

FOTO: BARBARA SPECHT



Unser STANDPUNKTE-Doppelheft widmet sich der Münchner Innenstadt. Wohl jeder sieht und spürt die Veränderungen, die das Kerngebiet der Stadt durchmacht. Die baulichen Veränderungen sind die Blasen an der Oberfläche und Chiffre dafür, dass darunter ein tiefgreifender wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Wandel vonstattengeht. Für die Einen ist es willkommener Ausdruck von Modernität, Dynamik und Weltoffenheit, dass sich München den Anforderungen zeitgemäßer Ansprüche stellt und sich ihnen anpasst. Für die Anderen geht dies mit der Sorge einher, dass der erkennbare Strukturwandel insbesondere der Innenstadt noch erhebliche zerstörerische Wirkungen auf das übrige Stadtgefüge und das Sozialgefüge der Münchner Stadtgesellschaft insgesamt ausüben wird. – Tatsächlich verwandelt sich die Innenstadt langsam zum Showroom für globale Markenunternehmen, drängen vermögende Einkommenschichten in die innerstädtischen Domizile, um München temporär als Kulisse ihrer Unterhaltungsbedürfnisse und Freizeitevents zu nutzen, vor Ort sekundiert von Niederlassungen der Steuervermeidungsindustrie zur Wohlstandsverteidigung. Die Finanzkrise von 2008 ff spülte zusätzlich global vagabundierendes, nach profitablen Anlagen suchendes Kapital in die Münchner Innenstadt und verwandelte es hier zu „Betongold“: je teurer desto höher die Renditen – kostete es was es wollte: Die Innenstadt als Myzel, auf dem die Verwertung von Kapitalvermögen gedeiht. Die sozialen Kosten dieser „Stadtveredelungsstrategie“ haben vor allem diejenigen zu tragen, die schon heute und sicher morgen sich ein solches München werden nicht mehr leisten können. – Wohin treibt die Münchner Innenstadt? Und begnügt sich die Münchner Stadtpolitik weiterhin mit ihrer Rolle, Investoren zum Umpflügen der Münchner Innenstadt den roten Teppich auszurollen?

Dieses STANDPUNKTE-Doppelheft bietet einige Analysen und Konzepte zur Münchner Innenstadt-Entwicklung – die Diskussion ist damit nicht beendet, sondern sollte erst richtig beginnen.

Wir wünschen unseren Leserinnen und Lesern einen angenehmen Sommer – in München oder wo auch immer. Anfang Oktober meldet sich die Redaktion mit der nächste STANDPUNKTE-Ausgabe zurück.

Inhalt:

Themenswerpunkt: Innenstadt

„Innenstadt weiterdenken“ – Beiträge zur Ausstellung	2
Leitsätze des Münchner Forums zur Stadtentwicklung	3
Finanzgarten – öffentliches Grün ist unantastbar	5
Verbindung Altstadt – Kunstareal	7
Platz für den öffentlichen Raum	9
Innenstadt-Charta München	11
Von „Goldgrund Immobilien“ zum „Bellevue di Monaco“	13
Müllerstraße 2-6: „Bellevue di Monaco“	14
Endstation Aufzug	16
Autofreie Münchner Altstadt?!	18
Das Brienner-Quartier	20
Mit Gewalt einen neuen Bahnhof?	21
Die Alte Akademie	23
Richtungswechsel im Kunstareal	26

Zur Novellierung der Münchner Bade- und Bootverordnung	27
Zu Münchens Verkehrsentwicklung	30
Vom Deininger Weiher zum Römischen Bad	31
Großer Zuspruch zur Gründung des BürgerBündnisses	33
Vom „XXXLutz“ zum „Forum Schwanthalerhöhe“	35
Leserbrief	36

Ankündigungen:

Shaping regional futures: Mapping, designing, transforming!	8
Leerstandsmelder089	32
Buchvorankündigung	37
Die Zukunft der Innenstädte: Vernetzen –	
Erneuern – Erweitern	38

Impressum	25
-----------	----

„Innenstadt weiterdenken“

Beiträge des Münchner Forums zur Ausstellung

Im Rahmen der Ausstellung „Innenstadt weiterdenken“ 2015 der Landeshauptstadt München beteiligte sich das Münchner Forum mit verschiedenen Beiträgen. Drei Arbeitskreise präsentierten ihre Arbeitsergebnisse zu verschiedenen innenstadtrelevanten Themen. Der Arbeitskreis „Stadt: Gestalt und Lebensraum“ entwickelte Leitsätze zur Stadtentwicklung. Der Arbeitskreis „Öffentliches Grün“ verdeutlichte die Unantastbarkeit des öffentlichen Grüns am Beispiel des Finanzgartens, und der Arbeitskreis „Maxvorstadt/Kunstareal“ beleuchtete die mangelnde Verbindung zwischen der Altstadt und dem Kunstareal. In den folgenden drei Artikeln werden die Ausstellungsbeiträge vorgestellt. (BS)



Werbetafeln am Eingang zur Ausstellung



Innenstadtmodell Landeshauptstadt München



Speakers Corner des Münchner Forums, Ausstellung Innenstadt weiterdenken

Leitsätze des Münchner Forums zur Stadtentwicklung

Arbeitskreis Stadt: Gestalt und Lebensraum



FOTO: WOLFGANG CZISCH



FOTO: FRANZ SCHIERMEIER

Stadt bäche aufwerten: Auer Mühlbach am Neudeck

München morgen: geplant, gestaltet, erlebbar

Das Münchner Forum hat den Bürgern und den Bürgervertretern bereits im Herbst 2006 zehn Leitsätze zur Diskussion vorgelegt. Es regte mit ihnen eine Debatte in München darüber an, was die Stadt von ihrer künftigen Entwicklung erwarten kann und wie sie sie beeinflussen will.

Das Münchner Forum fordert den Stadtrat und die Öffentlichkeit auf, diese Debatte zu unterstützen, die heute angesichts der Verdichtung noch dringlicher geworden ist und einen im Detail flexiblen, aber in seinen Grundsätzen klaren Rahmen für die Münchner Stadtgestalt zu schaffen.



FOTO: FRANZ SCHIERMEIER

Geschichtslose Architektur: Alter Hof/Sparkassenstraße



FOTO: FRANZ SCHIERMEIER

Münchens Topografie gibt der Stadt Gestalt und Charakter.

Ein bewusster Umgang mit geografischen stadträumlichen Voraussetzungen muss wieder Grundlage werden.

Die geschichtliche Dimension der Stadt macht München unverwechselbar. Die historische Stadt mit ihren zwei ehemaligen Mauerringen hat eine eigene Qualität, die die heutige Fußgängerzone nicht mehr widerspiegelt. Die geschichtliche Dimension muss erlebbar werden.



FOTO: FRANZ SCHIERMEIER



FOTO: FRANZ SCHIERMEIER

Bezuglosigkeit: Alte Akademie und ihr Gegenüber (Bild links)

München ist auf sein Zentrum orientiert. Die Innenstadt als Münchens urbanes Zentrum und die Stadt insgesamt als Einheit soll erkennbar bleiben. Die Stadtentwicklung muss die Einheit Münchens weiterhin zur Grundlage machen. Im Zentrum muss auf die Maßstäblichkeit geachtet werden.

Die Attraktivität nicht nur der Innenstadt basiert auf kleinteiliger Parzellierung und ausgewogenen Proportionen von Gebäuden, Straßen und Plätzen mit menschlicher Maßstäblichkeit der öffentlichen Räume und einer auf den Menschen bezogenen Höhenentwicklung.

Stadtreparatur und Stadtverdichtung sind Chancen, neue Qualitäten wieder zu entdecken und zu schaffen.

Die öffentlichen Räume sollten wieder ihre urbanen Qualitäten zurückerhalten oder diese entwi-

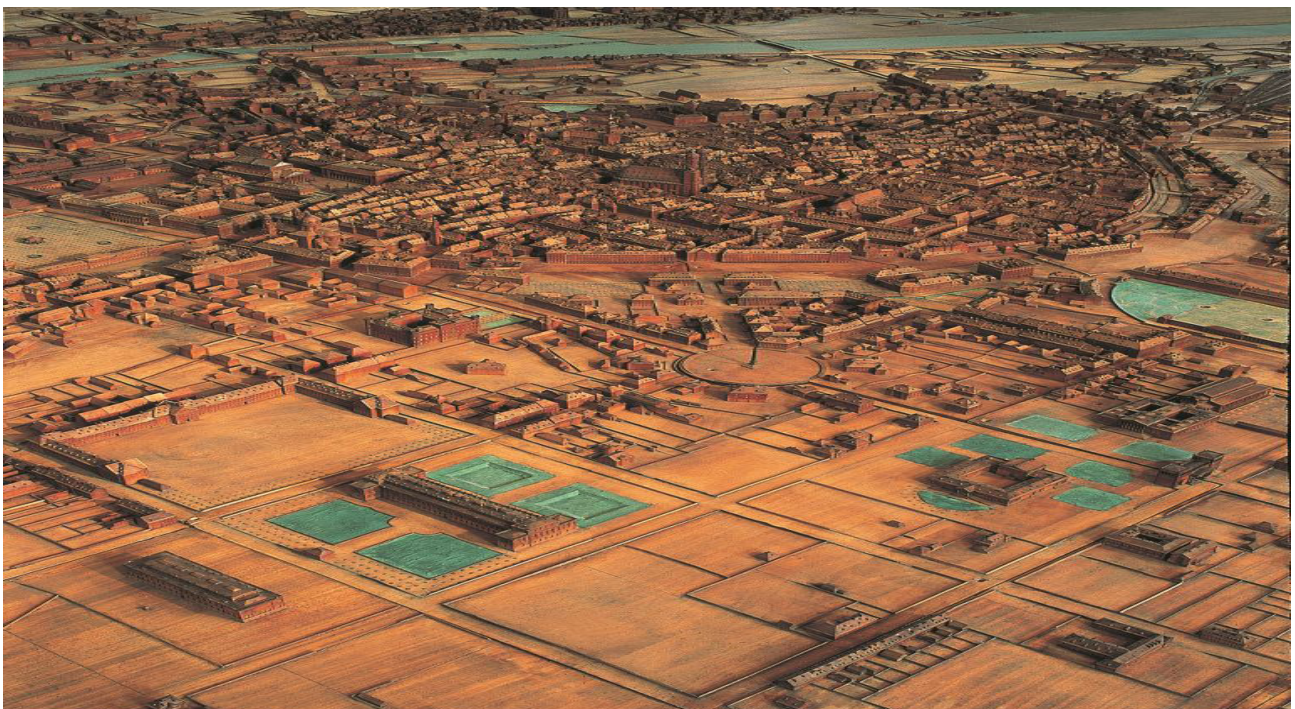
ckeln. Verzweckungen müssen zurückgedrängt werden. Auch mit der Stadtplanung verzahnte Aktivitäten von Investoren entwickeln die Stadt. Es ist Aufgabe und Chance der Stadt, solche Investitionen so zu lenken, dass die Stadtgestalt in ihrem Gesamtzusammenhang profitiert und Strukturfehler überwunden werden können.

Höhenentwicklung und radiale Struktur erfordern einen Gesamtplan.

Eine langfristige Rahmenplanung muss die Durchgrünung und Durchlüftung der Stadt gewährleisten. Die Höhenentwicklung ist sensibel zu beurteilen.

In der äußeren Stadt sind radiale Stadtachsen zunehmend durch Tangenten verbunden. Auch das erfordert eine bewusste Gesamtplanung.

AK STADT: GESTALT UND LEBENSRAUM, WOLFGANG CZISCH



BAYERISCHES NATIONALMUSEUM

Der mittelalterliche Stadtkern und die Vorstädte Mitte des 19. Jahrhunderts: Stadtmodell von Johann Baptist Seitz

Finanzgarten – öffentliches Grün ist unantastbar

Arbeitskreis Öffentliches Grün



Bebauungsplan Nr. 280, rechtsverbindlich seit 1967 (Ausschnitt)



Finanzgarten, Zustand 1981: Bürger fordern Beseitigung des „wilden“ Parkplatzes und Erweiterung des Finanzgartens

Standortsuche des BR erweist sich als schwierig. Die Standortfrage ist nicht entschieden.

Gewichtige politisch-administrative Gründe schließen es aus, den Finanzgarten, den historischen Park zwischen Hofgarten und Englischem Garten an der Westseite des Prinz-Carl-Palais gelegen, als realistische Lösung für einen Konzertsaal zu verfolgen. Die Bürgerschaft engagierte sich schon einmal über Jahrzehnte hinweg erfolgreich für die Wiederherstellung und Erhaltung des Finanzgartens. Damals mussten die staatlichen Bauwünsche ad acta gelegt und der ungenehmigte Parkplatz des benachbarten Landwirtschaftsministeriums beseitigt werden.

Urbanes Grün in der Stadt ist seit jeher besonderen Begehrlichkeiten und Gefährdungen ausgesetzt, es steht im Brennpunkt vielfältiger Nutzungsansprüche. Dass die „Grünen Oasen“ im öffentlichen Raum und in der öffentlichen Hand heute noch existieren, ist keinesfalls selbstverständlich. Es gibt in dieser Stadt Tabuzonen, die unantastbar sind. Historisches Grün gehört zum „städtebaulichen Tafelsilber“, das es mit Hilfe der Bürgerschaft und der städtischen und staatlichen Administration zu bewahren gilt. Die vom Stadtrat 2006 beschlossenen Leitlinien bieten hierfür Gewähr.

Bei der Suche nach einem Standort für den Konzertsaal des Bayerischen Rundfunks ist immer noch der Finanzgarten im Fokus der Begehrlichkeiten. Seit Jahrzehnten ist der Bayerische Rundfunk auf der Suche nach einem adäquaten Konzertsaal für sein Symphonie-Orchester. Die Konzertsaalplanungen des BR reichen zurück bis ins Jahr 1925 und standen nie unter einem glücklichen Stern. Auch die aktuelle

Handlungsleitlinien Grün- und Freiflächen (Beschluss des Münchner Stadtrats vom 5. Oktober 2006)

„Grün- und Freiflächen in der Innenstadt sind ein wichtiger Faktor für die Erhaltung der Wohn- und Lebensqualität.“

Die Stadt München will ihre „Grünen Räume“ nicht nur erhalten und aufwerten, sondern auch untereinander vernetzen.

Erhalt und Aufwertung der Aufenthaltsqualität und Grün-ausstattung von öffentlichen ... Freiflächen.

Dokumentation der historischen Grün- und Freiflächen ..., um deren Bedeutung und Erhalt langfristig zu sichern.“

Innenstadtkonzept, Leitlinie für die Münchner Innenstadt und Maßnahmenkonzept zur Aufwertung. Publikation des Planungsreferats, München 2007. Grundlage dieser Publikation ist der Stadtratsbeschluss vom 5. Oktober 2006. Die Grundzüge dieses Beschlusses sind abgedruckt auf den Seiten 73 – 78.

1984 wurde der Finanzgarten im historischen Umgriff wiederhergestellt. Die Bürgerschaft trug mit Spenden wesentlich zur Wiederherstellung und Neugestaltung des westlichen Teils des Finanzgartens bei.

Gegen einen Konzertsaal-Bau im Finanzgarten spricht:

- Der Finanzgarten in seinem gesamten Umgriff ist seit 1967 im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 280 von der Stadt München als öffentliche Grünfläche festgesetzt.
- Der Finanzgarten steht unter dem Schutz der vom Münchner Stadtrat im Jahr 1964 erlassene Landschaftsschutzverordnung.
- Der Finanzgarten steht als Gartendenkmal und Teil des Ensembles Altstadt unter dem besonderen Schutz des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes.
- Die Bayerische Verfassung und das Bayerische Denkmalschutzgesetz weisen dem Freistaat Bayern als Eigentümer des Finanzgartens eine Garantenstellung zu, die ihn zur Abwehr von Eingriffen aller Art verpflichtet.
- Die Stadt München hat aufgrund ihrer Planungshoheit eine Garantenstellung zum Schutz des öffentlichen Grüns des Finanzgartens. Eine etwaige Änderung des Bebauungsplans Nr. 280 wird in der Stadtgesellschaft eine fundamentale Diskussion über den Stellenwert des öffentlichen Grüns auslösen. Dies insbesondere unter dem Aspekt der Nachverdichtung, denn urbanes öffentliches Grün ist unantastbar.

AK ÖFFENTLICHES GRÜN, KLAUS BÄUMLER



ARCHIV: KLAUS BÄUMLER

Einladung zum „Bürgerfest im Finanzgarten“ 1982 mit symbolischer Begründung. Bürger und Mandatsträger spenden 10.000 DM für Bäume

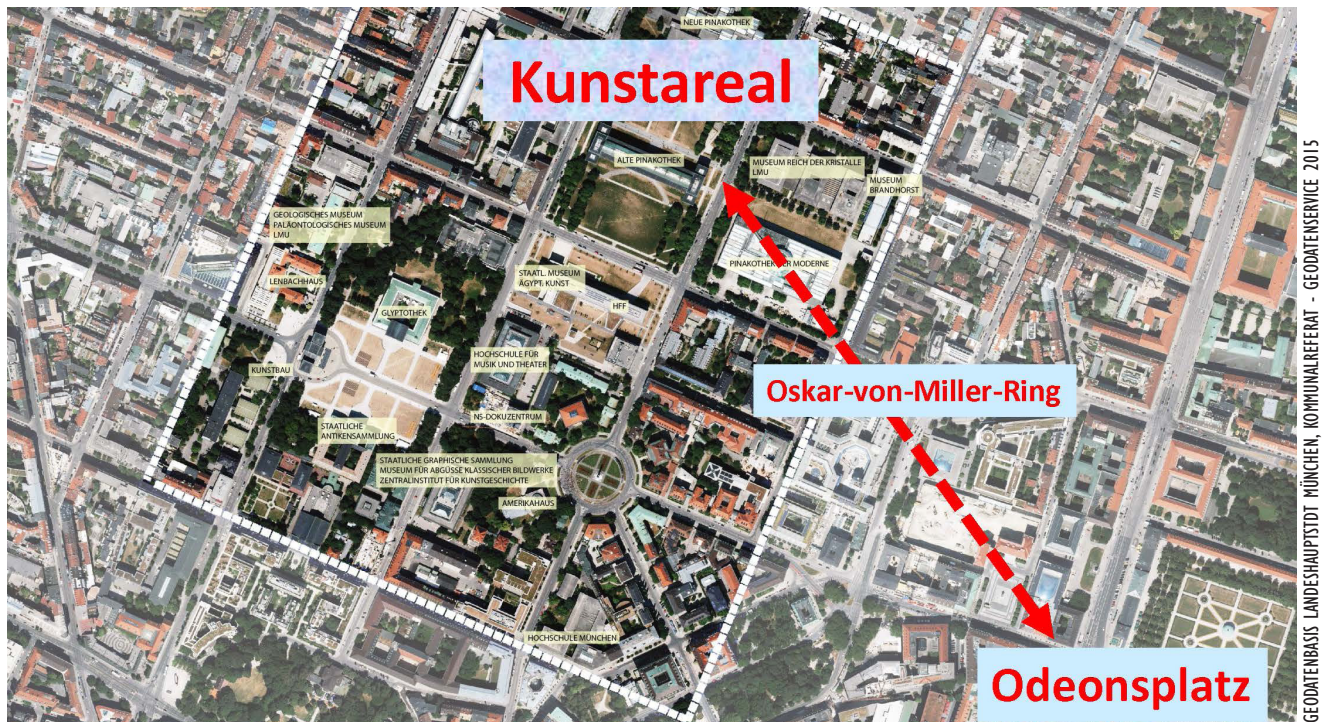


FOTO: FRANZ SCHIERMEIER VERLAG

Finanzgarten 2015: Durch den Konzertsaal würden ca. 9.000 qm des ca. 20.000 qm großen Finanzgartens überbaut

Verbindung Altstadt – Kunstareal

Arbeitskreis Maxvorstadt Kunstareal



Luftbild Kunstareal: Das Kunstareal braucht eine direkte Verbindung zum Odeonsplatz



Oskar-von-Miller-Ring mit Einfahrt in die Gabelsbergerstraße zwischen Bayerischer Landesbank und der St.-Markus-Kirche heute

Beispiel Altstadtring Nord-West: Oskar-von-Miller-Ring/Gabelsbergerstraße

Das Münchner Kunstareal in der Maxvorstadt beherbergt weltweit herausragende Sammlungen von Kunstwerken aus ca. 5.000 Jahren.

Mit den Universitäten und Kultureinrichtungen entwickelt sich hier ein einzigartiger Aktionsraum für Kunst, Kultur und Wissen.

Aber: Das Kunstareal ist räumlich abgeschnitten vom fluktuierenden Leben des Stadtzentrums. Der Altstadtring blockiert die direkte Wege-Verbindung vom Marien- und Odeonsplatz zum Kunstareal und

anders herum.

Mit dem Neubau von Siemens und dem Umbau des Altstadtring-Tunnels ergibt sich die einmalige Chance, die Trennung des Stadtteils vom Zentrum zu reparieren. Ein Kernstück ist die Stadtreparatur zwischen dem Oskar-von-Miller-Ring und der Pinakothek der Moderne.

Anfang 2014 hat der Stadtrat der Konzeptplanung des Baureferats zur „Nachrüstung des Altstadtringtunnels und zur Stadtreparatur um den Oskar-von-Miller-Ring“ zugestimmt. Trotz Verkürzung und Verschlinkung der Tunnelmündung haben die verkehrstechnischen Aspekte des Autoverkehrs im Konzept Vorrang. Das Ziel „Stadtreparatur am Oskar-von-Miller-Ring“ bleibt halbherzig!

Seit 40 Jahren kämpft das Münchner Forum gegen einseitige „autogerechte“ Lösungen und für die Stadtreparatur am Altstadtring.

Unsere Position:

- Im Kunstareal und in der Maxvorstadt geht es vor allem um „Raum zum Leben“. Die Verkehrsberuhigung ist die wichtigste Voraussetzung, um dem Areal seine besondere Lebens- und Aufenthaltsqualität zu geben, z.B. durch Entschleunigung und Vorrang für Fußgänger und Radfahrer.
- Der Bereich Oskar-von-Miller-Ring / Gabelsbergerstraße ist „Entrée“ zum Kunstareal. Er ist als

„gute Adresse“, „Anlaufstelle“ und „freundlicher Empfang“ erkennbar zu machen. Besonders die Idee eines „Markusplatzes“ kann dem „Entrée“ ein neues Gesicht geben.

Bürgergutachten Kunstareal

Seit einem Jahr liegen die Anregungen und Empfehlungen aus dem Bürgergutachten zum Kunstareal auf dem Tisch. Sie betreffen nicht nur bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung des Fußgänger- und Radfahrverkehrs. Viele kleine praktische Schritte und Maßnahmen sollen die Erreichbarkeit des Kunstareals verbessern und eine klarere und einfachere Orientierung ermöglichen. Durch attraktive Übergänge und Freiflächen „mit Pfiff“ sollen die Außenbereiche aufgewertet und für Bewohner und Besucher attraktiver werden. Das Münchner Forum hat das Bürgergutachten mit initiiert. Wir drängen nun zur Nachverfolgung der Ergebnisse.

Anfang 2015 werden wir mit dem Bezirksausschuss die überfällige Vorlage des Planungsreferats zur Verkehrsführung in der Maxvorstadt (Modifizierte Alternative 5) kommentieren.

- Die Stadtreparatur am Oskar-von-Miller-Ring muss beschleunigt werden! Die Verwaltungsmühlen mahlen (zu) langsam. Die Stadtreparatur darf nicht bis 2020 dauern!

- Daneben fordern wir einen weiterführenden offenen Diskussionsprozess über die großen gesellschaftlichen und kulturellen Wirkungen des Kunstareals. Wie verändern sie das Bild der Innenstadt und des Stadtteils?



FOTO: MARTIN FÜRSTENBERG

Gefährliche Überquerung des Altstadttrings vor der St.-Markus-Kirche 2013



FOTO: MÜNCHNER FORUM

Das Münchner Forum diskutiert im Amerikahaus mit Bürgern über ihre Erwartungen an das Kunstareal 2013

Was ist Ihnen auf dem Weg ins Kunstareal und im Kunstareal besonders wichtig? **Reden Sie mit!**

AK MAXVORSTADT/KUNSTAREAL, MARTIN FÜRSTENBERG

Ankündigung

Shaping regional futures: Mapping, designing, transforming!

Die englischsprachige Konferenz findet vom 14.-15. Oktober 2015 im OSKAR VON MILLER FORUM in München statt.

Die gemeinsame Konferenz der TU München mit der TU Delft untersucht die vielfältigen Ausprägungen und Anwendungsfälle regionalen Entwerfens in Europa und überprüft diese in Hinblick auf ihre planerischen und politischen Wirkungen. In den Regionen Helsinki, Amsterdam, Zürich, dem Ruhrgebiet, Brüssel und Paris – um nur einige Beispiele zu nennen – sammeln Politik, Verwaltung, Wirtschaft Erfahrungen mit räumlich-visuellen Entwürfen und

Konzepten. Diese treffen Aussagen zur zukünftigen räumlichen Entwicklung der Metropolräume und ihrer bedeutenden Teilräume sowie zu strategischen Projekten. Diese Entwürfe und Konzepte verstehen sich als informelle Planungsinstrumente in Ergänzung zur hoheitlichen Regional- und Landesplanung. Sie suchen wirkungsvolle räumliche Synergien zwischen verschiedenen fachlichen Aufgabenstellungen wie Infrastruktur, Energie, Wohnen, Freiraum, Wirtschaft. Diese regionalen Entwürfe und Konzepte sind bewusst selektiv ausgerichtet. Sie priorisieren solche Räume und Themen, welche die gemeinsamen Herausforderungen und Bedürfnisse der unterschiedlichen Städte und Gemeinden verbinden und nur mit einer gemeinsamen Anstrengung – über die Planungshoheit der einzelnen Kommune hinaus –

bearbeitet werden können.

Im Anschluss an den wissenschaftlichen Teil laden wir am Donnerstag, 15.10. um 19:30 Uhr zu einer öffentlichen Podiumsdiskussion auf Deutsch ein. Dabei werden Experten aus Amsterdam, Zürich, Ruhr gemeinsam mit Entscheidungsträgern aus der Metropolregion München diskutieren. Die zentrale Frage lautet: Was können wir aus den europäischen Beispielen für die räumliche Zukunft der Region und Metropolregion München lernen?

Werfen Sie gerne einen Blick auf unsere Konferenz-Webseite: http://www.events.tum.de/frontend/index.php?folder_id=165 

Die Online-Registration ist ab sofort verfügbar. Die Konferenz ist auf 100 Teilnehmer begrenzt.

Für weitere Fragen wenden Sie sich bitte an Dr. Agnes Förster: foerster@tum.de

Wir freuen uns, Sie auf der Konferenz im Oktober in München zu begrüßen!

Agnes Förster, Alain Thierstein, Lehrstuhl für Raumentwicklung, Fakultät für Architektur, TUM

Verena Balz, Wil Zonneveld, Chair of Spatial Planning & Strategy, Faculty of Architecture and the Built Environment, TU Delft

Platz für den öffentlichen Raum

Als Karl Meitinger 1945 zum raschen Wiederaufbau des „geliebten Münchens“ aufrief, tat er das aufgrund seiner Befürchtung, dass die kommende Generation dieses nicht tun würde und so das überkommene München verloren ginge. Sein Aufruf, der sich sowohl auf den Stadtgrundriss als auch auf die Architektur bezog, löste große Diskussionen darüber aus, wie dieser Wiederaufbau zu gestalten wäre. Viel Originalsubstanz war zerstört sowohl bei den öffentlichen wie auch bei den Wohngebäuden. Man entschied sich für eine Mischung aus adaptiver und kreativer Architektur, die den Kriegs-Verlust ersetzte und doch auf das alte München Bezug nahm. Erst jüngst wurde die Architektur der 1950er Jahre deshalb gewürdigt. Der Stadtgrundriss ist in der Innenstadt, trotz großer Eingriffe zugunsten des Verkehrs, erhalten geblieben. Die Besonderheit der Münchner Stadt sind die differenzierten Öffentlichen Räume, auf die sich die Gebäude beziehen.

Was meinte und worauf bezog sich Karl Meitinger mit seinem dringlichen und gleichzeitig pessimistischen Aufruf? In der Charta von Athen des verehrten Le Corbusier wurde die damals populäre Auffassung vertreten, dass der Öffentliche Raum seine Bedeutung verloren habe und angesichts der Sicherheitsprobleme, verursacht durch das Proletariat, abgeschafft werden müsse. Menschen müssten untergebracht werden, hygienisch mit Licht, Luft und Sonne, aber die Bedrohung der Straße müsse durch fortschrittlichen Städtebau unterbunden werden. Autoritäre oder totalitäre Regierungssysteme hätten für Ordnung zu sorgen. Obwohl Meitinger sich dazu nicht explizit geäußert hat, erklärt dies seine Sorgen.

Der in München im großen und ganzen gelungene Wiederaufbau der Innenstadt hat dieser neuen Herrschaftsauffassung jedoch nicht standgehalten und den öffentlichen Raum abgeschafft. Die Motorisierungswelle verstärkte diesen Trend. Wo sich Raum bot, wurde er dem Verkehr geopfert. Das Engagement für die Wiedergewinnung des öffentlichen Raums und der Widerstand gegen seinen weiteren

Verlust steht seit 1969 im Mittelpunkt der Arbeit des Münchner Forums.

Wie wird heute bei den Funktionsträgern gedacht, wenn sich die Chance zur Neugestaltung von Räumen in der Innenstadt ergibt? Drei Beispiele:

Oberanger

Betrachtet man den neu gestalteten Straßenzug vom Rindermarkt bis zum Sendlinger Tor ist hier viel zu erkennen. Hier wurde in den 1960er Jahren eine Hochgarage gebaut, die sich dem Stadtgrundriss entgegenstellte und den öffentlichen Raum der Erreichbarkeit durch den Individualverkehr opferte. Der nächste Schritt, der eine Wiederbesinnung hätte bringen können, blieb ungenutzt. Diesmal wurde dem öffentlichen Raum die Gewinnmaximierung der Grundstücksverwertung vorgezogen mit der Hauptverwaltung der Linde AG als Ersatz für die Hochgarage. Aber auch der Oberanger selbst wurde dem öffentlichen Raum nicht wiedergegeben. Hier siegte die anonyme RAS, die „Richtlinie für die Anlage von Straßen – Linienführung“ über den öffentlichen Raum. So wurde dieser Bereich der einzige in der



Oberanger

Altstadt, der mit 50 km/h befahren werden darf. Die Entwurfsgeschwindigkeit gibt das her. Fußgänger, Verweilende oder Besucher müssen sich vorsehen, an sie wurde nicht gedacht, obwohl sie hier in der Altstadt Vorrang genießen sollten. Der öffentliche Raum unterliegt hier einem unnötigen und unsinnigen Verkehrsparadigma. Die eigentliche Aufgabe des öffentlichen Raumes wird hier nicht erfüllt. Er dient der Öffentlichkeit durch Aufenthaltsqualität. Der Bürger soll sich hier unbedrängt niederlassen können. Dazu bedarf es der Sitzmöglichkeiten, Papierkörbe sollten die Sauberkeit ermöglichen, Trinkbrunnen den Konsumzwang unterlaufen, und auch an Ver- und Entsorgung sollte gedacht werden. Aber der Oberanger hat nichts davon. Obwohl ein solcher Raum hier dringend erforderlich wäre.

Tal

Das Tal ist der öffentliche Raum, der die Residenzstadt München konstituiert. Hier mussten seit



Tal

Errichtung der Ludwigsbrücke alle durch München gehenden Waren den Münchnern angeboten werden. Alle Waren aus Italien über die Isarflößer, alle aus Österreich über Salzburg, aus Augsburg und Nürnberg. Daher der bauchige Raum. Hier traf sich München nicht nur zum Geschäft sondern aus Neugier, und hier wurde Zukünftiges besprochen, Gegenwärtiges kommentiert, die Fäuste geballt,

Kontakte geknüpft und zarte Bande gesponnen: ein lebendiger städtischer Raum. Nach 1972 wurde mit dem Umbau des Tals zugunsten der Fußgänger ein enormer erster Schritt getan. Aber hat der Ausbau etwas für den öffentlichen Raum gebracht? Zwar ist der Mischraum für alle Verkehrsarten mit gegenseitiger Rücksichtnahme längst erfunden und erprobt, aber im Tal herrscht weiter trotz der Verbreiterung der Trottoirs der motorisierte Verkehr. Jetzt wird wieder nachgedacht über eine Erweiterung bis zum Isartor. Wird diesmal die Chance für den öffentlichen Raum ergriffen? Wird es Aufenthaltsqualität geben? Raum dazu wäre nicht nur im Isartor selbst.

Sendlinger Straße

Der Abschied von der „Autogerechten Stadt“ ist offenbar sehr schwer. Die Fußgängerzone zu erweitern ist von den Bürgern angenommen worden; sie aber nur halb herzustellen, ist ein Schildbürger-



Sendlinger Straße



streich. Auch der hergestellte Raum ist zwar nobel aber ohne Aufenthaltsqualität. Die größte Fläche überließ man der Gastronomie, Sitzmöglichkeiten ohne Konsumzwang fehlen, Papierkörbe wurden nur wenige aufgestellt, Trinkwasser und Toiletten gibt es nur für Besucher der vielen Gaststätten. Auch hier liest man von Überlegungen, die soeben hergestellte Fußgängerzone zwischen Färbergraben und

Hackenstraße bis zum Sendlinger Tor zu erweitern. Der öffentliche Raum als das Merkmal der Europäischen Stadt sollte wieder Platz bekommen, sichtbar und nutzbar. Hier ist der Ort der Bürgerschaft, er darf auch Platz beanspruchen!

WOLFGANG CZISCH

Wolfgang Czisch leitet den Arbeitskreis Stadt: Gestalt und Lebensraum im Münchner Forum

Innenstadt-Charta München –

Sieben Forderungen für eine gemeinwohlorientierte Innenstadtentwicklung

Seit etwa zehn Jahren steht die Münchner Innenstadt erneut unter einem starken Entwicklungsdruck. Sie ist Ziel von Investitionen in Immobilien und spätestens seit der Finanzkrise 2008 vermehrt Ziel von internationalen Finanzinvestoren. Damit steigt der Verwertungsdruck auch auf öffentliche Immobilien, womit eine erhebliche Einschränkung öffentlicher Räume und gravierende Nutzungsveränderungen der Innenstadt als Wohn- und Lebensstandort einhergehen.

Zielsetzungen der Innenstadt-Charta

Die vorliegende Innenstadt-Charta des Münchner Forums für Stadtentwicklungsfragen hat zum Ziel, die Stadtentwicklung der Münchner Innenstadt – und damit auch ihre Auswirkungen auf die Gesamtstadt München – so zu gestalten, dass die stadtgesellschaftlichen Gemeinwohlinteressen sichtbar werden und zum Tragen kommen.

Es gilt,

- die Vielfalt der Innenstadt sowie die verschiedenen Nutzungen zu bewahren und zu fördern,
- die nachhaltige soziale, kulturelle und ökonomische Weiterentwicklung unter Berücksichtigung des historischen Erbes zu sichern und zu fördern und
- dabei die Interessen von Bewohnern, Nutzern, Eigentümern und Besuchern im Münchner Zentrum miteinander in Einklang zu bringen.

Das Interesse und das Handeln der Investoren sind an den Allgemeininteressen auszurichten, wie es die Bayerische Verfassung verlangt:

Artikel 151 Bayerische Verfassung

Abs. 1: Die gesamte wirtschaftliche Tätigkeit dient dem Gemeinwohl, insbesondere der Gewährleistung eines menschenwürdigen Daseins für alle und der allmählichen Erhöhung der Lebenshaltung aller Volksschichten.

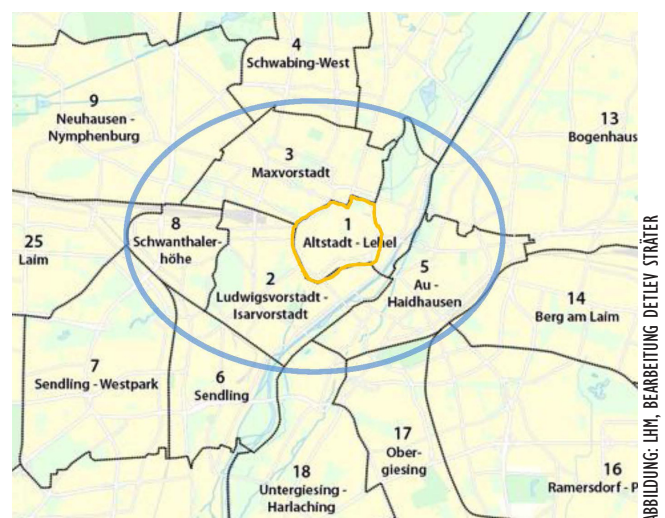
Abs. 2: Innerhalb dieser Zwecke gilt Vertragsfreiheit nach Maßgabe der Gesetze. Die Freiheit der Entwicklung persönlicher Entschlußkraft und die Freiheit der selbständigen Betätigung des einzelnen in der Wirtschaft wird grundsätzlich anerkannt. Die wirtschaftliche Freiheit des einzelnen findet ihre Grenze in der Rücksicht auf den Nächsten und auf die sittlichen Forderungen des Gemeinwohls. Gemeinschaftliche und unsittliche Rechtsgeschäfte, insbesondere alle wirtschaftlichen Ausbeutungsverträge sind rechtswidrig und nichtig.

Die sieben Forderungen dieser Innenstadt-Charta richten sich vor allem an die Stadtpolitik und Stadtverwaltung der Landeshauptstadt München sowie an die Münchner Stadtgesellschaft. Politik und Verwal-

tung haben die Aufgabe und Pflicht, eine zukunftsorientierte Innenstadtentwicklung am Gemeinwohl und Interesse aller Münchner Bürgerinnen und Bürger auszurichten.

Investorenhandeln, das nicht der Qualitätsverbesserung der Münchner Innenstadt und den Menschen in München dient, soll im planerisch-politischen Handeln der Stadt keine Unterstützung finden. Dies schließt insbesondere eine rigide Beschränkung des von Renditestreben getriebenen Umbaus der Innenstadt nach rein finanz- und immobilienwirtschaftlichen Verwertungsinteressen ein.

Dabei spielt ein am Gemeinwohl ausgerichteter Umgang mit Grund und Boden eine wichtige Rolle. Es gilt: „Die Verteilung und Nutzung des Bodens wird von Staats wegen überwacht. Missbräuche sind abzustellen. Steigerungen des Bodenwertes, die ohne besonderen Arbeits- oder Kapitalaufwand des Eigentümers entstehen, sind für die Allgemeinheit nutzbar zu machen“. So verlangt es die Bayerische Verfassung in Art. 161.



Die Innenstadt-Charta bezieht sich auf das Kerngebiet der Stadt München, das in etwa die Stadtbezirke (1) Altstadt-Lehel, (2) Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, (3) Maxvorstadt, (5) Au-Haidhausen und (8) Schwanthaler Höhe übergreift (hellblau). Die Altstadt innerhalb des Altstadtrings (gelb) erhält einen besonderen Status.

Die sieben Forderungen der Innenstadt-Charta des Münchner Forums

1. Identifikation stiften!

Die Münchner Innenstadt und mit ihr die Altstadt muss als wichtiger Identifikationsort der Menschen in München und aus der Region in ihrem Charakter erhalten und bewahrt bleiben. Die Innenstadt ist Münchens Visitenkarte und repräsentiert die Stadt als Ganzes: sie fördert die mentale Bindung der Bürgerinnen und Bürger an ihre Stadt und muss in ihrer Struktur erhalten bleiben. Die Innenstadt muss daher unter den besonderen Schutz von Politik und Stadtgesellschaft gestellt und sorgfältig und behutsam entwickelt werden.

2. Vielfalt erhalten!

Die Vielfalt der Innenstadt als Ort des Wohnens, des Arbeitens und Wirtschaftens, des Handels und der Dienstleistungen, der Kultur und Erholung sowie von Einrichtungen des Gemeinwesens muss gesichert und gefördert werden. Als Gestaltungsmaßstab für den Erhalt und die Entwicklung von Vielfältigkeit in der Innenstadt gelten die Bürgerinnen und Bürger mit ihren vielfältigen sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedürfnissen. Mit einer sich am menschlichen Maß orientierenden Planung und Entwicklung soll der erkennbar drohenden, renditegetriebenen Vereinseitigung und Verödung der Münchner Innenstadt begegnet werden.

3. Stadtgeschichte muss erfahrbar bleiben!

Die historisch überlieferte bauliche Stadtanlage macht mit ihrem Grundriss und ihren typischen Bauten den Wiedererkennungswert Münchens aus. Die Stadtgeschichte muss im Stadtbild ablesbar und erfahrbar bleiben. Ihr wertvollster Spiegel ist die historisch überlieferte bauliche Stadtanlage mit ihrem Grundriss und ihren typischen Bauten. In jedem Einzelfall muss geprüft werden, ob Art und Maß der Bebauung, das Bauensemble, die Parzellierung, die Baunutzung und die bauliche Gestaltung mit dem historischen Erbe in Einklang stehen. Für Neubebauungen, die über ein Grundstück hinausgehen, wird ein Bebauungsplan erstellt. Historische Gebäude und Plätze müssen in der Innenstadt grundsätzlich für die Öffentlichkeit zugänglich sein.

4. Sozial durchmisches Wohnen fördern!

Die Wohnnutzung muss insbesondere auch

in der Altstadt gefördert werden. Gefordert ist eine hohe, sozial durchmischte Wohndichte. Das Wohnen zu günstigen Preisen und eine sozialverantwortliche Wohnungsbelegung erhält politisch-planerische Priorität. Um Luxuswohnungen zu vermeiden, sollen Wohnungsflächen in der Innenstadt zukünftig nur bis zu einer Obergrenze von 130 qm pro Wohnung zulässig sein. Zusammenlegungen kleinerer Wohnungen sind unzulässig. Der Kauf einer Wohnung verpflichtet den Käufer zu einem Eigentumsbehalt von mindestens 10 Jahren. Die Anmietung oder der Kauf einer Wohnung in der Innenstadt darf nur von Personen erfolgen, die hier ihren Hauptwohnsitz beziehen.

5. Aufenthaltsqualität verbessern!

Die Aufenthaltsqualität muss bei der Gestaltung des Öffentlichen Raums der Innenstadt oberste Priorität erhalten. Historische Gebäude und Plätze müssen in der Innenstadt grundsätzlich für die Öffentlichkeit zugänglich sein. Öffentliches Grün steht unter besonderem Schutz und wird nach ökologischen und sozialen Anforderungen weiterentwickelt. Der Aufenthalt in öffentlichen Räumen soll ohne Konsumzwang gewährleistet sein; in Bereichen mit öffentlichkeitsähnlichen Funktionen wie z.B. in Erschließungszonen von Einkaufszentren hat die Stadt auf vergleichbare Aufenthaltsqualitäten hinzuwirken. Aufenthaltsqualität und verkehrliche Erschließung sind in der Innenstadt gleichrangig. Zur verkehrlichen Erschließung der Innenstadt muss dem ÖPNV, dem Fußgänger- und dem Radverkehr Vorrang vor dem motorisierten Verkehr eingeräumt werden. Die Altstadt innerhalb des Altstadtrings muss grundsätzlich von motorisiertem Individualverkehr befreit werden.

6. Öffentliches Eigentum erhalten!

Die Nutzung von Grund und Boden in der Münchner Innenstadt muss sich am Gemeinwohl orientieren; sie soll nicht von Kapitalverwertungs- und Rendite-Interessen dominiert werden. Bodenspekulation ist einzudämmen. Grundstücke in öffentlichem Eigentum werden nicht mehr veräußert. Die Landeshauptstadt München, der Freistaat Bayern und der Bund müssen zu einer koordinierten Liegenschaftspolitik der Bodenbevorratung kommen. Die Stadt München nutzt dazu ihr Vorkaufsrecht und andere bodenrecht-

liche Instrumente. Bodennutzungen auf öffentlichem Grund werden im Erbbaurecht oder nach vergleichbarem, zeitlich staffelbarem Nutzungsrecht vergeben.

7. Stadtentwicklung ist Querschnittsaufgabe!

Stadtentwicklung muss als übergreifendes stadtgeseftliches Thema behandelt werden; sie hat die Chancen und Risiken der Entwicklung Münchens für alle gesellschaftlichen und verwaltpolitischen Bereiche zu berücksichtigen. Als politisch-administrative Querschnittsaufgabe muss Stadtentwicklung im Rathaus zur Chefsache und dementsprechend zur zentralen Stabs- und Lenkungsaufgabe aufgewertet werden. Stadtent-

wicklungspolitik muss öffentlich und transparent sein: Eine frühzeitige Bürgerbeteiligung muss bei allen Planungsaufgaben in angemessener Weise und unterschiedlichen Formaten gewährleistet sein. Stadtratsbeschlüsse zur Stadtentwicklung unterliegen einer stetigen Nachverfolgung. Folgenabschätzungen und Erfolgskontrollen werden zu verbindlichen Prozess-Schritten aller Maßnahmen der Stadt(entwicklungs)planung und werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

MÜNCHNER FORUM – ARBEITSKREISE „INNENSTADT“ UND „WER BEHERRSCHT DIE STADT?“

Die Innenstadt-Charta wird mit zusätzlichen Erläuterungen in Kürze auf der Webseite des Münchner Forums veröffentlicht.

Von „Goldgrund Immobilien“ zum „Bellevue di Monaco“ – Dranbleiben zahlt sich aus!

Beginnend mit den Aktionen zur Rettung des Bolzplatzes neben der Glockenbachwerkstatt im Herbst 2012 haben sich die Aktivisten von „Goldgrund Immobilien“, die mit satirischen Aktionen sich einen Namen in der Öffentlichkeit gemacht hat, vor allem für den Erhalt der angrenzenden städtischen Häuser Müllerstraße 2-6 eingesetzt.

Mit unserer „Gorilla“-Renovierungsaktion im März 2013 in der Müllerstraße 6, aber auch mit Energiegutachten und Stellungnahmen von Statikern haben wir gezeigt, dass die Häuser nicht abrissreif sind, sondern mit einfachen Mitteln wieder in einen guten bewohnbaren Zustand gebracht werden können. Wir wollten, wie mit Gemeinschaftseigentum allgemein umgegangen wird, und ein Umdenken bei der Stadt bewirken. Bestand, so mussten wir nämlich erfahren, wird vorwiegend als Problem betrachtet. Bei Energiebilanzen wird die im Gebäude gebundene „graue Energie“ nicht berücksichtigt. Abriss und Neubau ist der planerische Normalfall. Die Müllerstraße war hier phänotypisch. Das hohe Baurecht, das für dieses Grundstück ausgesprochen war, ließ zudem zunächst alle anderen Aspekte, etwa soziale oder stadtgestalterische, in den Hintergrund treten.

Von Anfang an haben wir uns gefragt, welche konkrete Nutzung für genau dieses städtische Ensemble sinnvoll wäre, in solch zentraler Lage, in einem von Gentrifizierung gepeinigten Viertel. Seit dem Frühjahr 2014 nahm die Zahl der nach Deutschland flüchtenden Menschen rapide zu, und auch in München gerieten Unterbringung und Versorgung an ihre Grenzen. Die Stadtgesellschaft stand und steht vor

vielen neuen Herausforderungen – vor allem auch menschlichen.

Zu dieser Zeit begannen wir, ein breites Bündnis aus Menschen aus dem Kultur- und Sozialbereich zu schmieden. Im August 2014 stellten wir das erste Konzept zum „Bellevue di Monaco“ vor. Unser gemeinsamer Vorschlag ist, mit einem Zentrum für Unterbringung und Kulturarbeit das Thema Flucht und Migration von den Stadträndern ins Herz der Stadt zurückzubringen. Wir glauben, dass nur durch echte Begegnung echtes Verständnis, Toleranz und Respekt entstehen können.

Während im Herbst 2014 viele Gespräche mit der



FOTO: JOHANNES KALTENHAUSER

Demnächst: Das Bellevue di Monaco!

Stadtpolitik geführt wurden, erweiterte sich das „Aktionsbündnis Bellevue di Monaco“ um Akteure aus der Flüchtlingspolitik.

Die Münchnerinnen und Münchner zeigten unter-



FOTO: LISA HINDER

Gründungsversammlung der Sozialgenossenschaft

dessen ab Dezember 2014 in drei vom Aktionsbündnis mitinitiierten Großkundgebungen „Platz da!“ auf eindrucksvolle Weise, dass sie sich entschlossen für den Schutz von Asylsuchenden einsetzen und dem Rassismus entgegentreten wollen. Im Februar 2015 nahm der Stadtrat den Abrissbeschluß für die Häuser in der Müllerstraße zurück und beschloss, das Ensemble dem von uns vorgeschlagenen sozialen Zweck zu widmen.

Im März 2015 gründete das Aktionsbündnis offiziell die gemeinnützige Sozialgenossenschaft Bellevue di Monaco eG. In dieser Form wollen wir uns nun in einem Ausschreibungsverfahren der Landeshaupt-

stadt München um den Betrieb der Gebäude Müllerstraße 2-6 und die Durchführung des Kulturprogramms bewerben.

Unser Ziel ist es, möglichst viele Münchner als Mitglieder und Unterstützer der Sozialgenossenschaft zu gewinnen, um ein weiteres Mal zu zeigen, dass München eine liberale weltoffene Stadt ist, die aus der Mitte ihrer Bürgerschaft



FOTO: PATRICK WILD

Bellevue-Straßenfest

heraus so ein Projekt auf die Beine stellen kann.

Alles weitere dazu auf der Webseite:

www.bellevuedimonaco.de

Aktuelles auf der Facebookseite:

facebook.de/bellevuedimonaco

GRISI GANZER

Grisi Ganzer arbeitet bei der Lach- und Schießgesellschaft und ist Mitinitiator von „Goldgrund Immobilien“ und „Bellevue di Monaco“

Müllerstraße 2-6: „Bellevue di Monaco“

Gewinn für das Ensemble der Altstadt und bürgerschaftliches Engagement

Die Vollversammlung des Münchner Stadtrats hat am 28. Januar 2015 eine Entscheidung getroffen, die unter vielen Aspekten denkwürdig ist. In dieser Sitzung erfolgte die Weichenstellung zu Gunsten des geplanten Flüchtlings-Integrations- und Begegnungszentrums „Bellevue di Monaco“ in den städtischen Anwesen Müllerstraße 2-6, dies gegen die Stimmen von AfD und BIA. Gleichzeitig wurde der Stadtratsbeschluss vom 6./19. Februar 2014, der den vollständigen Abbruch der Häuser Müllerstraße 2-4 zum Gegenstand hatte, aufgehoben. Aufgrund dieses Konzeptwechsels ist eine Erbbaurechtsvergabe durch das Kommunalreferat vorgesehen. Im Beschluss der Vollversammlung vom 1. Juli 2015 wird vermeldet, dass „der entsprechende Beschluss noch vor der Sommerpause erfolgen soll.“ Der Stadtrat hat am 29. Juli 2015 die Ausschreibung beschlossen.

Um Hintergründe und Beweggründe dieser beiden Entscheidungen zu analysieren, die vor der Kommunalwahl 2014 und zu Beginn der Amtszeit 2014/2020

vom Stadtrat getroffen wurden, sind die einschlägigen Stadtratsbeschlüsse und Sitzungsprotokolle unverzichtbar. Unter dem Suchwort „Müllerstraße 2-6“ erweist sich die neue Internetseite <https://www.muenchen-transparent.de> hierbei als hilfreich, auch wenn der Datenschutz Grenzen setzt (Art. 52 Abs. 3 Bayer. Gemeindeordnung).

Gewinn für das Altstadt-Ensemble

Im Planungsreferat werden gegenwärtig erstmals Leitlinien für das Altstadt-Ensemble erarbeitet, die wegweisende Bedeutung für den politisch-administrativen Alltag haben sollen (vgl. Broschüre des Planungsreferats, Grundsätze des Denkmalschutzes in München. Dokumentation einer Informations- und Diskussionsveranstaltung am 14. Juli 2014). Die Notwendigkeit solcher Leitlinien zeigt sich am Beispiel der stadteigenen Gebäude Müllerstraße 2-4. Es ist ein Glücksfall für das Ensemble Altstadt, dass es gelungen ist, innerhalb eines Jahres ein Umdenken im Stadtrat herbeizuführen: statt Abbruch nunmehr Erhaltung und sinnvolle Nutzung eines das Stadtbild

prägenden Gebäudes von beeindruckender stadtbau- geschichtlicher, städtebaulicher und kulturgeschicht- licher Bedeutung.

Derartige Leitlinien sind unentbehrlich. Denn das Landesamt für Denkmalpflege hatte das Anwesen Müllerstraße 2-4 nicht als Baudenkmal eingestuft, andererseits aber dem Haus Müllerstraße 4 in seinem Gutachten vom 24. Juni 2013 „einen zusätzlichen Denkmalwert für das Ensemble Altstadt“ zugebilligt. Diesem Gebäude hat auch Heinrich Habel in der Denkmaltopographie München-Mitte einen „be- sonderen Aussagewert“ für das Altstadt-Ensemble zugesprochen. Bei der Abbruchdiskussion im Januar 2014 im Stadtrat war dagegen die Bedeutung der Müllerstrasse 2-4 für das Altstadt-Ensemble kein Thema, wie sich aus Beschlussvorlage und Protokoll ergibt.

Auch die besondere kulturgeschichtliche und volkskundliche Bedeutung des Anwesens Müllerstra- ße 2-4 war nicht relevant. Es handelt sich hierbei um einen authentischen Ort des Gesundheits- und Bade- wesens in München des 19. Jahrhunderts, in dem der Arzt Lorenz Gleich die Naturheilkunde begründete.

Die frühen Anfänge des SPA („Sanitas per aquam“) in München im 19. Jahrhundert bis zur Begründung der modernen „Naturheilkunde“, die Bedeutung des Wassers für das Wohlbefinden des Menschen, sind unmittelbar mit dem im Jahr 1828 errichteten Anwe- sen Müllerstraße 2-4 verknüpft.

Die Entwicklung der „Wellness-Oasen“ des 19. Jahrhunderts und damit der Wasser- und Naturheilan- stalten in München lassen sich am Beispiel des An- wesens Müllerstraße 2-4 im Detail nachvollziehen. Beginnend im Jahr 1825 mit dem Lohschwitzbad des Philipp Mändl im Haus Nr. 657 (heute Müller- straße 2-4), der im Jahr 1828 das erste, jetzt noch existierende Gebäude errichten ließ. Quirin Promoli führte das renommierte Bade-Etablissement weiter. Der ehemalige Militärarzt Dr. Lorenz Gleich (1798- 1865) begründete im Anwesen Müllerstraße 29 (heute Müllerstraße 2-4) den Ruf der Einrichtung als „Naturheilanstalt“ und schuf als Erster den Begriff der „Naturheilkunde“.

Lorenz Gleich weitete die damalige Wasserheil- kunde zum Konzept der Ganzheitsmedizin auf der Basis biologischer Heilweisen aus. In die Disserta- tion von Susanne Ludyga aus dem Jahr 2004 wurde erstmals die große Bandbreite der Münchner „Bade- Kultur“ und deren Bedeutung über München hinaus wissenschaftlich aufbereitet.

Während alle anderen legendären Münchner Bade- anstalten des 19. Jahrhunderts, wie das Bad Brunn- thal in Bogenhausen, das Dianabad im Englischen Garten und die Badeanstalt in Thalkirchen, unter- gegangen sind, hat sich die Badekultur im Anwesen

Müllerstraße 2-4 unter dem Namen „Giselabad“ als medizinisches Wannenbad bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts erhalten.

Gewinn für das bürgerschaftliche Engage- ment

Über den konkreten Fall hinaus ist die Analyse der politisch-administrativen Entscheidungsabläufe „vom Abbruch bis zur Erhaltung“ gewinnbringend für die Zukunft. Es zeigt sich, dass Stadtratsbe- schlüsse nicht sakrosankt sind. Eine vom Stadtrat getroffene Entscheidung, ein stadteigenes Wohnhaus abbrechen zu lassen, ist nicht aus sich heraus für die Stadtverwaltung verbindlich. Der Abbruchbeschluss des Stadtrats vom Januar 2014 hat die Prüfung der einschlägigen Rechtsvorschriften nicht entbehrlich gemacht. Auch bei städtischen Projekten sind die



Müllerstraße 2-6

FOTO: KLAUS BÄUMLER

Parameter anzuwenden, die bei Vorhaben privater Bauherrn einschlägig sind. Dies gilt für die pla- nungs- und bauordnungsrechtliche Genehmigungs- fähigkeit ebenso wie für den Vollzug der Zweckent- fremdungssatzung.

Externe Akteure, die gegen die Abbruchentschei- dung des Stadtrats vom Februar 2014 auf verschie- denen Ebenen und Entscheidungssträngen oppo- nierten, hatten Erfolg, der Mut macht. Die CEOs der „Goldgrund Immobilien“ fanden sich mit der Abbruchentscheidung nicht ab, betrachteten sie nicht als unabänderlich. Die Mitgliederversammlung des traditionsreichen Bayerischen Landesvereins für Heimatpflege setzte sich unter dem Aufmacher „Drohender Verlust der Heimat“ für die Erhaltung des Anwesens Müllerstraße 2-4 ein (Beschluss vom 11. April 2014).

Fazit: Beharrlichkeit und Sachlichkeit in der Argu- mentation waren und sind unverzichtbar, um Verbün- dete im Rathaus zu finden. Das erfolgreiche Ringen um „Müllerstraße 2-4“ macht Mut, in diesem Sinne weiterzuarbeiten.

KLAUS BÄUMLER

Endstation Aufzug – oder: Warum München für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen keine Insel der Seligen ist

Etwa jeder siebte Münchner ist dauerhaft oder zweitweilig in seiner Mobilität eingeschränkt. Um dennoch in München selbstbestimmt mobil zu sein, hat es in der Vergangenheit viele Anstrengungen und Fortschritte gegeben, wenn man etwa an die Nachrüstung von Aufzügen bei öffentlichen Gebäuden und U-/S-Bahnstationen denkt. Oder an die durchgängige Beschaffung von Niederflurfahrzeugen bei Bussen und Trambahnen.

Mit dem – münchentypisch textreichen – Beschluss für ein „1. Aktionsprogramm zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention“ hat der Stadtrat im Jahre 2013 47 Maßnahmen auf dem Weg zur Inklusion und damit auch zu mehr Barrierefreiheit verabschiedet (<http://www.muenchen-wird-inklusive.de>). 

Allerdings fiel schon damals auf, dass das städtische Baureferat in seinem Zuständigkeitsbereich lediglich mit der Maßnahme 26 „Schrittweise Realisierung von Barrierefreiheit in städtischen Verwaltungsgebäuden“ vertreten war. Der gesamte öffentliche Raum, aber auch der Bereich des Öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) kommt im Aktionsplan so gut wie nicht vor.

Es gibt allerdings einen Lichtblick: Der „Facharbeitskreis (FAK) Mobilität“ im Behindertenbeirat setzt sich beharrlich und erfolgreich mit großem Sachverstand für die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen in München ein. Im Folgenden werden einige typische Themenbereiche beleuchtet. Vorab sei aber schon mitgeteilt: viele Verbesserungen für Menschen mit Behinderungen nützen auch anderen Bevölkerungsgruppen.

Mobilitätsfalle „Stationsumbau“

Seit Jahren werden die zentralen ÖV-„Drehscheiben“ in München grundsaniert: Den Beginn machte das Zwischengeschoss des Stachus, dann folgte der Bereich der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) des Hauptbahnhofes (bereits abgeschlossen). Der DB-Bereich im Zwischengeschoss des Hauptbahnhofes ist noch Baustelle, ebenso das MVG-Zwischengeschoss des Marienplatzes, das aber Ende des Jahres fertig sein soll. Die nächste Großsanierung betrifft die Station Sendlinger Tor, bei der auch durchgreifende Erschließungsverbesserungen insbesondere für die U-Bahnsteige erzielt werden sollen.

Leider leidet bei diesen Umbauten häufig die Sicherstellung der Barrierefreiheit. Es beginnt bei Aufzügen, die wochen- oder monatelang nicht in Betrieb



FOTO: GEORG KRONAWITTER

Abb. 1: Selbstbestimmt: Elektro-Mobil – auch in Fußgängerzonen



FOTO: MONIKA BUNGER

Abb. 2: Flache Muster-Pflastersteine

oder nicht erreichbar sind, dann führen Leitsysteme für sehbehinderte Menschen ins temporäre Nichts oder sogar in gefährliche Situationen. Der Bayerische Rundfunk hat erst kürzlich mit dem Münchner Behindertenbeauftragten, Stadtrat Oswald Utz, protokolliert, wie ein Umsteigevorgang am Hauptbahnhof von ehemals fünf Minuten baustellenbedingt nun über 20 Minuten benötigt.

Der Handlungsbedarf ist klar: Die Barrierefreiheit muss auch bei ÖV-Großsanierungen gesichert sein – und zwar von Anfang an und in jeder Phase. Die Barrierefreiheit ist kein nice-to-have-Sahnehäubchen.

Mobilitätsfalle „Fußgängerzone“

So sehr die Ausweisung von Fußgängerzonen ab den 1960er Jahren ein überfälliger Paukenschlag

gegen die autogerechte Innenstadt war, so zeigt sich zunehmend ein Nachjustierbedarf bei der flächendeckenden Erreichbarkeit innerer Stadtviertel für mobilitätseingeschränkte Personen. Menschen, für die Entfernungen von 100 Metern oft schon eine Herausforderung sind. Hierzu sind verschiedene Maßnahmen nötig: die flächendeckende Ausweisung von Behinderten-Parkplätzen um die Fußgängerzonen herum ist nur eine davon. Einige Städte bieten Fahrdienste mithilfe elektrobetriebener mehrsitziger Golf-Carts an. Individuelle Lösungen stellen z. B. so genannte E-Scooter dar (Abb. 1), auf denen man in Münchens Fußgängerzone öfters ältere arabisch Touristinnen sehen kann. Auch der Münchner



FOTO: GEORG KRONWITTER

Abb. 3 Endstation S-Bahn-Aufzug

Stadtrat hat nach ersten Initiativen im Jahre 2012 die MVG mit dem Thema Leih-Mobilitätshilfen im Rahmen des kommunalen Leihradsystems beauftragt. Die MVG versucht nun, eine möglichst universell nutzbare Leih-Mobilitätshilfe zu identifizieren. Der Teufel liegt hier im Detail, weil z. B. die bekannten Dreiräder nicht von jedem auf Anhieb beherrscht werden.

Wie dringend eine Lösung nötig ist, zeigt sich auch an besonderen Fußgängerzonen, den Münchner Großfriedhöfen. Für hochbetagte Nutzer sind die Familiengrabstellen oft nicht mehr zu Fuß erreichbar. Daher kündigte die städtische Friedhofsverwaltung Ende 2013 nach einer einschlägigen Stadtratsinitiative für den Waldfriedhof die Einrichtung von Mobilitätshilfen an, sogar einen Elektrobus.

Mobilitätsfalle „Beläge von Wegen“

Was Denkmalschützer entzückt, ist für Rolli-Fahrer der pure Horror: unregelmäßiges „historisches“ Natursteinpflaster mit breiten Fugen. Hier heisst es Kompromisse schließen: ein Pilotprojekt stellt die Umgebung des Hofbräuhauses (30.000 Besucher täglich) dar. Hier gibt es einen Stadtratsbeschluss von

2012, wonach am Rande der gepflasterten Straße ein Streifen mit ebenen Natursteinen im Sinne der Barrierefreiheit zu verlegen ist (Abb. 2). Barrierefreiheit erfordert aber auch, durch entsprechende Kontraste des Materials die Erkennbarkeit für Menschen mit Sehbehinderungen sicherzustellen. Man kann nur hoffen, dass das Baureferat bis 2016 eine akzeptable Lösung liefert.

Probleme gibt es aber nicht nur bei historischem Pflaster, auch bei der Neuanlage von Plätzen und Wegen wird elementar gegen die Anforderungen der Barrierefreiheit verstoßen. Hierzu reicht es – wie am neugestalteten Platz der Opfer des Nationalsozialismus –, wenn an sich ebene Platten mit breiten Fugen für sprießendes Gras verlegt werden: optisch schön, für Rollstuhlfahrer aber alles andere als barrierefrei.

Mobilitätsfalle „U-/S-Bahnaufzüge“

Waren ursprünglich oberirdische S-Bahn-Stationen kaum mit einem Aufzug ausgestattet – wenn nicht die Gemeinde ihn sponsorte –, änderte sich dies in den letzten 20 Jahren. Zwar gibt es auch in München noch Problemstationen, aber viele Stationen haben nun einen Aufzug. Jeder Aufzug wurde in der Regel vollständig aus öffentlichen Mitteln und damit vom Steuerbürger bezahlt.

Umso ärgerlicher ist es, wenn sich ein Fahrgast mit Behinderungen auf diese Mobilitätshilfe verlässt und dann vor einem nicht betriebsbereiten Aufzug steht (Abb. 3). Jeder kennt dieses dann aufsteigende Gefühl der Ohnmacht und Wut. Dem FAK Mobilität ist nun buchstäblich „der Kragen geplatzt“ aufgrund nicht abreißender Klagen über die Unzuverlässigkeit der Aufzüge bei S-, aber auch bei der Münchner U-Bahn. Er hat seit kurzem eine Internetseite – aufzug.buergerservice-muenchen.de – eingerichtet, auf der Meldungen über gravierende Ausfälle gesammelt und veröffentlicht werden.

Der FAK geht mit dieser Materialsammlung dann in die regelmäßigen Gespräche mit Verkehrsunternehmen und Auftraggebern (z. B. Bayerische Eisenbahn-Gesellschaft). Er sucht sich aber auch „natürliche“ Verbündete, etwa den Flughafen München, dem es nicht egal sein kann, wenn etwa an der Station Besucherpark das ganze Pfingstwochenende der Aufzug ausfällt.

Letzter Auslöser für die Aufzugsaktion des FAKs war eine telefonische Information aus der Deutschen Bahn (DB) 3S-Zentrale, wonach Aufzugsausfälle außerhalb der S-Bahn-Stammstrecke an Wochenenden grundsätzlich nicht behoben werden. Aus Sicht des FAKs wäre das nicht hinnehmbar. Mittlerweile hat dieses Thema bereits die Stadt München, Referat für Arbeit und Wirtschaft, erreicht. Unter http://www.ris-muenchen.de/RII/BA-RII/ba_antraege_dokumen-

[te.jsp?Id=3555118&selTyp=BA-Antrag](#) ↗ kann der Vorgang nachgelesen werden – die DB dementiert z. B. diese Aussage.

Tatsache ist aber, dass selbst bei der behaupteten 95 Prozent-Verfügbarkeit von Aufzügen und Fahrtreppen bei einer An- und Abreise mit der U-Bahn, wo häufig zwischen Bahnsteig und Oberfläche zwei Aufzüge nötig sind, insgesamt acht Aufzüge funktionieren müssen, um die Kette der Barrierefreiheit nicht reißen zu lassen. Damit beträgt die Wahrscheinlichkeit, dass ein Aufzug bei dieser „Reise“ nicht geht, schon 40 Prozent! Für Rollstuhlfahrer war es dann einer zuviel.

Fazit

Um eine verlässliche, selbstbestimmte Mobilität auch für Menschen mit Behinderungen in München zu gewährleisten, bedarf es meist nicht der großen Einmal-Würfe, sondern das beharrliche tägliche Arbeiten an der Qualität. Das Beispiel der U-/S-Bahn-Aufzüge macht aber auch deutlich, dass hier noch ein gewaltiges Transparenzdefizit bei MVG und DB herrscht, was die Veröffentlichung der Zuverlässigkeitsdaten betrifft. Im Zeitalter von App & Co. ist es ein Anachronismus, dass die Zustandsdaten der Aufzüge nicht online gestellt sind. Dann wäre es für die Community ein leichtes, aufzugsgenau Schwachstellen zu ermitteln.

Dass es dies in München weder für U- noch S-

Bahn gibt, ist aber auch ein Armutszeugnis für die Politik und die Aufsichtsorgane. Hier wäre noch viel Luft nach oben. Es ist dem ehrenamtlich arbeitenden FAK Mobilität zu danken, dass er hier nicht nachlässt.

GEORG KRONAWITTER

Dr. Georg Kronawitter war Stadtrat von 2008 bis 2014 und ist Mitglied im FAK Mobilität des Behindertenbeirates

Freie Lastenradler für München Worum geht es in diesem Projekt?

„Freie Lastenradler“ ist ein kostenloses Verleihsystem für Lastenräder in München. Zehn unterschiedliche Lastenräder (zweirädrig oder dreirädrig; klassisch oder als Pedelec), auf ganz München verteilt, sollen ab Sommer 2015 von jedem Menschen kostenlos ausgeliehen werden können.

Wir benötigen noch „Starthilfe“: Es fehlen nur noch 1.000 Euro bis zur „Fundingschwelle“ – auf geht’s, gemeinsam pack’mas:

<https://www.startnext.com/freie-lastenradler-muenchen> ↗

Christa Müller

Dr. Christa Müller ist Soziologin und Geschäftsführende Gesellschafterin der Stiftungsgemeinschaft anstiftung & ertomis, gemeinnützige GmbH, Daiserstraße 15 Rgb., 81371 München

www.anstiftung.de ↗

www.facebook.de/anstiftung.ertomis ↗

www.twitter.com/anstiftung ↗

Autofreie Münchner Altstadt?!

Die durch den Freistaat Bayern anlässlich der überhöhten Umweltbelastung ausgelöste Diskussion zur Reduzierung des Autoverkehrs in der Münchner Innenstadt eröffnet für München die Chance, ebenso wie bereits 1972 zu einem weltweit beachteten Modell für eine zeitgemäße Stadtgestaltung zu werden. Dabei sollte es um wesentlich mehr als um eine im gesetzlichen Rahmen bleibende Umweltbelastung gehen.

Derzeit haben mehrere renommierte Städte Maßstäbe für eine engagierte Innenstadtentwicklung gesetzt, z.B. Kopenhagen und Wien sowie in Deutschland Hamburg und Nürnberg. In Hamburg investiert die Wirtschaft alleine in dem am 5. August 2014 genehmigten, bisher mit 12,5 ha größten Business Improvement District (BID) Nikolai-Quartier innerhalb von drei Jahren 9,3 Mio. Euro in die Aufwertung des städtischen Raumes und in das Quartiersmarketing! Daneben arbeiten in Hamburgs Innenstadt vier weitere BIDs mit Etats zwischen zwei und sechs Mio. Euro, ein weiterer befindet sich in Vorbereitung. Damit übernimmt die Wirtschaft

(koordiniert durch die IHK) konstruktiv Verantwortung und trägt nicht nur Bedenken vor! (sehr gut informieren darüber die regelmäßig erscheinenden BIDnews).

Hamburg und Nürnberg zeigen, dass sich flächenhafte Verkehrsberuhigung und gute Autoerreichbarkeit keineswegs ausschließen müssen, ebenso die mit dem Welterbe-Titel ausgezeichnete Regensburger Altstadt. Auch in München ist die Autoerreichbarkeit wesentlich besser als ihr Ruf – nicht zuletzt, weil die wenigsten Innenstadtbesucher mit dem Auto kommen. Dennoch werden die nicht zum Fußgängerbereich umgewandelten Innenstadtstraßen durch

parkende Fahrzeuge und Parksuchverkehr als Aufenthaltswert weitgehend entwertet. Dies liegt unter anderem daran, dass dem Parken am Straßenrand von Handel und Politik ein viel zu hoher Stellenwert eingeräumt wird. Eigentlich sollten den Autofahrern die gleichen Fußwegdistanzen zugemutet werden können wie der großen Mehrheit der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel. Von den Nutzern der zahlreichen Parkhäuser wird dies ja auch akzeptiert; allerdings ist deren Anteil für die City einer Millionenstadt immer noch zu gering, wozu u.a. das Fehlen eines stimmigen Parkraummarketings und Managements beiträgt.



FOTO: BARBARA SPECHT

Tal - Blick auf das Isartor

Die Fixierung auf den Parkplatz vor der Ladentüre zeigt, dass viele Händler und Politiker noch nicht begriffen haben, dass die Stärke der Innenstadt (nicht zuletzt im zunehmenden Wettbewerb mit dem Online-Handel) in der Vielzahl der Besuchszwecke und aufgesuchten Geschäfte liegt und ein Besucher um so mehr ausgibt, je weiter er in der Innenstadt läuft. Dies hatten bereits meine zuletzt 1997 in der Münchner Innenstadt durchgeführten Passantenbefragungen ergeben: Damals war nur gut jeder dritte Innenstadtbesucher hauptsächlich zum Einkaufen gekommen, ebenso viele nannten eine Freizeitaktivität als Hauptbesuchszweck, wobei insgesamt durchschnittlich 2,7 verschiedene Tätigkeiten ausgeübt wurden. Die Einkäufer gingen durchschnittlich in 5,4 Geschäfte, samstags sogar in 6,6 Geschäfte! 32 Prozent der Einkäufer kamen von außerhalb des S-Bahn-Bereichs und gingen im Mittel in 7,7 Geschäfte. Man kann davon ausgehen, dass sich diese multioptionalen Verhaltensweisen seither weiter verstärkt haben, wie Zeitreihen eigener Befragungen in Nürnberg und Leipzig zeigen.

Hinzu kommt, dass zunehmend auch viele Besucher, die nicht zum Einkaufen gekommen sind, in Geschäfte gehen. Deren Anteil stieg bei meinen Befragungen zum Monitoring der Leipziger Innenstadt, in deren Rahmen inzwischen 4.450 Innenstadtbesu-

cher befragt wurden, von 10 Prozent im Jahre 2010 über 12 Prozent 2013 auf 22 Prozent 2014.

Es müsste demnach ein Anliegen der Händler und Gastronomen in der Innenstadt sein, durch gute Umweltbedingungen die Besucher zu möglichst langen Aufenthalten und Wegen zu Fuß zu animieren. Eigene Befragungen in drei Münchner Parkhäusern, die ich 1973 durchführen konnte, zeigten bereits damals beträchtliche Fußwegelängen. Spätere Befragungen in Nürnberger Parkhäusern bestätigten dieses Verhalten. Die Autofahrer sind also wesentlich besser zu Fuß, als viele Einzelhändler und Lokalpolitiker glauben, denn bei Innenstadtbesuchen ist oft auch der Weg das Ziel, vor allem bei den in München besonders zahlreichen Shoppingtouristen!

Ich halte es für außerordentlich wichtig, die Kontroversen über den Stellenwert der mit dem Auto kommenden und im öffentlichen Straßenraum parkenden Besucher der Münchner Innenstadt durch empirisch belegte Fakten zu versachlichen, da andernfalls die Entwicklungspotenziale der Innenstadt durch überholte, aber weiterhin vorgebrachte Einwände blockiert werden. Ich selber bemühe mich seit über vierzig Jahren, nicht zuletzt am Beispiel der Münchner Innenstadt mit eigenen Erhebungen dazu beizutragen. Leider sind auch in vielen anderen Städten bei traditionellen Bedenkenträgern aus der Wirtschaft und Politik ähnlich verengte Sichtweisen anzutreffen, was die Sache nicht besser macht.

Da München bei der Entwicklung des durch „Shopping“ geprägten Verhaltens der Innenstadtbesucher durch seine Angebotsvielfalt sowie extrem hohe Anteile nicht im klassischen Versorgungsbereich wohnender Besucher eine Spitzenstellung einnimmt, bietet sich meines Erachtens nun die Möglichkeit, entscheidende Fortschritte bei der Gestaltung der dafür geeigneten städtebaulichen Rahmenbedingungen zu erzielen. Hier bestehen aktuell beträchtliche Defizite, wie u.a. eigene Untersuchungen des Hackenviertels sowie das immer noch nicht im Stadtrat behandelte Gutachten zum Hackenviertel zeigen. Dabei geht es nicht um die propagandistisch als Kampfbegriff genutzte „autofreie Innenstadt“, die ohnehin niemand plant, sondern um die Entwicklung eines stimmigen Erschließungskonzeptes, das dem besonderen Wert der Innenstadt als Identitätsanker und sozialer Begegnungsraum entspricht und ihr gerade dadurch nicht zuletzt angesichts der Herausforderungen durch einen expandierenden Online-Handel ein Alleinstellungsmerkmal verschafft, das Online-Einkaufen überlegen ist.

ROLF MONHEIM

Prof. Dr. Rolf Monheim ist emeritierter Professor für Geographie an der Universität Bayreuth

Das Briener Quartier

Ort der Begegnung und Lebendigkeit

Das Viertel entlang der Briener Straße, westlich des Odeonsplatzes gelegen, ist ein sich veränderndes lebendiges Stadtquartier. Durch die kontinuierliche Weiterentwicklung seiner Handels- und Dienstleistungsstruktur erhält das urbane Zentrum Impulse, die das Gesicht der Innenstadt mit prägen.

Klassizistische Bauten, außergewöhnliche Perspektiven, erlesene Geschäfte – das Briener Quartier nimmt auf den ersten Blick ein. Das war nicht immer so. Noch vor 200 Jahren lief mitten durchs Quartier die Stadtmauer – trennte die dicht gedrängte mittelalterliche Stadt von der Weite der Münchner Schotterebene. Eine Lage, die das Briener

Quartier höchster Qualitätsstandards bekannt zu machen, die lokale Historie einzelner Persönlichkeiten und Lokalitäten zu pflegen und zu verbreiten – es als Ort der Begegnung und Lebendigkeit zu vermitteln.

Hier findet man noch den Geist der Manufakturen und das typisch Münchnerische. Leitsatz des Vereins ist „München jenseits der Ketten“ – dabei

werden Traditionen mit Modernität als vereinbar gesehen. Internationale Filialgeschäfte neben den traditionsreichen ehemaligen Hoflieferanten, gehobener Antiquitätenhandel, namhafte Galerien, zahlreiche Modegeschäfte, Dienstleister des täglichen Bedarfs: das Blumengeschäft, die Apotheke, der Optiker – zusammen mit dem breiten gastronomischen Angebot macht das die bunte Mischung im Briener Quartier aus. Kulturelle Impulse setzen das Literaturhaus am Salvatorplatz mit seinen Ausstellungen und Veranstaltungen, das Café Luitpold mit eigenem Kulturprogramm und Münchens wohl kleinstem Museum im Palmengarten, die Sammlung Café Luitpold. Diese



FOTO: MATTHIAS HASLAUER

Briener Straße zum Jubiläumsfest 2012

Quartier von Anfang an zum Schnittpunkt zwischen Residenz und Schloß Nymphenburg, Altstadt und Vorstadt machte: Viele heute inzwischen als exklusiv geltende Traditionsgeschäfte eröffneten hier, Adel und Großbürgertum bauten entlang der Briener Straße ihre Palais', und hier entstand das prächtige Café Luitpold, damals Europas größtes Kaffeehaus. Es ist dieses besondere Flair aus traditionsreicher Geschichte und moderner Gegenwart, die das Briener Quartier bis heute auszeichnet – und hier spürbar ist.

Über 100 Einzelhändler, Dienstleister, Gastronomen, Kulturbetriebe und Liegenschaftsinhaber im Viertel um die Briener Straße vom Odeonsplatz bis zum Oskar-von-Miller-Ring haben sich 2008 zum Verein Briener Quartier e.V. zusammengeschlossen, um ihre Interessen zu bündeln: Das Viertel in seiner Diversität zu bewahren und zu fördern und als Stand-

Diversität schätzen auch die ansässigen Notare, Rechtsanwälte und Ärzte.

Die Perspektiven für das Viertel in den kommenden Jahren sind vielversprechend. Die Siemens-Konzernzentrale am Wittelsbacher Platz wird im Frühjahr 2016 mit einer Symbiose aus Leben und Arbeiten eröffnen: Die Innenhöfe des Neubaus werden für Besucher zugänglich sein und könnten auch eine attraktive Verbindung von der Altstadt zum naheliegenden Museumsviertel bilden. Eröffnungen von namhaften Concept Stores und Beauty Marken im Luitpoldblock Ende des Jahres sollen zur weiteren Diversität im Viertel beitragen und das Quartier als Anziehungspunkt für Touristen und Münchner fördern.

BARBARA WEBER

Barbara Weber ist zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit im Verein Briener Quartier

Mit Gewalt einen neuen Bahnhof?

Vorher wären da noch ein paar Fragen

Mit der Hauptbahnhofsplanung in München befasst sich die „Aktion gegen den faulen Zauber“. Sie kritisiert den Gigantismus und die Kommerzialisierung des Entwurfs für den neuen Hauptbahnhof, der der Funktion nach das Stadtentree für alle diejenigen darstellt, die mit der Bahn München erreichen. Die Aktion kritisiert den kürzlich von der Deutschen Bahn vorgelegten Neubauentwurf; wir geben die Kritik in Auszügen wieder. Das vollständige Papier ist unter dem Link <http://muenchner-forum.squarespace.com/aktuelle-artikel/?SSScrollPosition=0> nachzulesen.

Ende April hat die Vollversammlung des Münchner Stadtrats dem überarbeiteten Neubauentwurf von Auer+Weber+Assoziierte für den Münchner Hauptbahnhof (Bauherr ist die DB Station&Service AG) grundsätzlich zugestimmt. Wieder eine Stufe in einer längeren Geschichte – der Entwurf stammt aus dem Jahr 2003 und ging seitdem schon mehrere Male durch den Stadtrat. Er hat die einhellige Unterstützung aller Fraktionen und praktisch aller Stadträtinnen und Stadträte. Durch die bleibende Begeisterung des Stadtrats wurde der Entwurf nach einem

Einige Fragen bleiben, die hiermit gestellt werden:
Zur Präsentation: Die Darstellungen, die das Vorhaben anschaulich machen sollen, zeigen bei weitem nicht alles; sie wirken maßstäblich verzerrt und geben die Platznahme im Umfeld verfälscht wieder. Laien und Fachleute gleichermaßen brauchen aber zum sicheren Verstehen und Bewerten eine Visualisierung der Gesamtwirkung. München hat großartige historische und aktuelle Stadtmodelle – da sollte man gerade hier im Vorfeld einer wichtigen Entscheidung nicht sparen. Und für später könnte damit immerhin der Verdacht einer Mogelpackung vermieden werden.

Warum gibt es bislang keine realitätsnahen Ansichten von allen vier Seiten? Wird es in der Ausstellung ein dreidimensionales Modell geben?

Zur „Ganzheitlichkeit“: (...) 2003 startete das Projekt pragmatisch mit der Absicht, das Hauptempfangsgebäude und den Sarnberger Flügelbahnhof umzubauen. Jetzt wird der Sarnberger Bahnhof der Totalität eines Gesamtneubaus geopfert, trotz Denkmalschutz.

Die Ausweisung als Denkmal kam

2010 erst nach dem Planungsbeginn. „Vertrauensschutz“ heißt hier demnach: letzte legale Gelegenheit zur Beseitigung des ersten Bahnhofsbaus in Bayern nach dem Krieg (was auch juristisch umstritten ist). Die beiden soliden Flügelbauten (Intercity-Hotel und Spardabank) werden gar zu leicht preisgegeben, obwohl sie 2003 in der Wettbewerbsauslobung sehr wohl erhalten bleiben sollten. Das Portal und die Front zum Bahnhofsvorplatz, die die Bahn runterkommen lässt, über die die Meinung der Bevölkerung geteilt ist –, diese Frage hätte sich mit Abriss dann auch erledigt. Noch mehr Erhaltenswertes ist zu finden, sogar Teile des ursprünglichen Bürklein-Baus.



FOTO: HANS HANSTINGL

Hauptbahnhof München: Haupteingang/Ostfassade

Stopp durch die DB in 2008 am Leben erhalten; ein zwischenzeitlicher Versuch der DB, eine (kaum andere) Alternative zu verfolgen, wurde 2011 abgeschmettert. Dann gelang es 2013 OB Ude, Bahn-Chef Grube zur Beauftragung von Auer+Weber mit den Vorplanungsarbeiten zu bewegen.

Gegenüber 2006 bleibt der jetzt vorgelegte überarbeitete Entwurf im Wesentlichen unverändert, er ist noch mal größer geworden, entscheidende Kritikpunkte der ersten Jahre wurden übergangen und vergessen gemacht. Der Stadtrat interessierte sich in dieser letzten Sitzung kaum mehr für den Bahnhof selbst, nur noch für „Rand“-Themen wie die Verkehrsgestaltung vor dem Bahnhof. (...)

Ist es richtig, für eine Idee, die einem kurzen Zeitabschnitt zwischen Vergangenheit und Zukunft angehört, alles herzugeben was da ist und die Kontinuität eines zentralen Identifikationspunkts der Stadt für immer zu durchschneiden? (...)

Zu den Dimensionen: Ursprünglich (als noch über Sinn und Zweck gesprochen wurde) versuchte die Stadt München, die Höhe und Massigkeit des Neubaus gegen die Pläne der Bahn zu begrenzen – in der Begeisterung für den Auer+Weber-Entwurf fallen bis 2015 nach und nach alle Maßstabshindernisse.

Höhe: Mehrmals, wie hier aus dem Beschluss zum Workshop-Ergebnis von 2006 zitiert, wurde ein durch bestehende Städtebauvorgaben gesetztes Limit angemahnt: „Die Höhe der Nachbarbebauung ist zu beachten. Die Gebäudehöhe der bauordnungsrechtlichen Hochhausgrenze von 22 m sollte nicht überschritten werden.“ (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung v. 30.11.2005, Sitzungsvorlage Nr. 02-08/07323) Seltsamerweise wurde dennoch der deutlich höhere Auer+Weber-Entwurf aufs Schild gehoben. 2015 wird die Bauhöhe vom Planungsreferat überhaupt nicht mehr erwähnt oder thematisiert. Aus den Plänen ist zu entziffern, dass die Höhe am Bahnhofsvorplatz ca. 27 m und, ansteigend zur Gleishalle, dort 31 m betragen wird. Also am Portal ca. 6 m höher als derzeit und zur Gleishalle hin ein Übertreten derselben um ca. 10 m (!).

Volumen: Anfangs war es die DB, die größer bauen wollte; die Stadt bremste. Dann kam Auer+Weber, und ihnen folgten Planungsreferat und Stadtrat in die Maximierung. Mit dem Ergebnis 2015: „Gegenüber dem Bestand von 77.800 m² (incl. Randbauten der Gleishalle) weist das überarbeitete Wettbewerbsergebnis eine Nutzungsmehrung um das 1,6fache auf.“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/ V 02553) Bestandteil der Eckdaten bei der Wettbewerbsauslobung 2003 war gewesen: „Die Entwicklung des Hauptempfangsgebäudes sollte in einem stadtverträglichen Rahmen von 74.000 m² bis maximal 84.000 m² Nutzfläche überprüft werden.“ (Wettbewerb Hauptbahnhof, Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung v. 14.07.2004) Das war schon viel, es wird um einiges mehr. Die oberirdische Geschossfläche liegt 2015 bei 100.000 m² plus 42.000 m² an der Stelle des Starnberger Bahnhofs (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/ V 02553). Das Empfangsgebäude wird bahnfremd aufgeblasen: sieben Stockwerke – davon werden nur zwei (E +1) für Bahndienste, Gastronomie und Handel benötigt. Fünf Stockwerke sind mit Büros und Konferenzräumen zu füllen. Mit dem 2015 aufstrebendem „Hochpunkt“ über dem Starnberger Bahnhof mit um die 70 m wird auch dort die Baumasse noch mal massiv gesteigert. (...)

Formgestaltung: Der Clou ist die „Skylounge“ bzw. der zweigeschossige „metallische, identitätsstiftende Überbau“, der sich auf fünf „transparente“ Stockwerke drauflegt. Dieser Flatschen steht an allen Seiten als Deckel über den Grundriss hinaus. Auf der Ostseite ragt er fast 10 m in den Bahnhofsvorplatz, stolze 180 m breit. Das gefiel trotz grundsätzlich positiver Bewertung zunächst nicht, und das wurde auch gesagt. Auszug aus dem Protokoll der Empfehlungskommission 2003: „Allerdings erscheint der Kommission die Maßstäblichkeit des Gebäudes, insbesondere durch das hohe, weit in den Platz hinein ragende Dachbauwerk, im Verhältnis zum städtebaulichen Kontext maßstäblich überzogen.“ (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und



Animation: Entwurf neuer Hauptbahnhof 2006



Animation: Entwurf neuer Hauptbahnhof 2015

Bauordnung v. 14.07.2004) Wiederholt wurde dies 2006 als Vorgabe für den Workshop: „Die Bebauung einschließlich Dachauskragungen sollte möglichst auf den Grundstücken der DB AG realisiert werden (Überbauung der städtischen Platzfläche möglichst gering halten).“ (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung v. 30.11.2005, Sitzungsvorlage Nr. 02-08/07323)

Ergebnis: Der Deckel ragt jetzt genauso weit und schwer aus dem Gebäude wie ehemals! Keine Veränderung, aber es stört auch niemand mehr. Wenn man vor dem Bahnhof steht, muss man es sich so vorstellen: Der Unterbau wäre etwas niedriger als die heutige Gebäudekante, darüber wüchse das mächtige Sahnehäubchen weit in den Platz hinein. Anders als

ABBILDUNG: AUER WEBER ASSOZIIERTE

ABBILDUNG: AUER WEBER ASSOZIIERTE

in den geschönten Computerdarstellungen wird der Vorplatz nicht geweitet, sondern von oben verengt. Es ist zu vermuten, dass manche Befürworter dieses „Detail“ übersehen haben, wie auch die unförmige Umbauung der Gleishalle und Seiteneingänge. (...)

Warum sind die anfänglichen Vorgaben zur städtebaulichen Verträglichkeit unter den Tisch gefallen, warum wurde das Ding im Verlauf immer größer und totaler?

(...) Im Blick der Stadt München waren die verkehrlichen Notwendigkeiten im Rahmen von Umbau und Modernisierung. Die Absichten der Deutschen Bahn (die damals in den Privatisierungswahn geschickt worden war und begann, Bahnhöfe als Immobilieninvestments zu verwerten) wurden kritisch gesehen. (...) Was damals nicht gewollt wurde, soll München jetzt bekommen. Eine deplatzierte

Flughafenskulptur auf abgeräumter Fläche. Damit ist das Ideelle verbraucht, die Hülle wird gefüllt mit Kommerz, Büros, Hotel und Reklame. Doch daran fehlt es in München nicht. Den bestehenden Bahnhof renovieren, schöner machen, das ausräumen, was im Weg rumsteht, ihn übersichtlicher machen, ihn umbauen wo nötig und dabei die Bevölkerung einbeziehen – das wäre eine Möglichkeit, mit weniger mehr zu machen.

Aktion gegen den faulen Zauber (aktion-gegen-den-faulen-zauber@gmx.de)

HANS HANFSTINGL

Hans Hanfstingl ist Mediengestalter und arbeitet bei den „Altstadtfreunden“ mit

Die Alte Akademie Irrwege der Stadtentwicklung

Es gibt in dieser Stadt ein waches Bewusstsein für den Erhalt der gewachsenen Identität und gegen Irrwege in der Stadtentwicklung. Darauf sollten wir bauen, wenn es aktuell um die Veränderungen geht an einem für die geschichtliche Identität Münchens zentralen Ort, der Alten Akademie an der Neuhauser Straße.

Die Alte Akademie ist religions- und kulturgeschichtlich wie auch baugeschichtlich herausragend, eines der großartigen Beispiele klösterlicher Monumentalarchitektur der Renaissance. Hier hat das Jesuitenkolleg seit dem 16. Jahrhundert gewirkt, zur angrenzenden Michaelskirche ist diese Verbindung immer lebendig geblieben. Der Komplex wurde auch nach Aufhebung des Jesuitenordens 1779 immer von staatlichen Einrichtungen genutzt. Über hundert Jahre war er Heimat für die Akademie der bildenden Künste, von der auch der gegenwärtige Name stammt.

Auch nach den schweren Zerstörungen im zweiten Weltkrieg wurde der Wiederaufbau durch Prof. Wiedemann im Geiste der Bedeutung des Ortes gestaltet.

Vor zwei Jahren hat der Eigentümer Freistaat Bayern nach Ausschreibung in 2012 den Bereich Neuhauser Straße 8-10 an den Immobilieninvestor „Signa“ für 65 Jahre in Erbpacht vergeben. Vorausgegangen waren Beschlüsse des Münchner Stadtrats von 2002 und 2005, mit denen die Landeshauptstadt München als Träger der Planungshoheit beauftragt wurde, angesichts der damals schon bekannten Verkaufsabsichten des Freistaates die Ziele der Stadt für zukünftige Nutzungen zu sichern. Die sind dann ausführlich in der Beschlussvorlage für den Stadtrat

vom 30.11.2005 beschrieben. Verbindlich beschlossen wurde vom Münchner Stadtrat folgendes:

- Für das Areal ist ein Bebauungsplan mit Grünordnung aufzustellen.
- „Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, mit den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern bzw. Nutzerinnen und Nutzern die weiteren Verhandlungen zu führen mit dem Ziel, eine Gesamtkonzeption für die künftige Entwicklung des Viertels vorzulegen. Des Weiteren ist die verbindliche Durchführung eines Realisierungswettbewerbes sicherzustellen. An diesem Verfahren ist die angemessene Beteiligung der Landeshauptstadt München (...) zu sichern.“
- „Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, dem Freistaat zu empfehlen, die Öffentlichkeit in geeigneter Weise über die Ergebnisse der Investorenausschreibung zu informieren.“
- „Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den Stadtrat über die Ergebnisse der Investorenausschreibung und den weiteren Fortgang der Verhandlungen zu unterrichten.“

Dieser Beschluss sollte maßgeblich den Einfluss des Trägers der Planungshoheit, der Landeshauptstadt München, sicherstellen und den Stadtrat ins Verfahren einbinden. Deshalb sind Fragen angesichts

der Dynamik bei der Entwicklung der Alten Akademie angebracht:

Was ist hierzu geschehen angesichts der langfristigen Verpachtung des Filetstücks der Stadtgeschichte an der Neuhauser Straße? Wann wurde der Stadtrat auftragsgemäß befasst, wann wird der Realisierungswettbewerb ausgelobt?

Nach Auskunft aus dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung werden derzeit die Rahmenbedingungen für einen Wettbewerb anhand eines Gutach-

besondere Attraktivität der Münchner Innenstadt mit einem hochwertigen Einzelhandelsangebot und hoher Erlebnisdichte gestärkt werden soll, so hat dies angesichts der dynamischen und hochpreisigen Veredelung in Münchens Zentrum diese Priorität nicht mehr. Heute muss die kulturelle und historische Substanz der Münchner Altstadt vor Übergriffen geschützt werden, die reine Vermarktungsinteressen bedienen. Hier ist eine neue Gewichtung unverzichtbar, damit das Herz der Stadt nicht kulturell ausblutet.

Entsprechend dem Signa-Konzept sollen neben Einzelhandel auch Wohnungen und Büros in der Alten Akademie Platz finden. Wird das ernsthaft umgesetzt, dann kann von der historischen Substanz nicht mehr viel übrig bleiben.

Historisch wertvoll und Abbild der Stadtgeschichte ist – neben den Bauteilen aus der Renaissance – auch der Wiederaufbau der kriegszerstörten Teile der Alten Akademie durch Prof. Wiedemann, der an der TU München Denkmalkunde und Sakralbau lehrte. Auch hier ist ein wertvolles Stück Stadtgeschichte und Identität mit der Architektursprache der Nachkriegsmoderne entstanden.

Fazit: Die Überfrachtung mit unterschiedlichsten Nutzungen und deren Raumansprüchen gefährdet die gebaute Substanz erheblich.

Zur Wohnnutzung:

Sie soll gemäß Stadtratsbeschluss von 2005 gefördert werden, um eine Belebung der Innenstadt zu sichern. Aus heutiger Sicht ist dieser Ansatz zu überprüfen. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass Wohnungen im Zentrum fast ausnahmslos hochpreisige Anlageprojekte sind, die zur Belebung der Innenstadt nichts beitragen. Ohne Durchsetzung eines erheblichen Anteils von dauerhaft bezahlbarem Wohnraum

auch in edlen Innenstadtlagen ist die Forderung nach 30 Prozent „hochwertigem Wohnen“ nicht begründbar.

Zum Einzelhandel:

Sogenannter hochwertiger Einzelhandel kommt in die Alte Akademie – bei den zu erwartenden Mieten kommen fast nur weltweite Filialisten zum Zug. Vielfalt im Münchner Einzelhandel – er bleibt hier auf der Strecke.



FOTO: HELMUT STEYER

US-Modeladen „URBAN OUTFITTERS“, Zwischennutzung



FOTO: HELMUT STEYER

Jesuitenkirche St. Michael

tens geklärt. Ein Zeitplan läge noch nicht vor. Das ist besser als nichts. Aber viel zu wenig angesichts der Tatsache, dass Eigentümer Freistaat Bayern und Investor Signa-Holding ihre Claims schon weitgehend nach gemeinsam abgestimmten Interessen abgesteckt haben.

Wenn die Stadt München ihren Beschluss von 2005 endlich umsetzt, dann seien hierzu Vorschläge zur Überprüfung der städtebaulichen Ziele erlaubt:

War es 2005 noch vielfach Konsens, dass die

Zum angemessenen Umgang mit dem Ort:

Ein Haus des Wissens, wie vom Münchner Forum schon vor Jahren angeregt, wäre eine ideale Nutzung für den Ort. Auch bei den städtebaulichen Zielvorstellungen im Stadtratsbeschluss von 2005 wird die tradierte Nutzungsvielfalt in der Innenstadt und deren Erhalt besonders hervorgehoben. Hierbei werden Kultur, öffentliche Verwaltung, Ergänzung des öffentlichen Raumes neben anderen attraktivitätsfördernden Zielen gleichwertig genannt. Kaum ein anderer Ort der Veränderung wäre für eine kulturell orientierte Nutzungsvielfalt vergleichbar geeignet wie die Alte Akademie.

Zur Realität:

Ein wesentliches Ziel ist schon jetzt im Verfahren untergegangen. Ein „Haus des Wissens“ wird es in der Alten Akademie nicht geben. Zu lesen ist das in einer Stadtratsbefassung zur Alten Akademie vom 22.07.2014 durch das städtische Referat für Arbeit und Wirtschaft. Zur Münchner Leitlinie „Stadt des Wissens“ wird mit dankenswerter Offenheit berichtet:

„Der Wunsch, ein Haus des Wissens zentral, institutionsunabhängig und gut sichtbar im Stadtzentrum anzusiedeln, wurde 2007 auch von den Münchner Wissenschaftseinrichtungen formuliert. Diese Anforderungen werden von der Alten Akademie, die wie kaum ein anderes Gebäude der Stadt die Wissenschaft in München repräsentiert, geradezu ideal erfüllt.“

„Mehrere Versuche des Wirtschaftsreferenten, aber auch der Wissenschaftseinrichtungen, eine Neuaufnahme der Gespräche [Anm.: nach 2007 im Konzeptkreis mit dem Freistaat Bayern, d. V.] zu erreichen, blieben erfolglos.“

„Die Stadt München hat die ihr zur Verfügung stehenden Einflussmöglichkeiten, dieses denkmalgeschützte Ensemble so zu erhalten, dass es seiner Geschichte und Bedeutung für die Wissenschaft gerecht

werden kann, ausgeschöpft.“

„Durch die Vergabe an die Signa Unternehmensgruppe wurden Fakten geschaffen, die eine Realisierung eines Hauses der Wissenschaft an dieser Stelle verhindern.“

Fortsetzung der Realität:

Im November 2014 zog der US-Modeladen „URBAN OUTFITTERS“ in einen Teil der Alten Akademie ein und errichtete dort ein sog. „Hipster-Paradies“ (Merkmal: Jugend-Subkultur – ignorant bis extravagant).

Es soll eine „Zwischennutzung“ bleiben, bis Signa das ehemalige Jesuiten-Kloster umbaut. Wie lange das dauert, weiß niemand. Hat man das sortierte Chaos im Hipster-Paradies besichtigt, kann man zum Trost in die benachbarte Jesuitenkirche St. Michael wechseln und über Zeitläufe und Kulturbegriffe meditieren (siehe Abbildungen Seite 24).

Fazit:

Es ist öffentliche Aufgabe, Orte der Stadtgeschichte und Stadtidentität so zu sichern und weiter zu entwickeln, dass sie für die Stadtgemeinschaft dauerhaft erkennbar und so weit wie möglich öffentlich nutzbar sind. Wie immer gibt es unterschiedliche Interessen: Ein Investor Signa wird an Renditeerwartungen und deren Erfüllung gemessen. Ein Freistaat Bayern oder eine Landeshauptstadt München müssen sich daran messen lassen, wie sie mit dem kulturellen Erbe ihrer Bürgerinnen und Bürger umgehen. Letztlich geht es um die Frage: Wem gehört die Stadt?

HELMUT STEYRER

Helmut Steyrer war Geschäftsführer der städtischen Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung (MGS) und bis März 2015 1. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums. Er arbeitet im Arbeitskreis „Wer beherrscht die Stadt?“ mit.

IMPRESSUM

Standpunkte ISSN 1861-3004

Münchner Forum e.V., Diskussionsforum für Entwicklungsfragen, Schellingstr. 65, 80799 München

fon 089/282076, fax 089/2805532,

email: info@muenchner-forum.de, www.muenchner-forum.de V.i.S.d.P.: Ursula Ammermann

Redaktionsschluss: 29.07.2015

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

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

Richtungswechsel im Kunstareal

Zur Stadtrats-Entscheidung am 1. Juli 2015

Nun ist sie beschlossen, die „Modifizierte Alternative 5“. Endlich! Denn das Kunstareal braucht sie dringend, wenn es sich als Kunst-, Kultur- und Wissens-Zentrum von internationaler Bedeutung formieren will. Und die verkehrsgeplagten Anwohner der Theresien-, Gabelsberger- und Türkenstraße sowieso. Bemerkenswert: die unkonventionelle Abstimmung im Münchner Stadtrat, ohne die üblichen Absprachen unter den großen Fraktionen.

Mehrfach war die Entscheidung im Stadtrat vertagt worden. Selbst in der Vollversammlung am 1. Juli hatte es noch einmal die alte verkehrspolitische Kontroverse gegeben: Auf der einen (konservativen) Seite das Plädoyer für den Erhalt des flüssigen Ost-West- (Einbahn-)Verkehrs durch die Maxvorstadt und den Erhalt der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Auf der anderen Seite (SPD, Bündnis 90/Die GRÜNEN, FDP u.a.) leidenschaftliche, zugleich abwägende Plädoyers für die Einführung des Zweirichtungsverkehrs zur Entschleunigung des Verkehrs, quasi als Einstieg in die Verkehrsentslastung und stadträumliche Aufwertung des öffentlichen Raumes. Die Entscheidung fiel für die Modifizierte Alternative 5, gegen die Stimmen der CSU, AfD und BIA.

Klar wurde: Die neue Verkehrsführung dient einer neuen Vision: Das „Kunstareal als Einheit“, als Ort der Kooperation und Kommunikation, auch als Ort der Rekreation. Genau dieses wünschten die Bürger im Bürgergutachten (2013). Genau so soll die stadtentwicklungspolitische Bedeutung des Kunstareals als Tourismus-, Kunst-, Kultur- und Innovationscluster sich entfalten, vom Impuls her vergleichbar der Neuen Messe in Riem oder dem Universitäts- und Hochschulcampus in Garching.

Nach der Entscheidung ist vor der Entscheidung

Noch ist außer dem Grundsatzbeschluss zur Verkehrsführung wenig erreicht. Am 1. Juli ging es um die Konzeptplanung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung. Die nachfolgende Ausführungsplanung liegt beim Baureferat. Wie so oft bei Grundsatzentscheidungen sind wichtige Detailfragen noch offen: Fragen zu direkten Straßenquerungen für



Die wichtigste verkehrspolitische Maßnahme der Modifizierten Alternative 5: der Zweirichtungsverkehr in Teilen der Theresien-, Gabelsberger- und Türkenstraße

Fußgänger und Geschwindigkeitsbegrenzungen zwischen den Pinakotheken, zur Gestaltung des „Boulevard Arcisstraße“, zur Verlängerung der Radwege in Richtung Westen, zur Anfahrt der Besucherbusse an die Museen und zum Parkraum-Management. Zu diesen und anderen Bürgerwünschen hat das Planungsreferat einen Runden Tisch mit den betroffenen Referaten zugesagt. Die Ergebnisse sollen zu gegebener Zeit dem Stadtrat – und wohl doch auch der Öffentlichkeit?! – vorgelegt werden.

Ausgespart im Stadtratsbeschluss am 1. Juli wurde die fachliche Abstimmung der neuen Verkehrsführung mit den Zufahrten ins Kunstareal, vor allem vom Oskar-von-Miller-Ring in die Gabelsbergerstraße bis zur Kreuzung Türkenstraße. Auch hier zwischen St.-Markus-Kirche und Bayerischen Landesbank wurden im Bürgergutachten eine Verkehrsberuhigung und stadträumliche Aufwertung im Sinne eines attraktiven „Entree“ ins Kunstareal gefordert. Das Baureferat arbeitet im Zusammenhang mit der Sicherheitsnachrüstung am Altstadttringtunnel bislang an verkehrstechnischen Lösungen. Die Planung

LUFTBILD: GEOBASSDATEN DER LH MÜNCHEN, GEODATENSERVICE 2015; SKIZZE: M. FÜRSTENBERG

sollte nicht allein dem Baureferat überlassen bleiben; denn die stadträumliche Aufwertung braucht eine intensive Zusammenarbeit zwischen den Referaten – und mit der Öffentlichkeit! Möglich wäre doch, dass bei der noch ausstehenden Stadtratsentscheidung zur Ausführungsplanung am Oskar-von-Miller-Ring wieder einmal unerwartete, unkonventionelle Mehr-

heitsentscheidungen fallen – für eine stadträumliche Aufwertung.

MARTIN FÜRSTENBERG

Martin Fürstenberg ist Mitglied im Münchner Forum und leitet den Arbeitskreis Maxvorstadt-Kunstareal

Zur Novellierung der Münchner Bade- und Bootverordnung

Als sich Umweltschutzreferent Joachim Lorenz im Mai dieses Jahres nach 22 Jahren in den Ruhestand verabschiedete, bedauerte er, dass in seiner Amtszeit die Novellierung der Bade- und Bootverordnung nicht abgeschlossen werden konnte. Denn der Stadtrat beauftragte das Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) bereits im Frühjahr 2005, mit Blick auf den Isar-Plan, die städtische Bade- und Bootverordnung aus dem Jahr 1976 zu novellieren. Ziel war es, die Errungenschaften der „Renaturierung der Isar“ für liberalere Regelungen zu nutzen. Die Münchner Bürgerschaft sollte mehr Möglichkeiten zum Baden und Bootfahren bekommen. Das RGU legte 2010 dem Stadtrat einen ersten Entwurf vor, der jedoch von vielen Seiten kritisch gewürdigt wurde. Im Herbst 2015 soll nunmehr ein Grundsatzbeschluss dem Stadtrat vorgelegt werden.

Traditionell gehören das Baden in der Isar und das Bootfahren zum großen Sommervergnügen in der Isar-Metropole. Kaum vorstellbar, dass die Regierung von Oberbayern noch zu Beginn der 1980er Jahre die Einstufung der Isar als „Badegewässer im Sinne der EG-Richtlinie“ mit dem Argument verneint hat, die Isar sei „ein sommerkühles Fließgewässer“ und daher zum Baden nicht geeignet. Im Juli 1987 berichtete „Der Spiegel“ unter dem Aufmacher „Verseuchte Wellen. Die Isar in München in der bei sonnigem Wetter Tausende von Münchner baden, ist dreckiger als erlaubt“ über die Haltung des damaligen Innenministers August Lang, der einen unmittel-

baren Handlungsbedarf der staatlichen Behörden als nicht gegeben sah. In diesem Zusammenhang leitete Brüssel ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland ein (Der Spiegel Nr. 30/1987, vgl. <http://www.spiegel.de>). ↗

Durch enorme Investitionen, vor allem finanziert durch die Münchner Bürgerschaft im Rahmen des Generalentwässerungsplans 1980-2020, hat heute das Isar-Wasser eine Qualität erlangt, um die uns viele Städte in Deutschland, in Europa und in der Welt beneiden. (...) Dieser „gute Zustand“ der Isar wurde ganz wesentlich durch gemeinsame Anstrengungen der in der Isar-Allianz zusammengeschlossenen Ver-

bände erreicht. Nunmehr gilt es, die städtische Bade- und Bootverordnung aus dem Jahre 1976 entsprechend zu novellieren. (...) Ein erster Entwurf wurde vom RGU im Juni 2010 vorgelegt (vgl. <http://www.muenchen-transparent.de> ↗ Suchwort „Bade- und Bootverordnung“). (...)

Dabei ist der Blick über die Stadtgrenzen hinaus auf die Bereiche der Isar in den angrenzenden Landkreisen



FOTO: KLAUS BÄUMLER

zu werfen (Landkreise München, Freising und Bad Tölz-Wolfratshausen). Die in diesen Landkreisen geringere Regelungs-Dichte für Bootsfahrer und Badende ist im Verhältnis zur Münchner Regelung als vorbildlich zu bezeichnen. Bei der Novellierung der Bade- und Bootsverordnung für München sollten daher die „liberalen“ Regelungen an der Isar außerhalb des Stadtgebiets Maßstab sein. (...)

Baden und Bootfahren in der Isar: von der Bayerischen Verfassung erlaubt

In Bayern sind die Sozialfunktion und damit die Erholungsfunktion in der Landesverfassung verankert. Die fundamentale Kernnorm des Art. 141 Abs. 3 der Bayerischen Verfassung (BV) lautet:

„Der Genuss der Naturschönheiten und die Erholung in der freien Natur; insbesondere (...) das Befahren der Gewässer ist jedermann gestattet.. Dabei ist jedermann verpflichtet, mit Natur und Landschaft pfleglich umzugehen. Staat und Gemeinden sind verpflichtet, der Allgemeinheit die Zugänge zu (...) Flüssen und sonstigen landschaftlichen Schönheiten freizuhalten und allenfalls durch Einschränkungen des Eigentumsrechts freizumachen sowie Wanderwege und Erholungsparks anzulegen).“

(...) Ungeachtet des Stellenwerts von Ökonomie und Ökologie ist daher die Sozialfunktion mit ihren entsprechenden Parametern bei der Novellierung der Bade- und Bootsverordnung zu berücksichtigen. Ausschließlich zwingende Gründe rechtfertigen Einschränkungen des Gemeingebrauchs. (...) Gewässertypische Gefahren (z.B. Totholz, Störsteine) begründen keine Verkehrssicherungspflichten und damit auch kein durch eine Haftpflichtversicherung abzudeckendes Risiko. Verbote können daher insoweit nicht auf fehlende Versicherungsfähigkeit des Risikos gestützt werden. (...) Hinweisschilder reichen aus, um die Verkehrssicherungspflicht zu erfüllen.

Erweiterung der zugelassenen Badebereiche

Nach der geltenden Bade- und Bootsverordnung von 1976 sind im Stadtgebiet München Uferbereiche mit einer Gesamtlänge von etwa 15.000 Meter zum Baden freigegeben. Darüber hinaus ist im Rahmen der Novellierung in folgenden Bereichen das Baden zuzulassen:

1. Das Baden nördlich der Max-Joseph-Brücke am Westufer der Isar bis ca. 200 m südlich des Oberföhringer Wehrs.

2. Das Baden nördlich des Oberföhringer Wehrs bis zur Stadtgrenze auf beiden Seiten der Isar.

(...) Das Baden ist hier auf beiden Seiten der Isar zuzulassen, weil attraktive und beliebte öffentliche Grünanlagen angrenzen: auf der westlichen Uferseite der Englische Garten, auf der Ostseite das städtische Erholungsgelände „Isarinsel Oberföhring“.

Die hier vorgeschlagene Erweiterung des Badebereichs durch die städtische Verordnung ist auch mit Blick über die Stadtgrenze hinaus notwendig. Sobald die Isar hier das Stadtgebiet verlässt, ist das Baden im Gebiet des Landkreises München uneingeschränkt erlaubt. (...)



FOTO: KLAUS BÄUMLER

3. Freigabe bestimmter Bereiche an der Kleinen Isar

Es besteht uneingeschränkter Konsens, dass es sich bei der Kleinen Isar um einen besonders geschützten und schützenswerten Bereich handelt. Insoweit wird auch das gegenwärtig existierende Badeverbot weitgehend beachtet.

Befürwortet wird aber die Freigabe des Badens nördlich der Ludwigsbrücke für den Bereich des Müllerschen Volksbades in Höhe der Muffathalle bis zum Kabelsteg sowie an der Westseite nördlich des Wehres VI/ Kabelsteg an der Praterinsel. Seit Jahrzehnten werden auf den hier vorhandenen Kiesflächen Sonnenbäder genommen. Unfallfrei und eigenverantwortlich wird in diesem Bereich seit Menschengedenken gebadet. (...)

Auch sollte das Baden an der Kleinen Isar nördlich der Reichenbachbrücke in Höhe des Corneliuswehrs bis etwa zur Corneliusbrücke zugelassen werden. Dieser neu gestaltete Bereich wird von der Bevölkerung besonders geschätzt. „Steinerne Uferbänke“ wurden hier gezielt errichtet, um den Aufenthalt am Wasser angenehm zu machen. (...)

B. Erweiterung der zugelassenen Bereiche für das Befahren mit Booten

1. Freie Fahrt bis zur Reichenbachbrücke

Nach der aktuellen Rechtslage darf die Isar nur bis zur Thalkirchner Brücke befahren werden. Durch die Umgestaltung der Isar wurden die Voraussetzungen für eine sichere Befahrung mit Sportbooten bis südlich der Reichenbachbrücke geschaffen. Der Bayerische Kanu-Verband hat in seiner detaillierten Stellungnahme vom 22. Mai 2015 die Sicherheitsaspekte gewürdigt, aber auch im Einzelnen belegt, dass aus ökologischer Sicht die Freigabe dieser Strecke naturverträglich ist. (...)

Der Bayerische Kanuverband schlägt im Wesent-

Richtung Großlappen (Mollbrücke) unterwegs ist, kann hier eine Besonderheit feststellen: Entlang des Uferwegs, der im Stadtgebiet verläuft, finden sich Schilder mit der Aufschrift „Badeverbot. Stadt München“. Andererseits hat das für die hier bereits im Landkreisgebiet fließende Isar zuständige Landratsamt München in den letzten Jahren entlang dieses Uferwegs ebenfalls Schilder aufgestellt, welche Badelustige gerade über das Gegenteil, nämlich das hier zulässige Baden in der Isar informieren. Eine „grenzübergreifende“ Bereinigung des verwirrenden Schilderwalds ist überfällig. Die Stadt München sollte ihre obsolet gewordenen „historischen“ Badeverbotsschilder umgehend entfernen.

Eine weitere Klarstellung ist im Englischen Garten angezeigt. Das Baden im Schwabinger Bach macht den besonderen Reiz der Schönfeldwiese aus. Das RGU stellt sich nunmehr auf den Standpunkt, dass die Städtische Bade- und Bootverordnung für den Schwabinger Bach nicht gelten soll, da es sich um ein Gewässer in einer Parkanlage des Freistaats Bayern, dem auch das Eigentum zusteht, handelt. Insoweit besteht kein städtisches Badeverbot für den Schwabinger Bach. Eine sehr erfreuliche Situation. Es ist nicht anzunehmen, dass

die Schlösserverwaltung einen dringenden Handlungsbedarf sieht, diese rechtliche Lücke zu füllen. Durchsetzbar wäre ein staatliches Badeverbot in diesem Bereich des Schwabinger Bachs ohnehin nicht.

KLAUS BÄUMLER

Klaus Bäumler ist Zweiter Vorsitzender des Programmausschusses und Vertreter des Münchner Forums in der Isar-Allianz.

Den vollständigen Text der Stellungnahme des Münchner Forums zur Novellierung der Münchner Bade- und Bootverordnung lesen Sie unter <http://muenchner-forum.squarespace.com/aktuelle-artikel/>



FOTO: KLAUS BÄUMLER

lichen folgende Beschränkungen der Befahrbarkeit vor:

- Verbot der Befahrung des Wehres bei der Marienklause, westlich der (befahrbaren) Floßgasse
- Verbot der Befahrung des Flaucherwehrs (Umtragen der Boote)
- Befahrungsverbot im Stadtgebiet für Große und Kleine Isar, beginnend 100 m oberhalb der Reichenbachbrücke bis 100 m oberhalb der Prinzregentenbrücke
- Befahrungsverbot für das Oberföhringer Wehr (Umtragen der Boote).

2. Freigabe der Befahrung der Isar nördlich des Oberföhringer Wehrs

Nach der aktuellen Rechtslage ist das Befahren der Isar im Stadtgebiet nördlich des Oberföhringer Wehrs bis zur Stadtgrenze verboten. Dagegen ist die Isar im angrenzenden Gebiet der Landkreise München und Freising frei befahrbar. Es sind keine Aspekte ersichtlich, die ein Verbot des Befahrens der Isar im städtischen Bereich rechtfertigen können. (...)

Abschließend sind zwei Aspekte anzusprechen, die nicht unmittelbar dem Regelungsbereich der Bade- und Bootverordnung zuzuordnen sind.

Wer mit dem Fahrrad am westlichen Isarufer

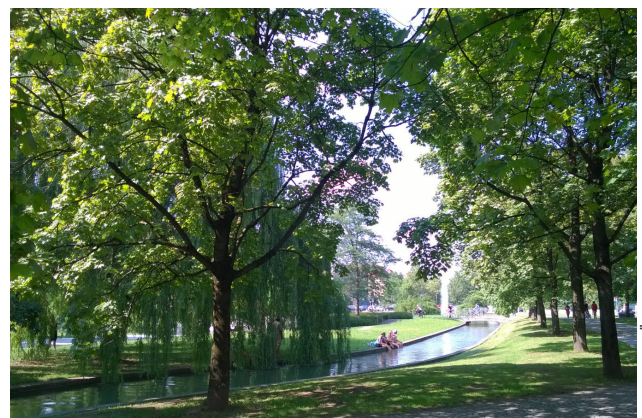


FOTO: KLAUS BÄUMLER

Die Bürger bleiben auf der Strecke

Münchens Verkehrsentwicklung steht vor großen Hürden. Diese zu meistern, bedarf einer intelligenten Wachstumspolitik – vor allem bei der S-Bahn

Jetzt muss etwas geschehen! München und sein Umland wachsen stetig, die Landeshauptstadt boomt. Bis 2030 wird die Stadt nach aktuellen Prognosen über 1,7 Millionen Einwohner haben – die Tendenz ist steigend. Das frühe Bewusstsein darüber entscheidet, ob die Stadt ihre ausgezeichnete Reputation behält. Gefordert ist eine intelligente Wachstumspolitik. München ist die Stadt Deutschlands mit der höchsten Lebensqualität. Um diese Qualität zu sichern, bedarf es aber auch einer durchdachten, effizienten und bezahlbaren Verkehrsentwicklung.

Dabei gilt es, nicht pauschal die Zustände zu kritisieren, sondern vielmehr konkrete Ideen und Lösungen zu entwickeln und dann umzusetzen. Beispielsweise bei der S-Bahn. Im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, die sich im Besitz des Freistaats Bayern befindet, betreibt die DB-Regio das S-Bahnsystem Münchens, das sich weit in die umliegenden Landkreise erstreckt. Damit ist die Staatsregierung zuständig für die Entwicklung eines nachhaltigen und sinnvollen Verkehrssystems. Täglich nutzen heute 840.000 Fahrgäste die S-Bahn, deren Netz sich auf 434 Kilometer in und um München verteilt, und es werden ständig mehr. Trotzdem gibt es in diesem Bereich keine Planungssicherheit. Die Staatsregierung bringt seit Jahren nichts Wesentliches voran. Für die Menschen ist das enttäuschend, denn sie sind es, die in den nur zu oft überfüllten Zügen reisen müssen. Sie sind es, die lange Wartezeiten oder gar Ausfälle ganzer Zugverbindungen in Kauf nehmen müssen. Und sie sind es, die mit ihrer gezahlten Fahrkarte ein Recht auf eine angemessene Beförderung haben. Als Münchner Landtagsabgeordneter, der häufig mit der S-Bahn fährt, kann ich den Frust mancher nur zu gut nachvollziehen, habe ich ihn doch häufig am eigenen Leib gespürt.

Von eminenter Bedeutung ist es deshalb, jetzt zu handeln. Ansatzpunkte gäbe es genug, beispielsweise an den Außenästen des S-Bahn Netzes, bei der Entlastung der S-Bahn durch eine Erweiterung des U-Bahn Netzes oder durch eine sinnvolle Umleitung von Zugverbindungen raus aus dem ständig überfüllten Stammstreckentunnel. In Anbetracht des Trauerspiels, das Staatsregierung und Deutsche Bahn um die zweite Röhre veranstalten, geht verloren, dass jetzt schnell gehandelt werden muss. Zwar ist die Idee der zweiten Stammstrecke und die Entzerrung im Zentrum an sich in Ordnung, das Problem liegt aber darin, dass sie in den nächsten zehn Jahren nicht

umgesetzt werden wird. Jedes weitere Jahr Verzögerung des Projektes kostet den Steuerzahler hunderte Millionen Euro und die Pendler tagtäglich enorme Nerven. Denn solange die Tunnel-Entscheidung nicht gefallen ist, unterbleiben dringend notwendige Investitionen in die Ertüchtigung der Außenäste und ins Fahrzeugmaterial sowie in eine verbesserte Betriebsführung.

Die Idee der untertunnelten zweiten S-Bahn-Stammstrecke bröckelt schon vor Baubeginn an allen Enden. Betrachten wir das Projekt faktisch: Legte noch im vergangenen Jahr die Staatsregierung fest, dass eine zweite Stammstrecke nicht mehr als 2,1 Milliarden Euro kosten und kein finanzielles Risiko eingegangen werden dürfe, stehen wir heute, ein Jahr danach, vor einer massiven Fehlentwicklung. Heute wird das Vorhaben auf 3,1 Milliarden Euro beziffert. Den größten Anteil zahlt dabei der Freistaat, der Bund und die Stadt wollen einen dreistelligen Millionenbetrag zuschießen. Und auch der Baubeginn ist in unabsehbare Nähe gerückt, was die chaotische und unüberlegte Planung beweist – ursprünglich hätte noch in diesem Jahr mit den Grabungsarbeiten begonnen werden sollen.

Fast wie eine unendliche Geschichte entpuppt sich das Kernstück der zweiten Stammstrecke auf einer Länge von 7,3 Kilometer zwischen Hauptbahnhof und Leuchtenbergring. Denn neben ausufernden Kosten ist der Ostabschnitt deshalb auch schwierig, weil der Tunnel unter der Isar hindurch noch nicht genehmigt ist und es in Bezug auf den dritten Planungsabschnitt zudem zu Klagen kommen wird. Dringend und sofort müssten konstruktive Alternativprojekte umgesetzt werden. Diese gibt es. Der Südring wäre eine von vielen angedachten sinnvollen zusätzlichen Lösungen. Der Ausbau mit Knotenbahnhöfen am Heimeranplatz, an der Poccistraße und am Kolumbusplatz würde das Zentrum entlas-

ten. Eine weitere Alternative ist die Verlängerung der U5 Richtung nach Pasing, für die der Münchner Stadtrat jüngst grünes Licht gegeben hat. Zusätzlich könnten längere Züge, eine bessere Taktung, der Ausbau vorhandener S-Bahn-Linien auf zwei Spuren und Expresslinien für eine optimierte Deckung der berechtigten Ansprüche sorgen. Eine Verbesserung und Stabilisierung des Betriebs muss jetzt an der Spitze der Agenda stehen. Viele dieser kleinen

Projekte sind effektiver und günstiger als das große „Prestige-Projekt“ der zweiten Tunnel-Stammstrecke und sie wären zügiger umsetzbar. Am Ende muss der Nutzen für den Bürger im Vordergrund stehen und darf nicht unter der Erde auf der Strecke bleiben.

MICHAEL PIAZOLO

Prof. Dr. Michael Piazo ist Mitglied des Bayerischen Landtags (Mdl) und Stadtvorsitzender der Freien Wähler München

Vom Deininger Weiher zum Römischen Bad – Radlexkursion zu den antiken Stätten im Hachinger Tal

Es war ein heißer Wunsch der Teilnehmer, seine Verwirklichung hätte aber zu viel Zeit in Anspruch genommen: ein kühles Bad im Deininger Weiher. Beim Start am Waldhaus Deininger Weiher waren 12 Radler aus München und dem Hachinger Tal zusammengekommen, um an der vom Festring Perlach und vom Münchner Forum angeregten Radlexkursion am 11. Juli 2015 entlang des Hachinger Baches teilzunehmen. Unter kundiger Führung von Dr. Christian Later vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege ging es entlang von Keltenschanzen, Römerstraßen, Gräberfeldern und Ortskirchen bis zu den Spuren einer römischen Mühle an der Schmidbauerstraße in Perlach.

Bereits im Gleißental beim Wegekrenz nach Jettenbach ging dem ersten Rad die Luft aus, was aber keine größere Verzögerung nach sich zog. Die Teilnehmer/innen konnten dann ein von Freiwilligen erstelltes Laichbecken im trockenen Gleißental und den Münchner Klettergarten mit den Orgelpfeifen im Nagelfluh kennenlernen, bevor sie sich an der S-Bahn-Brücke Deisenhofen mühsam durch das Unterholz zur Hinweistafel und zur Keltenschanze hinaufarbeiteten.

Dr. Later zeigte auf, dass es heute viele neue Erkenntnisse über die Entstehung und Nutzung dieser Schanzen lange vor dem Einzug der Römer gibt, die später die Ost-West-Straße durch das Schanzenfeld

bauten.

Nach der Abfahrt in das vordere Gleißental erfuhren wir die Geschichte der in der Region bedeuteten Pfarrkirche St. Stephanus in Oberhaching.

Von dort gelangten wir auf dem Bachweg am Naturbad Furth vorbei nach Taufkirchen zur Kirche St. Johannes. Dabei erfuhren wir interessantes über neu entdeckte umfangreiche Gräberfelder in den Feuchtwiesen, über die Kottmühle und die Bachmühle sowie die Spuren einer Hofmark als Burg in Taufkirchen. Die Teilnehmer teilten die Auffassung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, dass die Vielzahl der Reste von Siedlungen und Grabanlagen im Boden geschützt verbleiben und nicht durch Grabungen einer Zerstörung ausgesetzt werden sollten.

Eine weitere Reifenpanne hielt uns an der vielbesuchten Eisdiele in Taufkirchen fest, bevor uns der Weg durch das alte Unterhaching zur 700-jährigen Kirche St. Korbinian führte. Die verdiente Mittagspause beim „Kammerloher“ stärkte uns für eine anschließende Führung durchs Heimatmuseum. Entlang des Hachinger Baches begleitete uns das lärmende Treiben, das vom Freibad Unterhaching herüberschallte; auf ein „römisches Bad“ mußten wir allerdings verzichten. Auf dem Weg entlang des Landschaftsparkes, der auf der ehemaligen Rollbahn



FOTO: WOLFGANG BEYER

des Militär-Flugplatzes Neubiberg angelegt wurde, kamen wir zur lieblichen Barockkirche St. Georg in Unterbiberg.

Die Heimatfreunde Franz Kerscher, Uli Walter und Manfred Westner vom Festring Perlach übernahmen nun die Führung und gaben Erläuterungen zum Dorfkern Perlach, zur protestantischen Kirche St. Paulus am Hachinger Bach und zur katholischen Kirche St. Michael am Pfanzeltplatz. Dr. Later erklärte zum Schluß den erschöpften, aber höchst zufriedenen Radl-Teilnehmern die Markierungen in der Grünanlage an der Schmidbauerstraße, die auf einen hier nachgewiesenen Wassergraben, Mühlenreste und einen Kellerspeicher aus römischer Zeit – vermutlich aus dem 3. Jahrhundert – hinweisen. Das Landesamt für Denkmalpflege und der Festring Perlach wollen sich zusammentun, um eine Schautafel zu erstellen, die über diese Stätten aus der frühen Geschichte des Hachinger Tals im heutigen Stadtgebiet von München berichtet.

Wer noch mehr sehen wollte, konnte sich im Heimatarchiv Perlach, Sebastian-Bauer-Straße 25, Bilder und Dokumente aus der seit 1225 Jahren durch eine Urkunde belegten Geschichte des Dorfes Perlach anschauen. Die begeisterten Teilnehmer der Radlexkursion regten an, weitere Exkursionen zu historischen Stätten in und um München mit kundigen und engagierten Fachleuten der Denkmalpflege wie Herrn Dr. Later für die nächsten Jahre zu planen.

WOLFGANG BEYER

Dr. Wolfgang Beyer leitet den Arbeitskreis Schienenverkehr im Münchner Forum



FOTO: WOLFGANG BEYER



FOTO: WOLFGANG BEYER

Ankündigung

Leerstandsmelder089

Mit Transparenz gegen Gentrifizierung

München hat jetzt einen Leerstandsmelder. Auf der Website www.leerstand089.de können Münchner Bürgerinnen und Bürger seit Mitte Juli 2015 leerstehenden Wohnraum melden. Ein Team von Ehrenamtlichen geht den Meldungen nach, recherchiert die Hintergründe und veröffentlicht diese dann.

Wer steckt hinter diesem bürgerjournalistischen Projekt?

Das Kernteam besteht aus der Journalistin Lisa Rüffer, dem Gentrifizierungs-Experten Max Heisler, dem Designer Max Brandl und dem Entwickler Magnus Hartl. Beim Recherche-Team arbeiten zur Zeit zehn Leute mit.

Warum habt Ihr das gemacht?

Wir haben in Gesprächen mit der Politik gemerkt, dass es eine gewisse Verdrossenheit der Bürger in München gibt. Gleichzeitig haben wir von vielen Münchnern Zuspruch erhalten mit dem Tenor: Toll, dass ihr eine Möglichkeit schafft, aktiv zu werden. Wir würden die Stadtpolitik und die Bürger gerne zusammen bringen.

Stoßt ihr damit nicht auch viele vor den Kopf?

Bei unserer Konzeption hatten wir zwei Ziele vor Augen: Wir wollten den Münchnern die Möglichkeit geben, sich zu engagieren und mehr über Gentrifizierung zu erfahren. Und zugleich wollten wir Politik und Eigentümer nicht anprangern, sondern ins Gespräch bringen.

Und wie soll das gehen?

Bei unserer Recherche sprechen wir möglichst mit allen Beteiligten – das können Nachbarn sein, der Melder des Objekts, der Bezirksausschuss oder die Lokalbaukommission, vor allem aber auch die Eigentümer. Wir veröffentlichen keine Namen von Privatpersonen, bieten aber Eigentümern die Möglichkeit, Stellung zu nehmen. Und erst am Ende unserer Recherche fassen wir alles zu einem sachlichen Text zusammen, ohne zu bewerten.

Wie sind denn die ersten Reaktionen?

Von Bürgerseite bekommen wir viel Zuspruch, und in den ersten Tagen haben wir weit über hundert Meldungen erhalten. Wir hatten ein erstes positives Gespräch mit der Verwaltung, und zwei Bezirksausschüsse sind bereits auf uns zugekommen. Seitens der regierenden Fraktionen ist die Reaktion bisher reserviert. Wir hoffen aber, dass wir auch von dort Rückenwind erhalten. Aus anderen Städten gibt es bereits zwei Anfragen, ob das Projekt auch dort anwendbar ist.

Ist das alles ehrenamtlich zu leisten?

Erstmal wollten wir mit Unterstützung durch das Bündnis Bezahlbares Wohnen, dem wir als Initiative

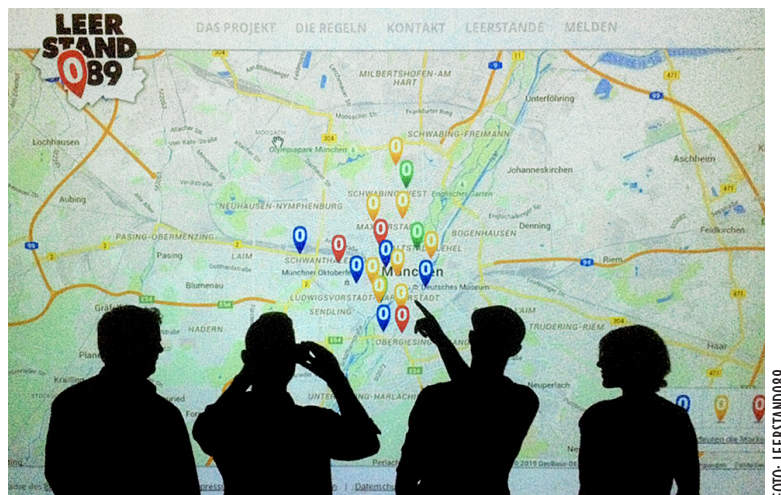


FOTO: LEERSTAND089

angeschlossen sind, in Vorleistung gehen. Um langfristig etwas bewegen zu können und die Seite weiter auszubauen, um beispielsweise auch den Themen Gewerbeleerstand und Ferienwohnungen nachzugehen, brauchen wir allerdings eine Finanzierung. Wir sind auf die Gespräche mit der Politik gespannt, die ja ohnehin in mehr Bürgerbeteiligung investieren will. Das wäre doch eine gute Gelegenheit.

LISA RÜFFER

Lisa Rüffer ist freie Journalistin, Autorin und Gründerin von Leerstand089

Großer Zuspruch zur Gründung des Bürger-Bündnisses München

Am Donnerstag, dem 23. Juli 2015 fand die offizielle Gründung des stadtweiten „BürgerBündnis München“ im Zukunftssalon des Oekom Vereins statt. Mit der Teilnahme von annähernd 50 Vertretern/innen von rund 30 Bürgerinitiativen, -vereinigungen und -gemeinschaften sind die Erwartungen der Initiatoren mehr als erfüllt worden. Neben den 15 Gründungs-Initiativen zeigten etwa noch einmal so viele Bürgervertretungen Interesse an dem neuen Bündnis. Spontan traten während der Veranstaltung vier Bürgerinitiativen dem Bündnis bei: „Initiative Exterkolonie I“, „AG Rettet den Münchner Norden“, „IG Maikäfersiedlung“ und die „BI für den Bahntunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen“.

Die Räumlichkeiten waren gut gefüllt mit Bürgerinnen und Bürgern, die ihre politischen Erfahrungen aus den Stadtteilen in den Aufbau einer neuen Plattform einbringen wollten. Das nämlich war das Ziel des Treffens: den ersten Schritt in einem sogenannten Bottom-up-Prozess zu tun, in dem sich bürgerschaftliches Engagement stadtweit besser wahrnehmen, miteinander verbinden und gegenseitig helfen soll. Eine produktive bürgerschaftliche Beteiligungskultur soll sich in diesem Prozess entfalten und verstetigen.

Bei der Kurzvorstellung der 15 Gründungs-Initiativen wurde deutlich, warum die stärkere Vernetzung der Münchner Bürgerinitiativen sinnvoll ist. Diese können sehen, wie viele sie sind, dass sie viele Gemeinsamkeiten haben und dass sie voneinander lernen können. Es zeigte sich, dass die Zahl der im Stadtgebiet tätigen Initiativen überraschend hoch ist. In unterschiedlichen Organisationsformen und Mitgliederzahlen drückte sich hier ein tiefsitzendes Bedürfnis nach Mitgestaltung und Mitentscheidung der Stadtbürgerschaft aus.



Initiatoren des BürgerBündnisses München

Im Anschluss an die Vorstellungsrunde stellten Initiatoren/innen des BürgerBündnisses ihre Beweggründe und Erwartungen vor. Die Moderatorin Anke Sponer (Verkehrsberuhigung München e.V.) hob einleitend hervor, dass sich das BürgerBündnis gewissermaßen oberhalb der vielen einzelnen Bürgerinitiativen einzurichten habe. Es gehe nicht um die konkrete, inhaltliche Zielsetzung vor Ort. Vielmehr geht es darum, den Bottom-up-Prozess anzustoßen, also Bürger zu aktivieren und zu vernetzen, Erfahrungsaustausch und gemeinsame Gespräche zu ermöglichen und so eine neue Beteiligungskultur zu schaffen. Das Bündnis will Raum bieten, in dem sich Bürger finden, erkennen, zusammenschließen und organisieren kann. „Vernetzung“ sei deshalb ein Leitbegriff, an dem sich die weitere Entwicklung und Betätigung des BürgerBündnisses ausrichten habe.

Marion Kutscher (BI BAB 96 München) führte weiter aus, dass man im Rahmen dieses Bottom-up-Prozesses die Erfahrungen der Mitsprachemöglichkeiten der Münchner Bürger analysiert werden sollen. Im ersten Schritt werde man die Bürgerbetei-

ligungskultur, im zweiten Schritt dann die Beteiligungsstruktur untersuchen. Die daraus abgeleiteten Optimierungsansätze sollen dann den Vertretern von Stadt und Verwaltung vorgestellt und mit ihnen gemeinsam diskutiert werden. Das Bürgerbündnis sei als informeller, offener Zusammenschluss zu verstehen, bei der jede Bürgerinitiative jederzeit mitmachen und dazu stoßen kann.

„Wie wollen wir hier leben?“ – diese Grundfrage moderner Stadtkultur sei in einer solchen Anamnese bürgerschaftlicher Beteiligung ihrer Beantwortung näher zu bringen. Quasi als Selbstreflexion und Selbstfindung



Eindrücke von der Gründungsveranstaltung

einer Stadtbürgerschaft mit dem Ziel einer gemeinsamen Definition über zukünftige Stadtentwicklung, erklärte Helge Rossen-Stadtfeld (BI Amisiedlung)..

Albert Sesselmeier (BI Keine Tram Westtangente) rückte konkrete Nutzeneffekte der Verbindung bürgerschaftlichen Engagements im BürgerBündnis in den Vordergrund. Diese reichen von einer stärkeren Sachorientierung über alle Parteien hinweg, Synergieeffekte infolge dichter Vernetzung der Initiativen bis hin zu einer verbesserten Befähigung zu bürgerschaftlichem Engagement.

Einig waren sich alle Bürgerinitiativen in einem Punkt: Sie wünschen sich mehr Transparenz, rechtzeitige und umfassendere Information sowie mehr Dialog- und Mitsprachemöglichkeiten.

ANKE SPONER, HELGE ROSSEN-STADTFELD

Anke Sponer und Helge Rossen-Stadtfeld sind Mitinitiatoren des BürgerBündnisses München



Eindrücke von der Gründungsveranstaltung

Vom „XXXLutz“ zum „Forum Schwanthalerhöhe“ – Investoren präsentieren Entwürfe für neues Quartierszentrum

Seit im November 2013 der Möbelgroßmarkt XXXLutz seine Pforten auf der Theresienhöhe schloss, sind die riesigen Ladenflächen des Möbelmarktes verwaist. Wenig einladend präsentiert sich seitdem der Erdgeschossbereich des Betungebirges auf der Schwanthalerhöhe. Diesen prominenten Einzelhandelsstandort oberhalb der Theresienwiese neu zu beleben ist das Ziel des neuen Eigentümers, der Hanseatischen Betreuungs- und Beteiligungsgesellschaft aus Hamburg (HBB). Ein Vorhaben, das auch den direkten Nachbarn, die Bayerische Hausbau (BHB), an der Schwanthalerstraße mit seinem Hauptmieter Saturn berührt.

Die beiden Eigentümer der Ladenflächen des riesenhaften Komplexes zwischen der Theresienhöhe, der Schwanthaler-, Schießstätt- und Gollierstraße arbeiten – auch auf Drängen der Landeshauptstadt München – bei der Neuplanung zusammen

Eine Markt- und Standortanalyse, die die beiden Grundstückseigentümer BHB und HBB im Jahr 2014 durchführen ließen, kam zum Ergebnis, dass sich die Immobilien für kleinteiligeren Einzelhandel eignen. Großflächige Einzelhändler wie etwa Möbelhändler mit einem großen Mitnahmesortiment haben besondere Anforderungen an die Belieferung, die Kunden brauchen Parkplätze in einer Zahl, die auf der Theresienhöhe nicht vorhanden ist. Großflächige Fachmärkte, wie sie in der Schwanthalerstraße 111 mit der Elektromarktkette Saturn schon vorhanden sind, würden zwar Kundschaft aus anderen Teilen der Stadt anziehen, den Bewohnern der Schwanthalerhöhe aber selbst außer zusätzlichem Verkehr wenig bringen.

Die Eigentümer HBB und HBB hatten sich schon frühzeitig darum bemüht, die Bewohner und Geschäftsleute der Schwanthalerhöhe über die Pläne auf dem Areal zu informieren. Dazu fand Anfang März 2015 eine erste Informationsveranstaltung über das neue „Forum Schwanthalerhöhe“ getaufte Ladenzentrum statt. Moderiert wurde diese Veranstaltung vom Münchner Forum (die Standpunkte berichteten in der Ausgabe 04.2015). Dabei wurden Befürchtungen laut, die neuen Einzelhandelsflächen könnten insbesondere den äußerst lebendigen Lebensmitteleinzelhandel im Viertel kannibalisieren. Cornelius Mager, Chef der Lokalbaukommission der Landeshauptstadt, entkräftete die Befürchtung damals mit dem Hinweis, die maximale Fläche



Ansicht Ost-Perspektive

QUELLE: ALLMANN SÄTLER WAPPNER

für Lebensmitteleinzelhandel im neuen „Forum Schwanthalerhöhe“ würde auf 7.000 m² begrenzt.

Dieser ersten Informationsveranstaltung folgte am 19. Juni 2015 eine ganztägige Info-Veranstaltung in den leeren Räumen des früheren Möbelhauses XXXLutz. Architekten und Fachplaner stellten ihre Entwürfe für die Wiederbelebung der Ladenflächen vor.

Ein Ergebnis: Die beiden Eigentümer Bayerische Hausbau (Schwanthalerstraße 111) und HBB (Theresienhöhe 5, ehemaliges Möbelhaus) wollen ein einheitliches Erscheinungsbild der Erdgeschosszonen beider Immobilien erreichen, die dann gemeinsam unter dem Namen „Forum Schwanthalerhöhe“ von den Kunden als Einheit erlebt werden soll.

Die Bayerische Hausbau konnte für die architektonische Neugestaltung ihres Bauteils das Büro Allmann Sattler Wappner aus München gewinnen, für die HBB wird RKW Rhode Kellermann Wawrowsky das ehemalige XXXLutz-Möbelhaus umgestalten.

Verbindendes Element beider Entwürfe ist eine Rückbesinnung auf den ursprünglichen Entwurf aus den siebziger Jahren. Dabei sollen die horizontalen

Fassadengliederungen wieder betont und zurückgewonnen werden. Ziel der Architekten ist dabei ein einheitliches Erscheinungsbild der Erdgeschosszone über die Gebäudegrenzen hinaus

Erreicht wird das unter anderem durch den Rückbau von störenden Einbauten, wie etwa der an der Theresienhöhe gelegenen schräggestellten Glasfront des ehemaligen Möbelhauses. Auch der benachbarte Glaspavillon, in dem noch bis Ende 2015 ein Spielzeughändler seine Filiale betreibt, wird abgebrochen.

Zudem wird die Führung der Wege innerhalb des Gebäudekomplexes grundlegend verändert. Die beiden Ost-West-Passagen werden durch eine komplett neue Ost-West-Passage ersetzt, die in die Mitte der leerstehenden Flächen des ehemaligen Möbelhauses entsteht. Diese Passage wird dreigeschossig (1. UG, Erdgeschoss, 1. OG) ausgeführt, und dient der Erschließung der neuen Einzelhandelsflächen. Zusätzlich entsteht im Erdgeschossbereich ein komplett neuer Durchgang in Nord-Süd-Richtung, der die Schwanthalerstraße mit der Gollierstraße verbindet. Dabei wird auch noch ein begrünter Innenhof geschaffen, der zum Verweilen einladen soll.

Insgesamt umfasst der Komplex nach seiner Umgestaltung 34.000 m² Ladenfläche, allein 13.000 m² davon werden vom Elektronik-Einzelhändler Saturn genutzt, der als einziger auch nach der Umgestaltung auf seinen heutigen Mietflächen bleiben wird.

Das endgültige Ladenkonzept für das „Forum Schwanthalerhöhe“ steht momentan noch nicht fest, die Bayerische Hausbau plant, auf ihrem Teil der

Flächen einen Supermarkt, einen Biomarkt, Gastronomieflächen und eine Apotheke anzusiedeln. Die HBB will auf der Fläche des ehemaligen Möbelhauses ein Quartierszentrum mit Handel, Gastronomie und öffentlichen Nutzungen entstehen lassen.

Ein Streitpunkt bei der Umgestaltung der Ladenflächen war die Verkehrserschließung. Um die zum Teil chaotischen Verhältnisse rund um die Gollier-, Schießstätt- und Schwanthalerstraße zumindest abzumildern, sollen die bislang getrennten Tiefgaragen der Schwanthalerstraße 111 und der Theresienhöhe 5 zusammengelegt werden und in das Parkleitsystem der Landeshauptstadt integriert werden. Eine komplett neue Tiefgaragenzufahrt zum „Forum Schwanthalerhöhe“ über die Theresienhöhe ist dagegen vom Tisch. Sie hätte einen erheblichen Eingriff in die stadtbildprägende Hangkante am westlichen Rand der Theresienwiese notwendig gemacht.

Mit den Vorschlägen der Architekten zur Wiederherstellung der ursprünglichen horizontalen Fassadengliederung befasste sich am 21. Juli die Stadtgestaltungskommission.

Die Projektpartner rechnen bis Ende 2015 mit einer Baugenehmigung, starten soll die Neugestaltung zum „Forum Schwanthalerhöhe“ dann Anfang 2016 am Gebäudeteil der Bayerischen Hausbau an der Schwanthalerstraße. Das Gesamtvorhaben soll dann im Jahr 2018 mit dem Umbau des ehemaligen Möbelhauses durch die HBB abgeschlossen sein.

MICHAEL SCHNEIDER

Leserbrief

Sehr geehrte Damen und Herren der Standpunkte-Redaktion,

die Juli-Ausgabe der „Standpunkte“ des Münchner Forums möchte ich gern zum Anlass nehmen, auf einen schon lang andauernden (mindestens seit der Jahrhundertwende) Missstand hinzuweisen, nämlich die hartnäckige Verleugnung der Nachhaltigkeits-säule Lebensgrundlagen (mit Ökologie, Landschaft, Ressourcen) bzw. deren angemessener Berücksichtigung bei der Abwägung raumrelevanter Entwicklungen und Investitionen. Wenn dies z.B. auf Seiten der die Wirtschaftsinteressen vertretenden Institutionen und größtenteils auf Seiten der Politik geschieht, erwarte ich es zunächst auch nicht anders, wenngleich es schon allzu kurzsichtig ist, so zu tun, als seien diese Güter, zumindest in Bayern, wohlfeil. Wenn dies aber das seit langem bestehende und üblicherweise auch kritische Fragen stellende Münchner Forum tut,

dann begibt sich diese Institution leichtfertig ihrer Möglichkeiten, für einen problemangemessenen Bewusstseinswandel beizutragen. Insofern wurden die Befragten nicht wirklich „gefordert“.

Konkret: die beiden Interviews mit den Landräten Göbel und Löwl bieten substanziell nichts Neues und sind auf Seiten der Fragesteller reichlich kritiklos ausgefallen. Eingefahrene, traditionelle Denkgewohnheiten bestimmen das Bild: die Prosperität müsse erhalten, die Topposition der Region gesichert, das Wachstum bewältigt und gesteuert, die Region polyzentral entwickelt, die Entwicklungschancen der einzelnen Gemeinden erhalten werden. Zwar solle die weitere Entwicklung im Einklang mit Freiraum, Natur und Landschaft erfolgen, wie das aber gedacht werden kann – dazu schweigen sich die Befragten, aber auch die meisten anderen Akteure der Raumordnung regelmäßig aus; nächstliegende

Ansatzmöglichkeiten des Freiraumschutzes wie z.B. interkommunale Gewerbegebiete würden großen Vorbehalten auf Seiten der Gemeinden begegnen. Wie die Regionalplanung im übrigen die ihr zugeordneten übergreifenden (naturgemäß sich widersprechenden) Belange regeln soll, lässt sich aus ihrer Historie der letzten 20 Jahre heraus wirklich nicht nachvollziehen und ableiten.

Positiv ragen lediglich die Feststellungen heraus, dass mit Blick auf den Klimaschutz (!) auch über die Art der Mobilität nachgedacht werden müsse (sic!) und dass die Fläche eine endliche Größe sei (wie wahr). Neue und angesichts des Klimawandels und der Endlichkeit der natürlichen Ressourcen (auch in der Region München) unumgänglich werdende Denk- und Handlungspfade bleiben aber, wie immer, unerwähnt. Gibt es tatsächlich keinen Grund, Bevölkerungs- und Verkehrsprognosen und damit auch die sie auslösenden Arbeitsplätze (die zudem vergleichsweise einseitig auf den südbayerischen Raum orientiert sind) zu hinterfragen, anstatt sich immer nur, „schicksalsergeben“, Anpassungsstrategien zu Lasten anderer „leerfallender“ bayerischer Gebiete einfallen zu lassen?

Müsste da nicht der Freiraum- und der Ressourcenschutz überproportional eine immer größere Rolle spielen, je größer das Wachstum ausfällt? Wo, fragt man sich schon lange, bleibt da eigentlich die gestaltende Landesplanung?

Neben dem allenthalben nicht ausreichend ernst genommenen Ressourcenschutz muss natürlich auch die Aufmerksamkeit auf innerregionale Zusammenhänge gerichtet werden, die ebenfalls gerne verschwiegen werden. Das Statement von Prof. Ilse Helbrecht auf der Konferenz „Metropolregion München – Herausforderung Wachstum“ am 15. Okt. 2014 in Rosenheim weist da den Weg, wenn sie feststellt: der Konferenztitel klinge beschönigend, da er die durch Wachstum bedingten Konflikte (wie z.B. Lärm, Feinstaub, Flugrouten etc.) ausklammere. Wachstum führe vielmehr auch zu Zumutungen, die ebenfalls verteilt werden müssten. Deshalb müsse ehrlich über die Verteilung von Rechten und Pflichten, Früchten und Lasten gesprochen werden, es gebe Gewinner und Verlierer. Mein Vorschlag: beim nächsten Mal mehr Biss, liebe Redaktion! München, 26. Juli 2015

HANS SCHULZ

Buchvorankündigung

Karl Klühspies: München – nicht wie geplant. Stadtpolitik, Bürgerwille und die Macht der Medien

Herausgegeben vom Münchner Forum

Das Münchner Forum bereitet die Herausgabe des Buches „München – nicht wie geplant“ vor, das das Engagement Münchner Bürgerinnen und Bürger für den Erhalt der historisch gewachsenen Stadt und ihren Widerstand gegen stadtzerstörerische Planungen und Maßnahmen seit den 1960er Jahren zum Gegenstand hat – eine bürgerschaftliche Bewegung, die mit Unterstützung des damaligen Oberbürgermeisters Hans-Jochen Vogel zur Gründung des „Münchner Diskussionsforums für Stadtentwicklungsfragen“, dem Münchner Forum, gegen Ende jenes Jahrzehnts führte.

Der Münchner Architekt und Stadtplaner Karl Klühspies und seine Mitstreiter haben seit den 1960er Jahren engagiert dem Umbau Münchens nach dem damaligen Stadt- und Verkehrsentwicklungspan widersprochen. Klühspies wurde nicht nur zu einer wichtigen Leitfigur, sondern durch seine wissenschaftlichen Recherchen und Publikationen



FOTO: KARL KLÜHSPIES

zu Fragen der Stadtplanung auch zu einer fachlichen Autorität für die Argumentation dieser Bewegungen.

In dem Buch „München – nicht wie geplant“ sammelt und beschreibt Karl Klühspies die wichtigsten Beispiele der bürgerschaftlichen Aktionen und Bewegungen über einen Zeitraum von ca. 25 Jahren, er

ergänzt seine Erläuterungen mit zahlreichen Dokumenten, Bildern und Presseartikeln bis in die jüngste Vergangenheit. Er zeigt eindrucksvoll, dass die Stadt München sich entgegen der damaligen Stadtpolitik und -planung entgegen offizieller Bekundungen gerade „nicht wie geplant“ entwickelt hat. Vielmehr konnte durch das weltweit beachtete bürgerschaftliche Engagement und den teils heftigen Widerstand vieles verhindert werden, was heute ganz wesentlich zum positiven Charakter der Stadt München beiträgt und worauf inzwischen auch Stadtpolitik und Stadtplanung stolz verweisen.

Karl Klühspies wurde für sein stadtplanerisches Engagement 1977 mit der Theodor-Heuss-Medaille ausgezeichnet und erhielt die Medaille „München leuchtet“ in Gold.

Das Buch wird im Münchner Franz-Schiermeier-Verlag erscheinen (ISBN 978-3-943866-25-4).

Buchhandelspreis: 24,50 Euro
Erscheinungstermin: Spätsommer 2015

Inhalt:

Gegendarstellung zur Ausstellung „München wie geplant“
Die Umsetzung des Stadtentwicklungsplans und der
Konflikt: Verwaltung gegen Bürger
Das Münchner Diskussionsforum für Entwicklungsfragen
Der Altstadttring Ost und die offene Planung Lehel
Die Sanierung Lehel: Von der Politik gut gemeint – von
der Verwaltung unterlaufen
Die Sanierung Westend
Der Plan K (Altstadttring Nord)
Die Münchner Fußgängerzonen
Die „Glasscherbenviertel“
Das Café Annast (Tambosi)
Die Staatskanzlei
Der Sendlinger Berg-Durchbruch
Schrittweise Erkenntnisse – Die Isar-Parallele
Der Leopoldpark: Grünflächen – ein Spekulationsanreiz
Bäume in der Stadt
Die Potenzierung des Baurechts
Nikolaipplatz und Seidlvilla
Der Konflikt um das Europäische Patentamt
Die Kreuzung Plinganser-/Heckenstaller Straße
Verkehrsberuhigung
Öffentlicher Verkehr
Die Rettung der Münchner Straßenbahn
Die Eulenspiegel-Aktion
Ökologischer Stadtumbau
Die Münchner Dorfkerne
Der Stadtentwicklungsplan
Der Mittlere Ring wie geplant?
Der Rangierbahnhof München-Nord
Die Bürgerinitiative Aktion Maxvorstadt
Fazit

Veranstaltungshinweis

Die Zukunft der Innenstädte. Vernetzen – Erneuern – Erweitern

Internationale Konferenz am 29. und 30. Oktober 2015 an der Bauhaus-Universität Weimar, Audimax

Im Rahmen des Wissenschaftsjahr 2015 – Zukunftsstadt lädt das Institut für Europäische Urbanistik der Bauhaus-Universität Weimar vom 29. bis 30. Oktober 2015 zur internationalen Konferenz »Die Zukunft der Innenstädte« ein.

Vernetzen – Erneuern – Erweitern, so lauten die Themen der drei Panels, in denen Experten aus Planung und Politik jeweils drei europäische Städte präsentieren werden, deren Vorgehensweise von exemplarischem Interesse ist. Die Mischung aus deutschen und europäischen Beispielen, aus Metropolen so wie

kleineren Großstädten, mit verschiedenen Planungs- und Umsetzungsständen zeigt eine große Bandbreite an strategischen Möglichkeiten auf, die Zukunft der Innenstädte zu gestalten und zu steuern.

Die Konferenz steht allen Interessierten offen, die Teilnahme ist kostenlos. Fachleute aus Stadtverwaltung und -politik, Immobilienwirtschaft und Planung, Architektur und Forschung sowie Studierende und alle interessierten Bürgerinnen und Bürger sind herzlich eingeladen.

Das detaillierte Konferenzprogramm und Hinweise zur Anmeldung finden man ab Mitte August auf der Webseite: www.uni-weimar.de/zukunftsstadt2015 