Schulklassen, die aus dem Museum auf die Maria-Ward-Straße stürmen, sind somit extrem gefährdet. Unfälle sind vorprogrammiert. Der Eingang über den Uhrturm würde diese Situation vermeiden helfen.

200.000 Besucher, nach Vorstellung der Museumsleitung sollen sie künftig auf 400.000 gesteigert werden, müssten aufgrund der jetzigen Planung durch dieses Nadelöhr ins Museum. Weitere Verkehrsbelastungen in diesem Bereich sind die annähernd 1 Million Besucher von Schlossmuseum und Parkburgen, hinzu kommen die Besucher des Parks sowie die 1.800 Schüler der drei Schulen.

Eine erneute Verkehrszählung wurde im Juli 2018 durchgeführt, an einem Tag, als rund ein Drittel der Schüler aus den drei Schulen Grundschule, Real-

Rahmenplanung Wasserburger Landstraße

Strategische Nachverdichtung: Schaffung von Baurecht an Hauptverkehrsstraßen

MATTHIAS BECK

„Wohnen, wo andere brettern“ – mit dieser Überschrift berichtet ‚Die Zeit‘ über das Konzept des Hamburger Senats, die Nachverdichtungspotentiale entlang von Magistralen für Wohnungsbau zu nutzen und damit einen wesentlichen Beitrag zum Umgang mit dem prognostizierten Bevölkerungswachstum zu leisten. Im Rahmen des britischen Stadterneuerungsprogramm „High Streets for All“ wird die Hauptverkehrsstraße dabei nicht nur als Ort des Verkehrs, sondern vielmehr als Ausdruck einer prosperierenden und inklusiven Gemeinschaft gesehen, die insbesondere den Zugang zu wichtigen sozialen Infrastruktureinrichtungen und die Versorgung sicherstellt. Hauptverkehrsstraßen, Boulevards oder High Streets werden also als stadtbildprägende und besondere öffentliche Stadträume begriffen, die sich durch eine große Nutzungsvielfalt und Mobilitätsintensität auszeichnen und die vielerorts Sinnbild lokaler Identität sind.

Ob Freisinger, Tegernseer oder Wasserburger Landstraße, Dachauer, Landsberger und Ingolstädter Straße, entlang dieser Magistralen liegen in München noch große Entwicklungspotentiale. Dies gilt nicht nur für eine Nachverdichtung, sondern auch für eine Aufwertung von öffentlichen Räumen, die Gewährleistung von Lärmschutz, die Ausbildung lokaler Nachbarschaften und die Verbesserung von Mobilitätsangeboten. Die derzeit laufende Rahmenplanung Wasserburger Landstraße kann hierfür ein Vorläufer sein. Mit der Planung sollen Entwicklungspotentiale und Bereiche für eine städtebaulich-freiräumliche Aufwertung für einen großen räumlichen Zusammenhang von fast 4 km Straßenlänge identifiziert werden. Eine Rahmenplanung formuliert dabei Leitlinien und identifiziert gleichzeitig Einzelprojekte, die auf Basis einer abgestimmten Planungsgrundlage sukzessive umgesetzt werden können, ohne den stadtweiten Kontext aus dem Blick zu verlieren.

Der Münchner Stadtrat hat sich im Rahmen eines Hearings zum künftigen Wachstum der Landeshauptstadt am 05. Juli 2017 mit der städtebaulichen Entwicklung entlang von Hauptstraßen als mögliches Zukunftsthema befasst. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat die Entwicklungspotentiale entlang der Hauptstraßen untersucht. Insbesondere Bereiche mit vorhandenen oder geplanten leistungsfähigen ÖPNV-Anschluss, Infrastruktur- und Einzelhandelseinrichtungen, größere zur Verfügung stehende Freiflächen sowie ein großer Flächenanteil im städtischen Eigentum wurden dabei identifiziert. Als erste Untersuchungsgebiete wurde die Wasserburger Landstraße für eine Rahmenplanung und die Bodenseestraße im Stadterneuerungsgebiet Aubing-Westkreuz vorgeschlagen.

Rahmenplanung Wasserburger Landstraße – Zwischenergebnisse

(In Kooperation NVO Architekten mit HinnenthalSchaar Landschaftsarchitekten). Im laufenden Prozess der Rahmenplanung wurden frühzeitig lokale Akteure wie der Bezirksausschuss Trudering-Riem oder der Gewerbeverein Zukunftsforum Wasserburger Landstraße e.V. eingebunden. Den Auftakt bildete ein Stadtteilspaziergang, in welchem die lokalen Akteure im Dialog auf die örtlichen Herausforderungen und Chancen hingewiesen haben. Bei der Bearbeitung der Rahmenplanung hat es sich als günstig erwiesen, die Entwurfsstände parallel in verschiedenen Maßstäben zu entwickeln, um auch grobe Leitlinien auf lokale Teilabschnitte und Einzelparzellen übertragen zu können. In einem zweiten Schritt soll nunmehr eine breite Öffentlichkeit sowie die Eigentümerinnen und Eigentümer im Rahmen von Veranstaltungen zu einzelnen Teilbereichen eingebunden werden. Dies erfolgt auch, um für deren Mitwirkungsbereitschaft bei der Konkretisierung und Umsetzung zu werben, da der überwiegende Teil der Grundstücke im Privateigentum ist.

Die historische Struktur der Wasserburger Landstraße setzt sich aus den alten Ortskernen Kirch- und Straßtrudering bzw. Gronsdorf und Haar zusammen. Die Wasserburger Landstraße hatte die Funktion, diese alten Ortskerne zu verbinden. Erst mit Bau der Bahnlinie und später dem Bau der neuen Wasserburger Landstraße entstand die heutige Siedlungsstruktur. Das städtebauliche Bild zeigt sich heterogen und bis auf das Kulturzentrum Trudering ohne identitätsstiftende Merkmale. Stellenweise erfolgt eine Prägung immer noch durch flächenintensive Nutzungen und damit untergenutzte Grundstücke, die vor dem

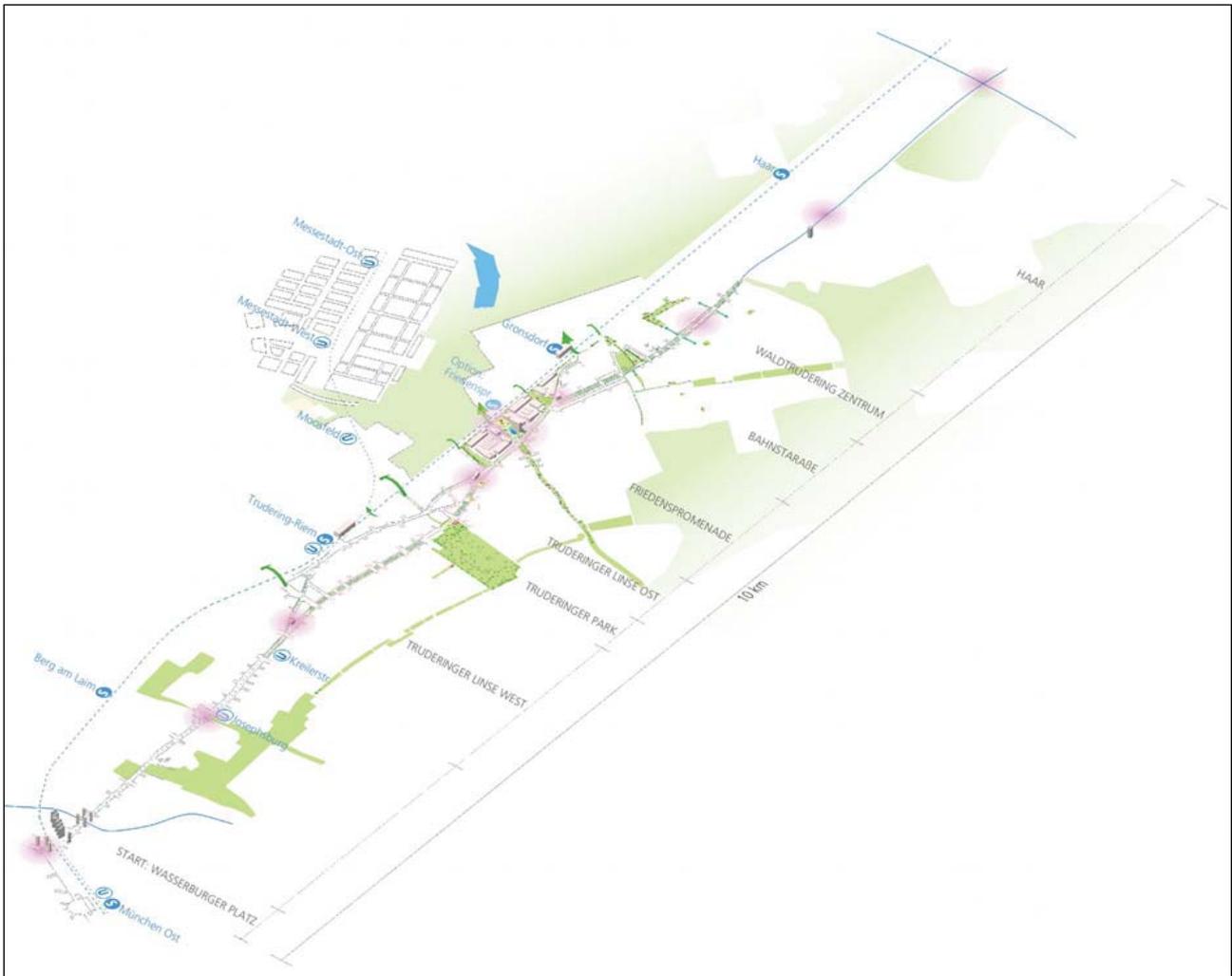


Abb. 1: Entwicklungsgerüst o. M.

Hintergrund des anhaltend hohen Wohnungsdrucks innerhalb der Landeshauptstadt München dringend einer erhöhten Nutzung zugeführt werden sollen. Noch offenkundiger werden diese Potentiale beim Vergleich mit innerstädtischen Magistralen. Wie die Leopoldstraße weist die Wasserburger Landstraße eine vergleichbare Straßenbreite von 36-42m auf. Auf Grundlage der Bestandsanalyse wurden bislang insgesamt fünf Handlungsbereiche identifiziert, in denen der Focus der Maßnahmen auf einer qualitätvollen Nachverdichtung und Aufwertung der öffentlichen Räume liegen könnten:

- Truderinger Park: *Kultur im Park*,
- Truderinger Linse: *Flatiron mit Zugang zur Gartenstadt*,
- Friedenspromenade: *Arbeiten im Quartier mit Zugang zum Riemer Park*,
- Bahnhofstraße / Drosselweg: *Wohnen im Gartenstadtquartier*,
- Quartierszentrum Waldtrudering: *Leben im Quartier*.

Durch die Rahmenplanung konnten die vorhandenen lokalen Identitäten der oben genannten Teilbereiche

herausgearbeitet und damit eine ablesbare und eigenständige städtebauliche Struktur und ein Rhythmus entlang der Wasserburger Landstraße entwickelt werden. Neben einer verträglichen Bebauungstypologie soll damit insbesondere die Gestalt- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert und eine Aufwertung für den gesamten Stadtraum erreicht werden. Den stadträumlichen Kontext bildet ein Entwicklungsgerüst, das den linearen, städtebaulichen Zusammenhang vom Ostbahnhof bis zum Autobahnring herstellt. Ausgehend von den Thesen von Kevin Lynch, aus der „städtischen Umwelt eine ablesbare Landschaft“ zu machen, benennt das Entwicklungsgerüst Grenzlinien, Merkzeichen, Brennpunkte, die die vielschichtigen Erscheinungsbilder in der Wasserburger Landstraße miteinander verknüpft.

Matthias Beck für Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung Hauptabteilung II Stadtplanung, Abteilung 6 Sonderplanungen und Projektentwicklung in Zusammenarbeit mit NVO Architekten mit HinnenthalSchaar Landschaftsarchitekten, München Clemens Nuyken, Christof von Oefele, Michel Hinnenthal

Aktuelles zur Debatte Pro und Contra SEM

Siedlungsentwicklung im Münchner Norden und Nordosten

MICHAELA SCHIER

Die Diskussion um die städtischen Pläne zur weiteren Siedlungsentwicklung im Münchner Nordosten und Norden sowie die Anwendung des Instruments der „Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme“ (SEM) ist neu entflammt. Für den Münchner Norden wurde vor einem Jahr eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM) beschlossen, diese wurde aber nach starken Protesten der Bewohner/-innen wieder zurückgenommen. In den STANDPUNKTEN 4.2018 „Münchens Norden – letzte Baulandreserve?“ (<https://muenchner-forum.de/2018/standpunkte-4-2018-muenchens-norden-letzte-baulandreserve/> ) haben wir hierzu ausführlich berichtet.

Am 25. Januar 2019 wurde nun ein Bündnis Pro SEM! ins Leben gerufen, das für starken Rückenwind zur Durchsetzung der kommunalen Planungen sorgen will. Das Bündnis Pro SEM!, dem zahlreiche Organisationen und Einzelpersonen beigetreten sind (siehe <http://prosem-muenchen.de/buendnispartner> ) , hat seine Ziele und Forderungen in einer Erklärung formuliert. In der Präambel heißt es u.a.:

„Wir setzen uns für eine lebenswerte Stadt mit bezahlbaren Wohnungen für alle und eine gemeinwohlorientierte Bodenpolitik ein. Deshalb plädieren wir für die aktive Nutzung der dem Wohl der Allgemeinheit dienenden Instrumente des Baugesetzbuches (BauGB). Wir wollen in der Öffentlichkeit deutlich machen, dass wichtige Akteure der Stadtgesellschaft die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM) für das geeignete Instrument halten, um die Grundlagen für eine nachhaltige Stadtentwicklung durch eine ausgewogene Gesamtplanung und eine koordinierte Realisierung zu schaffen. Die Bündnispartner eint die Sorge um den sozialen Zusammenhalt in unserer Stadt. Neue ressourcenschonende, lebendige und sozial intakte Stadtquartiere – verbunden mit stadtnaher Landwirtschaft und Lebensmittelproduktion – können bei den extrem hohen Bodenpreisen in München und angesichts des im Nordosten und Norden auf viele private Eigentümerinnen und Eigentümer verteilten Grundeigentums nur mit Hilfe des vom Gesetzgeber ausdrücklich vorgesehenen Instrumentes der SEM geschaffen werden. Nur so ist gewährleistet, dass es in unserer Stadt mit dem bezahlbaren Wohnungsbau für nachfolgende Generationen erfolgreich weitergehen kann! Das Bündnis Pro SEM! verfolgt damit gemeinnützige Ziele und bietet der Stadt und allen Verfahrensbeteiligten der SEM Nordost und Nord Unterstützung bei einer kooperativen Stadtteilentwicklung an. Wir fühlen uns dabei im Sinne der Generationengerechtigkeit besonders den Interessen und Bedürfnissen unserer Kinder und Enkel verpflichtet.“

Weitere Informationen unter <http://prosem-muenchen.de/buendnis-pro-sem> .

Das Sozialpolitische Forum veranstaltet am Mittwoch, 06. März 2019, 18 Uhr eine Podiumsdiskussion mit den Sprecher/-innen des Bündnis Pro SEM! Informationen unter: <http://www.sopof-muenchen.de/wordpress/> .

Am 06.02.2019 hat der Planungsausschuss des Stadtrats schließlich eine „Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme“ (SEM) nach dem Baugesetzbuch (BauGB) für den Münchner Nordosten beschlossen. Dazu hat er die Eckdaten für einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb verabschiedet. Das Bündnis München NordOst (<https://www.buendnisnordost.de/> ) , ein Zusammenschluss aus engagierten Bürger/-innen und Vereinen aus dem Stadtbezirk 13 das die Entwicklungen kritisch begleiten will, hat daraufhin am 21.02.2019 zu einer Podiumsdiskussion eingeladen und in einem offenen Brief zahlreiche Fragen zur geplanten SEM im Münchner Nordosten aufgeworfen. Diese hat Stadtbaurätin Elisabeth Merk kürzlich beantwortet, nachzulesen in der Rathaus-Umschau vom 20.02.2019 (<https://ru.muenchen.de/2019/36/Stadtbauraeitin-Elisabeth-Merk-beantwortet-Fragen-zur-SEM-Nordost-83061> ) . Dabei weist sie unter anderem auf kommende öffentliche Veranstaltungen im Rahmen des Wettbewerbsprozesses hin.

Dr. Michaela Schier, Dipl. Geographin, ist Geschäftsführerin des Münchner Forums.

Gerhard Meighörner feierte 95. Geburtstag

Gerhard Meighörner, „Urgestein“ des Münchner Forums und nach wie vor hochinteressierter, aktiver und meinungsstarker Debattenteilnehmer an Veranstaltungen zur Münchner Stadtentwicklung, feierte kürzlich seinen 95. Geburtstag. Gerhard Meighörner war in seiner aktiven Berufstätigkeit Mitarbeiter des Planungsreferats, für das er weltweit auf Vortragsreisen über die Münchner Planungsphilosophie und Planungspraxis ging. Sein Eintreten für die Partizipation der Bürger an Planungsprozessen machte ihn zu einem frühen Sympathisanten des Münchner Forums. Auf Veranstaltungen zur den verschiedenen Themen und Aspekten der Stadtentwicklung und Stadtplanungen ist er regelmäßig Gast. Selbst wenn er sich selbst gern kokett als „Auslaufmodell“ tituliert, weigern wir uns, dies zu bestätigen. Wir wünschen ihm und uns noch viele gemeinsame Diskussi-



Gerhard Meighörner (Mitte) in Aktion

FOTO © MÜNCHNER FORUM

onen. Und allerbeste Gesundheit und Schaffenskraft, um noch viele Geburtstag im Kreise von Familie und Freunden feiern zu können.

Nachruf

Helmut Schwahn 1931-2019

Über drei Jahrzehnte bis zu seiner Pensionierung 1994 prägte Helmut Schwahn die Grünflächenentwicklung der Landeshauptstadt München. Am 10. Januar 2019 ist Gartendirektor a.D. und Landschaftsarchitekt bdlA Helmut Schwahn im Alter von 88 Jahren verstorben.

1931 in Göppingen geboren, trat Schwahn nach Abschluss seines Studiums an der heutigen Hochschule Weihenstephan im Jahr 1955 in die Stadtgardendirektion München ein. Gefördert von Stadtgardendirektor Josef Höllerer (1903-1987) war er früh für die Neuplanungen in München zuständig und stieg zum Leiter der Planungsabteilung sowie zum stellvertretenden Leiter des Münchner Gartenamts auf.

Schwahn hat während seiner leitenden Tätigkeit in der Stadtgardendirektion städtische Grünanlagen und Grünzüge, Bezirkssportanlagen, Außenanlagen von Schulen, aber auch die von der Stadt München realisierte Erholungsanlage Possenhofen am Starnberger See entworfen.

Die bedeutendsten Werke von Helmut Schwahn sind der 56 ha große Ostpark, die Drei-Seen-Platte



Helmut Schwahn, Landschaftsarchitekt und Gartenbaudirektor (1931-2019)

FOTO © MICHAEL SCHWAHN

im Münchner Norden und der Durchblickpark in Obermenzing. Auch der Denninger Anger, der Würm-Grünzug und der Grünzug „In den Kirschen“ in Nederling beruhen auf seinen Entwürfen für das Urbane Grün Münchens. Die Einbeziehung von landwirtschaftlich genutzten Flächen und die Integration von Biotopen in die Grünplanung waren Helmut Schwahn ein besonderes Anliegen. Münchner Forum

Forum Aktuell auf Radio Lora 92,4 UKW

Montag, 11. März 2019, 19:00 bis 20:00 Uhr

Gestaltungskraft Bürgerbeteiligung

Über die bürgerschaftliche Mitbestimmung bei der Gestaltung der Zukunft der Stadt, über die Frage Gemeinwohl contra Einzelinteressen, über die dringende Notwendigkeit und Qualität der öffentlichen Auseinandersetzung diskutierten am 7.11.2018 im Rahmen der 50 Jahr Feier des Münchner Forums Hannes Rockenbauch, Aktivist der Initiative gegen das Projekt „Stuttgart 21“, Silvia Gonzales von GreenCity e.V. München, Maximilian Heisler vom Bündnis Bezahlbare Wohnen e.V. München, Bernhard Taubenberger von der Bayerischen Hausbau und Detlev Sträter vom Münchner Forum. Wir bringen Ausschnitte aus der Debatte.

<http://muenchner-forum.de/im-radio/> 

Arbeitskreise im Februar/März

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

Arbeitskreis ‚Nachhaltige Quartiere‘

Leitung: Patric Meier, Cornelia Jacobsen
nächstes Treffen: Mo. 25. Februar 2019, 19:00 Uhr
zusammen mit

Arbeitskreis ‚Wer beherrscht die Stadt?‘

Leitung: Bernadette Felsch
nächstes Treffen: Mo. 25. Februar 2019, 19:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Isar‘

Leitung: Wolfgang Czisch, Benjamin David
nächstes Treffen: Mi. 27. Februar 2019, 18:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘

Leitung: Dr. Wolfgang Beyer, Prof. Wolfgang Hesse
nächstes Treffen: Do. 14. März 2019, 18:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘

Leitung: Berthold Maier, Matthias Hintzen
nächstes Treffen: Do. 28. März 2019, 18:30 Uhr

IMPRESSUM

STANDPUNKTE ISSN 1861-3004
Münchner Forum – Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.
Schellingstr. 65, 80799 München
fon 089/282076, fax 089/2805532
email: info@muenchner-forum.de 
www.muenchner-forum.de 
www.facebook.com/muenchnerforum 

Vi.S.d.P.: Dr. Michaela Schier
Redaktionsschluss: 22.01.2019
Redaktion: Klaus Bäuml, Caroline Klotz, Dr. Georg Kronawitter, Dr. Michaela Schier, Dr. Detlev Sträter
Layout: Caroline Klotz

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