



Liebe Leserin, lieber Leser,

Verkehr und Mobilität bilden den Schwerpunkt dieser Ausgabe. Verkehrsplaner sind Trendsetter. Welchen Verkehrsmitteln wo Priorität gegeben wird, wie der öffentliche Raum aufgeteilt wird, das sind Abwägungen, die neben pragmatischen Vorgaben auf Lebensauffassungen beruhen. Hierzu vermittelt Ihnen diese Ausgabe mit der Diskussion der fünf OB-KandidatInnen zum Thema Mobilität in München Aufschlussreiches.

Wir leben in einer Stadt, die aus dem Wahn der „autogerechten Stadt“ vor 50 Jahren noch rechtzeitig aufgewacht ist. Einige Gewalttaten dieser Zeit (Bsp. Oskar-von-Miller-Ring) sind als Mahnmale der Verirrung noch erkennbar. Gemessen an dem, was damals drohte, hat sich das Bewusstsein für eine menschliche Verkehrs- und Mobilitätsplanung weit fortentwickelt. Es reicht aber nicht: Die dichter werdende Stadt verlangt ein angemessenes Mobilitätsverhalten. Das Auto ist nicht mehr Maß aller Dinge: Eine neue Generation von Stadtbürgerinnen und Stadtbürgern setzt andere Prioritäten. Die Qualität der Stadträume steht im Vordergrund. Die Besinnung auf das, was die Europäische Stadt ausmacht, das Wachwerden von Bürgersinn und Mitverantwortung für die eigene Stadt, sind ermutigende Ansätze in München.

Das Redaktionsteam wünscht Ihnen gute Anregungen beim Lesen der Standpunkte.

HELMUT STEYRER,
1. VORSITZENDER DES PROGRAMMAUSSCHUSSES DES MÜNCHNER FORUMS

Inhalt:

Themenschwerpunkt: Verkehr und Mobilität

Zukunft der Mobilität in München - OB-KandidatInnen stellen ihre Visionen vor	2
Bayerische IHKs wollen mehr Bahn - Streckenneubau Stuttgart-München-Salzburg steht weiterhin in den Sternen	6
Deutsche kombinieren Verkehrsmittel immer häufiger - 18 Jahre Deutsches Mobilitätspanel	8
Shared Space in Österreich - Mariahilfer Straße in Wien wird zur Begegnungszone umgestaltet	9
Bedarfsgesteuerte öffentliche Verkehrsmittel - Studie zeigt, wie verbreitet Rufbusse und Linientaxis schon sind	11
Trans-EU-Verkehr - Kluge Raumplanung kann das Machbare ermitteln und realisieren	13
Veranstigungsankündigung: Podiumsdiskussion beim 2. Münchner Nahverkehrskongress	13
München zu Fuß - ein fiktives Gespräch mit dem notorischen Stadtspaziergänger Sigi Sommer	14
<hr/>	
Veranstigungsankündigung: Laute Straßen — leise Politik?	16
Nachruf: Münchner Forum trauert um Architekt und langjähriges Forumsmittglied Franz Kießling	17
Rückblick: Stadtführung von Helmut Steyrer - Stadterneuerung im Westend	18
Rückblick: Führungen des Münchner Forums anlässlich des ersten Kunstareal-Fests am 15. September 2013	19
Unbequeme Denkmale in der Maxvorstadt - Exkursion mit Klaus Bäumler am 8. September 2013	22
<hr/>	
Radio Lora	21
Impressum	13

Wie sieht die Zukunft der Mobilität in München aus? Die OB-KandidatInnen stellen ihre Visionen vor

München wächst jedes Jahr um bis zu 30.000 Personen – das ist die Einwohnerzahl von Erding. Der Verkehr in München sowie zwischen Stadt und Umland wird deshalb weiter zunehmen und beansprucht dafür mehr Raum. Neue Flächen sind aber nicht beliebig verfügbar. Also muss München zusätzlichen Verkehr auf begrenztem Raum möglich machen. Dazu gibt es prinzipiell nur zwei Alternativen: entweder längere Bahnen und Busse enger getaktet, damit mehr Fahrgäste auf festen Routen voran kommen können, oder im existierenden Straßennetz mehr Platz für den fließenden Individualverkehr, wozu bei limitiertem Straßenraum Pkw-Stellplätze im großen Stil unter die Erde verbannt werden müssten. Über diese zwei Grundpositionen diskutierten die fünf Münchner OB-KandidatInnen Dieter Reiter (SPD), Josef Schmid (CSU), Sabine Nallinger (Bündnis 90/ Die Grünen), Dr. Michael Mattar (FDP) und Tobias Ruff (ödp) am 13. Juni auf Einladung von Green City.

Die Rathausparteien stehen in München in Sachen Mobilität vor zwei recht klaren Alternativen:

Nach Sabine Nallingers Vorstellung wird München „die grünste Metropole Europas“

Geht es nach der OB-Kandidatin des Bündnis 90/ Die Grünen, Sabine Nallinger, dann werden drei



Sabine Nallinger

Viertel der Münchner ebenso wie der Pendler künftig ohne Auto unterwegs sein. Jetzt sind es 63 Prozent, also knapp zwei Drittel. Diesen Prozentwert auf 75 zu steigern, hält Nallinger, die als Verkehrsplanerin bei den Stadtwerken/ MVG arbeitet, für kein unlösbares Problem.

Denn 40 Prozent aller Autowegstrecken in der Stadt sind kürzer als fünf Kilometer – eine Distanz, die auch per Rad oder in öffentlichen Verkehrsmitteln ziemlich problemlos überwindbar erscheint. Damit immer leistungsfähigere Bahnen und Busse in der sich weiter verdichtenden Stadt ebenso wie im Umland auch künftig ohne Probleme erreichbar sind, hält Nallinger zwei Grundsatzbeschlüsse für nötig: Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) muss weiter ausgebaut werden – und das kostet Geld, und neue Wohnungen gehören

grundsätzlich in die Nähe bestehender Bahntrassen und -haltepunkte und nicht abseits davon. Wird dies beschlossen, dann wird München nach Nallingers Worten „die grünste Metropole Europas“.

Josef Schmid outet sich als Verteidiger des Automobils und als Tunnelfan

Der OB-Kandidat der CSU, Josef Schmid, sieht die wachsende Verkehrslawine ebenfalls anrollen, hält aber nichts von einer Priorisierung des öffentlichen Verkehrs. Er plädiert für die „Gleichberechtigung aller Verkehre“, was im Klartext heißt: möglichst freie Bahn für den Autoverkehr. Konsequenterweise votiert Schmid gegen die städtische Planung, in der Fürstenrieder Allee zwei der sechs Autofahrspuren für die Tramtangente West herzugeben. Da die bestehenden Straßen zusätzlichen Autoverkehr kaum noch aufnehmen können, schlägt Schmid vor, Parkplätze im großen Stil unter die Erde zu legen – und Durchgangsstraßen nach dem Vorbild der Ringtunnel gleich mit. Außerdem gelte es, durch eine intelligente Ampelsteuerung den motorisierten Verkehr flüssiger zu halten. Grundsätzlich outete sich Schmid als „Tunnelfan“.

Dieter Reiter plädiert für besseren Modalsplit, also gute Umsteigemöglichkeiten

Der OB-Kandidat der SPD und Wirtschaftsreferent Dieter Reiter hält nichts von neuen Straßen und neuen Tunnels, setzt aber auch weniger eindeutig auf den öffentlichen Verkehr als seine Koalitionskollegin Nallinger. Auch er sieht eine Verkehrslawine auf München zu rollen; denn bis 2030 dürften Stadt und Region mehr als drei Millionen Einwohner haben. Der MVV habe allein in den letzten zehn Jahren hundert Millionen Fahrten mehr als in den Jahren

davor verkräften müssen. An neuen U-Bahnen geht nach Reiters Überzeugung daher kein Weg vorbei, weder an der U-Bahn-Verlängerung nach Pasing noch an der künftigen U9 von Sendling über den Hauptbahnhof zur Münchner Freiheit. Auch Reiter plädiert für die geplanten Trambahntangenten und für eine stärkere Verknüpfung der Stadt mit dem



Dieter Reiter

Umland. Neue Straßen schloss Reiter weitgehend aus. Bei der gegenseitigen Blockade fahrender und parkender Autos sieht er eine Lösung in den schnell wachsenden „Carsharing“-Angeboten. Leihautos stehen eben nicht die meiste Zeit herum, sondern werden viel öfter gefahren und blo-

ckieren daher weniger raren Parkraum. Im übrigen plädiert der SPD-OB-Kandidat für einen besseren Modalsplit, also für möglichst gute Umsteigmöglichkeiten zwischen allen Verkehrsmitteln und für mehr Rad-Transporte auch im ÖPNV.

Michael Mattar macht sich für gemischte Begegnungszonen im Straßenbild stark

Der OB-Kandidat der FDP, Dr. Michael Mattar, kritisiert an den bisher tonangebenden Rathausparteien, dass es in München und zur besseren Verknüpfung der Stadt mit dem Umland derzeit keine einzige konkrete Planung für neue U- und Tram-Bahnen und schon gar keine solchen Baustellen gibt: viele Worte also, aber wenig bis keine Taten. Beim Individualverkehr setzt auch Mattar auf Carsharing, beim öffentlichen Nahverkehr erinnert der FDP-Kandidat daran, die Taxis nicht zu vergessen. Da der Radverkehr in München in den letzten Jahren um 70 Prozent gestiegen ist (darauf hatte Nallinger verwiesen), sieht auch er die Notwendigkeit, den Radlern mehr Platz einzuräumen – nach seiner Überzeugung geht das nur zu Lasten von Parkstreifen. Im Gegenzug spricht er sich für weitere Quartierstiefgaragen und gleich auch für drei weitere Ringtunnels aus. Zu ebener Erde will Mattar im Straßenraum möglichst keine Entweder-Oder-Nutzung, sondern Begegnungszonen, in denen Fußgänger, Radler, Autos und der öffentliche Verkehr zu friedlicher Koexistenz verpflichtet sind. Als Liberalem sind ihm Vorschrif-

ten, wie man sich in der Stadt zu bewegen hat, ohnehin ein Graus. Er plädiert für Angebote und damit Wahlmöglichkeiten.

Tobias Ruff verlangt stadtweit Tempo 30 sowie grundsätzlich eine Citymaut

Der ödp-OB-Kandidat Tobias Ruff weiß natürlich, dass er den OB-Stuhl nicht besteigen wird. Er will aber aus ökologischer Sicht konstruktive Unruhe stiften und den aussichtsreichen OB-Kandidaten „unbequeme Fragen“ stellen. Mehr Mobilität, sagt er, sei gut, mehr motorisierter Verkehr aber von Übel. Einen Widerspruch sieht er darin erst einmal nicht, denn es gelte, vermeidbaren Verkehr zu verhindern. Ruff fordert dazu eine Trendwende in der Stadtentwicklung, beispielsweise keine Einkaufszentren, die praktisch nur mit dem Auto erreichbar seien, und eine Umkehrung der Stellplatzverordnung: Zukünftig solle derjenige Abgaben zahlen, der Parkplätze bauen will, nicht, wer sie ablösen wolle. Außerdem fordert Ruff stadtweit Tempo 30 sowie grundsätzlich eine Citymaut.

Für Radler muss es breitere Abmarkierungen und mehr Radverkehrsstraßen geben

In der Diskussion schälen sich bemerkenswerte Interessen-Koalitionen heraus. Breiten Raum nimmt das Thema Radverkehr ein. Zwei Tendenzen muss die Stadt Rechnung tragen: erstens, dass immer mehr Radler die Straßen bevölkern, und zweitens, dass sich das Tempo, mit dem Radler unterwegs sind, in einerseits junge Flitzer und andererseits entspannt radelnde Gespanne mit Kinderwagenanhänger und gemächlich Radelnde immer mehr differenziert. Die



Josef Schmid

schmalen Radwege der Vergangenheit reichen dazu nicht mehr. Breite Abmarkierungen auf den Fahrbahnen und ganze Radverkehrsstraßen sind nötig, unvermeidlich zu Lasten von Autofahrstreifen, etwa in der Lindwurm- und in der Rosenheimer Straße. In der Rosenheimer

Straße hält die Stadtplanung Abmarkierungen nach Nallingers Auskunft für „problemlos möglich“. Mattar glaubt, das KVR (Kreisverwaltungsreferat) sei dagegen, weil der Autoverkehr in der Haidhau-

ser Durchgangsstraße zu intensiv sei (was andere Diskussionsteilnehmer aber bestritten). Die Stadt brauche leistungsfähige „Bündelungsstraßen“, weil sich sonst Schleichverkehr in die Wohnquartiere ergieße. Geht es nach Nallinger, dann wird München trotzdem eine „extrem fahrradfreundliche Stadt“ und reserviert die dafür nötigen Flächen. Geht es nach Reiter, dann wird in den Bahnen und Bussen genügend Platz geschaffen, damit Fahrgäste ihre Räder mitnehmen können. Denn der Modalsplit, also die Vernetzung aller Verkehrsmittel untereinander, muss sich nach seiner Überzeugung noch „dramatisch verbessern“, wozu nun wiederum Nallinger an den drei wichtigsten Münchner Bahnhöfen Fahrradparkhäuser für erforderlich und eine gemeinsame Fahrkarte für den MVV, Leihfahrräder und Leihautos für zweckmäßig hält.

Die Bedeutung der Tram soll weiter wachsen. Auch längere Züge werden gefordert

Ohne durchgreifende Verbesserungen des Schienenverkehrs wird München nach Nallingers Befürchtung angesichts der wachsenden Bevölkerung und ihrer Mobilitätsbedürfnisse über kurz oder lang „kollabieren“. Innerhalb des Mittleren Rings sei das ÖPNV-Angebot schon sehr gut, weiter draußen aber noch nicht. Nallinger will „nicht zum Umsteigen zwingen, sondern attraktiver sein“. Ruff ist bereit, auf diesem Weg deutlich konsequenter zu sein: „Wo es Alternativen gibt, darf es ein Stück weit weh tun, trotzdem das Auto zu benutzen.“ So weit wollen die anderen OB-Kandidaten nicht gehen. Einschränkungen des Pkw-Verkehrs zugunsten des öffentlichen nehmen aber alle in Kauf. So könnten nach Nallingers Überzeugung alle drei Tramtangente im Westen durch die Fürstenrieder Allee und die Boschetsrieder Straße, im Süden von der Aidenbachstraße bis nach Giesing und im Norden von Milbertshofen nach Freimann schon bis zum Ende der kommenden Stadtrats-Legislaturperiode fertig werden – das ist in sechs Jahren.

Zustimmend reagiert Nallinger auf eine Forderung aus dem Publikum, die MVG solle längere Trambahnen einsetzen. Während Reiter „gute Gründe“ für die jetzige MVG-Beschaffungspolitik vermutet, erinnert die Grünen-Politikerin an den starken Bevölkerungszuwachs und die Notwendigkeit, auf gegebenem Raum mehr Menschen zu transportieren. Längere Züge und längere Haltestellen seien dazu ein probates Mittel. Alle OB-Kandidaten beklagen zugleich „dramatisch übertriebene“ (so z.B. Reiter) Zulassungsvorschriften des Freistaats für neue Trambahnen. Kritik gibt es aber auch an der Stadt und ihrer Entscheidung, die kommunale Verkehrsplanung praktisch den Stadtwerken und damit der MVG zu überlassen. „Die Stadtwerke machen, was sie

wollen“, beklagt auch Schmid und bekommt dafür Beifall. Niemand widerspricht der Forderung, die Stadtentwicklung müsse die Grundlagen der Verkehrsplanung wieder in eigener Zuständigkeit regeln können. Für Mattar sind die Stadtwerke ein „Staat im Staate“. So wie das jetzt laufe, urteilt Ruff, „wedelt der Schwanz mit dem Hund.“

Der Lieferverkehr wird zur Blockade, denn Logistikzentren rechnen sich noch nicht

In der Lindwurmstraße ist das Kernproblem nach Reiters Beobachtung der Lieferverkehr. Er blockiere praktisch den ganzen Tag die jeweils rechten der vier Autofahrspuren. Jeweils eine pro Richtung für Radler abzumarkieren, hält er für kaum möglich; überhaupt spricht sich Reiter „gegen jede Radikalität“ in der Verkehrsplanung aus. Nach wie vor fahren allerdings unzählige Lkws oft wegen nur eines einzigen Päckchens Geschäfts- und Wohnstraßen an und blockieren auch in Wohngebieten (Problemzone Ackermannbogen) ganze Quartiere. Güterverkehrszentren sollten das eigentlich ändern und Lieferanten veranlassen, ihre Frachten, die an zahllose Adressanten in der Stadt gehen, dort zentral abzuladen. Kleine



Tobias Ruff

und wenige Ausliefererfahrzeuge sollten die Waren dann sortiert nach Straßen aufnehmen und zustellen. BMW schuf eine solche Umladestation schon in den 1980er Jahren im Umland, um den Lieferverkehr ins Milbertshofener Werk und damit dessen Anwohner zu

entlasten. Das Unternehmen konnte das anordnen. Logistikzentren für München sind aber seit Jahren nur ein Phantom. Laut Reiter haben sich bislang keine Betreiber gefunden, für die dieser Service wirtschaftlich wäre. Zu einer generellen Citymaut für alle Autos wollte sich in der Debatte außer Ruff zwar niemand bekennen, aber auf Publikumsfragen nach Lösungen für den Lieferverkehr schwang sie doch im Untergrund mit: Wenn angesichts immer häufigerer Online-Bestellungen dieses weiter wachsende Paketzustellproblem gelöst werden soll, wird München über eine Citymaut zumindest für Lieferanten nachdenken müssen. Der CSU-Kandidat Schmid

möchte eine generelle Citymaut immerhin „auf den Prüfstand“ stellen.

Zwei U-Bahn-Außenäste sollen länger werden: nach Pasing und nach Engschalking

Nur auf den ersten Blick kontrovers erscheinen die Positionen zur zu verlängernden U5 von Laim bis nach Pasing. Am kompromisslosesten plädiert Dieter Reiter für diese Linie, selbst dann, wenn ihr Nutzen in der sogenannten standardisierten Bewertung weiterhin nicht höher als die Kosten ausfallen sollte.



Dr. Michael Mattar

Dann bekomme die Stadt zwar keine Zuschüsse, aber dann müsse sie sie eben allein finanzieren. Thomas Kantke äußert sich dazu aus dem Publikum: Bis vor rund zehn Jahren hatte diese Bewertung für die längere U5 noch gut ausgesehen. Erst die Planung des zweiten Stammstreckentunnels hatte wegen der absehbaren Verkehrsverlagerung die U5 unwirtschaftlich aussehen lassen. Ändert sich die S-Bahn-Planung, dann ändert sich auch die Prognose für die U5 wieder. Auch Sabine Nallinger plädiert für diesen Ausbau, ebenso wie für Verlängerung der U4 vom Arabellapark bis nach Engschalking.

An die zweite S-Bahn-Stammstrecke als Tunnel glaubt offenbar niemand mehr

Je nach Temperament und politischer Rücksicht fällt das Urteil zum geplanten zweiten Stammstreckentunnel zwar unterschiedlich aus; Siegeserwartungen sind aber nicht mehr zu hören. Sabine Nallinger hält eine Verwirklichung für unwahrscheinlich; auch Schmid äußerte „mittlerweile starke Zweifel“. Der S-Bahn-Ausbau habe vor allem das Umland zu ertüchtigen, sagt Nallinger; das nötige Geld für bessere Außenäste verschlinge aber der Tunnel. „Wenn schon Tunnel, dann auch für den Regionalverkehr“, setzt sie hinzu; „das ist aber gar nicht geplant“ (was Schmid bestätigte und Mattar zu dem Kommentar veranlasste: „Wir dürfen nicht das ganze Geld in der Innenstadt verbuddeln“). Nallinger verweist auf vorhandene Alternativen, in erster Linie auf den Südring. Sein Ausbau sei auch städtebaulich vernünftig. Denn dort liege noch Potenzial für neue

Wohngebiete, die mit dem Südring perfekt erschlossen würden. Sie kritisiert, dass dieses Argument der Stadtentwicklung bislang immer ausgeblendet worden sei. Mattar, dessen Partei gegen den Stammstreckentunnel „immer skeptisch“ gewesen ist, erinnert daran, dass der Südring modular realisiert, also abschnittsweise ausgebaut werden kann. Im Übrigen erneuert er die Forderung nach einem generellen 10-Minuten-Takt, der mit den Tunnelplänen nicht mehr vereinbar ist. Ruff verweist darauf, dass nicht die Stadt, sondern der Freistaat über die S-Bahn entscheidet. Die Stadt sei deshalb aufgerufen, sich um den Weiterbau der U- und Trambahnen zu kümmern.

Die Verknüpfung von Stadt und Umland hat, wie die Debatte bestätigt, zwei zusätzliche Dimensionen: die noch immer nicht endgültig gelöste Flughafenanbindung und den transeuropäischen Durchgangsverkehr auch auf der Schiene. Für beides hatte das Ingenieurbüro Vieregk + Rössler bekanntlich die Idee eines Nordtunnels ins Gespräch gebracht und bereits relativ weit detailliert. Die Regionalplanung, unterstreicht Schmid, müsse eine Lösung präsentieren, die alle drei Zwecke erfüllt.

Braucht und verträgt München zusätzliche Fußgängerzonen?

Die Sendlinger Straße, sagt Reiter, solle in ganzer Länge zur Fußgängerzone umgebaut werden. Schmid dagegen will die Innenstadt auch künftig befahrbar halten; das sei nötig, um die mittelständische Geschäftsstruktur zu erhalten, wo sie noch besteht, etwa im Hackenviertel. „Raum für den Aufenthalt“ wünscht sich auch Schmid, aber im Wesentlichen zu Lasten der in den Untergrund zu verbannenden parkenden Autos. Mattar dagegen sieht in Begegnungszonen eine Lösung – auch deshalb, weil so die älter werdende Bevölkerung ihre Ziele in der Stadt weiterhin gut erreichen könne. Sein Motto auch für die Sendlinger Straße lautet deshalb shared space.

Problemfall Stellplatzverordnung: Wie sinnvoll sind autofreie Quartiere?

Gezählt sind die Tage offenbar für die geltende Stellplatzverordnung, nach der im Regelfall pro Wohnung ein Autoabstellplatz mitgebaut werden muss. Berlin hat die Stellplatzbaupflicht bereits ganz gestrichen, München weicht sie im Einzelfall auf. Reiter zufolge muss sie gründlich überarbeitet werden, denn meist unterirdisch errichtete teure Stellplätze stehen zunehmend leer. Mattar empfiehlt, zwischen der Innenstadt innerhalb des Mittleren Rings und den Außengebieten zu differenzieren: In Gebieten mit Parkraummanagement sei die Verordnung nach wie vor nötig. Ruff erinnerte an das Olympische Dorf, in dem Autos komplett in den Untergrund verbannt sind. Die Bewohner schätzen ihr autofreies Dorf sehr,

sagt der ödp-Kandidat. Trotzdem sei dieses Modell nie wieder aufgegriffen worden. Kein Wunder, sagte Schmid, Wohnungen ohne Autoabstellplätze in Riem seien nicht nachgefragt worden. Ruff plädierte trotzdem dafür, auf dem Areal der früheren Prinz-Eugen-Kaserne ein autofreies Quartier zu errichten und nur am Quartiersrand eine Anwohnergarage vorzusehen. Reiter und Nallinger lehnen das ab; die Prinz-Eugen-Kaserne sei für diese grundsätzlich richtige Idee das falsche Quartier, weil es zu weit draußen liegt. Autofreies Wohnen verdiene aber intensive Unterstützung: „Es gibt Wartelisten“, so Nallinger.

Wird das Thema Umweltzone in München künftig ernster genommen?

Autofahrer steigen nicht von allein vom Auto auf andere Verkehrsmittel um, sagt Schmid – auch dann nicht, wenn man Straßen etwa zugunsten vom Tram- oder Radspuren künstlich verenge. Er priorisiert deshalb nach wie vor den Autoverkehr und spricht sich auch für einen Münchner Autobahn-Ringschluss aus, den der Freistaat erst kürzlich abgelehnt hat. Geht es nach Reiter, dann wird es in der Innenstadt, also innerhalb des Mittleren Rings, in einem Zeitraum von zehn bis 15 Jahren trotzdem keine Autos mit Verbrennungsmotor mehr geben. Dazu müsse der öffentliche Verkehr gleichwertig oder besser und die E-Mobilität populärer werden. Auf mehr Elektrofahrzeuge hoffen alle OB-Kandidaten; lediglich Mattar wirbt dafür, darüber die ebenfalls umweltfreundlichere Erdgastechnik nicht ganz zu vergessen. Einig sind sich die OB-Kandidaten, dass die Devise

„nutzen statt besitzen“ immer mehr Freunde finden soll, weil nur so die Mobilität erhalten bleibe, ohne dass das Stadtbild dem Auto geopfert werde.

Und wer soll das alles bezahlen?

Was Schmid's Verkehrspolitik mit zahlreichen neuen unterirdischen Parkgaragen und Straßentunnels kosten würde (allein in die drei Ringtunnel fließen rund eine Milliarde Euro), erwähnt er nicht. Nach Nallinger's Überzeugung braucht Münchens öffentlicher Nahverkehr in den kommenden zwei Jahrzehnten jeweils 150 Millionen Euro pro Jahr. Mit diesen Investitionen könnten die U-Bahn und die Tram weiter ins Umland verlängert, die überfälligen Tramtangente West, Süd und Nord gebaut und Netzlücken geschlossen werden. Die jährlich 150 Millionen Euro, die Nallinger nennt, hält – bei anderen Verwendungsvorschlägen – auch Schmid für nötig. Und auch Reiter nennt diese finanzielle Größenordnung „gar nicht so verkehrt“. Kostenexplosionen soll es bei den Münchner Verkehrsprojekten dagegen nicht geben. Darin sind sich alle Münchner OB-Kandidaten einig. „Ein zweites Stuttgart 21 können wir uns nicht leisten.“ Übrigens: Zur Finanzierung der Projekte hat Michael Mattar einen Münchner Goldesel ausgemacht: die Stadtwerke. Sie sollten Gewinne ausschütten statt sie etwa in weit entfernte Windparks zu investieren; dann sei das Stadtsäckel ganz anders gefüllt und der aufgelaufene Investitionsstau zu lösen. Einen solchen Stau sieht Reiter allerdings gar nicht; die erkennbaren Aufgaben seien derzeit allesamt finanziell lösbar. GERNOT BRAUER

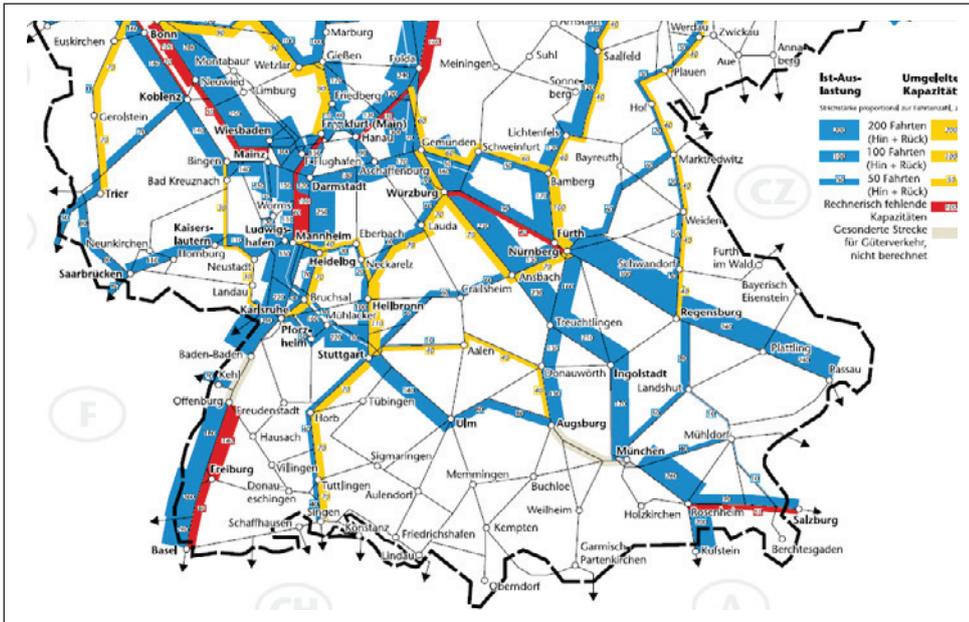
Die bayerischen IHKs wollen mehr Bahn Streckenbau Stuttgart-München-Salzburg steht weiterhin in den Sternen

Die bayerischen Industrie- und Handelskammern (IHKs) machen in Berlin Druck, damit München mit seinen europäischen Nachbarn besser vernetzt wird. Die unerledigten Hausaufgaben liegen buchstäblich vor der Tür: Während die Transeuropa-Magistrale 17 von Paris nach Bratislava und Budapest auf französischer und österreichischer Seite schon weitgehend ausgebaut ist, geht in Schwaben und Bayern kaum etwas voran. Die IHKs beklagen, dass das bayerische Schienennetz „nicht mit den rasanten Veränderungen der letzten Jahrzehnte mitgehalten hat“ und fordern angesichts weiteren starken Wachstums vor allem eines: schnellere Schienen von und nach München.

Der Güterverkehr auf der Schiene könnte sich bis 2030 verdoppeln. Lindwurmartig würde er sich dann auf zwei Güterkorridoren durch Bayern wälzen: zwischen Passau und Nürnberg mit bis zu 300 Güterzügen pro Tag und zwischen München und Rosenheim mit 260 Zügen täglich. Bei gleichmäßiger Verteilung über die 24 Stunden des Tages wären

das rechnerisch mehr als zehn Züge pro Stunde, etwa alle fünf Minuten einer – zuzüglich zum gesamten Personenverkehr.

Das würde vor allem die Bahnknoten Würzburg, Nürnberg und München vor schwer lösbare Probleme stellen – aber vermeidbare Probleme, weil es sich weitgehend um Transitverkehr handelt, der diese



Güterverkehrsprognose 2025/2030 in Süddeutschland.

Bilder: IHK

Städte gar nicht betrifft. Fachleute haben deshalb vorgeschlagen, Güterzüge gleich so zusammenzustellen, dass sie, wenn sie zwischen Norddeutschland und Österreich verkehren, Waren, die für die bayerischen Großstädte nicht bestimmt sind, gar nicht erst laden und sie von Norddeutschland statt über München auf einer Entlastungsstrecke von der deutschen Küste durch die ostdeutschen Bundesländer dann über Hof, Regensburg, Landshut und Rosenheim nach Österreich und weiter zu den Adria-Häfen transportieren.

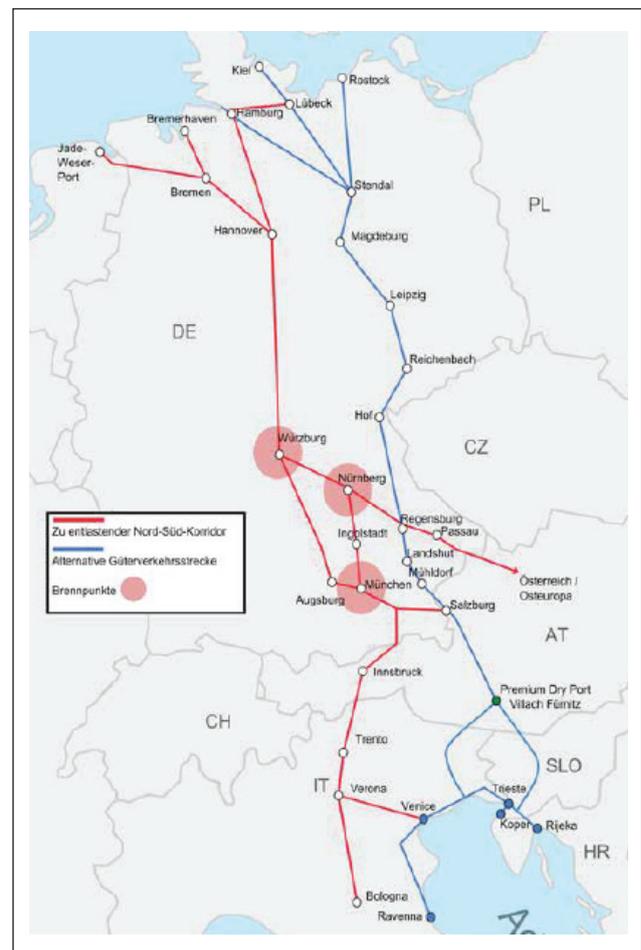
Nur fehlt dazu zwischen Regensburg und Rosenheim ein leistungsfähiges Stück Schiene. Weder in den Langfristplanungen der EU noch in der IHK-Prognose (obiges Bild) taucht diese hoch sinnvolle Verbindung (vgl. Skizze rechts) bislang überhaupt auf. Muss die bayerische Landeshauptstadt also damit rechnen, dass nicht nur der europäische Lkw-Verkehr, sondern auch Güterzüge in Massen durch die Stadt fahren – ohne einen äußeren Ring, den es für Lkws immerhin gibt?

Im neuen Bundesverkehrswegeplan, den Minister Peter Ramsauer gerade erarbeiten lässt, soll Geld vor allem in den Erhalt des bestehenden Netzes fließen. Beim Ausbau und Neubau sollen vor allem Engpässe verschwinden. Die Kosten sollen realistischer geplant werden. Und von Anfang an sollen die Bürger an der Planung beteiligt werden.

Große Sprünge sind also nicht zu erwarten. Zwar fordern die IHKs unter anderem: „Zwischen München, Mühldorf und Freilassing sind mehr als die bisher nur punktuellen Ausbaumaßnahmen erforderlich. Erst eine durchgehende Zweigleisigkeit bis Freilassing“ würde die Strecke auf den Stand einer europäischen Magistrale heben. Das ist mangels Finanzierung aber kaum realistisch.

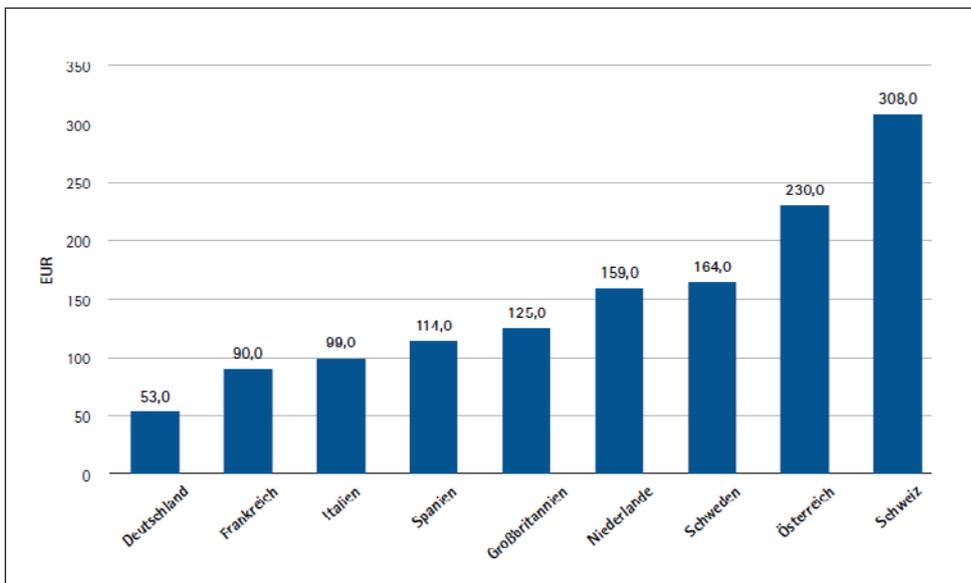
anderen europäischen Staaten begriffen, dass künftig die Schiene größere Summen benötigt. Das müssen irgendwann auch unsere Abgeordneten verstehen. Eine finanzielle Umsteuerung in der Verkehrspolitik ist dringend geboten.

Detailliert listen die bayerischen Industrie- und Handelskammern auf, wo sie Ausbaubedarf sehen.



Hauptroute der Bahn (rot) und sinnvolle Güter-Alternative (blau).

Geld kann auch Minister Ramsauer nicht einfach beschaffen; er ist an den Bundeshaushalt gebunden. Dort liegt also der Kern des Problems: Noch immer hat die deutsche Politik nicht verstanden, dass in der Bundesrepublik die verkehrspolitischen Weichen falsch gestellt sind. Lange war es nötig, vor allem Straßen zu bauen. Ein gutes Straßennetz ist aber inzwischen vorhanden. Längst haben die meisten



Jährliche pro-Kopf-Ausgaben für die Bahn. Frankreich und Italien investieren in ihr Bahnnetz fast doppelt so viel wie Deutschland, Spanien und Großbritannien mehr als das Doppelte, die Niederlande und Schweden das Dreifache, die Alpenländer das Vier- bis Fünffache.

Es sind 18 Projekte. Sie verlangen eine dauerhafte Verankerung notwendiger Schieneninfrastrukturmaßnahmen im Bundeshaushalt durch höhere Finanzmittel in langfristig planbaren Größen für Instandhaltung, Aus- und Neubau und schnelle Realisierung durch zügigere Planungsverfahren mit Bürgerbeteiligung. Sie fordern mehr Geld für den Seehafen-

Schienenprojekte für nötig, damit, wenn es Geld gibt, genehmigte Pläne in den Schubladen liegen. Neue Technologien verlangen sie zügig umzusetzen, den Personenfernverkehr, den Regionalverkehr und den Güterverkehr gleichrangig zu vernetzen und weitere Strecken zu elektrifizieren. GERNOT BRAUER

hinterlandverkehr, den alpenquerenden Verkehr und für die Terminal-Infrastruktur in Bayern. Sie wollen mehr Wettbewerb im Schienenausbau bereits in der Planungsphase durch weitere Ausschreibungen und wenn sinnvoll neue Finanzierungsmodelle (z.B. öffentlich-private Partnerschaften), um damit Bauzeiten zu verkürzen und die Privatisierung voranzutreiben. Wie im Straßenverkehr üblich halten sie Planungen auf Vorrat auch für

Deutsche kombinieren Verkehrsmittel immer häufiger 18 Jahre Deutsches Mobilitätspanel

Ein eigenes Auto oder lieber Car-Sharing? Zur Arbeit gelegentlich mit dem Rad? Günstig fliegen oder den neuen Fernbus testen? Das Mobilitätsverhalten wandelt sich: Forscher des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) werten seit 18 Jahren im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) jährlich detaillierte Angaben von etwa 2.000 Personen in Deutschland aus. Aktuelle Ergebnisse: Immer häufiger nutzen Menschen unterschiedliche Verkehrsmittel, Jüngere haben seltener einen eigenen Pkw als Senioren, das Fahrrad wird als Verkehrsmittel immer beliebter.

„Einerseits prägen demografische Entwicklungen das Gesamtbild der Mobilität in Deutschland, andererseits können wir aber auch echte Verhaltensänderungen feststellen“, sagt Dr. Bastian Chlond vom Institut für Verkehrswesen (IfV) des KIT. So verfügen ältere Senioren heute zunehmend über ein Auto, während es in der Altersgruppe der Erwerbsfähigen bis 65 Jahre hier kaum Veränderungen gibt. „Die meisten der Personen, die jetzt in Rente gehen, hatten während ihres Arbeitslebens einen Pkw. Diese Gewohnheit nehmen sie mit in den Ruhestand und ersetzen damit nach und nach die Generation der Rentner, die ohne Pkw ‚sozialisiert‘ wurde“, erklärt Chlond. So

hatten 2011 knapp drei Viertel (73 Prozent) der Personen über 60 Jahre einen Führerschein und Zugang zu einem Pkw in ihrem Haushalt, 2002 waren es nur 61 Prozent. Während zunächst vor allem Männer diesen Prozess getrieben hätten, dominieren ihn aktuell die Frauen, so die Studie. Jüngere Menschen verfügten seltener über einen eigenen Pkw. Weiteres Ergebnis: Die Deutschen gestalten ihre Mobilität immer häufiger multimodal, das heißt, sie nutzen je nach Ziel und Zweck unterschiedliche Verkehrsmittel wie das Fahrrad, den Öffentlichen Verkehr und den Pkw. „Unterm Strich zeigt sich eine gewisse Stabilität. Sie täuscht aber: Denn in einzelnen Personen-

oder Altersgruppen tut sich einiges“, so Professor Peter Vortisch, der Leiter des IfV. „Zum Teil sind die Entwicklungen sogar gegenläufig. Gerade die sind spannend, wenn es um die Frage geht, welche Entwicklungen auf lange Sicht das Gesamtbild beherrschen.“ So stehen die genannten steigenden Zahlen der Rentner mit Auto im Gegensatz zu einem Trend bei den 18- bis 35-Jährigen: Zwar haben auch hier etwa 74 Prozent Zugang zu einem Auto im Haushalt, im Jahr 2002 waren es aber noch 83 Prozent. Immer beliebter wird das Fahrrad: Aktuell nutzt es etwa ein Drittel der Menschen in Deutschland wöchentlich. Dabei nimmt der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege zu, von etwa 10 Prozent in 2002 auf aktuell beinahe 15 Prozent. „Unsere langjährige Beobachtung und Analyse des Mobilitätsverhaltens zeigt eine zunehmende Nutzung des Rads als Verkehrsmittel – ein Trend, der die Städte entlastet. Dabei wählen nicht nur prozentual mehr Personen das Fahrrad, auch die bisherigen Fahrradfahrer intensivieren die Nutzung“, so Chlond. Das Deutsche Mobilitätspanel (MOP) misst die Mobilität der Menschen in Deutschland und erfasst damit wichtige Trends für die Planungen von Bund, Kommunen und

Industrie. Die Erhebung wurde durch Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler des KIT Anfang der 1990er-Jahre konzipiert und wird seitdem alljährlich im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ausgewertet. Jedes Jahr machen etwa 2.000 Personen Angaben zu ihrem Mobilitätsverhalten. Für repräsentativ ausgewählte Haushalte berichten alle Personen eine Woche lang, welche Verkehrsmittel sie für welche Wege nutzen. Zusätzlich dokumentieren sie die Pkw-Nutzung, das heißt, sie geben an, wie viele Kilometer sie im Zeitraum von acht Wochen mit dem eigenen Pkw zurückgelegt und wie viel Kraftstoff sie dabei verbraucht haben. Aussagen über Entwicklungen werden dadurch möglich, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer bis zu drei Jahre in Folge Auskunft geben. Das Deutsche Mobilitätspanel stellt Daten und Informationen aus 18 Jahren Forschung zur Verfügung. Diese Daten sind bei der Clearingstelle des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) erhältlich und können damit auch von anderen Forschern oder Institutionen genutzt werden.

KARLSRUHER INSTITUT FÜR TECHNOLOGIE

Podiumsdiskussion beim 2. Münchner Nahverkehrskongress: Plan und Realität - Potenziale und Probleme einer abgestimmten ÖPNV und Stadtplanung

Zeit: Donnerstag, 24.10.2013, 19.00 Uhr

Ort: Vorhoelzer Forum der TU München

Die Abstimmung von ÖPNV- und Siedlungsplanung ist eine Standardforderung aus dem Repertoire der Stadtplanung. Doch die Umsetzung klappt mal besser, mal weniger gut: So wird in Berlin der Stadtteil Köpenick seit 1912 durch die Straßenbahn nahezu ideal erschlossen, aber die Anbindung des dichtbesiedelten Salvador-Allende-Viertels erfolgt immer noch durch den Bus, obwohl nur ein kurzes Stück Straßenbahn zur Verbesserung der Erschließung erforderlich wäre.

In München wird in Freiam ein neuer S-Bahnhof errichtet, dessen Rampen für Rollstuhlfahrer zu steil sind. Der Ackermannbogen wird durch den Bus eher umschlossen als erschlossen. Nach Engelschalking ist nach wie vor der Bau der U4 geplant, die geplante Bebauungsdichte östlich der S8 ist aber so gering, dass eine U-Bahn bei weitem nicht ausgelastet ist. In München geht bei der Stadtumland-Bahn nichts voran, in Paris wird für den Bau tangentialer Schnellbahnen in der Banlieu jährlich eine Milliarde Euro zur Verfügung gestellt. In Freiburg werden neue Stadtviertel so geplant, dass sie durch den Umweltverbund gut erschlossen werden können. Augsburg hat das Trambahnnetz mit dem bundesweit dichtesten Taktangebot, aber die Anbindung der Nachbargemeinden Gersthofen und Königsbrunn kommt ebenfalls nicht voran.

Hehre Pläne auf der einen, gemischte Ergebnisse auf der anderen Seite: Gute Planungsgrundsätze bedeuten noch lange nicht, daß dann am Ende des Planungsprozesses auch entsprechend positive Ergebnisse stehen. In der Podiumsdiskussion sollen vor allem die Probleme bei der Umsetzung betrachtet werden: Wo tauchen Probleme auf und wie können

sie behoben werden? Was sind die Erfahrungen aus dem In- und Ausland?

Wir freuen uns, auf dem Podium folgende Teilnehmer begrüßen zu können:

- Angelika Winkler, Magistratsabteilung für Stadtentwicklung und Stadtplanung Wien
- Helmut Steyrer, Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums (ehemals Geschäftsführer der Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung)
- Dr. Wolfgang Schneider, freier Mitarbeiter bei Intraplan
- Horst Schaffer, Senior Mobility Consultant und ehemals bei den Verkehrsbetrieben Zürich
- Dr. Werner Reh, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Leiter Ressort Verkehr
- Richard Mergner (Leitung), Landesbeauftragter BUND Bayern

IMPRESSUM

Standpunkte ISSN 1861-3004

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

V.i.S.d.P.: Ursula Ammermann

Redaktionsschluss: 1.10.2013

Redaktion: Ursula Ammermann, Helmut Steyrer, Detlev Sträter

Layout: Anja Junghans

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

info@muenchner-forum.de 

München zu Fuß - Perspektiven eines notorischen Stadtspaziergängers Sigi Sommer im Gespräch mit dem Münchner Forum

Der Journalist und Schriftsteller Siegfried („Sigi“) Sommer (1914 - 1996) war der wahrscheinlich bekannteste Münchner Fußgänger und ‚Stadtspaziergänger‘ seiner Zeit. Als ‚Blasius‘ protokollierte er seine Beobachtungen und Erfahrungen in seiner gleichnamigen Kolumne in der Münchner Abendzeitung. Noch immer begeistern seine feinsinnigen, mit Humor, Ironie und manchmal Sarkasmus gespickten Texte. Sein Standbild in der Rosenstraße zeigt ihn so, wie man ihm in der Stadt begegnen konnte – wenn er nicht als Gastgeber seines Stammtisches im Augustiner-Biergarten in der Arnulfstraße wirkte. Die Standpunkte haben im Nachgang zum Walk 21- Kongress Anfang September mit ihm posthum ein Gespräch geführt, in welchem er die Qualitäten seiner Heimatstadt München für Fußgänger bewertet und sein Verhältnis zu anderen Mobilitätsformen beschreibt. – Das Interview führte Carina Steger.

FOTO: CARINA STEGER



Sigi Sommer alias „Blasius“ in der Münchner Fußgängerzone

Herr Sommer, im September fand der internationale Walk-21-Kongress in Ihrer Heimatstadt statt. Welche Beziehung haben die Münchner zum Zufußgehen?

„Die Münchner sind schon seit altersher anerkannte Spaziergänger und Marschierer, deshalb gehen sie bei jeder Gelegenheit gerne ein bisschen >über Land<, wie man hierorts sagt. Hinunter in den Englischen Garten, in die Isarauen hinüber. Am aller schönsten aber ist es wohl im Nymphenburger Park >lustzuwandeln<, wie es weiland in dieser Gegend

auch schon der Kurfürst Ferdinand-Maria und Max Emanuel getan haben.“¹

„Der Spaziergänger [hält] das gemütliche Beinegrätschen auf dem Pflaster seiner Heimat, und zwar im sogenannten Trauertempo als die gesündeste und beste Anti-Wamperl-Methode. Drum geht er auch jeden Tag einmal um den sogenannten >Stock< herum. Ein ganz persönliches Gebiet, das sich jeder alte Asphalt-Latscher selbst abstecken kann. Dabei fällt fast immer auch ein kleiner >Grant< ab, der zu einem echten Münchner gehört, wie der Boden zum Maßkrug. Schon weil er mit Gewissheit einen schönen Durst macht.“²

Sie beschreiben das Fußgängerdasein in München als ein eher idyllisches Stadterleben. Haben denn die Fußgänger in München Vorfahrt?

„Eigentlich ist ja der Fußgänger in der Großstadt bereits gestorben. Denn es gibt nur mehr seinen Nachkommen: den Fußspringer, Hüpfen oder Läufer. Der wie eine frisch geimpfte Gemse durch den Verkehr hopst. Und im Dreisprung verzweifelt versucht, sein ihm von der Fahrzeugindustrie zugedachtes Ende etwas hinauszuschieben.“³

Es scheint „schon von Natur aus vorbestimmt zu sein, daß dem Marschierer schon immer eine untergeordnete Rolle zugeteilt wird. Denn wer kommt immer zu spät bei der Vergabe einer Wohnung oder einem Gelegenheitskauf? Der Fußgänger natürlich. Und auf wen wird im Krieg zuerst geschossen? Auf den Infanteristen doch.“⁴

Apropos Krieg: Wie sehen Sie das Verhältnis zwischen Fußgängern und Autofahrern in München?

„Nur in den Himmel kommt das Fußvolk zuerst. Denn unter manchen Kraftfahrern scheint es sich längst herumgesprochen zu haben: >Nur ein toter Fußgänger ist ein guter Fußgänger.< In der Tat bleibt

dem Unglücklichen, der es unternehmen will, heute eine Straße zu überqueren, fast keine andere Wahl als nur noch die des Reifenmusters, von dem er überfahren werden will. Denn mittels der modernen Verkehrstechnik wird er zuerst einmal mit Hilfe vieler sinnvoller Einrichtungen umgeleitet, geschleust und dirigiert. Schließlich gebührend pflichtig verwarnt, dann flachgewalzt und endlich aufgebahrt sowie noch in die Unfallstatistik übernommen. Jeder Großstadtwanderer weiß heute längst, warum eine Straßenkreuzung Kreuzung heißt. Weil er nämlich vorher das Kreuz machen soll, wenn er sie betritt.“⁵

Aber München besitzt doch viele Fußgängerwege!?

Die meisten Gehsteige sind „so schmal [...], daß der zärtlichkeitsbedürftige Jüngling von eiligen Passanten dauernd hin- und hergestoßen wird wie die Scheibe beim Eishockey. Sein Blumenstrauß sieht nach kurzem Warten wie eine Leihgabe der Müllverwertung Großplatten aus.“⁶

Aber mit Über- und Unterführungen und Straßenquerungen für Fußgänger ist München doch reich gesegnet. Sie schütteln den Kopf!?

„Bei der Nennung des Wortes >Übergangl< fällt Blasius zuerst einmal das [damalige C.S.] Glockenbach-Übergangl ein. Ein lächerlicher Steg, der das rauhe Schlachthausviertel mit den ebenso trutzigen Isar-Anrainern verbindet. [...] Noch lausiger sind aber jene Asphalt-Latscher dran, die auf die altmodische Art des Beinespreizens von der Herzog-Rudolf zur Seitz-Street hinüberwechseln wollen. Zwar haben die Straßenplaner an einer völlig schizophrenen Stelle eine Treppenunterführung gebaut, doch die benützt außer dem Zugwind sonst niemand. Denn Blasius hat schon einmal versuchsweise Mehl auf die Stufen gestreut, aber nach zwei Stunden nicht die geringsten Fußspuren vorgefunden. Weil halt besonders ältere Leute nicht viel von Treppen halten. Im Gegensatz zu manchen Beamten, die sich nicht mit den Füßen, sondern mit ihren Hinterteilen die Erfolgsleiter ihrer riskanten Karriere hinaufarbeiten. Tatsache ist jedenfalls, daß schon gleich nach Fertigstellung dieser geistreichen Planung die Bewohner quer über den Ring einen Trampelpfad ertrotzten, der von den Behörden mit mürrischen Minen und harten Steinen schließlich sogar gepflastert wurde. Doch seit geraumer Zeit ist nun ein erbitterter Kleinkrieg um diesen illegalen Abkürzer entbrannt. Spannten die Paragraphen-Vertreter ein Drahtnetz quer über den Grünstreifen, kamen nachts die lebensmüden Freischärler aus dem St. Anna-Viertel mit gierig geöffneten Drahtscheren und schnitten eine Gasse. Da setzten die Ordnungshüter armdicke Stahlbarrikaden, die sie zum Zeichen ihres Siegeswillens auch mit weiß-blauen Fähnlein behängten.“⁷

Von der Klugheit der Münchner Stadtplanung und Stadtverwaltung sind Sie also wenig überzeugt?

„Die Münchener Rathaus-Eierköpfe handeln in ihrem städtebaulichen Schwachsinn oft nur mehr nach der bewährten Profitparole: >Wo is was Grün’s – was Grün’s is hier, den Finger drauf – das pflastern wir.<“⁸ „Die dafür verantwortlichen Eierköpfe hat der Herr nicht mit Mann und Roß geschlagen, sondern mit Sturheit und Behördendünkel.“⁹

Fühlen Sie sich denn wenigstens in Münchens Fußgängerzone wohl?

„Münchens Hauptgeschäftstraße [...] ist die Kaufinger/Neuhauser Straße. Wo die eine anfängt und die andere aufhört, wissen nicht einmal die Münchner. [...] Zwei Fußgängerübergänge markieren die Stellen, an denen der Münchner die Kaufinger/Neuhauser Straße am wenigsten gern überquert. Lieber läßt er sich überfahren. Mit Fußgängerarkaden und teilweise zurückgesetzten Fassaden hat man nach dem Krieg versucht, die schmale Verkehrsader etwas zu verbreitern. Schön ist anders.“¹⁰

„Was Blasius in dieser „guten Stube“ außerdem noch auffällt, daß nahezu sechshundert quadratische Pflasterplatten bereits wieder herausgebrochen und durch schlampige viereckige Teerbatzen, die dem Wandersmann bei warmem Wetter fast die Stiefel ausziehen, ersetzt wurden. Das sieht doch genau so aus, als hätte man im schönsten Wohnzimmer das Parkett aufgerissen und mit schwarzem Pressack ausgebessert.“¹¹

Was könnte Sie denn mit der Fußgängerzone versöhnen?

„Viele beschauliche Großstadtbummler [würden es] herzlich begrüßen, wenn das Auge des Gesetzes etwas mehr auf die Fußgängerzone geworfen würde. Denn ganze Horden von jugendlichen Radfahrern umkurven dort in überschäumender Lebenslust die biedereren Passanten wie Slalom-Stangen.“¹² Die Fußgängerzone ist aber trotzdem „eine Insel des kleinen Friedens, in welcher der Passant nicht mehr von den Stoßstangen der Automobile vorwärts gepufft wird, sondern höchstens noch von der eigenen Hast.“¹³

Den Autoverkehr mögen Sie anscheinend nicht sehr gerne?

Nein, „Blasius hat sich am Wochenende einmal auf eine Bayerische Autobahnbrücke gestellt, um ein paar Dutzend Blicke hinunterzuwerfen auf die blechernen Asphaltwanzen, das Ungeziefer unseres Jahrhunderts. Und über allem hält sich der liebe Gott wahrscheinlich wieder einmal die Nase zu, schüttelt sein ehrwürdiges Haupt und denkt womöglich beim Anblick dieses stinkigen Lindwurms: >Jetzt hab‘ ich doch den Treibstoff für diese Giftgasmaschinen extra

so tief in der Sahara vergraben und sogar im tiefen Ozean – und trotzdem haben ihn die Menschen gefunden.^{<“14}

Als Fußgänger dürften Sie besonders sensibel die Umweltbedingungen in der Stadt registrieren und auf sie reagieren. Was fällt Ihnen dabei besonders auf?

„Wenn Blasius in den Tagen hoher Temperaturen, angereichert mit dem selbstmörderischen bayrischen Föhn, an gewisse Verkehrsknotenpunkte der Stadt kommt, dann packt ihn schon vorher das Grauen, und gräßliche Atemnot beginnt ihn würgend zu „kragerln“. Zum Beispiel bei der Paul-Heysel-Unterführung. Denn was aus diesem Höllenschlund hervorkommt, kann man mit dem Begriff Gestank längst nicht mehr abtun. Es ist, als würde einem der Sparifankerl persönlich mit dem nackten, schmierigen Hintern ins Gesicht fahren. Das röchelt und furzt aus hundert Auspuffen und nimmt gleichzeitig eine Dichte an, daß man an der verpesteten Luft mühelos seinen Spazierstock anlehnen könnte.“¹⁵

Man hat den Eindruck, dass sich das Bewegungs- und Lebenstempo in der Stadt beschleunigt. Gleichzeitig gibt es Bemühungen, eine „Entschleunigung“ einzuleiten. Wie sehen Sie das?

„Früher, in der guten alten Schnürstiefelzeit, war für die damalige Lebensart bekanntlich das Sprichwort sehr bezeichnend: ‚Eile mit Weile‘. [...] Heutzutage ist das längst umgekehrt. So daß der gemütliche und beschauliche Bummler im Straßenverkehr fast immer Ärger und Anstoß erregt. [...] Dagegen genießt der wetzende und kurvenkratzende Passant jede Menge Hochachtung. Denn schon aus seiner unbekannteren Schubkraft, die ihn vorwärtstreibt, geht klar hervor, daß er ein ungemein wichtiges Ziel hat,

das unbedingt in Rekordzeit erreicht werden muss. [...] Obwohl vielleicht ein paar verstaubte Werktagsphilosophen auch hinter ihm dreinlächeln mögen und dabei leise himmeln: ‚Jetzt so a Rindviech. Der lafft auf der Rolltreppen zum Schlachthaus a no mit.‘“¹⁶

Herzlichen Dank für das Gespräch Herr Sommer.

CARINA STEGER

Wir danken den Nachfahren von Sigi Sommer für die Erlaubnis zum Abdruck der Zitate aus seinen Schriften.

Zitate:

- 1 aus: *Farbiges München*, S. 100.
- 2 aus: *Straßen der Weltstadt*, S. 35.
- 3 aus: *Also sprach Blasius*, S. 73-74.
- 4 und 5 aus: *Also sprach Blasius*, S. 74.
- 6 aus: *München für Anfänger*, S. 72.
- 7 aus: *Straßen der Weltstadt*, S. 30-31.
- 8 aus: *Also sprach Blasius*, S. 184.
- 9 aus: *Straßen der Weltstadt*, S. 30.
- 10 aus: *München für Anfänger*, S. 41.
- 11 und 12 aus: *Straßen der Weltstadt*, S. 33.
- 13 aus: *Also sprach Blasius*, S. 74.
- 14 aus: *Straßen der Weltstadt*, S. 162.
- 15 aus: *Also sprach Blasius*, S. 200.
- 16 aus: *Straßen der Weltstadt*, S. 56.

Zum Weiterlesen:

- „*Also sprach Blasius: 399 Sprüche und Aussprüche von Sigi Sommer*.“ 1980. Starnberg, R.S. Schulz.
- „*Farbiges München. Texte Von Siegfried Sommer*.“ 1966. München, Südwest Verlag.
- Siegfried Sommer: „*München für Anfänger: Ein heiterer Führer durch die Stadt mit Zeichnungen von Lorient*.“ 1958. Zürich, Diogenes Verlag.
- Siegfried Sommer: „*Straßen der Weltstadt. Mit Zeichnungen von Ernst Hürlimann*.“ 1980. München, Süddeutscher Verlag.

Veranstaltungsankündigung

Laute Straßen – leise Politik? Veranstaltung zur Lärmaktionsplanung in München

Zeit: Mittwoch, den 16. Oktober von 14.00 bis ca. 20.00 Uhr

Ort: Klösterl-Seminarraum, Waltherstr. 27 Rgb., 80337 München.

Lärm macht krank. Im Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt München sind Maßnahmen zur Lärmminde- rung an einigen besonders belasteten Straßen zusammen- gestellt.

Auf der Fachtagung des Münchner Forums, des Gesundheitsladens und des Arbeitsrings Lärm

der Deutschen Gesellschaft für Akustik wird der Lärmaktionsplan vorgestellt und die Umsetzbar- keit, Wirksamkeit und Kosten seiner Maßnahmen diskutiert. Kommt die Stadt ihrer grundgesetzlichen Pflicht zum Schutz der körperlichen Unversehrtheit ausreichend nach, und wie kommen Bürgerinnen und Bürger zu ihrem Recht auf Lärmschutz? Fachleute und Politiker stellen sich den Fragen von Bürgerin- nen und Bürger.

Die Veranstaltung ist für alle offen und kostenfrei. Das detaillierte Programm finden Sie [hier](#)  herunter- laden. Sie können sich anmelden unter Telefon: 089-1891 3720, E-Mail: tag-gegen-laerm@gl-m.de 

Architekt Franz Kießling gestorben - Münchner Forum trauert um ein langjähriges Mitglied

Dipl. Ing. Architekt BdA Franz Kießling, seit 39 Jahren Mitglied im Münchner Forum, ist am 24. August 2013 im Alter von 88 Jahren in Starnberg gestorben.

Franz Kießling zählte als wesentlicher Mitbegründer zum Urgestein des Münchner Forums. Seit 1974 gehörte er ohne Unterbrechung als Vertreter seines Berufsverbandes und auch als Mitarbeiter in den Arbeitskreisen zu den engagiertesten Mitgliedern.

FOTO: STADT MÜNCHEN



Franz Kießling

Seine fundierte Meinung war stets gefragt und geschätzt, nicht allein bei den Kollegen, sondern auch in der Öffentlichkeit und Verwaltung der Stadt. Als vehementer Streiter für das kulturelle Erbe der Stadt hat er sich für München verdient gemacht. Die Landeshauptstadt hat sein Wirken mit der Medaille München leuchtet gewürdigt.

Franz Kießling hat die Dinge, die ihm wichtig waren, mit Zähigkeit und Ausdauer verfolgt. Seine ruhige und besonnene Art, auch zu den kritischsten und umstrittensten Fragen fachkundig Stellung zu beziehen, war überaus überzeugend in seiner fach-

lichen und menschlichen Kompetenz, sein Einsatz konsequent, ob es sich gegen die Umgestaltung des Alten Hofes oder andere, Stadt und Kultur bedrohende Vorhaben handelte.

Besonders hervorzuheben ist sein aufopferndes Engagement für die undankbare Aufgabe, den stets knappen Etat des Münchner Forums zu verwalten, für den er bis zuletzt Verantwortung trug.

Franz Kießling hat es, gemeinsam mit dem Vorsitzenden Prof. Fritz Wickenhäuser, in seiner ehrenamtlichen Tätigkeit als Schatzmeister des Münchner Forum e.V. ganz entscheidend ermöglicht, den Verein für neue Mitglieder zu öffnen und mit neuen Strukturen in eine moderne Zukunft zu führen.

Er regte eine Vielzahl neuer Themen im Münchner Forum an, z.B. das Generationenwohnen und seniorengerechtes Wohnen. In seinen Bauten als Architekt in München zeigte er bereits 1980 die Umsetzung dieser neuen Ideen auf. So z.B. im Altenheim für die barmherzigen Schwestern – ein Beispiel für fortschrittliches, menschengerechtes Bauen von Seniorinnenwohnungen für die Ordensschwestern neben der Michael-Fischer-Kirche in Berg am Laim.

Unvergessen bleibt sein ehrenamtliches Engagement zum Erhalt des Alten Hofes in der Zeit von 1989 bis nach 2003. Der Freistaat als Eigentümer wollte den gesamten Komplex verkaufen. Es gelang Franz Kießling, mit Unterstützung des gesamten Münchner Forums, die wichtige geschichtliche Bedeutung des Alten Hofes als geistiges, kulturelles und politisches Zentrum für ganz Bayern im Mittelalter in Erinnerung zu bringen und einen Bewusstseinswandel bei den Akteuren zu erreichen: Die historisch bedeutsamen Teile, wie der Burgstock mit seinen historischen Dachgestühlen, verblieben im Besitz des Freistaates.

Franz Kießling war eine zentrale Persönlichkeit des Münchner Forums. Sein Tod lässt uns alle tief betroffen zurück.

Für die Mitglieder in Verein und Programmausschuss und die Mitarbeiter der Geschäftsstelle

PROF. FRITZ WICKENHÄUSER, VORSITZENDER DES VEREINS
HELMUT STEYRER, VORSITZENDER DES PROGRAMMAUSSCHUSSES,
UND URSULA AMMERMAN, GESCHÄFTSFÜHRERIN

Stadterneuerung im Westend

Stadtteilführung von Helmut Steyrer zeigte Hintergründe und Vorgehensweisen der Sanierung des Stadtbezirks auf

FOTO: DETLEV STRÄTER



Eine der ersten Stationen der Führung führte in den Innenhof eines preisgekrönten Wohnhauses an der Landsberger Straße.

Im März dieses Jahres wurde Helmut Steyrer zum neuen Programmausschuss-Vorsitzenden des Münchner Forums gewählt. Bis zu seiner Pensionierung in 2012 war er Geschäftsführer der Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung mbH (MGS), die als städtisches Tochterunternehmen unter anderem für die Sanierung von Haidhausen und dem Westend zuständig war, beziehungsweise ist. Er schenkte seinem Amtsvorgänger, Wolfgang Czisch, eine Stadtbegehung des Westends, an der auch andere Mitglieder des Forums teilnahmen. In einem äußerst informativen Rundgang verdeutlichte er Anlässe, Durchführungsprinzipien, Konflikte und Erfolge.

Nach Haidhausen wurde das Westend in den frühen 1980er Jahren per Satzungsbeschluss zum zweiten Münchner Sanierungsgebiet erklärt. Auf Grundlage des Baugesetzbuchs (§ 136 ff.) konnte München Zuschüsse von Bund und Land in Anspruch nehmen, um städtebauliche Missstände, erkennbar an beengten Wohnverhältnissen, verbauten Innenhöfen, maroden Fenstern, feuchten Mauern, rückständigen Heizungen oder fehlenden sanitären Einrichtungen, zu beheben. Seit 1978 wurden im Westend 15 Sanierungsblöcke festgelegt. Ziel der Sanierungen war die Umwandlung brachliegender Gewerbeflächen zu öffentlichen Grün- oder

Wohnbauflächen, die Aufwertung von Höfen, die Reduzierung des Kfz-Aufkommens, die Umsiedlung störender Gewerbebetriebe, der Bau von Kinderspielplätzen sowie vielfältiger sozialer und kultureller Einrichtungen. Die Sanierung sollte dabei sozial orientiert sein und gegen Gentrifizierung wirken.

Als Sanierungsträger wurde die MGS eingesetzt. Sie wurde 1979 eigens für

die Durchführung der Sanierung in den Münchner Stadtvierteln Haidhausen und Westend gegründet und besteht aus Fachleuten aller Disziplinen. Die MGS kaufte bestehende Grundstücke schrittweise auf. Der Grunderwerb wurde durch den geschickten Umgang der MGS mit Eigentümern und Bewohnern des Westends unterstützt. Die Flexibilität des Sanierungsträgers brachte dabei einen entscheidenden Vorteil bei der Umsetzung der Sanierung, und die vielfältige Kompetenz der MGS wird deshalb auch in neuen Sanierungsgebieten von der Stadt gerne in Anspruch genommen. Die Stadterneuerung im Westend ist heute weitgehend abgeschlossen.

Helmut Steyrer führte am 03.07.2013 interessierte Mitglieder des Münchner Forums durch das Viertel, um ihnen Veränderungen und erfolgreich abgeschlossene oder demnächst vollendete Projekte zu zeigen. Beispielsweise wurde ein Gebäude an der Landsberger/ Holzapfelstraße im Zuge der Stadtsanierung neu errichtet. Die zuvor vorhandenen Häuser wurden wegen gravierender Mängel abgerissen und an ihrer Stelle ein modernes Gebäude mit 7 Läden und 23 Wohnungen (davon 21 gefördert) errichtet. Trotz des aufwendigen Neubaus mit zahlreichen Vorzügen wie beispielsweise großzügigen Treppenhäusern, Gemeinschaftsräumen und -gärten, Barrierefreiheit und

schalldichten Fenstern bleiben die Mieten niedrig. Für die besonders gute Umsetzung des geförderten Wohnungsbaus erhielt das Gebäude drei Preise: 2007 den Bayerischen Wohnungsbaupreis ‚Neue Nachbarschaften‘, 2008 den Deutschen Bauherrenpreis und 2009 den Nationalen Preis für integrierte Stadtentwicklung und Baukultur.

Auch die Landsberger Straße 45 ist ein Vorzeigebispiel für eine gelungene Sanierung. Diese erfolgte dort unter Beteiligung der Anwohner mit Unterstützung des Vereins Urbanes Wohnen. Heute ist ein städtischer Raum mit großer Vielfalt entstanden, der allen Ansprüchen und Generationen gerecht wird. Sowohl ein Spiel- und Bolzplatz als auch eine Kirche, Ruheplätze und eine Tiefgarage mit über 250 Stellplätzen sind vorhanden. Zudem sind ein multikulturelles Jugendzentrum, die Institution „Donna Mobile“ für Frauen mit Migrationshintergrund, soziale Einrichtungen wie beispielsweise ein Tanzzentrum, ein Wohnprojekt für Demenzkranke und die Frauen Wohn- und Baugenossenschaft Frauen-Wohnen eG im Gebäudekomplex und den ruhigen Hofflächen angesiedelt.

Ganz in der Nähe zeigte Helmut Steyrer eine aktuelle Problematik bei der Entwicklung des Westends an der Ecke Ganghofer-/ Westendstraße auf. Die Planung einer massiven Straßenrandbebauung mit öffentlichen Nutzungen wird von der Stadt vorbereitet. Dabei wird darauf geachtet, dass der offene Übergang des mit der Stadtsanierung geschaffenen, großen multifunktionalen Innenbereichs in den Straßenraum der verkehrsberuhigten Ganghoferstraße hinein als zentrales Ziel der Stadtsanierung erhalten bleibt. An dieser Stelle zeigt sich ein möglicher Zielkonflikt zwischen der gewünschten Innenstadtverdichtung und dem Ziel der Stadtsanierung, großzügige Freiräume und maßstabgerechte Bauten in dichtbesiedelten Innenstadtvierteln zu schaffen.

Nicht zuletzt aufgrund der Vielzahl von Insiderinformationen war die Quartiersbegehung des Westends lebendig und spannend. Sie hinterließ bei allen Teilnehmenden bleibende Eindrücke und zeigte neue Gesichtspunkte auf.

CARINA STEGER

Carina Steger ist Studentin des Masterstudiengangs „Geographie: Kultur, Umwelt und Tourismus“ an der Universität Passau und momentan Praktikantin im Münchner Forum

Was ist so spannend an der Maxvorstadt?

Führungen des Münchner Forums im Rahmen des Kunstarealfestes am 15. September

Das erste Kunstarealfest der Münchner Museen unter dem Motto „Begegnungen. Das Kunstareal München“ zog am 15. September bei gutem Wetter zahlreiche Kunstliebhaber, Sonntagsausflügler und weitere Interessierte in und um die Museen der Maxvorstadt. Ein vielfältiges Programm bot die Möglichkeit, das Areal mit seinen Museen (neu) zu entdecken. Auch das Münchner Forum war mit drei Referenten vertreten: Politologin und ehemaliger Stadtrat der Landeshauptstadt München Wolfgang Czisch, Stadtrat Dr. Reinhard Bauer und Gernot Brauer, Autor verschiedener München-Bücher und langjähriger Redakteur der Standpunkte. Die Exkursionen der drei Experten thematisierten verschiedene Aspekte des Viertels.

Geschichte und Gegenwart

Wolfgang Czisch gab in einem Rundgang über die Barer Straße, den Karolinenplatz, den Alten Botanischen Garten, die Luisenstraße, den Königsplatz und die Arcisstraße bis zur Theresienstraße Einblicke in die Entstehungsgeschichte und Gegenwart der Maxvorstadt, ihres Städtebaus und klassischen Grüns. Adrian von Buttlar hatte die Maxvorstadt einmal als Münchens „vergessenen Reformklassizismus“ bezeichnet. Die Maxvorstadt war Münchens erste Stadterweiterung im Zuge des „Stadtverschönerungsplans“ von Max I. Joseph nach der Entfestigung. Diese Stadterweiterung wurde durch den berühmten Landschaftsarchitekten Friedrich Ludwig

von Sckell (er hatte auch den Englischen Garten und die Schlossanlagen von Nymphenburg gestaltet) und den außerordentlichen Architekten Carl von Fischer in hartem Kontrast zur Innenstadt orthogonal geplant: Die Straßen verlaufen im rechten Winkel zueinander.

Dieser orthogonale Stadtgrundriss, 1808 in einem ersten städtebaulichen Wettbewerb entwickelt, bietet im Museumsquartier den idealen Standort für die Pinakotheken; wie selbstverständlich mit fußläufiger Erschließung. Der Öffentliche Nahverkehr ist vorhanden und muss nur Bezüge zum „Museumsquartier“ aufnehmen. Czisch nannte die Maxvorstadt deshalb ein „Museumsarchipel“.



Dr. Reinhard Bauer über Baumeister und Künstler in der Maxvorstadt

Der Karolinenplatz vereint noch heute gut nachvollziehbar alle Elemente der ursprünglichen Planung: Vorgärten an allen auf ihn zulaufenden Straßen; Häuser, als von mehreren Parteien zu bewohnende, nach italienischem Vorbild gestaltete und an Palladio angelehnte Brentavillen ins Grün gebettet. Diese Wohnungen sollten den Wohnraummangel lindern und für Durchschnittsbürger erschwinglich sein. Leider kam es anders mit der „teutschen“ monumentalen Planung Ludwigs I. und seinem neuen Hofarchitekten Leo von Klenze.

Die Arcisstraße als Hauptachse der Maxvorstadt tangiert die Altstadt am Karlstor, endet aber schon am „Alten botanischen Garten“, der die Basis für den neuen Stadtteil bildet.

Der Königsplatz zeigt, zwar immer noch ins Grün gebettet, die neue Linie Ludwig des I., seine

Begeisterung für die Antike und seinen Bedeutungsanspruch, den er mit dem Rückgriff auf griechische Klassik zu begründen sucht. Die Spannung „Vernunft – Natur“ (Frankreich) wird abgelöst durch die Spannung „Vernunft – Kultur und Kunst“.

Baumeister und Künstler

Dr. Reinhard Bauer, ortskundiger Historiker der Maxvorstadt und Stadtrat, führte durch das Gebiet im Norden und Osten des heutigen Kunstareals und eröffnete interessante und überraschende Einblicke.

In der Türken-, Amalien-, Theresien- und Schellingstraße liegen viele architektonisch und kulturell interessante Häuser, teilweise mit bemerkenswerten Hinterhöfen. Hier trat das erste Kabarett „Die Elf Scharfrichter“ auf, hier waren die legendären Treffpunkte der Schwabinger Bohème, Cafe Stefanie (oder Größenwahn), Simplicissimus und Schellingsalon, aber auch das erste „Braune Haus“ der NSDAP und gegenüber die Druckerei des „Völkischen Beobachters“, dann folgten die „Neue Zeitung“, mit der die USA die Deutschen demokratisch prägen wollten und die Bildzeitung. Heute liegen in diesen Straßen der Künstlerhof mit seinen Ateliers sowie viele Kunstgalerien und Auktionshäuser. Bei der Universität sind wichtige Buchhandlungen und Antiquariate wie Hauser und Kitzinger angesiedelt.

Im Viertel lebten und wirkten auf engem Raum zahlreiche bedeutende Persönlichkeiten wie die Dichter Johannes R. Becher, Hans Carossa, Michael Ende, Oskar Maria Graf, Max Halbe, Erich Kästner, Walter Kolbenhoff, Erich Kuby, Joachim Ringelnatz, Hella Schlumberger, Johann Andreas Schmeller oder Frank Wedekind. Außerdem die Künstler Franz Marc, Wilhelm Hüsgen, Paul Klee, Alfred Kubin,



Wolfgang Czisch zur Entstehungsgeschichte und Gegenwart der Maxvorstadt, ihres Städtebaus und klassischen Grüns

Christian Morgenstern oder Franz von Stuck. Hier hatten Politiker wie der Widerstandskämpfer Georg Elser, aber auch Gestapo-Chef Reinhard Heydrich, SS-Führer Heinrich Himmler, NS-Ideologe Alfred Rosenberg und nicht zuletzt die Ministerpräsidenten Wilhelm Hoegner und Franz-Josef Strauß ihren Wohnsitz.

Auf dem Weg zurück zum Treffpunkt passieren wir die Barer Straße, die mittlerweile dank der großräumigen Absperrungen zugunsten des Street-Live- und Kunstareal-Festes im Verkehrschaos versinkt. Der Durchgangsverkehr ist und bleibt die Achillesferse der Maxvorstadt.



Gernot Brauer über die Verkehrsprobleme in der Maxvorstadt

Es gibt zahlreiche Vorschläge, dieses Chaos zu ändern. So hatte der Bezirksausschuss bereits im Jahr 2000 in einem städtebaulichen Wettbewerb Alternativen ermitteln lassen, einige mit, andere ohne eine Verlängerung des Altstadtringtunnels.

Das Münchner Forum hat letztes Jahr – auch unter Würdigung dieser Ergebnisse – eine umfassende Planung für diesen Verkehrsknoten vorgelegt, um ihn als Eingang zum Museumsviertel für Fußgänger attraktiv zu machen. Bereits seit 1980 gibt es im Übrigen einen Stadtratsbeschluss, das zu den Olympischen Spielen von 1972 angelegte Provisorium für den Durchgangsverkehr in Form zweier Einbahnstraßen (Theresien- und Gabelsbergerstraße) so zu verändern, dass die Anwohner weniger belastet werden. Dazu soll die Einbahnregelung östlich der Arcis- bzw. der Luisenstraße aufgehoben und die dünn besiedelte äußere Briener Straße stärker für den Durchgangsverkehr herangezogen werden. Geschehen ist aber seit mehr als dreißig Jahren noch nichts. Zuletzt wurde eine Neufassung des Verkehrs vom Umbau des Altstadtringtunnels abhängig gemacht, den die EU wegen höherer Brandschutzsicherheit fordert. Dieser Umbau soll erst beginnen, wenn die Baustelle der Siemens-Konzernzentrale abgeschlossen ist.

Immerhin: eine direkte Verbindung vom Odeonsplatz zur Maxvorstadt via Siemens-Zentrale am Wittelsbacherplatz ist in der Realisierungsphase und soll bis 2015 abgeschlossen sein.

FREDRIKE MÜLLER-SPÄTH

Frederike Müller-Späth ist Studentin der Volkskunde/ Europäischen Ethnologie an der LMU München und momentan Praktikantin im Münchner Forum

Bauentwicklung und Verkehrsprobleme

Mit dem Münchner Verkehr befasste sich der dritte Referent Gernot Brauer. Sein Weg führte vor die Evangelische Dekanatskirche, die Markuskirche, kurz hinter der Kreuzung Türkenstraße/Gabelsbergerstraße. Von dort hat man einen guten Blick auf den Altstadtringtunnel, ein großes Problem der Münchner Bauentwicklung und Verkehrsführung. Er spuckt am laufenden Band auf insgesamt fünf Spuren (die Spuren tunneleinwärts und oberirdisch gar nicht mitgezählt) Autos aus, die in die Türkenstraße drängen oder auf den Oskar-von-Miller-Ring abbiegen. Für sie ist hier mehr als gutes Durchkommen, für Fußgänger dafür umso weniger. Wer die zahlreichen Fahrspuren zu Fuß überqueren will, steht vor einer Herausforderung. Zwar gibt es eine Fußgängerunterführung, doch sie ist den meisten Münchnern gar nicht bekannt.

Die überwiegend gewerbliche Nutzung der umliegenden Gebäude schmälert zusätzlich die Attraktivität dieses wichtigen „Eingangstors“ von der Altstadt zum Museumsviertel für Fußgänger.

Schalten Sie ein: Radio Lora, 14. Oktober 2013, 19.00 - 20.00 Uhr, Ukw 92,4

Das Bürgergutachten zum Kunstareal ist abgeschlossen: Zwei Wochen lang befassten sich per Zufall ausgewählte BürgerInnen mit der Zukunft des Kunstareals in der Maxvorstadt. Wie ist es gelaufen? Was sind wesentliche Ergebnisse? Welches sind die nächsten Schritte? Ursula Ammermann im Gespräch mit Teilnehmern und Verantwortlichen.

Unbequeme Denkmale in der Maxvorstadt

Exkursion mit Klaus Bäumler am 8. September 2013

Auch in München hieß es dieses Wochenende unter dem Motto der offenen Denkmale 2013 „Jenseits des Guten & Schönen: Unbequeme Denkmale?“, den Denkmalen neue Aufmerksamkeit zu schenken.

FOTO: ISABEL OOSTWOGEL



Zahlreiche Interessierte nahmen an der Führung von Klaus Bäumler teil

Unter der Leitung Klaus Bäumlers startete die erfolgreiche Exkursion am Sonntag, den 08. September um 11.00 Uhr an der Pinakothek der Moderne. Das öffentliche Interesse war groß. Insgesamt nahmen über 150 Bürgerinnen und Bürger an der Führung teil und ließen sich von den überzeugenden und detailgenauen Erzählungen Bäumlers mitreißen.

Im Mittelpunkt des informativen Rundgangs durch die Maxvorstadt standen drei wichtige Denkmale. Der von Spannungen zwischen Bayern, Frankreich und Russland geprägte Bau des Obelisken, weitergefolgt von den Sockeln der sogenannten Ehrentempel, welche an die dunklen Zeiten des Nationalsozialismus erinnern. Die Teilnehmer setzten sich an diesem Wochenende mit großem Interesse mit den verschiedenen Hintergründen der Denkmale auseinander. Unter anderem: Was ist wert, erhalten zu bleiben? Mit dieser Frage wurde sich vor allem bei dem letzten bedeutenden Denkmal des Tages beschäftigt. Die unter Denkmalschutz stehende Villa des bekannten Nobelpreisträgers Paul-Heyse in der Luisenstraße 22 scheint dem Abriss ausgesetzt, um von einem Wohnblock ersetzt zu werden. Jedenfalls beantragte der Eigentümer bei der Lokalbaukommission einen

sich dessen Bedeutung im kollektiven Bewusstsein wandelt.

Die von Klaus Bäumler zur Exkursion erarbeiteten Materialien (z.B. die Ausarbeitung „Die Paul-Heyse-Villa und die Zeitgeschichte“) sind auf die Internetseite www.maxvorstadt.net eingestellt und dort aufrufbar.

Vorbescheid, in dem er auch den Abbruch zum Gegenstand des Verfahrens machte. Hier galt es den zentralen Konflikt zwischen optimaler Ausnutzung des sog. Baurechts und dem Anliegen, ein kulturgeschichtliches Zeugnis zu bewahren und in Wert zu setzen, transparent zu machen. Dies ist ein zentrales Beispiel eines aktuellen Interessenkonflikts der Stadt München.

Die Führung hat aufgezeigt, wie sich im Laufe der Jahrzehnte, die öffentliche Wahrnehmung eines Denkmals verändern kann und

STADTfragen: Einsendeschluss auf den 31. Oktober verschoben

Aufgrund mehrmaliger Nachfragen haben wir uns entschieden, den Einsendeschluss für die Bewerbungen der STADTfragen auf den **31. Oktober 2013** zu verschieben. Wir freuen uns auf auf studentische Arbeiten, aber auch Projekte und Initiativen zum Thema Stadt. Weitere Informationen finden Sie unter:

www.muenchner-forum.de
www.stadtfragen.org oder
www.facebook.com/stadtfragen