



münchener bauforum:
Hearing zum Altstadtring 1968



Prinz-Carl-Palais 1968

Wir alle sind München

MÜNCHNER
FORUM

Diskussionsforum für
Entwicklungsfragen e.V.



Wir alle sind München

Engagement von
Bürgerinnen und Bürgern



Straßenpicknick Maxvorstadt 1971



Demo zum Nikolaipplatz 1976



Brückenprojekt
am Giesinger Berg 2015



Maiausflug 2016



Arkadenspaziergang 2018



Bäume in der Stadt 1971



Tram-Aktion 1979



Werksviertel-Besuch 2015



Theresienwiese
Blumensamenaussaat 2015



Wohnungspolitischer Spaziergang
Schwabing West 2019



Rettung Nikolaipplatz und Seidlvilla 1976



Sanierung Haidhausen 1972



Isarboulevard 2013

MÜNCHNER FORUM e.V.



Maiausflug zum Flaucher 2014



Junges Forum: CORONA-URBANISM 16.06.2020



Katalog zur Ausstellung
des Münchner Forum e.V.

WIR ALLE SIND MÜNCHEN

Engagement von Bürgerinnen und Bürgern

Münchner Stadtmuseum
Sankt-Jakobs-Platz 1
6. – 11. November 2018

Ausstellung U-Bahn-Galerie München
U-Bahnhof Universität, Maxvorstadt
8. – 31. Januar 2019

AkademieGalerie
U-Bahnhof Universität
Akademiestraße, Maxvorstadt
1. – 25. August 2019

Münchner Volkshochschule Ost
Severinstraße 6, Obergiesing
1. Oktober – 6. November 2020

Sendlinger Kulturschmiede e.V.
Daisierstraße 22, Sendling
29. April – 20. Mai 2021

Die Publikation zur Ausstellung entstand
mit freundlicher Unterstützung durch:



Landeshauptstadt
München

Bezirksausschuss 1
Altstadt – Lehel

Bezirksausschuss 3
Maxvorstadt

Bezirksausschuss 6
Sendling

Bezirksausschuss 8
Schwanthalerhöhe

Bezirksausschuss 12
Schwabing – Freimann



Arkaden der Alten Akademie 2018

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



Wir alle sind München

Engagement von
Bürgerinnen und Bürgern
Katalog der Ausstellung

Franz Schiermeier Verlag
München

Herausgegeben vom
Münchner Forum e.V.

4	„WIR ALLE SIND MÜNCHEN“ Engagement von Bürgerinnen und Bürgern <i>Detlev Sträter, Klaus Bäumler</i>	10	LEITSÄTZE DES MÜNCHNER FORUMS ZUR STADTENTWICKLUNG <i>Wolfgang Czisch</i>	36	VERKEHRSBERUHIGUNG Wohnstraßen, mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer <i>Klaus Bäumler</i>	62	BÜRGERGUTACHTEN KUNSTAREAL 2013 Die Bürgerinnen und Bürger haben die Expertise ! <i>Martin Fürstenberg</i>
6	HANS-JOCHEN VOGEL (1926–2020) Initiator und Mitgründer des Münchner Forums <i>Detlev Sträter</i>	12	STADTENTWICKLUNGSPLAN 1963 Aufbruch in die Moderne mit viel Zoff <i>Georg Kronawitter</i>	38	TRAMBAHN „Du bleibst da, und zwar sofort !“ <i>Matthias Hintzen, Berthold Maier</i>	64	DURCHBRUCH AM SENDLINGER BERG: VERHINDERT ! <i>Detlev Sträter</i>
8	KARL KLÜHSPIES Kritiker und Ideengeber der Münchner Stadtentwicklung <i>Detlev Sträter</i>	14	DEMOKRATISCHES EXPERIMENT Die Gründung des Münchner Forum e. V. <i>Georg Kronawitter</i>	40	ÖFFNET DIE HÖFE Hofbegrünung und Urbanes Wohnen <i>Erich Jenewein, Urbanes Wohnen München e.V.</i>	66	GROSSMARKTHALLE UND SORTIERANLAGE <i>Franz Schiermeier</i>
		16	RETTET DAS LEHEL ! Der Bau des Altstadtrings Nordost <i>Martin Fürstenberg</i>	42	AKTION MAXVORSTADT <i>Franz Schiermeier</i>	68	DIE STEMMERWIESE Erhalt der Identität des ehemaligen Dorfkerns <i>Franz Schiermeier</i>
		18	ISAR-PARALLELE Ende des „autogerechten“ Gesamtverkehrsplans <i>Franz Schiermeier</i>	44	VOM ARMEEMUSEUM ZUR BAYERISCHEN STAATSKANZLEI <i>Oskar Holl</i>	70	JÜNGSTE ETAPPEN DER MÜNCHNER STADTENTWICKLUNG <i>Detlev Sträter</i>
		20	DIE GLASSCHERBENVIERTEL <i>Helmut Steyrer</i>	46	DIE UMNUTZUNG DES ALTEN HOFES Jahrelanges Ringen von 1999 bis 2004 <i>Ursula Ammermann</i>	72	DAS MÜNCHNER FORUM E.V. <i>Michaela Schier</i>
		22	DIE STADTSANIERUNG IN HAIDHAUSEN UND DEM WESTEND <i>Helmut Steyrer</i>	48	ALTE AKADEMIE Prüfstein für Gemeinwohlinteressen <i>Detlev Sträter</i>	74	BÜRGERINNEN UND BÜRGER BETEILIGEN SICH BÜRGERINNEN UND BÜRGER GESTALTEN DIE STADT <i>Hilmar Sturm</i>
		24	MÜNCHNER FUSSGÄNGERZONEN Entwicklung und Perspektiven für die Zukunft <i>Paul Bickelbacher</i>	50	DIE INNERSTÄDTISCHE ISAR Erholung im renaturierten Umfeld <i>Wolfgang Czisch, Benjamin David</i>	76	PROJEKTE VON ARBEITSKREISEN (AK) Stand 2018 AK ATTRAKTIVER NAHVERKEHR (AAN) AK MAXVORSTADT – KUNSTAREAL AK GESUNDE, LEBENSWERTE STADT (FRÜHER AK LÄRM) AK ISAR AK ÖFFENTLICHES GRÜN AK SCHIENENVERKEHR AK STADT: GESTALT UND LEBENSRAUM AK WER BEHERRSCHT DIE STADT ?
		26	VENEDIG DES NORDENS ? Der lange Kampf um die Münchner Stadtbäche <i>Georg Kronawitter</i>	52	MÜNCHNER OLYMPIASTADION Von Zerstörung bedroht – von der Bürgerschaft gerettet <i>Helmut Steyrer</i>	93	DOKUMENTATION DER PUBLIKATIONEN DES MÜNCHNER FORUM E.V. 1968–2021
		28	VOM ÖKOLOGISCHEN STADTUMBAU ZUR NACHHALTIGEN STADTENTWICKLUNG <i>Cornelia Jacobsen</i>	54	BÜRGER RETTEN DEN FINANZGARTEN Urbanes öffentliches Grün bleibt erhalten <i>Klaus Bäumler</i>	93	STANDPUNKTE
		30	WEGE UND IRRWEGE DER STADTENTWICKLUNGSPOLITIK <i>Wolfgang Czisch, Helmut Steyrer</i>	56	STADTREPARATUR ALTSTADTRING NW Die Kunst, das Kunstareal mit der Altstadt zu verbinden <i>Martin Fürstenberg</i>	99	MÜNCHNER FORUM IM RADIO FORUM AKTUELL
		32	NIKOLAIPLATZ UND SEIDLVILLA Der Erfolg des bürgerschaftlichen Engagements <i>Detlev Sträter</i>	58	BÜRGERINNEN UND BÜRGER BETEILIGEN SICH AN MÜNCHEN <i>Hilmar Sturm</i>	100	MÜNCHNER FORUM SAMMLUNGSREIHE
		34	EUROPÄISCHES PATENTAMT Der Konflikt um den Standort an der Isar <i>Franz Schiermeier</i>	60	ALTSTADTRING SÜD–OST Eine Autobahn über den Viktualienmarkt <i>Hermann Betz</i>	102	BERICHTE UND PROTOKOLLE 1969 – 1978
						103	BERICHTE UND PROTOKOLLE 1978–1989
						104	BERICHTE UND PROTOKOLLE 1989–1998
						105	ARGUMENTE / KOMMENTARE
						106	MÜNCHNER FORUM PUBLIKATIONEN
						107	MÜNCHNER FORUM AUSSTELLUNGEN
						108	PERSONENREGISTER
						109	IMPRESSUM AUSSTELLUNG
						112	IMPRESSUM KATALOG

WIR ALLE SIND MÜNCHEN

Engagement von Bürgerinnen und Bürgern



Demonstration gegen die
Bebauung des Leopoldparks
Sammlung Karl Klühspies

Bürgerschaftliche Mitsprache an den Belangen des Gemeinwesens ist der zentrale Anspruch einer wachen Bürgerschaft. Formen und Verfahren der repräsentativen Demokratie, so hoch sie auch zu schätzen und zu bewahren sind, erweisen sich im Gestrüpp der Niederungen lokaler Politik und Verwaltung in den Auseinandersetzungen mit Investoren und anderen wirtschaftlichen Interessenverfechtern vielfach als wenig haltungsfest. Und wenn man eine Erfahrung der letzten Jahre daraus generalisieren möchte, dann die, dass institutionelle Stadtpolitik und Stadtverwaltung gegenüber finanzstarken Investoren und wirtschaftlichen Interessen in den meisten Fällen hoffnungslos unterlegen sind.

Diese Einsicht ist nicht ganz neu, aber Inhalte und Formen der Auseinandersetzungen haben sich in den letzten Jahren und Jahrzehnten gewandelt. Diese Erfahrungen hat auch das „Münchner Forum“ gemacht, eine der ältesten bürgerschaftlichen Initiativen und Vereine in München. 1968 gegründet, entstanden aus dem jahrelangen Widerstand der Bürger gegen die Folgen des Stadtentwicklungsplans 1963, gegen die Funktionalisierung der Stadt zugunsten des Geschäftslebens und des Autoverkehrs („autogerechte Stadt“) und zulasten der Stadt als vielfältiger Lebensraum, mitgetragen von Initiativen von Bürgerinnen und Bürgern vor Ort, einig im Kampf gegen gravierende Abriss- und Umbaupläne in ihren Nachbarschaften. Der Konflikt um die richtigen Wege der Stadtentwicklung polarisierte sich zwischen Stadtpolitik und Stadtverwaltung auf der einen und einer kritischen Bürgerschaft auf der anderen Seite, zumeist wohlwollend begleitet von der Lokalpresse.

Früher als andere Vertreter von Stadtpolitik und Stadtverwaltung erkannte der damalige Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel die Brisanz des Konflikts, nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Vorbereitungen der Olympischen Sommerspiele 1972 in München.

Er nahm die Anregung zur Bildung des „Münchner Diskussionsforums für Entwicklungsfragen (Münchner Forum)“ auf und forcierte seine Gründung im Jahre 1968 – ein Novum in der bürgerschaftlichen Teilhabelandschaft in der Bundesrepublik. Das „Münchner Forum“ fungiert seitdem als Plattform zur Diskussion und Auseinandersetzung um Stadtentwicklungsfragen zwischen Stadtpolitik, Stadtverwaltung und Bürgerschaft, getragen von wichtigen stadtgesellschaftlichen Organisationen, von Unternehmen und interessierten Personen. Der Verein wird zum nicht unwesentlichen Anteil materiell getragen von der Landeshauptstadt München.

Anlässlich des 50jährigen Bestehens des Münchner Forums 2018 wurde unter dem Thema „Wir alle sind München – Engagement von Bürgerinnen und Bürgern“ die Ausstellung erarbeitet und im Münchner Stadtmuseum vorgestellt, mit der das Münchner Forum nicht nur auf wichtige Etappen und Ereignisse der Münchner Stadtentwicklung zurückschaut, sondern auch die Bedeutung bürgerschaftlichen Engagements dabei herausstellt und die Rolle des Münchner Forums hierbei hervorhebt. Die Ausstellung umfasste rund 30 Themen- und Bildtafeln. Zusätzliche Informationen konnten an Medienstationen abgerufen werden. Die Ausstellung ist als Wanderausstellung konzipiert; sie reiste seitdem bereits durch einige Stadtteile Münchens – weitere Ausstellungsorte und -termine sind in Vorbereitung – und erfährt dabei eine laufende Fortschreibung ihrer Themen.

Die vorliegende Schrift dokumentiert den derzeitigen Stand der Ausstellung. Sie kann zugleich als eine kompakte Einführung in bürgerschaftliches Engagement in München verstanden werden, wie es ausführlicher in dem Buch „München NICHT wie geplant. Stadtpolitik, Bürgerwille und die Macht der Medien“ vom Mitbegründer des Münchner Forums, Karl Klühspies, dargestellt wird.

Städte wie München entwickeln sich nicht „einfach so“. Viele Kräfte haben dazu beigetragen, dass München so ist, wie es sich heute darstellt. Neben dem Zusammenwirken von Politik, planender Verwaltung und Wirtschaft sind es wir alle, die wir in München wohnen und die Stadt beleben, die sie in ihrer Gestalt und als sozialen Lebensraum mitprägen.

Erfolge, aber auch gescheiterte Bemühungen des Engagements von Bürgerinnen und Bürgern für den Erhalt von Gegebenheiten oder die Durchsetzung von Maßnahmen zugunsten einer lebens- und liebenswerten Stadt werden in der Ausstellung und in dieser Schrift anhand ausgewählter, laufend erweiterter Beispiele dargestellt. An vielen dieser Aktionen in den letzten Jahrzehnten war und ist das Münchner Forum unmittelbar beteiligt.

Die Ausstellung dient der Erinnerung Älterer, aber auch der Information Jüngerer darüber, was Bürgerinnen und Bürger für die Entwicklung dieser Stadt geleistet haben. Sie möchte zugleich alle, gerade auch junge Menschen ermutigen und darin bestärken, sich aktiv in das Geschehen dieser Stadt und seiner vielen so unterschiedlichen Stadtviertel einzumischen, sich also für ihren unmittelbaren Lebensraum vor Ort zu engagieren.

Detlev Sträter, Klaus Bäumler
Vorsitzende des Programmausschusses
des Münchner Forums e. V.

HANS-JOCHEN VOGEL (1926–2020)

Initiator und Mitgründer des Münchner Forums



Die Zeit der großen Umbrüche in der Münchner Nachkriegszeit fiel in die zwölfjährige Amtszeit von Oberbürgermeister Dr. Hans-Jochen Vogel zwischen 1960 und 1972. Der Generalverkehrsplan von 1958 und der erste Stadtentwicklungsplan von 1963, der sog. „Jensen-Plan“, bildeten die Blaupausen für die Absicht, München für das aufkommende Automobilzeitalter mobilitätsadäquat umzubauen und die innere Stadt vornehmlich als Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum zu profilieren – zulasten der angestammten Wohnbevölkerung und jener vor den Zerstörungen des 2. Weltkriegs bis dahin bewahrten historischen Bausubstanz. Dagegen regte sich der Widerstand der Bürger, zunächst in Fachkreisen von Architekten, Stadt- und Verkehrsplanern. Dadurch angeregt, bildeten sich Initiativen von Bürgerinnen und Bürgern, einig im Kampf gegen zerstörerische Abriss- und Umbaupläne in ihren Nachbarschaften.

Der Konflikt um die richtigen Wege der weiteren Stadtentwicklung polarisierte zwischen Stadtpolitik und Stadtverwaltung auf der einen und einer kritischen Bürgerschaft auf der anderen Seite, zumeist wohlwollend begleitet von der Lokalpresse. Hans-Jochen Vogel erkannte, dass nicht allein effektives Verwaltungshandeln das Gedeihen der Stadt beförderte; er „entdeckte“ den „mündigen Bürger“ als Mitstreiter für das Wohl der Stadt, der Gesichtspunkte begründet vortragen kann, die zum Wohl der Gemeinde und zum Frieden im Gemeinwesen beitragen. Ihn beeindruckte daran die kompetent vorgetragenen Argumente, die nicht von der Hand zu weisen waren. Oberbürgermeister Vogel erfasste – im Gegensatz zu seiner Stadtverwaltung – früh die Brisanz der sich zuspitzenden Entwicklung, auch im Hinblick auf die Vorbereitungen für die Olympischen Sommerspiele 1972, und drängte auf eine Konflikt-Entschärfung.

Hans-Jochen Vogel schlug, wie er in seinen Erinnerungen an die 12 Jahre seiner Münchner Oberbürgermeisterzeit *„Die Amtskette“* schrieb, *„deshalb die Gründung eines Forums vor, das als Kommunikationszentrum für alle Probleme der Stadtentwicklung und als eine Art öffentliches Laboratorium zur Prüfung von Planungsideen der Stadt oder aus der Mitte der Bürgerschaft dienen sollte“* (S. 139). Ihm war klar, dass Vorbehalte gegenüber der Arbeit eines solchen Forums nur abgebaut werden konnten, wenn die Arbeit in Unabhängigkeit gegenüber den städtischen Institutionen und den dominanten stadtgesellschaftlichen Akteursinteressen stattfinden konnte:

„Natürlich musste ein solches Forum von der Stadt völlig unabhängig sein und durfte nicht als eine städtische Public-Relations-Agentur erscheinen. Deshalb lud ich die Industrie- und Handelskammer, die Handwerkskammer, die Münchner Zeitungsverlage, den Deutschen Gewerkschaftsbund, die einschlägigen Lehrstühle der Universitäten, die Fachverbände und das Münchner Bauforum ein, zusammen mit der Stadt einen Verein zu gründen, der sich auf die finanzielle und organisatorische Sicherung des Vorhabens beschränken sollte. Die Sacharbeit sollte in vollständiger Freiheit und Unabhängigkeit ein Programmausschuss von 40 Mitgliedern leisten, der in einem komplizierten Verfahren so zusammengestellt werden sollte, daß sich eine arbeitsfähige Mischung von Berufen, Interessen, Auffassungen und Persönlichkeiten ergab.“ (ebd.)

Von der Gründungsversammlung des Münchner Forums berichtete ‚Der Spiegel‘ am 29. Juli 1968: „Abschreckende Beispiele von Fehlplanung schon im Reißbrettstadium abzuwenden, hat sich das nunmehr begründete „Münchner Forum“ streitbarer Bürger zum Ziel gesetzt. Daß solche Kritik sich nicht allein gegen den mangelnden Einfallsreichtum der Architekten zu richten hätte, scheint immerhin dem Münchner Stadtoberhaupt, SPD-Mitglied Hans-Jochen Vogel, mittlerweile deutlich. Auf der „Forum“-Gründungsversammlung ließ Münchens Oberbürgermeister erkennen, daß er vernünftige Bauplanung und kapitalistische Baugrundspekulation für unvereinbar halte. Vogel: ‚Die Zeit ist überreif, daß wir mit der Sozialbindung des Eigentums Ernst machen‘“ – eine Erkenntnis und Handlungsmaxime, die heute dringlicher denn je erscheint.

In seinem Geleitwort zum 25jährigen Bestehen des Münchner Forums schrieb Hans-Jochen Vogel, dass die Landeshauptstadt München *„in diesem Forum über eine Institution [verfügt], die den Bürgern eine Chance gibt, sich außerhalb des amtlichen Apparates zu Fragen der Stadtentwicklung zu äußern und auf die Stadtentwicklung in demokratischer Weise Einfluss zu nehmen. Neue Ideen und Reforminitiativen haben damit in München eine breitere Einwirkungsmöglichkeit als anderswo. Diese Möglichkeit sollte auch in Zukunft genutzt werden.“*

Auch nach seiner Zeit als aktiver Bundes- und Landespolitiker in Bonn und Berlin nahm er Anteil am Münchner Forum. Anlässlich des 50jährigen Bestehens des Münchner Forums in 2018 kam es zu einem Austausch mit Dr. Vogel über Fragen von München als „autogerechter Stadt“ (ein Rest von Dissens blieb)

sowie der aktuellen Organisation und Finanzierung des Münchner Forums. Die Jubiläumsschrift *„Wir alle sind München“* würdigte er als *„durchaus gelungen“* und hob die Erwähnung positiv hervor, die seiner Person beim Zustandekommen des Münchner Forums zuteil wurde. Allerdings: *„Nur um meiner lange zurückreichenden Kennzeichnung als ‚Pedant‘ gerecht zu werden, erlaube ich mir noch folgende Anmerkungen“* und stellt sodann richtig, dass er nicht ab 1962, sondern bereits seit 1960 Münchner OB war; dass der Stadtentwicklungsplan damals nicht nur an Institutionen, sondern auch an Verbände wie den Werkbund verschickt worden sei; dass die „autogerechte Stadt“ kein Ziel der Münchner Stadtentwicklung gewesen sei und „US-amerikanische Vorbilder“ daher auch keine Rolle gespielt hätten; dass er nicht nur ein Förderer des Münchner Forums war, sondern dessen Gründung angeregt habe; dass nicht Erich Kiesl, sondern Karl Scharnagl (von 1945–1948) der erste Münchner CSU-Bürgermeister gewesen ist.

Den Kampf des Münchner Forums um den Erhalt der denkmalgeschützten Arkaden der Alten Akademie in der Fußgängerzone als Teil des öffentlichen Raumes, vom Investor lediglich als Erweiterungspotenzial für weitere Verkaufsflächen vorgesehen, machte sich Dr. Vogel zu eigen. Das vom Münchner Forum formulierte Einwendungsschreiben an das Münchner Planungsreferat gegen die mit dem Bebauungsplan Nr. 1975a „Alte Akademie Neuhauser Straße 8-10“ ermöglichte Schließung der Akademie-Arkaden wurde von Dr. Vogel mitunterzeichnet.

Die Frage nach Wegen zu einer gerechten Bodenordnung hat Hans-Jochen Vogel in den letzten Jahren und Monaten seines Lebens – wie bereits als Münchner Oberbürgermeister und späterer Bundesbau- und Bundesjustizminister – zentral beschäftigt. Er hat dazu dem Münchner Forum eigene Texte zur Veröffentlichung überlassen (s. z.B. STANDPUNKTE 12.2017/1.2018; 12.2019/1./2.2020) und dies mit dem Wunsch verbunden, dass das Münchner Forum *„auch in Zukunft aktiv an der Gestaltung und Planung unserer Stadt mitwirkt“*.

Wir schulden Dr. Hans-Jochen Vogel als Initiator, Mitgründer und kritischer Begleiter des Münchner Forums bleibenden Dank.

Dr. Detlev Sträter
1. Programmausschuss-Vorsitzender
des Münchner Forum e.V.

Bild ganz oben
Oberbürgermeister Dr. Hans-Jochen Vogel beim Eintrag ins Gästebuch der Stadt, 1960
Stadtarchiv München,
Historisches Bildarchiv

Bild oben
Alt-OB Hans-Jochen Vogel im Gespräch mit Karl Klühspies und Gerhard Meighörner bei der Veranstaltung *Blick zurück auf 50 Jahre Stadtentwicklung* in der Rathausgalerie, 30.01.2015
Foto: Bernadette Felsch

KARL KLÜHSPIES

Kritiker und Ideengeber der Münchner Stadtentwicklung



Marieluise und Karl Klühspies bei der Feier zum 50jährigen Jubiläum der Gründung des Münchner Forums am 6. November 2018 im Münchner Stadtmuseum
Foto: Detlev Sträter

Man kann mit Fug und Recht behaupten: Ohne Karl Klühspies (*1928) sähe München heute anders aus, könnte München nicht darauf verweisen, eine immer noch ansehnliche Altstadt zu haben, die bei aller Bauwut immer noch Identität für Einheimische und Besucher ausstrahlt. Und dass in vielen Münchner Stadterweiterungsquartieren immer noch ihre bauhistorischen und sozialkulturellen Entwicklungen ablesbar sind. Dazu haben viele Mieter-, Nachbarschafts- und Bürgerinitiativen beigetragen. Aber ohne Karl Klühspies, seine fachliche und sachliche Kritik an offizieller Planung, seine planungsfachlichen Gegenvorschläge und sein Engagement hätte Münchens städtebauliche und verkehrliche Entwicklung sicher einen anderen Weg genommen. Hätten Stadtpolitik und Stadtverwaltung in den 1960er, 70er und 80er Jahren ihre damaligen Vorstellungen und Planungen ohne oder gegen bürgerschaftlichen Widerstand durchsetzen können, wäre vieles von dem, was heute die Nutzungsvielfalt und Ästhetik der Stadt ausmachen und worauf Stadtpolitik, Verwaltung und auch Bürgerschaft heute gerne stolz verweisen, den Um- und Ausbauplänen jener Modernitätsvorstellungen der Nachkriegszeit zum Opfer gefallen – auf Kosten der angestammten Bewohnerschaft und der noch erhaltenen historischen Bausubstanz. Der westliche Altstadtring, die Untertunnelung des Prinz-Carl-Palais, die autobahnähnlich ausgebaute Ifflandstraße entlang der Isar waren Vorboten einer drohenden weiteren Umgestaltungswelle.

Dagegen regte sich Widerstand, zunächst im kleinen Kreis von Architekten, Stadt- und Verkehrsplanern und Studierenden – organisiert im „münchner bauforum“, das Karl Klühspies als Architekt, Stadt- und Verkehrsplaner zusammen mit seinen Freunden und Mitstreitern Karl Assmann, Helmut Borchardt, Theodor Henzler, Helmut Schöner und Kim Wallenborn Mitte der 1960er Jahre gründete. Er war einer der kreativen Köpfe und ein Sprachrohr, der in Schriften und Veranstaltungen Transparenz und Öffentlichkeit herstellte über die Ziele und Planungen der städtischen Politik und Verwaltung. Davon angeregt bildeten sich Initiativen von Bürgerinnen und Bürgern, einig im Kampf gegen gravierende Abriss- und Umbaupläne in ihren Nachbarschaften.

Karl Klühspies studierte Hoch- und Tiefbau an der Technischen Hochschule (heute: Universität) München und im Anschluss Architektur und Städtebau bei Sep Ruf an der Münchner Akademie der Bildenden Künste. Solchermaßen qualifiziert, war es nicht selbstverständlich, sich kritisch mit den Nachkriegsvorstellungen einer autogerechten Stadt und einer technokratisch geprägten Stadtplanung auseinanderzusetzen.

In einem Fernsehgespräch auf dem Sender „alpha“ 2007 bekannte er: „Ich bin ja auch noch in diesem Gedanken ausgebildet worden, das heißt, ich hatte zunächst auch die Meinung, dass es richtig ist, wenn wir unsere Städte nach dem Prinzip der autogerechten Stadt, nach dem Prinzip des fließenden Verkehrs auf- bzw. wieder aufbauen würden.“ Doch die Auseinandersetzung mit der Planungswirklichkeit führte auf den Weg kritischen Denkens und Handelns.

Der Konflikt um die richtigen Ziele und Wege der Stadtentwicklung polarisierte Stadtpolitik und Stadtverwaltung auf der einen und eine kritische Bürgerschaft auf der anderen Seite. Für Karl Klühspies und seine Mitstreiter des „münchner bauforum“ waren diese Konflikte mit der Stadtpolitik und Stadtplanung mit hohen beruflichen und persönlichen Risiken verbunden: Als Architekten, Verkehrs- und Stadtplaner waren viele von ihnen von städtischen Aufträgen wirtschaftlich abhängig. Und Stadtpolitik und -verwaltung taten das ihre, um ihren Kritikern das Leben möglichst schwer zu machen. Die damaligen Amtsträger reagierten unmittelbar mit der Verweigerung weiterer Aufträge und mittelbar durch Einflussnahme auf private Auftraggeber der Protagonisten. Für einige Mitstreiter von Karl Klühspies engten sich dadurch ihre beruflichen und sozialen Überlebensmöglichkeiten in München in einer Weise ein, dass sie ihr berufliches Fortkommen außerhalb Münchens suchen mussten. Als auf Anregung des damaligen Oberbürgermeisters Vogel zur Konfliktentschärfung das Münchner Forum als Plattform und „Diskussionsforum für Entwicklungsfragen“ gegründet und das „münchner bauforum“ einbezogen werden sollte, waren bei den Kritikern der offiziellen Planungspolitik die Vorbehalte gegenüber einer möglichen „Umarmungsabsicht“ groß. Erst die Zusicherung, dass im Programmausschuss des neuen Vereins die kritische Arbeit in völliger Unabhängigkeit von Trägerorganisationen fortgesetzt werden konnte, räumte letzte Hürden zur Gründung des Münchner Forums aus dem Weg.

Fast sein gesamtes berufliches Leben und darüber hinaus hat Karl Klühspies dem Kampf gegen eine geschichtsvergessene Planungspolitik in München gewidmet und sich für den Erhalt eines menschengerechten Gemeinwesens eingesetzt. Er wies in detaillierten Untersuchungen – erstellt zumeist im Rahmen des Münchner Forums – auf die enormen stadtzerstörerischen Wirkungen der geplanten Maßnahmen hin. Seine fachliche Kompetenz und seine Fähigkeit, die komplexen Sachverhalte und Untersuchungsergebnisse prägnant und verständlich darzustellen, fanden nicht nur in der Stadtbevölkerung, sondern zunehmend auch in der planenden Verwal-

tung Resonanz. Insofern war und ist seine Arbeit auch stilbildend für einen kritischen, aber fairen Umgang zwischen Bürgern, Politik und planender Verwaltung.

Karl Klühspies wurde für sein Engagement mehrfach ausgezeichnet: Im Jahre 1977 erhielt er die Theodor-Heuss-Medaille der Theodor-Heuss-Stiftung verliehen – „für sein beispielhaftes persönliches Engagement im Bereich der Münchner Städtebauplanung“. In der Verleihungsurkunde heißt es: „Seit 1966 hat Karl Klühspies kontinuierlich auf Stadtentwicklungs- und -planungsprobleme in München hingewiesen, vor Fehlentscheidungen rechtzeitig gewarnt und eigene Lösungsvorschläge eingebracht, die die endgültige Entscheidung der Behörden schließlich oft maßgeblich beeinflusst haben. Beispielhaft seien hervorgehoben sein bahnbrechendes Konzept für eine Fußgängerzone, seine Vorschläge zur Schließung der Altstadtringlücke an der Maximilianstraße, seine Gegengutachten zur sogenannten Isarparallele und zum Rangierbahnhof München-Nord. Alle diese Vorschläge wurden zunächst heftig kritisiert und dann doch – oft nach jahrelangem Widerstand der Verwaltung – Bestandteil der offiziellen Planung. Dabei hat Karl Klühspies seine Überzeugungen und Fachkenntnisse mit großer innerer Unabhängigkeit und Zivilcourage vertreten und sich – falls erforderlich – ebenso kritisch mit Behörden wie auch mit Parteien und Bürgerinitiativen auseinandergesetzt. Immer und in jedem Fall ging es dem qualifizierten Fachmann nur um seine persönliche Verantwortung für das städtebauliche Schicksal seiner Stadt. – Im Sinne der Satzung der Stiftung hat Karl Klühspies ein hervorragendes Beispiel gegeben, das Anerkennung, Ermutigung und Nachahmung verdient.“ Im Jahre 1988 verlieh ihm seine Heimatstadt München die Medaille „München leuchtet“ in Gold.

Neben vielen anderen Themen bleiben die Bemühungen um die Öffnung der Stadtbäche untrennbar mit dem Namen Karl Klühspies verbunden. Besonders wichtig war sein Engagement zur Rettung der Münchner Straßenbahn, die ohne sein Wirken heute in München nicht mehr verkehren würde. Sein Gutachten zur „Isarparallele“ verhinderte die Abholzung tausender Bäume für eine Stadtautobahn entlang der Isar – heute herausragendes innerstädtisches Naherholungsgebiet. Über Erfolge und Misserfolge des bürgerschaftlichen Engagements für ein menschenwürdiges und menschengerechtes München berichtet er in seinem inhalts- und materialreichen Buch „München NICHT wie geplant“. Es sollte von jedem gelesen werden, der sich über die Mühen um die richtigen Wege in der Münchner Stadtentwicklung der letzten 50 Jahre informieren will.

Detlev Sträter

Karl Klühspies: München NICHT wie geplant. Stadtpolitik, Bürgerwille und die Macht der Medien, hrsg. vom Münchner Forum. Franz-Schiermeier Verlag, München 2015

Wie es zum Münchner Forum kam. Gespräch mit Mitbegründer Karl Klühspies. In: Wir alle sind München, 50 Jahre Münchner Forum, München 2018, S. 25–30

LEITSÄTZE DES MÜNCHNER FORUMS ZUR STADTENTWICKLUNG



Bild rechts
Odeonsplatz und
Ludwigstraße.
Zerstörung der histori-
schen Sichtachse durch
seitlich versetzte Hoch-
haustürme hinter dem
Siegestor
Foto: Wolfgang Czisch

**München morgen:
geplant, gestaltet,
erlebbar**
Das Münchner Forum
hat im Herbst 2006 die
folgenden Leitsätze zur
Stadtentwicklung veröf-
fentlicht. 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 unter-
stützen und fortzuführen,
die heute angesichts der
Verdichtung noch dring-
licher geworden ist und
einen im Detail flexiblen,
aber in seinen Grund-
sätzen klaren Rahmen
für die Münchner Stadt-
gestalt zu schaffen.

Bild rechts
Stadtbäche aufwerten.
Köglmühlbach am Prinz-
Carl-Palais
Foto: Franz Schiermeier

Bild ganz rechts
Missachtung des
alten Stadtgrundrisses
durch die Architektur
Foto: Wolfgang Czisch



Münchens Topografie gibt der Stadt Gestalt und Charakter.

Ein bewusster Umgang mit geografischen stadt-
räumlichen Voraussetzungen muss wieder Grund-
lage 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.

München ist auf sein Zentrum orientiert.

Die Innenstadt als Münchens urbanes Zentrum und
die Stadt insgesamt sollen als Einheit 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.



Bilder ganz oben
Geschichtslose
Architektur
Alter Hof/Sparkassen-
straße
Fotos: Franz Schiermeier

Bilder oben
Bezugslosigkeit
Die Alte Akademie
und ihr Gegenüber
Fotos: Franz Schiermeier

Bild rechts
Der mittelalterliche Stadt-
kern und die Vorstädte
Mitte des 19. Jahrhunderts
im Stadtmodell von Johann
Baptist Seitz
Bayerisches Nationalmuseum



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

Die öffentlichen Räume sollen wieder ihre urbanen
Qualitäten zurückerhalten oder diese entwickeln.
Verzweckungen müssen zurückgedrängt werden.
Auch mit der Stadtplanung verzahnte Aktivitäten
von Investoren sind Teil der Stadtentwicklung.
Es ist Aufgabe und Chance der Stadt, solche
Investitionen so zu lenken, dass die Stadtgestalt in
ihrem Gesamtzusammenhang profitiert und Struk-
turefehler überwunden werden können.

Höhenentwicklung und radiale Struktur erfor- dern einen Gesamtplan.

Eine langfristige Rahmenplanung muss die Durch-
grünung und Durchlüftung der Stadt gewährleisten.
Die Höhenentwicklung ist sensibel zu gestalten.
In der äußeren Stadt sind radiale Stadtachsen durch
Tangenten zu verbinden. Auch dies erfordert eine
durchdachte Gesamtplanung.

Wolfgang Czisch

STADTENTWICKLUNGSPLAN 1963

Aufbruch in die Moderne mit viel Zoff



Ausschnitt des Generalverkehrsplans 1963. Gelb angelegt sind die bis zu 40 m breiten, meist kreuzungsfreien Stadtschnellstraßen, rot die vorgesehenen Tunnelrampen. Kartengrundlage: Stadtentwicklungsplan mit Gesamtverkehrsplan 1963, Baureferat; von Karl Klühspies farbig angelegt. Sammlung Karl Klühspies



Aus: Programm des münchner bauforum zu: Verkehrsplanung Prinz-Carl-Palais im Brennpunkt der öffentlichen Kritik, 17.01.1967. Veranstaltung im Bauzentrum München Sammlung Karl Klühspies

1963 war ein Jahr weltbewegender Ereignisse: Der US-Präsident John F. Kennedy wurde in Dallas/Texas erschossen, der populäre Konzil-Papst Johannes XXIII. starb in Rom. 1963 ist aber auch für die Landeshauptstadt ein Wendedatum.

Planungen für die Zukunft Münchens
In der offiziellen Stadtchronik vom 11. Juli 1963 liest sich das so: „In 9-stündiger Mammut Sitzung billigte die Stadtratsvollversammlung gegen eine Minderheit von fünf Stimmen den Stadtentwicklungsplan [SEP] von Prof. Herbert Jensen. Er soll für die Entwicklung der Stadt in den nächsten drei Jahrzehnten als Leitbild dienen. Wichtigster Punkt des Planwerkes ist die Schaffung eines unterirdischen Massenverkehrsmittels, das durch den Bau einer Verbindungsbahn zwischen Haupt- und Ostbahnhof das Umland direkt mit der Stadt verbinden soll.“

In dieser kurzen Formulierung kann sich auch heute wohl noch jeder wiederfinden, ist doch ein München ohne S-Bahn-Stammstrecke („Verbindungsbahn“) und ohne U-Bahn-Netz nicht mehr vollstellbar. Das „Kleingedruckte“ dieses „Leitbilds für drei Jahrzehnte“ hatte es freilich in sich: in ein gewachsenes Stadtbild hinein sollten neue leistungsfähige Auto-Trassen geschaffen werden. Der dabei notwendige Abbruch oder Nicht-Wiederaufbau von Wohngebäuden stieß auf zunehmenden Widerstand unmittelbar Betroffener. So weit – so normal.

Tunnel unter dem Prinz-Carl-Palais „bringt das Fass zum Überlaufen“
Der Autoverkehr sollte aus der traditionellen Ost-West-Hauptroute über das Tal-Kaufingerstraße-Neuhauser Straße verdrängt werden, um dort eine durchgehende Fußgängerzone zu schaffen. Als Ersatzweg sah der SEP 1963 den Altstadtring vor – z. T. mit sechs Spuren. Am vergleichsweise leichtesten ließ er sich nach Auffassung der Planerinnen und Planer in seinem Nordost-Quadranten realisieren (AR NO), also zwischen Isartorplatz und Ludwigstraße. Kernstück war hierbei die Untertunnelung des Prinz-Carl-Palais.

Dieser von vielen interessierten Münchnerinnen und Münchnern als „Schlund“ empfundene Eingriff ins Stadtbild mobilisierte ab 1965/66 den bürgerlichen Widerstand, der für Stadtpolitik und Stadtverwaltung überraschend kam: Das Bürgerkomitee Prinz-Carl-Palais von 1966 hatte einen Gründungsausschuss, der sich wie ein Who is Who des damaligen kulturellen Münchens liest; auszugsweise zitiert: Prof. Wolfgang Braunfels, Ordinarius für Kunstgeschichte an der LMU; Prof. Werner Egk, Komponist; Dr. Bernhard Hanfstaengl, Generaldirektor a.D. der Bayerischen Staatsgemäldesammlungen; Prof. Werner Heisenberg, Physiker und Nobelpreisträger; Prof. Carl Orff, Komponist. Neben die kulturelle Elite trat die junge Garde der Architekten und freien Planer. Unter der Leitung von Kim Wallenborn bildete sich als Verein das münchner bauforum und brachte in Publikationen und bestens besuchten Veranstaltungen die Gegenargumente in die Öffentlichkeit.

Georg Kronawitter



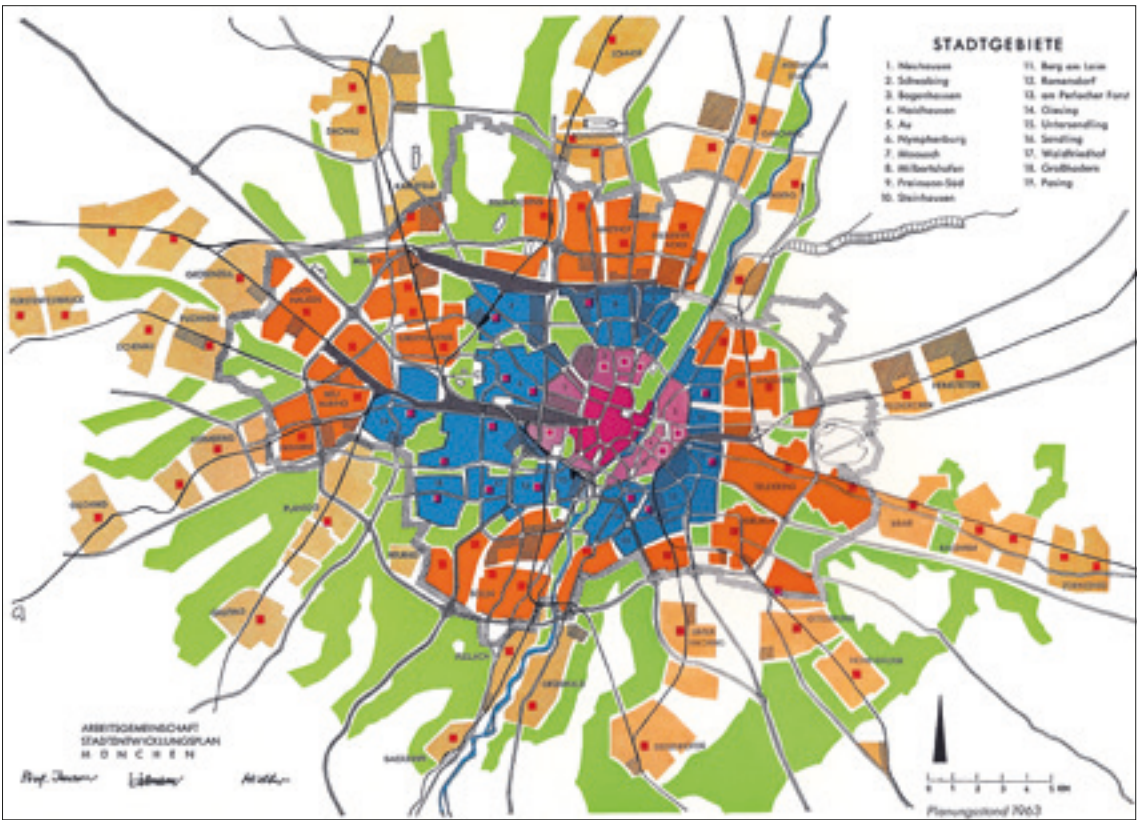
In einer Vielzahl von öffentlichen Veranstaltungen griff das münchner bauforum Themen der Stadtentwicklung auf und diskutierte mit Fachleuten. Münchner Forum e.V.



Diskussion im Stadtmuseum über die Verkehrsführung am Prinz-Carl-Palais und die Gegenprojekte. Von links nach rechts: Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel, Herr Schöner, Professor Römer, Stadtrat Behringer und die Professoren Jensen, Angerer und Schaechterle München Merkur/Sammlung Karl Klühspies



Das Prinz-Carl-Palais und seine Untertunnelung Aus: Steinmetz und Bildhauer, 10/1973



Stadtentwicklungsplan mit Gesamtverkehrsplan 1963 Landeshauptstadt München

Die Stadtstruktur:
Rot City
Violett Innenstadt
Blau Innenstadt-Randgebiete
Orange Außengebiete
Hell-Orange Randgemeinden

DEMOKRATISCHES EXPERIMENT

Die Gründung des Münchner Forum e.V.



Forums-Veranstaltung zur „Drei-Gärten-Zone“ im Juni 1969
Münchner Forum e.V.

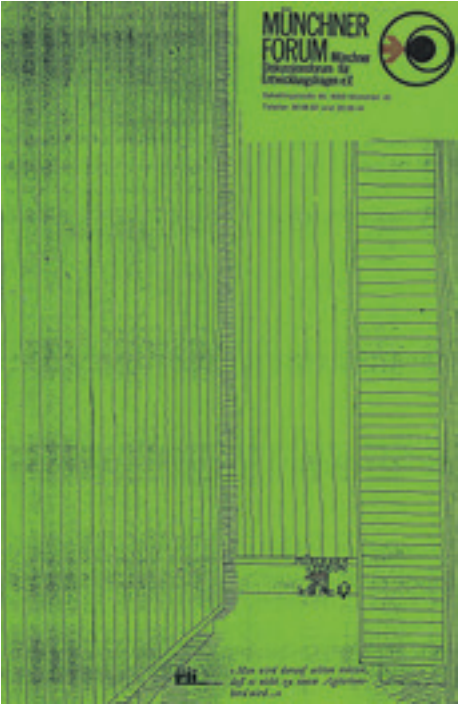
Informationsbroschüre des Münchner Forum, 1968
Münchner Forum e.V.



Veranstaltung des Forums zum Altstadttring mit Mitgliedern des Arbeitskreises Innenstadt/Verkehr: von links: Helmut Borchardt, Karl Klühspies, Theodor Henzler, Helmut Schöner, Ludwig von Gagern
Münchner Forum e.V

Bild rechts oben
Informationsbroschüre des Münchner Forum: „Man wird darauf achten müssen, daß es nicht zum Agitationsherd wird ...“
Münchner Forum e.V.

Bild rechts
Titelblatt der Architekturzeitschrift Baumeister, Dezember 1969
Münchner Forum e.V.



Am 23. Juli 1968 wurde das „Münchner Forum e.V.“ gegründet – nicht in einem verräucherten Schwabinger Studentenlokal, sondern in sehr nobler Umgebung, im Sitzungssaal der IHK. Das war kein Zufall: die Kammern von Industrie und Handwerk beteiligten sich an der Vereinsgründung, ebenso die Münchner Zeitungsverlage, der DGB und einschlägig tätige Universitäts-Lehrstühle.

Wie war es dazu gekommen?

Wie häufig in der Geschichte spielte das nahezu einmalige Zusammentreffen verschiedener Grundströmungen und Akteure auch beim Münchner Forum eine entscheidende Rolle: auf der einen Seite der breit aufgestellte und inhaltlich fundierte Widerstand in der Münchner Bürgerschaft gegen die Umwandlung Münchens in eine autogerechte Stadt – mit dem münchner bauforum als einem Kristallisationskern. Und auf der anderen Seite ein Münchner Oberbürgermeister, Hans-Jochen Vogel, der sich nach einer USA-Reise geistig von der autogerechten Stadt verabschiedet. Und der nach seiner fulminanten Wiederwahl 1966 klug genug ist, die Proteste und Gegenvorschläge aus der Bürgerschaft ernst zu nehmen und sich nicht nur auf die Meinung „seiner“ Stadtverwaltung zu verlassen. Insbesondere der erbitterte Streit um den Altstadttrunnel unterm Prinz-Carl-Palais sorgte dafür, dass die Münchner Welt danach nicht mehr dieselbe war, wie Vogel schreibt: „Wichtiger als die Sachentscheidung war aber das Verfahren. Zum ersten Mal hatte hier so etwas wie eine offene Planung stattgefunden. Bürger hatten sich nicht nur zu Wort gemeldet, sondern selbst Pläne ausgearbeitet. [...]



Münchner Merkur vom 25. Juni 1968
Sammlung Karl Klühspies



Kim Wallenborn (links), der Kopf des „kommunistisch unterwanderten“ münchner bauforums, und Karl Klühspies diskutieren ein mögliches Altstadttring-Modell.
Sammlung Karl Klühspies

Aber es war etwas Neues geschehen, und im Hintergrund hatte eine Art Zieldiskussion stattgefunden, bei dem die heilige Kuh ‚Individualverkehr‘ einen empfindlichen Stoß erlitt.“

OB Vogel kommt zu dem Ergebnis, dass es zur Sicherung dieses neuen Bürgerengagements einer institutionellen Gründung bedarf. Vogel: „Ich schlug deshalb die Gründung eines Forums vor, das als Kommunikationszentrum für alle Probleme der Stadtentwicklung und als eine Art öffentliches Laboratorium zur Prüfung von Planungsideen der Stadt oder aus der Mitte der Bürgerschaft dienen sollte. Natürlich musste ein solches Forum von der Stadt völlig unabhängig sein und durfte nicht als städtische Public-Relations-Agentur erscheinen.“

Die noch heute gültige Struktur mit einem damals 40-, heute 60-köpfigen Programmausschuss war dabei schon „gesetzt“. Ziel war eine „arbeitsfähige Mischung von Berufen, Interessen, Auffassungen und Persönlichkeiten“.

Karl Klühspies, ein „Mann der ersten Stunde“ erinnert sich: „Ja, aber darin fehlt noch das münchner bauforum. Das wurde gleichberechtigtes Mitglied in dieser Struktur. Wir wollten zusätzlich das Recht haben, falls man uns überstimmt hätte, als münchner bauforum an die Öffentlichkeit zu gehen, ohne Folgen befürchten zu müssen. Das hatte OB Vogel akzeptiert. So sind wir als münchner bauforum in das Münchner Forum integriert worden und sind trotzdem selbständig geblieben.“

Georg Kronawitter

RETTET DAS LEHEL!

Der Bau des Altstadtrings Nordost



Der Kampf um den Altstadtring Nordost (AR NO) und um den Erhalt des Münchner Lehels fand 1970/1971 bundesweite Aufmerksamkeit. Er brachte – auf lange Sicht – eine Trendwende in der Münchner Stadtpolitik: weg vom autogerechten Ausbau des Altstadtrings, für den Erhalt der Innenstadtrandgebiete und für eine stärkere Bürgerbeteiligung an der Stadtplanung.

Alte Bilder zeigen, mit welcher Wucht und Härte der Altstadtring das Lehel vom Isartor bis zum Haus der Kunst durchschnitt und das gründerzeitliche Stadtviertel von der Altstadt trennte. Symbol der „Großspurigkeit“ wurde die Tunnelleinfahrt unter dem Prinz-Carl-Palais. In der Folge sollte das gesamte Lehel als „Kerngebiet“ für Verwaltungen und Versicherungen „aufgewertet“ werden. Dies wäre einer Flächensanierung und Vertreibung der meisten Bürgerinnen und Bürger aus ihrem angestammten Quartier gleichgekommen.

Der Widerstand formiert sich
Dagegen formierten sich die Bürgerinnen und Bürger 1970 in der Interessengemeinschaft der Sanierungsbetroffenen, ab 1971 in der Arbeitsgemeinschaft der Lehel-Organisationen unter dem Motto: „Rettet das Lehel“! Parallel dazu kämpfte das Münchner Forum gegen die fatale Verkehrspolitik. Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel und Stadtentwicklungsreferent Hubert Abreß reagierten mit einer „Offenen Planung“: Das Münchner Forum wurde gebeten, die Pläne den Bürgerinnen und Bürgern in einem Großzelt am Altstadtring zu erläutern und Alternativen zum Erhalt des Lehels abzufragen.



Die Debatten verliefen in hitziger Atmosphäre. Über die Inhalte und Methoden der „Bürgerbeteiligung“ gab es unterschiedliche Auffassungen. Unklar blieb, wie „offen“ die Planung noch war.

Die Folgen
Der Altstadtring Nordost und seine trennende Wirkung von der Altstadt waren nicht rückgängig zu machen, die „Kerngebiets“-Ausweisung schon. Der Flächennutzungsplan wurde revidiert, eine Flächensanierung abgewendet. Erst Jahre später wurde der Altstadtring teilweise zurückgebaut, Baulücken geschlossen, neue Fußwege vom Lehel zur Altstadt eröffnet, das Straßenbild „grün eingekleidet“. Sind die „Wunden“ nun verheilt? Heute zählt das Lehel zu den beliebtesten (aber auch teuersten) Vierteln von München.

Geblichen ist die Einsicht, die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig an öffentlichen Planungsprozessen zu beteiligen: durch umfassende Informationen und Bürgerdialoge, durch Stärkung der Bezirksausschüsse und Stadtratsarbeit, durch Professionalisierung und Öffentlichkeitsarbeit der planenden Verwaltung – auch durch Anerkennung des Münchner Forums als „Plattform“ bürgerschaftlichen Engagements. Darüber hinaus wirkte das Lehel als Impulsgeber für andere Bürgerinitiativen in München sowie für den Bundestag, der die Städte und Gemeinden bundesweit verpflichtete, die Öffentlichkeit frühzeitig an der Bauleitplanung und anderen Planungen zu beteiligen, so durch Einführung des Städtebauförderungsgesetzes im Juli 1971.

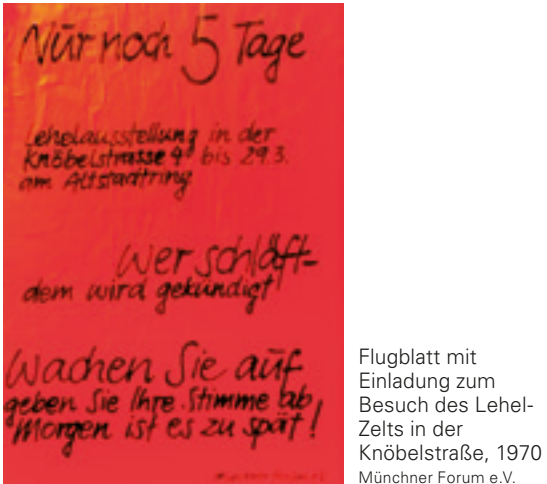
Martin Fürstenberg



Bild oben
Bau des Altstadtrings durch das Münchner Lehel (1966–1970)
Luftbild Max Prugger



Stadtbaurat Uli Zech verteidigt die städtische Planung im Lehel-Zelt des Münchner Forums.
In der Mitte, sitzend, Baurat Ewald Mücke, Leiter der Stadtplanung, 1970
Sammlung Karl Klühspies



Flugblatt mit Einladung zum Besuch des Lehel-Zelts in der Knöbelstraße, 1970
Münchner Forum e.V.

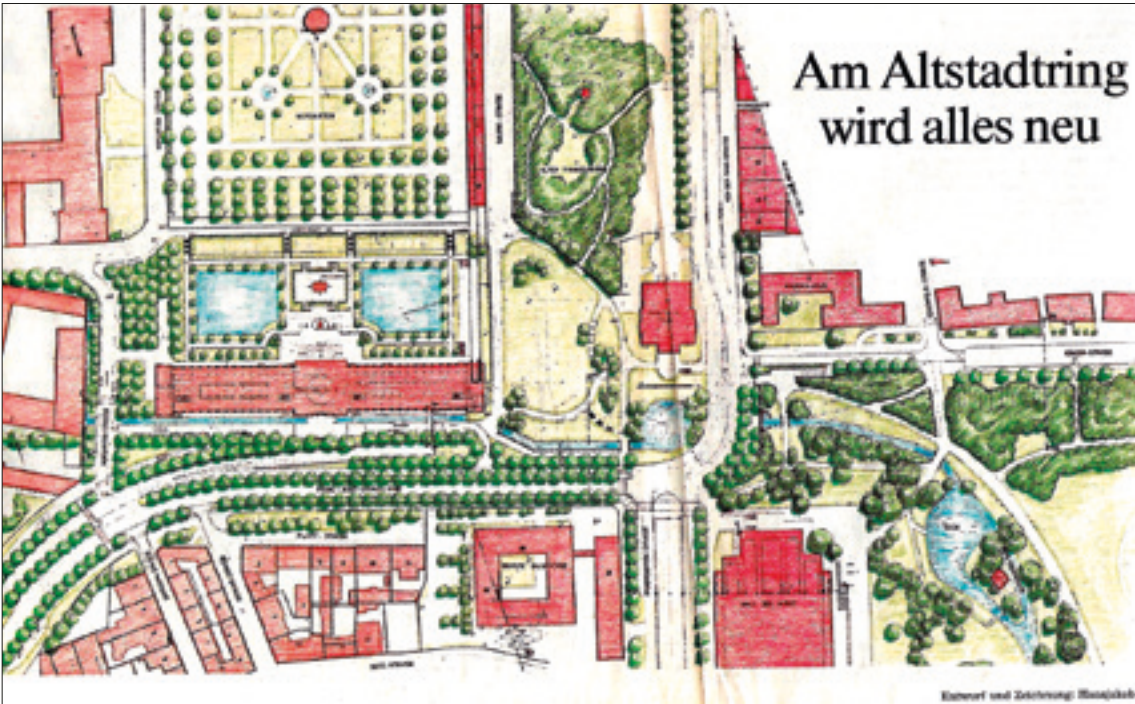


Bild rechts
Erst Jahre später wurde der Altstadtring teilweise zurückgebaut, neue Fußwege vom Lehel zur Altstadt eröffnet, das Straßenbild grün eingekleidet wie im Grün- und Freiflächenplan von Gottfried Hansjakob 1990/91 beim Neubau der Bayerischen Staatskanzlei.
Sammlung Gottfried Hansjakob

ISAR-PARALLELE

Ende des „autogerechten“ Gesamtverkehrsplans



Isar-Parallele Nord
Erster (und letzter!) Bauabschnitt zum kreuzungsfreien Ausbau an der Ifflandstraße, Blick stadteinwärts.
Mehrere Häuser und ganze Baumreihen mussten abgerissen werden.
Sammlung Karl Klühspies

Bilder unten
Ausbau der Isar-Parallele mit kreuzungsfreien Anschlüssen an die Isarbrücken
Plangrundlagen des Baureferats mit Teilabschnitten südlich der Ludwigsbrücke und nördlich der Isartalstraße
Plangrundlage: Baureferat der LHM



Bild rechts
Vor der Isarparallele gerettet: Isarpromenade heute
Sammlung Karl Klühspies

Die autogerechte Stadt
Ein grundlegender Aspekt des Stadterweiterungsplans von 1963 und des Gesamtverkehrsplans war die Umsetzung von Maßnahmen für eine „autogerechte Stadt“. Dazu gehörte der Ausbau des heutigen Altstadtrings mit seinen Anschlüssen an mehrspurige Zuführungsstraßen der Autobahnen von auswärts in die Innenstadt. Wichtiger Bestandteil des Plans war die „Isar-Parallele“, also ein Verbindungsweg parallel zur Isar, ausgebaut als mehrspurige Stadtautobahn mit kreuzungsfreien Querungen an den Isarbrücken. Zusammen mit dem geplanten Autobahnkreuz im Stadtinneren als aufgeständerte Hochstraßen über den Dächern der Stadt galt die Isarparallele für die Verkehrsplaner als „Herzstück des Generalverkehrsplans“.

Zerstörung einer Stadtlandschaft
Die Umsetzung der Isarparallele hätte bedeutet, dass die meisten Bäume an der Isarpromenade hätten gefällt werden müssen, die parallel zur Isar geführte Strecke hätte an den Kreuzungspunkten mit den Isarbrücken als Unterführungen ausgebildet werden müssen, an vielen Streckenabschnitten wären über das bestehende Isarufer auskragende Fahrbahnen notwendig geworden.

Schockierender Anfang: Ifflandstraße
Für alle Bürgerinnen und Bürger wie auch für den Stadtrat wurde der erste ausgeführte Bauabschnitt an der Kreuzung Ifflandstraße und Max-Joseph-Brücke zum schockierenden Beispiel. Mehrere Häuser wurden abgebrochen, viele Bäume standen im Weg und mussten der vierspurigen Unterführung weichen.

Eine weitere Realisierung des Gesamt-Projekts Isar-Parallele hätte eine Stadtlandschaft von europäischem Rang entlang der Isar zerstört wie auch die ursprüngliche Idee einer urbanen Isarpromenade.

Die Bevölkerung protestiert
Erst allmählich bildete sich Protest in der Bevölkerung. Mit der Gründung der Bürgerinitiative Schutzgemeinschaft Isaranlagen e.V., bei der u.a. Karl Brunner, Emil Leibrecht und Werner Müller-Goerne aktiv wurden, fanden die Proteste ein breiteres Echo v.a. in den Medien. In kurzer Zeit sammelte die Bürgerinitiative ca. 12.000 Unterschriften gegen das Projekt. Eindrucksvoll wurden an die 1.000 Bäume mit Flugblättern gekennzeichnet: „Ich werde demnächst dem Straßenbau geopfert“. Die Bürgerinitiative wurde vom Münchner Forum unterstützt, als Sprecher des Münchner Forums widerlegte Karl Klühspies den Verkehrsplanern auch inhaltlich die Notwendigkeit der „städtebaulichen Wahnsinnstat“, wie der Journalist Bernhard Ücker das Projekt beschrieb.



Paradigmenwechsel der Verkehrsplanung
Immerhin verliefen die Gespräche der Stadtverwaltung mit den Bürgervertretern jetzt in einer „toleranteren Atmosphäre“. Aber selbst Zugeständnisse der Verkehrsplaner bei einzelnen Projektabschnitten führten zunächst nicht zu einer vollständigen Aufgabe des Gesamtverkehrsplans von 1963. Ein Artikel der Süddeutschen Zeitung „Das Ende eines Plans“ im Juni 1968 war noch verfrüht. Erst mit der von Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel eingeleiteten Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans im Jahr 1974/75 wurden die überdimensionierten Verkehrsplanungen aufgegeben. Der Verzicht auf den Ausbau der Isar-Parallele war der Anstoß dazu. Noch im Frühjahr 1979 hatte Stadtbaudirektor Ewald Mücke allerdings den endgültigen Verzicht auf die Isar-Parallele nicht bestätigen wollen.

Die Rekultivierung der Isar
Seit dem 19. Jahrhundert wurden die Isarufer im Stadtbereich systematisch befestigt und begradigt: zur Verbesserung ihrer Nutzung für die Flößerei und vor allem als Hochwasserschutz. Ohne die heute noch bestehenden Hochwasserdämme hätten die flussnahen Stadtviertel nicht besiedelt werden können. Mit der Umgestaltung der rechtsseitigen Flussufer seit 1990 im Rahmen des IsarPlans gewinnen die Flussufer für die Bürgerinnen und Bürger wieder neue urbane Qualitäten.

Franz Schiermeier



Bild oben
Der erste Bauabschnitt der „Isarparallele“ wurde an der Ifflandstraße ausgeführt und zeigte allen demonstrativ die kommende Zerstörung des westlichen Isarufers.
Franz Schiermeier Verlag München

Bild links
Diskussionsveranstaltung „Rettet die Isaranlagen“ des Münchner Forums am 24. Juni 1981 im Hofbräuhaus.
Münchner Forum e.V.

Bild unten
Große Isar an der Steinsdorfstraße
Franz Schiermeier Verlag München



DIE GLASSCHERBENVIERTEL



Ein Blick in die heterogen bebaute Kirchenstraße in Haidhausen, um 1970
Archiv der Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung MGS



Herbergen in der Kreppe. Zeichnung von Karl Klühspies, 1974
Aus: Beiträge zur Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes, Münchner Forum e.V., Heft 11, 1974

Es gab in den 1960er-Jahren Münchner Stadtviertel, die den Vorstellungen einer „modernen“ Stadtentwicklung hin zu einer autogerechten Stadt im Wege standen. Der damalige Stadtbaurat Uli Zech hat diesen Vierteln wie Lehel, Haidhausen, Westend, Giesing und Au das Etikett „Glasscherbenviertel“ angeheftet. Dieser politische Kampfbegriff sollte Stimmung machen und den flächenhaften Abriss erleichtern. Dabei war es ja nicht nur die gewachsene Münchner Stadt und deren Geschichte, die hier preisgegeben werden sollte. Es waren vor allem die zigtausenden Münchnerinnen und Münchner, die in den sogenannten „Glasscherbenvierteln“ ihre Heimat, Nachbarschaft und bezahlbare Wohnungen hatten und die nun bedroht waren. Daran entzündete sich maßgeblich der massive Widerstand der Münchner Bevölkerung, die die Stadt nach langen Auseinandersetzungen zum Umdenken und zur Umplanung zwang.

Die Geschichtsvergessenheit der amtlichen Planung von damals kann nur aus der Situation der Nachkriegszeit verstanden werden: Es gab eine Sehnsucht nach Abräumen, Beseitigung der Ruinen sowie der alten Strukturen und dabei auch einer Beseitigung der belasteten Erinnerung. Verbunden war das neue Lebensgefühl mit der Planungsphilosophie von Licht, Luft, Sonne und einer Idee der grenzenlosen Mobilität als Inbegriff von Freiheit. Als Umsetzung dieses Lebensgefühls sollte dabei ein überwiegend kreuzungsfreier Aufbruch für den Altstadtring, bis zu 40m breit, eine Schneise durch die „Glasscherbenviertel“ schlagen. Die Bewohnerinnen und Bewohner dieser Viertel sollten neue

Heimaten in Trabantenstädten wie Neuperlach, Freiham oder Oberpaffenhofen finden. Ihre eigenen Viertel waren für Verkehrswege, Flächensanierung und wirtschaftliche Verwertung vorgesehen.

Das alles kam nicht so, wie von der Stadt geplant. Der Widerstand der Münchner Bürgerinnen und Bürger hat das verhindert: Neuperlach als Trabantenstadt steht zwar, das Lehel wurde demoliert, aber viele weitergehende Zerstörungen hat damals die Bürgerschaft mit massiver Unterstützung des Münchner Forums verhindert.

Die „Glasscherbenviertel“ von damals zählen heute zu den beliebtesten Wohngebieten Münchens. Sie haben nicht mit Abwertung, sondern mit dem Problem fast ungebremster Veredelung zu kämpfen. Die Negativmerkmale von damals – hohe bauliche Dichte, alte Bausubstanz, Nähe, Vielfalt oder Brüche in der Struktur – sind heute die Merkmale einer neu entdeckten „Urbanität“, die das städtische Lebensgefühl prägt. Das Vorzeigeprojekt der damaligen Vision der neuen Stadt – Neuperlach – hat bis heute Probleme mit seiner Identität, wenngleich einige Bewohnerinnen und Bewohner die Idee von Licht, Luft und Sonne positiv erleben.

Die gewachsenen Strukturen, die Geschichte und das Beharrungsvermögen der Menschen, die hier leben, haben sich vor einigen Jahrzehnten durchgesetzt gegen eine stadtfeindliche Ideologie. Das sollte uns Mut machen für heute.

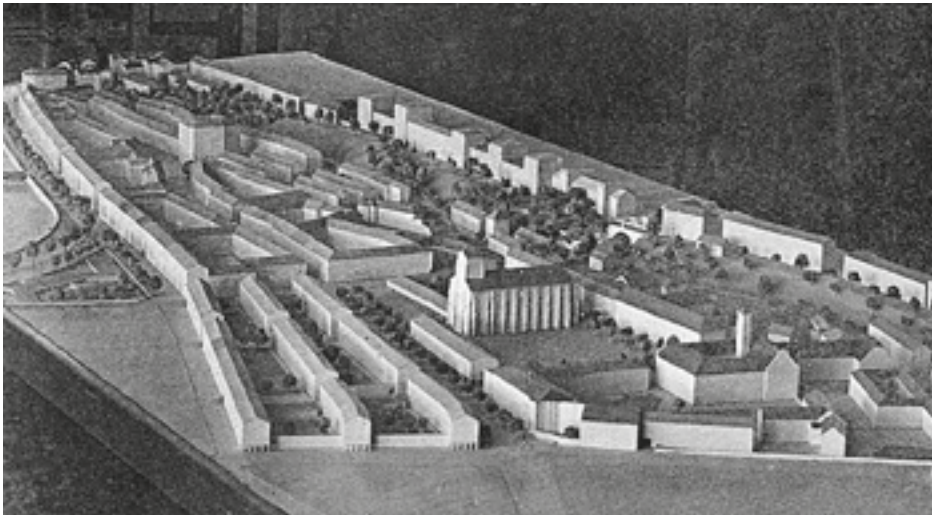
Helmut Steyrer

Zerfallenes Herbergshaus an der Kreppe, nach der Sanierung geplant als sozialpädagogische Tagesstätte
Sammlung Hermann Wilhelm



Bild unten
Die im Zweiten Weltkrieg zerstörte Au, 1945
Aus: „Wiederaufbauzeit“, Katalog zur Ausstellung im Münchner Stadtmuseum

Bild unten rechts
Das städtebauliche Modell zum Wiederaufbau der Au nach einem Entwurf von Michael Steinbrecher, 1947/48
Aus: „Wiederaufbauzeit“, Katalog zur Ausstellung im Münchner Stadtmuseum



So wie in Detroit hätte es auch in München kommen können: Das Ergebnis von Straßenaufweitung und Flächensanierung
Sammlung Karl Klühspies

Neuperlach Nord, 1973
Foto: Kurt Otto, WSB Bayern, Dobliger Unternehmensgruppe

DIE STADTSANIERUNG IN HAIDHAUSEN UND DEM WESTEND



Planung der Tangente 3 Ost und der Preysingstraße in Haidhausen; Studie für den notwendigen Grunderwerb, den Abbruch der Häuser (in Rot) und der Rückgebäude (in Rosa)
Sammlung Karl Klühspies

Die heftigen Auseinandersetzungen zwischen Bürgerschaft, Politik und Verwaltung um die Zukunft der Stadt waren Grundsatz-Konflikte um deren zukünftiges Leitbild. Beim Bau des Altstadttrings Nordost und der damit einhergehenden Teilzerstörung des Stadtteils Lehel wurde dieser Konflikt erstmalig und massiv ausgetragen. Das zeigte Wirkung: Bei den folgenden Sanierungen in Haidhausen und dem Westend, Anfang der 1970er-Jahre, gingen Stadtverwaltung und Stadtrat vorsichtiger heran: Die rigoros geplante sogenannte Isarparallele Ost – die vierspurig, aufgeständert und kreuzungsfrei durch Haidhausen geschlagen werden sollte – wurde nicht weiterverfolgt.

Mieterinitiative in Haidhausen
Sammlung Karl Klühspies



Sie war ein Eckpfeiler der autogerechten Stadtentwicklung und hätte in Haidhausen alles zerstört, was heute zum unverwechselbaren Flair des Stadtteils beiträgt.

Im Umfeld der Schnellstraße waren entsprechend dem gültigen Stadtentwicklungsplan weitgehende Abrisse und Flächensanierungen geplant, um durch höhere Baudichten in den neuen Großstrukturen zumindest einen Teil der gigantischen Baukosten zu erwirtschaften. Das alles kam nicht, weil die Münchner Bürgerschaft und das sie unterstützende Münchner Forum die Stadt zum Umdenken und Umpflanzen veranlasst hat.

Nach den zuvor gemachten Erfahrungen wurden in Haidhausen Zeichen gesetzt: Ein „Sozialplan“, der die Belange der Bewohnerinnen und Bewohner verpflichtend einbezieht und den das Münchner Forum im Lehel vehement und vergeblich gefordert hatte, wurde in Haidhausen ab 1976 Teil des Sanierungsauftrags. Dieser wurde unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Voraussetzungen und der soziologischen Verhältnisse durchgeführt. Haidhausen ist so noch einmal davongekommen. Dass es so kam, ist den Münchner Bürgerinnen und Bürgern zu verdanken.

Legendär ist der fantasievolle und massive Widerstand gegen die Abwicklung des ursprünglichen Haidhausens durch die aktive Kunstszene. Ein Beispiel dafür ist der 2009 verstorbene Autor und Schauspieler Jörg Hube mit seinem berühmten „Herzkasperl“.



Nach den weichenstellenden Auseinandersetzungen im Lehel und in Haidhausen hatte der Stadtteil Westend insofern Glück, dass er in der Reihe der Kulturkämpfe um die Zukunft der Stadt erst später dran war. Auch war das Stadtviertel wegen der kleinteiligen und sanierungsbedürftigen Bausubstanz für Investoren weniger interessant. Auch im Westend waren es die Bürgerinnen und Bürger, die drohende Kulturzerstörung durch die autogerechte Stadt verhüten haben. Beispiele dafür sind der geplante Abbruch der Hackerbrücke, eines Wahrzeichens der Stadt, und des denkmalgeschützten Juwels Hauberrisserhaus an der Schwanthalerstraße. Damit wären Ecksteine aus dem Stadtbild verschwunden.



Wie der flächendeckende Eingriff geplant war, wird am hochkonzentrierten Kerngebiet an der Theresienhöhe sichtbar. Die Hochhäuser sprengen jeden Maßstab und sind zum Glück Einzelfall geblieben. Der Münchner Stadtrat hatte einen weitergehenden Gesamtplan längst beschlossen. Er wurde umgedreht. Auch dieses Beispiel zeigt, dass das München der Nachkriegszeit „nicht wie geplant“, sondern wesentlich durch den Bürgerwillen mitgestaltet wurde.
Helmut Steyrer



Bild rechts
Münchner Abendzeitung: Ballade von Jörg Hube, den Haidhauser Bürgerinitiativen gewidmet
Sammlung Karl Klühspies



Bild unten links
Trappentreustraße mit Blick zur Donnersbergerbrücke während der Bauzeit des Trappentrentunnels, um 1982
LHM, Baureferat

Bild unten rechts
Der gleiche Blick 2015, links der Gewerbehof Westend, rechts der wiederbelebte Gollierplatz
Franz Schiermeier Verlag München

MÜNCHNER FUSSGÄNGERZONEN

Entwicklung und Perspektiven für die Zukunft



München bekam seine erste Fußgängerzone zur Olympiade 1972. Sie fand großen Anklang und ihre Gestaltung erhielt uneingeschränktes Lob. Die Beschränkung auf zentrale Achsen wurde aber schon frühzeitig kritisiert. Angesichts des nun schon lange anhaltenden Wachstums in Stadt und Region und der maßgebenden Rolle der Innenstadt für die Identität Münchens ist eine Erweiterung der attraktiven, öffentlichen Freiräume dort dringend geboten.

Städtebauliche Großtat oder Fortsetzung der autogerechten Stadt?

Als Mitglied des damaligen münchner bauforums kritisierte Karl Klühspies bereits 1968, dass sich die Fußgängerzone auf wenige Achsen beschränken sollte, weil sie in den Parallelstraßen unattraktive Anliefersituationen schafft. Das Ergebnis sind heute Immobilienpreise in der Kaufinger-/Neuhauser Straße als eine der am höchsten frequentierten Einkaufsstraßen Europas, die zehn Mal so hoch sind wie die der unmittelbaren Nachbarstraßen. Außerhalb der Altstadt wurde zunächst noch viele Jahre die auto-gerechte Stadt geplant.

Begonnene Erweiterung

Einige Münchnerinnen und Münchner bezeichnen die Kaufinger-/Neuhauser Straße mit ihren 150.000 Passanten an einem Samstag bereits als Rempelzone. Erweiterungen fanden in der Theatiner- und – vor kurzem mit dem letzten Abschnitt – in der Sendlinger Straße statt. Sehr wohltuend sind aber gerade die einbezogenen Plätze wie der Frauenplatz, der Rindermarkt und der St.-Jakobs-Platz, die ein angenehmes Gegengewicht zu den kommerzialisierten Hauptachsen

herstellen. Diese Bereiche tun allen gut. Selbst für die Einkaufenden wird die Umfeldqualität entsprechend der Untersuchungen von Prof. Rolf Monheim zunehmend wichtiger. Gastronomie- und Freizeitnutzungen bewirken ungeplante Einkäufe und erhöhen damit die Umsätze.

Entlastung der Innenstadt

Gernot Brauer behandelt in seinem Beitrag zu den Standpunkten 08/2012 die Strategie der Stadt München, mittels Stadtteilzentren wie dem Olympia-Einkaufszentrum OEZ und dem Perlacher Einkaufszentrum PEP, die Innenstadt zu entlasten. Hierin sind die insgesamt zwölf Stadtteilzentren unterschiedlich erfolgreich, konnten aber insgesamt nicht den Druck von der Innenstadt nehmen. Diese trotz bisher auch dem Online-Handel.

Mehr Shared Space und neue Freiflächen für die Innenstadt

Um Hinterhofsituationen zu vermeiden und gleichzeitig die Attraktivität flächenhaft zu verbessern, wäre es sinnvoll, einen großen Teil der öffentlichen Kfz-Stellplätze entfallen zu lassen und dem Fußverkehr zu erlauben, auf der Fahrbahn zu gehen, z.B. indem man die Straße als verkehrsberuhigten Bereich ausweist. Eine neue Fußgängerzone mit einem erheblichen Flächengewinn könnte als Boulevard auf der Innenseite der Sonnenstraße geschaffen werden, sodass auch eine Runde Stachus – Marienplatz – Sendlinger Tor – Stachus attraktiv wird. Das Münchner Forum ist u.a. mit dem Arbeitskreis Innenstadt im stetigen Einsatz, die Münchner Fußgängerzone flächenhaft auszuweiten. *Paul Bickelbacher*



Mit der autofreien Umgestaltung der Sendlinger Straße entstand ein attraktiver Verweil- und Durchgangsort. Die Nachbarstraßen im Hackenviertel warten jedoch derzeit.

Foto: Paul Bickelbacher

Der Rindermarkt ist ein beliebter Treffpunkt in der Altstadt.

Foto: Franz Schiermeier Verlag München



Die Sendlinger Straße war über viele Jahre vor allem Parkplatz und hatte zu schmale Gehwege. Nach einem einjährigen Modellversuch wurde 2017 vom Stadtrat die Umgestaltung beschlossen.

Foto: Paul Bickelbacher

Hackenstraße: Hier noch eine unattraktive Altstadtstraße mit verparktem Gehsteig.

Foto: Paul Bickelbacher



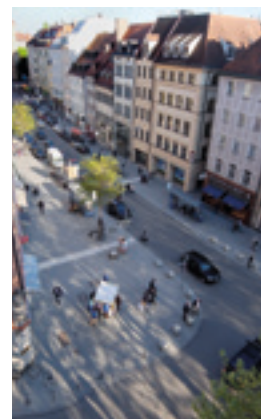
Auch der Viktualienmarkt mit seiner großen Vielfalt an Menschen ist Fußgängerzone und damit ein wichtiger innerstädtischer und für alle frei nutzbarer öffentlicher Freiraum.

Foto: Paul Bickelbacher



Bild oben rechts
Neuhauser-/Kaufinger Straße. Sie wird an Samstagen von 150.000 Fußgängerinnen und Fußgängern frequentiert.
Foto: Paul Bickelbacher

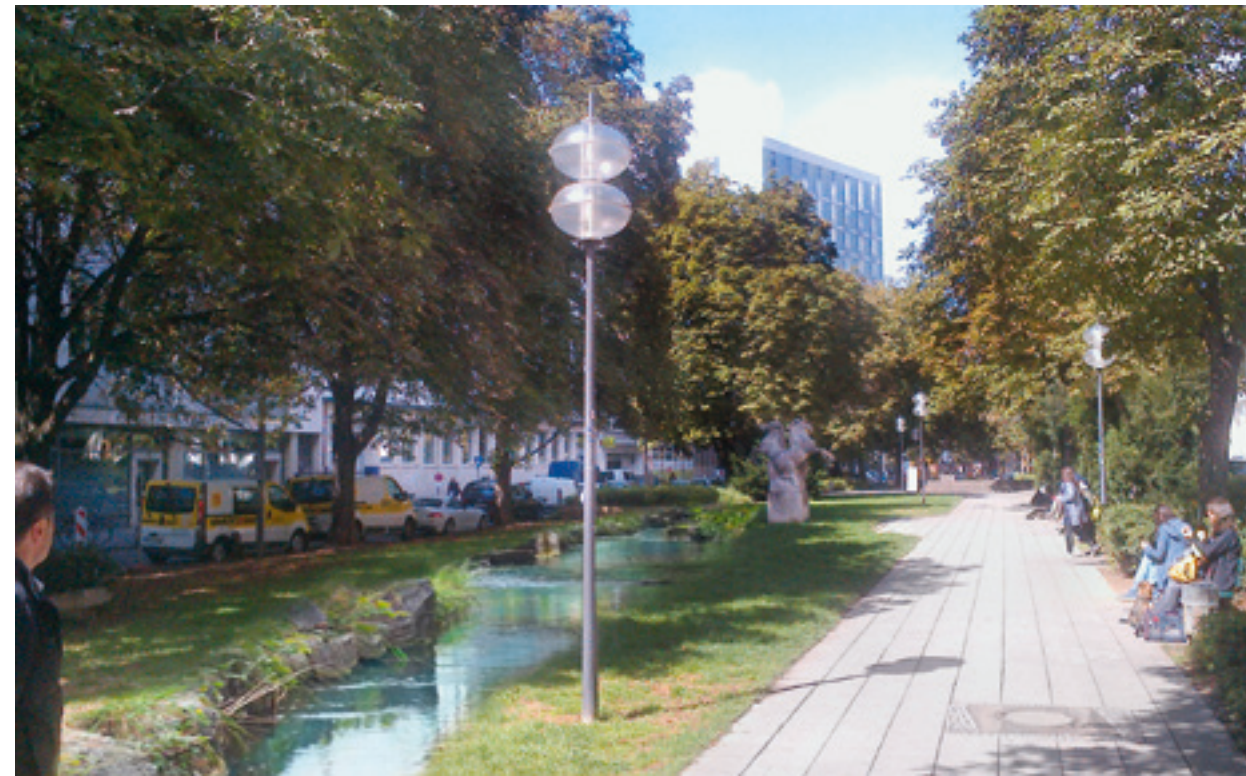
Bild oben links
Am westlichen Marienplatz treffen die Fußgängerströme aus der Theatiner-, Sendlinger und Neuhauser Straße zusammen.
Foto: Paul Bickelbacher



Das Tal wurde keine Fußgängerzone. Es wurde viel Platz für die Zufußgehenden gewonnen. Weitere Stellplätze sollten jedoch entfallen.
Foto: Paul Bickelbacher

VENEDIG DES NORDENS?

Der lange Kampf um die Münchner Stadtbäche



Ein Projekt von Green City e.V.: Ein Teil der Wassermenge des Westlichen Stadtgrabenbachs soll mit vom Bach selbst angetriebenen Turbinen im Park an der Herzog-Wilhelm-Straße fließen.
Visualisierung: Ingenieurbüro Patscheider und Partner, Mathias Hochschwarzer / Green City e.V.



Bild oben
In der Broschüre „Stadt-Landschaft 1“ problematisierte das Münchner Forum den geplanten Süd-Ost-Durchbruch mit seinen negativen Folgen für die Stadtbäche.
Sammlungsreihe des Münchner Forums, Heft 21 mit Beiträgen von Karl Klühspies, Wolfgang Tomasek und Erich Hornsmann, März 1980
Münchner Forum e.V.

Klar, München hat seine Bäche: die Eisbach-Welle ist weltberühmt, den Auer Mühlbach kennen auch „Zuagroaste“ spätestens nach einem halben Jahr, und das Glockenbachviertel trägt den unterirdischen Bach sogar im Namen. Zwei sichtbare Bäche in einer Stadt also, die so ans Wasser gebaut ist wie München an die Isar – war es das? Natürlich nicht, auch wenn in den 1960er- und 1970er-Jahren alles unternommen wurde, um den noch existierenden Stadtbächen buchstäblich den Garaus zu machen. „Magerbeton“ war das Mittel der Stunde, um die ungeliebten Bachbetten endgültig zu verfüllen. Und warum das Ganze? „Wegen der U-Bahn“ war das stereotype K.O.-Argument der Planokraten, mit dem sie letztlich den Münchner Stadtrat dazu brachten, der „Ent-Bachung“ zuzustimmen. Weitere Argumente waren: Verringerung der Unfallgefahr, Sicherung der Gebäudesubstanz und hygienische Aspekte.

Rufer in der Wüste

Längst ist klar, dass diese Argumente falsch waren. Einer der ersten, der dies durch den Blick über den Münchner Tellerrand erkannte und benannte, war Karl Klühspies, Mitgründer des Münchner Forums e. V. und jahrzehntelang einer dessen „Motoren“. Er durchschaute, dass prägende Stadtbäche nur deswegen verschwinden sollten, um Trassen für die autogerechte Innenstadt zu schaffen. Lange, lange, bevor es eine grüne Bewegung gab, beschwört er in Artikeln und Plänen die segensreiche Wirkung von Wasserläufen in der Stadt, weist auf die kulturhistorische und wirtschaftliche Bedeutung der Stadtbäche hin, ohne die der Aufstieg Münchens nicht möglich gewesen wäre.



Für das Münchner Forum gehört das Thema „Wasser in der Stadt“ seither quasi zum „genetischen Code“.

Viel Sympathie – wenig Aktion

Klühspies und das Münchner Forum fanden für ihr Gegenkonzept auch in der Fachwelt viel Zustimmung. Sogar in der Stadtverwaltung gab es hochrangige Sympathisanten, allein es passierte – nichts. Selbst die über ein Vierteljahrhundert dauernde Mitregentschaft der GRÜNEN/Rosa Liste führte in der Stadtbachfrage zu keinem greifbaren Ergebnis. Doch, halt: Die renommierten Landschaftsplaner Hansjakob konnten in den 1990er-Jahren eine veritable Korrektur der Altstadtringschneise östlich der neuen Staatskanzlei durchsetzen, und auch der hier verlaufende Köglmühlbach wurde auf 550m Länge wieder angelegt.

Gut 20 Jahre später waren es dann pikanterweise private Investoren, die bei der Nachnutzung des Rodenstock-Geländes im Glockenbachviertel den Westermühlbach auf eigene Kosten wieder ans Tageslicht holten.

Eine Prise Hoffnung

Und dennoch: 2015 stellte Klühspies nach über 45 Jahren Kampf resigniert fest: „Keine Veränderung. Alle Bestrebungen, Stadtbäche wenigstens versuchsweise wieder zu beleben – gegebenenfalls mit ganz oder teilweise Gegebenheiten entsprechenden Veränderungen ihres Verlaufes – waren vergebens.“ Zwei Jahre später aber war es dann doch noch soweit: Stadträte der Regierungsfractionen setzten sich offiziell für ein von Green City e. V. favorisiertes Projekt ein, den Westlichen Stadtgrabenbach im Bereich der Herzog-Wilhelm-Straße ein Stück weit freizulegen (Foto oben links). Bis der nächste Stadtbach freigelegt wird, muss es ja nicht wieder Jahrzehnte dauern.

Georg Kronawitter



Vorschlag von Karl Klühspies zur Erhaltung und Durchführung des Pesenbachs vom heutigen Karl-Heinrich-Ulrichs-Platz an der Holzstraße bis zur Isar, Mitte 1970er-Jahre
Sammlung Karl Klühspies

Bild links
Arbeiten am Westermühlbach
Sammlung Karl Klühspies



Bild unten links
Der überbaute Auer Mühlbach und die Justizvollzugsanstalt Am Neudeck in den 1950er-Jahren
Landeshauptstadt München; Baureferat

Bild unten rechts
Im November 1999 beschloss der Stadtrat die Öffnung des Auer Mühlbachs an dieser Stelle.
Franz Schiermeier Verlag München

VOM ÖKOLOGISCHEN STADTUMBAU ZUR NACHHALTIGEN STADTENTWICKLUNG



Die Renaturierung der Isar ist zugleich ein Beitrag zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Das hohe Nutzeraufkommen zeigt, dass der Bedarf an öffentlichen Grünflächen sehr hoch ist. Sie sollten sowohl im Stadtzentrum als auch in Bestandsquartieren und neu entwickelten Stadtgebieten an den Stadträndern geschaffen und erhalten werden.

Foto: Cornelia Jacobsen

In den 1980er-Jahren trieben Themen wie das Waldsterben, saurer Regen, Abholzung der Tropen, Ozonloch, Tschernobyl die Ökologiebewegung hervor und verankerte sie in weiten Teilen der Bevölkerung. Auch die Ökologie in der Stadt wurde mehr und mehr zum Thema: Flächenversiegelung sowie die Bedeutung von Stadtbächen, Fassaden- und Dachbegrünung für das Stadtklima. Das Münchner Forum hat sich bereits damals für alle diese Themen engagiert und bot eine Plattform zum informellen Austausch zwischen Expertinnen und Experten, Politik, Stadtverwaltung sowie Bürgerinnen und Bürgern und entwickelte Visionen für eine ökologische und lebenswerte Stadt.

In der Veröffentlichung „Ökologischer Stadtumbau. Gedanken zur Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes München“ des Münchner Forums aus dem Jahr 1991 setzt sich der Architekt und Stadtplaner Karl Klühspies kritisch damit auseinander, ob die Stadt(verwaltung) aufgrund struktureller Zwänge grundsätzlich die Möglichkeit hat, alternative und nachhaltige Zukunftskonzepte für München zu entwickeln. Er spricht von „Stadtumbau“. Es geht ihm nicht nur um Einzelmaßnahmen, sondern um eine radikale Änderung, eine grundsätzliche Verkehrswende: weg vom motorisierten Individualverkehr.

Klühspies forderte bereits Ende der 1970er-Jahre höhere Gebühren für Parkplätze, Anwohnerparkplätze, Tempo 30, Vermeidung von Durchgangsverkehr am Mittleren Ring und einen Ausbau des ÖPNV (insbesondere der Trambahnen) und der Radwege.

Er wies darauf hin, dass es hierbei nicht nur um die Reduzierung von Lärm und Emissionen durch den Verkehr geht. Wenn Fahrspuren und Parkplätze wegfallen und stattdessen Alleen und Radwege entstehen, verbessert sich auch die Aufenthaltsqualität in der Stadt.

Heute sind alle diese Themen in der Stadt München drängender denn je. Wachsende Einwohnerzahlen, zunehmender Mobilitätsbedarf und der Klimawandel stellen große Herausforderungen dar. Der begriffliche Wandel von der „ökologischen Stadtentwicklung“ zur „nachhaltigen Stadtentwicklung“ trägt der Erkenntnis Rechnung, dass eine alleine auf ökologische Aspekte abzielende Stadtentwicklung zu kurz greift – vielmehr gilt es neben der ökologischen Dimension zusätzlich die soziale und ökonomische Dimension und deren Wechselwirkungen zu beachten.



Dafür setzt sich der Arbeitskreis Nachhaltige Quartiersentwicklung im Münchner Forum ein. Der Arbeitskreis beschäftigt sich mit der Frage, wie eine hohe Aufenthaltsqualität und öffentliches Grün, alternative Mobilitätskonzepte, gemeinschaftliche Nutzungen von Flächen und Gütern, eine soziale Durchmischung, lebendige Erdgeschoßzonen durch die Integration von Gewerbeflächen und Anwohnertreffpunkten sowie eine hohe Identifikation in bestehenden und neu geschaffenen Quartieren geschaffen werden können.

Cornelia Jacobsen



Bilder oben
Umschlagseiten der Veröffentlichung „Ökologischer Stadtumbau. Gedanken zur Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes München – Individualverkehr“ (Zeichnungen von Karl Klühspies), 1991
Münchner Forum e.V.

Bild Mitte
Der Domagkpark mit seinen vielfältigen Formen der Nutzerbeteiligung ist ein positives Beispiel an nachhaltiger Quartiersentwicklung.
agmm Architekten + Stadtplaner,
Foto Massimo Fiorito

Bild unten
Genossenschaftlicher Wohnungsbau am Sankt-Wolfgang-Platz aus den 1920er-Jahren: ein Beitrag zu einem attraktiven Stadtbild und zu einer sozialen und lebendigen Stadt
Foto: Cornelia Jacobsen



Bild rechts
Der Auer Mühlbach lädt zum Verweilen ein. Trotzdem sitzt auf diesen Bänken selten jemand, da der Weg entlang des Auer Mühlbachs immer wieder durch Privatgrundstücke unterbrochen ist. Das gegenüberliegende ehemalige Frauen- und Jugendgefängnis wurde in Luxuswohnungen umgewandelt – eine vertane Chance.

Foto: Cornelia Jacobsen

WEGE UND IRRWEGE DER STADTENTWICKLUNGSPOLITIK



Das umfangreiche U-Bahn-netz von 1965, bereits ohne die zunächst geplante Ringlinie.
Stadtentwicklungsplan 1965
Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Nach den Zerstörungen Münchens im 2. Weltkrieg fiel die Grundsatzentscheidung für den Wiederaufbau der Stadt auf dem alten Stadtgrundriss.

Der Wiederaufbauplan 1945 von Stadtbaurat Karl Meitinger war Grundlage für eine der Tradition und Geschichte verpflichteten Stadtentwicklung. Der 1963 beschlossene Jensen-Plan brach mit den behutsamen Zielsetzungen seines Vorläufers. Die „Gunst“ der Stunde sollte genutzt werden, um nach dem Krieg großzügige Neuplanungen zu ermöglichen. Gestützt wurde diese Haltung durch das 1960 neu eingeführte Bundesbaugesetz (BBauG), in dem das Privateigentum gegenüber dem Gemeineigentum privilegiert wurde. Es hob zugleich die von den Städten erlassenen Ortssatzungen auf. In München fiel ihm 1979 die acht Jahrzehnte stadtgestaltgebende „Staffelbauordnung“ von Theodor Fischer zum Opfer.

Der Verkehr muss sich der Stadt anpassen und nicht die Stadt dem Verkehr.

Der „moderne“ Jensen-Plan verpasste dem Siedlungskörper ein eng geflochtenes Schienen- und Straßennetz. Und man plante großzügig und „auto-gerecht“. Bei den Wegen zur Arbeit, zu Besorgungen und Erholung etc. sollte man sich nicht auf den

öffentlichen Nahverkehr verlassen müssen. Diese widersprüchliche Planung wurde bald kritisch gesehen. 1968 fragte die Süddeutsche Zeitung „Gehört der Jensen-Plan in den Papierkorb?“.

Er ist längst überholt – seine Auswirkungen nicht. München verdankt ihm die Fußgängerzone, S- und U-Bahnausbau und Trabantenstädte wie Neuperlach. Die Entscheidung schaffte jedoch auch andere, schmerzliche Fakten. Münchens Altstadt und die benachbarten Quartiere sollten ein hochentwickeltes, ökonomisches Stadtzentrum, ein Kerngebiet, werden, in dem Handel und Verwaltung vorrangig und Wohnen untergeordnet stattfinden durfte. Wohnen sollten die Münchner und Münchnerinnen vorwiegend im Grünen, draußen vor der Stadt.

Die Innenstadt wurde „standortgerecht“ umgebaut, Grundstücke zusammengekauft und mit „Einkaufsschlachtschiffen“ bebaut wie beim Kaufhof am Marienplatz. Straßenfluchten, wie am Marienplatz und entlang der Maffeistraße, wurden mobilitäts-erleichternd zurückgesetzt. Die Neubebauung ganzer Straßenzüge sollte auf zurückgesetzten Baulinien erzwungen werden, sichtbar z.B. an der Gabelsbergerstraße.



Die Überserschließung, die den Autoverkehr anlockte, forderte Straßendurchbrüche z.B. am Altstadttring und die Untertunnelung des Prinz-Carl-Palais. Alle Autobahnen sollten in den Altstadttring münden. Tangentiale Verbindungen sollten zu Schnellstraßen ausgebaut werden wie beispielsweise die der Altstadt zugewandten Straßen entlang der Isar („Isarparallele“). Das Kreuzungsbauwerk im Englischen Garten und die Ifflandstraße bis über die Max-Joseph-Brücke zeugen noch heute von der „Großzügigkeit“ dieser Straßenplanung auf Kosten der Stadtbausubstanz. Erwin Schleich schrieb in seinem viel beachteten Buch von der „Zweiten Zerstörung Münchens“.

Als die Konsequenzen des Stadtentwicklungsplanes erkennbar wurden, entwickelte sich empörter Widerstand. Der Unwille der Bürger und Bürgerinnen ließ Initiativen entstehen, die Einsprüche organisierten und begründeten, z.B. das münchener bauforum und die Aktion Maxvorstadt. Das Münchner Forum entstand im Laufe dieser fundierten Auseinandersetzungen im Jahr 1968.

Eines der positiven Beispiele für die Wirkung von bürgerschaftlichen Protesten war die Rettung des Kleinods Nikolaiplatz. Der Bürgerprotest gegen den Abbruch wertvoller Jugendstilhäuser zugunsten des Europäischen Patentamts war jedoch vergebens.

Ein Bodenrecht, das die Interessen der Allgemeinheit berücksichtigt, ihre Durchsetzung erleichtert und den öffentlichen Raum schützt, fehlt bis heute. Dringend erforderlich ist ein Stadtentwicklungsplan, um über die Quartiersentwicklung hinaus die Fragen des Wohnens, der Mobilität, Umwelt und des öffentlichen Raums Münchens neu zu ordnen.

Wolfgang Czisch, Helmut Steyrer



Bild oben
Sonnenstraße, Stachus:
Verkehrsfläche statt
öffentlicher Raum mit
Aufenthaltsqualität
Foto: Jürgen Reichmann
www.juergen-reichmann.de

Bild Mitte
Flächenfraß des Verkehrs:
Zertrennung der Maxvor-
stadt
Foto: Jürgen Reichmann
www.juergen-reichmann.de

Bild unten
Neuperlach Zentrum:
Trotz guter ÖV-Erschlie-
ßung Stau im Individual-
verkehr!
Foto: Wolfgang Czisch

NIKOLAIPLATZ UND SEIDLVILLA

Der Erfolg des bürgerschaftlichen Engagements



Großdemonstration am 14. April 1976 vom Odeonsplatz zur Seidlvilla
Münchner Forum e.V.



Die Planung für den Baublock am Nikolaiplatz: Südlich der alten Seidl-Villa ein bis zu 8-geschossiger Baublock an der Maria-Josepha-Straße
Münchner Forum e.V.

Seidlvilla und Nikolaiplatz in Alt-Schwabing sind ein frühes Beispiel für den spekulativen Umgang mit gewachsener Bausubstanz, aber auch für den Erfolg bürgerschaftlichen Engagements, den spekulativen Verwertungsinteressen kommerzieller Immobilien-erwerber zu trotzen.

Die 1905 nach Plänen des Architekten Emanuel von Seidl für eine der Besitzerfamilien der Spatenbrauerei errichtete Villa am Nikolaiplatz geriet schon in den 1930er-Jahren in den Strudel von Immobilien-wechseln. 1970 wollte der damalige Eigentümer die Villa abreißen lassen und den gesamten Straßenblock zwischen Nikolai-, Werneck-, Maria-Josepha-Straße und Nikolaiplatz mit einer dichten, jeden Maßstab sprengenden gewerblichen Neubebauung belegen. Dies konnte in letzter Minute verhindert werden, nicht zuletzt durch die Aufklärungsarbeit des Münchner Forums mit seiner Broschüre „Nikolaiplatz – Schulbeispiel für Stadtzerstörung“. Das Forum forderte einen vollständigen Erhalt der – seit 1975 denkmalgeschützten – Villa, eine gemeinwohlorientierte Nutzung des Gebäudes und des Areals, eine Gestaltung des Villengartens und eine Verkehrsberuhigung des Gesamtareals.

Nach weiterem Eigentümerwechsel an einen Immobilienentwickler (und erheblicher Kaufpreissteigerung) appellierte das vom Architekten Meinrad von Ow und dem Münchner Forum gegründete Bürgerkomitee Altschwabing an die Stadtspitze, die geplante Bebauung zu verhindern und das bereits erteilte Baurecht abzulösen.



Einladung zum „Freuden-Sommerfest“ am Nikolaiplatz, Juli 1976
Aktion Nikolaiplatz



Das „Freudenfest“ anlässlich der Rettung des Nikolaiplatzes und der Seidl-Villa am 17. Juli 1976
Münchner Forum e.V.



Seidlvilla Kulturzentrum Schwabing, 2017
Foto Edgar Hohl

Städtische Angebote zum Grundstückstausch wurden vom Investor abgelehnt, von den Bürgern und Bürgerinnen geforderte Nachverhandlungen für einen Grundstückstausch und eine klare Positionierung für den Erhalt der Seidlvilla und des Nikolaiplatzes fanden im Stadtrat keine Mehrheit. So sah die Stadtplanung keine Möglichkeit mehr zum Handeln, sie hatte „ihr Pulver verschossen“.

Doch die Bürgerinnen und Bürger gaben den Kampf noch nicht auf; die öffentliche Empörung der Fachwelt und in der Presse nahm sogar noch zu. Im April 1976 kam es zu einer Großdemonstration Münchner Bürgerinnen und Bürger, zu der ein breites Bündnis von Jusos, Junger Union, Jungdemokraten, die Münchner FDP, alle Parteien des Bezirksausschusses sowie die Bürgerinitiativen Aktion Nikolaiplatz und Bürgerkomitee Schwabing aufgerufen hatte. Über 1.000 Münchner und Münchnerinnen zogen vom Odeons- zum Nikolaiplatz. Davon beeindruckt kam es im Stadtrat zu einer Revision des Beschlusses, der die Zerstörung des Nikolaiplatzes und der Seidlvilla zur Folge gehabt hätte: im Mai 1976 beschloss der Stadtrat den Ankauf der Villa und damit ihren Erhalt.

Mit einem Freudenfest begingen über 10.000 Münchnerinnen und Münchner im Juli 1976 ihren Sieg im Kampf um die Seidlvilla. Dennoch dauerte es noch ein Jahrzehnt kontroverser Debatten und Entscheidungen, bis die Seidlvilla ihre heutige Nutzung als kultureller Treffpunkt für die Bürger und Bürgerinnen in Schwabing, aber auch darüber hinaus erhielt.

Detlev Sträter

EUROPÄISCHES PATENTAMT

Der Konflikt um den Standort an der Isar



Bild rechts
Abriss der Häuser an der Erhardtstraße für den Neubau des Europäischen Patentamts. Der Zuschlag zu den Abrissarbeiten über 400.000 DM wurde an vier Firmen vergeben. SZ, Sammlung Karl Klühspies



Die ursprüngliche Bebauung an der Stelle des heutigen Europäischen Patentamts, im Hintergrund die Kirche St. Maximilian: Vollständig erhaltene Jugendstil-Häuser mit aufwändig gestalteten Fassaden. SZ, Sammlung Karl Klühspies

Ein Zentrum für das Europäische Patentwesen
Das Europäische Patentamt ist eine zwischenstaatliche Einrichtung und die europaweit führende Institution zum Schutz geistigen Eigentums. Sie wurde am 7. Oktober 1977 auf der Grundlage des 1973 in München unterzeichneten Europäischen Patentübereinkommens (EPÜ) gegründet.

Für den Standort hatten sich mehrere Länder beworben, u.a. die Niederlande. In den Verhandlungen, die der „Münchener Diplomatischen Konferenz“ vorausgingen, einigte man sich schließlich darauf, das Europäische Patentamt in München zu errichten. Für die Entscheidung der Stadtverwaltung zur Lage in der Stadt war die unmittelbare Nähe zum Standort des Deutschen Patentamts ausschlaggebend.

Proteste gegen den Standort an der Isar
Gegen diese Standortwahl gab es parteiübergreifend sowie in der Bürgerschaft erhebliche Proteste, da 24 Häuser, darunter eine ganze Reihe von Jugendstilhäusern direkt an der Isarpromenade dafür niedergerissen und die Bewohnerinnen und Bewohner umgesiedelt werden mussten. Die Stadtverwaltung unter Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel argumentierte mit der notwendigen Nachbarschaft zum Deutschen Patentamt und drohte damit, dass der Zuschlag der EWG-Kommission für München von diesem Standort abhängig sei: „Sonst kommt es nicht nach München.“



Falsche Behauptungen und Prognosen
Außerdem wäre ein Neubau an einem außerhalb der Innenstadt gelegenen Standort (vorgesehen war die Berliner Straße) wegen der Grundstückskosten um 100 Millionen DM teurer als in der Innenstadt – was eine amtsinterne Stellungnahme des Stadtentwicklungsreferats selbst widerlegte.

Das Münchner Forum hatte alternative Berechnungen für die beiden Standorte ermittelt und kam ebenso zum Ergebnis, dass der Standort an der Erhardtstraße deutlich kostenaufwändiger war. Auch andere Argumente der Stadtverwaltung ließen sich nicht bewahrheiten: In Anschreiben an mehrere Mitgliedsstaaten der EWG bestätigten diese, die Standortwahl liege ganz allein in der Entscheidung der Stadtverwaltung und sei nicht Bedingung der Vergabe.

Keine nachhaltige Entscheidung
Auch die Behauptung der Verwaltung, die „Aufnahme der Tätigkeit der Behörde“ im Jahr 1976 sei „zwingend erforderlich“ und verbiete eine weitere Verzögerung, ließ sich nicht halten. Alle Proteste gegen die Entscheidung des Stadtrats und offensichtliche Widerlegungen der nicht haltbaren Argumente und manipulierten Prognosen für den Standort Erhardtstraße halfen nichts: das Europäische Patentamt wurde an der Isar gebaut – und erwies sich schnell als nicht erweiterbar. Genauso wenig wie die unmittelbare Nachbarschaft zum Deutschen Patentamt heute in technologischer Hinsicht von wesentlicher Bedeutung ist, was auch damals bereits abzusehen war.

Franz Schiermeier



Bild oben
Der Konflikt um den Standort nahm in den Medien erheblichen Raum ein: Quer durch alle gesellschaftlichen Schichten blieb die Standortwahl äußerst umstritten. tz München, 11.05.1979 Sammlung Karl Klühspies

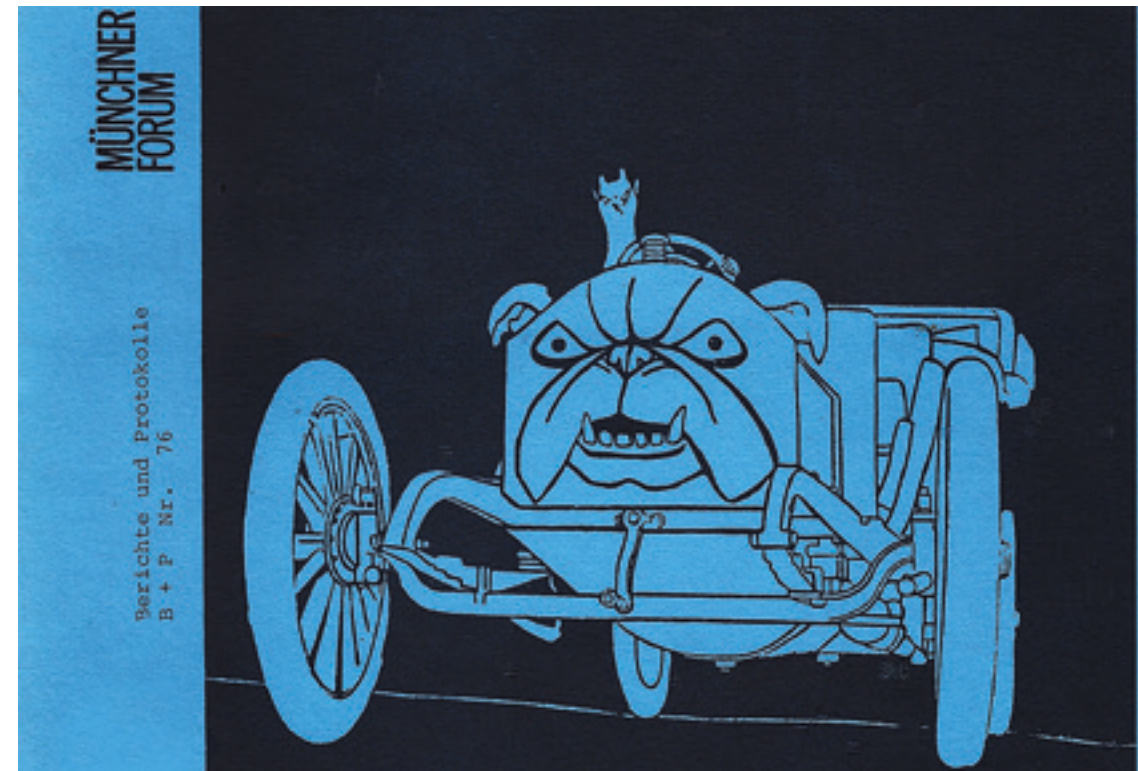


Bild Mitte
Blick von Süden auf das Europäische Patentamt Sammlung Karl Klühspies

Bilder unten
Die unangemessene Höhe der damals schon so bezeichneten „Mammutbehörde“ wird sowohl von der Innenstadt als auch von der Isarpromenade her deutlich. Sammlung Karl Klühspies

VERKEHRSBERUHINGUNG

Wohnstraßen, mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer



Titelblatt der Publikation des Münchner Forums: „Verkehrsberuhigung – Verkehrtberuhigung. Arbeitskreis Münchner Bürger für Verkehrsberuhigung zieht Bilanz 1977–1984“ Berichte und Protokolle, Nr. 76 von 1984 Münchner Forum e.V.



Bild rechts
Durchfahrt durch den Englischen Garten und Tempo 30-Zone.
Sammlung Klaus Bäumler

Bild unten
Titelbild Berichte und Protokolle Nr. 92 „Verkehr am, im und durch den Englischen Garten“, 1989
Sammlung Klaus Bäumler



Die gegebene Verkehrsführung im Bereich von Schwabing und der Maxvorstadt erscheint heute als selbstverständlich. Nur wenige wissen, dass sie auf umfassendes bürgerschaftliches Engagement seit den 1970er-Jahren zurückgeht: damals gab es noch keine Tempo-30-Zonen, die Öffnung der Einbahnstraßen für Radler in Gegenrichtung war nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) unzulässig, Fahrradstraßen waren Utopie; Radwege in der Ludwigstraße wurden als unzulässiger Eingriff in das schützenswerte bauliche Ensemble abgelehnt.

Das damalige Ziel war, die Wohnqualität zu erhöhen und den Schleichverkehr durch Wohnquartiere mit ausgeklügelten Einbahnregelungen zu unterbinden. Als Organisationsplattform wurde – ein Novum – unter dem Dach des Münchner Forums 1977 der Arbeitskreis Münchner Bürger für Verkehrsberuhigung gegründet. Darin arbeiteten Vertreter von Bezirksausschüssen (Schwabing-West, Schwabing-Freimann, Milbertshofen und Maxvorstadt), der Verein Urbanes Wohnen e.V., das Münchner Forum, Vertreter der Stadtverwaltung, einzelne Bürgerinnen und Bürger sowie Bürgerinitiativen aus den Stadtvierteln, außerdem Interessengruppen der Gastronomie zusammen. Ohne „Verteufelung“ des Autos und ohne Problemverschiebungen nach dem Sankt-Florians-Prinzip sollte eine flächendeckende Verkehrsberuhigung erreicht werden.

Und das durchaus erfolgreich: Das vom Arbeitskreis vorgelegte „Verkehrsprogramm Schwabing – Maxvorstadt“ wurde vom Stadtrat 1981 als Teil des städtischen Gesamtkonzepts „Verkehrsberuhigung“

Bild links
Erstes Bürgerfest der Aktion Maxvorstadt am 1. Juli 1972 in der Türkenstraße.
Foto Dieter Hinrichs, Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt, Sammlung Klaus Bäumler

Bild rechts
Verkehrsberuhigung in der Kaulbachstraße
Sammlung Klaus Bäumler



gesehen und sollte als Modell auf andere Stadtbereiche übertragbar sein. Auch bei der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans 1983 gingen die Forderungen des Arbeitskreises in die Leitlinien, Ziele und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Wohnumfeldverbesserung ein. Weitere Resultate waren erste Aufpflasterungen zur Geschwindigkeitsreduzierung (Isabellastraße, Kaulbachstraße) und der Grundsatzbeschluss zur Neuordnung der Ost-West-Hauptverbindungen im Bereich Theresien-, Türken- und Gabelsbergerstraße.



Querung in Höhe des Prinz-Carl-Palais als Teil der fußgängerfreundlichen Verbindung zwischen Haus der Kunst und Von-der-Tann-Straße
Sammlung Klaus Bäumler



Die aktuell diskutierte „modifizierte Alternative 5“ geht auf den Grundsatzbeschluss des Stadtrats vom 21. Mai 1980 zurück – man denke: vor nunmehr über 38 Jahren. Die bereits 1980 in Aussicht genommene Auflösung des Einbahnstraßen-Paars Gabelsberger-, Türken-, Theresienstraße ist für die Qualität des Kunstareals überfällig.

Zur Zweihundert-Jahrfeier des Englischen Gartens legte der Arbeitskreis im Mai 1989 eine „Jubiläums-Resolution“ vor, einen Katalog mit 11 Wünschen an den Freistaat Bayern, die Stadt München und an die Mitbürgerinnen und Mitbürger – sein kritisch-konstruktives Geburtstagsgeschenk zur Aufwertung des Englischen Gartens.

Wichtige Forderungen wurden Anfang der 1990er-Jahre im Zuge der Neugestaltung des Staatskanzlei-Umfelds nach Plänen des Landschaftsarchitekten Hansjakob umgesetzt, z.B. der Rückbau der Königinstraße, eine fußgängerfreundliche Verbindung zwischen Haus der Kunst und Von-der-Tann-Straße und deren Querung in Höhe des Prinz-Carl-Palais.

2015 ordnete die Kreisverwaltungsbehörde auf der Omnibusstraße durch den Englischen Garten die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h an. Der Arbeitskreis hatte diese Forderung bereits 1989 erhoben, da alle wichtigen Fuß-, Rad- und Reitwege die Omnibusstraße kreuzen. Auch hier zeigt sich: Ein langer Atem ist unverzichtbar.

Klaus Bäumler

TRAMBAHN

„Du bleibst da, und zwar sofort!“



Informationsstand des Münchner Forums zur Tram anlässlich des 10. Jahrestages der Gründung am Marienhof, 27. Oktober 1979
Sammlung Karl Klühspies



Publikation des Münchner Forums mit konkreten Vorschlägen zur Weiterentwicklung der Tram: „Du bleibst da, und zwar sofort!“, 1979
Münchner Forum e.V.

Ausbau des Trambahn-Netzes...

Die Entwicklung des Münchner Nahverkehrs nach 1945 wies zwei Besonderheiten auf: Das starke Bevölkerungswachstum zwang zunächst dazu, das Trambahnnetz zu erweitern und zu modernisieren – so umfangreich wie in keiner anderen Stadt außerhalb des damaligen Ostblocks. Dies war ein wesentlicher Grundstein für den späteren Erfolg des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), da die „Trabantenstädte“ genannten Stadterweiterungen frühzeitig per Schiene angebunden waren.

... und Rückbau

Die zweite Besonderheit war die im Jahre 1965 getroffene Entscheidung, ein neues U-Bahn-Netz nicht als Ergänzung, sondern als Ersatz für ein bestehendes Trambahnnetz zu errichten. Logische Konsequenz aus dieser Planung war die Abschaffung der Trambahn, auch wenn dies nicht explizit vom Stadtrat beschlossen wurde. So wurde mit der Tram 22 eine wichtige Tangente zwischen Sendling, Neuhausen und Schwabing stillgelegt – gerade das Fehlen leistungsfähiger Tangenten ist heute eine wesentliche Schwäche des Münchner Nahverkehrs.

Die U-Bahn ist kein Ersatz für die Tram

Aufgrund der höheren Bau- und Betriebskosten der U-Bahn kann ein U-Bahnnetz aber nie eine so gute Flächenerschließung wie ein Trambahnnetz bieten. Also hätte der Ersatz der Trambahn durch die U-Bahn die Umstellung zahlreicher, auch sehr gut ausgebauter Trambahnstrecken auf Bus oder deren ersatzlose Stilllegung bedeutet. Dies drang erst Ende der 1970er-Jahre ins öffentliche Bewusstsein.

Karl Klühspies hat als einer der ersten diese Mängel erkannt und sich bereits Anfang der 1970er-Jahre im Münchner Forum für eine abgestimmte Weiterentwicklung von Tram- und U-Bahnnetz eingesetzt. Seine Vorstellungen zu diesem Thema veröffentlichte er 1973 (Heft 9 der Sammlungsreihe „Beiträge zur Fortschreibung des Münchner Stadtentwicklungsplans“).

Weitere Stilllegungen und Bürgerproteste

Für jeden ersichtlich wurde die Anti-Tram-Politik mit dem Stadtratsbeschluss im Herbst 1978, keine neuen Trambahnwagen anzuschaffen. Als Reaktion darauf bildete sich im Münchner Forum der Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN). Der AAN mobilisierte mit Unterschriftensammlungen und Veranstaltungen die Öffentlichkeit. In zwei weiteren Broschüren („Du bleibst da, und zwar sofort!“ 1979 und „In München hat die Trambahn eine Zukunft“, 1982) wurden abermals konkrete Vorschläge für die Weiterentwicklung der Trambahn gemacht.

Das hielt den Stadtrat nicht davon ab, 1982 massive Stilllegungen für 1983 zu beschließen. Im Frühjahr 1984 wurde OB Kiesel – sicherlich nicht nur wegen seiner Anti-ÖPNV-Politik – abgewählt. Die Diskussion um die Zukunft der Tram war damit aber noch nicht beendet. Zwar fasste der Stadtrat 1986 den „Grundsatzbeschluss“ zur Beibehaltung der Tram, damit waren aber noch keine konkreten Maßnahmen verbunden.



Bild links
Streckenplan der Trambahn. Vergleich der 1991 geplanten mit den 2018 tatsächlich vorhandenen Strecken
Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

Bild unten
Letzte Fahrt der Linie 22 zwischen Harras und Nikolaiplatz am 2. März 1970
SZ, Sammlung Karl Klühspies



Die Befürworter der Tram erkannten schon damals die Notwendigkeit leistungsfähiger Tangenten, die in der nötigen Anzahl nur per Tram angeboten werden können. Dies bestätigten auch die zwei Gutachten, die nach 1984 von der Stadt in Auftrag gegeben worden waren. Auf dieser Grundlage wurde im März 1991 die „Integrierte ÖPNV Planung“ (für U-Bahn und Tram) vom Stadtrat einstimmig beschlossen, die leider bis heute in wichtigen Teilen nicht umgesetzt ist. Ein wichtiger Meilenstein war die Wiederinbetriebnahme der Tram 17 in der Arnulfstraße im Juni 1996. Diese Strecke war 1983 wegen „unwirtschaftlichem Parallelverkehr“ zur U-Bahn in der Nymphenburger Straße stillgelegt und auch nur teilweise durch eine Buslinie ersetzt worden. Heute wird hier bis 22 Uhr ein 5-Minuten-Takt per Tram – bei keineswegs leeren Fahrzeugen – angeboten.

Dieses Beispiel zeigt, dass sich konstruktives Engagement lohnt – auch wenn viel Ausdauer erforderlich ist. Das Problem der fehlenden Tangenten wird aber von Politik und Verwaltung nach wie vor ignoriert.

Matthias Hintzen, Berthold Maier

Bild rechts
Übergabe von 60.000 Unterschriften zur Erhaltung der Münchner Straßenbahn am 27. Juni 1980 im Münchner Rathaus.
Von links: Bürgermeister Winfried Zehetmeier, Karl Klühspies, Rainer Münch, Stadtrat Walter Zöllner und Stadträtin Barbara Scheuble-Schäfer.
Insgesamt kamen an die 100.000 Unterschriften zusammen.
Sammlung Karl Klühspies



Am 10. Dezember 2011 wurde die Tramlinie 16 zwischen Effnerplatz und St. Emmeram in Oberführung in Betrieb genommen.
Franz Schiermeier Verlag München

ÖFFNET DIE HÖFE

Hofbegrünung und Urbanes Wohnen



Nach dem Verkauf des Hauses Blumenburgstraße 57 wird es von den Mietern „friedlich besetzt“. Der neue Besitzer (hinten mittig am kleinen Tisch sitzend) ist ebenso friedlich bereit, bis zu Beginn der notwendigen Sanierung keine Kündigungen auszusprechen.

Sammlung Karl Klühspies



Aushang der Aktion Grüne Gartenhöfe mit Unterstützung der Stadt München

Urbanes Wohnen e.V. München

„Mauerabbruch im Hinterhof – Schwabinger Aktionsgemeinschaft will Durchgänge schaffen“
So betitelte die Süddeutsche Zeitung am 7. November 1977 die „Aktion Grüne Gartenhöfe“, eine von zahlreichen Aktionen, die seit 1973 vom Bürgerverein Urbanes Wohnen München, vornehmlich von Manfred Drum, Mitbegründer des Vereins, initiiert wurde.

Begonnen hat die Verwandlung der steinernen Hofflächen in grüne Gartenhöfe mit Sitzecken zwischen Herzogstraße 84 und Apianstraße 8 durch Aufbruch von Hofflächen, Entrümpelung von Teppichstangen und durch Abbruch der Grenzwände. Die benachbarten Höfe wuchsen nach und nach als „grüne Bausteine“ zu einem Grünverbund zusammen. Für die Bewohnerinnen und Bewohner entstand ein Ort zur wohnungsnahen Erholung, für nachbarschaftliche und kulturelle Kommunikation, für Pflanzen und Tiere als ökologische Stützpunkte in einem gesamtstädtischen Grünverbundnetz. Die sogenannten „Schwabinger Hofkonzerte“ machten bald Schule in ganz München. In Haidhausen entstand 1985 ein Netz der Grünen Nachbarschaften.

Öffnet die Höfe
Auch das Münchner Forum forderte damals mit „Öffnet die Höfe“, die Innenhöfe im Stadtzentrum für die Öffentlichkeit als „Oase der Ruhe“ zugänglich zu machen als Gegenpol zur drohenden Verödung des Stadtkerns. Urbanes Wohnen schaffte es nach dem Motto „selbstbestimmtes, gemeinschaftlich-orientiertes und demokratisches Wohnen“ das Interesse bei Nachbarn für ihr Wohnumfeld zu wecken, sodass in kürzester Zeit graue Hinterhöfe in grüne Wohnhöfe verwandelt wurden. Es hat sich gezeigt, dass privates Engagement in Bürgerinitiativen viel bewegen kann.



Heft 2 der Sammlungsreihe des Münchner Forums „Öffnet die Höfe“, 1970

Münchner Forum e.V.

Ein Hinterhof vor der Begrünung

Urbanes Wohnen e.V. München

„Begrünung ist wichtiger als Asphalt“

Urbanes Wohnen e.V. München



Mehr Grün für München
Im Jahr 1977 hat die Stadt München ein Sonderprogramm zur Förderung der Innenhofbegrünung geschaffen. Nicht zuletzt war die „Aktion Grüne Gartenhöfe“ Anstoß für den Wettbewerb „Mehr Grün für München“, der heute noch alle zwei Jahre durchgeführt wird. Oberbürgermeister Christian Ude richtete zum 20-jährigen Jubiläum seinen persönlichen Dank an Urbanes Wohnen: „Da ich das Vergnügen habe, in einem Schwabinger Haus zu leben, dessen Hinterhof vor über einem Jahrzehnt vom „Urbanen Wohnen“ entrümpelt und begrünt wurde und dessen Fassaden sowie Rückwände von Kletterpflanzen bewachsen sind, möchte ich dem offiziellen Glückwunsch noch ein persönliches Dankeschön hinzufügen.“

Manfred Drum blickt zurück: „Wir haben viel erreicht. Und doch, die Arbeit geht nicht aus, es ist viel zu tun. Besonders in Zeiten der extremen Wohnungsnot, die nicht die Qualität des Wohnens bestimmen darf. Leider ist es meistens so: Man nimmt, was man bekommt, und ist froh, dass man etwas hat. Doch darin soll sich Wohnen und das Wohnumfeld nicht erschöpfen.“

Erich Jenewein,
Urbanes Wohnen München e.V.

Bild oben links
Festschrift des Vereins
Urbanes Wohnen e. V., 1993

Urbanes Wohnen e.V. München

Bilder oben Mitte/rechts
Abbruch der Zwischenmauern und gemeinschaftliche Planung

Urbanes Wohnen e.V. München

Bilder rechts/unten
Eröffnungsfeier in der Rablstraße 45 am 31. Juli 1981

Sammlung Karl Klühspies



AKTION MAXVORSTADT



Bild oben
Signet der Aktion
Maxvorstadt
Aktion Maxvorstadt

Bild rechts
Erstes Straßenpicknick
der Aktion Maxvorstadt
in der Türkenstraße, 1971
Sammlung Karl Klühspies



Die Zerstörung der Wohnviertel

In den frühen 1970er-Jahren gründeten sich in mehreren Stadtvierteln von München Gruppen von Bürgerinnen und Bürgern, die über die wohnungspolitische Entwicklung in ihren Vierteln besorgt waren: u.a. in Haidhausen, im Lehel, in Schwabing, dem Westend und in der Maxvorstadt. Immer offensichtlicher wurde die angestammte Bevölkerung in den Wohnvierteln durch große Konzerne, Brauereien, Banken, Versicherungen und besonders in der Maxvorstadt durch Einrichtungen der Universität verdrängt. Durch Wohnungsspekulation wurde in einer rigorosen Abbruchwelle günstiger Wohnraum vernichtet, begleitet von Mieterhöhungen, Kündigungen und steigenden Grundstückspreisen. Die massenhafte Zweckentfremdung von Wohnraum, das ständig steigende Verkehrsaufkommen und eine spürbare Abnahme der Bevölkerung in den innenstadtnahen Wohnvierteln war für viele ein beängstigendes Indiz für den Verlust der Identität in ihren Vierteln.

Münchener! Rettet Eure Stadt jetzt!

Schon seit dem Frühjahr 1970 trafen sich in der Maxvorstadt mehrere engagierte Jugendliche, darunter Mitarbeiter der Pfarrei St. Ludwig wie Kaplan Ralf Dantscher, aber auch der Universitätsprofessor Dr. Werner Suerbaum, um über Maßnahmen und Aktionen gegen den Verlust der Wohnqualität im Viertel zu beraten, im Herbst 1970 entstand daraus die Aktion Maxvorstadt. Direkter Anlass waren auch Einzelschicksale von betroffenen Bürgern und

Bürgerinnen, wie der Selbstmord einer älteren Frau, die ihre Wohnung wegen Sanierung räumen musste. Vorbild für die Gründung der Bürgerinitiative Aktion Maxvorstadt waren ähnliche Initiativen in anderen Stadtvierteln, aber auch die Rückendeckung durch das 1968 gegründete Münchner Forum. Als eine der ersten Aktionen unternahm die Gruppe u.a. mit Fragebogen in der Bevölkerung eine Recherche zu den Besitz- und Nutzungsverhältnissen in der Maxvorstadt, im Dezember 1970 erschien ein erstes Flugblatt.

Die Ausstellung „Todesurteil für die Maxvorstadt“

Eindrucksvolles Ergebnis der Untersuchungen war eine Ausstellung im Pfarrsaal der Kirche St. Ludwig im November 1971. Mit Dokumenten, Fotos, Statistiken und graphischen Darstellungen wurden auf Tafeln die Inbesitznahme des Viertels durch Banken und Versicherungen gezeigt, die Ausbreitung der Universität, Bodenspekulation, der Auszug von 20 Prozent der Bevölkerung in den letzten neun Jahren und der drohende Verkehrskollaps. Schon an den ersten beiden Tagen besuchten an die 1.000 Bürger und Bürgerinnen die Ausstellung. Auch OB Hans-Jochen Vogel musste der Aktion Maxvorstadt zustehen: „Die Bürgerinitiative hat in allen Punkten recht. Aber die Stadt muß sich an die Gesetze der Bundesrepublik halten.“

Immerhin konnte die Bürgerinitiative einen Teilerfolg verbuchen: der Flächennutzungsplan, in dem die Maxvorstadt als Kerngebiet ausgewiesen war – was



Ralf Dantscher, Kaplan der Pfarrei St. Ludwig, einer der Gründer der Aktion Maxvorstadt und ihr Sprecher
SZ, Sammlung Karl Klühspies

nichts anderes bedeutet hätte als eine Flächen-sanierung – war im Juni 1971 vom Münchner Stadtrat aufgehoben worden. Hauptsächlich Kritik der Aktion Maxvorstadt war neben der allgemeinen gesellschaftlichen Entwicklung zum einen die Politik des Freistaats als Dienstherr der um sich greifenden Universität. Zum anderen kritisierte man die lokale Politik des Münchner Stadtrats und der Stadtverwaltung. Diese habe durch „ihren souverän am Bürger vorbei konzipierten Stadtentwicklungsplan“ von 1963 die negative Entwicklung „erst auf volle Touren“ gebracht, wie Vertreter der Aktion Maxvorstadt in der Architekturzeitschrift Baumeister vom März 1972 formulierten.

Der Aktion Maxvorstadt schlossen sich Studierende, Künstler, Hausfrauen, Bürgerinnen und Bürger aller Gruppen an, auch kämpferische ältere Damen wie Margarete von Graevenitz, die mit ihren 75 Jahren noch nachts Plakate mit ihren Mitstreitern klebte. Bis heute beschäftigt sich die Aktion Maxvorstadt mit vielen Themen: Verkehrsberuhigung, Wiederherstellung Königsplatz, Kampf gegen die Zerstörung des Leopoldparks und die erfolgreiche Öffnung sowie die Rettung des Finanzgartens.

Franz Schiermeier



Bild oben links
Karikatur von Ali Mitgutsch zur Ausweitung der Universität
Aktion Maxvorstadt



Bilder oben
Tafeln in der Ausstellung im Pfarrsaal von St. Ludwig, November 1971
Sammlung Karl Klühspies



Bild Mitte
Am 13. Mai 1979 wurde der Bürgerpark als „erster Münchner Bürgerpark“ von Karl Klühspies mit einer Rede eröffnet.
Sammlung Karl Klühspies

Bild oben
Demonstrationszug in der Schellingstraße gegen die Zerstörung des Leopoldparks, 1975
Sammlung Karl Klühspies

VOM ARMEEMUSEUM ZUR BAYERISCHEN STAATSKANZLEI



Die Ruine des ehemaligen Armeemuseums im Unteren Hofgarten
Sammlung Karl Klühspies

Dass die Bayerische Staatskanzlei an der Stelle der Ruine des Bayerischen Armeemuseums erbaut wurde, war keine stadtplanerische Entscheidung, sondern eine politisch-symbolische. Nach 1980 hatte Franz Josef Strauß (1915–1988), Vorsitzender der CSU und seit 1978 bayerischer Ministerpräsident, erkennen müssen, dass seine bundespolitischen Ambitionen am Widerstand des damaligen Bundeskanzlers Helmut Kohl endgültig gescheitert waren. Erst ab da konzentrierte er sich auf sein bisher eher nebenbei geführtes Amt des Bayerischen Ministerpräsidenten. Dazu gehörte nun verstärkt auch das Streben nach einem seiner und des Amtes würdigen Amtssitzes. Unbestritten ist, dass die Staatskanzlei an ihrem Nachkriegsstandort, der ehemaligen Preußischen Gesandtschaft in der Prinzregentenstraße (heute Schack-Galerie), ein unbefriedigendes Provisorium darstellte. Bestrebungen, dem abzu- helfen, gab es über die Jahrzehnte mehrere.

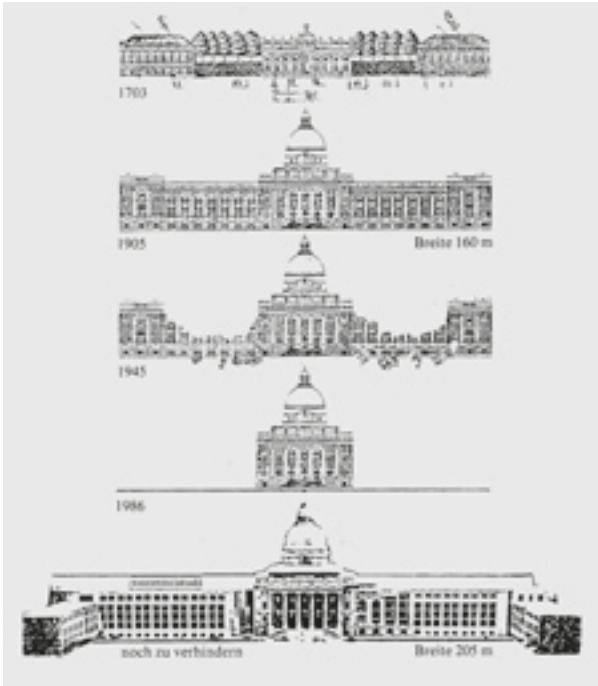
Als bindend galt über mehr als ein Jahrzehnt der Beschluss des Bayerischen Ministerrats vom 2. No- vember 1969, wonach „die Räume für den Minister- präsidenten sowie die Staatskanzlei im Prinz-Carl- Palais und einem Neubau entlang der Von-der-Tann- Straße untergebracht werden“ sollten: Der Entwurf des Architekten Uwe Kiessler setzte entlang der Von-der-Tann-Straße einen eigenständigen und teils aufgestellten Zeilenbau für die Verwaltung mit Abstand zum Prinz-Carl-Palais. Das kleine, ja beinahe intime historische Palais blieb als Ort der Repräsen- tation – ein nobel zurückhaltender, ja bürgerlich- republikanischer Gedanke ohne Schau-Effekte.

Dem setzte sich schon ab 1980 die Absicht der Bayerischen Staatsregierung entgegen, nun doch auf den Relikten des Armeemuseums zu bauen, obschon lange für einen Museumsbau vorbehalten – die schwierige Geschichte des Ortes und des Gartenkunstwerks Hofgarten ignorierend. Den Wettbewerb 1982, hier eine Staatskanzlei und ein Haus der Bayerischen Geschichte zu entwerfen, gewann das Architektenteam Diethard J. Siegart und Reto Gansser. Sie präsentierten einen Plan mit erhaltener Kuppel, einer Symmetrie nach Art des barocken Schlossbaus und einer gärtnerisch anmu- tenden Glastonne über den Seitenflügeln. Das Raumprogramm belief sich auf 11.000 m². Der vehemente Protest der Münchner Bürgerschaft, gebündelt im Münchner Forum, vor allem in dessen Internationalem Architektensymposium vom 8. bis 9. November 1985, konnte nichts mehr ändern.

Nur die Entdeckung aus der Renaissance stammender Wasserbauanlagen und Bodenfunde während des Baues brachten den Verzicht auf das Haus der Bayerischen Geschichte im Gebäude und reduzierte dieses auf rund 8.000 m² Nutzfläche. Immerhin wurde es um den nördlichen und südlichen Seiten- flügel gestutzt. Zum Vergleich: das Weiße Haus, Sitz des amerikanischen Präsidenten, umfasste in seinem Originalzustand von 1800 „nur“ 4.000 m² Nutzfläche.

Für das Münchner Forum waren dieser Fall, dieses Jahr und diese Monate 1985/86 ein Höhepunkt an argumentativem Bemühen und zugleich eine der schmerzlichsten Niederlagen.

Oskar Holl



Außer der Kuppel des ehemaligen Armeemuseums erinnern heute nur noch die (gegen das Votum des damaligen Denkmalpflegers Petzet) geretteten prachtvollen

Renaissance-Arkaden (1560–1613) mit der alten Hofbrunn-Pumpanlage im Untergeschoß an die frühere Bebauung.
Sammlung Karl Klühspies



Bild oben links
Zeichnung von Ali Mitgutsch
Aktion Maxvorstadt

Bild oben rechts
„Strauß: Schluß mit dem Theater!“
Artikel von Rolf Henkel in der Münchner Abendzeitung, 10. April 1987
Sammlung Karl Klühspies



Bild Mitte links
Umschlag der Broschüre von 1986: „Eine Hofgarten-Akademie – was Münchner Wissenschaftlern und Künstlern einfällt.“
Zeichnung von Johannes Leismüller/Münchner Forum

Bild links
Demonstration am Marienplatz gegen den Bau der Staatskanzlei im Hofgarten am 8. Februar 1983
Sammlung Karl Klühspies

Bild unten
Bayerische Staatskanzlei im April 2020
Foto: Edgar Hohl



DIE UMNUTZUNG DES ALTEN HOFES

Jahrelanges Ringen von 1999 bis 2004



Der Südflügel des Alten Hofes mit dem Hofturm und dem spätgotischen Erker. Im Burgstock ist heute der Info-Point der nicht-staatlichen Schlösser und Museen in Bayern und die Ausstellung „Münchner Kaiserburg“ untergebracht.
Münchner Forum e.V.

Der Alte Hof im Sandtner-Modell von 1570, Zeichnung von Gustav Steinlein.
Der Alte Hof war
– unter Ludwig dem Bayern Schauplatz der Auseinandersetzungen zwischen Kaiser und Kirche (Investiturstreit im 13. Jh.)
– der erste Standort der Deutschen Kaiser unter Ludwig dem Bayern. Bis dahin hatten die Kaiser keinen festen Sitz im Reich.
– unter Herzog Albrecht IV. im Mittelalter das kulturelle und geistige Zentrum Bayerns.



Der Alte Hof ist die erste feste Kaiserresidenz und Münchens einzige mittelalterliche Buranlage. Er trägt entscheidend zur Identität der Altstadt bei. Dieser Alte Hof sollte nach dem Willen des Freistaates 1999 nach dem Auszug des Finanzamtes vollständig an einen Investor verkauft werden. Der historische Dachstuhl war sanierungsbedürftig, die Schäden waren schon so groß, dass Einsturzgefahr bestand.

Der Alte Hof ist München
Sechs Jahre dauerte das Ringen um die Zukunft des Alten Hofes. Dem Engagement des Münchner Forums – und hier ist vor allem Architekt Franz Kiessling zu nennen – ist es zu danken, dass die Öffentlichkeit sensibilisiert wurde. Durch diesen öffentlichen Druck gegen einen Komplettverkauf des Alten Hofes lenkte der Freistaat ein: Der Dachstuhl wurde saniert, der Alte Hof wurde nicht komplett verkauft: Ein Drittel – die historischen Teile Burgstock und Zwingerstock mit dem Affenturm – blieben im Besitz des Freistaates. Sie wurden nach der Sanierung für Verwaltung, Ausstellungen und eine Frankenweinstube genutzt. Die anderen zwei Drittel vergab der Freistaat im Erbbaurecht an einen Investor. Die vorhandene Substanz wurde abgebrochen, es entstanden Geschäfte, Büros, und Wohnungen.

Gute Ideen und Zähigkeit gefragt
Bis es zu diesem Ergebnis kam, waren Kampfgeist und Ideenreichtum gefragt. So entwickelte das Münchner Forum mit international renommierten Fachleuten eine alternative Lösung – die Gründung einer Stiftung Alter Hof, in die der Alte Hof als Stiftungsvermögen eingebracht wurde anstatt Komplettverkauf. Es gab Runde Tische, Vorträge zur Geschichte und Zukunft des Alten Hofes, ein Symposium, Spaziergänge, um die Öffentlichkeit für den drohenden Verlust eines mittelalterlichen Baudenkmals der Stadt- und Landesgeschichte zu sensibilisieren. Das Forum forderte eine Gesamtplanung vor der Investorenausschreibung, wie der Münchner Stadtrat auch.



Der Südflügel des Alten Hofes mit dem Hofturm und dem spätgotischen Erker. Zeichnung von Carl August Lebschee (1800–1877), undatiert.
Münchner Stadtmuseum

Dachstuhl des Zwingerstocks
Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege München



Das Münchner Forum hat sich nie gegen eine private Unterstützung bei der Sanierung des Alten Hofes ausgesprochen. Kritische Wachsamkeit gerade bei historischer Bausubstanz ist aber angebracht, wo neue Lösungen mit einem Investor entwickelt werden. Genau dies ist die Aufgabe des Münchner Forums – vorausschauend Entwicklungen zu erkennen und neue Ideen einbringen – zum Wohl der Stadt.

Der Alte Hof durfte als identitätsstiftender Teil der Geschichte Bayerns nicht komplett verkauft werden – ihm gebührte eine vergleichbare Sorgfaltspflicht wie seit 2012 auch der Alten Akademie.

Ursula Ammermann



Bild oben
Blick nach Südwesten auf Burgstock (mit dem „Affenturm“) und Zwingerstock
Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege München

Bild links
Grundriss des Alten Hofes vor 1998, Norden ist unten
Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege München

ALTE AKADEMIE

Prüfstein für Gemeinwohlinteressen



Ein Gebäudekomplex mit hoher historischer Bedeutung

Die Alte Akademie ist nach der Residenz der zweitgrößte Gebäudekomplex in der Münchner Altstadt und von immenser historischer Bedeutung für ganz Bayern. Seit ihrer Errichtung im 16. Jahrhundert beherbergte die Alte Akademie wissenschaftliche, kulturelle und politische Einrichtungen von hoher Relevanz. Nach Zerstörung im Zweiten Weltkrieg und Wiederaufbau durch den Architekten Josef Wiedemann wurde der Komplex durch das Statistische Landesamt und das Kaufhaus Hettlage genutzt. Nach deren Auszug vor etwa zehn Jahren unternahm der Freistaat Bayern als Eigentümer nur halbherzige Versuche, eine der historischen Bedeutung angemessene Nachnutzung zu finden und überließ die Nutzersuche einem Investorenwettbewerb. Der Investor Signa AG erhielt den Zuschlag, die Alte Akademie im Erbbaurecht für 65 Jahre zu nutzen.

Öffentlicher Raum in Fußgängerzone durch Investoreninteressen bedroht

Die Signa AG beabsichtigt massive Umbauten für Wohnen, Handel und Dienstleistungen. Sie beansprucht zudem über den Erbbaurechtsvertrag hinaus einen erheblichen Zugriff auf die Arkaden entlang der Neuhauser und Kapellenstraße. Die gesamten Arkadenflächen sind derzeit als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet und in die Fußgängerzone einbezogen, basierend auf dem gültigen Baulinienplan Nr. 4571 von 1954 sowie einem Nutzungsvertrag zwischen Freistaat und Landeshauptstadt, der unter Einschluss einer Ablösesumme für die öffentliche Nutzung 1965 geschlossen wurde.

Gegen den Anspruch des Investors, die Ladenflächen um ca. 400 m² zu vergrößern und in diesem Umfang den öffentlichen Raum der Arkaden als Teil der Fußgängerzone zu reduzieren, regte sich erheblicher Widerstand in der Stadtöffentlichkeit. Zumal die vom Münchner Stadtrat 2015 verabschiedeten Leitlinien für das Planen und Bauen im „Altstadtensemble München“ den besonderen Wert von Arkaden für die städtebauliche Qualität und deren Schutzbedürftigkeit herausstellt.

Die Stadt München hat eineinhalb Jahrzehnte gegen einen Gewerbetreibenden prozessiert, der seine Arkaden an anderer Stelle der Kaufingerstraße schließen wollte, und sich durchgesetzt. Sollte im Falle der Alten Akademie die Stadt München auf die Arkaden verzichten, wird ein Präzedenzfall geschaffen, der die Arkaden in der gesamten Münchner Altstadt zur Disposition stellt.

Die Stadtratsmehrheit aus CSU und SPD war bereit, den Ansprüchen des Investors nachzugeben, und hat das Planungsreferat der Landeshauptstadt im Februar 2018 mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1975a beauftragt. Die Eckdaten haben die Schließung des Kopfbaus und eine erhebliche Verschmälerung der Arkaden an der Neuhauser sowie ihre Schließung an der Kapellenstraße zum Ziel. Im Juli und August 2018 fand die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit statt (§ 3 Abs. 1 BauGB) mit der Möglichkeit, Einwendungen gegen die Planungen zu erheben.



Bild oben
Alte Akademie München
Im Vordergrund der
Richard-Strauss-Brunnen
in der Neuhauser Straße
IBB München, Wikimedia Commons



„Die Arkaden der Alten Akademie sind unantastbar!“

Das Münchner Forum versteht sich als Teil des öffentlichen Widerstands gegen die Investorenansprüche. Es setzt sich für den ungeschmälerten Erhalt der Arkaden als öffentlicher Raum ein. In diesem Sinne richtete sich ein vom Münchner Forum eingebrachter „Appell zur Erhaltung der Arkaden der Alten Akademie Neuhauser Straße 8–10“ an Repräsentanten der Landeshauptstadt München, des Freistaats Bayern, der Signa AG und an die Stadtgestaltungskommission. Der Appell wurde auf der Erörterungsveranstaltung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung des Bebauungsplan-Verfahrens im Juli mit überwältigender Mehrheit angenommen.

Der Fall der Alten Akademie und ihrer Arkaden ist für das Münchner Forum beispielhafter Beleg für die Krise kommunalen Demokratieverständnisses: Er ist Prüfstein dafür, welchen Stellenwert Gemeinwohlinteressen in der Stadt München heute und zukünftig einnehmen sollen und wie zwischen öffentlichen versus privaten Interessen abgewogen wird.

Inzwischen ist der Fall entschieden: Die Stadtplanung hat Anfang 2020 den Bebauungsplan 1975a „Alte Akademie“ vorgelegt, der – fast möchte man sagen: erwartungsgemäß –, mit Ausnahme entlang der Kapellenstraße, beim Rückbau der Arkaden den Wünschen des Immobilienisten Benko mit seiner Firma Signa weitgehend gefolgt ist. Der Münchner Stadtrat beschloss diesen Bebauungsplan mit seiner Mehrheit im Februar 2020. Mit dem Abbruch des Hettlage-Baus wurde begonnen (Stand: April 2021).

Detlev Sträter



Bild oben links
Um die Bedeutung der Arkadenflächen zwischen Altem Rathaus und Karlstor beiderseits der Fußgängerzone an Ort und Stelle aufzuzeigen, hatte das Münchner Forum am 19. Juni 2018 zum *Arkaden-Spaziergang* eingeladen. Über 70 Bürgerinnen und Bürger haben das Informationsangebot des Münchner Forums angenommen, darunter viele Vertreterinnen und Vertreter wichtiger Münchner politischer und stadtgesellschaftlicher Organisationen und Gruppierungen.
Münchner Forum e.V.

Bild oben rechts
Aufgrund ihrer Tiefe bieten die Arkadenflächen der Alten Akademie nicht nur Raum für das Passieren, sondern auch vielfältige andere öffentliche Nutzungen, wie hier ein abendliches Konzert.
Foto: Gert F. Goergens

DIE INNERSTÄDTISCHE ISAR

Erholung im renaturierten Umfeld



Der Bereich der renaturierten Isar stromaufwärts der Corneliusbrücke vom Turm des Deutschen Museums gesehen
Franz Schiermeier Verlag München

Der Antrag „Isar-Plan“, der von der SPD-Stadtratsfraktion 1985 gestellt und 1986 vom Münchner Stadtrat beschlossen wurde, brachte die Wende weg von der technischen Isarverbauung hin zur Renaturierung der Isar als „öffentlichem Raum für alle“.

Der Arbeitskreis Isar des Münchner Forums unterstützt in Kooperation mit dem Isarlust e.V. die Renaturierung. Heute fördern zivilgesellschaftliche Akteure die weitere Planung und Aufmerksamkeit für Schutz und zeitgemäße Weiterentwicklung des innerstädtischen Isarraums.

Der Isar-Plan wurde für die Verbesserung des ganzen Isarraums innerhalb der Stadt (13,8 km) beschlossen. Bis zur Corneliusbrücke ist der Isar-Plan gelungen umgesetzt und die Isar so beliebt, dass ihrer Übernutzung teils gegengesteuert werden muss. Der Innenstadtabschnitt von der Corneliusbrücke zur Maximiliansbrücke beim Landtag ist derzeit in Arbeit. Am Isarabschnitt von dort bis zur nördlichen Stadtgrenze arbeitet die Verwaltung noch „im Stillen“.

Der Isar-Plan hat als Grundaussage „Näher ans Wasser“. Die Stadt wendet sich ihrem aufregenden Fluss wieder zu, ja sie entdeckt ihn neu. Diese einzigartige Natur- und Kulturlandschaft des Alpenflusses mit seiner Flora und Fauna, den historischen Denkmälern und den Isarkais, aber auch neuen kulturellen, öffentlichen Nutzungen wird als innerstädtischer Isarraum wieder vielfältiger erlebbar.

Natur und Kultur können in der innerstädtischen Isar als Ensemble wahrgenommen und zunehmend wieder begangen und erlebt werden. Von der Corneliusbrücke über die Praterinsel bis zur Schwindinsel sollen Wege das Deutsche Museum mit dem Vater-Rhein-Brunnen und seinem Umfeld verbinden, weiter über den Wehrsteg bis zur Praterinsel mit dem Alpinen Museum (ehem. Wiener Kaffeehaus und Weinrestaurant Isarlust). Das ist der sich abzeichnende Plan.

Der Isarboulevard (Wittelsbacher-, Erhardt-, Steinsdorf-, Widenmayerstraße) soll vom Autoverkehr entlastet werden und nicht nur der innerstädtischen Promenade wieder zur Geltung verhelfen, sondern auch den Bewohnern und Bewohnerinnen der Altstadt und des Lehel zur Erholung zurückgegeben werden. Zwischen dem Deutschen und dem Europäischen Patentamt sowie dem Deutschen Museum wäre ein Isarflussbad patent zur Qualifizierung dieses vernachlässigten Raumes. Die Pfarrkirche St. Lukas, deren Bau sich zur Isar hinwendet, sollte einen Vorplatz bekommen.

Auch der Bereich nördlich des Maximilianeums sollte von der Isar-Renaissance profitieren. Ab der überbreiten Ifflandstraße flussabwärts ist auf seiner Westseite viel Spielraum für das Motto „Näher an die Isar“. Die Optimierung des Bootfahrens und Badens im Bereich des ehemaligen Pionierübungsplatzes am Westufer der Isar nördlich der Max-Joseph-Brücke brächte die Qualitäten der Isar wieder zur Geltung.



Eine Verbesserung des Isarzugangs an der Heinrich-Mann-Allee wäre attraktiv, ein Café am Isarwehr Oberförhörung mit Rastplatz und Ausblick auf die Isar wunderbar. Die Isarinsel Oberförhörung wurde schon unter Oberbürgermeister Georg Kronawitter von Baurecht befreit und renaturiert. Hier könnte wieder ein lebendiger Fluss entstehen.

Fazit: Wir lassen nicht nach, für die Vollendung des „Isar-Plans“ bis zum nördlichen Stadtrand einzutreten.

Wolfgang Czisch, Benjamin David

Bild ganz oben
Ludwigsbrücke
Wolfgang Czisch

Bild Mitte
Blick von der Maximiliansbrücke stromabwärts zum Zusammenfluss von Großer und Kleiner Isar
Wolfgang Czisch

Bild unten
Schwindinsel, Große und Kleine Isar unterhalb der Maximiliansbrücke
Franz Schiermeier Verlag München

Bild ganz oben
Blick von der Ludwigsbrücke stromabwärts zur Kleinen Isar am Müllerschen Volksbad
Wolfgang Czisch

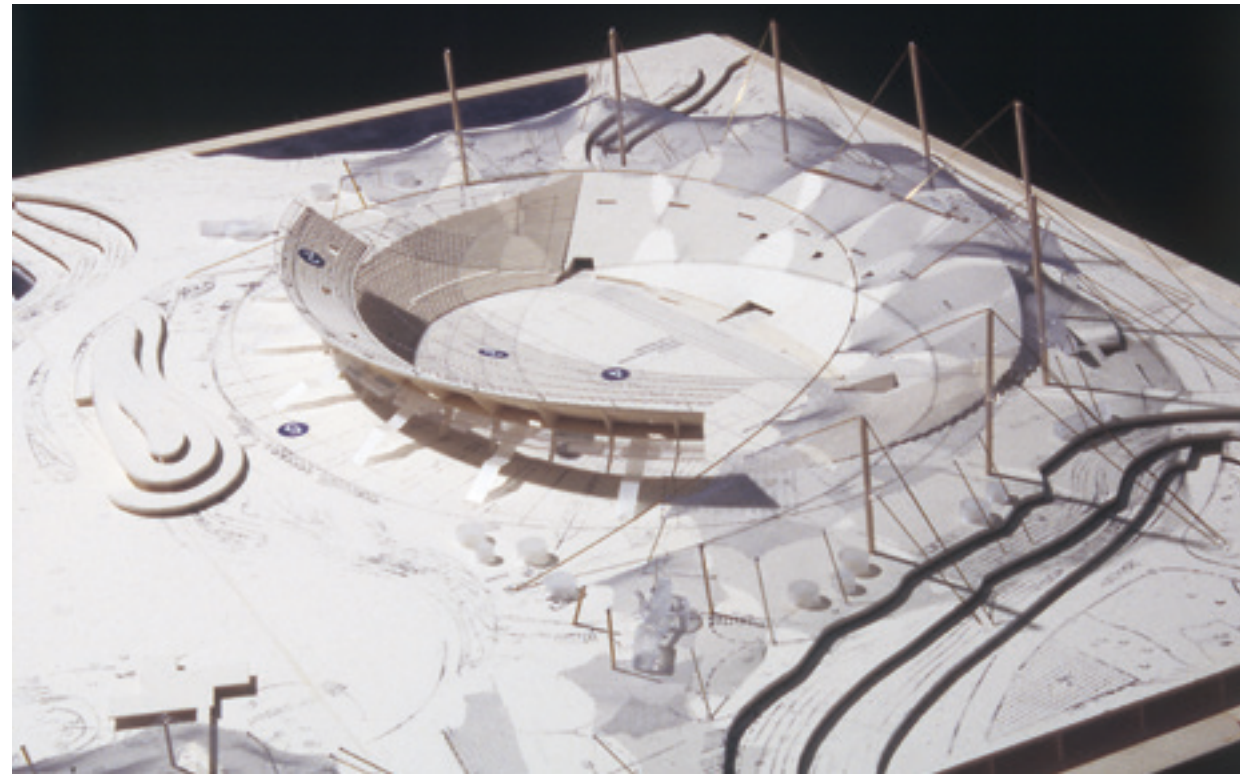
Bild Mitte
Vater Rhein-Brunnen
Franz Schiermeier Verlag München

Bild rechts
Der Verlauf der Isar von Thalkirchen bis zur Bogenhauser Brücke
Franz Schiermeier Verlag München / Baureferat der LHM



MÜNCHNER OLYMPIASTADION

Von Zerstörung bedroht – von der Bürgerschaft gerettet



Variante „Sicheldach“ der Architekten Behnisch und Partner, um 1996. Diese Variante wurde für die Bewerbung zur Austragung der Weltmeisterschaft 2006 verwendet. Behnisch Architekten

„Es ist nicht übertrieben, beim Olympiapark und den Olympischen Sportstätten aus dem Jahr 1972 von einem Gesamtkunstwerk internationalen Ranges zu sprechen“, urteilt der langjährige Münchner Stadtheimpfleger, Architekt Gert Goergens, über die Bedeutung des Olympiastadions. Ausgerechnet die erfreuliche Entscheidung, die Fußball-Weltmeisterschaft 2006 an Deutschland zu vergeben, erzeugte um das Jahr 2000 eine Dynamik, die fast zur Zerstörung des Münchner Olympiastadions geführt hätte.

Unter Druck der großen Fußballvereine Münchens rückten Oberbürgermeister Ude und Ministerpräsident Stoiber mehr und mehr von den ursprünglich moderaten Ausbauplänen ab, mit denen man sich für die Fußball-WM beworben hatte. Die „Gunst der Stunde“ der Fußball-WM 2006 wollten Interessierte nutzen, um das Olympiastadion „fußballgerecht“ zu machen. Fußball als Massengeschäft brauche einen „Hexenkessel“, um der Welt mitreissende Spiele zu bieten, so die Devise.

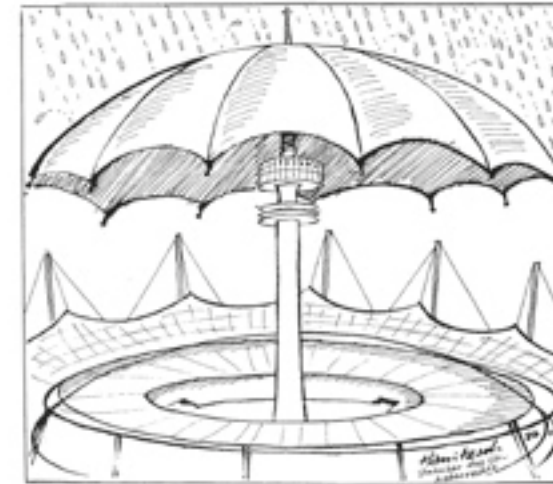
Ein „Stadiongipfel“ mit Oberbürgermeister Ude, Ministerpräsident Stoiber und den Vereins-Präsidenten des FC Bayern und 1860 München sollte dafür die Weichen stellen. Das Stuttgarter Architekturbüro Behnisch und Partner, Erbauer des Olympiastadions, wurde beauftragt, unter dem berühmten Zeltdach – so viel Alibi-Erhaltung musste sein – eine eng gezeigte Schüssel mit hohen Rängen und schwerem Hängedach zu planen. Die Folgen: Keine Leichtathletik-Anlagen mehr, Totalentkernung, der bauliche Charakter völlig verwandelt.

Trotz Stimmen zugunsten des Baus eines neuen Fußballstadions wollte die Stadt den lukrativen Fußball im Olympiastadion halten. Ein „Konsensmodell“, im September 2000 von Behnisch Architekten vorgelegt, sollte Grundlage für die weiteren Planungen sein. Es hätte das Olympiastadion zerstört. Anerkennung erhielt der „Konsens“ nur von den Befürwortern der Entkernung. In der Bevölkerung formierte sich hingegen massiver Widerstand gegen das Projekt – aus der Architektenschaft, dem Denkmalschutz, vom Stadtheimpfleger, aus Teilen des Stadtrats, dem Stadtkämmerer und den Medien. „Sowas bekommt dann den Namen ‚Konsens-Modell‘, wird aber eher als ‚Nonsens-Modell‘ in die Geschichte eingehen“, schreibt Gottfried Knapp (SZ v. 6. November 2000).

Das Münchner Forum stand den Umbauplänen kritisch gegenüber und bot in mehreren Veröffentlichungen in den Standpunkten und in Veranstaltungen eine Plattform für intensive Diskussionen.

Der öffentliche Unmut mündete in das Bürgerbegehren Olympiastadion. In kürzester Zeit kamen 40.000 Stimmen zusammen – genug für einen Bürgerentscheid. Die Frage sollte lauten: „Sind Sie dafür, dass das Olympiastadion in seinen wesentlichen Merkmalen erhalten bleibt und die Stadt München einen geeigneten Standort für ein neues Fußballstadion sucht und dessen Errichtung fördert?“

Ein Paukenschlag beendete die Debatte um das „Konsensmodell“: In einem Stadtratshearing am 6. Dezember 2000 zerpfückte Architektprofessor

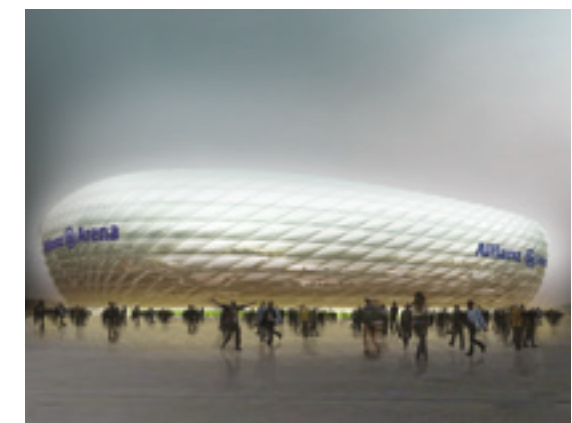
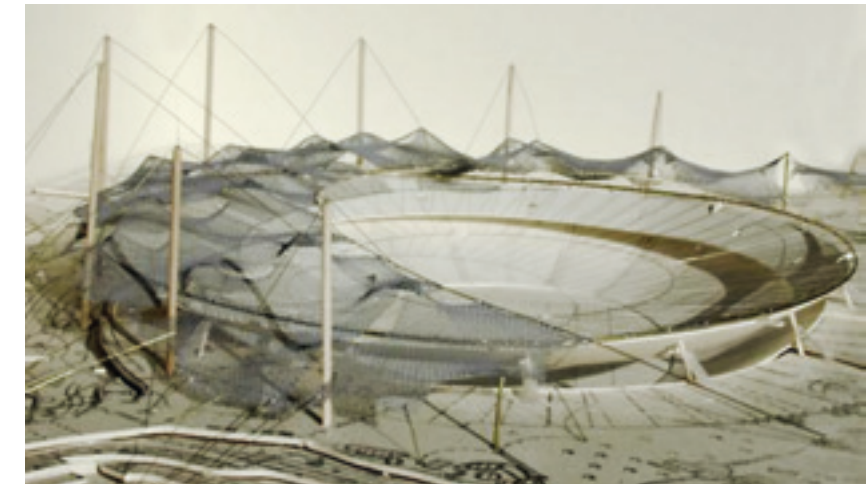


Uwe Kiessler, Sprecher der Bürgerinitiative, in einem beeindruckenden Vortrag die Planung des neuen Stadions. Als Vertreter des Büros Behnisch bat Prof. Manfred Sabatke Oberbürgermeister Ude, aus Respekt vor dem Bürgerentscheid die Planung ruhen zu lassen. Persönlich bevorzugte er allemal die ursprüngliche WM-gerechte Lösung. Damit war das „Konsensmodell“ begraben.

Der Stadtrat beschloss am 13. Dezember 2000, entsprechend der Forderung des Bürgerentscheids zu verfahren. So konnte auf den Bürgerentscheid selbst verzichtet werden. Die Standortsuche für ein reines Fußballstadion führte nach Fröttmaning, wo die Allianz Arena rechtzeitig zur WM 2006 fertig wurde.

Inzwischen gibt es eine aussichtsreiche Initiative, das Ensemble des Olympiaparks mit Stadion in die Weltkulturerbe-Liste aufzunehmen.

Helmut Steyrer



Die Allianz-Arena in Fröttmaning wurde im Mai 2005 eröffnet. Architekten: Herzog & de Meuron LHM, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Bild oben links „Die ultimative Lösung des Regenproblems beim neuen Stadion“, Zeichnung von Dieter Hanitzsch Standpunkte 2/2000/ Münchner Forum e.V.

Bild oben rechts „Konsens-Modell“, September 2000 Behnisch Architekten/LHM, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Das Olympiagelände im Jahr 1972 Behnisch Architekten



BÜRGER RETTEN DEN FINANZGARTEN

Urbanes öffentliches Grün bleibt erhalten



Finanzgarten 2015:
Durch den hier geplanten
Konzertsaal wären ca.
9.000 m² des ca. 20.000 m²
großen Finanzgartens
überbaut worden.
Franz Schiermeier Verlag München

Grünes Licht für das Konzerthaus im Werksviertel

Im Jahr 2018 schreitet die Planung für das Konzerthaus München im Werksviertel am Ostbahnhof auf dem ehemaligen Pfanni-Gelände voran. Am 12. Juli 2018 überreichte Ministerpräsident Markus Söder im Prinz-Carl-Palais, also in unmittelbarer Nähe des Finanzgartens, den Architektenvertrag an den Preisträger des Wettbewerbs, das Büro Cukrovicz-Nachbaur aus Bregenz. Damit war der Weg frei für die konkreten Planungen des „derzeit bedeutendsten Bauvorhabens im Kulturbereich des Freistaats“ (Bayerns Bauministerin Ilse Aigner). Der Haushaltsausschuss des Bayerischen Landtags hatte am 17. Mai 2018 nach einer Informationsreise zu europäischen Konzerthäusern grünes Licht für diese Auftragsvergabe gegeben.

Heiße Diskussionen um den Standort am Finanzgarten

Kaum vorstellbar, dass noch im November 2014 eine hochkarätig besetzte staatliche Findungskommission die langanhaltende Standortdiskussion mit dem Votum für den Konzertsaalbau im Finanzgarten entschieden hatte. Dieser Kommission gehörte auch der Chef des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege an. Nahezu 20.000 Menschen hatten damals eine online-Petition unterzeichnet, mit der sie sich für den Bau des Konzertsaals „am Finanzgarten“ einsetzten. Unter diesem falschen Vorzeichen wurde für eine Planung geworben, die den historischen Finanzgarten zu einem „Vorgarten“ des Konzertsaals reduziert hätte. Die Masterarbeit des jungen Architekten Markus Krempels, die der Konzertsaalverein im Dezember 2014 vorstellte, belegte, dass nahezu 9.000 m² des öffentlichen Grüns des Finanzgartens für das Konzerthaus vernutzt worden wären.

Der erfolgreiche Erhalt des Finanzgartens

Im Dezember 2015 traf der Ministerrat die grundlegende Standort-Entscheidung für das Konzerthaus München im Werksviertel. Damit folgte der Ministerrat einem Vorschlag des Münchner Forums, das diesen dezentralen Standort in die Diskussion gebracht hatte.

Das vom Arbeitskreis Öffentliches Grün im Münchner Forum initiierte bürgerschaftliche Netzwerk zum Schutz des historischen Finanzgartens hatte Erfolg. Die grüne Oase zwischen Englischem Garten und Hofgarten bleibt unangetastet.

Auf der Grundlage eines Masterplan-Projekts „Finanzgarten 2.0“ am Lehrstuhl von Prof. Regine Keller, Technische Universität München, soll im Jahr 2019 mit Freistaat und Stadt München ausgelotet werden, welche konkreten Maßnahmen zur behutsamen Aufwertung des Finanzgartens möglich sind.

Mit der Wandzeitung „Öffentliches Grün ist unantastbar“ beteiligte sich das Münchner Forum an der Jahresausstellung des Planungsreferats im Jahr 2015. Damit konnten die Argumente zum Schutz des Finanzgartens als einer wichtigen öffentlichen, zentral gelegenen und stadtgeschichtlich bedeutsamen Grünanlage in den politisch-administrativen Entscheidungsprozess eingebracht werden. Damit wird zugleich um Unterstützung durch die für ihr Grün engagierte Bürgerschaft geworben.

Klaus Bäumler

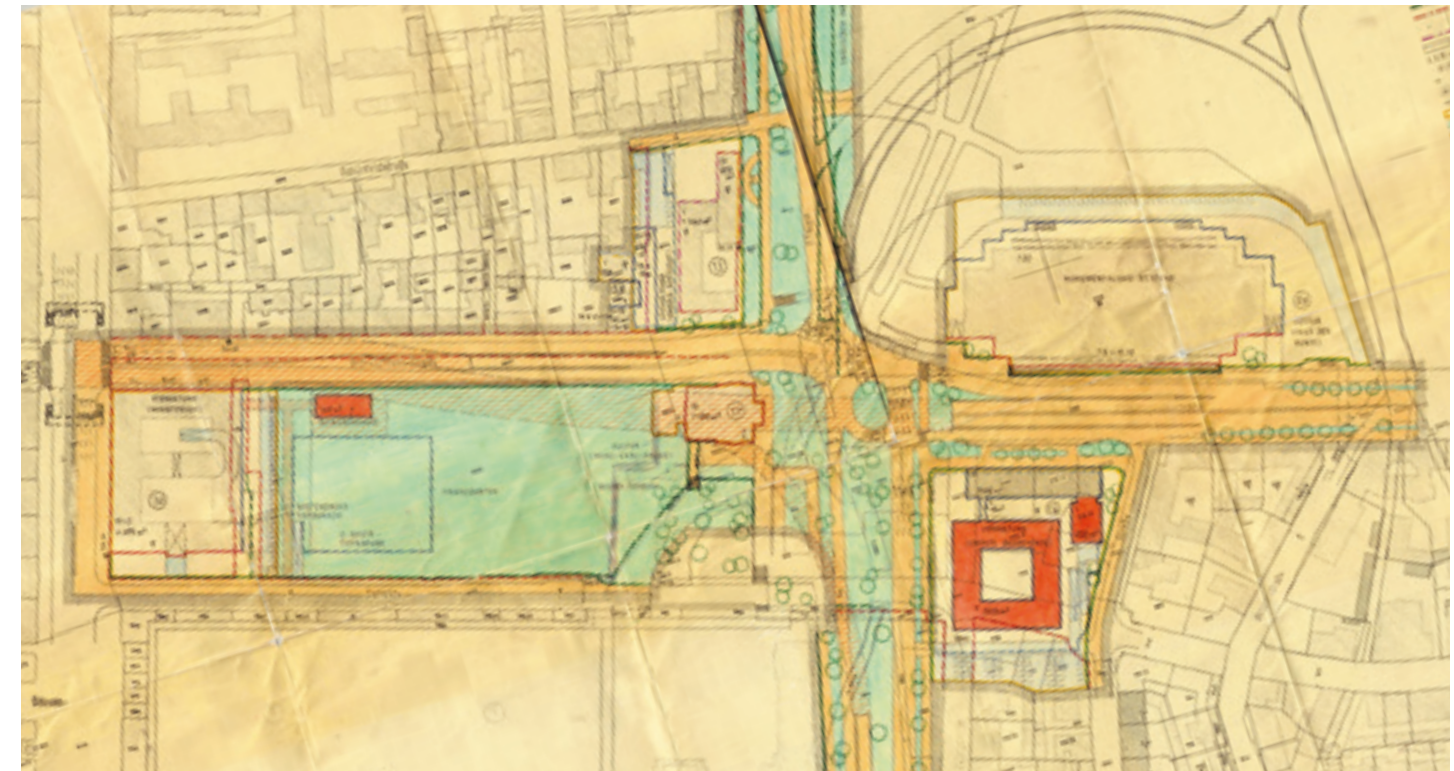


Bild ganz oben
Bebauungsplan Nr. 280,
rechtsverbindlich seit 1967
(Ausschnitt) Ministeriums-
parkplatz nur 20 m breit,
gesamter Finanzgarten:
öffentliches Grün

Bild oben
Finanzgarten, Zustand 1981.
Bürgerinnen und Bürger
setzten die Beseitigung des
„wilden Parkplatzes“ im
Landschaftsschutzgebiet
und die Erweiterung des
Finanzgartens durch.
Bezirksausschuss Maxvorstadt

Bild rechts
Visualisierung des Konzert-
hauses München im
Werksviertel 1. Preis im
Wettbewerb von 2017
Cukrovicz Nachbaur Architekten
ZT GmbH Bregenz



Leitsätze zum öffentlichen Grün in der Innenstadt

- „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 Grünausstattung von öffentlichen ... Freiflächen.
- Dokumentation der historischen Grün- und Freiflächen ... um deren Bedeutung und Erhalt langfristig zu sichern.“

Quelle: Maßnahmenkonzept zur Aufwertung der Innenstadt (Beschluss des Münchner Stadtrats vom 5. Oktober 2006)“

STADTREPARATUR ALTSTADTRING NW

Die Kunst, das Kunstareal mit der Altstadt zu verbinden



Tunnelausfahrt am Altstadt-ring Northwest (Oskar-von-Miller-Ring) mit Einfahrt in die Gabelsbergerstraße zwischen der Landesbank und der Pfarrkirche St. Markus
Foto: Gernot Brauer



Bilder oben
Fußgängerinnen und Fußgänger auf der Gabelsbergerstraße vor der Pfarrkirche St. Markus
Fotos: Martin Fürstenberg

Der Bau des Altstadtrings hat 1970 nicht nur das Lehel, sondern auch die Maxvorstadt vom fluktuierenden Leben des Stadtzentrums abgeschnitten. Seither blockiert die überdimensionierte Verkehrsschneise am Oskar-von-Miller-Ring die Wege zum Odeonsplatz. Mehrfach haben das Münchner Forum und freie Architekten Vorschläge gemacht, die städtebaulichen „Wunden“ zu „heilen“.

Beachtung fanden vor allem die Vorschläge des Entwurfs-Seminars zum „Umfeld der Pinakothek der Moderne“ 2000, darunter das „Ringstraßen“-Konzept von Hilmer und Sattler und die „Platzfolge mit Neubauten“ von Ortner und Ortner. Alle Vorschläge blieben ohne Folgen. Der Verwaltung erschien die Verlängerung des Tunnels nach Süden zu teuer und ineffizient (ca. 50 Mill. Euro), die Überbauung wirtschaftlich riskant.

Seit 2010 zeichnet sich eine neue Chance ab: Zusätzlich zur sicherheitstechnischen Tunnelsanierung (Gesamtkosten 84,7 Mill. Euro) plant die Bauverwaltung die Verkürzung der Tunnelrampe und eine neue Zufahrt von der Ludwigstraße zum Altstadtring; fehlende Fußwegquerungen und Radwege werden angelegt. Zwischen der Landesbank und der Markus-Kirche entsteht ein breiterer Freiraum – allerdings mit einer Raumaufteilung zu Ungunsten der Kirchen-Seite und mit „straßenbegleitendem Grün“, wie das Münchner Forum befand.

Auf Initiative des Münchner Forums und des Bezirksausschusses 3 Maxvorstadt beauftragte der Stadtrat 2017 die Bauverwaltung, die Freiflächen in einem Workshop-Verfahren noch einmal zu überplanen. Das Münchner Forum hat hierzu fünf inhaltliche Ziele formuliert.

Mitte 2018 haben vier Landschaftsarchitekturbüros ihre Entwürfe zur Freiflächengestaltung am Altstadtring zur Diskussion gestellt. Diese werden bis Ende 2018 überarbeitet, bewertet und Anfang 2019 dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

Die inhaltlichen Ziele des Münchner Forums zum Freiflächenworkshop 2017

- Die trennende Wirkung des Altstadtrings reduzieren, um das Leben der Altstadt enger mit dem Leben im Kunstareal und der Maxvorstadt zu verbinden ...
- den Stadt- und Straßenraum stärker als bisher mit Leben füllen ...
- entlang des Oskar-von-Miller-Rings und der Gabelsbergerstraße eine Abfolge sorgfältig gestalteter Wege und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität entwickeln ...
- den Straßenraum vom Oskar-von-Miller-Ring bis zur Pinakothek der Moderne als Entree zum Kunstareal im Sinne von Kunst/Kultur/ Wissen ausstatten ...
- die Beiträge der Grün- und Freiflächengestaltung zur Minderung der Lärm- und Schadstoff-Emissionen darstellen.

(aus dem Schreiben des Münchner Forums an das Baureferat vom 25.04.2017)



Während die Bauverwaltung die verkehrstechnischen Aspekte betont, kämpft das Münchner Forum vor allem für stadträumliche Lösungen. Unser Leitbild ist eine enge Vernetzung des gesamten Stadtraums zwischen dem Kunstareal und dem Odeonsplatz durch breite Wege und Plätze, unter Einschluss öffentlicher und privater Flächen. Gute Beispiele zeigen die Durchgänge durch die neue Siemens- und die Landesbank-Passage sowie die kreativen Ideen für das Umfeld der Markus-Kirche und des Oskar-von-Miller-Forums. Stadträumlich denken bedeutet mehr Mut, um alle Spielräume zur Freiflächengestaltung am Altstadtring zu nutzen, schlankere Verkehrsführungen zu erproben und im Bedarfsfall auch Mut zum „Nachjustieren“.

Martin Fürstenberg

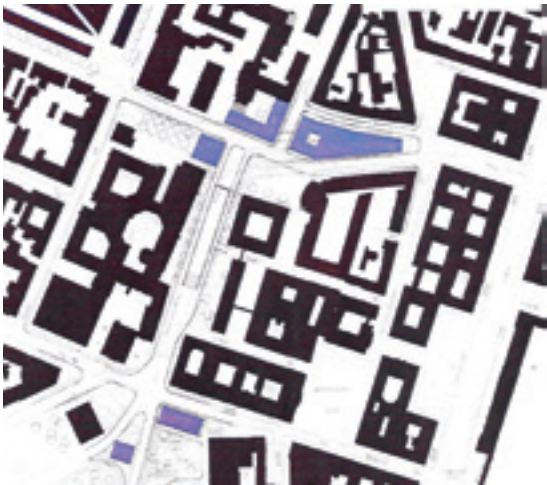


Bild oben links
Fußwegekonzept des Münchner Forums vom Kunstareal zum Odeonsplatz und Englischen Garten, 2015
Montage/Luftbild © Bayer. Vermessungsverwaltung 10/15

Bilder links:
„Ringstraßen“-Vorschlag Hilmer und Sattler, 2000, „Platzfolge mit Neubauten“ Vorschlag Ortner und Ortner, 2000, beide aus: Entwurfsseminar „Umfeld Pinakothek der Moderne“ Landeshauptstadt München (Dokumentation des Entwurfsseminars 2000)



Impulse des Münchner Forums 2017 (rot) zur Konzeptplanung des Baureferats um den Oskar-von-Miller-Ring 2013

- 1 Querungen der Fußgänger- und Radwege am Altstadtring Northwest (Oskar-von-Miller-Ring)
- 2 Wege- und Grünflächengestaltung am Oskar-von-Miller-Ring (Nordseite)
- 3 Wege- und Platzgestaltung an der Gabelsbergerstraße zwischen Landesbank und St.-Markus-Kirche („Entree zum Kunstareal“)
- 4 Übergang der Gabelsberger-/Türkenstraße ins Kunstareal („Diagonale“ zur Pinakothek der Moderne)
- 5 Gestaltung des Platzes vor der St.-Markus-Kirche („Markus-Platz“)
- 6 Gestaltung des Platzes vor dem Oskar-von-Miller-Forum (OVMF)
- 7 Künstlerische Gestaltung der Tunneldecke (Ecke Fürstenstraße)
- 8 Durchgang zur Landesbank-Passage
- 9 Durchgang der MEAG-Passage zur
- 10 Siemens-Passage (Orientierungshilfe)

Landeshauptstadt München, Bearbeitung: Martin Fürstenberg



Bilder links:
Siemens-Passage, 2017
Landesbank-Passage, 2018
Fotos: Martin Fürstenberg

BÜRGERINNEN UND BÜRGER BETEILIGEN SICH AN MÜNCHEN



Der gemeinsame Arbeitskreis Isar des Münchner Forums und der urbanauten veranstaltete am 13. September 2013 im Rahmen der internationalen Konferenz Walk21 eine künstlerische Demonstration für einen Fußgängerboulevard auf den Isarinseln und entlang des Westufers der innerstädtischen Isar.
Münchner Forum e.V.

„Wir lassen uns unsere Stadt nicht verhunzen“ (1967)



„Eine Oma kämpft für München“
Almut Hielscher in der Münchner Abendzeitung, 12. November 1971
Münchner Forum e.V.
Sammlung Karl Klühspies

Vermutlich hat wirklich mit dem Münchner Forum in München begonnen, was heute Bürgerbeteiligung heißt. Das ist der Stadt nicht in die Wiege gelegt: Jahrhundertlang bestimmte der Hof, dann Rat und Verwaltung. Erst in den 1960er-Jahren fing es richtig an, ausgehend von zwei Gruppen: Fachleuten und Honoratioren sowie stadtteilbezogenen Bürgerprotesten und -initiativen.

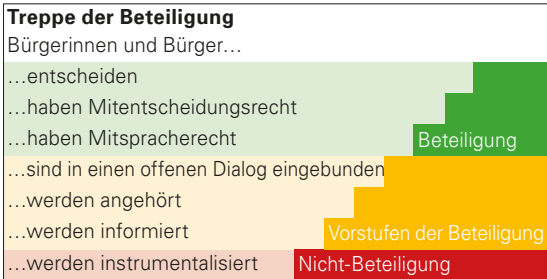
Heute wird Bürgerbeteiligung verstanden als dritte Organisationsform der Demokratie, als „kooperative“, „deliberative“ oder „partizipative“ zusätzlich zur repräsentativen und direkten Demokratie. Bei dieser Bürgerbeteiligung ist die „formale“ vorgeschrieben und justiziabel, die „informale“ frei in Anlass, Form und Folgen.

Die formale Beteiligung
Auch aufgrund von Münchner Erfahrungen wurde 1976 die zweistufige Bürgerbeteiligung ins Baurecht geschrieben. Pläne müssen frühzeitig bekanntgegeben und die Öffentlichkeit dazu angehört werden. Die genauen Pläne werden später ausgelegt; jede und jeder kann dazu Stellung nehmen. Beispielsweise ist im Sommer 2018 im Rahmen der öffentlichen Beteiligung im Bebauungsplanverfahren eine Menge von Einwendungen aus der Bürgerschaft zum Umbau der „Alten Akademie“ eingebracht worden. Was daraus wird ...? Auch das europäische Umweltrecht kennt Öffentlichkeitsbeteiligung, ebenso ist sie im Planfeststellungsrecht vorgesehen.

1996 nahm sich das bayerische Volk mehr Rechte heraus: Durch verfassungsändernden Volksentscheid führte es kommunale Bürgerbegehren und -entscheide ein. Eigentlich „beteiligt“ sich die Öffentlichkeit da nicht – da handelt sie als der Souverän, der sie in der Demokratie ist.

Wie und wer wird beteiligt?
Schon vorher wurden Verwaltung und Politik versierter im Umgang mit Aktivisten und Kritikern. Es gab Wellen in den 1970er- und 1990er-Jahren, seitdem werden Bürgerinnen und Bürger in unterschiedlichen, auch innovativen Formaten beteiligt – oft allerdings erst nach Protest „von unten“: Bürgerinitiativen, Demonstrationen, Leserbriefe, ... Auch die „Soziale Stadt“ und andere Programme verlangen Beteiligung. So entstanden etwa Stadtteilläden. Die „Perspektive München“ sollte sogar die ganze Zukunft der Stadt mit Beteiligung durchdenken.

Von A wie „Appreciative Enquiry“ bis Z wie „Zukunftswerkstatt“ gibt es Hunderte von Verfahren und Methoden. Sehr häufig sind Podiumsdiskussionen, Planungsworkshops, oder Befragungen.



Wer wird da „beteiligt“? Diese Frage stellt sich immer intensiver. Kritisiert werden manchmal „Berufsbürger“ und „Mittelstandsbias“ (überwiegend Menschen aus dem Mittelstand wirkten mit). Mit Zufallsauswahl der Bürgerinnen und Bürger wird ein breiter Querschnitt aus der Einwohnerschaft eingebunden (beispielsweise bei den Bürgergutachten zum Kunstareal, 2013 und zum Viktualienmarkt, 2017). Wer mitmacht, wird als „Teilnehmerin“ oder „Teilnehmer“ bezeichnet. Eigentlich müsste es „Teilgeberin“ oder „Teilgeber“ heißen, denn Bürgerbeteiligung bedeutet: der Stadt geben, was sie dringend braucht.

Hilmar Sturm



Bild oben links
Dirk Teichmann und Ali Mitgutsch (Aktion Maxvorstadt) demonstrieren mit dem Münchner Forum für die Wiederherstellung der Allee in der Tengstraße.
Münchner Forum e.V./
Sammlung Karl Klühspies

Bild oben rechts
Eröffnung des Ausstellungszeltes zum Thema Altstadttring im Juni 1970. Im Zelt wurden die Pläne vom Münchner Forum vorgestellt und mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert.
Münchner Forum e.V./
Sammlung Karl Klühspies

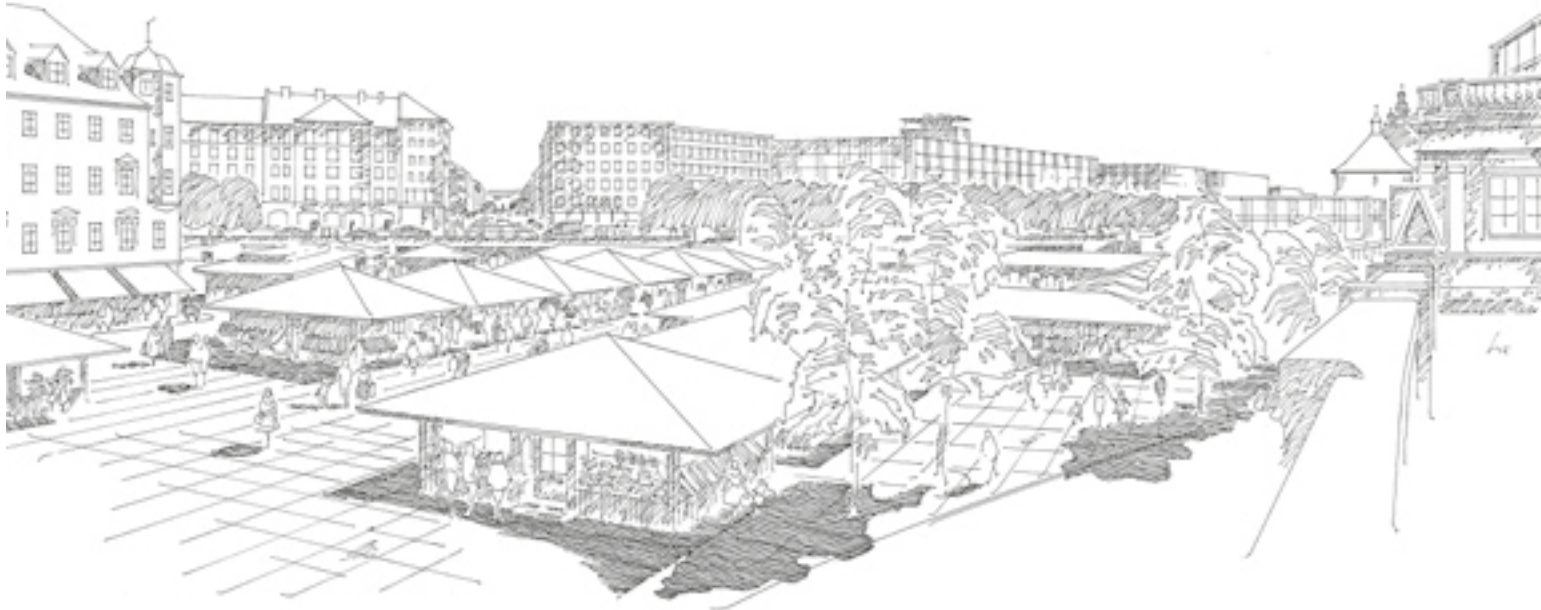


Bild Mitte
Als Aufforderung an die Stadtverwaltung zur Begrünung malen Mitglieder der Aktion Maxvorstadt und des Münchner Forums in der Nymphenburger Straße im Abstand von 10m weiße Kreuze auf die Gehsteige mit einem Flugblatt: „Hier pflanzt die Landeshauptstadt München einen Baum“.
Münchner Forum e.V./
Sammlung Karl Klühspies

Bild links
Durch Zufallsprinzip ausgewählte Bürgerinnen und Bürger erarbeiten ein Zukunftskonzept für den Viktualienmarkt im Rahmen des Bürgergutachtens 2017.
gfb Gesellschaft für Bürgergutachten, Foto: Mark Schwalm

ALTSTADTRING SÜD–OST

Eine Autobahn über den Viktualienmarkt



Planung Altstadttring am Viktualienmarkt

1964 wurde die Stadtplanung vom damals amtierenden Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel beauftragt, die Altstadttringplanung über den Viktualienmarkt in großformatigen Schaubildern darzustellen. Als Standorte für perspektivische Darstellungen waren die Aussichtsplattform des Alten-Peter-Turms und die heutige Café-Rischart-Terrasse vorgegeben.

Es war das erste Mal, dass ein so prominentes und so umstrittenes Planungsvorhaben in dieser Form dargestellt wurde und zudem an die Öffentlichkeit weitergereicht wurde.

Bei den Marktleuten und den übrigen Betroffenen löste in der Folge die zum ersten Mal so sichtbar gewordene Stadtautobahn über den Viktualienmarkt Wut und Entsetzen aus. Diese Visualisierung der Planung wurde zu einer Art Brandbeschleuniger für eine Protestbewegung, die in der Politik und in der Verwaltung für heftige Turbulenzen sorgte. Die dabei freigewordene Energie führte etwa ein halbes Jahr später zum kategorischen „Aus“ für den Altstadttring Süd.

Hermann Betz

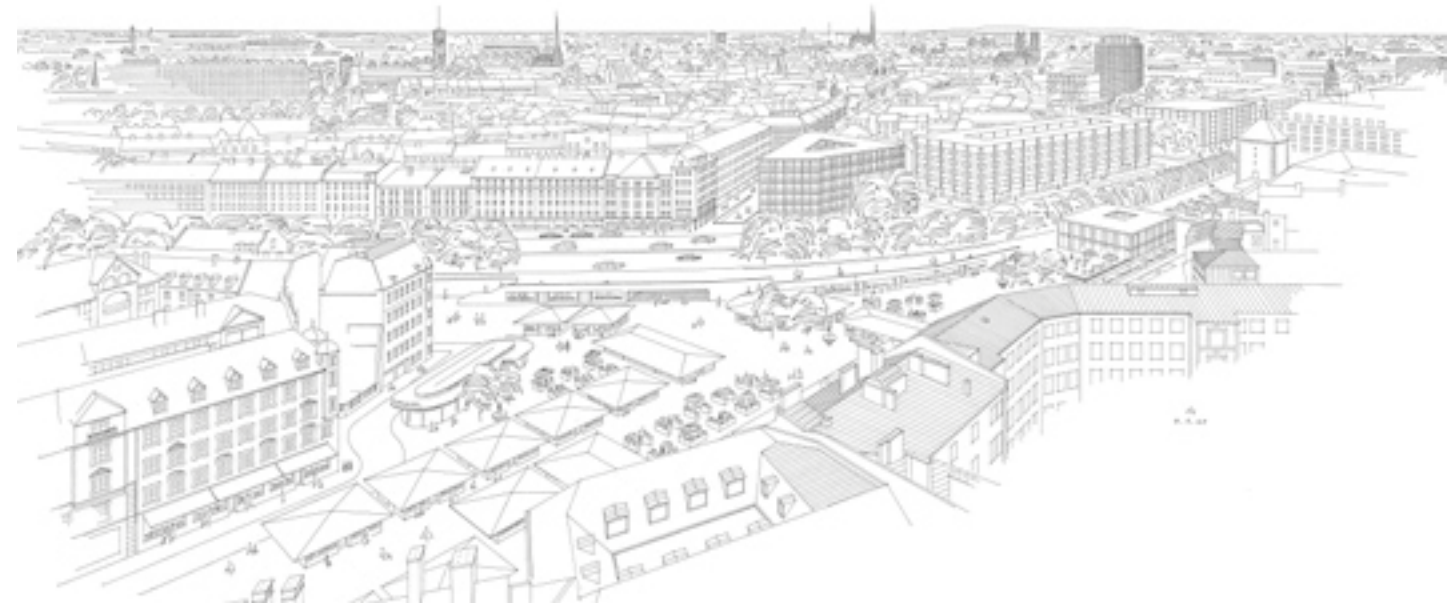


Bild oben

Ansicht Viktualienmarkt mit Blick nach Süden in Richtung Heizkraftwerk an der Müllerstraße
Zeichnung: Hermann Betz, 1964

Landeshauptstadt München, Direktorium, Gruppe Stadtplanung; ehem. Baureferat/Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Bild oben rechts

Ansicht Viktualienmarkt vom Turm des Alten Peter mit der Straßenplanung Altstadttring Süd–Ost. In der Bildmitte der vier-spurig ausgebaute und aufgeständerte Altstadttring und die Tunneldurchfahrt für die Reichenbachstraße
Zeichnung: Hermann Betz, 1964

Landeshauptstadt München, Direktorium, Gruppe Stadtplanung; ehem. Baureferat/Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Bild unten rechts

Der Blick vom Alten Peter im Jahr 2018 auf den Viktualienmarkt, im Hintergrund links der Riegel des Europäischen Patentamts an der Erhardtstraße

Foto: Detlev Sträter



BÜRGERGUTACHTEN KUNSTAREAL 2013

Die Bürgerinnen und Bürger haben die Expertise !



Das Kunstareal München
Montage/Geodatenbasis © Landeshauptstadt München/Kommunalreferat GeodatenService 2015

Das Kunstareal ist das kulturelle Highlight von München

Es 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.

Im Jahr 2013 hat die Stadt auf Initiative des Münchner Forums u.a. 100 Bürgerinnen und Bürger eingeladen, ihre Sicht auf das Kunstareal zu formulieren. Das Ergebnis des Bürgergutachtens sind 89 Empfehlungen, die von der Stadt geprüft und gegebenenfalls umgesetzt werden sollen. Das Münchner Forum sieht seine Aufgabe darin, die Umsetzung der Empfehlungen systematisch zu verfolgen und hartnäckig einzufordern.

Was ist aus dem Bürgergutachten geworden ?

Bild unten
Planungszellen erarbeiten
Vorschläge zur Wegeführung und Orientierung im Kunstareal
LHM, Bürgergutachten



Für die beteiligten Bürgerinnen und Bürger waren folgende Leitlinien besonders wichtig:

(Teilnehmende des Workshops konnten in einer Liste der vorgeschlagenen Maßnahmen Punkte vergeben, um ihre Meinung zur Wichtigkeit zum Ausdruck zu bringen.)

- | | |
|--|-----------|
| • Freiräume und Vielfalt schaffen: das „Kunstareal für alle“ | 82 Punkte |
| • Verkehrsberuhigung, Vorrang für Fußgänger und Radler | 75 Punkte |
| • Mehr Zusammenarbeit, Vernetzung statt Revierdenken | 75 Punkte |
| • Das „Kunstareal als Einheit“ verstehen und darstellen | 52 Punkte |
| • Lebendigkeit mit Kunst – Kultur – Wissen | 39 Punkte |
| • Klare und einfache Orientierung | 24 Punkte |

Dazu eine Auswahl vorgeschlagener Maßnahmen:

- einen „Zentralen Info-/Servicepoint in der TU-Mensa“ schaffen; Kunst gastlich erlebbar machen, lebendig, besuchernah, kommunikativ sowie behindertengerecht und inklusiv; neue Kombi- und Familientickets; das „Kunstarealfest – wenn möglich jährlich!“
- „Weitere Verkehrsberuhigung in der Maxvorstadt“; Wege, Leit- und Orientierungs-Systeme zur Innenstadt; ein „Entree zum Kunstareal“ vom Odeonsplatz; der „Boulevard Arcisstraße“; Einbeziehung der Hochschulen und deren Kapazitäten; mehr Cafés/Bistros/Restaurants in der Nachbarschaft; Aktivierung der Erdgeschoße in den Museen; statt eines „neuen Hauses“ ein „Haus der Begegnung“!



Was ist ein Bürgergutachten?

Das Bürgergutachten ist ein Verfahren der direkten Bürgerbeteiligung, bei dem für ein Problem des Gemeinwesens gemeinsam in extrem kurzer Zeit Lösungsvorschläge erarbeitet werden.

- Die ca. 100 Teilnehmenden werden im Zufallsverfahren ausgewählt.
- Sie werden von Experten und Expertinnen vielseitig in das Verfahren und die Sachlage eingeführt.
- Sie arbeiten mehrere ganze Tage in wechselnden „Planungszellen“ und Kleingruppen zu je 5 Personen.
- Sie diskutieren die erarbeiteten Ideen, formulieren Leitlinien und bewerten die Wichtigkeit von Maßnahmen.
- Das Bürgergutachten wird veröffentlicht und den Entscheidungsträgern zur Prüfung und Umsetzung empfohlen.
- Dafür erhalten die Teilnehmenden eine Aufwandsentschädigung.
- Die Arbeit wird von einem unabhängigen Institut organisiert, moderiert und dokumentiert. Im Fall des Bürgergutachtens zum Kunstareal München war es die gfb Gesellschaft für Bürgergutachten unter Leitung von Prof. Hilmar Sturm und Benno Trütken.



Bild ganz links
Zusammenfassung der Vorschläge
LHM, Bürgergutachten



Bild links
Stadtbaurätin Prof. Dr.(l) Elisabeth Merk und die Teilnehmenden bei der Evaluierungsveranstaltung zum Bürgergutachten Kunstareal München im Amerikahaus 2015
Evaluierungsbericht der LHM, 2015

Bild links unten
Die Straßen temporär sperren: Die Gabelsbergerstraße beim Kunstareal-Fest 2015
Foto: Martin Fürstenberg

Zunächst gab es viel Anerkennung für die Bürgerinnen und Bürger als Experten. Viele Münchnerinnen und Münchner haben „ihr“ Kunstareal neu wahrgenommen, die Museen haben ihre Besucherprogramme erheblich erweitert. Behördenintern wurden Arbeitsgruppen aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadt und des Freistaats gebildet, die „Koordinationsstelle Kunstareal“ eingerichtet, ein einheitliches Auftreten vereinbart.

Doch noch werden zu wenige Ergebnisse im öffentlichen Raum sichtbar, vieles dauert zu lange. Das Münchner Forum mahnt daher zur schnelleren Umsetzung der Bürgerempfehlungen. Im Schulterschluss mit dem Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt fordern wir Stadt und Freistaat z.B. zur baldigen Verkehrsberuhigung („Modifizierte Alternative 5“) sowie zur Umgestaltung der Freiflächen („Masterplan Freiflächen“) auf. Aus unserer Sicht ist die Entwicklung des Kunstareals eine Gemeinschaftsaufgabe, sie darf an Zuständigkeiten und Finanzmitteln nicht scheitern.

Martin Fürstenberg



Bild oben
Bürgergutachten zum Kunstareal München 2013/2014, Dokumentation
LHM, Bürgergutachten



Bild links
Die Freiflächen bespielen: Die „Para-Pagode“ von Alexandra Hendrikoff vor der Alten Pinakothek 2017
Foto: Martin Fürstenberg

DURCHBRUCH AM SENDLINGER BERG: VERHINDERT!



Protestveranstaltung der Bürgerinitiative Sendlinger Berg im August 1975
SZ, August 1975, Sammlung Karl Klühspies

Der Altstadttring sollte nach den ursprünglichen Plänen des Generalverkehrsplans von 1963 alle auf die Innenstadt gerichteten Bundes- und Landstraßen miteinander verbinden. Alle auf München zulaufenden Autobahnen – die Garmischer, die Lindauer, Stuttgartar, Nürnberger, Salzburger und die später geplante Passauer Autobahn – sollten am Altstadttring enden. So hätte in Sendling die Lindauer Autobahn A96,

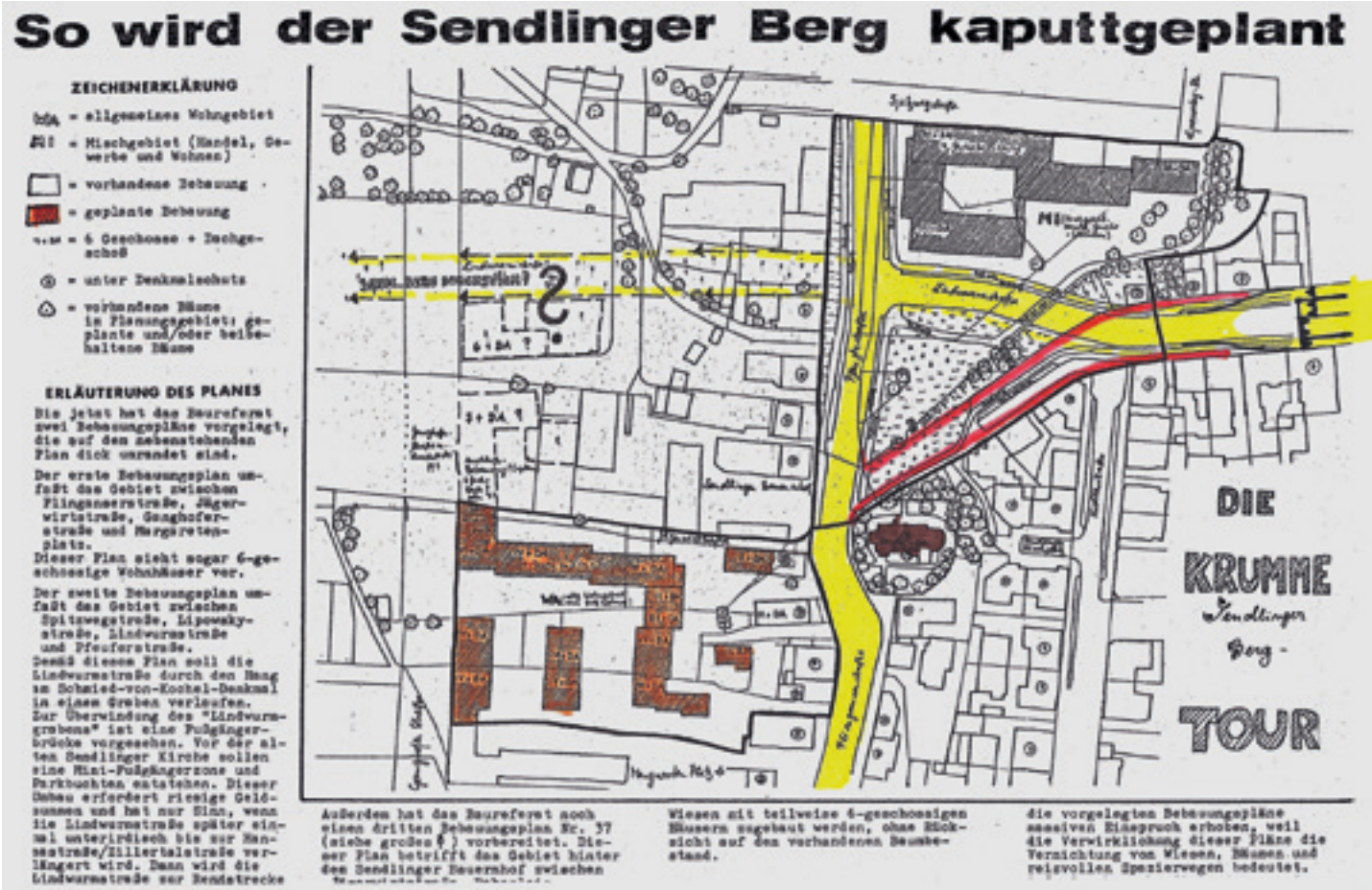
Die Auffahrt zum Sendlinger Berg, Zeichnung von Karl Klühspies, 1975



die frühere Bundesstraße B 12, die heute auf den Mittleren Ring am Westpark mündet, weitergeführt und durch einen Tunnel unter dem Sendlinger Berg geradewegs auf die Lindwurmstraße zugeleitet werden sollen. Damit wäre die Lindwurmstraße zur Autobahn erklärt und der Sendlinger-Tor-Platz zum Autobahnende umgestaltet worden – heute unvorstellbar, welche Ideen die Bauingenieurskunst zur Stadtentwicklung in den 1960er, 70er und 80er Jahren beisteuerte.

Zivilisiert durch modernes Bauen bei der Vorbereitung der Olympiade 1972 und geschockt vom Anblick der ersten Ausbau-Eingriffe der Isar-Parallele auf Höhe des Englischen Gartens und des Tunnels unterm Prinz-Carl-Palais in das Stadtbild nahm die öffentliche Meinung langsam Abstand von den rabiaten Schneisenplänen für den Straßenbau. So sah der Stadtentwicklungsplan-Entwurf 1973/74 des neu gebildeten Münchner Stadtentwicklungsreferats die Durchstiche der Autobahnenden bis zum Altstadttring nicht mehr vor.

So schnell aber wollten sich die administrierenden Straßen- und Tunnelbauverfechter im städtischen Baureferat nicht geschlagen geben. Im Bemühen, die Ausbauplanungen nicht gesamthaft in Planungsdokumenten öffentlich machen zu müssen, sondern diese ganz im Sinne einer „Salami“-Taktik schrittweise und nur ausschnitthaft zu präsentieren, um der Öffentlichkeit und auch dem Stadtrat das Ausmaß der Maßnahmen zu verschleiern, drängte das Baureferat gar auf Textänderungen während der Beratungen im Stadtrat: So wurde auf Betreiben des Baureferats im Entwurfskonvolut des Stadtentwick-



lungsplans der Satz über die Streichung des Durchbruchs des Sendlinger Bergs – als einziger – während der Stadtratsberatungen und ohne Rücksprache mit dem Stadtrat heimlich dahingehend geändert, dass der Durchbruch nicht aufgegeben und eine Entscheidung erst bei den Beratungen zum neuen Generalverkehrsplan erfolgen sollte – wohl in der Hoffnung, den Stadtrat bis dahin doch noch umstimmen zu können. Auch an anderer Stelle versuchte das damalige Baureferat, Stadtrat und Öffentlichkeit mit manipulierten Planungsgrundlagen, vielfach mit völlig überhöhten Prognosezahlen über den jeweils vor Ort zu erwartenden Verkehr, zugunsten der verkehrlichen Baumaßnahmen zu beeinflussen.

Dieses alles deckte der Architekt, Stadt- und Verkehrsplaner Karl Klühspies vom Münchner Forum auf, der sich akribisch mit den vorgestellten Planungsgrundlagen aus den städtischen Amtsstuben befasste und dabei auf vielfältige Ungereimtheiten stieß. Für die Bürgerinitiativen vor Ort, die sich dort gründeten, wo massive verkehrs- und andere bauliche Eingriffe die historische Bausubstanz bedrohten, war dies ein Glücksfall. Denn so wurden ihnen fundierte Argumentationshilfen an die Hand geliefert, um gegen die drohenden Maßnahmen der öffentlichen Hand von Stadt und anderen Maßnahmenträgern Widerstand zu leisten. In Sendling war es die „Bürgerinitiative Sendlinger Berg“, die über Jahre hinweg gegen den drohenden Durchstich der Lindwurmstraße unter der Plinganserstraße nach Westen kämpfte. Das Tunnelmaul sollte sich ganz in der Nähe der alten Sendlinger Kirche öffnen; die verlängerte Lindwurm-Trasse hätte mitten durch den heutigen Westpark gehen sollen.

Die Verabschiedung des neuen Stadtentwicklungsplans 1975 markierte ein Umdenken. In einer Pressemitteilung vom September 1976 konstatierte das Münchner Forum: „In einem gemeinsamen Denk- und Lernprozess, der sich über ein Jahrzehnt erstreckte, konnten sich Politiker, Planer und Kritiker zu einer menschlicheren Planungspolitik mit zum Teil völlig veränderten Zielvorstellungen zusammenfinden – zum Nutzen aller Bürger.“ Darin stellt es befriedigt fest, dass der Stadtrat nun auch die letzte der umstrittenen Innenstadt-Straßenbaumaßnahmen, nämlich den Sendlinger-Berg-Durchstich zu den Akten gelegt habe – ein Erfolg aller, die über Jahre bürgerschaftlichen Widerstand geleistet hatten, namentlich die „Bürgerinitiative Sendlinger Berg“, aus der heraus die Gründung der „Sendlinger Kulturschmiede“ Impulse bezogen hat.

Weniger erfolgreich stellte sich der Kampf gegen die Straßenplanungsorgien der Bauverwaltung für das Münchner Forum dar: Die Stadt unter Oberbürgermeister Erich Kiesl kürzte Anfang der 1980er Jahre prompt die städtischen Zuschüsse für das Forum um ein Drittel – ein gezielt gesetzter empfindlicher Schlag gegen die kritische Arbeit des Münchner Forums und von Karl Klühspies, dessen Aufwendungen für sein ohnehin ehrenamtliches Engagement nicht mehr beglichen werden konnten.

Detlev Sträter

Geplante Trassenführung des Sendlinger Berg-Durchstichs, von Karl Klühspies farbig angelegt
Sammlung Karl Klühspies 1975

GROSSMARKTHALLE UND SORTIERANLAGE



Der Münchner Großmarkt um 1927. Gegenüber der Gastwirtschaft Großmarkthalle wird gerade das Kontorhaus errichtet.
Stadtarchiv München, DE-1992-FS-PK-STB-10289

Neue Hallen für den Marktbetrieb

In den 1880er Jahren wurde die Frage nach weiteren Handelsmöglichkeiten in der Innenstadt evident. Daher beschloss man 1903 einen Neubau von Markthallen auf dem Gelände der städtischen Lagerhäuser südlich der Gürtelbahn, die bereits seit 1871 in der Nähe des 1878 eröffneten Vieh- und Schlachthofs bestanden. Mitte 1910 konnten die vier großen Hallen und die Nebengebäude nach einem Entwurf des städtischen Baurats Richard Schachner eröffnet werden. Übergeordnetes Ziel war die Daseinsfürsorge. Der Münchner Bürgerschaft sollten hygienisch einwandfreie Lebensmittel zur Verfügung gestellt werden. Nach den bitteren Erfahrungen der zahlreichen Epidemien im 19. Jahrhundert und den offensichtlichen hygienischen Mängeln gehörten diese Maßnahmen zu den wichtigen Elementen der Sanierung des Stadtwesens.

Innenhof der Sortieranlage, um 1930
Stadtarchiv München, DE-1992-FS-STB-7892



Die großzügige Anlage bestand aus den vier Hallen aus Eisenbeton, der Obst-Zollhalle, einem Gebäude mit einer offenen Halle und Büros im Osten und einem winkelförmigen Baukörper an der Valleystraße, der u.a. ein Postamt enthielt, mehrere Dienstwohnungen und eine Gastwirtschaft. Der zentrale Bereich war unterkellert und konnte auch im Untergeschoß angeliefert werden. Alle Hallen hatten einen Gleisanschluss. Die gesamte Fläche betrug 37.100 qm. Als sich München in den 1920er-Jahren zum Hauptumschlagplatz für den deutschen Handel mit Südfrüchten entwickelte, kamen Erweiterungsbauten hinzu, u.a. ein Kontorhaus und die Sortieranlage nach Entwürfen des Architekten Karl Meitinger. Die Händler waren nach Fertigstellung der Anlagen zunächst skeptisch und fürchteten einen Mehraufwand aufgrund der weiten Entfernung zur Innenstadt. Manche Händler sahen aber auch die ungeheuren Vorteile durch die unmittelbare Anbindung an die Eisenbahn.

Betrieb

In den neuen Hallen, die den modernsten Standards der Zeit entsprachen, standen 72 Verkaufsplätze für den Großhandel zur Verfügung. Schon 1912 war rund ein Viertel der Plätze von italienischen Händlern belegt. Der Weltkrieg und die nachfolgende Inflation brachten auch die Handelsbeziehungen mit dem Ausland zum Erliegen: die Nachkriegsjahre gehören zu den wirtschaftlich schlechtesten in der Geschichte der Großmarkthalle. Erst nach 1924 konnte München wieder zum europaweiten Haupthandelsplatz aufsteigen. Der Großmarkt erhielt im Zweiten Weltkrieg durch die Luftangriffe schwerste Schäden. Ab 1950 bis 1956 wurde die Anlage durch die Architekten Philipp Zametzger und Albert Heichlinger stark verändert wieder aufgebaut,



v.a. wurden die markanten, steilen Hallendächer bei drei der vier großen Hallen durch Flachdächer ersetzt. Ein weiteres Kontorgebäude entstand an der Thalkirchner Straße.

Sortieranlage

Das Gebäude auf dem Dreieck zwischen Oberländer-, Thalkirchner und Gotzinger Straße wurde 1926 errichtet. Es diente ursprünglich zur Aussortierung vollreifer Früchte, die dann direkt an den ambulanten Handel mit Obstständen weiterverkauft wurden. Vermutlich noch vor Baubeginn wurden in der Bauanlage auch einige Läden eingeplant, die an einzelne Lebensmittelhändler und Gastronomen vermietet wurden und der lokalen Lebensmittelversorgung dienen sollten. Im Zweiten Weltkrieg erlitt die Sortieranlage erhebliche Schäden, wurde aber bald nach Kriegsende wieder aufgebaut. Meist wurden die Früchte von älteren Frauen – den Klauberweiberl – für geringen Lohn aussortiert, vieles nicht mehr Verkäufliche wurde wohl auch an Bedürftige weitergegeben – ein Vorläufer der heutigen Tafel. Als die Wiederverwertung der aussortierten Waren immer unrentabler wurde, gab man die Sortieranlage auf, die Ladengeschäfte an den Außenseiten blieben jedoch erhalten. Die frei werdenden Räume im Innenhof wurden v.a. an mobile Obsthändler für deren Fahrzeuge vermietet.

Nutzungsstopp wegen Einsturzgefahr

2009 mussten die Einzelhändler das Gebäude räumen als man bei einer Routine-Kontrolle der Lokalbaukommission Einsturzgefahr des maroden hölzernen Dachstuhls befürchtete. Als die Markthallen bzw. das Kommunalreferat als Betreiber versuchten, das Grundstück wegen der zu erwartenden hohen Sanierungskosten

zu verkaufen, forderten die Sendlinger Stadtteilpolitiker und die Bürgerschaft, die notwendige Sanierung durchzuführen und das ursprüngliche Nutzungskonzept weiter zu verfolgen. Außerdem forderte der Bezirksausschuss in der Folge eines Antrags der SPD-Fraktion, die Sortieranlage unter Denkmalschutz zu stellen, zusätzlich zu den bereits in der Denkmalliste geführten: Halle 1 der vierteiligen Großmarkthalle, Verwaltungstrakt, Gastwirtschaft mit ehemaliger Post und die beiden Kontorhäuser. Im April 2018 wurde auch die Sortieranlage im Rahmen des Ensembles für den Großmarkthallenbereich in die Denkmalliste aufgenommen. Einige der Händler sind inzwischen wieder in die Sortieranlage zurückgekehrt, für manche bedeutete die zwischenzeitliche Auslagerung während der Sanierung das unternehmerische Ende.

Zukunft des Münchner Großmarkts

Heute stehen für den Marktbetrieb ca. 30 Gebäude zur Verfügung auf einer Fläche von mehr als 30.000 qm. Der Betrieb des Großmarkts wird sich in den kommenden Jahren grundlegend ändern. Der Stadtrat hat Anfang 2019 beschlossen, eine neue Halle durch den Investor Umschlagzentrum Großmarkt München (UGM) erstellen und betreiben zu lassen. Damit werden die zur Zeit von den Markthallen München genutzten Gebäude weitgehend frei. Wie auch bei den Schlachtbetrieben wird dadurch der Betrieb privatisiert. Ein vom Investor vorgelegter Entwurf für eine neue Großmarkthalle am südöstlichen Rand des Geländes, der neben den Anlagen des Großmarkts auch zusätzliche große Flächen für Gewerbenutzungen vorsieht, wird in weiten Teilen der Bürgerschaft kritisch beurteilt. Eine Umsetzung wird wohl nicht vor 2024 geschehen.

Franz Schiermeier

Die Sortieranlage im Dreieck Oberländerstraße, Gotzinger und Thalkirchner Straße nach der Sanierung
Foto: Franz Schiermeier Verlag München, 2019

DIE STEMMERWIESE

Erhalt der Identität des ehemaligen Dorfkerns



Stemmerhof und Weideflächen um 1960
Sendlinger Kulturschmiede

Das bürgerschaftliche Engagement in Sendling hatte sich in erster Linie aus dem Kampf gegen die Straßenplanungen des Generalverkehrsplans von 1965 begründet. Die „Bürgerinitiative Sendlinger Berg“ hatte großen Anteil daran, dass der geplante Durchbruch für eine Fortsetzung der Lindauer Autobahn durch den Sendlinger Berg und eine Fortführung bis zum Altstadtring mit einem Stadtratsbeschluss vom 21. Juli 1976 aufgegeben wurde.

Der Sendlinger Bauer Georg Stemmer vor seinem Hof 1953
Bayerische Staatsbibliothek, Bildarchiv



Damit verbunden wäre auch ein Abriss des historischen Bauernhofs der Familie Stemmer gewesen. Darüber hinaus hat sich die Bürgerinitiative auch über Jahre für den Erhalt des historischen Sendlinger Dorfkerns eingesetzt. Erheblicher Widerstand bildete sich, als das bis dahin freie Wiesengelände hinter dem letzten erhaltenen Bauernhof im Stadtgebiet, dem Stemmerhof überbaut werden sollte. In einem schriftlichen Einspruch von ca. 600 Sendlinger Bürgerinnen und Bürgern hatte die Bürgerinitiative ihren Protest gegen die Planungen formuliert. Daraufhin beschloss der Münchner Stadtrat am 26. September 1979, die Bebauung der Stemmerwiese zurückzustellen.

1978 gründete sich in der Folge und angeregt durch die 1. Stadtteilwoche in Sendling die Sendlinger Kulturschmiede als kulturelle Einrichtung. Das damals formulierte Ziel: „Kunst & Kultur wohnortnah zu vermitteln und dabei das Bewusstsein zu fördern, in einem traditionsreichen Stadtteil zu leben, für dessen Erhaltung und Entwicklung es sich einzusetzen lohnt“, gilt auch heute noch.

Der vom Abriss bedrohte Bauernhof – seit 1799 im Besitz der Familie Stemmer – wurde bis 1992 landwirtschaftlich genutzt, die Wiesen waren Weideflächen für die zuletzt 46 Kühe. Nach einem tragischen Unfall des jungen Georg Stemmer wurde der Hof neu genutzt. Er ist heute eine gute Adresse für Gastronomie und Bioprodukte und bietet kulturelle Veranstaltungen und Künstlerateliers. Der baulich weitgehend erhaltene Hof gehört zu den prägenden Elementen des historischen Dorfkerns von Untersendling.



Geplant war in den 1980er Jahren eine Überbauung der Wiesenfläche und eine Durchführung der Ganghoferstraße bis zum heutigen Margaretenplatz vor der Sendlinger Pfarrkirche. Eine vollständige Aufgabe der Planungen konnte die „Bürgerinitiative Sendlinger Berg“ allerdings nicht erreichen, Ergebnis war schließlich ein Kompromiss: ein neuer Bebauungsplan, der eine Randbebauung im Norden vorsah, aber auch genaue Definitionen für die bestehenden Bauten am Rand der Stemmerwiese festhielt. Die Ereignisse fanden einen Niederschlag im Roman „Wurzelwerk“ des Münchner Autors Bernhard Setzwein.

Seit 2011 betreut der Imker Andreas Bock 15 Bienenstöcke an der Stemmerwiese mit fast einer halben Million Bienen. Trotz Bedenken im Bezirksausschuss haben sich Bienen und Benutzer der Stemmerwiese aneinander gewöhnt. Gerade in Sendling mit seinen naheliegenden zahlreichen Kleingärten ist eine große Biodiversität mit zahlreichen Blüten geboten ohne den Einsatz von Pestiziden und Gentechnik. Verkauft wird u.a. auf dem Sendlinger Wochenmarkt. In Zusammenarbeit mit der VHS-Sendling und dem Münchner Familienpass finden auf der Stemmerwiese auch Kurstage statt.

Franz Schiermeier

Korrektur des Bebauungsplans mit der Festsetzung einer Grünfläche 10.01.1983
Landeshauptstadt München, Planungsreferat

Die Stemmerwiese wird heute von vielen genutzt.
Foto: Franz Schiermeier Verlag München



JÜNGSTE ETAPPEN DER MÜNCHNER STADTENTWICKLUNG

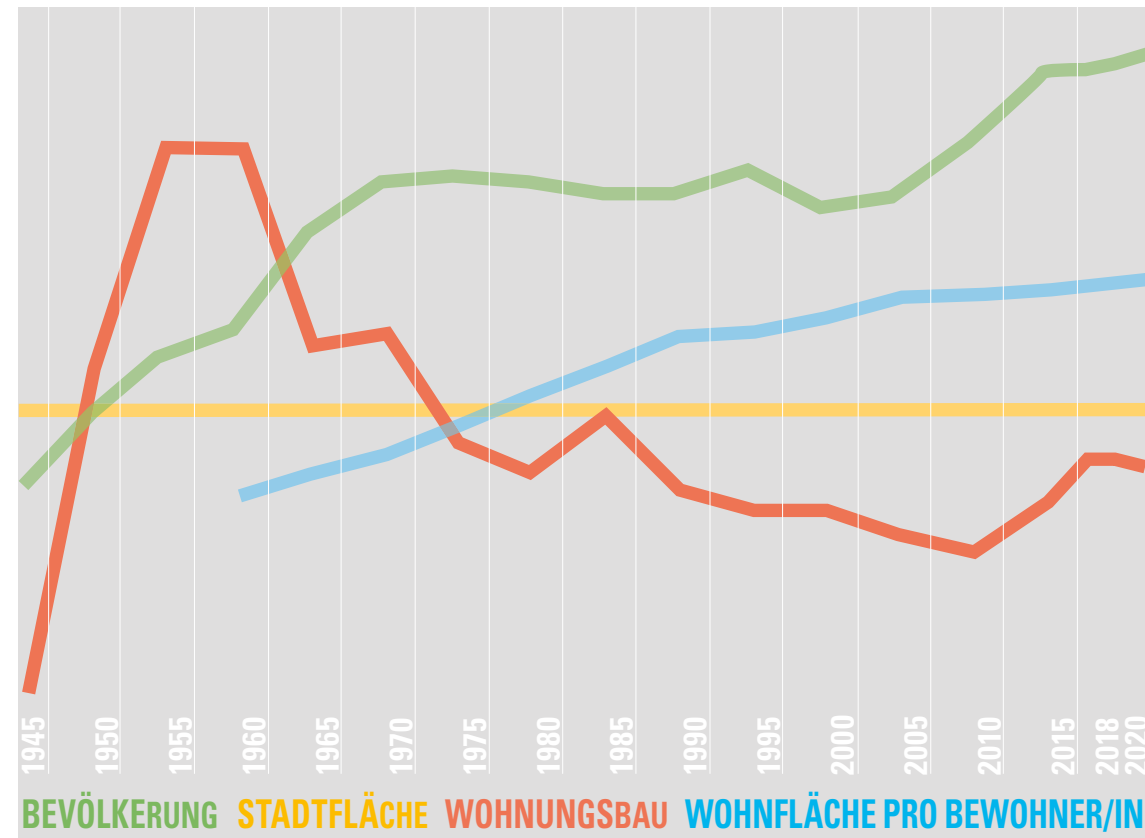


Bild rechts
Bevölkerungsentwicklung,
Stadtfläche, Anzahl der
gebauten Wohnungen
und Wohnfläche pro
Bewohnerin/Bewohner
Daten: Statistisches Amt der Lan-
deshauptstadt München/Stracke,
WohnOrt München/Franz Schier-
meier Verlag München



Bild oben
Schutträumung in der
Innenstadt, 1946
LHM, Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

Bild rechts
Theatinerstraße mit Blick
auf die Frauenkirche, 1950
LHM, Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

Münchens Stadtentwicklung seit Ende des 2. Welt-
kriegs ist im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Entwick-
lung zu sehen:

Dass die Residenz- und Verwaltungsstadt München
traditionell schwächer industrialisiert war, erwies
sich in den Jahrzehnten nach 1945 gegenüber
altindustriellen, vom Strukturwandel belasteten
Regionen eher von Vorteil. Durch Verlagerungen
von Unternehmen aus anderen, vor allem östlichen
Teilen Deutschlands (z.B. Siemens, Allianz) in die
wirtschaftsfreundliche amerikanische Besatzungs-
zone erhielt der Standort München damals Wachs-
tumsmotoren implantiert. Eine aktive Industrie-
politik des Freistaats rettete BMW um 1960 vor dem
Ruin. Enorme Bundesmittel für die militärische
Wiederaufrüstung flossen ab Mitte der 1950er
Jahre – politisch gelenkt – in die Fahrzeug-, Elektro-
sowie Luft-, Raumfahrt- und Rüstungsindustrie im
Raum München. Dieses „alimentierte Wachstum“
der Wirtschaft mit vielen neuen Arbeitsplätzen
schuf direkt und mittelbar auch den Nährboden für
die spätere Mikroelektronik-, Digital- und Medien-
wirtschaft.

Wiederaufbau

Der Wiederaufbau der Stadt in den 1950er Jahren
stand im Zeichen des sozialen Wohnungsbaus in
öffentlicher Hand für wohnungssuchende Münchner,
Flüchtlinge und Vertriebene.

Stadtentwicklungsplan 1963

Die 1960er Jahre brachten ein Umschalten in den
Modernisierungsmodus: Der Stadtentwicklungsplan
von 1963 (Jensen-Plan) sah eine großzügige Schie-
nen- (S-, U-Bahn) und eine überdimensionierte, auto-
präferierende Straßenverkehrserschließung vor und
„Trabantenstädte“ wie das Hasenberg und Neuper-
lach. Doch erst der Zuschlag für die Olympiade 1972
in München im Jahre 1966 gab dank finanzieller
Beteiligung von Bund und Land den erforderlichen
Rückenwind für den Ausbau der Verkehrs- und Erho-
lungsinfrastruktur sowie den zügigen Bau der Olym-
pischen Sportanlagen und des olympischen Dorfes.



Sanierung und innere Entwicklung

In den 1970er Jahren wurde die bauliche Vernach-
lässigung der Innenstadt und ihrer Randgebiete als
Wohn-, aber auch Gewerbestandorte sichtbar.
München wies zunächst Haidhausen, zeitversetzt
das Westend als Sanierungsgebiet aus. Mit Hilfe
des Städtebauförderungsgesetzes (StBauFG 1971)
und öffentlicher Mittel wurden Maßnahmen zur
Verbesserung der Wohnverhältnisse umgesetzt;
Bewohnerinteressen sollten gewahrt werden. In den
Außenbereichen wuchsen die Eigenheimsiedlungen,
gleichzeitig auch die Großwohnanlagen. Wachsender
Raumbedarf der öffentlichen Verwaltungen wurde
durch eine moderate Bautätigkeit vor allem in Innen-
stadtnähe realisiert.

Verlagerungen, Verdichtungen und neue Flächen

Die 1990er Jahre waren das Jahrzehnt der unerwar-
tet großen Flächenrochaden. Der Umzug des
Münchner Flughafens von Riem in die Region
erlaubte die Verlagerung der Messe aus ihrer Innen-
stadtrandlage im Westend nach Riem und ermög-
lichte Nachnutzungen für gemischte Wohn-, Gewerbe-
und Parkanlagen. Die Verlagerungen des Rangier-
bahnhofs aus Laim an die nördliche und des Contai-
nerbahnhofs an die östliche Stadtgrenze machten
ein breites Flächenband vom Hauptbahnhof bis
Pasing frei für neues Wohnen, Gewerbe und Nah-
erholung. Der Zusammenbruch der sozialistischen
Staaten 1989 ff. versprach eine „Friedensdividende“:



Bilder oben
Siemens-Siedlung in
Obersendling, um 1952

Baustelle U-Bahn Hof
Marienplatz

Bild ganz links
Baustelle Messegelände
in Riem, um 1995
alle: LHM, Referat für Stadt-
planung und Bauordnung

Bild links
Ehemaliges Heizkraftwerk
an der Müllerstraße, Bau-
stelle „The Seven“, 2011
alpha invest Projekt GmbH

ehemalige Kasernenflächen werden seitdem für
den Neubau von Stadtquartieren genutzt. Im Zusam-
menspiel von kommunaler Planung und anlagenesu-
chendem privaten Kapital standen städtebauliche
„Reparaturen“ und bauliche Arrondierungen in der
inneren Stadt im Fokus. Letzte Baulücken wurden
geschlossen. Der Bund zog sich aus dem steuer-
begünstigten sozialen Wohnungsbau zurück, gleich-
zeitig wurden Steuern für Unternehmen gesenkt.
Dies ließ den Gemeinnützigen Wohnungsbau
kollabieren und befördert seither die finanzmarkt-
gesteuerte institutionelle Wohnungswirtschaft.

Aufwertung und Verdrängung

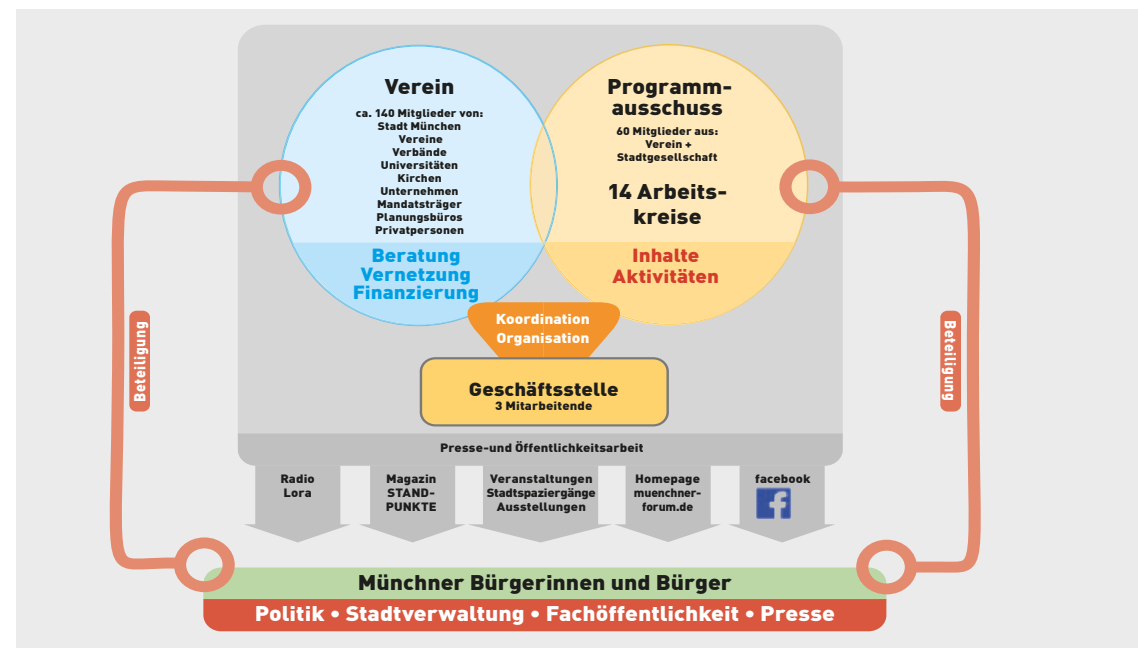
Seit den 2000er-Jahren finden städtebauliche
Umstrukturierungen und Aufwertungen innerhalb
des knappen Flächen- und Immobilienbestandes
als intensiver Bauboom statt. Eine Nobilitierung
und Veredelung der Alt- und erweiterten Innenstadt
geht mit der Verdrängung unerwünschter Funk-
tionen, Nutzungen und sozialer Gruppen aus dem
Sichtfeld der wirtschaftlich potenten Akteure einher
– angetrieben von anlagenesuchendem Immobilien-
und Finanzkapital, umgesetzt von Projektdevelopern,
Grundstücksverwertern und der Bauwirtschaft.
Stadtplanung hat in dieser Konstellation die Rolle
eines Hiwis zugewiesen bekommen.

Detlev Sträter



Baustelle Olympiastadion,
um 1970
LHM, Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

DAS MÜNCHNER FORUM E.V.



Ein kritisch-konstruktiver Begleiter der Münchner Stadtentwicklung und Stadtplanung

Das Münchner Forum ist ein Verein, in dem Bürgerinnen und Bürger seit über 50 Jahren Stadtentwicklung und Stadtplanung kritisch-konstruktiv begleiten. Der Gründungsanlass im Jahr 1968 waren massive Proteste gegen den im Generalverkehrsplan und ersten Stadtentwicklungsplan 1963 angestrebten Ausbau Münchens zur autogerechten Stadt zu Lasten von gewachsenen Wohngebieten, Erholungsflächen und historischer Bausubstanz. Die Gründung wurde durch den damaligen Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel angeregt, der den Wert der bürgerschaftlichen Beteiligung an der Zukunft der Stadt erkannte.

Das Münchner Forum – Was ist das?

Das Münchner Forum ist primär eine Diskussionsplattform. Ziele des Forums sind die Förderung von Ideen und Kenntnissen, die für die städtebauliche Entwicklung Münchens und der Region von Bedeutung sind. Bei seinen Aktivitäten greift das Forum auf Wissen und kreative Ideen aus vielen Bereichen zurück: Stadtplanung und Architektur, Soziologie, Geographie, Mobilitätsforschung bis hin zur historischen Entwicklung und gesellschaftlichen und kulturellen Belangen. Das Forum arbeitet unabhängig, denkt gesamtstädtisch, informiert im Vorfeld, bringt kreativ neue Ideen ein und bietet unterschiedlichen Meinungen mitdenkender Bürgerinnen und Bürger eine Plattform. Dies ist in einer lebendigen Demokratie und vielfältigen Stadtgesellschaft von wesentlicher Bedeutung.

Wie funktioniert das Forum?

Das Münchner Forum funktioniert etwas anders als andere Vereine. Es besitzt zwei wichtige Organe, die Mitgliederversammlung des Trägervereins mit seinem Vorstand sowie den Programmausschuss – das ist seiner speziellen Gründungshistorie geschuldet. Die Mitglieder des Trägervereins Münchner Forum e.V. sichern mit ihrem Beitrag die materiellen Voraussetzungen unseres Engagements für München und die Region, bringen Kontakte und Know-how bei der Vernetzung der Arbeit mit anderen Akteuren ein. Dazu zählen die Landeshauptstadt München, Vereine, Verbände, Universitäten, Medien und viele Privatpersonen.

Der Programmausschuss mit seinen 60 Mitgliedern, die hälftig je aus dem Kreis der Vereinsmitglieder entsendet sowie aus dem Kreis von interessierten Bürgerinnen und Bürgern aus der Stadtgesellschaft hinzu gewählt werden, und mit seinen derzeit 14 Arbeitskreise leisten ehrenamtlich die inhaltliche Hauptarbeit des Münchner Forums. Daneben existieren einige thematisch enger umrissene Projekte, etwa die Ende 2017 initiierte Plattform zum „Umgang mit dem historischen Erbe in München“ als Kooperationsprojekt vieler Münchner Initiativen.

Wie kann man mitmachen?

Wie bleibt man informiert?

Die Mitarbeit in den Arbeitskreisen und Projekten steht allen Interessierten offen. Das Forum organisiert verschiedenste Veranstaltungen und Ausstellungen, bietet Stadtpaziergänge an, erarbeitet eigene Publikationen, u.a. das monatliche Online-Magazin Standpunkte, informiert via Internet, Facebook, Newsletter, über die Presse sowie in einer eigenen Radiosendung.

Michaela Schier

Vorstand des Münchner Forum e.V.

Udo Bünnagel
Vorsitzender, Vereinigung freischaffender Architekten (VfA)
Klaus Friedrich
Stellvertretender Vorsitzender, Bund Deutscher Architekten (BDA)
Prof. Gert Karner
Schatzmeister
Christian Breu
Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
Wilhelm Faist
Süddeutscher Verlag
Judith Greil
Kreisjugendring (KJR)
München-Stadt/DGB Bayern

Katrin Habenschaden
2. Bürgermeisterin, Landeshauptstadt München

Karl Klühspies
münchner bauforum

Prof. Dr. Jürgen Schmude
Department für Geographie der LMU

Geschäftsstelle

Dr. Michaela Schier
Geschäftsführerin

Caroline Klotz
Projektreferentin
Stand: 04/2021

Kontakt

Münchner Forum e.V.
Diskussionsforum für Entwicklungsfragen
Schellingstraße 65
80799 München
Tel. 089 - 28 20 76
Fax 089 - 280 55 32
info@muenchner-forum.de
muenchner-forum.de
facebook.com/muenchnerforum

Bürgerworkshop und Podiumsdiskussion „Du bist die Stadt. Wie sieht die Bürgerbeteiligung der Zukunft aus?“ bei den 15. Münchener Wissenschaftstagen, November 2015. Die Veranstaltung wurde auch im Live-Stream im Internet übertragen, den 163 Zuschauer verfolgten.
Münchner Forum e.V.

Programmausschuss und Arbeitskreise (AK)

Vorsitz des Programmausschusses

Dr. Detlev Sträter, Klaus Bäumler

Attraktiver Nahverkehr (AAN)

Berthold Maier, Matthias Hintzen
Verbesserung U-Bahn-, Tram- und Busnetz / Abstimmung Verkehrs- und Siedlungsplanung

Bauleitplanung

Koordination wechselnd
Stellungnahmen zu Bebauungsplänen

Gesunde, lebenswerte Stadt

Gunhild Preuß-Bayer, Maria Ernst
Lärminderung / Gute Luft / Hitzeresilienz

Innenstadt

Peter Arnold, Otto Resch
Erhalt von öffentlichem Raum und hoher Aufenthaltsqualität trotz Druck von Kapital- und Investoreninteressen / Verwendung öffentlicher Grundstücke im Gemeinwohlinteresse / Einhaltung der Leitlinien zum Planen und Bauen in der Altstadt

Isar

Wolfgang Czisch, Benjamin David
Innerstädtische Isar als attraktiver öffentlicher Raum für alle / Renaturierung / Zugänglichkeit

Junges Forum

Maria Schlüter, Bernhard Fischer
Themen der Münchner Stadtentwicklung, die jüngere Menschen umtreiben / Kreative Veranstaltungen / Jede*r kann Ideen einbringen

Kulturbauten

Udo Bünnagel, Dr. Annemarie Menke
Planung, Standorte und Gestaltung von Museen, Theatern, Konzerthäusern, Bibliotheken und ähnlichem

Maxvorstadt – Kunstareal

Martin Fürstenberg, Renate Kürzdörfer
Umsetzung Empfehlungen aus „Bürgergutachten Kunstareal“ (2013) / Verkehrsberuhigung / Aufenthaltsqualität / Stadträumliche Gestaltung

Nachhaltige Quartiersentwicklung

Cornelia Jacobsen, Patric F. Meier
Hohe Aufenthaltsqualität / Alternative Mobilitätskonzepte / Gemeinschaftliche Flächen- und Güternutzungen / Soziale Durchmischung / Lebendige Erdgeschoßzonen

Öffentliches Grün

Klaus Bäumler, Martin Fochler
Bedeutung, Schutz und Erhaltung von öffentlichem Grün / Vernetzung von Grünflächen / Dokumentation zum historischen Grün

Schienerverkehr

Dr. Wolfgang Beyer, Prof. Dr. Wolfgang Hesse
Schnellbahn-Gesamtnetz und regionale Siedlungsentwicklung / Einbindung in großräumigen Schienenverkehr

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen

Helmut Steyrer
Großflächige Entwicklungs- und Erweiterungsmaßnahmen

Stadt: Gestalt und Lebensraum

Wolfgang Czisch, Andreas Dorsch
Gesamtstädtische Perspektive / Städtebauliches Gefüge / Strategie für bauliche Verdichtung / Attraktive öffentliche Räume

Wer beherrscht die Stadt?

Bernadette Felsch
Ursachen u. Wirkungen von Wohnungsmangel / Hohe Preise auf Miet- und Wohnungsmarkt / Verdrängung durch Gentrifizierung / Soziales Bodenrecht

Stand: 04/2021



Bürger und Bürgerinnen beteiligen sich

Beteiligung/Partizipation

Mitwirkung von Menschen an Entscheidungen. Es gibt Hunderte von Verfahren, Methoden und Techniken dafür; diese legen fest: Ziele, Form der Ergebnisse, Auswahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, Dauer usw. Innerhalb von Verfahren gibt es viele Arbeitsformen/-techniken (z. B. Open Space, Fishbowl). Von der Information über den Dialog und die Mitwirkung reicht die Beteiligung bis zur Mitentscheidung. Darüber steht die alleinige Entscheidung durch die Beteiligten im Bürger- oder Volksentscheid. „Bürgerbeteiligung“ sollte unterschieden werden in „Betroffenenbeteiligung“ und „Öffentlichkeitsbeteiligung“.

Bürgerforum

Sehr allgemeine Bezeichnung mit verschiedenen Inhalten:

- offener „Marktplatz“ (lateinisch: forum), wo jede und jeder zu Wort kommen kann
- eine Art Planungszelle (siehe Bürgergutachten), aber mit weniger Arbeitszeit und/oder über längere Zeiträume

Bürgerinitiative

Zusammenschluss von Bürgerinnen und Bürgern zu einem meistens konkreten Thema, oft wenig formell organisiert. Zum Teil auch neue Bedeutung: Antrag von Bürgerinnen und Bürgern an politische Institutionen („Europäische Bürgerinitiative“ nach Artikel 11 Absatz 4 des EU-Vertrags), mit dem sich die Institution befassen muss – ein Mittelding zwischen Petition und Volksbegehren.

Kontakt:

Münchner Forum e.V.
Diskussionsforum für Entwicklungsfragen
Schellingstr. 65, 80799 München
Tel. 089 – 28 20 76
Fax: 089 – 280 55 32
Email: info@muenchner-forum.de



www.muenchner-forum.de

Bürgerbegehren und Bürgerentscheid

Wenn mindestens eine bestimmte Zahl von Bürgern und Bürgerinnen etwas verlangt und dafür unterschreibt, dann muss sich der Gemeinde- bzw. Stadtrat oder Kreistag damit befassen. Stimmt er gegen die Forderung des Bürgerbegehrens, dann stimmt die Bürgerschaft selbst darüber ab. Direkte Demokratie auf kommunaler Ebene und „von unten“: in Bayern 1996 vom Volk gegen den Wunsch von Staatsregierung und Landtagsmehrheit durch Volksentscheid in Verfassung, Gemeinde-, Landkreis- und Bezirksordnung geschrieben.

Bürgergutachten

Bürgerbeteiligungs-Verfahren, bei dem für ein Problem des Gemeinwesens gründlich, gemeinsam und durchdacht Lösungen vorgeschlagen werden, in Form eines Bürgergutachtens (häufig 50 bis 200 Seiten stark).

- Die Teilnehmer werden im Zufallsverfahren ausgewählt.
- Sie arbeiten mehrere ganze Tage lang ernsthaft an der Sache, in mehreren „Planungszellen“ (ca. 25 Bürgerinnen und Bürger, die wiederum zu immer wieder unterschiedlichen Kleingruppen zusammengelöst werden).
- Dafür erhalten sie eine Aufwandsentschädigung.
- Sie werden u. a. von Experten vielseitig informiert.
- Die Arbeit wird von einem unabhängigen Durchführungsinstitut begleitet und dokumentiert.
- Das Bürgergutachten wird veröffentlicht.

Beispiele in München: Bürgergutachten zum Kunstareal und zum Zukunftskonzept Münchner Viktualienmarkt.

Dialog

Dialog ist mehr als Diskussion: Man hört einander zu, antwortet, ver-antwortet sich, lässt sich ein, nimmt ernst. Ein Dialog ist offen.

Zusammenstellung: Hilmar Sturm

Bürgerinnen und Bürger gestalten die Stadt

Legitimation

Grundfrage der Bürgerbeteiligung: Mit welchem Recht wird empfohlen und entschieden? Für wen können die Mitwirkenden sprechen? Es gibt drei Formen: Wahl, Abstimmung und Zufallsauswahl. Bei der Zufallsauswahl hat jede und jeder die gleiche Chance. Es werden ganz normale Menschen gelost, die keiner Organisation angehören müssen. Die Teilnehmenden sind dann ein Abbild der Bevölkerung („mini-public“) und häufig im Alltag von politischen Entscheidungen betroffen. Das legitimiert sie auf eine andere Weise als Wahlen und Abstimmungen das können.

Konsensuskonferenz

Bürgerbeteiligungsverfahren mit dem Ziel eines Konsenses. Ca. 12 bis 16 Personen arbeiten an zwei Vorbereitungswochenenden und in drei- bis viertägiger Konferenz an einem vorgegebenen Thema. Sie können aus einer Liste Experten auswählen, die sie dann anhören. Die ganze Gruppe arbeitet gemeinsam: stellt Fragen, beurteilt die Antworten, erarbeitet das Ergebnis – ein Bürgervotum im Konsens aller Teilnehmer, außerdem mit Fachleuten besprochen. Am Ende der Konferenz wird es der Öffentlichkeit vorgestellt.

Zukunftswerkstatt

Eine Zukunftswerkstatt besteht grob aus drei Phasen:

1. Kritikphase (am jetzigen Zustand)
2. Phantasiephase (kreative und freie Gedanken zur Zukunft)
3. Realisationsphase (Maßnahmen zur Verwirklichung)

Ältestes Beteiligungsverfahren im deutschsprachigen Raum: Zum ersten Mal wurden systematisch „Laien“ an der Zukunftsgestaltung beteiligt. Entwickelt von den Zukunftsforschern Robert Jungk, Rüdiger Lutz und Norbert R. Müllert in den 1960er-Jahren.

Zusammenstellung: Hilmar Sturm

Formale Öffentlichkeitsbeteiligung nach dem Baugesetzbuch

Schon seit den 1960er-Jahren gibt es im Baurecht Öffentlichkeitsbeteiligung: eine „frühzeitige“ Information der Öffentlichkeit über Planungen und die Möglichkeit, zu ausgelegten Plänen Anregungen und Einwendungen einzureichen, auf die man eine Antwort erhält.

§ 3 des Baugesetzbuches (Bundesgesetz) bestimmt:

„(1) Die Öffentlichkeit ist möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebiets in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten; ihr ist Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben. Auch Kinder und Jugendliche sind Teil der Öffentlichkeit im Sinne des Satzes 1. Von der Unterrichtung und Erörterung kann abgesehen werden, wenn

1. ein Bebauungsplan aufgestellt oder aufgehoben wird und sich dies auf das Plangebiet und die Nachbargebiete nicht oder nur unwesentlich auswirkt oder
2. die Unterrichtung und Erörterung bereits zuvor auf anderer Grundlage erfolgt sind.

An die Unterrichtung und Erörterung schließt sich das Verfahren nach Absatz 2 auch an, wenn die Erörterung zu einer Änderung der Planung führt.

(2) Die Entwürfe der Bauleitpläne sind mit der Begründung und den nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für die Dauer von 30 Tagen, oder bei Vorliegen eines wichtigen Grundes für die Dauer einer angemessenen längeren Frist öffentlich auszulegen. Ort und Dauer der Auslegung sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sind mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt zu machen; dabei ist darauf hinzuweisen, dass Stellungnahmen während der Auslegungsfrist abgegeben werden können und dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bauleitplan unberücksichtigt bleiben können. Die nach § 4 Absatz 2 Beteiligten sollen von der Auslegung benachrichtigt werden. Die fristgemäß abgegebenen Stellungnahmen sind zu prüfen; das Ergebnis ist mitzuteilen. Haben mehr als 50 Personen Stellungnahmen mit im Wesentlichen gleichem Inhalt abgegeben, kann die Mitteilung dadurch ersetzt werden, dass diesen Personen die Einsicht in das Ergebnis ermöglicht wird; die Stelle, bei der das Ergebnis der Prüfung während der Dienststunden eingesehen werden kann, ist ortsüblich bekannt zu machen. Bei der Vorlage der Bauleitpläne nach § 6 oder § 10 Absatz 2 sind die nicht berücksichtigten Stellungnahmen mit einer Stellungnahme der Gemeinde beizufügen.

(3) Bei Flächennutzungsplänen ist ergänzend zu dem Hinweis nach Absatz 2 Satz 2 Halbsatz 2 darauf hinzuweisen, dass eine Vereinigung im Sinne des § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes in einem Rechtsbehelfsverfahren nach § 7 Absatz 2 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes gemäß § 7 Absatz 3 Satz 1 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes mit allen Einwendungen ausgeschlossen ist, die sie im Rahmen der Auslegungsfrist nicht oder nicht rechtzeitig geltend gemacht hat, aber hätte geltend machen können.“

PROJEKTE VON ARBEITSKREISEN (AK)

Stand 2018



AK ATTRAKTIVER NAHVERKEHR (AAN)

Stand 2018

AK Attraktiver Nahverkehr



Tram 17 Das Ringen um die Wiederinbetriebnahme

Am 29. Mai 1983 wurde die U-Bahn vom Hauptbahnhof zum Rotkreuzplatz eröffnet und aus diesem Anlass die Tramlinie 17 (Amalienburgstraße – Arnulfstraße – Holzkirchner Bahnhof – Goetheplatz – Kolombusplatz – Wettersteinplatz) mit der Begründung „unwirtschaftlicher Parallelverkehr zu Schnellbahnen“ komplett stillgelegt. Deshalb wurde sie durch zwei Buslinien ersetzt und Fahrgäste aus der Arnulfstraße zum Umsteigen in die S-Bahn an der Donnersbergerbrücke gezwungen.

In der inneren Arnulfstraße wurde überhaupt kein ÖPNV mehr angeboten. Die Wiederinbetriebnahme der Tram 17 war lange Jahre das Hauptthema des AAN und in der Arnulfstraße auch erfolgreich – am 1. Juni 1996 erfolgte die feierliche Wiederinbetriebnahme.

Wegen der ständig steigenden Fahrgastzahlen reichte schon bald eine Linie nicht mehr aus: Schon 1999 gesellte sich die Linie 16 in der Arnulfstraße hinzu.

Bilder Kubisch / Hanisch



AK Attraktiver Nahverkehr



Tram Zamilapark: östliche Verlängerung

Im Dezember 2016 wurde die Tram Steinhausen – Berg am Laim als bislang letzte neue Strecke in München eröffnet. Leider hat sie nur einen sehr begrenzten Einzugsbereich und brachte wegen eines zu sparsamen Bus-Anpassungsnetzes für viel Fahrgäste auch Nachteile.

Immerhin wurde bereits anderthalb Jahre nach Inbetriebnahme der Forderung des AAN nach einer Führung der Tram von Berg am Laim in die Maximilianstraße entsprochen.

Ihr Potential kann sie aber nur dann voll ausspielen, wenn sie weiter in den Münchner Osten und die dortigen Wohngebiete verlängert wird.

Foto: Dieter Kubisch, Gräfelfing



AK Attraktiver Nahverkehr



Tram Westtangente

Der AAN setzt sich seit langem für den Ausbau der unterentwickelten tangentialen ÖPNV-Verbindungen ein, um Umwegfahrten über das Stadtzentrum zu vermeiden. Die ersten Planungen für die Westtangente erfolgten im Jahr 1905 – schon damals wurde die Bedeutung einer Tangente, die Hadern, Laim und Neuhausen verbindet, erkannt.

1991 beschloss der Stadtrat einstimmig den Bau der Westtangente im Rahmen der integrierten ÖPNV-Planung – eine Stärkung der Tangenten war wesentlicher Bestandteil der integrierten ÖPNV Planung.

Bis heute erfolgte trotz diverser Stadtratsbeschlüsse (Untersuchung, genauere Untersuchung, nochmalige Untersuchung etc., Grundsatzbeschluss) jedoch kein Baubeginn der Westtangente.

Grafik: Maximilian Dörrbecker, München/
OpenStreetMap-Daten/Lizenz: cc-by-sa



AK Attraktiver Nahverkehr



Tram Südtangente

Die ersten Planungen für die Südtangente erfolgten im Jahr 1905 – schon damals wurde die Bedeutung einer Tangente, die Sendling, Giesing und Haidhausen verbindet, erkannt.

Bei der Planung zur integrierten ÖPNV-Planung Ende der 1980er-Jahre wurde der Gedanke einer Tram-Südtangente leider nicht weiter verfolgt.

Trotz Ablehnung des S-Bahn-Südrings durch den Münchener Stadtrat im Jahre 2010 sind auch in der ÖV-Offensive von 2018 keinerlei Tram-Querverbindungen südlich des Sendlinger Tors vorgesehen. Die vor einigen Jahren eingerichtete Schnellbuslinie X30 kann aufgrund fehlender Busspuren ihr Potential nicht ausspielen.

Grafik: Maximilian Dörrbecker, München/
OpenStreetMap-Daten/Lizenz: cc-by-sa



AK Attraktiver Nahverkehr



Tram Sankt Emmeram Zähes Ringen um Wiederinbetriebnahme

1970 wurde die Tram vom Effnerplatz zum Cosimapark eröffnet. 1980 wegen des U-Bahnbaus am Arabellapark „vorübergehend für zwei Jahre“ stillgelegt. Im Herbst 1982 beschloss der Münchner Stadtrat neben der Stilllegung der Linie 17, die Tram zum Cosimapark nicht wieder in Betrieb zu nehmen.

Schon 1970 war in der Cosimastraße der Mittelstreifen für die Trambahn nach St. Emmeram vorhanden, ebenso wie die kombinierten Straßenbeleuchtungs- und Oberleitungsmasten.

Nach dem Stadtratsbeschluss von 1982 wurde dieser Mittelstreifen im Sommer 1983 bepflanzt, was gute 10 Jahre später ein gern verwendetes Argument gegen den Bau dieser Tramstrecke war.

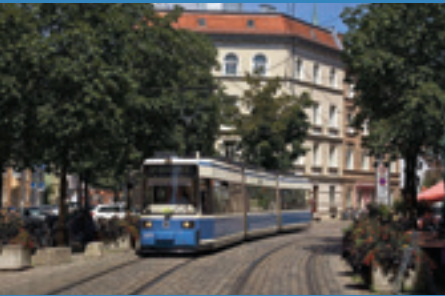
Eigentlich hätte diese Strecke schon Mitte der neunziger Jahre gebaut werden sollen, tatsächlich dauerte es dann bis zum Dezember 2011.

Ein anderes oft gehörtes Argument: „halbleere Trambahnzüge würden durch locker bebautes Gebiet fahren“. Schon lange vor Bezug der ersten Wohnung im Prinz-Eugen-Park wurde der Takt in der Hauptverkehrszeit verdichtet.

Foto: Franz Schiermeier Verlag München



AK Attraktiver Nahverkehr



Tram Osttangente

Eine von zwei Tramtangente, die München früher schon einmal besessen hat, ist die Osttangente.

1968 bot der S-Bahnbau am Rosenheimer Platz den willkommenen Anlass, die Trambahn zwischen Wörthstraße und Ostfriedhof stillzulegen.

1997 wurde sie tatsächlich wieder aufgebaut und am selben Tag wie die U-Bahnstrecke vom Kolombusplatz zum Mangfallplatz eröffnet. Damit gibt es wieder eine attraktive Verbindung an der Oberfläche zwischen Haidhausen und Giesing.

Bisher ist die Osttangente die einzige Tramtangente aus dem „ÖV Konzept 2000“, die auch tatsächlich realisiert worden ist.

Foto: Frederik Buchleitner, München



AK ATTRAKTIVER NAHVERKEHR (AAN)

Stand 2018

AK Attraktiver Nahverkehr



Tram 28 Sendlinger Tor – Scheidplatz

Mit Inbetriebnahme der U-Bahn zwischen Hauptbahnhof und Scheidplatz 1980 wurde der Trambetrieb in der Barer Straße zwar nicht eingestellt, aber ausgedünnt und die Direktverbindung über den Kurfürstenplatz hinaus nach Norden zum Scheidplatz aufgegeben. Eine zweite Linie in der Barer Straße war eine jahrzehntelange Forderung des AAN.

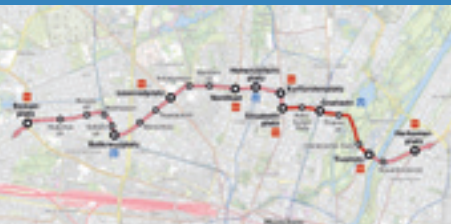
Es dauerte bis zum Dezember 2012, bis mit der Linie 28 wieder ein angemessenes Angebot in der Barer Straße eingerichtet wurde.

Seit Sommer 2018 fährt die Linie 28 auch an Sonntagen und verbessert so u.a. die Anbindung des Kunstareals.

Foto: Frederik Buchleitner, München, Dieter Kubisch, Gräfelfing



AK Attraktiver Nahverkehr



Tram Nordtangente

Die ersten Planungen für die Nordtangente erfolgten im Jahr 1905 – schon damals wurde die Bedeutung einer Tangente, die Schwabing und Bogenhausen miteinander verbindet, erkannt.

1991 beschloss der Stadtrat einstimmig den Bau der Nordtangente im Rahmen der integrierten ÖPNV Planung – eine Stärkung der Tangenten war wesentlicher Bestandteil der integrierten ÖPNV Planung.

Eine polemische Kampagne der Abendzeitung gegen die Tram-Nordtangente durch den Englischen Garten war der CSU Anlass, dieses Thema aufzugreifen und sich von der 1991 beschlossenen integrierten ÖPNV-Planung zu verabschieden.

Der damalige Abgeordnete Ludwig Spaenle sorgte 1999 im OB-Wahlkampf für das „njet“ des damals bayerischen Finanzministers Faltlhauser. Mit dessen Amtsvorgänger von Waldenfels war schon eine Einigung erzielt worden. 2017 erkannte der damalige Ministerpräsident Horst Seehofer, dass diese Haltung nicht mehr zeitgemäß ist und erteilte die Zustimmung des Freistaats Bayern zur Trassenplanung. Im Januar 2018 beauftragte der Münchner Stadtrat die MVG zur Ausarbeitung der Planungen zur Einreichung für das Planfeststellungsverfahren.

Grafik: Maximilian Dörrbecker, München / OpenStreetMap-Daten / Lizenz: cc-by-sa

AK Attraktiver Nahverkehr



Tram 27 Nordbad – Petuelring Sanierung und Weiterbetrieb gelungen

Eine der wenigen, von der integrierten ÖPNV Planung von 1991 zur Stilllegung vorgesehenen Trambahnstrecken war der Abschnitt Nordbad – Petuelring.

Dies weniger wegen zu geringer Fahrgastzahlen, sondern wegen eines sparsamen Linienkonzepts, bei dem für diesen Streckenast schlicht keine Linie mehr übriggeblieben wäre (vgl. Linie 28).

Wegen nötiger Gleissanierung wurde die Frage nach dem Weiterbetrieb 1995 akut. Dem AAN gelang es, im Stadtratswahlkampf 1996 die öffentliche und politische Meinung zugunsten der Sanierung und des Weiterbetriebs der Strecke zu beeinflussen.

Foto: Frederik Buchleitner, München

AK MAXVORSTADT – KUNSTAREAL

Stand 2018

AK Maxvorstadt – Kunstareal



Die Freiflächen im Kunstareal gestalten und beleben

Das Kunstareal besitzt nicht nur bedeutende Museen und Sammlungen; zwischen den Häusern gibt es auch wertvolle Grün- und Freiflächen. Sie besser zu nutzen, ist der Wunsch vieler Besucherinnen und Besucher aus dem Stadtteil und der ganzen Stadt.

Am Königsplatz ist die Neugestaltung gelungen; der Platz ist heute einer der beliebtesten Aufenthalts- und Versammlungsorte in der Stadt, eine Art „Agora“ im modernen Sinn. In anderen Bereichen gibt es erheblichen Verbesserungsbedarf, zum Beispiel um die Pinakothek der Moderne.

Das Münchner Forum fordert mit dem Bezirksausschuss, die öden Flächen umzugestalten und für temporäre Installationen und Aktionen bereitzustellen. Dazu gehören die zügige Umsetzung des „Masterplans Freiflächen“, die lang erwartete Verkehrsberuhigung im Kunstareal und eine vielfältige kunst-, kultur- und bürgernahe Nutzung der Freiflächen.

Fotos: Martin Fürstenberg



AK Maxvorstadt – Kunstareal



Oberflächenplanung am Altstadtring Nordwest / Oskar-von-Miller-Ring

Seit dem Bau des Altstadtrings Nordwest (1970) ist die Maxvorstadt durch eine überdimensionierte Verkehrsschneise vom Stadtzentrum getrennt. Mehrere Anläufe zur „Stadtreparatur“ blieben erfolglos. Im Rahmen der sicherheitstechnischen Nachrüstung des Tunnels plant die Bauverwaltung derzeit eine Verkürzung der Tunnelrampe, neue Fahrbeziehungen, Straßenquerungen und Radwege sowie einen breiteren Freiraum zwischen der Landesbank und St. Markus.

Auf Initiative des Münchner Forums, des Bezirksausschusses und der Anrainer hat der Stadtrat die Verwaltung beauftragt, die wenig ambitionierte Freiflächengestaltung in einem Workshop-Verfahren zu überarbeiten. Die Arbeiten der vier Landschaftsarchitektur-Büros wurden Ende 2018 fertiggestellt und Anfang 2019 dem Stadtrat vorgelegt. Das Münchner Forum verfolgt das Verfahren intensiv aus Sicht der Anrainer. Unser Leitbild ist eine enge Vernetzung des gesamten Stadtraums zwischen dem Kunstareal und dem Odeonsplatz mit attraktiven Plätzen und Übergängen durch die Siemens- und Landesbank-Passagen bis zum „Entree ins Kunstareal“.

Fotos: Gernot Brauer, Plangrundlage: Baureferat der LH München Martin Fürstenberg (2)



AK GESUNDE, LEBENSWERTE STADT (FRÜHER AK LÄRM)

Stand 2018

AK Gesunde, lebenswerte Stadt



Lärm-Aktionsplanung

Die EU hat 2002 die sog. Umgebungs-lärmrichtlinie erlassen, die die Bevöl-kerung vor zu viel Lärm schützen und ruhige Gebiete bewahren soll. Die Stadt München ist dadurch verpflichtet, unter Mitwirkung der Öffentlichkeit einen Lärm-minderungsplan mit geeig-neten Maßnahmen zu erstellen und alle 5 Jahre fortzuschreiben.

Der AK Lärm im Münchner Forum hat seit Anfang an diese Planungen mit kritischem Auge begleitet und den Aus-tausch mit betroffenen und interessier-ten Bürger*innen, Expert*innen sowie mit Politik und Verwaltung gesucht. Leider lässt die Fortschreibung des 2013 veröffentlichten Lärm-Aktionsplans der Landeshauptstadt München nun schon seit Jahren auf sich warten.

Fotos: G. Preuß-Bayer



AK Gesunde, lebenswerte Stadt



Hauptverkehrsachsen

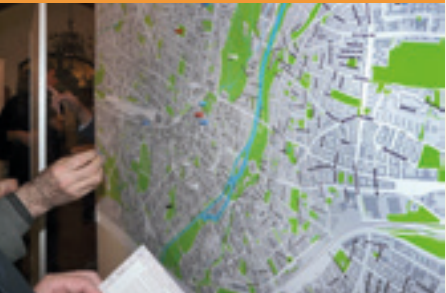
Wer dort wohnt, weiß es: Der Lärm bei Tag und Nacht nimmt mit steigender Einwohnerzahl weiter zu. Die Rush-hour entwickelt sich zu einem Rush-Tag, auch der Verkehr in den Tagesrand-zeiten steigt weiter. Bisher profitiert nur ein Teil der Betroffenen von dem Programm „Wohnen am Ring“, ein Förderprogramm der Landeshauptstadt München, welches vor allem baulichen Schallschutz bietet.

Auch der 1. Lärmaktionsplan 2013 hat keine befriedigenden Ergebnisse gebracht. Immer noch sind Maßnah-men zur Verkehrsvermeidung und -beruhigung wie Tempolimits und LKW-Fahrverbote nicht angepackt.

Bei mehreren Exkursionen hat sich der AK Lärm zusammen mit Interessierten die Situation angeschaut. Vor-Ort-Erkundungen sollen weiterhin statt-finden. Durch Presseberichte darüber soll vermittelt werden, welche Maß-nahmen hier zu mehr Ruhe beitragen können. In einer Fachveranstaltung wurde darüber hinaus auch das Thema der durch Lärm verursachten Kosten (Gesundheit, Immobilien) diskutiert.

Foto: G. Preuß-Bayer

AK Gesunde, lebenswerte Stadt



Innenstadt

Relativ ruhige Rückzugsorte in schnell erreichbarer Nähe sind für die Bewohner*innen der Stadt wichtig. Auch wenn hier keine „Stille“ herrscht, sollen sie vor zusätzlichem Lärm ge-schützt werden. Bisher hat die Landes-hauptstadt München, anders als in der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie gefordert, solche Gebiete nicht ausgewiesen, um ungestört weiter bauen zu können. Für die Menschen in München fehlen damit Orte der Erholung und Regenera-tion.

Wir fordern daher den Schutz von innerstädtischen Ruhe-Oasen vor weiterer Verlärmung. Mit einer Fach-veranstaltung hat der AK Gesunde und lebenswerte Stadt (ehemals Lärm) das Thema ins Bewusstsein gebracht. Leider hat sich seitdem bei der Lärm-minderungsplanung von Seiten der Stadt nichts mehr getan.

Foto: G. Preuß-Bayer

AK Gesunde, lebenswerte Stadt



Verkehrslärm im Münchner Westen

Seit langem kämpfen Anwohner*innen im Münchner Westen gegen funktions-widrigen Durchgangsverkehr. Sie wehren sich gegen den zunehmenden Schwerlastverkehr, gegen LKW, die außerhalb der Hauptstraßen Schleich-wege durch die ungeschützten Wohn-gebiete suchen. Die Problemlagen ver-schärfen sich vor allem durch das un-gebremste Wachstum und das Fehlen tragfähiger Verkehrskonzepte. Es fehlt auch die Umsetzung der städtischen Ziele wie der Schutz der Wohngebiete.

Durch Gerichtsverfahren haben die Anwohner*innen einige Verbesserun-gen erreicht, aber: ohne Kontrollen, alternative Verkehrslenkungen und Straßenraumreduzierungen sind diese Anordnungen nicht wirklich wirksam.

Der AK Gesunde, lebenswerte Stadt (ehemals AK Lärm) kooperiert mit und unterstützt diese Bürgerinitiativen gegen Lärm vor Ort und hat z. B. eine Fahrrad-Exkursion zu den Lärm-Schwer-punkten organisiert. Die gewonnenen Erfahrungen sollen auch in anderen lauten Gebieten den Anwohner*innen zu Gute kommen und sie ermuntern, sich gegen die gesundheitsschädlichen Belastungen zu wehren.

Foto: M. Ecke-Bünger

AK Gesunde, lebenswerte Stadt



Lieferverkehr

Der Trend zum Bestellen im Internet samt dem Versprechen, innerhalb weniger Stunden beliefert zu werden, führt zu einem steil ansteigenden Verkehr bis in die letzten Winkel einst ruhiger Wohngebiete.

Der AK befasst sich aktuell mit den Umweltauswirkungen durch den zu-nehmenden Lieferverkehr der Kurier-, Express- und Paketdienste und hat dazu in Kooperation mit dem Arbeits-ring Lärm in der DEGA eine Fachveran-staltung durchgeführt, in der darüber diskutiert wurde, wie sich diese störenden Lieferverkehre reduzieren, bündeln und auf leise Verkehrsmittel verlagern lassen.

Foto: G. Preuß-Bayer

AK Isar



Flussbad

Der Arbeitskreis Isar im Münchner Forum in Kooperation mit den Urbanauten veranstaltete ein internationales Symposium mit Vertretern aus Städten mit Flussbädern, z. B. Zürich und Berlin. Der Qualitätsgewinn für die Bürger und Bürgerinnen ist enorm. Keine Stadt will darauf verzichten.

Der Münchner Stadtrat hat die Prüfung für ein Flussbad auf Höhe der Patentämter an der Ehrhardtstraße mehrheitlich auf den Weg gebracht. Die Uferverbauung muss erneuert werden, und dabei könnte ein Flussbad in der großen Isar entstehen. Damit könnte gleichzeitig die städtebauliche Einöde an dieser Stelle belebt werden.



Baden in der Isar: Welch ein Vergnügen! Das Badeverbot sollte endgültig verschwinden.

Fotos: Wolfgang Czisch



AK Isar



Kleine Isar

Die Poesie der Kleinen Isar gilt es erlebbar zu machen, sie soll gänzlich geschützt bleiben. Durch einen Fußweg nahe am Isarufer an der Zeppelinstraße soll der Fluss, der an dieser Stelle wieder mehr Wasser führt und sich sein Bett stetig neu schafft, eingesehen und beobachtet werden können.

Hier kann mitten in München die äußerst seltene Wasseramsel, der Biber oder Forellen beobachtet werden. Der Arbeitskreis Isar im Münchner Forum in Kooperation mit den Urbanauten haben sich in ihren Sitzungen eingehend mit der Situation an der kleinen Isar beschäftigt und ihre Anregungen der Stadtverwaltung übermittelt.



Isar nördlich der Tivolibrücke

Großes Potential hat der Isar-Plan im Münchner Norden. Zwischen der Ifflandstraße und der Isar liegt ein ungestaltetes, für Natur und Menschen schlecht nutzbares Grünband mit wenigen Zugängen zum Fluss. Durch die Vergrößerung des Englischen Gartens entlang der überdimensionierten Ifflandstraße würde ein wunderbares Freizeit- und Erholungsgelände geschaffen mit Möglichkeiten zum Baden und Bootfahren.

Fotos: Fotos: Wolfgang Czisch, Jürgen Reichmann, www.juergen-reichmann.de

AK Isar



Isar-Inselweg

Der Isarinselweg ist eine besondere Attraktion inmitten der Großen und Kleinen Isar. Der Arbeitskreis Isar im Münchner Forum in Kooperation mit den Urbanauten hat in mehreren öffentlichen Sitzungen hierzu Material zusammengetragen und der Stadtverwaltung übermittelt.



Ein Spaziergang ist möglich von der Corneliusbrücke entlang der Westseite des Deutschen Museums zur Ludwigsbrücke, die nach dem erforderlichen Umbau Aufenthaltsqualität erlangen soll, weiter zum Vater-Rhein-Brunnen, dann über das Streichwehr zur Praterinsel, weiter entlang der Ostseite des Alpinen Museums oder aber entlang westlich des ehemaligen Riemerschmidgebäudes und unter der Maximiliansbrücke hindurch zur Schwindinsel. Ein Geheimtipp!

Fotos: Wolfgang Czisch



AK Isar



Potentiale des Isarkanal im nördlichen München

Zum Potential der Isar im nördlichen München gehört der Isarkanal. Hier könnten mit wenigen Eingriffen ins Wegesystem sowohl Räume für Ruhe und Erholung als auch für interessante Ausflüge, z. B. zum Biotop der Isarinsel Oberföhring und zu beliebten Ausflugslokalen, geschaffen werden.

Bild oben: Isar an der Isarinsel Oberföhring vom Wehr aus.



Isarkanal an der Isarinsel Oberföhring
Fotos: Wolfgang Czisch

AK Isar



Isarboulevard

Von der Ifflandstraße über die Widenmayerstraße (siehe Bild links) bis zur Steinsdorfstraße soll der Isarboulevard entstehen und nahe an der Isar entlang geführt werden. Die genannten Straßen sollen vom Verkehr entlastet und mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer erhalten. Zusätzlich dazu muss die allgemeine Aufenthaltsqualität verbessert werden (Trinkbrunnen, Ruhebänke, Sichtachsen, Toiletten etc.).

Nach der Renaturierung der Isar bis zur Corneliusbrücke ließ der Schwung zur Realisierung des Isar-Plans nach. Der Arbeitskreis Isar im Münchner Forum in Kooperation mit den Urbanauten machte es sich deshalb zur Aufgabe, ihn neu zu beleben.

Parallel zur Arbeit in der Stadtverwaltung wurden in mehreren öffentlichen Sitzungen die Schwerpunkte herausgearbeitet und die Ergebnisse dem Planungsreferat zur Verfügung gestellt. Für den geplanten Isarboulevard waren dies die Verkehrsuntersuchung zur Reduzierung des Autoverkehrs, die Blickbeziehung zur Isar und zum anderen Ufer und die neue Gestaltung und Pflege der heruntergekommenen Wege für Fußgänger und Radfahrer. Die Verkehrsuntersuchung ist inzwischen durchgeführt und wird bald im Stadtrat erörtert. Die Rahmenplanung für die innere Isar ist veröffentlicht. Hinzu kommt die notwendige Erneuerung der Isarkais.

(Luftbild entnommen aus dem Buch: „Denkmäler in Bayern“, Oldenbourg 1985)

AK Öffentliches Grün



Flaucherinsel

Ein gelungenes Zusammenspiel von Bürgerschaft, Bezirksausschuss, Münchner Forum und Baureferat (HA Gartenbau) mündete in ein Parkpflegewerk, das als fachliche Anleitung für den Gartenbau dient.

2014 wurde dieses zum 175. Jubiläum der Anlage mit einem großen Fest und weiteren Publikationen der Öffentlichkeit bekannt gemacht. Eine für das breite Publikum ausgearbeitete Kurzfassung würde Interessierten die Erkundung von Geschichte und Natur dieser grünen Oase erheblich erleichtern.

In Zusammenarbeit mit dem Bezirksausschuss 6 (Sendling) bereitet der Arbeitskreis Öffentliches Grün, vier Jahre nach den Festlegungen des Parkpflegewerks, jetzt eine öffentliche Ortsbegehung vor, die für die weitere Entwicklung der Insel Impulse setzen soll.

Fotos: Franz Schiermeier Verlag München



AK Öffentliches Grün



Theresienwiese

Die Anwohnerinnen und Anwohner wissen es: Auf der Theresienwiese müssen kommerzielle und nichtkommerzielle Nutzungen ins Gleichgewicht gebracht werden. In Zusammenarbeit mit dem Münchner Forum veröffentlichten 2011 auch die drei angrenzenden Bezirksausschüsse diesen Befund.

Daraufhin wurde die Erstellung eines Parkpflegewerks in Angriff genommen.

Die wechselnde Nutzung dieser Fläche wirft viele gartenbaulich schwierige Fragen auf, wie die periodische Sperrung und Öffnung oder die permanente und temporäre Versiegelung.

Der Arbeitskreis öffentliches Grün meint: In einer solche Konfliktlage muss das Parkpflegewerk ein öffentliches Dokument sein. Es sollte der Bürgerschaft vorgelegt, für Einwendungen offen und erst nach deren Würdigung abgeschlossen werden.

Fotos: Franz Schiermeier Verlag München



AK Öffentliches Grün



Brücke am Giesinger Berg

An der östlichen Hangkante der Isar reihen sich kulturhistorisch markante Denkmale mit schönen Grünanlagen und Aussichten auf die Stadt. Autogerecht und brutal schlägt die Auffahrt am Giesinger Berg eine Scharte in die erholsame wie lehrreiche Promenade.

Die 2011 durch Beschluss der Einwohnerversammlung (BA 17) gestartete Initiative, diesen Einschnitt zu überbrücken, zeigt, dass selbst die dicksten Bretter durchbohrt werden können.

So bildete sich unter Mitwirkung des Arbeitskreises Öffentliches Grün eine Brückenallianz: Aus einer Anwohner-Initiative wurde ein Stadtpolitikum, das den Stadtrat am Ende zu einer heilenden Beschlussfassung bewog. Bis die Brücke steht, bleibt aber Aufmerksamkeit geboten.

Illustration: Karl + Probst Architekten © 2011



AK Öffentliches Grün



Unnützwiese bleibt grün

Die Baulandreserven im Stadtgebiet sind knapp. Übergriffe auf den öffentlichen Raum und das öffentliche Grün liegen nahe. Werte, die eine vorsorgliche Stadtplanung geschaffen hat, kommen unter die Räder. Die Grünfläche Unnützwiese, die bei der Bebauungsplanung vor fast hundert Jahren den Bauträgern als öffentliches Gut abgerungen wurde, konnte nur durch Engagement der Anwohnerinnen und Anwohner und aufwändige Aufklärung der Baugeschichte gerettet werden.

Aus dieser Erfahrung entstand die Initiative für ein Bürgerbegehren zur Frage: „Sind Sie dafür, dass die Landeshauptstadt München alles unternimmt, damit sowohl ihre im Flächennutzungsplan (Stand 24.11.2016) ausgewiesenen Allgemeinen Grünflächen, als auch ihre öffentlichen Grünanlagen (entsprechend der gültigen Grünanlagensatzung der Landeshauptstadt München, Stand 24.11.2016) erhalten bleiben und nicht weiter versiegelt werden?“

Ein Erfolg dieser ehrgeizigen, vom Arbeitskreis Öffentliches Grün befürworteten Initiative würde den planenden Behörden klare Prioritäten vorgeben und öffentliche Dokumente politisch in Wert setzen.

Foto: Franz Schiermeier Verlag München



AK Öffentliches Grün



REWE-Park

Lebensqualität bringen in der eng gebauten Stadt nicht nur die großartigen Anlagen, sondern auch die kleinen Oasen und Rastplätze. Der sogenannte REWE-Park in Sendling, eine an einen Supermarkt angrenzende Grünfläche von etwa 60 auf 10 Metern, sollte den Interessen eines Investors geopfert werden.

Der Bezirksausschuss appelliert, den kleinen Ruheraum zu erhalten. Findet diese Initiative in den geltenden städtischen Verordnungen und Planvorgaben Halt? Und wenn nicht, welche Bestimmungen sollten geändert werden? Fragen an die aufgeschlossene Fachwelt, denen sich auch der Arbeitskreis öffentliches Grün im Münchner Forum stellt.

Foto: Franz Schiermeier Verlag München



AK Öffentliches Grün



Finanzgarten als Lehrstück

Im Konzertsaalstreit wurde ein akzeptabler Standort gefunden. Historische Substanz und öffentliches Grün im Stadtkern bleiben geschützt, die urbane Entwicklung des Münchner Ostens wird gefördert.

Auf Initiative des Münchner Forums bearbeiteten im Sommersemester 2016 Masterstudierende der TU München vor diesem Hintergrund das Finanzgartenareal. Nach intensiven Analysen des Gebiets, seiner Nutzungen und der historischen und aktuellen Rahmenbedingungen sowie nach Gesprächen mit engagierten Bürgerinnen und Bürgern entstanden sechs visionäre Entwürfe.

Sie zeigen, unter Berücksichtigung der denkmal- und landschaftsgeschützten Struktur, einen neuen Umgang mit dem von der Münchner Bürgerschaft mehr und mehr wertgeschätzten Freiraum.

Foto: Franz Schiermeier Verlag München



AK SCHIENENVERKEHR

Stand 2018

AK Schienenverkehr



Eckpunkte für ein Schienenverkehrskonzept von morgen

Der AK Schienenverkehr im Münchner Forum hat Eckpunkte eines zukunftsweisenden Schienenverkehrskonzepts formuliert. Zunächst müssen die Zuständigkeiten (Freistaat für R- und S-Bahnen, Stadt und Landkreis für den Rest) besser gebündelt werden.

Die Grundstruktur wird sinnvollerweise durch ein 4-stufiges Netz aus R-, S-, U- und Tram-Bahnen gebildet. „Express-S-Bahnen“ im Mischverkehr sind dagegen kontraproduktiv. Der 10-Minuten-Takt muss optional für alle S-Bahnlinien erhalten bleiben bzw. hergestellt werden.

Für eine Metropolregion von der Größe und dichten Besiedlung Münchens ist eine Verkehrsstruktur mit radialen und tangentialen Verbindungen unabdingbar, die Schienen-Ringe (Süd- und Nordring) müssen daher vordringlich für den S- und R-Bahnverkehr ausgebaut werden.

Dabei sind die Bedürfnisse des regionalen Güterverkehrs (im Falle Nord- und Ostring) zu berücksichtigen, der Fern-Güterverkehr ist dagegen weiträumig um München herumzuleiten.

Mittel- bis langfristig ist eine innerstädtische Tunnelverbindung vom Haupt- zum Ostbahnhof für Regionalzüge wünschenswert. Deren Stationen sollten jedoch leicht erreichbar und mit den bestehenden Stationen eng verknüpft sein, um den Fahrgästen an jedem Ort und zu jeder Zeit die größtmögliche Flexibilität zu eröffnen.

Foto: Franz Schiermeier Verlag München

AK Schienenverkehr



Münchens S-Bahn-Netz 2030 – wie es sein sollte

Münchens Innenstadt ist durch die bestehende Stammstrecke Pasing – Hbf – Ostbahnhof mit einer durchschnittlichen Zugfolge von 2 Minuten perfekt in das S-Bahnnetz eingebunden. Probleme und dringender Ausbaubedarf bestehen allerdings in zweierlei Hinsicht:

1) Die meisten Außenstrecken sind mit den bestehenden 20-Minuten-Takten (abends und am Wochenende z.T. nur 40 Min.) unterversorgt. Der jetzt nur auf wenigen Strecken und zu bestimmten Tageszeiten angebotene 10-Minuten-Takt muss im gesamten Netz zur Regel werden.

2) Bei Störungen auf der Stammstrecke muss für leistungsfähige Alternativverbindungen gesorgt sein. Die Erschließung der vorhandenen Ring-Bahntrassen (Süd- und Nordring) für den S-Bahnverkehr löst beide Probleme in idealer Weise: Zusätzliche Züge auf den Außenstrecken werden über die Ringe geleitet und schaffen dort neue Direktverbindungen.

Quelle.: © Helmut. Schleich, Bayer. Rundfunk

AK Schienenverkehr



Konzept für ein S-Bahn-Liniennetz 2030

Der AK Schienenverkehr im Münchner Forum schlägt vor: Auf allen 12 S-Bahn-Außenästen wird der Verkehr der bisherigen Linien (S1 – S7) durch zusätzliche Linien (S11 – S 18) verstärkt.

Damit werden die bestehenden 20-Minuten-Takte faktisch zu 10-Minuten-Takten. Fünf der zusätzlichen Linien werden über den Süd- bzw. Nordring tangential um das Zentrum herumgeführt.

Insgesamt zehn neue S-Bahnstationen (drei auf dem Südring, sieben auf dem Nordring), die direkt mit den kreuzenden U- und Trambahnlinien verknüpft sind, sorgen für komfortable neue Direkt- bzw. Umsteigeverbindungen aus dem Umland ins Zentrum und zu den wichtigen Gewerbe-, Wohn- und Freizeitzentren im Münchner Norden und Süden. Einen zweiten Innenstadt-Tunnel braucht es dazu zunächst nicht.

Quelle.: © Helmut. Schleich, Bayer. Rundfunk

AK Schienenverkehr



Bahnknoten München

Der Bahnknoten München spielt eine ausgezeichnete Rolle im europäischen Fernverkehrs (Fv-) Netz. Hier kreuzen sich die Fv-Magistralen Paris – Stuttgart – Wien / Tauern – Balkan und Skandinavien / Polen – Berlin – Italien. Für den Güterverkehr wird in Zukunft die Magistrale Nord-/ Osteuropa – Hof – Regensburg – Innsbruck – Brenner höchste Bedeutung erlangen.

Für beide Belange (Fern- und Güterverkehr) besteht in und um München erheblicher Ausbaubedarf: vorwiegend auf den Strecken Münchner Nord- und Ostring, Rosenheim – Kufstein sowie München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg und Rosenheim – Mühldorf – Landshut.

Illustration: Wolfgang Hesse

AK Schienenverkehr



Schnelle Regionalbahnen statt störungsanfälliger „Express-S-Bahnen“

Mittel- bis langfristig muss auch die Region außerhalb des bisherigen S-Bahn-bereichs besser durch Bahnverkehr erschlossen werden. Dazu dienen die jetzt schon rudimentär vorhandenen, aber großzügig auszubauenden Regionalbahn-Linien („R“).

Sie bedienen die Stationen im Außenbereich, sind an den S-Bahn-Endpunkten mit der S-Bahn verknüpft und fahren dann auf eigenen Gleisen an den meisten Stationen durch. Sogenannte „Express-S-Bahnen“, wie z.Zt. von der DB geplant, sind dagegen wegen des beabsichtigten Mischverkehrs mit den langsameren S-Bahnen höchst störungsanfällig und kontraproduktiv. Eine Reduktion der S-Bahn-Frequenz auf 15 Minuten-Betrieb beseitigt die Störungen nicht und ist aus Kapazitätsgründen inakzeptabel.

Die Grafik zeigt ein mögliches R-Bahnnetz im Jahr 2050, für das auch ein Verbindungstunnel zwischen Haupt- und Ostbahnhof Sinn machen könnte. Dieser muss für Regionalbahnen (evtl. auch für Fernzüge) ausgelegt sein, möglichst in nicht zu großer Tiefe verlaufen und sollte in den bestehenden Ostbahnhof eingeführt werden. Die bisherigen Planungen für die sog. „2. Stammstrecke“ sind in dieser Hinsicht zu revidieren – in der damit gewonnenen Zeit sollten Süd-, Nordring und die Außenstrecken zügig ausgebaut werden.

Illustration: Wolfgang Hesse

AK STADT: GESTALT UND LEBENSRAUM

AK WER BEHERRSCHT DIE STADT?

Stand 2018

AK Stadt: Gestalt und Lebensraum



Stadtgestalt und Verdichtung – kein Widerspruch

Der Arbeitskreis hat sich seit langem mit dem Thema der Verdichtung beschäftigt. Dabei ist das Anwachsen der Dichte in den sogenannten § 34-Gebieten untersucht worden, in denen die Art und das Maß des Baurechtes auf einem Grundstück von der Nachbarschaftsbebauung abhängt. Das ist für die Entstehung der „Gartenstädte“ von zentraler Bedeutung.

Ein Schwerpunkt bildete die Aufsiedlung von Freihaim. Dieses „Bauen auf der grünen Wiese“ sollte Grundsätzen folgen, die sich zunächst an der Topographie und dann am Kulturwerk orientiert. Die innere Struktur sollte den öffentlichen Raum als zentralen Mittelpunkt und als Straßenerlebnis formulieren. Hier sollte Dichte organisiert werden, um städtische Begegnung herzustellen.

Schließlich hat uns die gezielte Verdichtung im bebauten Stadtgebiet beschäftigt. Im Ergebnis plädiert der Arbeitskreis für eine Verdichtung, d.h. eine dichtere Bebauung im Hauptstraßennetz, die sowohl Wohnraum schafft und auch private und öffentliche Infrastruktur beherbergt zugunsten der Versorgung mit Dienstleistungen und Gaststätten. Hier kann ein öffentlicher Raum entstehen, der dem Verkehr seine Priorität nimmt und den rückwärtigen „Gartenstadt-Bereich“ schützt.

Foto: Wolfgang Czisch

AK Wer beherrscht die Stadt?



Den Georg-Kronawitter-Platz in der Innenstadt im Interesse des Gemeinwohls gestalten

Die Sattlerstraße in der Münchner Innenstadt, dient v.a. als Ausfahrt aus dem sog. „Hirmer Parkhaus“. Dieses ist auch zu Geschäftszeiten nur schwach ausgelastet und soll im Zuge einer Überplanung verschwinden.

Die um die Sattlerstraße zwischen Parkhaus und Post liegenden Freiflächen, dienen als Parkplatz und als Fußgänger-Verbindung zwischen den Passagen „Kaufinger Tor“ und „Hofstatt“. Erst seit kurzem ist dieser Platz nach Münchens ehemaligem Oberbürgermeister Georg Kronawitter benannt. Zuvor wurde er üblicherweise „Sattlerplatz“ genannt, obwohl es bereits in Bogenhausen einen Sattlerplatz gibt.

Obwohl Schilder der INKA Holding GmbH verkünden „der Sattlerplatz ist kein öffentlicher Platz“, ist die Landeshauptstadt München Eigentümerin des Areals.

Letztere plant nach Abriss des Parkhauses eine Neuaufteilung der Flächen und Verpachtungen an die Nachbar-eigentümer Hirmer und Inselkammer, die eine Erweiterung ihrer angrenzenden Gebäude planen.

Das Münchner Forum fordert seit langem, diese rare städtische Fläche im Herzen der Münchner Innenstadt umzugestalten und gemeinwohlorientiert zu nutzen, anstatt Interessen von Investoren zu bedienen, wie z.B. in der angrenzenden „Hofstatt“.



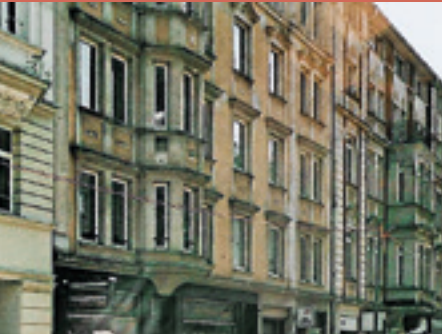
Auf diesem ehemaligen Gelände des Süddeutschen Verlages, wurden 2013 eine weitere Einkaufspassage sowie hochpreisige Eigentumswohnungen und Büros fertiggestellt.

Am Beispiel des Sattler- bzw. Georg-Kronawitter-Platzes hat das Münchner Forum 2016 in einem Schreiben an den Oberbürgermeister kritisiert, dass der Stadtrat 1997 beschlossen hatte, jährl. mind. 60 Millionen DM Haushaltseinnahmen durch Verkäufe städtischen Liegenschaftsvermögens zu erzielen. Damit vergibt die Stadt aus Sicht des Münchner Forums nicht nur Vermögen, dessen Wert nur steigen kann, sondern auch Einflussmöglichkeiten. Dieser Beschluss wurde daraufhin 2017 vom Stadtrat aufgehoben. Die städtischen Grundstücke am Georg-Kronawitter-Platz sollen im Erbbaurecht vergeben werden; über die Höhe des Erbbauzinses wird verhandelt. (Stand II/2021)

Fotos: Bernadette Felsch (3)



AK Wer beherrscht die Stadt?



Türkenstraße 52 / 54

Die einen großen Innenhof umschließenden Häuser Türkenstraße 52/54 aus den 1880er Jahren sind eines jener für die Maxvorstadt so typischen Soziotope aus Wohnen, Gewerbe und Ladengeschäften. Sie wurden Anfang 2007 von einer v.a. in Schwabing aktiven Investorengruppe erworben.

Bald darauf fiel (bis auf das Vorderhaus Nr. 54) der Denkmalschutz, obwohl das Landesamt für Denkmalpflege noch im 2009 erschienenen Münchner Band der Reihe „Denkmäler in Bayern“ die Denkmalswürdigkeit des Ensembles dokumentiert hatte.

Die sofort gegründete Mietergemeinschaft versuchte mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit das Objekt wieder in den alten Stand zurückzusetzen und damit der fortschreitenden Gentrifizierung des Viertels entgegenzuwirken. Eine Besichtigung des Ensembles am „Tag des offenen Denkmals“ verhinderte der Eigentümer widerrechtlich durch Bodyguards.

Als Reaktion auf eine Ausstellung in der U-Bahn-Galerie Universität des Bezirksausschusses wurde dem presserechtlich Verantwortlichen mit fristloser Kündigung gedroht. Auch der angerufene Petitionsausschuss des Landtags war trotz langer Beratungen nicht von der Rechtmäßigkeit des Denkmalschutzes zu überzeugen.



Anfang 2017 waren sämtliche zum Abbruch vorgesehenen Wohnungen entmietet. Nun wurde das Ensemble mit einem zweistelligen Millionengewinn an einen österreichischen Investor weiterverkauft. Im Januar 2019 soll mit dem Abriss begonnen werden. Lediglich das im Denkmalschutz verbliebene Vorderhaus Nr. 54 wird bleiben.

Das Beispiel Türkenstraße 52/54 steht exemplarisch für die Zerstörung gründerzeitlich gewachsener Bestandsensembles für Luxussanierungen, die im Münchner Forum fortwährend Diskussionsgegenstand sind.

Fotos: Bernadette Felsch(4)



DOKUMENTATION DER PUBLIKATIONEN DES MÜNCHNER FORUM E.V. 1968–2021

STANDPUNKTE 2012–2014



STANDPUNKTE 5.2012
Münchens S-Bahn-Zukunft
Amerikahaus



STANDPUNKTE 12.2012
Zweite Stammstrecke
Autobahn-Nord-Ring



STANDPUNKTE 1.2013
Flughafen München



STANDPUNKTE 2.2013
Urban Gardening



STANDPUNKTE 4.2013
Münchner Forum



STANDPUNKTE 5.2014
Gated Communities



STANDPUNKTE 6.2014
Gartenstädte



STANDPUNKTE 7.2014
„Was kostet Lärm?“
100 Jahre Neuer Botanischer Garten



STANDPUNKTE 8/9.2014
Isar und Öffentliches Grün



STANDPUNKTE 10.2014
Destination München



STANDPUNKTE 11.2014
Große Entwicklungsflächen
in München



STANDPUNKTE 12.2014
Friedhöfe

STANDPUNKTE 2015



STANDPUNKTE 2.2015
Öffentlicher Verkehr und mehr



STANDPUNKTE 3.2015
Unbehagen mit der Dichte



STANDPUNKTE 4.2015
Nachverdichtung und
Öffentlicher Nahverkehr



STANDPUNKTE 5.2015
Konzertsaal in München



STANDPUNKTE 6.2015
Metropolregion München



STANDPUNKTE 7.2015
Der Norden der Region München



STANDPUNKTE 8/9.2015
Innenstadt



STANDPUNKTE 10.2015
Klimaschutz und Energiewende



STANDPUNKTE 11.2015
Konfliktlösung in Nachbarschaft
und öffentlichem Raum

STANDPUNKTE 2016



STANDPUNKTE 12.2015/1.2016
Bürgerbeteiligung, Partizipation und Ehrenamt



STANDPUNKTE 2.2016
Urbane Dichte gestalten



STANDPUNKTE 3.2016
Kunstareal München



STANDPUNKTE 4.2016
Der alte und der neue Bahnhof



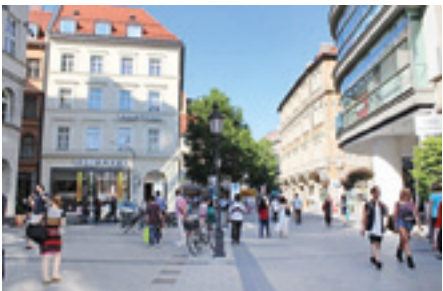
STANDPUNKTE 5.2016
Neue Heimat München



STANDPUNKTE 6.2016
München barrierefrei



STANDPUNKTE 12.2016/1.2017
Armut in der Stadt



STANDPUNKTE 2.2017
München zu Fuß



STANDPUNKTE 3.2017
Alte Akademie



STANDPUNKTE 7.2016
Nachhaltige Versorgungskonzepte



STANDPUNKTE 8/9.2016
Alte Akademie



STANDPUNKTE 10.2016
Interkommunale Zusammenarbeit



STANDPUNKTE 7.2017
Kulturbauten – Museum Biotopia



STANDPUNKTE 8/9.2017
Das Münchner Forum



STANDPUNKTE 10.2017
Nachhaltige Quartiersentwicklung



STANDPUNKTE 11.2016
Rund um den Ostbahnhof

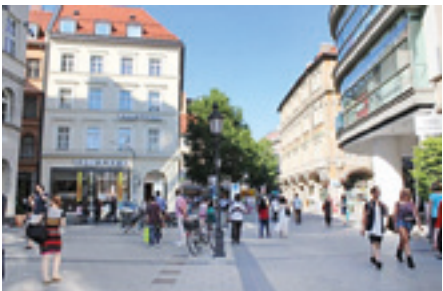


STANDPUNKTE 11.2017
München nachhaltig

STANDPUNKTE 2017



STANDPUNKTE 12.2016/1.2017
Armut in der Stadt



STANDPUNKTE 2.2017
München zu Fuß



STANDPUNKTE 3.2017
Alte Akademie



STANDPUNKTE 4.2017
Drunter und drüber und mitten durch S-Bahn-Perspektiven



STANDPUNKTE 5.2017
smart city



STANDPUNKTE 6.2017
Der Sattlerplatz in München



STANDPUNKTE 7.2017
Kulturbauten – Museum Biotopia



STANDPUNKTE 8/9.2017
Das Münchner Forum



STANDPUNKTE 10.2017
Nachhaltige Quartiersentwicklung



STANDPUNKTE 11.2017
München nachhaltig

STANDPUNKTE 2018



STANDPUNKTE 12.2017/1.2018
Bodenrechtsreform jetzt!



STANDPUNKTE 2/3.2018
Bahnverkehrsknoten München



STANDPUNKTE 4.2018
Münchens Norden – letzte Baulandreserve?



STANDPUNKTE 5.2018
Gleichwertige Lebensverhältnisse – was bedeutet das für München?



STANDPUNKTE 6.2018
Europäisches Kulturerbe – was bedeutet das für München?



STANDPUNKTE 7.2018
Mobilitätswende in München



STANDPUNKTE 8/9.2018
50 Jahre Münchner Forum



STANDPUNKTE 10/11.2018
Isar-Renaturierung – eine Zwischenbilanz



STANDPUNKTE 12.2018/1.2019
50 Jahre Münchner Forum: Rückblick auf das Jubiläum

STANDPUNKTE 2019



STANDPUNKTE 2/3.2019
Sichtachsen in München



STANDPUNKTE 4.2019
Zweite Flugschrift Alte Akademie



STANDPUNKTE 5.2019
Temporäres Wohnen in München



STANDPUNKTE 6/7.2019
Kunstareal München – heute
Das Kunstareal München
5 Jahre Bürgergutachten und 10 Jahre Kunstarealprozess



STANDPUNKTE 8/9.2019
Lebens-Raum Stadt: Flora – Fauna – Klimaschutz



STANDPUNKTE 10.2019
20 Jahre Messestadt Riem



STANDPUNKTE 11.2019
S-Bahn-Ausbau – JETZT!



STANDPUNKTE 12.2019/1.2020
Stadtentwicklung 2.0?

STANDPUNKTE 2020



STANDPUNKTE 3.2020
Gewerbe in der Stadt



STANDPUNKTE 4/5.2020
Straßenräume anders nutzen



STANDPUNKTE 6/7.2020
Neue Hochhäuser für München ?



STANDPUNKTE 8/9.2020
Brückenschlag für neuen Lebens-Mittel-Punkt



STANDPUNKTE 10/11.2020
Bürgerbeteiligung in der Praxis

STANDPUNKTE 2021



STANDPUNKTE 12.2020/1.2021
München und sein Urbanes Grün



STANDPUNKTE 2./3.2021
Plätze – Passagen – Arkaden



STANDPUNKTE 4./5.2021
Bahnverkehr in und um München

MÜNCHNER FORUM IM RADIO FORUM AKTUELL



Forum Aktuell 04/2021:
Interview mit Prof. Alain Thierstein:
Chancen der Stadtentwicklung in München

Forum Aktuell 02/2021:
Neue Formate der Bürgerbeteiligung

Forum Aktuell 01/2021:
Mitmachen leicht gemacht – aktiv fürs Klima

Forum Aktuell 12/2020:
Strategien und Trends im Städtebau
Ein Gespräch mit Prof. Sophie Wolfrum

Forum Aktuell 10/2020:
Lärm in München

Forum Aktuell 07/2020:
Radentscheid – ein Jahr danach

Forum Aktuell 05/2020:
Wer beherrscht die Stadt ?

Forum Aktuell 03/2020:
Wie steht es mit dem ÖPNV-Ausbau in München ?

Forum Aktuell 01/2020:
Jugend braucht FreiRaum

Forum Aktuell 11/2019:
Originalton Stadtbaurätin:
Wohin entwickelt sich München ?

Forum Aktuell 10/2019:
Mobilität: Verkehrskollaps, Seilbahn, Radentscheid und Flächengerechtigkeit

Forum Aktuell 09/2019:
Interview mit Stadtbaurätin a.D. Prof. Dr.-Ing. e.h. Christiane Thalgott

Forum Aktuell 08/2019:
Stadtentwicklung 2.0 ?

Forum Aktuell 07/2019:
Nachhaltiges Bauen in München – Utopie der Vergangenheit ?

Forum Aktuell 06/2019:
Endlich Radhauptstadt

Forum Aktuell 05/2019:
Seilbahnen in München

Forum Aktuell 03/2019:
Gestaltungskraft Bürgerbeteiligung

Forum Aktuell 02/2019:
München vor dem Verkehrskollaps: Strategien und Lösungen für die Zukunft ?

Forum Aktuell 12/2018:
Bürgerbeteiligung und Bürgerforen

Forum Aktuell, die Radio-Sendung des Münchner Forums, ist jeden zweiten Montag im Monat auf LORA 92,4 UKW zwischen 19:00 und 20:00 Uhr zu hören.

Die Sendungen können als Download heruntergeladen werden. Außerdem kann **Forum Aktuell** auch als Podcast abonniert werden. www.muenchner-forum.de



Forum Aktuell 11/2018:
Stadt-Land Verflechtungen
Ausstellung: Engagement für die Stadt. Wir alle sind München

Forum Aktuell 10/2018:
#ausspekuliert – Wie geht's weiter & 50 Jahre Münchner Forum

Forum Aktuell 09/2018:
Isar – Wildfluss in der Stadt

Forum Aktuell 08/2018:
Elektrisch mobil auf zwei bis drei Rädern

Forum Aktuell 07/2018:
Alte Akademie: Kann Bürgerbeteiligung das Denkmal schützen und die Arkaden bewahren ?

Forum Aktuell 06/2018:
„Historisches Erbe“

Forum Aktuell 05/2018:
Gleichwertige Lebensverhältnisse in Bayern – was bedeutet dies für den Raum München ?

Forum Aktuell 04/2018:
Münchner Innenstadt – autofrei ?

Forum Aktuell 02/2018:
Denkmalschutz, Investorenverhalten und die Bewahrung lebendiger Stadtquartiere

Forum Aktuell 12/2017:
Im Gespräch mit Stadtbaurätin Prof. Dr. (I) Elisabeth Merk

Forum Aktuell 11/2017:
Alte Akademie und Urheberrecht

Forum Aktuell 09/2017:
Stadtschulrätin Beatrix Zurek im Gespräch

Forum Aktuell 07/2017:
Museum Biotopia

Forum Aktuell 06/2017:
Das Kunstareal

Forum Aktuell 05/2017:
Bioversorgung auf Mitgliederbasis und urbanes Gärtnern am Ackermannbogen

Forum Aktuell 04/2017:
Das Münchner Forum intern

Forum Aktuell 02/2017:
Neue Formen der Mobilität

Forum Aktuell 12/2016:
Das Werksviertel München

Forum Aktuell 11/2016:
„Die Stadt und die Zeit: Raumdehnung ist Zeitschrumpfung“ und Neue Formen der Zwischennutzung von leerstehenden Räumen und Gebäuden.

Forum Aktuell 08/2016:
Wer beherrscht die Stadt ?

Forum Aktuell 07/2016:
Die Verschwendung von grauer Energie bei Abriss und Neubau

Forum Aktuell 05/2016:
Wie wird Freiham ein inklusiver Stadtteil ?

Forum Aktuell 04/2016:
Interview mit Stadtbaurätin Prof. Dr. (I) Elisabeth Merk

Forum Aktuell 03/2016:
Ziele, Aufgaben und Themen im Jahr 2016

Forum Aktuell 12/2015:
München NICHT wie geplant

Forum Aktuell 11/2015:
Junge Initiativen in der Stadt München

Forum Aktuell 10/2015:
Grüne Stadt

Forum Aktuell 08/2015:
Bürgerbeteiligung und Bürgerbündnis München

Forum Aktuell 07/2015:
Öffentliches Grün in München

Forum Aktuell 06/2015:
Joachim Lorenz: 22 Jahre Referent für Gesundheit und Umweltschutz in München

Forum Aktuell 04/2015:
Das Münchner Forum intern

Forum Aktuell 03/2015:
Stadtbaurätin Prof. Dr. (I) Elisabeth Merk live auf Radio Lora

Forum Aktuell 02/2015:
Recht auf Stadt

Forum Aktuell 12/2014:
Verkehrskonzepte für die Zukunft

Forum Aktuell 10/2014:
Was kostet Lärm ?

Forum Aktuell 04/2014:
Das Münchner Forum intern

Forum Aktuell 03/2014:
Bürgergutachten zum Kunstareal – Kunst – Kultur – Wissen

MÜNCHNER FORUM SAMMLUNGSREIHE



Heft 1 1970
Mehrere Autoren



Heft 2 1970
K. Assmann u.a.



Heft 3 1970
Mehrere Autoren



Heft 4 1970
Martin Geiger



Heft 17 1978



Heft 18 1979
Karl Klühspies



Heft 19 1979
Karl Klühspies u.a.



Heft 20 1979
Sabine Herholz



Heft 5 1970
Bürgerkomitee
Altstadtring N-O



Heft 6 1973
Theodor Henzler



Heft 7 1973
Mehrere Autoren



Heft 8 1973
Arbeitsausschuss
Grundsatzfragen



Heft 21 1980
Karl Klühspies



Heft 22 1980
Karl Klühspies



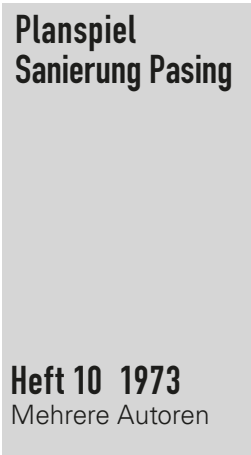
Heft 23 1980
Mehrere Autoren



Heft 24 1981
Karl Klühspies



Heft 9 1973
Karl Klühspies



Heft 10 1973
Mehrere Autoren



Heft 11 1974
Mehrere Autoren



Heft 12
Karl Ganser u.a



Heft 25 1982
Richard Michael



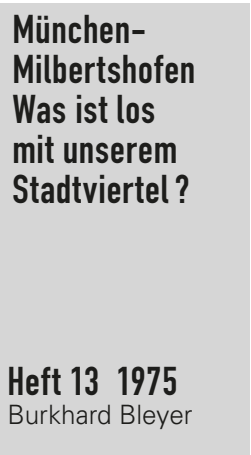
Heft 26 1982
W. Schneider



Heft 27 1983
Oskar Holl



Heft 28 1983
Urbanes Wohnen



Heft 13 1975
Burkhard Bleyer



Heft 14 1975
Arbeitsausschuss
Integriertes Wohnen



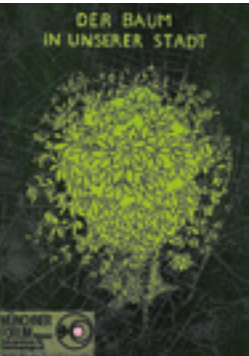
Heft 15
Expertendiskussion



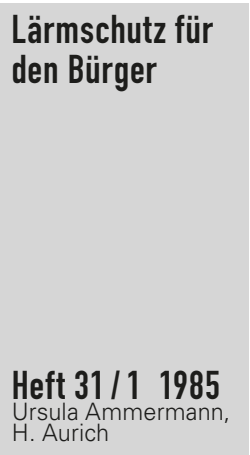
Heft 16 1978
Karl Klühspies



Heft 29 1983
Sesam



Heft 30 1984
Herbert Spiecker



Heft 31 / 1 1985
Ursula Ammermann,
H. Aurich



Heft 32 1989
Ursula Ammermann,
Elisabeth Hartmann

BERICHTE UND PROTOKOLLE

1969 – 1978

Die Fußgängerzone in München – Funktionen, Probleme, Auswirkungen auf die City-Entwicklung.
1969

Zusammenfassung der Arbeitsergebnisse des Arbeitskreises „Perlach II“.
1969

Umfrage zum Thema „Fußgängerzone in München“.
1969

Publikum und Publikumswünsche in der künftigen Münchner Fussgängerzone.
1969

City-Funktionen und Fussgängerbereiche.
1969

Wie verhalten sich die Fussgänger wirklich.
1969

Probleme der Kommunikation und Kooperation zwischen Entscheidungsträgern+ Öffentlichkeit.
1970

Zur Neuorganisation der Münchner Bauverwaltung.
1970

Vorschläge zu einem Institut für Umweltziele in München.
1970

Die Öffentliche Planung am Altstadt-Ring Nord-Ost / Lehel.
1970

Die Wahl des Stadtbaurates in München.
1970

Städtebauliche Veränderungen im Nord-Westlichen Stadtbereich.
1970

Versuch einer Analyse der Hintergründe der Planung von Neu-Perlach.
1971 ?

Was taugt der Stadtentwicklungsplan.
1971

Soll Münchens Verwaltung dezentralisiert werden?
1971

Aktionsbericht zur öffentlichen Planung Lehel. 1971

Zur rechtlichen und politischen Stellung von Bürgerforen und Bürgerinitiativen.
1972

Wohin mit der Trasse.
1972

Ein Kulturprogramm für Münchens Altstadt.
1972

Kommunikation in Stadtrandsiedlungen.
1972

Verhalten und Umwelt.
1972

Pro–Contra: Rangierbahnhof Allach.
1973

Die Wahl des Stadtentwicklungsreferenten in München: 1973.
1973

Das Bundesbaugesetz.
1973

Bestimmen Großunternehmen die Münchner Stadtentwicklung?
1973

II. Regionalpolitische Tagung des Münchner Forum.
1974

Stadtplanungstag über den neuen Stadtentwicklungsplan.
1974

Dokumentation über stadtentwicklungs-politisch wesentliche Initiativen.
1974

Wenn Bürger was wollen: Bürgerfibel.
1974

Diskusion zum Stadtentwicklungsplan: Ist das polyzentrische Konzept realisierbar?
1974

Trendwerte und Richtzahlen für Bevölkerung und Arbeitsplätze in der Region München.
1975

Neue Leitbilder und Handlungsmodelle in der Bürgerschaft.
1975

Das Neue Bundesbaugesetz – Eine Hilfe für die Stadt.
1975

Ausschuss Stadtentwicklungsplanung: Szenarien zu Münchens Entwicklung.
1975

Die Stadt ist steingewordenes Bewusstsein. 1975

München und das Land – Wer lebt auf wessen Kosten?
1975

Offener Brief – Betreff: Nikolaiplatz.
1975

Dokumentation Nikolaiplatz.
1975

Th. Henzler: Rettet die Dorfkerne, Obermenzing.
1975

Kann Feldmoching vor der Verstädterung geschützt werden? 1975

Markt oder Bürokratie?
1975

Bauen für Behinderte: Zusammenfassung eines Gesprächs.
1975

Pro und Contra Kernkraftwerke.
1976

Werden unsere Städte lauter?
1976

Ist unsere Verwaltung zu teuer?
1976

Thesen zur politischen Zukunft der Städte.
1976

Lob der Eisenbahn.
1976

Zur Praxis der Bürgerbeteiligung und Offene Planung.
1977

Die Strasse als Lebensraum – Verkehrsberuhigung in München.
1977

Der neue Bahnhofsplatz.
1977

Isartalbahn – Eine städtebauliche Chance.
1977

Informationshilfe für Kommunalwähler.
1977

Expose.
1977

Zum Problem der Verkehrsberuhigung in Wohnvierteln. Beiträge Münchner Bürger.
1978

Verkehrsberuhigung Gärtnerplatzviertel – Aber wie.
1978

Der Münchner Schulentwicklungsplan.
1978

Feste in München.
1978

BERICHTE UND PROTOKOLLE

1978 – 1989

Dorfkerne in München.
1978

Potenzierung des Baurechtes.
1978

Bürger-Initiativen, Bürgerbeteiligung und „Investitionsstau“.
1978

Dezentralisierung und Bürgerbeteiligung in Bologna
1978

Stadtteilzentrum Laim – Ein Dorfkern in der Großstadt.
1979

Der Marienhof – ein ewiges Provisorium?
1979

Das Stadthaus – eine neue Form des Einfamilienhauses?
Bericht einer Diskussionsveranstaltung des Münchner Forums von Franz Verhoeven.
1979

Kirche, christliche Ethik und ein säkulares Problem: Die Wohnraumnot von Hans-Georg Lubkoll, Pfarrer der ev. Gemeinde St. Matthäus in München.
1979

Kultur im Stadtviertel – aber wie? Stadtteilwochen, Kulturladen, Volkhochschule. Protokoll einer Podiumsdiskussion des Münchner Forums am 23.3.1979.

Alternative Energiepolitik für München. Bericht einer Veranstaltung des Münchner Forums am 18.6.1979.

Münchner Beitrag zum verdichteten Wohnungsbau. Bericht einer Diskussionsveranstaltung des Münchner Forums am 4.7.1979 von Franz Verhoeven.
1979

Alternative Verkehrsplanung. Bericht einer Tagung vom 20. – 22.4.1979 in Mülheim / Ruhr von Rainer Münch.
1979

Stadtsanierung und Bürgernahe Verwaltung in Bologna – Eine Studienreise des Münchner Forums vom 17. – 20.4.1980.
1980

Jugendprobleme in der Großstadt – Offene Jugendarbeit – eine Lösung? Bericht einer Veranstaltung des Münchner Forums am 24.7.1980 von Sabine Herholz.
1980

Sozialkulturelle Einrichtungen und Möglichkeiten in Neu-Perlach – eine Studie des Münchner Forums.
1981

Parklizenzierung im Lehel – Bericht einer Untersuchung des Münchner Forums
1981

Entwurf des Stadtentwicklungsplanes 1982 – Protokoll der Expertendiskussion „Investitionsschwerpunkte im StePI 82“.
1982

„Umweltschutz in München – Ziele, Probleme, Vollzug“. Fachkolloquium mit Dr. Rüdiger Schweikl, Umweltschutzreferent LHM.
1983

„Mittelfristige Finanzplanung und Stadtentwicklung“. Fachkolloquium mit Dieter Grundmann, Stadtkämmerer LHM.
1983

Verkehrsberuhigung – Verkehrtberuhigung. Arbeitskreis Münchner Bürger für Verkehrsberuhigung zieht Bilanz 1977 – 1984.
1984

Exkursionsführer Niederlande. Beispiele von Stadt- und Verkehrsplanung.
1976

1945 – 1985 Altstadtring Nord-Ost. 40 Jahre Planung um Hofgarten und Armeemuseum.
1985

Was wird aus dem Hofgarten und dem Altstadtring Nord-Ost? Tagungsbericht des Internationalen Architekten-Symposions 8. / 9.11.1985 TU München.
1985

Neue Wege der Stadterneuerung. Ein Konzept für den Erhalt der Siedlung Bad Soden/Osterodestraße. Gutachten der Planungsgruppe 504.
1985

Internationales Architektensymposion, Referate und Protokolle.
1986

Alt und einsam – ein Muß? Das Wohnen als Beitrag zur Gesundheit im Alter – Protokoll der Podiumsdiskussion.
1986

Eine Hofgarten-Akademie – Was Münchner Wissenschaftlern und Künstlern einfällt.
1986

Die Demenz – eine unbeeinflußbare Erkrankung im Alter? Protokoll der Podiumsdiskussion am 25.6.1986.
1986

Möglichkeiten der Gesundheitsberatung zur Vorbeugung von Alterserkrankungen.
1986

Materialsammlung „Planen mit Bürgern für Bürger“.
1987

„Die Chancen der Innenstädte“. Tagungsbericht Mai 1987.
1987

Protokoll Planspiel „Bezirksausschüsse mit Entscheidungsbefugnissen“.
1987

„Parken in der Innenstadt“ Tagungsbericht Fachkolloquium.
1988

„Gesundheit im Alter – Psychisch beeinträchtigte ältere Menschen – Möglichkeiten, Modelle und Grenzen der Versorgung im häuslichen Bereich“.
1987

„Frauen und Stadtplanung“. Tagungsprotokoll.
1988

„Die Zukunft der Altstadt“ Protokoll eines Architektenstammtisches.
1989

„Zukunft der Altstadt“ – Ergebnisse der Bürgerbeteiligung Auswertung Umfrage.
1989

„Verkehr am, im und durch den Englischen Garten“ Eine Jubiläums-Resolution des Arbeitskreises Münchner Bürger für Verkehrsberuhigung.
1989

„Bestehende Versorgung und Versorgungslücken für psychisch veränderte alte Menschen im ambulanten, teilstationären und stationären Bereich“.
1989

„Wohin mit dem Müll?“ Protokoll des Fachseminars.
1989

„Arbeitsteilung der Berufsgruppen und ihre Qualifikation“. Protokoll der 2. Fachkonferenz Gerontopsychiatrie
1989

„Hilfen durch Angehörige, Nachbarn, Institutionen – entspricht das Angebot den Erfordernissen?“ Protokoll der 3. Fachkonferenz Gerontopsychiatrie.
1989

BERICHTE UND PROTOKOLLE 1989–1998

„Abfallbewußtsein!?“ Perspektiven und Konzepte zur Öffentlichkeitsarbeit in der Abfallwirtschaft. Protokoll des Fachseminars. 1989

Bericht „Öffentlichkeitsphase zum Isar-Plan“ 25.9.1989. Auswertung der Bürgerbeteiligung (Anlage zum Stadtrats-Beschluß Mai 1990). 1990

Städtebauliche Integration von Hauptverkehrsstraßen. Protokoll des Expertenhearings. 1989

Eine Region im Wandel – Steigflug oder Bruchlandung? Auswirkungen des Flughafens München II Protokoll der Tagung am 1./2.12.1989. 1989

Versorgung psychisch kranker alter Menschen – Möglichkeiten der Finanzierung (bestehende Möglichkeiten und neue Ideen); Protokoll der Fachkonferenz 1989. 1990

Das Fahrrad im Umweltverbund. 1990

Wohin fährt der ÖV in München? Strategien zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs. Bericht zum Expertenhearing. 1990

Historische Entwicklung der Münchner Stadtbezirke. Referat von Kajetan Dürr, Kommunalreferat LHM. 1990

Abrüstung und Konversion – Perspektiven für die Region München, Dokumentation einer Veranstaltung des Münchner Forums und des IMU-Instituts. 1991

Weiß-blau und farbenblind. Wehrt sich München gegen eine multikulturelle Gesellschaft? 1991

Wahl des Stadtbaurates, Protokoll einer Diskussionsveranstaltung. 1991

Ökologische Stadterneuerung, Gesammelte Referate der Vortragsreihe Juni 1990 bis Juli 1991, an der TU München. 1991

Kooperatives Verkehrsmanagement – High-Tech-Träume oder echte Chance für den Stadtverkehr? Protokoll eines Fachgesprächs. 1992

Wieviel Baukultur verträgt München? Protokoll eines Gesprächs über Stadtplanung, Bauherren und Architekten. 1992

Umweltproblem Papier. Protokoll eines Fachgesprächs am 27.3.1992. 1992

Wege zur wirtschaftspolitischen Kooperation für den Raum München. Protokoll der Tagung am 10.4.1992. 1992

München HOCH hinAUS? Protokoll des Fachgesprächs zum Thema Hochhäuser am 21.5.1992. 1992

„Behindert und dennoch leistungsfähig“. Arbeitsplätze für Lernbehinderte in München. Podiumsdiskussion am 13.10.1992. 1992

„Alltag 2010“. Konsequenzen neuer Entwicklungen für die Stadtplanung. Protokoll der Tagung am 4.3.1993. 1993

„Zukunftsgestaltung im Großraum München – Zugewinngemeinschaft oder Gütertrennung?“ Symposium am 14./15.10.1993. 1993

„Auto-Diät – Mehr Lebensqualität durch weniger Auto“. Münchner Forum mit Gesundheitsreferat der LHM. Kurzbericht, September 1994. 1994

„Unser München morgen – Jugendliche planen ihre Stadt“. Zukunftswerkstatt am 24.–26.3.1995 in Breitenberg. 1995

„Visionen für München – Stadtleben morgen“. Zukunftswerkstatt am 10.–12.2.1995 in Westerham. Perspektive München – Gedankenspiele. 1995

„Runde Tische statt grüner Tische“ – neue Kooperationsformen in Großstadtregionen. Symposium am 9./10.3.1995. 1995

„Autofreie Siedlungen“ Zimmermann, Dreher, Kyrein, Januar 1996. 1996

„StadtLeben – Perspektiven für ein zukunftsfähiges München“. Workshop am 19.–21.4.1996 in der Seidlvilla. 1996

„Der Alte Hof“. Fachgespräch über die zukünftige Nutzung des Alten Hofes am 6.12.1996 im Alten Hof. 1996

Liberalisierung auf dem Strommarkt. Diskussionsveranstaltung am 27.2.1997. 1997

Die Pinakothek der Moderne und der öffentliche Raum. Werkstattgespräch am 18.8.1997. 1997

Die Zukunft des Alten Hofes. Brainstorming am 20.2.1998. 1998

Bauen für die Zukunft: mobil, flexible, autofrei. Seminar am 27.11.1997 mit „Wohnen Ohne Auto“. 1997

Alles Bahnhof. Infogespräch am 14./15.5.1998 (Folienskript). 1998

Beteiligung zwischen Lust und Frust. Erfahrungsaustausch für Bürgerinnen, Bürger und Initiativen. 1998

ARGUMENTE / KOMMENTARE

1972–1979
Karl Klühspies: Schrittweise Vertreibung aus dem Paradies. 1972

Zum Geplanten Rangierbahnhof München-Nord. 1972

Zum Problem des Europäischen Patentamtes. 1972

Alternativ-Vorschläge gegen Olympia-Preiswucher. 1972

Zerstörung durch Brutalismus. 1972

Quod Erat Demonstrandum. 1972

Zum geplanten EPA – Die Gretchenfrage. 1973

Soll der Mittlere Ring ausgebaut werden. 1973

Bürgerkomitee Altstadttring-NO im Münchner Forum. 1973

Problem S-Bahn: Südring Gratis. 1974

Einladung zur Mitarbeit am integrierten Wohnmodell. 1974

Karl Klühspies: Stellungnahme zur Änderung des Flächennutzungsplanes Innenstadt und Innenstadtrandgebiete. 1974

Karl Klühspies: Zum Standort des Europäischen Patentamtes. 1974

Konzeption: Eine neue EPA-Großlösung. 1974

AK Sanierung: Arbeitskreis Sanierung im Münchner Forum. 1974

Ausschuss Grundsatzfragen: Sind die Würmtal-Bäume noch zu retten? Presseerklärung. 1974

Noch ist die Allee an der Würmtalstraße nicht verloren. 1975

Wohin mit den ‘Alten’ Strassenbahnzügen. 1975

Sendlinger Berg: Auch im Südwesten nichts Neues. 1975

Wer braucht eigentlich einen „Trade Mart“. 1975

Das Trojanische Pferd – oder der Staat entwickelt städtische Modelle. 1976

Betreff: Verödung durch U-Bahn. 1976

Potenzierung des Baurechtes. 1978

Karl Klühspies: Das historische Versagen der Experten. 1979

1980–1997
Wenn Hausbesitzer den Rechtsstaat in Frage stellen. 1980

Plädoyer für einen Ökologischen Gesamtbelastungsplan. 1980

Oscar Holl: Das Elend der Ortsplanung in kleinen Gemeinden. 1980

Keine Wohnung – Was Nun. 1980

Karl Klühspies: A propos Loyalitätsverweigerung. 1980

Zu den nächsten Jahren der Münchner Stadtentwicklung. 1982

Überlastete Kernstadt – Zersplittertes Umland. 1982

Stellungnahme des Münchner Forums zum Stadtentwicklungsplan 1983

Karl Klühspies: Verkehrsberuhigung für Schwabing und die Maxvorstadt. 1984

Stadtentwicklung in den kommunalen Wahlprogrammen der Münchner Parteien. 1984

Eine Bessere Wohnumwelt für 200.000 Regionsbürger. 1985

Das Forum Maximilianstraße in München - Wiedergutmachung an ein historisches Ensemble. 1985

Herbert Spieker: Energieversorgung Münchens. 1985

Rainer Münch: Stellungnahme zum Thema Radfahren im Altstadtbereich/Fussgängerzone. 1986

AAN-Stellungnahme zum ÖV-Gutachten: Weichenstellung für die Münchner Trambahn – Verkehrspolitik für Fahrgäste. 1986

Richard Michael: Die Bebauung des Riemer Flughafengeländes und die ungelösten Probleme der Regionalstadt. 1988

Herbert Spiecker: Reform der Bezirksausschüsse – Stellungnahme zur neuen Satzung

Oswald Jörg Brückner: Atemnot – sind die Autos schuld? Vortrag 9.2./9.3.1989

Gerhard Meighörner: Nachverdichtung im Wohnungsbau – Chancen und Risiken, Referat auf dem Seminar der SR. 1990

Herbert Spiecker: Nutzungskonflikt am Beispiel Schwabing-West. 1991

Herbert Spiecker: Das Bauplanungsrecht in den neuen Bundesländern. 1991

Karl Klühspies: Ökologischer Stadtumbau – Gedanken zur Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes München. 1991

Meinrad von Ow: Warum in München Tausende von Wohnungen fehlen. 1992

Herbert Spiecker: Reform der Münchner Bezirksausschüsse Popularklage. 1993

Herbert Spiecker: München und sein Umland - Gedanken zur Entwicklungsplanung. 1993

Herbert Spiecker: München morgen, Gedanken zum Stadtentwicklungsplan. 1994

Vielfalt und Einigkeit, Die Wahlprogramme und Wahlaussagen zur Kommunalwahl. 1994

Siegfried Kurze: „Der Turmbau zu München“. 1995

Herbert Spiecker: „Der Münchner Untergrund“. 1995

Herbert Spiecker: Die neuen Münchner Bezirksausschüsse. 1996

Herbert Spiecker: Aufstieg und Niedergang der Bürgerbeteiligung. 1996

Herbert Spiecker: Der Mittlere Ring. 1996

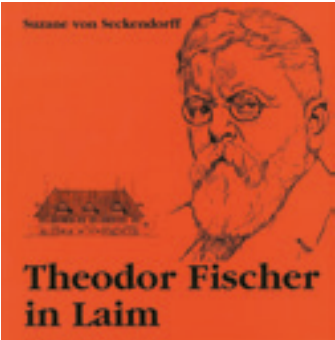
Herbert Spiecker: Der nächste Schritt – Zur Reform der Bezirksausschüsse. 1997

Herbert Spiecker/Arbeitskreis Verkehr: Straßen-/Gesamtverkehrskonzept. 1997

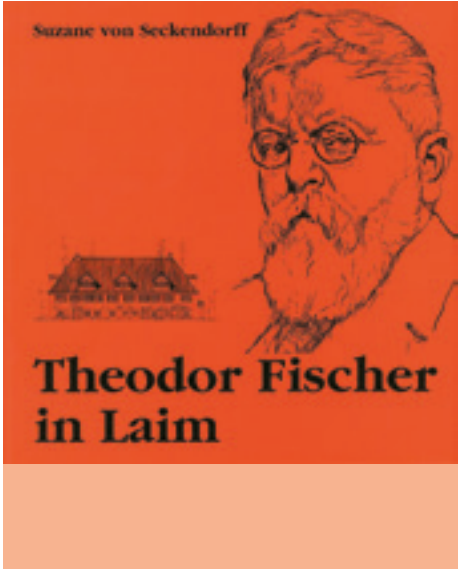
Herbert Spiecker: München – Las Vegas. Über die Großflächenwerbung – Dokumentation. 1997

MÜNCHNER FORUM PUBLIKATIONEN

Landeshauptstadt München – Stadtentwicklungsplan mit Gesamtverkehrsplan	Fußgängerbereiche in der Altstadt	Münchner Bürgerfibel	Sonderausgabe So oder So oder auch So – aus dem Leben eines Sekretärs
1968	1972	1978	1979
Die Akzeptanz von Lärmschutzanlagen durch die Bürger 1. Zwischenbericht	Die Akzeptanz von Lärmschutzanlagen durch die Bürger 2. Zwischenbericht		
1984	1984		
Öffentlichkeitsphase zum Isar-Plan der Landeshauptstadt München Bericht	25 Jahre Münchner Forum	Bestandsaufnahme Lärmschutzanlagen der Landeshauptstadt München	Dokumentation Workshop Prinzregentenstadion 26. Juni 1999 Gartensaal Prinzregententheater
1990	1993	o.J.	1999
Die Stadtbäche – ein trauriges Kapitel	Wiener Platz Dokumentation des Bürgerbeteiligungsprojektes zur Umgestaltung des Wiener Platzes in München	Lebensraum Schule Schulausbau für Morgen	Dokumentation des Bürgerbeteiligungsprojektes zur Umgestaltung des Wiener Platzes in München am 22. / 23.9.2000
o.J.	2000	2008	2000

	Suzane von Seckendorff Theodor Fischer in Laim 2004		Dieter Klein Münchner Maßstäbe Der Siegeszug der Münchner Architektur im 19. Jahrhundert 2008
Klaus Bäumler – Brennpunkt: Denkmalverluste in München – Handlungswissen zum Denkmalschutz	2014	Grün in der Stadt Für eine lebenswerte Zukunft, Grünbuch Stadtgrün	2015
		Wir: Echt Nord Stadt, 106 Gruppenporträts	2015
		Kritische Auseinandersetzung Erweiterungsplanung Museum Mensch und Natur	2016
	Gernot Brauer Die Stadt – das sind die Bürger – Stadtentwicklung zwischen Politik und Bürgerwille 2016		Karl Klühspies München NICHT wie geplant 2016
	50 Jahre Münchner Forum 2018		August Blössner Verhandlungen und Planungen Arbeitskreis Öffentliches Grün im Münchner Forum e.V. 2020

MÜNCHNER FORUM AUSSTELLUNGEN



Ausstellung des Münchner Forum e.V.

THEODOR FISCHER IN LAIM

Auf den Spuren des ‚Zeus von Laim‘

Autorin: Suzane von Seckendorff

INTERIM München 2003 / 2004

Städtisches Hochhaus, Blumenstraße
18. Oktober – 11. November 2005



Ausstellung des Münchner Forum e.V.
zum 850. Stadtgeburtstag

MÜNCHNER MASSSTÄBE

Inspiration und Ausstrahlung
Baukultur im Europa der Belle Epoque

Autor: Dieter Klein

Kulturzentrum Am Gasteig
2. Juni – 11. Juni 2008

Haus des Deutschen Ostens
Am Lilienberg
u.a.



Beteiligung an der Jahres-Ausstellung
des Referats für Stadtplanung und
Bauordnung 2015

FINANZGARTEN STADTREPARATUR IN DER INNENSTADT

Autoren:
Klaus Bäumler, Martin Fürstenberg

Kassenhalle des Münchner Rathauses



Ausstellung des Münchner Forum e.V.

WIR ALLE SIND MÜNCHEN

50 Jahre Münchner Forum
Engagement von Bürgerinnen und Bürgern

Münchner Stadtmuseum
Sankt-Jakobs-Platz 1
6. – 11. November 2018

Ausstellung U-Bahn-Galerie München
U-Bahnhof Universität, Maxvorstadt
8. – 31. Januar 2019

AkademieGalerie,
U-Bahnhof Universität,
Akademiestraße, Maxvorstadt
1. – 25. August 2019

Münchner Volkshochschule Ost,
Severinstraße 6, Obergiesing
1. Oktober – 6. November 2020

Sendlinger Kulturschmiede e.V.
Daiserstraße 22, Sendling
29. April – 20. Mai 2021



Fotos: Franz Schiermeier Verlag München

PERSONENREGISTER

Abreß Hubert, Stadtdirektor 14, 16
Aigner Ilse, Bauministerin 54
Aktion Grüne Gartenhöfe 40
Aktion Maxvorstadt 31, 37, 42 f.
Aktion Nikolaiplatz 33
Angerer Fred, Prof., Stadtplaner 12, 14
Arnold Peter 73
Assmann Karl 8

Bäumler Klaus 73
Behnisch und Partner, Architekten 52
Behringer, Stadtrat 12
Beyer Wolfgang, Dr. 73
Bleibinhaus Hans, Dr. 14
Bock Andreas, Imker 69
Borcherdt Helmut, Architekt 8, 15
Braunfels Wolfgang, Prof. Dr. 12
Brunner Karl 18
Bünnagel Udo 73
Bürgerinitiative Schutzgemeinschaft Isaranlagen e.V. 18
Bürgerkomitee Schwabing 33
Bürgerinitiative Sendlinger Berg 64, 68 f.

Cukrovicz-Nachbaur, Architekten 54
Czisch Wolfgang, Stadtrat 19, 73

Dantscher Ralf, Kaplan 42 f.
David Benjamin 73
Drum Manfred 40 f.

Egk Werner, Prof., Komponist 12

FDP München 33
Felsch Bernadette 73
Fischer Otto, Redakteur 14
Fischer Theo, Stadtdirektor 19
Fochler Martin 73
Fürstenberg Martin 73

Gagern Ludwig von, Architekt 15
Gansser Reto, Architekt 44
Goergens Gert, Architekt, Stadtheimatpfleger 52
Graevenitz Margarete von 43
Green City e.V. 26 f.
GRÜNEN/Rosa 26
Grzimek Günter, Prof., Landschaftsarchitekt 19
Gumpfenberg Levin von 14

Hanfstaengl Bernhard, Dr. 12
Haffner Horst, Stadtrat 19
Hansjakob Gottfried, Landschaftsarchitekt 17, 27, 37
Heichlinger Albert, Architekt 66
Heil Carolus 14
Heisenberg Werner, Prof., Physiker 12

Hendrikoff Alexandra, Bildhauerin 63
Henrich Franz, Direktor der Kath. Akademie 14
Henzler Theodor, Architekt 8, 15
Herzog & de Meuron, Architekten 53
Hesse Wolfgang, Prof. Dr. 73
Hielscher Almut 58
Hilmer und Sattler, Architekten 56
Hintzen Matthias 73
Hube Jörg, Schauspieler 22 f.

Jacobsen Cornelia 73
Jensen, Professor 12
Jungdemokraten 33
Junge Union 33
Jusos 33

Keller Regine, Prof. 54
Kennedy John F., US-Präsident 12
Kiesl Erich, Oberbürgermeister 38, 65
Kiessler Uwe, Prof., Architekt 44, 52
Kiessling Franz, Architekt 46
Klühspies Karl, Architekt und Stadtplaner 5, 8 f., 15, 24, 26 f., 28, 38 f., 43, 65
Klühspies Marieluise 8
Knapp Gottfried, Redakteur 52
Kohl Helmut, Dr., Bundeskanzler 44
Krepels Markus, Architekt 54
Kronawitter Georg, Oberbürgermeister 51
Kürzdörfer Renate 73

Lang Ernst Maria, Architekt 14
Leibrecht Emil 18
Lerchenmüller Otto, Stadtrat 19
Luther Edgar, Stadtbaurat 14

Maier Berthold 73
Meier Patric F. 73
Meitinger Karl, Dr., Stadtbaurat 30, 66
Menke Annemarie, Dr. 73
Merk Elisabeth, Prof. Dr.(l) 63
Mieterinitiative Haidhausen 22
Mitgutsch Ali (Aktion Maxvorstadt) 45, 59
Monheim Rolf, Prof., Dr. 24
Mücke Ewald, Baurat 17, 19
Müller-Gorne Werner 18 f.
münchner bauforum 31

Orff Carl, Prof., Komponist 12
Ortner und Ortner, Architekten 56
Ow Meinrad von, Architekt 32

Petzet Michael, Dr., Generalkonservator 45
Pflaumer Hans 14
Preuß-Bayer Gunhild 73

Reger Jutta, Assistentin im Münchner Forum 14
Riedl Erich, Bundestagsabgeordneter 35
Rieger Franz, Dr., Direktor der VHS 14
Römer, Prof. 12
Rosenthal Sebastian, Baudirektor 14
Rothenfusser Gerhard, Ministerialrat 14
Ruchty Otto 19

Sabatke Manfred, Prof., Architekt 53
Schachner Richard, Baurat 66
Schaechterle Karl-Heinz, Verkehrs- und Stadtplaner 12
Scheuble-Schäfer Barbara, Stadträtin 39
Schleich Erwin, Architekt 31
Schmidt Walter, Stadtbaurat 14
Schmolcke Joachim, Landtagsabgeordneter 35
Schöner Helmut, Architekt 8, 12, 14 f.
Seidl Emanuel von, Architekt 32
Sendlinger Kulturschmiede 68
Söder Markus, Dr. Ministerpräsident 54
Steinbrecher Michael, Architekt 21
Siegert Diethard J., Architekt 44
Steinkohl Hans, Dr., Bürgermeister 14
Stemmer Georg, Sendlinger Bauer 68
Stoiber Edmund, Dr., Ministerpräsident 52
Sträter Detlev, Dr. 73
Strauß Franz Josef, Ministerpräsident 44
Sturm Hilmar, Prof. Dr. 63
Suerbaum Werner, Prof. Dr. 42

Teichmann Dirk (Aktion Maxvorstadt) 59
Trütken Benno 63

Ücker Bernhard, Journalist 18
Ude Christian, Oberbürgermeister 41, 52
Urbanes Wohnen e.V. 36, 40

Vogel Hans-Jochen, Dr., Oberbürgermeister 4, 6 f., 9, 13, 14 f., 16, 19, 34, 42, 72

Wallenborn Kim, Architekt und Stadtplaner 8, 12, 15
Wiedemann Josef, Prof., Architekt 48
Wintz Dieter, Redakteur 14

Zametzter Philipp, Architekt 66
Zech Uli, Stadtbaurat 20
Zehetmeier Winfried, Bürgermeister 39
Zöller Walter, Stadtrat 35, 39

IMPRESSUM AUSSTELLUNG

Wir alle sind
München

Engagement von
Bürgerinnen und Bürgern

Münchner Forum Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.

Schellingstraße 65
80799 München
089 28 20 76
info@muenchner-forum.de
www.muenchner-forum.de
www.facebook.com/muenchnerforum

Team der Geschäftsstelle

Organisation, Koordination,
Anmeldemanagement

Dr. Michaela Schier, Geschäftsführung
Caroline Klotz, Projektreferentin
Traute Rosen, ehrenamtliche Kraft
Stefan Henkel, Buchhaltung
Christian Greilinger, Praktikant
Anne Pleuser, Praktikantin

Ausstellungskonzeption und Redaktion

Klaus Bäumler, Dr. Georg Kronawitter,
Dr. Michaela Schier, Franz Schiermeier,
Tina Schmitt, Helmut Steyrer,
Dr. Detlev Sträter

Autorinnen und Autoren der Ausstellung

Ursula Ammermann, Klaus Bäumler,
Hermann Betz, Paul Bickelbacher,
Wolfgang Czisch, Benjamin David,
Martin Fürstenberg, Matthias Hintzen,
Dr. Oskar Holl, Cornelia Jacobsen,
Erich Jenewein, Dr. Georg Kronawitter,
Berthold Maier, Dr. Michaela Schier,
Franz Schiermeier, Helmut Steyrer,
Dr. Detlev Sträter, Prof. Dr. Hilmar Sturm

Mitarbeit bei den Medienstationen

Klaus Bäumler, Dr. Wolfgang Beyer,
Sebastian Blanz, Udo Bünnagel,
Wolfgang Czisch, Maria Ecke-Bünger,
Maria Ernst, Bernadette Felsch,
Martin Fochler, Martin Fürstenberg,
Johanna Goder, Christian Greilinger,
Prof. Dr. Wolfgang Hesse,
Matthias Hintzen, Dr. Oskar Holl,
Cornelia Jacobsen, Rainer Kühne,
Berthold Maier, Norbert Ott,
Gunhild Preuß-Bayer, Dr. Michaela Schier,
Franz Schiermeier, Christian Schmiedl

Layout und Gestaltung der Ausstellung

Franz Schiermeier, Edgar Hohl

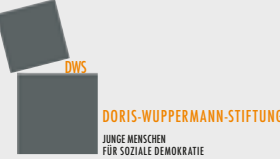
Ausstellungsaufbau und Beleuchtung

Boris Kluska, Tobias Nefzger,
Franz Schiermeier, Raymond Wetzelaar

Organisation der Rahmenveranstaltungen

Ursula Ammermann, Klaus Bäumler,
Martin Bengsch, Martin Fochler,
Johanna Goder, Caroline Klotz,
Doris Niemann, Dr. Michaela Schier,
Tina Schmitt, Helmut Steyrer,
Dr. Detlev Sträter

Wir danken unseren Kooperationspartnern
und Förderern für ihre Unterstützung zur
Ausstellung im Münchner Stadtmuseum:



Hilmer Sattler Architekten Ahlers Albrecht
Prof. Fritz Auer
Lioba Betten
Paul Bickelbacher
Martin Fürstenberg
Gottfried Hansjakob
Dr. Karl Hofmann
Dr. Oskar Holl
Prof. Gert Karner
Gerhard Meighörner
Anne Niemann
Doris Niemann
Willy Petermeier
Heide Rieke
Dr. Petra Schmid-Urbach

IMPRESSUM KATALOG

Wir alle sind
München

Engagement von
Bürgerinnen und Bürgern

Katalog zur Ausstellung
des Münchner Forum e.V.

Herausgeber
Münchner Forum
Diskussionsforum
für Entwicklungsfragen e.V.
Schellingstraße 65
80799 München
089 28 20 76
info@muenchner-forum.de
www.muenchner-forum.de
www.facebook.com/muenchnerforum

Redaktion
Klaus Bäuml, Dr. Michaela Schier,
Dr. Detlev Sträter

Autorinnen und Autoren
Ursula Ammermann, Klaus Bäuml,
Hermann Betz, Paul Bickelbacher,
Wolfgang Czisch, Benjamin David,
Martin Fürstenberg, Matthias Hintzen,
Dr. Oskar Holl, Cornelia Jacobsen,
Erich Jenewein , Dr. Georg Kronawitter,
Berthold Maier, Dr. Michaela Schier,
Franz Schiermeier, Helmut Steyrer,
Dr. Detlev Sträter, Prof. Dr. Hilmar Sturm

Texte der Arbeitskreise
Klaus Bäuml, Dr. Wolfgang Beyer,
Sebastian Blanz, Udo Bünnagel,
Wolfgang Czisch, Maria Ecke-Bünger,
Maria Ernst, Bernadette Felsch,
Martin Fochler, Martin Fürstenberg,
Johanna Goder, Christian Greilinger,
Prof. Dr. Wolfgang Hesse,
Matthias Hintzen, Dr. Oskar Holl,
Cornelia Jacobsen, Rainer Kühne,
Berthold Maier, Norbert Ott,
Gunhild Preuß-Bayer, Dr. Michaela Schier,
Franz Schiermeier, Christian Schmiedl

Layout und Gestaltung
Katalog
Franz Schiermeier, Edgar Hohl

Verlag
Franz Schiermeier Verlag München
ISBN 978-3-943866-78-0

München, April 2021

**Der Katalog zur Ausstellung entstand
mit freundlicher Unterstützung durch:**



Landeshauptstadt
München

Bezirksausschuss 1
Altstadt – Lehel

Bezirksausschuss 3
Maxvorstadt

Bezirksausschuss 6
Sendling

Bezirksausschuss 8
Schwanthalerhöhe

Bezirksausschuss 12
Schwabing – Freimann

PROJEKTE VON ARBEITSKREISEN (AK)

Stand 2018





Über uns

Seit über 50 Jahren beteiligt sich das Münchner Forum als Diskussionsplattform an der Stadtplanung und Stadtentwicklung. Gemeinsam mit Bürger*innen, Fachleuten und Politiker*innen werden u.a. Fragen des Zusammenlebens, der Zukunft von Verkehr sowie der Gestaltung des öffentlichen Raums diskutiert und Ergebnisse in die städtischen Entscheidungsprozesse eingebracht.

Das Münchner Forum hat erfolgreich dazu beigetragen, u.a. mehrspurige Autobahnen bis in die Innenstadt zu verhindern, die Isar als neues Naherholungsgebiet zu renaturieren, die Tram und ihr Netz zu erhalten und auszubauen.

Durch die rasanten Veränderungen von Stadt und Region wird unser bürgerschaftliches Engagement auch in Zukunft wichtig sein, denn WIR ALLE SIND MÜNCHEN.

Sie wollen mitmachen?

Wir freuen uns über jede Mitarbeit und Unterstützung!

Bleiben Sie informiert!

Abonnieren Sie unseren Newsletter und/oder unser kostenloses Online-Magazin STANDPUNKTE unter: www.muenchner-forum.de

Kontaktieren Sie uns:

Münchner Forum
Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.
Schellingstraße 65, 80799 München
Telefon: +49 89 282076
Fax: +49 89 2805532
info@muenchner-forum.de
www.muenchner-forum.de



Franz Schiermeier Verlag München
ISBN 978-3-943866-78-0



münchner bauforum:
Hearing zum Altstadtring 1968



Prinz-Carl-Palais 1968



Straßenpicknick Maxvorstadt 1971



Demo zum Nikolaipark 1976



Brückenprojekt
am Giesinger Berg



Bäume in der Stadt 1971



Tram-Aktion 1979



Werksviertel-Besuch 2015



Bäume in der Stadt 1972



Rettung Nikolaipark und Seidlvilla 1976



Sanierung Haidhausen 1972



TEMPO
I SAR
MÜNCHNER FORUM e.V.