

Standpunkte

Online-Magazin

4./5.2020

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



FOTO © CAROLINE KLOTZ

Liebe Leserin, lieber Leser,
Leben in Zeiten von Corona. Die Niederregelung des gesellschaftlichen Lebens zur Legitimierung der Pandemie-Bekämpfung erzeugt ein widersprüchliches Bild: Das Einschränken wesentlicher Grundrechte für den Erhalt der Gesundheit – auch im Interesse der besonders gefährdeten Menschen – geht einher mit der angenehmen Entschleunigung des öffentlichen Lebens im öffentlichen Raum – viel Platz auf Straßen und Plätzen, Bewegung ohne Eile: ein Fingerzeig, wie der öffentliche Raum *auch* genutzt werden könnte?

In unserer diesmaligen STANDPUNKTE-Doppelheft-Ausgabe (für April und Mai) fragen wir danach, wie Straßenräume als wesentliche Bühnen für unser stadtgemeinschaftliches Leben zukünftig gestaltet werden sollen. Antworten auf den Klimawandel und die Mobilitätswende sind dabei maßgebend. Klar ist, dass die Räume zukünftig anders aufgeteilt werden und allen Nutzern gleichermaßen zur Verfügung stehen. Das Zeitalter der Dominanz des individuellen Pkw-Verkehrs in der Stadt ist vorbei. Deren Wege werden heute noch gesäumt vom Stehzeug, das mehr als 95 Prozent seiner Zeit zwischen An- und Abmeldung vielfach im öffentlichen Raum unbewegt vor sich hin rostet. Dafür ist zukünftig kaum noch Platz. Neugestaltung für neues Leben im öffentlichen Raum ist gefragt. Wie dies aussehen und wie dies geschehen könnte, dafür liefern unsere Beiträge zahlreiche Hinweise.

Wir müssen leider unseren Leserinnen und Lesern mitteilen, dass zwei unserer langjährigen Mitstreiter im Münchner Forum Ende März verstorben sind: der 1. Vorsitzende des Münchner Forum e.V., Prof. Dr. Fritz Wickenhäuser, und der Stadtplaner Gerhard Meighörner. In zwei Nachrufen gedenken wir ihrer und trauern mit ihren Familien.

Detlev Sträter, 1. Vorsitzender des Programmausschusses

Straßenräume anders nutzen

GISELA KARSCH-FRANK, KERSTIN LANGER,
KATJA BEAUJEAN
Straßenräume als Lebensräume zurückgewinnen 2

SABRINA ERLWEIN, MOHAMMAD A. RAHMAN,
STEPHAN PAULEIT
Klimaanpassung im Straßenraum 4

THOMAS MAIER, KLAUS NÜRNBERGER,
BIRGIT RIEDER
Betonwüste Domagkpark 7

PAUL BICKELBACHER
Innovative Straßenraumgestaltung und Shared Space 10

KATHARINA FRESE, CHRISTINA PIRNER
Öffentlicher Raum auf Zeit 13

TORSTEN MÜLLER
Sommer am Alpenplatz 16

WOLFGANG CZISCH
Öffentlicher (Straßen-)Raum für die
Wasserburger Landstraße 19

GEORG KRONAWITTER
Verpasste Chancen: Platz-Kanten ohne Ecken 21

KATHARINA KIRSCH-SORIANO DA SILVA
Straßenräume als Orte des sozialen Lebens:
Beispiele aus Wien 22

ERIC TRESKE
Wie funktioniert Straßenraumgestaltung? 24

KYRILL HIRNER
Urban/Street Art, Stadtentwicklung und urbane Ästhetik 26

Neuerscheinung: Edition August Blössner 30

Nachrufe 32

Arbeitskreise im April/Mai
Forum aktuell auf LoRa 92,4
Impressum

Straßenräume als Lebensräume zurückgewinnen

GISELA KARSCH-FRANK, KERSTIN LANGER, KATJA BEAUJEAN

Straßenräume sind ein wesentlicher Bestandteil des öffentlichen Raumes, der viele Funktionen aufnehmen kann und in der Stadtentwicklung schon immer einem stetigen Wandel ausgesetzt war. Der Handlungsdruck, diese für den öffentlichen Raum wichtige Flächenressource „Straße“ unter die Lupe zu nehmen, wird in München derzeit immer größer: Der nach wie vor ungebrochene Zuzug in die Stadt und die damit einhergehende bauliche Verdichtung bedingen eine intensivere Nutzung der öffentlichen Räume. Gleichzeitig muss auch dem immer deutlicher spürbaren Klimawandel mit zunehmenden Hitze- und Dürreperioden sowie Starkregenereignissen in der Straßengestaltung begegnet werden.

Zu den vielfältigen Funktionen, die eine Straße übernehmen könnte oder in früheren Zeiten auch innehatte, zählen zum Beispiel das Flanieren, das Spielen, die Bewegung, die nachbarschaftliche Begegnung sowie der kommerzfreie und der konsumierende Aufenthalt im Freien.

In München wurden nun die ersten Weichen gestellt, um in der dichten Innenstadt den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und mit der Umsetzung des Radentscheides dem Fahrrad mehr Raum zu geben. Diese derzeitigen Gestaltungstreiber „Autoreduzierte Altstadt“ und „Radentscheid“ sind auf den ersten Blick Verkehrsthemen. Die Umsetzung hat aber weitreichendere Auswirkungen auf die Freiräume der Stadt und bietet die Chance, durch eine vom Freiraum ausgehende Betrachtung eine spürbare Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erreichen und somit die erforderliche Qualifizierung des Freiraums zu ermöglichen.

Das Konzeptgutachten Freiraum München 2030 sieht in den ca. 4.000 Hektar Verkehrsflächen (Straßen, Wege, Plätze) ein großes Potenzial. Die qualitätvolle Gestaltung sowie die temporäre und dauerhafte Mehrfachnutzung von Straßen und Plätzen für Spiel, Freizeit und für die Langsamverkehre – Fuß-

und Radverkehr – wird darin zur ressortübergreifenden Gemeinschaftsaufgabe deklariert. Eine darüber hinaus gehende Prüfung von Potenzialen zum Rück- und Umbau monostrukturierter Straßenräume und Verkehrsplätze zu qualitätvollen, mehrdimensional nutzbaren Stadträumen beschreibt das Gutachten als eine wichtige, aber auch sehr schwierige Zukunftsaufgabe.

Faire Neuverteilung des Straßenraumes

Wie kann nun aber unter all diesen Vorzeichen der Straßenraum fair aufgeteilt werden? Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist immer darauf bedacht, auf eine ausgewogene Verteilung des Stra-



Abb. 1: Stadtbaurätin Elisabeth Merk zusammen mit Mitarbeiter*innen im „Grünen Zimmer“ am Isartor. Die bepflanzte Installation in den heißen Sommermonaten 2017 machte die kühlende Wirkung städtischen Grüns hautnah erlebbar und verdeutlichte, wie wichtig große wie kleine Grünflächen auch vor dem Hintergrund des Klimawandels sind.

FOTO © LUKAS BARTH

Benraumes für die vielen Anforderungen zu achten und dabei auch die Aufenthaltsqualität im Blick zu haben.

Dies erscheint bei Neubauvorhaben zunächst einfacher, da mehr Spielräume als im Bestand vorhanden sind, diese Funktionen zu berücksichtigen. Gleichzeitig gibt es aber auch hier viele Anforderungen, die schnell drohen, diese Spielräume einer attraktiven, nachhaltigen und klimaangepassten Straßenraumgestaltung zu verspielen: Stellplätze, Feuerwehrzufahrten, Tiefgaragenzufahrten, Abfallbeseitigung/ Unterflurcontainer – all dies drängt auch in den öffentlichen Straßenraum und engt beispielsweise die Möglichkeit ein, große und viele Bäume zu pflanzen, die für die Aufenthaltsqualität gerade so wichtig wären.

FOTO © ANDREAS DOBNER UND JOHANN ANGERMANN



Abb. 2: Giesinger Sommerstraße 2019. Der südliche Bereich des Alpenplatzes wurde entlang der Grünanlage in den Sommermonaten 2019 für den Auto- und Radverkehr gesperrt und saisonal als Treffpunkt umgenutzt .

Die Mobilität ist eine wichtige Stellschraube, denn nur durch deren kluge und effiziente Organisation, durch neue Mobilitätskonzepte mit Vorrang für Öffentlichen Verkehr (ÖV), Rad- und Fußverkehr und Sharing-Konzepten entstehen wieder Spielräume auch in der Straßenraumgestaltung.

Wenn es in Zukunft um eine Neuverteilung des Straßenraumes im Bestand wie im Neubau geht, die den vielfältigen Herausforderungen der Zukunft gerecht wird, so ist es angesichts hitziger Debatten zwischen Autofahrern und Radfahrern von zentraler Bedeutung, die Auswirkungen auf das Stadtbild, die Aufenthaltsqualität für alle Nutzergruppen und die vielfältigen Funktionen und Nutzungen neben dem Verkehr, die in Straßenräumen möglich sind, zu betrachten.

Um eine hochwertige Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erreichen, ist es beispielsweise

notwendig, dass die neuen Flächen für Radverkehr im Bereich der aktuellen Flächen des motorisierten Individual-Verkehrs (MIV) entstehen und nicht auf Kosten des klimafreundlichen Fußverkehrs oder durch weitere Versiegelungen zu Lasten von Grünflächen und Großbäumen.

Straßenraumgestaltung und Klimaanpassung

Die Chance einer Neuverteilung muss genutzt werden, um im Sinne der Klimaanpassung neue Straßenbaumstandorte aufgrund ihrer Wohlfahrtswirkungen für die Bürger*innen (Schattenwirkung, Verdunstungskühle und Feinstaubbindung) vorzusehen. Zusätzlich müssen unversiegelte Bereiche mit Grünflächen zur Regenwasserretention neu angelegt werden, damit die hochverdichtete Innenstadt im Falle von Starkregenereignissen gegen größere Schäden gewappnet ist.

Es ist also nicht nur ein Verhindern von Eingriffen in das Grün, sondern ein aktives Erweitern der grünen Infrastruktur bei der Straßenraumgestaltung der Zukunft geboten. Denn sind einmal Straßenquerschnitte neu geplant, werden diese oft auf Jahrzehnte hinweg nicht mehr angetastet, und die Chance eines klimaangepassten Straßenraumes ist in diesem Bereich vertan.

Freiraumquartierskonzept Innenstadt

Mit Hilfe eines Freiraumquartierskonzeptes für die Innenstadt können die wertvollen Potenziale der Straßenräume für die Freiraumnutzung und die Erhöhung der Aufent-

haltsqualität herausgearbeitet und gehoben werden. Wesentliche Kernthemen sind dabei:

- Aktivierung von Freiraumpotentialen;
- Qualifizierung der Ortsidentität;
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität vor dem Hintergrund des Klimawandels;
- Freiraumvernetzung mit der Umgebung, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr;
- Berücksichtigung der Konzepte zur autofreien Altstadt und Herausarbeitung der wesentlichen Potentiale für den Freiraum.

„Saisonale Stadträume“ als erlebbare Zukunftsbilder

Im vergangenen Jahr hat die Stadt erste Erfahrungen mit saisonalen Stadträumen gewonnen, in dem ausgewählte Straßen bewusst den Fußgänger*innen, den Anwohner*innen, den Kinder und Jugendlichen

für eine begrenzte Dauer in den Sommermonaten überlassen wurden, Stellplätze für Parklets umgenutzt und dabei alles attraktiv begrünt wurde (siehe den Beitrag von Katharina Frese und Christina Pirner S. 13).

Bei der hohen baulichen Dichte gepaart mit einem enormen Parkdruck in dichten Innenstadtgebieten sowie wachsender Sensibilität gegenüber Lärm sind auch mit derartigen, zunächst positiv anmutenden Vorhaben Diskussionen mit den Bürger*innen aufgrund unterschiedlicher Interessen zutage getreten. Bei allen Interessenskollisionen wurde es aber deutlich begrüßt, dass die Stadtverwaltung diese Experimente wagt.

Das Erproben von Zwischen- und Mehrfachnutzungen in Form von saisonalen Stadträumen zeigt uns auf, wie die Bewohner*innen sich die Straßenräume wieder als Lebens- und Aufenthaltsräume aneignen könnten. Der Test, das Experiment macht Konfliktfelder sichtbar und greifbar, aber auch mögliche Zukunftsbilder erlebbar.

Wir sollten die Diskussionen, die rund um die Raumverteilungsdebatten für die Straßenräume der Zukunft entstehen, nicht zum Anlass nehmen, in polarisierenden Debatten zu verharren, sondern als Herausforderung, konstruktive Lösungs- und Gestaltungsmöglichkeiten gemeinsam zu suchen. Die zunehmende Dichte und der Klimawandel sind hierbei zusätzliche Treiber. Der öffentliche Raum, die Freiräume – sie sind gestaltbar als robuste, urbane

Räume, die den Anforderungen der nächsten Jahrzehnte standhalten können und müssen.

Gisela Karsch-Frank, Dipl.-Ing. Landschaftsarchitektin, Studium an der TU Berlin, seit 2003 in freien Landschaftsarchitekturbüros angestellt. Seit 2010 bei der Landeshauptstadt München: von 2010 bis 2015 im Baureferat – Stabsstelle der Hauptabteilungsleitung Gartenbau (Grundsatzthemen und verschiedene Bürgerbeteiligungsverfahren). Seit 2015 im Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dort leitet sie seit 2018 die Grünordnungsplanung im Planungsbezirk Mitte.

Kontakt: gisela.karsch-frank@muenchen.de 

Kerstin Langer, Prof. Dipl.-Ing. Landespflege (TU München). Seit über 20 Jahren als Beraterin, Moderatorin und Dozentin für Beteiligungsverfahren der raumbezogenen Planung tätig. 2013 bis 2016 Professorin für Kommunikation und Partizipation in der Landschaftsarchitektur an der Hochschule für angewandte Wissenschaften in Weihenstephan/Triesdorf. Seit 2016 im Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Abteilung Grünplanung. Seit 2018 Leiterin der Zentralen Aufgaben der Grünplanung (u.a. Handlungsfelder Klimaanpassung in der Stadtplanung, Öffentlichkeitsbeteiligung).

Kontakt: kerstin.langer@muenchen.de 

Katja Beaujean, Dipl.-Geografin, Verkehrsplanung; Studium an der Universität Trier und Universität Utrecht. Von 2003 bis 2008 stadt- und verkehrsplanerisch in Stadtplanungsbüros und an Hochschulen im europäischen Ausland tätig (Dänemark, Finnland, Niederlande, Schweiz). Von 2008 bis 2013 Referentin am Institut für Städtebau und Wohnungswesen in München. Seit 2013 im Referat für Stadtplanung und Bauordnung der LH München, Abteilung Verkehrsplanung: Nahmobilität, Aufenthaltsqualität und öffentlicher Raum.

Kontakt: Katja.Beaujean@muenchen.de 

Klimaanpassung im Straßenraum

Erkenntnisse aus dem Projekt „Klimaschutz und grüne Infrastruktur in der Stadt“

SABRINA ERLWEIN, MOHAMMAD A. RAHMAN, STEPHAN PAULEIT

München wird wie andere deutsche Großstädte besonders vom Klimawandel betroffen sein. Häufigere und stärkere Hitzewellen und Starkregenereignisse führen gerade in hoch versiegelten Innenstadtgebieten mit einem geringen Angebot an öffentlichen und privaten Grünflächen zu Herausforderungen für Mensch und Infrastruktur. Dem Straßenraum kommt dabei eine besondere Rolle in der Klimawandelanpassung zu: Zum einen ist er in dicht besiedelten Vierteln einem hohen Nutzungsdruck ausgesetzt, zum anderen kommen dort vorgenommene Verbesserungen einer großen Anzahl von Menschen zugute. Städte sollten daher das Potenzial des Straßenraums zur Klimaanpassung im Rahmen ihrer Planungshoheit ausnutzen.

Städtisches Grün zur Klimaanpassung

Legt man ein gemäßigtes Klimawandelszenario (A1B) zugrunde, wird die mittlere Jahrestemperatur in München im Jahr 2100 um bis zu 5 °Celsius (C) höher liegen als heute, die Anzahl an heißen

Tagen (Tagesmaximum > 30 °C) und Tropennächten (Nachtminimum > 20 °C) wird zudem um das Drei- bis Zehnfache zunehmen. Städtisches Grün wie Parks, Straßenbäume oder Fassadenbegrünung kühlt die Umgebung durch Verschattung und Ver-

dunstung. Unversiegelte Flächen, Dachbegrünung und Pflanzgruben erhöhen die Versickerung und Rückhaltung des Regenwassers in der Stadt. Das Zentrum für Stadtnatur und Klimaanpassung (ZSK) der Technischen Universität München hat am Beispiel der Maxvorstadt ermittelt, dass bereits bei einer Steigerung des Grünanteils von 10 auf 20 Prozent der im Außenraum empfundene Hitzestress durch den Klimawandel nicht weiter zunimmt. Mehr Grün hilft dabei nicht zwangsläufig mehr: Vielmehr ist es notwendig, Grünmaßnahmen gezielt an den Stellen einzusetzen, wo die Belastung durch Sonneneinstrahlung und Niederschlagsabfluss am größten ist.

Das richtige Grün an der richtigen Stelle

In Bezug auf den Straßenraum sind vor allem der Straßendurchmesser, die Höhe der angrenzenden Gebäude sowie die Orientierung der Straße entscheidend für die Hitzebelastung. Vor allem breite, in Nord-Süd-Richtung verlaufende Straßen sind während der Mittagsstunden einer hohen Sonneneinstrahlung ausgesetzt. Eine Allee aus breitkronigen Straßenbaumarten spendet großzügig Schatten und kann an heißen Sommertagen zu einer Reduktion der wahrgenommenen Temperatur um bis zu 10 °C führen. In breiten, Ost-West-gerichteten Straßen ist dagegen eine Verschattung der südlichen Straßenhälfte durch die Gebäude selbst gegeben. Hier empfiehlt sich der Einsatz von schmalkronigen Baumarten, die die sonnenexponierten Südfassaden verschatten, aber gleichzeitig die Durchlüftung nicht behindern.

Ist kein Raum für die Pflanzung von Bäumen vorhanden, stellen Fassadenbegrünungen eine platzsparende Option für enge Straßen und Gassen dar. Die größte Kühlleistung wird durch Verdunstungskühlung bei strahlungsexponierten Süd- und Westfassaden erzielt. Während bodengebundene Systeme Wurzelraum am Boden benötigen, eignen sich fassadengebundene Systeme vor allem für Straßenräume mit einem hohen Nutzungsdruck. Das Potenzial von Fassadenbegrünung wird in München noch wenig genutzt, obwohl auch eine verbesserte Energieeffizienz der Gebäude und eine ästhetische Aufwertung des Straßenraums für eine „grüne“ Gebäudehülle sprechen.

Gerade in dicht bebauten Stadtvierteln kollidieren Baumpflanzungen oft mit oberirdischen Verkehrsflächen und unterirdischen Leitungstrassen. Mehr Spielraum ergäbe sich durch ein Umdenken in der Verkehrspolitik: Der Gestaltungsvorschlag für die Maxvorstadt aus dem „Leitfaden für klimaorientierte

Kommunen“, der im Rahmen des Forschungsprojektes entstanden ist, sieht eine Umwandlung von engen Nebenstraßen in verkehrsberuhigte Bereiche vor. Eine mittige einreihige Baumpflanzung statt doppelter Fahrspuren trägt zur Klimaanpassung bei und schafft multifunktionale Aufenthalts- und Bewegungsräume für die Anwohner. Der Pflanzstreifen dient gleichzeitig der Versickerung und Speicherung von unbelastetem Oberflächenwasser. In ähnlicher Weise tragen auch Pflanzgruben am Straßenrand zu einem Rückhalt von Regenwasser bei und schaffen Raum für Begrünung. Angesichts der Herausforderungen durch den Klimawandel, die besonders hoch versiegelte Innenstadtbereiche betreffen, scheint es dabei ratsam, den Wegfall von Stellplätzen in Kauf zu nehmen, um einen erhöhten Grünanteil in der Stadt und gute Wachstumsbedingungen für Bäume zu gewährleisten.

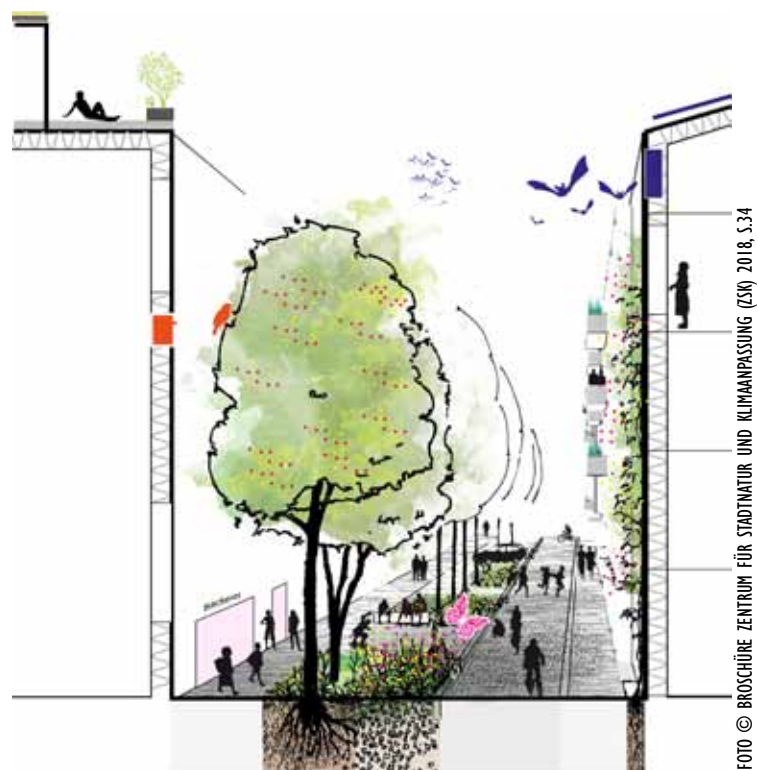


Abb. 1: Gestaltungsvorschlag für eine begrünte Nebenstraße in der Maxvorstadt, ZSK 2018

Zwei Straßenbaumarten im Vergleich

Bei der Pflanzung sollten die Eigenheiten der jeweiligen Baumarten beachtet werden: In den letzten Jahren haben wir zwei in München häufig verwendete Straßenbaumarten, Winterlinde (*Tilia cordata*) und Robinie (*Robinia pseudoacacia*), in unterschiedlichen Straßenverhältnissen untersucht. Robinien haben eine lichte, locker aufgebaute Krone, während die Winterlinden dichten Schatten werfen. Die Baumkronen der Robinie sind in der Regel 30 Prozent weniger dicht als die der Winterlinde. Dies führt

dazu, dass sich tagsüber die Luft unter der Winterlinde sowie die im Schatten der Linde liegenden Oberflächen weniger erwärmen. Beide Baumarten unterscheiden sich auch hinsichtlich ihrer Holzanatomie und der Fähigkeit, die Verdunstung durch Schluss der Spaltöffnungen an den Blättern zu regulieren.

sind, sind daher unbedingt dürreangepasste Baumarten wie die Robinie zu wählen. Weniger Kühlleistung ist hier vor einem kümmerlichen Wachstum und frühzeitigem Absterben von nicht trockenheitsangepassten Baumarten zu bevorzugen. Um aber den Kühleffekt der Straßenbäume zu optimieren, sollte

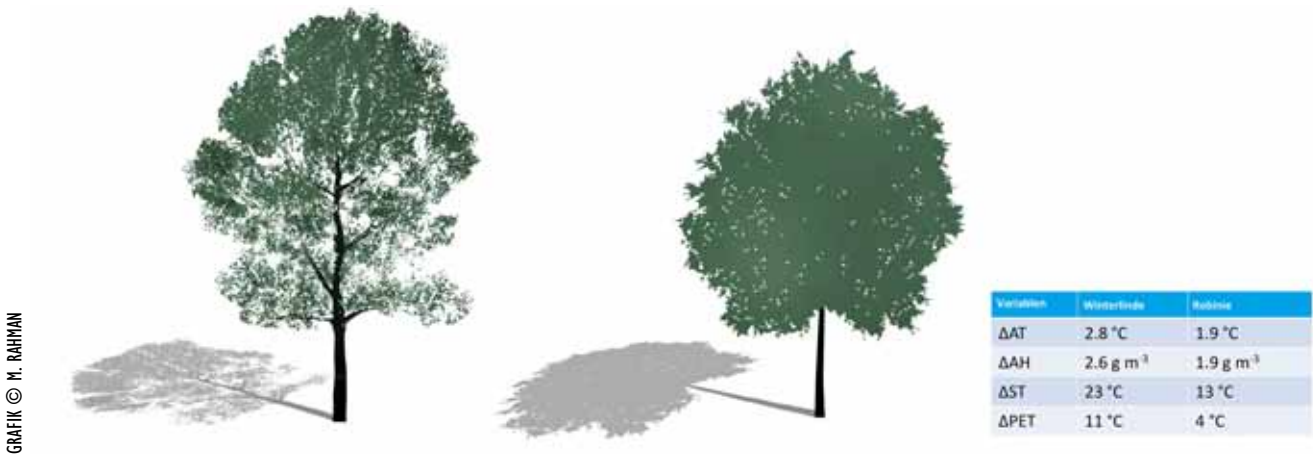


Abb. 2: Zwei gegensätzliche Baumarten, Robinie (links) und Winterlinde (rechts), und die mikroklimatischen Unterschiede jeweils zwischen dem Wert unter und in der Baumkrone gegenüber einer benachbarten offenen Fläche. ΔAT = Unterschied der Lufttemperatur; ΔAH = Unterschied der absoluten Luftfeuchtigkeit; ΔST = Unterschied der Oberflächentemperatur des Asphalts; ΔPET = Unterschied der physiologisch äquivalenten Temperatur.

Die Robinie ist dabei in der Lage, bei Trockenheit die Verdunstung stark einzuschränken, während die Winterlinde weiterhin Wasser verdunstet.

Die Geschwindigkeit des Wasserflusses durch die Winterlinden ist fast doppelt so hoch wie die der Robinie-Bäume. Die dadurch stärkere Verdunstung der Linde senkt die Temperatur in den Baumkronen und erhöht die absolute Luftfeuchtigkeit. Dies bedeutet, dass mehr Sonnenenergie für die Verdunstung verwendet wird und sich damit die Luft weniger stark erwärmen kann. All dies führt dazu, dass die gefühlte Temperatur im Schatten der Winterlinde sehr viel niedriger als unter der Krone einer Robinie ist (siehe Tabelle).

Die höhere klimatische Leistung der Linde hat aber ihren Preis. Durch ihren hohen Wasserverbrauch weist sie in Folge von trockenen Sommern starke Wachstumseinbußen auf, die sich auch in den folgenden Jahren noch beobachten lassen. Robinien erholen sich dagegen rascher, nutzen das zur Verfügung stehende Wasser effizienter und wachsen schneller: der Zuwachs ihres Stammdurchmessers liegt um 30 Prozent über dem der Winterlinde.

Eine Antwort auf die Frage, welche Baumarten besonders gut geeignet sind, um im Klimawandel für Kühlung in der Stadt zu sorgen, ist also weniger eindeutig, als unsere Messergebnisse zunächst vermuten lassen. Die Winterlinde kühlt zwar deutlich stärker die hochversiegelten Straßenräume als die Robinie, aber sie ist auch sehr viel anfälliger gegenüber den Dürreperioden, die der Klimawandel verstärkt mit sich bringt. An Standorten, wo der Wurzelraum und damit die Wasserverfügbarkeit stärker eingeschränkt

ihre Wasserversorgung verbessert werden. Warum wird Regenwasser in die Kanalisation abgeleitet und nicht den Baumgräben zugeführt? Die klimawandelangepasste Neugestaltung von Straßen ist eine entscheidende Zukunftsaufgabe für eine grüne und lebenswerte Stadt der Zukunft.

Beide Projekte wurden durch das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz finanziert.

Sabrina Erlwein ist Doktorandin am Lehrstuhl für Strategie und Management der Landschaftsentwicklung, TU München. Sie untersucht mithilfe von mikroklimatischen Modellierungen die Möglichkeiten zur Klimaanpassung von wachsenden Städten durch Stadtgrün.

Prof. Dr. Stephan Pauleit leitet den Lehrstuhl für Strategie und Management der Landschaftsentwicklung, TU München. Er beschäftigt sich besonders mit den Möglichkeiten für eine nachhaltige und klimawandelangepasste Stadtentwicklung durch die Entwicklung von grüner Infrastruktur.

Dr. Mohammad A. Rahman ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Strategie und Management der Landschaftsentwicklung, TU München. Er interessiert sich allgemein für die Auswirkungen verschiedener Umweltfaktoren und Landnutzungen auf das Pflanzenwachstum und deren Rückkopplung auf städtische Klimasysteme.

Zum Weiterlesen:

Zentrum für Stadtnatur und Klimaanpassung (ZSK)
2018: Leitfaden für klimaorientierte Kommunen in Bayern. Handlungsempfehlungen aus dem Projekt „Klimaschutz und grüne Infrastruktur in der Stadt“ am Zentrum Stadtnatur und Klimaanpassung.

Betonwüste Domagkpark: Chronik eines angekündigten Scheiterns

Wie ein heutiger Bebauungsplan Straßenräume von gestern zementiert und zu Unmut bei den Bewohnern im Vorzeigevierviertel führt

THOMAS MAIER, KLAUS NÜRNBERGER, BIRGIT RIEDER

Der Unterschied könnte größer nicht sein. Hier am Spielplatz im Domagkpark, im Schatten des jahrzehntealten Baumbestands der ehemaligen Funkkaserne, lässt es sich an heißen Sommertagen gut aushalten. Gut hundert Meter weiter fühlt sich Sommer in der Stadt ganz anders an. Die Hitze drückt auf die Betonwüste, die hellen Farbtöne der Bürgersteige und Fassaden reflektieren das grelle Sonnenlicht. Aufenthaltsqualität sieht anders aus, und so ziehen sich die meisten Bewohner des Domagkviertels im Münchner Norden an heißen Tagen in ihre Wohnungen oder den Park zurück.

Prognosen zeigen, dass gerade in Städten Hitzeperioden und Extremwetterereignisse zunehmen werden. Daher gilt es, integrierte Strategien für Klimaschutz und Klimaanpassung speziell für Stadträume zu entwickeln, wie das Zentrum Stadtnatur und Klimaanpassung (ZSK) der Technischen Universität München in seinem „Leitfaden für klimaorientierte Kommunen in Bayern“ (2017) [\[1\]](#) schreibt. Bäume haben den größten Einfluss auf das urbane Mikroklima. Sie kühlen durch Verdunstung und verschatten Höfe, Straßen und Plätze. Mit einiger Wahrscheinlichkeit sind diese Erkenntnisse der Münchner Stadtverwaltung bekannt, schließlich hat sie die Studie beauftragt.

Im jüngst fertiggestellten Domagkviertel zeigt sich jedoch ein anderes Bild. Gepflasterte Gehwege erstrecken sich hier über eine üppige Breite von 5, teilweise bis zu 7,50, Metern. Die zahlreichen, ebenfalls gepflasterten Plätze tragen zur weiteren Versiegelung bei. In den Straßen sind Bäume nur in sehr großem Abstand von teilweise mehr als 50 Metern gepflanzt – und das, obwohl ausreichend Platz für eine stärkere Begrünung vorhanden ist. Ursprünglich hatte man ja auch grüner geplant. Doch die Umsetzung weicht so erheblich von der Planung ab, dass sich unter den Bewohnern Unmut geregt und sich im Herbst 2018 eine Bürgerinitiative gegründet hat.

Hier werden Flächen umfassend versiegelt, was

dem Mikroklima wenig zuträglich ist. Darüber hinaus sind Gehwege in dieser Breite nicht nötig. Denn das Viertel hat zu wenig Bewohner, um die breiten Bürgersteige zu rechtfertigen. Hinzu kommt, dass das Domagkviertel aufgrund seiner Insellage nicht als Durchgangsviertel für die Anwohner der angrenzenden Stadtteile dient. Das vielfach vorgebrachte Argument, die Bürgersteige würden Raum für Begegnung schaffen, springt zu kurz. Denn die Betonwüste in den Straßen im Quartier ist an warmen Sommertagen schlicht zu heiß zum Verweilen.

Die Bürgerinitiative (BI) „Mehr Grün... im Domagkviertel“, fordert daher eine stärkere Begrünung und Entsiegelung. Sie tritt



FOTO © LARS BECHTEL, PHILIPP BJARSCH UND ELISA JEBELEAN

Abb. 1: Ergebnisse der AGEF - Arbeitsgruppe Entwicklungs- und Nachhaltigkeitsforschung (2018): Nachhaltige Stadtentwicklung zwischen Planung und Wirklichkeit. Die Münchner Quartiere Obergiesing und Domagkpark. Universität Innsbruck, Institut für Geographie



FOTO © CLAUDIA FASSWACHT, VISUALISIERUNG BIRGIT RIEDER

Abb. 2: Links der Ist-Zustand der Gertrud-Grunow-Straße; rechts eine Visualisierung, die sich an dem Antrag der BI orientiert

damit für die Umsetzung der ursprünglichen Planung sowie für weitere Verbesserungen ein. Denn alleine der Bebauungsplan sieht deutlich mehr Grün vor, als ausgeführt wurde. Wäre diese Planung umgesetzt worden, wäre die Aufenthaltsqualität schon höher. Und die Temperaturen niedriger.

Dass die von der Planung abweichende Ausführung nicht im Interesse der Bewohner ist, zeigt eine aktuelle Befragung der Universität Innsbruck. Die Autoren kommen zu dem Schluss, dass die Bewohner im Domagkviertel viel Grün und wenig Verkehr mit einer hohen Lebensqualität verbinden. Durch „Entsiegelung, Begrünung, Beleuchtung, Fahrradwege und eine Entsorgungsstation kann der öffentliche Raum deutlich aufgewertet werden“, stellt die Befragung fest.

Diese Einschätzung deckt sich weitgehend mit den Forderungen der Bürgerinitiative „Mehr Grün... im Domagkviertel“. Sie fordert, dass das Viertel so umgestaltet wird, dass es die Anforderungen an eine klimaresiliente Stadt erfüllt. Das umfasst die Pflanzung möglichst vieler Bäume entlang der Straßen, die Entsiegelung möglichst vieler Bereiche sowie die Auflockerung des Straßenraumes durch möglichst

viele Grünflächen (s. Visualisierung oben).

In der Theorie hat sich die Stadt München diese und ähnliche Maßnahmen bereits zu eigen gemacht. „München fördert [...] klima-, ressourcen- und landschaftsschonende Siedlungs- und Baustrukturen und sorgt für ein gesundes Stadtklima“, schreibt das Münchner Referat für Stadtplanung und Bauordnung in seinen **strategischen Leitlinien (2013)** ^[7]. In einem referatsübergreifenden „(2016) **Konzept zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels in der Landeshauptstadt**“ ^[8] werden Maßnahmen zur „Sicherung und Schaffung einer guten Aufenthaltsqualität“ und zur „Förderung des Wohlbefindens“ beschrieben. In der Praxis ist München jedoch die am stärksten versiegelte Großstadt, wie der Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft feststellt.

Um das zu ändern, wandte sich die BI im Herbst 2018 mit einem Bürgeranliegen und konkreten Vorschlägen zur Entsiegelung und zum Pflanzen von Bäumen, getragen von mehr als 500 Unterschriften von Anwohnern, an den Bezirksausschuss Schwabing-Freimann (BA 12).

Der Vorsitzende des Bezirksausschusses schlug daraufhin einen runden Tisch vor, der gut sechs Monate

später erste Korrekturen am öffentlichen Raum im Viertel diskutierte. Mit am Tisch saßen Vertreter des BA 12, der Abteilungen Gartenbau und Tiefbau des Baureferats, des Planungsreferats sowie die Vertreter der Bürgerinitiative „Mehr Grün...“. Gekommen waren auch der Bund für Umwelt und Naturschutz BUND, das Planungsbüro Latz + Partner, die Gewofag sowie Green City e.V..

Die Vertreter der Verwaltung schlugen vor, neun Bäume im Bereich der Gertrud-Grunow- und der Margarete-Schütte-Lihotzky-Straße nachzupflanzen. Zudem sollen weitere Bäume entlang der asphaltierten Promenaden im Park gepflanzt werden. Bei einer Begehung sicherten die Vertreter der Verwaltung außerdem zu, weitere mögliche Baumstandorte in den Straßen zu prüfen. Auf die in dem Anliegen ebenfalls enthaltenen Forderungen, möglichst viele Flächen zu entsiegeln und den Straßenraum durch Grünflächen aufzulockern, hat die Stadtverwaltung bislang nicht reagiert.

Dass der BI bereits innerhalb eines halben Jahres erste Veränderungen zugesichert wurden, ist der Unterstützung durch einzelne BA-Mitglieder zu verdanken; es ist aber auch ein Erfolg der kontinuierlichen Öffentlichkeits- und Aufklärungsarbeit der Bürgerinitiative. „Mehr Grün...“ hat sein Anliegen auch direkt an die Fraktionen im Stadtrat, an die zuständigen Referate der Stadt sowie an OB Dieter Reiter herangetragen, fachlich fundiert und mit sehr konkreten Veränderungswünschen.

„Mehr Grün...“ informiert über das Thema außerdem mit Bannern und einer Infowand vor Ort, in der Zusammenarbeit mit anderen Initiativen wie dem „Forum Lebenswertes München“ sowie Green City e.V., aber auch durch eine aktive Pressearbeit in den regionalen Medien. Um das Thema darüber hinaus im Bewusstsein der Öffentlichkeit zu halten, hat „Mehr Grün...“ außerdem das Green Street Happening, die Wanderbaumallee in Zusammenarbeit mit Green City e. V. sowie eine Pflanzaktion organisiert. Bei einem vom „Münchner Forum“ initiierten Stadtspaziergang diskutierten die Teilnehmer die Umsetzung der Quartiersplanung.

Öffentlicher Straßenraum ist für viele Bewohner ein prägendes Element. Zudem kommt seiner Gestaltung in Zeiten des Klimawandels eine besondere Bedeutung zu. Klimaschutz sollte bei der Bauleitplanung daher oberstes Gebot sein, und bestehende Bebauungspläne sollten wo immer möglich angepasst

werden. Versiegelte Flächen sollten auf ein Minimum reduziert und idealerweise durch Grünflächen ersetzt werden.

Doch das Beispiel Domagkviertel zeigt, dass die Landeshauptstadt München ihre eigenen Handlungsempfehlungen, Planungsleitgedanken und -vorgaben zum klimaschonenden Bauen nicht umfassend umgesetzt. Ganz offensichtlich steht die Stadtverwaltung hier vor strukturellen Herausforderungen in ihrer eigenen Organisation. Denn aus einem durchaus



Abb. 3: Ergebnisse der AGEF - Arbeitsgruppe Entwicklungs- und Nachhaltigkeitsforschung (2018): Nachhaltige Stadtentwicklung zwischen Planung und Wirklichkeit. Die Münchner Quartiere Obergiesing und Domagkpark. Universität Innsbruck, Institut für Geographie

„grünen“ Bebauungsplan und einem Bürgerworkshop Jahre vor der Ausführung ist vor allem eine flächendeckende Versiegelung herausgekommen, die nicht im Interesse der Bewohner ist. Das Vorzeigebauwerk Domagkviertel ist damit zu einem Musterbeispiel für vertane Chancen geworden.

Doch ein Scheitern ist die Planung im Domagkviertel erst, wenn alles so bleibt, wie es ist. Mit den zusätzlichen Bäumen sind erste Schritte getan, die großflächige Versiegelung sollte so jedoch nicht bestehen bleiben. Die BI „Mehr Grün...“ setzt sich weiter dafür ein, dass das Viertel den Vorzeigecharakter bekommt, den es verdient.

Die Autoren Thomas Maier, Klaus Nürnberger und Birgit Rieder wohnen im Domagkviertel. Gemeinsam engagieren sie sich in der Bürgerinitiative „Mehr Grün... im Domagkviertel“.

Kontakt: presse@mehr-gruen.org

Zum Weiterlesen:

AGEF - Arbeitsgruppe Entwicklungs- und Nachhaltigkeitsforschung (2018): Nachhaltige Stadtentwicklung zwischen Planung und Wirklichkeit. Die Münchner Quartiere Obergiesing und Domagkpark. Universität Innsbruck, Institut für Geographie
Homepage des Projekts: https://www.uibk.ac.at/geographie/studium/master/courses/ss18_muenchen.html

Innovative Straßenraumgestaltung und Shared Space

In der Altstadt und in Wohnstraßen wäre mehr möglich

PAUL BICKELBACHER

Warum sind die Straßenräume in Münchner Neubaugebieten so langweilig gestaltet mit Gehweg, Parkstreifen, Fahrbahn etc.? Welche Regelung wäre für die Münchner Altstadt sinnvoll? Der folgende Beitrag versucht darauf zu antworten.

Planungsphilosophie Shared Space und Verkehrsregelung Begegnungszone

Shared Space (übersetzt mit geteilter Raum) ist eine *Planungsphilosophie*, die unterschiedlichen Fortbewegungsarten mehr zu mischen, die Dominanz des Autos zu reduzieren und die Verkehrsteilnehmenden mehr in die *Verantwortung* zu nehmen. Die Idee kam um die Jahrtausendwende vor allem aus England und den Niederlanden. Prinzipiell gingen die Ideen zur *Verkehrsberuhigung* in der 1980er Jahren bereits in eine ähnliche Richtung, so dass viele Kenner von „neuem Wein in alten Schläuchen“ sprechen.

Die reine Lehre ist dabei der völlige *Verzicht auf Verkehrszeichen* und das Vertrauen auf die Gestaltung und die Verantwortung der Verkehrsteilnehmenden. Dieser Purismus wurde aber selten durchgehalten und sinnvollerweise – als erstes in Chambéry in Frankreich, dann als Pilotprojekt Flanierzone in Burgdorf und schließlich mit der *Verkehrsregelung* „Begegnungszone“ in der Schweiz – weiterentwickelt. Die Begegnungszone beschränkt die Geschwindigkeit auf 20 km pro Stunde, lässt das Parken nur auf gekennzeichneten Flächen zu und räumt Fußgänger*innen Vortritt ein. Inzwischen gibt es mehrere 100 Beispiele, und auch Frankreich, Belgien, Luxemburg und Österreich haben die Regelung eingeführt.

Einsatzbereiche von Shared Space/gemischter Straßennutzung

Platzmangel: Wenn man die Vorgabe der RAST 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) ernst nimmt und die *Nutzung der Straßenraums vom Rand her* denkt, dann müssen eben erst die Flächenansprüche der Zufußgehenden abgedeckt sein, dann die der

Radfahrenden und dann die des Öffentlichen Verkehrs und des privaten Kfz-Verkehrs. Da bliebe zwischen den Gebäudekanten häufig kein Platz für das Auto, wenn die Zufußgehenden nicht teilen würden. Statt einer Fußgängerzone bleibt dann nur die Mischnutzung mit geringer Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs. Ein Modell für viele Ortsdurchfahrten.

Innenstadt: Ein häufiger Anwendungsbereich sind Innenstadtstraßen mit *flächenhaftem Querungsbedarf* zwischen den beiden Straßenseiten, z.B. weil sich auf beiden Seiten Läden befinden und eine Kanalisierung der Querenden in diesen Einkaufsstraßen



Abb. 1: Die Memminger Altstadt ist ein Verkehrsberuhigter Bereich

auf Zebrastreifen oder Ampeln wenig Sinn macht. Hier wird in der Regel auch nur die Mitte der Straße geteilt, und die Seitenräume sind den Zufußgehenden und dem Aufenthalt vorbehalten. Maßgeblich für die sichere Querung, mit Vortritt der Zufußgehenden, sind gute *Sichtbeziehungen*. Parken kann daher nicht oder nur sehr reduziert stattfinden. Hinzu kommen in den zentralen und oft historisch bedeutenden Stadträumen noch der Wunsch, die übliche verkehrstechnische Dominanz des Kfz-Verkehrs zugunsten einer städtebaulich *attraktiven und integrierten Gestaltung* abzumildern.

FOTO © PAUL BICKELBACHER

Wohnstraßen: Ein weitere Einsatzbereich sind Wohnstraßen. Angesichts geringer Verkehrsmengen kann dort auf die sonst erforderliche Breite mit beidseitig 2,5 Meter Gehweg, 5,5 Meter Fahrbahn und ggf. ein- oder zweistreifigem Parkstreifen (2,0 bis 4,0 m, Gesamtbreite 12,5 bis 14,5 m ohne Baumallee) verringert werden. Das spart versiegelte Fläche ein, erhöht in der Regel die Nutzbarkeit für Kinderspiel und eröffnet neue Spielräume für eine innovative Straßenraumgestaltung, bei der auch Spielfelder aufgemalt werden können.

Mögliche Verkehrsregelungen in Deutschland

In Deutschland gibt es folgende zwei Möglichkeiten, Shared Space in einer Verkehrsregelung umzusetzen:

Verkehrsberuhigter Bereich: Er wird umgangssprachlich häufig als Spielstraße bezeichnet. Die Zufußgehenden dürfen die gesamte Breite nutzen, und Kinder dürfen hier spielen. Der Kfz-Verkehr soll aber nicht unnötig behindert werden. Im verkehrsbe-

Theaterplatz in Duisburg wurde die stautrchtige Fußgängerampel durch die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs im Zuge einer Staatsstraße mit 13.000 Kfz ersetzt. Die Regelung bleibt unter strenger Beobachtung der Regierung, hat sich aber bis heute bewährt. Weniger Stau und dank Schrittgeschwindigkeit keine Unfälle.

Shared Space in der Münchner Altstadt

Die Münchner Stadtverwaltung geht mit dem Thema sehr defensiv um. Immerhin war im Bereich des Tals *unmittelbar vor dem Alten Rathaus* einmal ein Modellversuch/ Pilotprojekt für eine Begegnungszone vorgesehen. Mit der Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums, das Verkehrsschild nicht einzuführen, war dem jedoch die Geschäftsgrundlage entzogen.

Dennoch gibt es mehrere Stellen in der Münchner Altstadt, die als Shared Space funktionieren. Das ist z.B. die *Kustermannfahrbahn* beim Viktualienmarkt,

auch wenn hier nur Taxen und Busse zugelassen sind. Es handelt sich um eine beinahe niveaufreie Gestaltung, die Geschwindigkeit ist deutlich reduziert. Das Ganze ist als Fußgängerzone mit Ausnahmen beschildert.

Eine weitere gut funktionierende Stelle ist die Herzog-Wilhelm-Straße im Bereich zwischen dem *Sendlinger Tor* und der neuen Fußgängerzone in der Sendlinger Straße. Aufgrund der Aufpflasterung gewähren die Autofahrenden in der Regel den Zufußgehenden den Vortritt, obwohl das durch keine Verkehrsregelung gefordert wird. Das führt uns zu der wichtigen Erkenntnis, dass in der Regel die *Gestaltung ausschlaggebend* ist für das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden und nicht die Verkehrsregelung bzw. die Beschilderung. Die Verkehrsregelung ist aber wiederum für die Verwaltung ausschlaggebend dafür, welche Gestaltung sie zulässt.



FOTO © PAUL BICKELBÄCHER

Abb. 2: Die Kustermannfahrbahn am Viktualienmarkt funktioniert wie ein Shared Space

ruhigten Bereich sollte es keine Gehsteige geben.

Fußgängerzone mit Ausnahmeregelung: In einer Fußgängerzone können diverse Ausnahmen geregelt werden, so dass z.B. Fahrräder, Öffentlicher Verkehr und Kfz von Anwohnern und Lieferverkehr erlaubt sind.

Die Einführung der Begegnungszone nach Schweizer Vorbild wurde in Deutschland vom Bundesverkehrsministerium mit dem Hinweis auf die Regelung *Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich* abgelehnt. Das ist eine Tempo-20- oder Tempo-30-Zone mit einem entsprechenden Zusatzschild – allerdings ohne den Fußgängervortritt und ohne dass das Parken nur auf den speziell gekennzeichneten Flächen erlaubt ist.

Das Fehlen der Begegnungszone in Deutschland führte dazu, dass mutige Städte dafür verkehrsberuhigte Bereiche anordnen. So ist die gesamte *Memmingen Altstadt* ein Verkehrsberuhigter Bereich. Am

St. Jakob-Platz: Zufußgehende und Radfahrende sind in einer Anzahl, Geschwindigkeit und in einem Verhältnis unterwegs, das gut verträglich ist und zu keinen Beschwerden führt.

Radverkehr in Fußgängerzonen

Heiß diskutiert wird der „Shared Space Light“, das heißt die Mischung von Fuß- und Radverkehr in Fußgängerzonen. Ein positives Beispiel ist hier der *St. Jakob-Platz*: Zufußgehende und Radfahrende sind in einer Anzahl, Geschwindigkeit und in einem Verhältnis unterwegs, das gut verträglich ist und zu keinen Beschwerden führt.

Etwas konfliktträchtiger ist die *Residenzstraße* zwischen Max-Joseph-Platz und Schrammerstraße/ Hofgraben. Hier konnten wichtige Erfahrungen

gesammelt werden. Sehr ungünstig und auch gestalterisch nachteilig war es, die Radtrasse mit Roteinfärbung zu markieren. Die Radfahrenden fühlten sich hier bevorrechtigt, obwohl sie in der Fußgängerzone zu Gast sind, und klingelten die Passanten weg, viele davon Touristen, die die Intention nicht verstanden hatten. Seit der Entfernung der Rotmarkierung funktioniert das Zusammenspiel wesentlich besser, insbesondere dann, wenn die Bestuhlung durch die Freischankfläche genügend Platz lässt.

Verbale Hauptkampfbühne war die *Furt am Marienplatz*. Hier haben CSU und SPD die lange überfällige Umgestaltung, die übrigens auch bereits 2007 von der GRÜNEN beantragt wurde, umgesetzt und – gegen die GRÜNEN – die Sperrung für den Radverkehr erwirkt. Es gab zwar keine Unfälle, aber viele Radfahrende waren zu schnell unterwegs und respektierten nicht den Abstand gegenüber den Zufußgehenden, den sie von überholenden Kfz einfordern. Die Frage wäre hier, ob das Radfahren nach Fertigstellung des Altstadtradrings eventuell wieder frei gegeben werden kann oder zumindest die Zeiten der Freigabe (heute von 21 Uhr bis 9 Uhr) ausgeweitet werden können. Das erfordert aber rücksichtsvolle und umsichtige Radfahrende, die sich darauf einstellen, dass am Freitagnachmittag und am Samstag die Fußgänger*innendichte für das Radfahren zu hoch ist.

Fußgängerzone versus Verkehrsberuhigter Bereich in der autofreien Altstadt

Die Diskussion um die Fußgängerzone in der *Sendlinger Straße* hat gezeigt, dass die Herausnahme der letzten 5 Prozent des Kfz-Verkehrs die meisten Diskussionen verursacht. Es stellt sich daher die

Frage, wie viele Straßen im Zuge einer autofreien bzw. autoarmen/ autoreduzierten Altstadt noch reine Fußgängerzonen – in der Regel mit zulässigem Radverkehr – werden sollen?

Die wesentliche Attraktivitätssteigerung erfolgt in vielen Altstadtstraßen durch die *Herausnahme des Parkens*. Damit wird Fläche zum Flanieren gewonnen. Wenn die Zufußgehenden den *Straßenraum in der gesamten Breite* nutzen können und gelegentlich ein selten vorbeifahrendes Auto vorbeilassen, wäre schon viel gewonnen und könnten viele Straßen auf einmal attraktiver werden. Hier müsste dann das Kreisverwaltungsreferat den Verkehrsberuhigten Bereich beschildern, auch wenn formal noch ein – in der Regel viel zu schmaler – Gehweg vorhanden ist. Lieferverkehr und Mobilitätseingeschränkter bleibt die Möglichkeit, in Schrittgeschwindigkeit zu fahren. In Freising wird derzeit die Innenstadt entsprechend umgebaut und mit einem verkehrsberuhigten Bereich beschildert.

Shared Space in Stadtteil- und Quartierszentren

Aber nicht nur die Straßenräume in der Altstadt sollten attraktiver werden. Auch die Geschäftsstraßen in den Quartieren können mit weniger Stellplätzen und einer flächenhaften Querbarkeit deutlich an Aufenthaltsqualität gewinnen. Hierfür geeignet sind z.B. die Augustenstraße, die Hohenzollernstraße zwischen Kurfürstenplatz und Leopoldstraße, die Reichenbachstraße und die Weißenburger Straße. Wie eine umgestaltete Augustenstraße aussehen könnte, zeigt eine im Auftrag der Stadtratsfraktion der GRÜNEN angefertigte Visualisierung (s. Abb. 3).



Abb. 3: Grüne Ideen für die Umgestaltung der Augustenstraße

FOTO ©HEINZ VON HEYDENBERG

Wohnstraßen für mehr Aufenthalt

Es mehrt sich die Kritik, dass Wohnstraßen in Münchner Neubaugebieten stark versiegelt und schlecht nutzbar sind. Ganz erheblichen Unmut gab es im *Domagkpark*, bei dem auch noch vorgesehene Baumstandorte wegen Sparten und Feuerwehr nicht realisiert werden konnten (siehe auch den Beitrag von Thomas Maier u.a. auf S. 7 in dieser Ausgabe). Daraus resultierten Bestrebungen von Seiten der GRÜNEN und der Genossenschaften, im *Prinz-Eugen-Park* Verbesserungen zu erzielen, denen das Baureferat mit einem gemeinsamen Termin mit Politik und späteren Nutzern nachkam. Hier konnten in einigen Straßenabschnitten noch Verbesserungen im Sinne eines Shared Space erzielt werden.

In der Regel resultiert das Problem einer wenig innovativen Straßenraumgestaltung in Wohnstraßen daher, dass das *Planungsreferat* im Bebauungsplan einen Bereich für den Straßenraum festsetzt und die Gestaltung offen lässt. Wenn kein verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt ist, plant das *Baureferat* die übliche Gestaltung mit Gehweg, Parkbucht, Fahrbahn etc. und wird von der kritischen Haltung des *Kreisverwaltungsreferates* bestärkt.

Hierzu ein aktuelles Beispiel: Kürzlich bekam unser grüner Antrag im Bauausschuss eine Mehrheit, in einem Teil des Baugebiets in der *Hochmuttinger Straße* in Feldmoching einen verkehrsberuhigten Bereich anzuordnen und die Straße entsprechend zu gestalten. Zwei Wochen später erklärte das Kreisverwaltungsreferat dem Bezirksausschuss, dass das

nicht gehe, weil mehr als 150 Kfz/h erwartet werden. Dabei empfiehlt der GdV (Gesamtverband der deutschen *Versicherungswirtschaft* e.V.) Verkehrsberuhigte Bereiche (im Jahr 2015) bis 4.000 Kfz pro Tag, das entspricht ca. 400 Kfz in der Spitzenstunde. Entweder ist das KVR hier nicht auf der Höhe der Zeit, oder man kann den Münchner Autofahrenden weniger zumuten als anderswo. Auffällig ist auch, dass gleich hinter der Stadtgrenze die Anzahl der verkehrsberuhigten Bereiche deutlich ansteigt.

Neue Freiheitsgrade bezüglich der Gestaltung von Wohnstraßen ergeben sich zukünftig durch den verstärkten Einsatz von *Quartiersgaragen* anstelle von flächendeckenden Tiefgaragen und durch einen verringerten *Schlüssel für Besucherstellplätze*, nachdem die Erfahrungen im Domagkpark zeigen, dass ein Besucherstellplatz pro 10 Einwohner überhöht ist. Zukunftsweisend ist auch die *Beteiligung* der zukünftigen Anwohner, die mittels Genossenschaften gut möglich ist.

Beim Thema Straßenraumgestaltung ist die *Politik* gefragt, die Referate besser zu koordinieren. Die stark gewachsene grüne Fraktion wird hier ihren Einfluss geltend machen, und ein neues Referat für Mobilität und Öffentlichen Raum kann hier hoffentlich unterstützen.

Paul Bickelbacher, Stadtrat LH München, Stadt- und Verkehrsplaner und Mitglied im Programmausschuss des Münchner Forums.

Öffentlicher Raum auf Zeit

KATHARINA FRESE, CHRISTINA PIRNER

Keine deutsche Großstadt ist so dicht besiedelt wie München. Wie können wir trotzdem – oder gerade deshalb – neue Orte für mehr Grün und nachbarschaftliches Engagement schaffen? Öffentlicher (Straßen-)Raum ist in Großstädten schwer umkämpft. Unterschiedlichste Nutzungsansprüche treffen hier aufeinander: Parkplatz, Lieferzone, Begegnungsort, Grünfläche. Den Flächenverbrauch des ruhenden Verkehrs genauer in den Blick zu nehmen, ist ein lohnenswerter Schritt, wenn es um die Frage einer effizienteren Nutzung von Straßenraum geht. Denn diese Flächen werden frei, wenn wir es schaffen, durch attraktive Sharing-Angebote sowie den Ausbau des ÖPNV und der Radinfrastruktur mehr Menschen vom Umstieg zu überzeugen.

Weil gemeinschaftlich genutzter Raum mehr Wert ist, hat die Münchner Umweltorganisation Green City e.V. zwei Projekte zur temporären Umnutzung von Parkplätzen begleitet.

Parklets im Westend – lebendige Treffpunkte für die Nachbarschaft

Parklets, temporär umgestaltete Parkplätze, schaffen neue Aufenthalts- und Begegnungsräume. Gerade

in innerstädtischen Bezirken, in denen Grünflächen und konsumfreier Raum die Ausnahme sind, erfüllen sie eine wichtige Funktion. Parklets lassen sich individuell und vielfältig gestalten – dabei sollten die Beschaffenheit des Stadtteils und die Bedürfnisse der Bewohner*innen frühzeitig mitgedacht werden. Die Landeshauptstadt München beauftragte Green City e.V. im Sommer 2019 mit der Durchführung des Pilotprojekts „Parklets im Westend“.

Zu Beginn des Projekts wurden im Rahmen von zwei Workshops Wünsche und Bedenken zu Gestaltung und Standort der Parklets gesammelt. Der Parkdruck im Westend ist, wie in vielen anderen Stadtteilen, hoch und das Thema emotional. Wie so oft bei Beteiligungsprozessen wird nur über das „Wie“, nicht aber über das „Ob“ gesprochen. Mit Unterstützung des Allparteilichen Konfliktmanagements (AKIM) und der Offenheit der Verwaltung konnte dennoch ergebnisoffen diskutiert werden. So wurde die Ausgestaltung und Funktion der Parklets dem jeweiligen Standort angepasst. An der Schwanthalerstraße/ Ecke Parkstraße wurde auf Wunsch der Anwohner*innen von Sitzgelegenheiten abgesehen und stattdessen Begrünungselemente und Fahrradabstellanlagen geschaffen. Der Standort an der Parkstraße 18 wurde zu einer Wohlfühloase mit Holzliege, Pflanztrögen und Palmen sowie Gruppenarbeitsplätzen für umliegende Büros. Den Standort an der Tulbeckstraße 23 gestalteten Erzieher*innen und Kinder einer ansässigen Elterninitiative nach ihren Bedürfnissen: ein Sandbereich mit Spielzeug-Tauschbox, eine Bücherecke und Tröge mit essbaren Pflanzen.



FOTO © EVELIENE KLINIK

Abb. 1: Team Meeting unter freiem Himmel

Mit dem Ziel, die Parklets zu einem Gemeinschaftsprojekt zu machen, fand die Aufbauphase in einer offenen Werkstatt statt. Auch anschließend wurden die Parklets durch die Nachbarschaft in Stand gehalten. Die engagierten Anwohner*innen und der Einsatz der Initiativen vor Ort waren entscheidend für den Erfolg des Pilotprojekts, darüber hinaus auch der Kontakt zu Gaststätten und Gewerbetreibenden, ohne die z.B. die Wasserversorgung der Pflanzen nicht gewährleistet hätte werden können.

Es kam, außer in der Parkstraße 18, kaum zu Vandalismus und nächtlichen Ruhestörungen. Standorte nahe eines Kiosks und Gastronomie, die bis spät in die Nacht Alkohol verkaufen, sind also zu überdenken. Anwohner*innen und Besucher*innen konnten über die gesamte Projektlaufzeit Kontakt mit Green City e.V. aufnehmen und sich über Feedbackkarten, per Mail oder Telefon mitteilen. Insgesamt wurden überwiegend positive Rückmeldungen gegeben – auch von Anwohner*innen, die zunächst skeptisch waren.

Die Parklets im Westend haben gezeigt, wie durch temporäre Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums die Aufenthaltsqualität in Stadtvierteln erhöht und der nachbarschaftliche Zusammenhalt gestärkt werden kann.

Mehr Piazza Zenetti! Wenn Sharing Freiraum für Qualitätsfläche schafft

Die Umnutzung von Parkplätzen thematisiert auch das Projekt „Piazza Zenetti“ und verknüpft die Idee direkt mit dem Angebot von Alternativen zum eigenen Pkw. Im Zentrum des Modellprojekts steht die Frage, wie Mobilität nachhaltig gestaltet und gleichzeitig die Lebensqualität

in Stadtteilen gesteigert werden kann. Hierfür wurden 2018 am Zenettiplatz in der Münchner Ludwigsvorstadt verschiedene Maßnahmen installiert: Auf der Südseite des Platzes stehen seitdem Sharing-Angebote zur Verfügung. Die Mobilitätsstation bietet (E-) Fahrräder und (E-)Autos zum Verleih sowie Ladesäulen. Durch den geringeren Platzbedarf für die Fahrräder gegenüber Pkw-Parkplätzen sind außerdem 50 m² Grünfläche hinzugekommen, die von Anwohner*innen gepflegt wird. Auf der Nordseite des Platzes wurden die Parkplätze zum Quartiersplatz „Piazza Zenetti“ umgestaltet – mit Sitzgelegenheiten, Bücherregal, Beeten, Wanderbäumen und mehr. Der Bogen, der hier geschlagen wird: Nimmt man Stellplätze für private Pkw weg, entsteht neuer Raum, der als kollektive Qualitätsfläche gestaltet werden kann. Der Bezirksausschuss 2 der Stadt München unterstützte im Sommer 2019 weitere Aktionen mit Anwohner*innen auf der Piazza Zenetti. Ob die „Putz Plausch Plan“-Treffen der Nachbarschaft, die Open-Air-Ausstellung eines

zeitig die Lebensqualität in Stadtteilen gesteigert werden kann. Hierfür wurden 2018 am Zenettiplatz in der Münchner Ludwigsvorstadt verschiedene Maßnahmen installiert: Auf der Südseite des Platzes stehen seitdem Sharing-Angebote zur Verfügung. Die Mobilitätsstation bietet (E-) Fahrräder und (E-)Autos zum Verleih sowie Ladesäulen. Durch den geringeren Platzbedarf für die Fahrräder gegenüber Pkw-Parkplätzen sind außerdem 50 m² Grünfläche hinzugekommen, die von Anwohner*innen gepflegt wird. Auf der Nordseite des Platzes wurden die Parkplätze zum Quartiersplatz „Piazza Zenetti“ umgestaltet – mit Sitzgelegenheiten, Bücherregal, Beeten, Wanderbäumen und mehr. Der Bogen, der hier geschlagen wird: Nimmt man Stellplätze für private Pkw weg, entsteht neuer Raum, der als kollektive Qualitätsfläche gestaltet werden kann. Der Bezirksausschuss 2 der Stadt München unterstützte im Sommer 2019 weitere Aktionen mit Anwohner*innen auf der Piazza Zenetti. Ob die „Putz Plausch Plan“-Treffen der Nachbarschaft, die Open-Air-Ausstellung eines



Abb. 2: Plastikfrei-Workshop auf der Piazza Zenetti

Fotografieren oder die erfrischende Abkühlung beim Springbrunnenexperiment – innerhalb von zwei Jahren wurde die Piazza Zenetti zu einem lebendigen Ort für die Nachbarschaft.

Die Angebote auf der Piazza Zenetti wurden gut angenommen, Anwohner*innen gestalteten aktiv mit. Negativ-Stimmen waren selten zu hören. Auffällig: Online schien es Kritiker*innen leichter zu fallen, Ablehnung zu äußern, als im direkten Kontakt vor Ort. Die Kritik war vor allem durch die wegfallenden Parkplätze im Viertel geprägt. Besonders engagierte Anwohner*innen setzen sich wiederum für eine Beibehaltung der Piazza Zenetti ein. Im Oktober 2019 gründeten sie eine Bürgerinitiative mit dem Ziel, den nördlichen Zenettiplatz auch nach Ende der Projektphase als autofreien Aufenthaltsbereich und Begegnungsort beizubehalten.

Orte temporärer Umgestaltung als Vorboten der Veränderung

Projekte wie die Parklets im Westend und die Piazza Zenetti stehen für Aushandlungsprozesse, die für eine klimaresiliente Stadtgestaltung und Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums dringend geführt werden müssen. Als Vorboten der Veränderung stellen sie Orte des Austauschs und der Diskussion dar. Der Versuch, die Vision einer alternativen Straßenraumnutzung erlebbar zu machen, bewegt sich dabei auf einem schmalen Grat zwischen Eventisierung des öffentlichen Raums und der Schaffung von Angeboten zur Aktivierung der Bürgerschaft. Denn neben der Unterstützung aus Politik und Verwaltung

braucht es vor allem die Bereitschaft der Bevölkerung.

Bei dem Projekt „Piazza Zenetti“ wurden Menschen durch das Angebot von verschiedenen Workshops und Veranstaltungen auf den Platz gebracht. Allerdings wurde der Platz auch „freigegeben“: Anwohner*innen konnten eigenständig und lose etwas auf dem Platz anbieten. Was die nun verstärkt engagierten Nutzer*innen jedoch an den Platz gebunden hatte, waren vor allem Synergien, welche durch vorhandene Angebote wie Wanderbäume und Hochbeete entstanden. Durch die gemeinsame Instandhaltung entwickelten sich neue Beziehungen in der Nachbarschaft, wodurch ein Zusammenschluss zum Engagement der Bürger*innen erst möglich wurde.

Längere Modellprojekte und kurze Pilotphasen sind wichtig, um das „Wie“ und „Wo“ von Veränderungen im Straßenraum zu erproben. Ebenso wichtig ist es aber, Rahmenbedingungen zu schaffen, damit einmal gesetzte Anstöße auch nach Ablauf der Testphase durch Bürger*innen weitergeführt werden können.

Katharina Frese (M.A. Kulturwissenschaften) arbeitet im Bereich Mobilität und war am Projekt Parklets beteiligt. Christina Pirner (M.A. Kulturwissenschaften) arbeitet im Bereich Kommunikation und betreut das Projekt Piazza Zenetti. Beide arbeiten bei Green City e.V..

Sommer am Alpenplatz

Testerfahrungen aus der saisonalen Umnutzung von Straßenraum in Giesing

TORSTEN MÜLLER

Es war eine Premiere für Giesing und für München. Am Alpenplatz wurde im Sommer 2019 der Straßenraum zur saisonalen Fußgängerzone. Während zweier Monate waren Edelweiß- und Alpenplatz testweise vereint. Ziele waren auszuprobieren, wie öffentlicher Raum umverteilt werden könnte, Diskussionen über die Nutzungen der bestehenden Plätze anzustoßen sowie im Rahmen eines Pilotprojekts Erfahrungen über die Abläufe saisonaler Projekte zu sammeln. Der Straßenraum um den Alpenplatz hatte Potential für einen solchen Test, da die Projektidee vor Ort entstand und die Verbindung zweier Plätze einen städtebaulichen Mehrwert bietet. Zugleich garantierte die überschaubare Größe, dass ein Test verträglich und in kurzer Zeit machbar wäre.



FOTOS © MGS



Abb. 1 und 2: Am Alpenplatz wurde der Straßenraum für acht Wochen testweise als Fußgängerzone genutzt.

Von der Idee zur Umsetzung

Die Projektidee wurde vom Bezirksausschuss und durch die Bürgerversammlung in 2018 initiiert. Beantragt wurde eine testweise sogenannte „Sommerstraße“, um Edelweiß- und Alpenplatz zu verbinden und den Verkehr zu reduzieren. In einer Sommerstraße wird die Verkehrsfläche während des Sommers zugunsten des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität genutzt. So können in städtebaulich sinnvoller Lage Verkehrsräume auch als Aufenthalts-, Sport- oder Ruhebereiche genutzt werden. Die Umsetzung sollte im Austausch mit Anwohnenden, den angrenzenden Ladenlokalen und der Lokalpolitik erarbeitet werden.

Auf zwei Infoveranstaltungen wurde daraufhin diskutiert: Wo, was, für wie lange? – und ob überhaupt. Parallel wurde durch die Stadtverwaltung geprüft, wie diese Ziele möglichst harmonisch erreicht werden könnten.

Euphorie und Skepsis

Zu den Infoveranstaltungen des Bezirksausschusses in Kooperation mit dem MGS-Stadtteilmanagement

in den Restaurants am Alpenplatz wurden die Anwohnenden jeweils per Briefwurf eingeladen. Die Anwesenden waren zwiegespalten – einerseits euphorisch, andererseits skeptisch. Bei den Kritikern war die Sorge über wegfallende Parkplätze die dominanteste. Potenzielle Ruhestörungen durch Spielen auf der Straße und eine Ausweitung von kommerziellen Schankflächen wurden auch genannt. Begrüßt wurde, dass die Plätze verbunden werden könnten, es mehr Sitzgelegenheiten gäbe und etwas Neues ausprobiert würde. Auch die Möglichkeit, eine Diskussion zu der gesamten Platzsituation anzustoßen, kam gut an. Bei der Diskussion offenbarte sich auch, dass es Nutzungskonflikte zwischen Generationen auf den bestehenden Freiflächen gab.

Die angrenzenden Einzelhändler hatten sich durchweg sehr aufgeschlossen gezeigt: Sie wollten es testen.

Der Bezirksausschuss hatte auf Grundlage des Stimmungsbildes der Informationsveranstaltungen und im Rahmen einer Ortsbegehung mit der Stadtverwaltung ausgiebig beraten und sich für einen Test ausgesprochen. Kontrovers diskutiert wurde im Gre-

mium die Forderung nach Kompensation der entfallenden Stellplätze durch zusätzliche Parkplätze in der Unteren Grasstraße. Eine Forderung, die letztlich bei der Umsetzung nicht erfüllt werden konnte. Zudem hatte sich der BA für eine dauerhafte Verbesserung der Platzsituation ausgesprochen.

Im Juni 2019 hatte der Stadtrat beschlossen, vom 13. Juli bis zum 8. September – dem Tag nach Ois Giasing! – erstmals in München am Alpenplatz eine testweise saisonale Fußgängerzone einzurichten. Der genaue Ort und die Dauer orientierten sich an den Ergebnissen der beiden Informationsveranstaltungen. Somit wurden in Summe 21 Stellplätze südlich des Alpenplatzes sowie vor dem Restaurant Alpenhof zeitlich befristet umgenutzt. Die Fläche wurde mit Sitzgelegenheiten und Pflanzgefäßen möbliert und für Autos gesperrt. Die Erreichbarkeit der Wohnhäuser für Rettungsfahrzeuge und Müllabfuhr war jederzeit gewährleistet.

Parallel wurde für die Projektlaufzeit in der Edelweißstraße eine unechte Einbahnstraße eingerichtet, d.h. das Einfahren wurde eingeschränkt (kein Linksabbiegen von der Tela; keine Einfahrt aus Norden ab Kreuzung „Am Bergsteig“). In der Edelweißstraße konnte weiterhin in beide Richtungen gefahren werden, es konnte auch in alle Richtungen ausgefahren werden.

Eine Gruppe Anwohnender hatte zudem eine Förderung aus dem Verfügungsfonds der Sozialen Stadt Giesing durch die Koordinierungsgruppe Giesing genehmigt bekommen, um kleinere Gestaltungen und Veranstaltungen während der Projektzeit in Eigenleistung umsetzen zu können.

Um einige Erfahrungen reicher

Es war ein diskussionsreicher Sommer am Alpenplatz – jede und jeder hatte sich während des Tests eine Meinung bilden können. Die einen fanden es super, die anderen sahen für sich keinen Mehrwert. Um Erfahrungen aus dem Projekt zu ziehen, wurden die Meinungen abgefragt, via EMail an saisonale-projekte@muenchen.de und durch Passantenbefragungen an Ort und Stelle. Zudem fanden zu verschiedenen Tageszeiten Begehungen durch das

Kreisverwaltungsreferat und durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung statt, um die Nutzungen und die Parksituation einschätzen zu können. Zur Verkehrsmenge fanden Zählungen durch ein Verkehrsplanungsbüro statt.

Die Maßnahme der unechten Einbahnstraße sorgte für 30 Prozent weniger Verkehr in der Edelweißstraße.

Die Beobachtungen zur Parkplatzsituation zeigen, dass – wie vor Projektbeginn angenommen – im Areal um den Alpenplatz grundsätzlich ein hoher Parkdruck herrscht. Vereinzelt wird auf Gehsteigen oder in Halteverbotszonen geparkt, in einem Radius von ca. 400 Meter waren jedoch regelmäßig ausreichend Stellplätze verfügbar. Die während der acht

Wochen entfallenen 21 Stellplätze waren somit verträglich – insbesondere auch, weil aufgrund der Sommerferien weniger Stellplatznachfrage herrschte.

Im gesammelten Feedback gab es viel Lob über mehr Ruhe, mehr Platz und mehr nachbarschaftlichem Leben und Kontakt. Kritische Meinungsäußerungen drehten sich hauptsächlich um die Parkplatzsituation, die Art der Möblierung sowie um Kritik grundsätzlicher Natur: „Eine Straße ist eine Straße und kein

Kinderspielplatz“. Festzustellen war auch die Forderung nach verstärkter Bürgermitwirkung. So wurde eine repräsentative verbindliche Abstimmung der Anwohnenden gefordert.

Die Mehrheit eint der Wunsch, die Platzsituation im Allgemeinen zu verbessern: eine ansprechende Gestaltung zu erhalten, Tempo und Schleichverkehr zu reduzieren, die Rasenfläche am Alpenplatz und die Bänke am Edelweißplatz zu erneuern, das Kunstwerk „torre pendente“ von Rudolf Wachter zu sanieren, Fahrradstellplätze zu schaffen und Nutzungen für alle Altersgruppen zu ermöglichen bzw. Nutzungskonflikte zu entschärfen.

Nicht vor meiner Haustüre

Das Projektziel war klar: Testen, wie öffentliche Verkehrsfläche bedarfsgerecht, städtebaulich und freiraumplanerisch sinnvoll umverteilt werden kann. Der Wegfall von Parkplätzen ist der logische Preis



für mehr Raum für den Fußverkehr. Es ist zudem eine stadtplanerische Realität, dass unter den Bedingungen steigender Kfz-Zulassungszahlen, weiterem Bevölkerungswachstum, wie z.B. am benachbarten Paulaner-Areal, mangelhafter Luftqualität, wie entlang der Tela, und dem stadtweiten Ziel von CO₂-Einsparungen neue Wege getestet werden müssen. In den Diskussionen am Alpenplatz spiegeln sich denn auch die großen Themen der Stadtentwicklung: Mobilität, Nutzung öffentlicher Räume, Selbstinteresse vs. Allgemeininteresse sowie dem Zwiespalt zwischen einem verbesserten Wohnumfeld und der



Abb. 3 und 4: Eine dauerhafte Verbesserung der Platzsituation gemäß der identifizierten Defizite wäre ein großer Erfolg.

damit verbundenen Sorge um steigende Mietkosten. Hinzu kommt, dass die Bebauung des Paulaner-Areals und die Diskussionen um eine Erneuerung des Kronenparks im Frühjahr 2019 im Gebiet die Sensibilität vor Veränderungen erhöht haben.

Es war auffällig, dass Meinungsäußerungen oft sehr stark auf eigene Interessen bezogen waren. „Die sind doch nur zu faul, um in den Kronenpark zu gehen“, werfen Hundebesitzer den Familien vor, ohne sich zu fragen, ob sie nicht eigentlich selbst zum Bergsteig gehen müssten, wo eine ausgewiesene Hundewiese ist. Das zeigt, dass eine Debatte über den öffentlichen Raum anstrengend ist, aber auch in einer gewissen Regelmäßigkeit geführt werden muss, damit die verschiedenen Nutzungsbedürfnisse fair besprochen und Vereinbarungen getroffen werden können. Das dürfte die Herausforderung für die weiteren Schritte sein.

Pläne für 2020

Es gab in Summe eine große Offenheit, das Projekt testweise durchzuführen. Auf der dritten Informati-

onsveranstaltung zum Abschluss im November 2019 war ein Patt zwischen Skeptikern und Befürwortern auszumachen. Somit planen Bezirksausschuss und Stadtverwaltung in 2020 keine unmittelbare Wiederholung des Tests, auch wenn dies organisatorisch möglich wäre und oft gewünscht wurde. Zur Prüfung von Optionen für eine Verbesserung der Platzsituation am Alpenplatz besteht ein politischer Auftrag an das Baureferat seitens des Oberbürgermeisters (Vor-Ort-Besuch im März 2019), durch Stadtratsbeschluss vom Juni 2019 sowie durch den Antrag des BAs im Mai 2019. Das Baureferat werde dem Stadtrat eine dauerhafte Umgestaltung nur vorschlagen, wenn ein klares Votum aus Bezirksausschuss und Bürgerschaft vorliegt. Ein wichtiges Ziel hierfür hatten sich die Anwohnenden auf der letzten Informationsveranstaltung im Jahr 2019 bereits gemeinsam gesetzt: „Lasst uns zusammen an einem schönen Alpen- und Edelweißplatz arbeiten.“



FOTOS © MGS

Torsten Müller arbeitet seit 2015 für die Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung (MGS) als Stadtteilmanager im Stadtteilladen Giesing. Er ist in München aufgewachsen und hat an der LMU München Philosophie studiert. Das MGS Stadtteilmanagement wird gefördert durch Mittel der Städtebauförderung im Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ sowie aus Mitteln der Landeshauptstadt München (LHM). Es wird durchgeführt im Auftrag des Referats für Stadtplanung und Bauordnung der LHM. Die MGS ist Treuhänderin und Sanierungsträgerin der LHM. Sie ist eine Tochtergesellschaft der GWG München.

Zum Weiterlesen:

Presseberichte, einen Kurzfilm über das Projekt, alle Anträge und Beschlüsse, sowie die Dokumentation der Informationsveranstaltungen finden Sie unter: stadtteilladen-giesing.de/alpenplatz ↗

Öffentlicher (Straßen-)Raum für die Wasserburger Landstraße

WOLFGANG CZISCH

In Corona-Zeiten mit Kontaktsperrern, geschlossenen Kindertagesstätten, Kindergärten, Schulen, Hochschulen, abgesagten Veranstaltungen in Theatern, Konzerten, mit geschlossenen Läden, Restaurants und Kneipen, den vorgeschriebenen Abständen zum Nächsten ohne Händedruck und Kuss wird uns schmerzhaft bewusst, wie wichtig uns die menschliche Gemeinschaft ist. Unwillkürlich ist das auch die Zeit, darüber nachzudenken.

Wir sind auf Gemeinschaft bezogen und angewiesen. Das zoon politikon, das politische Tier, als das uns Aristoteles klassifizierte, trifft unser Wesen, wie wir jetzt wieder eindringlich erfahren (müssen); Menschen sind auf Gemeinschaft bezogen und angewiesen.

Diese Grunderfahrung muss auch bei allen Ordnungen, die die Politik (die Politiker) aufrichtet, zentral Berücksichtigung finden. Gerade auch in den Städten, auf unseren Straßen, Plätzen, wo immer wir uns treffen können.

Unsere Neugierde, unser Interesse, ja unser Bedürfnis nach Nähe, Anregung, nach Austausch erschafft die Gesellschaft, in der wir leben. Alle Anstrengungen, unser kommunikatives Wesen zu beschränken, geht auf die Zügelung der menschlichen Natur, unserer Freiheit zurück, um der Ordnung, der Herrschaft willen. Am Arbeitsplatz, als Konsumenten oder als Staatsbürger. Zwar sind Wirtschafts- und Sicherheitsinteressen legitim, ja notwendig, aber sie müssen ihrerseits vernünftig begrenzt werden. Leider müssen wir feststellen, dass gerade der Öffentliche Raum übermäßig diesen Interessen dient und damit zur Unterdrückung unserer kommunikativen Natur hergerichtet wurde. Wir werden vereinzelt, sortiert, entfremdet. Dagegen müssen wir uns wehren.

Scheinbar gibt es genug Orte der Begegnung. Von den Kleinsten bis zur Jugend gibt es die Schulen, in deren Pausen Begegnung untereinander stattfindet, im Studium wird der Campus zum Begegnungszentrum, aber da werden diese Zeiten auch durch die Straffung der Studien schon geringer, Familienzeiten verringern sich durch doppelte Beschäftigung, Sport und Veranstaltungen lassen nur wenig Zeit für

Kommunikation. All die Bereiche sind verzweckt und durch zielgerichtetes Gemeinsames verengt. Die Erfahrung der Gesellschaft mit unterschiedlichen Menschen, Interessen, Einkommen, Bildung, Herkunft, Glauben, Zivilisationshintergründen machen wir bei der Begegnung, beim Einkauf und vor allem im Öffentlichen Raum.

Der Öffentliche Raum ist unsere Bühne. Dort stellen wir uns dar, dort befriedigen wir unsere Neugier aufeinander, dort beginnt der Austausch, beginnt Gesellschaft. Sehen und gesehen werden. Er ist also der Anregungsraum der Gesellschaft.



Abb. 1: Bebauung entlang der Wasserburger Landstraße

FOTO © DETLEV STRÄTER

Wie ist es um ihn bestellt? Um diesen Raum zwischen den Gebäuden ist seit langem ein Konflikt der Interessen entbrannt.

Die Konflikte wurden durch ein dichtes Regelwerk entschieden, aber nicht aufgelöst. Die Mobilität hat den öffentlichen Raum, besonders den Raum in den Straßen ziemlich exklusiv für sich vereinnahmt. Danach dürfen der Individualverkehr und das Stehzeug rund zwei Drittel des Platzes beanspruchen. Darüber

hinaus wurde auch dem Automobil zugestanden, ungehindert diesen Raum zu nutzen. Nur an Kreuzungspunkten, die der Querverkehr erzwingt, dürfen auch andere Verkehrsteilnehmer, auf Sekunden berechnet, kurz queren. Es gilt strikt das Recht des Stärkeren.



FOTO © DETLEV STRÄTER

Abb. 2: Viel Platz für den Automobilverkehr

Auf der nicht der Mobilität vorbehaltenen Restfläche von einem Drittel kämpfen die Nutzer dieses „öffentlichen Restraumes“ um den Platz. Dieser wird aber auch noch durch Hindernisse (Schaltkästen, Schilder, Fahrräder etc.) eingeschränkt. Aufenthalt in diesem Raum ist nicht vorgesehen, diese „Funktion“ sollen Plätze oder Grünflächen übernehmen.

Das drückt sich auch in der Anordnung von Bänken, Papierkörben und Toiletten aus, für die es in dem kleinen, dem Fußgänger zugestandenem Raum keinen Platz mehr gibt. Dort, wo ein solcher trotzdem vorhanden wäre, vermietet die Stadt sie an geschäftstüchtige Gastronomen. Diese separieren diesen Raum weiter von der Öffentlichkeit. Konsequenz auf den wirtschaftlichen Erfolg ausgerichtet, nutzen in Straßen mit Geschäften die Kaufleute ihre Fronten oft zur Gänze für ihre Auslagen und Schaufenster. Der öffentliche Rest-Raum ist deshalb meist kein Raum zum Aufenthalt, sondern wurde zum Durchgangsraum degradiert. Kinder, Ältere, Familien mit Kinderwagen sind in diesem Raum erfahrbar unerwünscht.

Es wird Zeit, über diese einseitige Nutzung des öffentlichen Straßenraums nachzudenken.

Der Verlust der Urbanität zugunsten des Verkehrs ist, mit der gegenwärtigen Verteilung der Fläche zu Lasten der Aufenthaltsqualität im städtischen Straßenraum, für die Gesellschaft ungerecht und der städtischen Gemeinschaft abträglich.

Historische Bilder aus den Entstehungszeiten Münchens zeigen, dass die Raumaufteilung nach vollkommen anderen Prioritäten vorgenommen wurde. Dort sieht man Gruppen in Gespräche vertieft, Kinder spielen auf der Straße, Ältere und Jüngere haben in diesem Raum Priorität. Der Verkehr musste sich dazwischen die Wege suchen. Jedenfalls ist die ganze Gesellschaft auf den Straßen präsent in lebhafter Interaktion. Ganz im Gegensatz zu heute.

Der städtische Raum ist begrenzt. Seine Verteilung also eine öffentliche Aufgabe. Die Politik muss sich bei der gegenwärtigen Verteilung die Frage gefallen lassen, ob die gegenwärtige Aufteilung zugunsten der Mobilität auf Kosten der Gemeinschaft, der Begegnung und des Austausches richtig ist.

Ein interessantes Versuchsfeld bietet die Wasserburger Landstraße. Der Stadtrat hat sich im Februar entschlossen, an dieser überbreiten Ausfallstraße, an der noch Einfamilienhäuser stehen, eine städtische Be-

bauung mit Geschoßwohnungsbau zuzulassen. Das eröffnet die Chance auf einen Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualitäten. Wenn im Erdgeschoss Läden den Bedarf decken, Kindertagesstätten dort Eltern anziehen, wenn das Erdgeschoss auch Einkehrmöglichkeiten eröffnet, dem Bedarf und der Fantasie sollten da keine Grenzen gesetzt werden, könnte hier aus einer überwiegend dem Verkehr gewidmeten Fläche ein lebendiger Begegnungsraum entstehen wie ihn München bisher in keinem Neubaugebiet mehr geschaffen hat. Ein Labor der Bürgerfreundlichkeit und der Entschleunigung.

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

Zum Weiterlesen:

Matthias Beck: Rahmenplanung Wasserburger Landstraße. In: Standpunkte 2./3.2019 https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2019/03/Standpunkte-02_03-2019_Sichtachsen.pdf#page=40 ↗

Stadtratsbeschluss zur Rahmenplanung Wasserburger Landstraße. In: Rathaus Umschau vom 6. Februar 2020 <https://ru.muenchen.de/2020/25/Rahmenplanung-Wasserburger-Landstrasse-Ergebnisse-vorgestellt-89677> ↗

K(l)einGewerbe in der Messestadt Riem

Verpasste Chancen: Platz-Kanten ohne Ecken

GEORG KRONAWITTER

Natürlich ist die Messestadt Riem keine Schlafstadt geworden – wie gerne manche 1960er-Jahre-Großsiedlungen am Rande deutscher Großstädte apostrophiert werden. Und es gibt getreu der Drittellösung auch reichlich Gewerbe in ihr: Neben dem Gelände der Messe München sind es natürlich die Riem-Arcaden („Riemis“), das Gewerbegebiet im Osten für Mittelständler und im Westen HiTech-Betriebe mit einer weltweit renommierten Medizintechnikfirma als Aushängeschild. So weit so gut? Dann gäbe es diesen Beitrag nicht ...

In einem Punkt hat die städtische Politik auf ganzer Linie versagt – leider. Man wollte – neben den 30.000 qm großen Riem-Arcaden – auch an den zu kleinen Plätzen aufgeweiteten Straßenkreuzungen des Messestadtwohnviertels kleine Läden ansiedeln. Eigentlich eine gute Idee, stammen doch viele Messestädter*innen ursprünglich aus Ländern, in denen Kleingewerbe jeder Art noch prosperiert. Also müsste es doch ein Potenzial geben, um diese Eckläden mit einem türkischen Obst- und Gemüsehändler, einer griechischen Änderungsschneiderin oder einer interkulturellen Fahrradservicestation auszustatten.

Auf der anderen Seite wollten oder konnten die potenzielle Gewerbenutzer nicht kaufen, solange nicht klar war, dass sich dieses Investment auch trägt. Auch eine in der Messestadt dringend benötigte Kinderärztin lehnte es ab, ihre Praxis unter diesen Kaufbedingungen von Giesing hierher zu verlegen.

Die Bauträger blieben also in den Jahren 2000 ff. auf diesen Eckläden „sitzen“, was rechnerische Verluste im unteren sechsstelligen Umfang verursachte. Sie drängten daher die Stadt, diese Flächen für Wohnnutzung umwandeln zu dürfen. Und die Stadt gab kleinlaut nach.

Was wäre die Alternative gewesen?

Als BA-Vorsitzender von 2002 bis 2008 war ich am Rande beteiligt und schlug vor, dass – nach dem Beispiel der erfolgreichen Münchner Gewerbehöfe – eine einschlägige städtische Tochterfirma (MGS, GEWOFA, GWG, MGH) diese Eckläden mit städtischem Geld hätte erwerben und diese dann geeignet vermieten sollen.

Aus meiner Sicht wäre das eine konsequente Haltung gewesen, um ein vernünftiges stadtplanerisches Ziel in die Zukunft

zu führen. Leider stieß ich damit bei der damaligen Stadtregierung auf taube Ohren, obwohl ich ähnliche Konzepte aus Deutschland anführen konnte.

Vielleicht würde man heute anders entscheiden. *Tempi passati.*

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



FOTO © JÜRGEN FRAUENFELD

Abb.: Leider schon Vergangenheit: 2007 gab es am Platz nördlich des Galeriahauses noch ein China-Lokal mit Außenbereich

Leider ist diese sympathische Vision kaum Wirklichkeit geworden. Woran lag das? In meinen Augen daran, dass die damals rot-grün geprägte Stadtpolitik sich nicht zu einer konsequenten Haltung durchringen konnte und sich achselzuckend zurückzog. Die in den Bebauungsplänen vorgesehenen Ladenlokale wurden nämlich alle von privaten Bauträgern errichtet, die diese Lokale verkaufen, aber nicht vermieten wollten.

Straßenräume als Orte des sozialen Lebens

Beispiele aus Wien

KATHARINA KIRSCH-SORIANODA SILVA

Öffentliche Plätze und Straßen sind elementare Bausteine unserer Städte. Sie sind weit mehr als Verkehrsorte – sie sind Orte der Urbanität und Orte des sozialen Lebens. Sie können Platz bieten für Aneignung, Mitgestaltung und Interventionen im Kontext der Verbesserung des Stadtklimas – wie dies anhand von Beispielen aus Wien verdeutlicht wird.

Die Seestadt – ein neues Quartier lädt zur Belebung der Straßenräume ein

Ein innovativer Ansatz in Hinblick auf die Gestaltung und Nutzung von Straßenräumen wird in *asperm Seestadt* verfolgt. Die Seestadt ist eines der größten Stadtentwicklungsgebiete Europas – ein neuer Stadtteil ist im Entstehen, der bis 2028 mehr als 20.000 BewohnerInnen und fast ebenso viele Arbeitsplätze beherbergen soll. Neben innovativen Technologien und Gebäuden werden auch in Hinblick auf den öffentlichen Raum neue Wege begangen. Die von Gehl Architects entwickelte „Partitur des öffentlichen Raums“ ist Leitbild und Planungsgrundlage für ein vielfältiges Netz an Straßenräumen, das von Geschäftsstraßen bis zu Spielstraßen und FußgängerInnenzonen reicht. Bemerkenswert in der Seestadt ist dabei vor allem das Zusammenspiel von Erdgeschoßzone und öffentlichem Raum. Einerseits ist der öffentliche Straßenraum großzügig dimensioniert und, aufgrund des Konzepts der Sammelgaragen, weitgehend frei von ruhendem Autoverkehr. Andererseits sorgen größere Raumhöhen sowie ein durchdachtes Konzept in der

Erdgeschoßzone für deren vielfältige Nutzung: Erdgeschoßlokale in der „roten Zone“ werden von einem Einkaufsstraßenmanagement betreut, um einen aufeinander abgestimmten Mix an Nahversorgungsangeboten zu ermöglichen; Lokale in der „blauen Zone“ bieten Erweiterungen des lokalen Angebots an Geschäften und Dienstleistungen und werden von den HauseigentümerInnen selbst vergeben; die so genannte „grüne Zone“ bietet Entwicklungsräume (bspw. im Erdgeschoss der Hochgaragen), die zu

günstigeren Konditionen genutzt werden können und für kulturelle und soziale Nutzungen gedacht sind. In einem dieser Entwicklungsräume wurde bereits ein Raum für Nachbarschaft initiiert, dessen Aufbau vom Stadtteilmanagement begleitet wird. Er wird von interessierten Gruppen und Initiativen aus der Nachbarschaft genutzt und soll im Laufe der Zeit in deren Selbstorganisation übergeben werden.

Eine weitere Besonderheit stellen „Gestaltungszonen“ im öffentlichen Raum dar. Teile der Straßen-



Abb. 1: Abendessen am Stadtstrand

räume sind dafür gedacht, von den BewohnerInnen angeeignet und gestaltet zu werden. Diese Idee, die Straßenräume tatsächlich als Orte des sozialen Lebens und der Mitgestaltung zu etablieren, bedeutet in der Praxis allerdings auch eine neue Kultur, öffentlichen Raum zu begreifen und zu nutzen. Die ersten Jahre der Besiedelung der Seestadt – seit 2014 zogen die ersten BewohnerInnen ein, und heute lebt bereits ca. ein Drittel der prognostizierten Bevölkerung im neuen Quartier – zeigten, dass diese neue

Kultur teilweise auch erst angeregt und entwickelt werden muss. Das Stadtteilmanagement lädt daher immer wieder zu „Mach-mit-Aktionen“ ein, bei denen Boule gespielt wird, mit Malkreiden Kreativität geweckt wird, gemeinsames Plaudern und Picknicken initiiert wird oder auch Pflanztröge aufgestellt werden. Um die Identifikation mit diesen Zonen zu steigern, wurde im vergangenen Jahr zudem ein partizipativer Namensgebungsprozess organisiert – dem öffentlichen Voting folgend wurde aus den Gestaltungszonen der „Stadtstrand“. Eine mittlerweile beliebte Tradition stellt zudem das Straßenfest dar, das alljährlich im Herbst stattfindet und sowohl lokale Geschäfte und Unternehmen involviert als auch engagierte Nachbarschaftsinitiativen und Kulturschaffenden eine Bühne bietet.

Grätzloase – ein Aktionsprogramm fördert Interventionen im öffentlichen Raum

Seit einigen Jahren fördert ein Aktionsprogramm in ganz Wien kreative Interventionen im öffentlichen Raum. Dieses wurde 2015 von der Lokalen Agenda 21 ins Leben gerufen und ruft Wienerinnen und

Bewegungs- und Fitnessangebote entstehen. Insbesondere in den historisch gewachsenen, dichter verbauten Gebieten der Stadt können damit wertvolle Freiräume geschaffen und von den BewohnerInnen genutzt werden.

Coole Straßen – Orte der Abkühlung begegnen städtischen Hitzeinseln

Eine erst jüngst in Wien gestartete Initiative setzt sich mit dem Klimawandel auseinander und möchte der Hitze in der Stadt aktiv begegnen. Ausgangspunkt ist die zunehmende Hitze in den Sommermonaten, die insbesondere für ältere Menschen und Kinder eine Belastung darstellt. Zwischen 9. August und 8. September 2019 wurden in drei der heißesten Gegenden Wiens so genannte „Coole Straßen“ geschaffen – diese waren Orte zum Aufenthalt im Freien, zum Spielen, zum Kennenlernen und zum Austausch in der Nachbarschaft. In den „Coolen Straßen“ gab es zusätzliche Sitzgelegenheiten sowie insbesondere Möglichkeiten zum Abkühlen. Im Zeitraum der Initiative wurden auch zahlreiche Veranstaltungen durchgeführt, für Autos galt ein

Halte- und Parkverbot. Die Initiative wurde begleitend evaluiert – in Hinblick auf ihre klimatische Wirkung sowie in sozialwissenschaftlicher Hinsicht. Wie sich zeigte, konnte bis zu 5 Grad lokale Abkühlung erreicht werden. 92 Prozent der befragten Anrainerinnen und Anrainer sprachen sich für eine Wiederholung der Aktion aus. 2020 soll die „Coole Straße“ daher auf weitere Bezirke ausgeweitet werden.

Resümee: Öffentliche Räume als umkämpfte urbane Räume und Möglichkeitsräume

Der öffentliche Raum in der Stadt bietet vielfältige Möglichkeiten, von Menschen angeeignet zu werden. Insbesondere Straßenräume gelangen in den letzten Jahren in den

Fokus, nicht ausschließlich als Verkehrsflächen zu dienen, sondern auch zu Freiräumen, Grünräumen und Begegnungszonen zu werden – und zwar durch Beteiligung und Mitgestaltung interessierter Bürgerinnen und Bürger. Dabei stellt sich allerdings auch die Frage, wer diese Räume und Mitgestaltungsmöglichkeiten tatsächlich nutzt bzw. nutzen kann: Sprechen sie Menschen verschiedener Herkunft und auch sozial benachteiligte Menschen an? Können diese ihre Ideen, Vorstellungen und Bedarfslagen tatsächlich einbringen? Wenn gleichzeitig auch Ent-

FOTO © CANTAS STADTEILARBEIT



Abb. 2: Grätzloase statt Parkplatz

Wiener dazu auf, unter dem Motto „Wir verwandeln den Freiraum!“ ihre Ideen für kreative Aktionen zur Belebung des öffentlichen Raums einzureichen. Die Ideen können von BewohnerInnen, aber auch von Organisationen, Schulen, und lokalen Unternehmen eingereicht werden. Drei Mal im Jahr werden von einer Jury die besten Ideen für Aktionen ausgewählt und deren Umsetzung mit jeweils bis zu 8.000 Euro auch finanziell unterstützt. Das Resultat ist, dass jedes Jahr temporär Parkplätze als Gärten genutzt werden, gemeinsame Mittagstische stattfinden oder



Abb. 3: Gemeinsames Kochen im Straßenraum in Wien Favoriten

wicklungen der Privatisierung, Kommerzialisierung und Verdrängung im öffentlichen Raum stattfinden, wie dies in Wien, ähnlich wie in anderen europäischen Großstädten, insbesondere an touristisch geprägten Orten auch der Fall ist, wird sichtbar, dass

gerade der öffentliche Raum dennoch ein umkämpfter Raum in der Stadt ist. Hier können die aufgezeigten Beispiele aber vielleicht auch Möglichkeiten aufzeigen, wie Aneignung und Mitgestaltung im öffentlichen Raum gefördert und gelebt werden kann und wie sich ein Verständnis von „Urban Citizenship“ gerade auch im öffentlichen Raum zeigen könnte.

Dr. Katharina Kirsch-Soriano da Silva, Dipl.-Ing., ist Leiterin der Stadtteilarbeit der Caritas Wien und begleitet seit 2014 die Entwicklung des Stadtteilmanagements Seestadt aspern. Zudem ist sie in Lehre und Forschung am Department für Soziale Arbeit an der FH Campus Wien tätig.

Zum Weiterlesen:

<https://www.aspern-seestadt.at/>

<https://www.graetzloase.at/>

<https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/coole-strasse.html>

Wie funktioniert Straßenraumgestaltung?

ERIC TRESKE

Der Ausdruck Straßenraumgestaltung beschreibt die Anordnung und Ausbildung von Gestaltungselementen im innerörtlichen Straßenraum, so Wikipedia. Zum Straßenraum gehören die Fahrbahnen für den allgemeinen Verkehr, Seitenräume wie Gehwege, Aufenthaltsflächen und je nachdem Flächen zum Parken und Anliefern von Gütern. Es läge nahe, dass wir nun weiter die Gestaltungsregeln der Straßenverkehrsordnung, Planungsrichtlinien oder die Regeln zur Oberflächengestaltung im Verkehrswesen vertiefen. Heute interessieren uns aber die sozialen Regeln und welchen Einfluss sie auf die Gestaltung des Straßenraums haben. Wie handelt man in München die Gestaltung des Straßenraums aus? Am Beispiel des Gärtnerplatzes möchte ich das übliche Vorgehen skizzieren. Und die Frage stellen, wie sich dies in Zukunft verändern könnte?

Die historische Nutzung des Straßenraums und seine Gestaltung haben sich in den letzten 100 Jahren stark verändert. In Europa werden heute Straßen mehr und mehr für Freizeitaktivitäten genutzt. Einerseits unterscheidet sich die Situation auf der Straße in den stark regulierten Städten Nordeuropas signifikant von den Metropolen des Südens wie beispielsweise Kairo. Andererseits unterliegen die Nutzung des Straßenraums und die Verteilung der Flächen in allen Ländern vergleichbaren gesetzlichen Regelungen. Der Unterschied kann also nur bei den Menschen liegen, wie diese die Regeln überwachen, dehnen und sie temporär übertreten.

Betrachten wir die Gestaltung des Gärtnerplatzviertels. Hier hat sich die „Initiative Gärtnerplatz“ gegründet, die diesen Straßenraum umgestalten will. Was muss diese Initiative tun, wenn sie den Straßenraum anders gestalten oder verteilen will? Die übliche Herangehensweise ist, eine konkrete Gestaltungsidee beim jeweiligen Bezirksausschuss vorzustellen oder sich direkt an die Stadtverwaltung zu wenden. Dies verlangt jedoch von den Antragstellern Organisations- und Verwaltungswissen. Die diesbezüglichen Informationen sind allgemein zugänglich, müssen aber erst gefunden, erworben und in ihrer Relevanz eingeschätzt werden.



FOTO © GRUBAN, WIKICOMMONS

Abb.: Der Gärtnersplatz wird gern zum Verweilen genutzt.

Daneben gibt es das soziale Verhalten, die Gewohnheiten oder soziale Kontrolle im Viertel. Die BewohnerInnen im Gärtnersplatzviertel wissen und verhalten sich entsprechend, was sie auf den Fahrbahnen und den Seitenräumen abstellen oder tun dürfen. Dabei kennen die Wenigsten die exakten gesetzlichen Regeln. Dennoch sorgen sie durch ihr kollektives Verhalten für deren Einhaltung. Eine Bürgerinitiative, wie etwa die Initiative Gärtnersplatz, stand und steht somit vor einem doppelten Problem. Sie muss sich zuerst entsprechendes Verwaltungswissen aneignen und zugleich die unhinterfragten Gewohnheiten von Menschen infrage stellen. Die AnwohnerInnen und Gewerbetreibenden des Gärtnersplatzviertels wollen von einer Veränderung in der Straßengestaltung überzeugt werden, ohne dass irgendjemand vorab wüsste, welche Meinung im Viertel dominant ist oder von den lokalen Multiplikatoren geteilt wird. Erst mit einer (gefühlten) Mehrheit, festgestellt über eine Online-Petitionen und Unterschriftenaktionen, verfügte die Initiative über die Legitimität, auf Presse, Politik und Verwaltung zuzugehen. Dies geschah über einen Antrag auf der jährlichen Bürgerversammlung. Doch dann griff das Momentum Zeit und bremste die Dynamik der Initiative aus. Selbst bei wohlwollender Prüfung und Unterstützung von der politischen Seite dauert es, bis die offizielle Erlaubnis für eine Veränderung erteilt wird.

Dies ist der reguläre Weg zu einer geplanten, längerfristigen Umgestaltung. Daneben gibt es Regeln, wie die temporäre Umnutzung des Straßenraums, Sondernutzung oder Demonstration. Diese Sonderre-

geln ermöglichen es den Bürgern, den Straßenraum temporär anders zu nutzen als üblich. Im Gärtnersplatzviertel geschah dies zum Beispiel im Rahmen des internationalen „PARK(ing) Days“. Für einen Tag wurden ausgewählte Parkflächen in kleine Parks umgewandelt. Dahinter steht die Hoffnung, dass durch die temporären Interventionen sich die „Stimmen“ im Viertel für eine dauerhafte Verwandlung des Straßenraums gewinnen lassen. Einen völlig anderen Ansatz verfolgt die „Freiraumfibel“ des BBSR, die ganz ausdrücklich die Leserinnen ermächtigen möchte, unter Beachtung der Straßenverkehrsordnung, individuell Raum für kreative Gestaltungen zu finden.

Die Frage stellt sich also, ob man einer Gruppe wie der „Initiative Gärtnersplatz“ empfehlen sollte, weiter auf die offizielle Klärung und Erlaubnis zur Veränderung zu setzen oder eher mit verschiedenen Aktionen die soziale Kontrolle und Toleranz im Viertel zu verschieben? Und letztlich steht dahinter die große Frage: Was ist eigentlich den Bürgerinnen und Bürgern erlaubt, um zu gestalten?

Eric Treske ist Inhaber des Büros intrestik. Er unterstützt mit spielerischen Ansätzen bei der Lösung komplexer Themen. Schwerpunkt seiner Arbeit ist die Beteiligung unterschiedlichster Menschen an der Mobilitäts- und Stadtentwicklung. Er studierte Soziologie in München.

Zum Weiterlesen:

BBSR (Hrsg.): Freiraum Fibel. Wissenswertes über die selbstgemachte Stadt, Berlin 2016, 117 S., kostenlos Information, Download und Bestellung: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2016/freiraum-fibel.html>

Urban/Street Art, Stadtentwicklung und urbane Ästhetik

KYRILL HIRNER

Die Wände einer Stadt bilden das Szenenbild für das urbane Leben, von dem wir Teil und Beobachter*innen sind. Diese Flächen gestalten Bauherr*innen, Gestaltungssatzungen, Werbeträger oder Graffiti-Künstler*innen. Unser Artikel widmet sich der Rolle von Fassadenkunst von Rokoko bis Geschmier für die Ästhetik der Stadt und die Entwicklung urbaner Räume.

Alte Hochburg – nun anders

Urban Art ist gerade angesagt in München. Vor vier Jahren eröffnete in München das Urban Art Museum MUCA. Vor zwei Jahren beauftragte das *Pat Art Lab* der Patrizia Immobilien AG einige der bekanntesten Urban Art Künstler*innen mit der Neugestaltung von fünf Gebäuden auf dem ehemaligen Siemens Campus. Der Verein Positive Propaganda holt Berühmtheiten wie Blu und Shepard Fairey nach München, zusätzlich zum Lokalmatador Loomit. Zuletzt entstanden in München fast jedes Jahr neue Werke, oft von den namhaftesten Künstler*innen des Urban Art Genres.

Neu ist das alles nicht. Ende der 1980er Jahre war München deutschlandweit unumstrittene Graffiti-Hochburg und eine der bedeutendsten Städte europäischer Street Art. Schwer vorstellbar heute, aber an Stellen, die gut zu sehen und schlecht zu reinigen sind, sieht man noch das Nebeneinander alter und neuer „Pieces“ – etwa entlang der Isarmauern. Street Art ist mehr als nur illegales Zeichen einer lebendigen Subkultur, sie bildet einen Teil jenes fluiden und schwer zu greifenden Gebildes, das die Ästhetik der Stadt ausmacht.

Urban Art und Street Art

Die gegenwärtige Welle großer, wandfüllender Urban Art Gemälde im öffentlichen Raum unterscheidet sich stark von den „Tags“ und „Pieces“ der frühen Street Art. Angelehnt an den Muralismo in Mexiko, später auch Nordirland oder dem Baskenland, wird die gegenwärtige Strömung gelegentlich als Neo-Muralismus bezeichnet. Die Ästhetik ist bildhafter als in der Street Art; Budget und Legalität ermöglichen größere Formate und höheren Aufwand. Das Mitspracherecht der Auftraggeber*innen minimiert dafür das subversive Potenzial, das Street Art für

sich beanspruchte. Künstler wie der Italiener Blu zeigen, dass auch innerhalb legaler Urban Art radikale Kritik an Gesellschaft und Kapitalismus möglich ist – zugleich wird ihnen vorgeworfen, letztlich ebenso in die Mechanismen des Kunstmarktes integriert worden zu sein wie ein Che-Guevara-Konterfei bei H&M. Die ursprüngliche Graffiti-Szene, ohnehin nie homogen, hat sich weiter diversifiziert: Einige betrachten nach wie vor nur nächtliches Train Bombing als wahrhaft authentisch, während zugleich eine kleine Zahl international gefeierter Stars von Konzernen



Abb. 1: Jedes Wandbild – hier von Marina Zumi – ändert den umgebenden Raum.

FOTO © DANILO HALLE

fünfstellige Honorare für Auftragsarbeiten erhält.

Legalität und Honorar sind keine trennscharfen Kriterien für den Unterschied von Street und Urban Art. An Wall of Fames (zur legalen Gestaltung freigegebene öffentliche Wände) herrscht reges Interesse, manche Street Artists machen Auftragsarbeiten oder geben Workshops für Schulen. Illegalität mag für manche den Reiz ausmachen, ist jedoch nicht das definierende Kriterium. In der Ästhetik gibt es Unterschiede zwischen Street Art und Urban Art, doch beide Genres sind zu fluide und beziehen sich zu oft aufeinander, um hier die zentrale Differenz zu

verorten. Diese liegt vielmehr in der Motivation und Entstehungsweise der Werke.

Street Art und städtischer Raum

Street Art nutzt die Flächen der Stadt, um Selbstwirksamkeitserfahrungen zu generieren, zur Aneignung des eigenen Lebensumfeldes oder zur Kom-



FOTO © INA TREHSE

Abb. 2: Die Möglichkeit des Austauschs: Freiraumgalerie nutzt Wandgestaltungen als Ankerpunkt für Bürger*innenbeteiligung in der Stadtplanung

munikation mit teils subversivem Inhalt. Jenseits von Geschmacksurteilen oder politischer Botschaft tragen „Tags“ und „Pieces“, „Paste Ups“ und „Urban Knitting“ zur spezifischen Ästhetik eines Ortes bei. Wer „Gentrification abficken“ auf die Wand eines Giesinger Neubaus sprüht, möchte damit weniger für eine politische Position per se werben, sondern tritt – zur Freude oder Unfreude der Mitbürger*innen – für eine bestimmte Anmutung des öffentlichen Raums ein (ebenso wie der/die Bauherr*in durch den Neubau die Raumästhetik beeinflusst). „Pieces“ sind somit räumlich stark kontextualisiert, da sie auf ihren gegebenen Rahmen eingehen müssen. Zugleich findet aus Illegalität und/oder Unwillen heraus keine Interaktion mit dem sozialen Kontext statt, die Betrachter*innen können mit den anonymen Erschaffer*innen nicht in Austausch treten. Diese Anonymität entspricht der Ästhetik der Großstadt, die Street Art verströmt. Die Kunstform wird mit der kreativen Kraft des (alten) Kreuzbergs oder des (alten) New Yorks verbunden, weshalb sich auch die Werbeindustrie so freizügig dieses Looks bedient.

Unter dem Begriff des „Geschmiers“ wird Street Art, illegal an öffentlichen oder privaten Flächen, als „nicht in Ordnung“ beschrieben. Dabei wird ausgeblendet, dass die-

se „Ordnung“, die räumliche Ästhetik, selbst ein lokalspezifisches soziales Konstrukt ist. Was an einem Ort „nicht in Ordnung“ ist, entspricht der Ordnung eines anderen Stadtteils wesentlich besser als die sterile Ästhetik einer weißen Wand. Sehen Sie sich an einem beliebigen innerstädtischen Ort um: natürlich sind die „Tags“ und kleinen „Pieces“, Aufkleber und „Paste-Ups“ nicht in Ordnung, stören eventuell sogar (wobei – welche davon haben Sie sie bisher wirklich bemerkt, welche gingen unter als Mosaiksteine der Gesamtanmutung?). Aber wie viel leerer wäre die Stadt ohne sie, wie viel mehr würde sie den Renderings der städtebaulichen Wettbewerbe ähneln, die ja inzwischen selbst um kleine „Details der Unordnung“ bereichert werden, um ihnen ein urbanes Flair zu geben? Street Art ist Geschmier, aber auch Teil urbaner Ästhetik und trägt seinen Teil dazu bei, Stadtraum als Lebensraum der überreduzierten Ästhetik der Renderings zu entziehen.

Kunst und Stadtentwicklung

Berlin, New York, aber auch kleine Biotope wie der Bahnwärter Thiel oder das Viehhofareal zeigen den Reiz einer farbenfrohen Stadt. Während die Werbung die urbane Ästhetik von Street Art nutzt, wurden Stadtplaner*innen zunehmend aufmerksam auf die raumprägende, die Ästhetik transformierende Wirkung von Street und Urban Art. In Halle (Saale), der ehemaligen „Diva in Grau“ inmitten des Chemiedreiecks der DDR, konnten Wandbilder erst die Selbstwahrnehmung, dann den Leerstand und schließlich den Sanierungszustand eines kompletten Stadtteils ändern. Bis etwa 2010 hatte Halle-Freimfelde eine der höchsten Leerstandsdaten Deutschlands; das Quartier befand sich in einer Abwärtsspirale aus Stigmatisierung, Wegzug, Vernachlässigung und Kriminalität. Die Wandbilder und Street Art Festi-



FOTO © CAROLINE KLOTZ

Abb. 3: Fassade einer Kinderkrippe in der Westendstraße in München

vals schafften es nicht nur, das Interesse an diesem Quartier innerhalb der Stadtgesellschaft zu steigern und Sanierungstätigkeiten anzuregen in dem Gebiet, das über keinerlei Förderkulisse verfügt. Vor allem verbesserten sich die Selbstwahrnehmung und der soziale Zusammenhalt der Bewohner*innen deut-

angemessenes Einkommen für die Künstler*innen, welches eine Professionalisierung erlaubt. Vor allem aber sind Künstler*in und Auftraggeber*in bekannt; das Kunstwerk entsteht nicht in der Anonymität, sondern in einem sozialen Kontext. Der/die Künstler*in muss sich dafür nicht nur gegenüber der eigenen Subkultur rechtfertigen, sondern Verantwortung gegenüber der Gesellschaft übernehmen, mit der er/sie nun jedoch auch in Kontakt treten kann; dasselbe gilt für die Auftraggeberseite. Das Verlassen der Anonymität könnte durch einen verstärkten Austausch von Erschaffer*in und Betrachter*in zu einer Kontextualisierung der Werke im Sozialraum führen; Resultat wären relevante, für die Betrachter*innen bedeutsame Bilder. Da sich Bewohner*innen dieser Kunst in ihrem Lebensumfeld nicht entziehen können, sollte diesem Austausch ein besonderer Stellenwert zukommen. Aus unserer beruflichen Praxis als Kollektiv von



FOTO © CAROLINE KLOTZ

Abb. 4: Münchner Wandbild in der Dachauerstraße / Ecke Maßmannstraße

lich. Um die Wandbilder herum entspann sich eine tatkräftige Szene lokal verwurzelten bürgerschaftlichen Engagements. Wie Jan Gehl beschreibt: Es ist unüblich, im öffentlichen Raum anlasslos mit Fremden in Kontakt zu treten; es braucht hierfür einen Katalysator, einen äußeren Reiz, der als erste Gemeinsamkeit eines Austauschs dient. Wandbilder, Graffitis, Straßenkünstler*innen – alles, das Stadt erlebbar und reivoll macht, ist somit nicht nur „schön“, oder „tolerabel“, sondern trägt aktiv zur Bildung eines Gemeinschaftsgefühls bei.

Urban Art und Ansprechbarkeit

Urban Art, wie die derzeit in München entstehenden Wandbilder, bildet die Integration von Street Art in den Kunstmarkt mit Vor- und Nachteilen. Als professionelle Werke fehlen ihnen die Aspekte der Selbstwirksamkeit und der Aneignung öffentlichen Raums. Doch auch sie machen die Stadt bunter, kunstvoller und schaffen Identifikationsorte für die Bewohner*innen. Legalität und Budget ermöglichen neue Ästhetiken, aufwändigere und schlicht größere Bilde, und in wenigen Fällen ein

Raumentwickler*innen lässt sich jedoch feststellen, dass die Kommunikation in eine zweite Richtung einen wesentlich höheren Stellenwert beansprucht: die gegenüber den Auftraggebenden, die den Entwurf letztlich abnehmen müssen.

Die privaten Auftragsarbeiten des Muralismus haben ihren subversiven Charakter verloren, ohne die dafür eingetauschte Legalität wirkungsvoll nutzen zu können. Den Regeln des Marktes unterworfen, bleiben sie – implizit oder explizit – von den Auftraggeber*innen abhängig, während die Menschen, in deren Lebensumfeld sie entstehen, ihnen gewissermaßen ausgeliefert sind. Das macht die Wandbilder nicht besser oder schlechter als jegliche andere Fassade, auf die ebenfalls ausschließlich der/die Bauherr*in Einfluss hat. Sie bleiben lediglich hinter ihrem Potential zurück, wirkungsvolle Identifikationsmarker zu gestalten. Während die Produkte meist künstlerisch von überragender Qualität sind,



FOTO © CAROLINE KLOTZ

Abb. 5: Münchner Urban Art am Mittleren Ring

reagieren sie zu selten über reine Symbolpolitik hinaus auf ihr soziales Umfeld, bleiben austauschbar wie die Bilder einer Galerie.

Raumentwicklung durch Kunst

Ähnliches gilt für ihre räumliche Kontextualisierung. Ein gut platziertes Wandbild ändert nicht nur



FOTO © KYRILL HIRNER

Abb. 6: Kunst bringt Menschen zusammen, und hilft, aus einer Platte ‚meine Platte‘ zu machen. Voraussetzung für Identitätsstiftung ist ein kollektiver Bezug zum Kunstwerk.

die Wand oder das Gebäude. Es ändert den Platz davor, die Sichtachsen und die Anmutung; je nach Ort kommt es hinsichtlich der Wirkmächtigkeit einer kleinen stadtplanerischen Umbaumaßnahme gleich. Es kann aus einem Nicht-Ort eine räumliche Situation machen, die Stimmung ändern, Angstorte bekämpfen. Doch zumeist erarbeiten die Künstler*innen ihren Entwurf auf Basis einiger Fotos und realisieren ihn dann innerhalb weniger Tage vor Ort. Das Potential von Wandbildern zur tiefgreifenden Transformation von Räumen – insbesondere solcher, deren städtebauliche Missstände sich anders nicht finanziell nachhaltig beheben ließen – bleibt so ungenutzt.

Ein Neo-Muralismus, der sich seiner progressiven Wurzeln bewusst ist, müsste seine transformative, raumbildende Kraft gezielter einsetzen und dem sozialen wie räumlichen Kontext des Werkes eine höhere Aufmerksamkeit beimessen. Bestehen Stadträume aus Raumkörpern und Freiräumen, sind Fassaden nicht nur die Grenzen zwischen beiden, sondern auch die vermittelnden Membranen (dasselbe lässt sich bisweilen auch von Bodengestaltungen sagen). Für den Freiraum bildet sie seine Kante, für das Gebäude seine Hülle. Eine gute Fassade, von Bauhaus bis Rokoko, trägt das Innere des Gebäudes nach außen, vermittelt zwischen Offenem und Geschlossenem, öffentlichem Freiraum und (semi-

privatem Innenraum. Sie charakterisiert das Gebäude gegenüber seinem Umfeld und ermöglicht eine Verortung des Objekts in seinem sozialen Gefüge. Für öffentliche Gebäude, Orte der Verwaltung und der Administration, ist dies umso wichtiger. Wir reden hier wohlgerne nicht über einzelne „verzichtbare“ Flächen für Kunst am Bau, sondern von der Gesamtanmutung des Gebäudes und seine Ausstrahlung auf den ihn umgebenden Raum.

Räume farbenfrohen Wohlfühls

Die Fassade bildet Blickachsen, öffnet oder schließt Plätze, ändert die räumliche Situation. Jede Fassade tut dies, unweigerlich – weshalb auch jede betongraue oder sandgelb gestrichene Giebelwand den umgebenden Raum beeinflusst, zum Guten oder Schlechten. Ziel eines Neo-Muralismus ist es nicht, jede Fläche anzumalen (so wie sich auch gute Street Artists Gedanken machen über den Ort eines „Pieces“).

Aber Ziel muss sein, über die Anmutung jeder Fläche nachzudenken, immer, statt sie einfach nur gedankenlos grau zu machen – und sich dann über die „Tags“ und „Pieces“ zu wundern. Gehen Sie offenen Auges



FOTO © CAROLINE KLOTZ

Abb. 7: Das kommunale partizipative Wandbild auf der Ligsalzß in München stammt von dem mexikanischen Kunstprofessor und Aktivistin Checovaldez.

durch die Stadt: wie viele Blickachsen enden an leeren Wänden, gestalteten Fassaden, achtlosen Flächen! Manche davon bilden wesentliche Leerstellen, die anderen Akzenten zu ihrer Wirksamkeit verhelfen, doch andere sind einfach nur: leer.

Die Wände der Neubaugebiete fassen den Raum, in dem sich städtisches Leben entwickeln soll. Architektonisch, planerisch, aber auch künstlerisch müssen sie wieder mit der Achtsamkeit und dem Anspruch gestaltet werden, der ihnen zukommt. Alte Zeichnungen, von Camillo Sitte bis zur Ausstellung über König Ludwigs „Königsschlösser und Fabriken“, zeigen, welche Aufmerksamkeit der Fassadengestaltung schon im Entwurfsprozess neuer Bauten beigemessen wurde.

Ohne einer Rückkehr zur Stuckornamentik Vorschub leisten zu wollen: der Wirkung der Fläche auf den sie umgebenden Raum sollte wieder ein ähnlicher Stellenwert im Planungsprozess zukommen wie der Kubatur!

Kyrill Hirner erstellt für „Freiraumgalerie – Kollektiv für Raumentwicklung“ Quartiers- und Handlungskonzepte.

Glossar:

Blu: anonymer, international erfolgreicher Künstler mit stark kapitalismuskritischen Bildern.

Loomit: Seit den 1990ern international einflussreicher Münchner Street/Urban Art und Graffiti Künstler.

Muralismo: Kunstform großer Wandgemälde, ursprünglich aus Lateinamerika. Bekanntester Vertreter ist Diego Rivera.

Paste Ups: als Unikate oder in Serie produzierte Plakate. Durch die dem Tapezieren ähnliche Technik können aufwändige Werke schnell angebracht werden.

Pieces: aufwändiger, meist mehrfarbiger Schriftzug mit Konturlinie und ausgefüllten Flächen.

Shepard Fairy: einer der bekanntesten Urban Art Künstler; entwickelte in den 1990er Jahren die ikonographische „Obey“-Kampagne.

Tags: typographischer Schriftzug, meist nur aus einfarbigen Linien ohne ausgefüllte Flächen.

Train Bombing: illegales Bemalen von Zügen; die Gestaltung des „Geltendorfer Zugs“ 1985 war ein Wendepunkt von Street Art in Deutschland.

Wall of Fame: legal bemalbare Wände als „Übungswand“, zur Reduzierung illegalen Graffitis oder als städtebaulicher Akzent.

Neuerscheinung

August Blössner: Verhandlungen und Planungen zur städtebaulichen Entwicklung der Stadt München von 1871 bis 1933.

25 Jahre Münchener Stadterweiterung 1893 bis 1918

HERAUSGEGEBEN VON KLAUS BÄUMLER UND MARTIN FOCHLER,
ARBEITSKREIS ÖFFENTLICHES GRÜN IM MÜNCHNER FORUM E.V.

Auszug aus der Einleitung von Klaus Bäumlner:

Die Ära Theodor Fischers als Leiter des Stadterweiterungsbüros dauerte nur acht Jahre. Im Vordergrund der Würdigung seines Lebenswerks stehen seine wegweisenden Arbeiten zur Entwicklung der Münchener Staffelbauordnung in der Zeit von 1893 bis zur Übernahme des Lehrstuhls in Stuttgart im Jahr 1901 sowie seine Lehrtätigkeit an der Technischen Universität München von 1909 bis 1929. Über die verantwortlichen Akteure im Stadterweiterungsbüro und deren Wirken in der Zeit nach Theodor Fischer ist wenig bekannt. Dem Architekten und städtischen Baurat Wilhelm Bertsch (1865 bis 1916) wurde in der Nachfolge Theodor Fischers 1901 die Leitung des Stadterweiterungsbüros übertragen. (...)

In unmittelbarer Nachfolge von Wilhelm Bertsch übernimmt der Architekt August Blössner (1875 bis 1960) ab März 1916 bis zu seinem Ausscheiden im Mai 1936 die Leitung des Stadterweiterungsbüros. Einzelheiten über seinen beruflichen Werdegang sind nicht bekannt, da der Personalakt Blössners nicht an das Stadtarchiv München abgegeben wurde.

Mit seiner im Jahr 1918 in der Süddeutschen Verlagsanstalt erschienenen Dokumentation „25 Jahre Münchener Stadterweiterung 1893 bis 1918“, die August Blössner noch in seiner Funktion als städtischer Bauamtmann aus Anlass des 25-jährigen Bestehens des Stadterweiterungsbüros verfasst hat, vermittelt der Autor einen fundierten und authentischen Einblick in die Arbeit des Stadterweiterungsbüros. Mit

seinem Handlungswissen und seiner Handlungserfahrung als Akteur stellt Blössner die Innensicht der Administration dar. Er zeigt Entwicklungslinien von realisierten und gescheiterten Projekten im Spannungsverhältnis zwischen Bürgerschaft und dem Stadtmagistrat auf. Nach seiner Pensionierung im Jahr 1936 erarbeitet August Blössner eine Gesamtdarstellung der „Verhandlungen und Planungen zur städtebaulichen Entwicklung der Stadt München von 1871 bis 1933“, die er im Jahr 1949 als Typoskript abschließt. (...) August Blössner gelingt es trotz vielfältiger Bemühungen in den Jahren 1950/51 nicht, sein Typoskript zum Druck zu bringen. (...) Die von

zu machen. Denn Blössner stellt grundlegend und detailreich auch die Planung und Realisierung öffentlicher Grünanlagen dar. Der wertvolle Fundus seines Grundlagenwissens ist für die politisch-administrative Argumentation zur Erhaltung des Urbanen Grüns in München eine essentielle Arbeitsgrundlage.

Die Freudenberger Stiftung für Kunst und Kultur ermöglichte durch eine finanzielle Zuwendung die Realisierung der vorliegenden Edition. Besonderer Dank gilt posthum dem Initiator dieser Stiftung, Herbert Freudenberger (Mai 1930 bis Oktober 2019), für sein Engagement für das Öffentliche Grün in München.

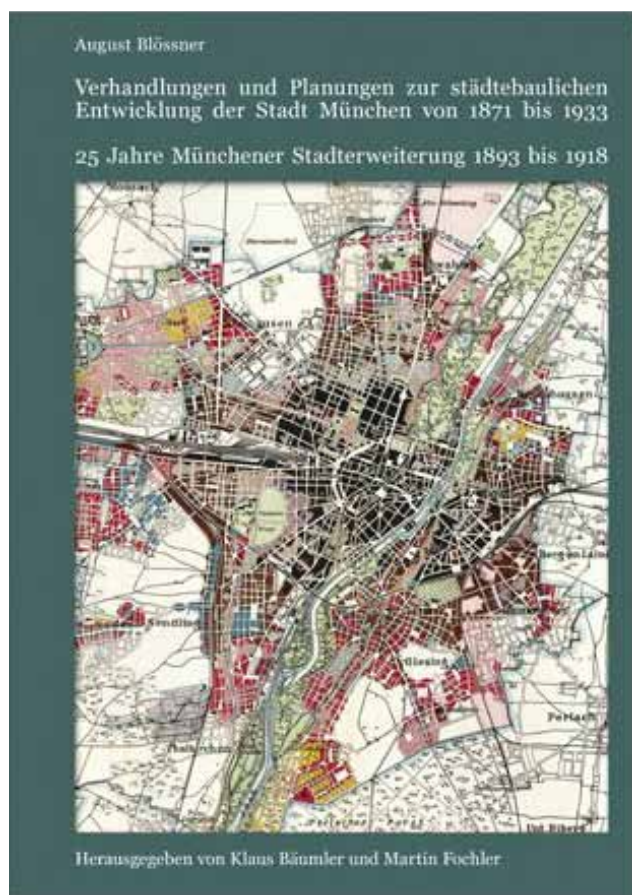


FOTO © FRANZ SCHIERMEIER VERLAG, MÜNCHEN

Abb.: Buchcover „August Blössner, Verhandlungen und Planungen“, Franz Schiermeier Verlag, München 2020
Format 21 x 29,7 cm · 190 Seiten · Klappenbroschur
ISBN 978-3-943866-91-9, Buchhandelspreis: 19,50 Euro

August Blössner erhoffte Verbreitung seiner grundlegenden und detailreichen Dokumentation zu einem wichtigen Abschnitt der Münchner Stadtplanung scheidert zu seinen Lebzeiten.

Nach eingehenden Beratungen im Zusammenhang mit dem 50-jährigen Bestehen des Münchner Forums von 1968 bis 2018 hat sich der Arbeitskreis Öffentliches Grün im Münchner Forum entschlossen, die beiden grundlegenden Dokumentationen von August Blössner für einen größeren Kreis zugänglich

Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk, Stadtbaurätin:

Mit der „Edition August Blössner“ wird das Vermächtnis eines wichtigen Akteurs der Münchner Stadtentwicklung gewürdigt und dokumentiert. Architekt August Blössner (1875 bis 1960) setzte während seines beruflichen Werdegangs wichtige Akzente in der Stadtentwicklung und -gestaltung Münchens. Als Nachfolger von Wilhelm Bertsch übernahm er im Jahr 1916 die Leitung des Stadterweiterungsbüros und führte direkt das Lebenswerk Theodor Fischers fort. Damit gehört er zu den verantwortlichen Akteuren in der Umsetzung und Weiterentwicklung der Münchner Staffelbauordnung.

Dr. Michael Stephan, Leiter des Stadtarchivs München:

Das Stadtarchiv München war sich der Bedeutung August Blössners stets bewusst und begrüßt deshalb ganz besonders die Initiative von Klaus Bäumlner, diese informative und gut lesbare Darstellung Blössners der städtebaulichen Entwicklung Münchens nun einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich zu machen, die – auch nach genau 70 Jahren – nichts von ihrem historischen Wert und ihrer detailgenauen Aussagekraft verloren hat.

Dr. Oskar Holl:

August Blössner beschränkt sich nicht auf die tatsächliche Entwicklung, sondern dokumentiert auch nicht verwirklichte Planungen und macht damit durch Aufzeigen damals geplanter Alternativen die Wertentscheidungen jener Epoche erkennbar: eine archivalische Fundgrube für den Erforscher Münchens.

Das Münchner Forum trauert um seinen I. Vorsitzenden Prof. Dr. Fritz Wickenhäuser



Er verstarb am Donnerstagabend, den 26. März 2020.

1987 wurde der Unternehmer und Hotelier Prof. Dr. Fritz Wickenhäuser zum 1. Vorsitzenden des gemeinnützigen Vereins Münchner Forum gewählt. Er hatte dieses Amt bis zu seinem Tode ohne Unterbrechung inne und leitete das Münchner Forum diese 33 Jahre mit großer Umsicht. Als Vereinsvorstand vertrat er konsequent das im Forum bewährte demokratische Prinzip der Aufgabenteilung zwischen Verein (Satzung, Finanzen, Mitglieder) und Programmausschuss (Inhalte). Er führte das Münchner Forum erfolgreich auch durch schwere Zeiten. So war ihm die Erweiterung der Mitgliedschaft im Verein um die Möglichkeit der Einzelmitgliedschaft und von Organisationen wichtig, auch zur Sicherung der finanziellen Basis. In seine Zeit fielen die Buchveröffentlichung des Forums „München – NICHT wie geplant“ von Gründungsmitglied Karl Klühspies und die 25- und 50-Jahr-Feier, an deren Zustandekommen er als Vorsitzender maßgeblichen Anteil hatte.

Eine positive Stadtentwicklung zur Verbesserung der Lebensbedingungen Aller, ein aktives Miteinander der Bewohnerinnen und Bewohner in seiner Heimatstadt München war ihm auch im Münchner Forum ein besonders Anliegen. In diesem Sinne setzte er sich mit ganzer Kraft dafür ein, in unserer pluralen Stadtgesellschaft die Diskussionsfähigkeit zu erhalten und zwischen unterschiedlichen Standpunkten zu vermitteln. Da er in der Stadtgesellschaft gut vernetzt war, vermittelte er stadtplanerische, soziale und wirtschaftliche Themen – oft auch strittige Themen, die das Forum in die Diskussion einbrachte – im persönlichen Gespräch mit Politikern und Entscheidungsträgern in Wirtschaft und Wissenschaft. Dass das Münchner Forum bis heute in dieser Form seine satzungsgemäßen Aufgaben erfüllt, ist seinem Einsatz und seiner integrativen, ausgleichenden Art, mit der er das Münchner Forum nach außen vertrat und repräsentierte, zu danken.

Prof. Dr. Fritz Wickenhäuser hat im Laufe seines Lebens eine Vielzahl von Auszeichnungen und Ehrungen erhalten, so das Bundesverdienstkreuz am Bande, den Bayerischen Verdienstorden und auch die Medaille „München leuchtet“ in Silber.

Seine integre Persönlichkeit, seine lebenswürdige Bescheidenheit im persönlichen Gespräch und in der gemeinsamen Arbeit war Grundlage für sein erfolgreiches Wirken zum Wohle seiner Heimatstadt und des Münchner Forums. Sein Sachverstand, sein reicher Erfahrungsschatz haben das Münchner Forum mitgeprägt. Fritz Wickenhäuser wird dem Münchner Forum fehlen. Was bleibt, ist die Erinnerung und die Dankbarkeit.

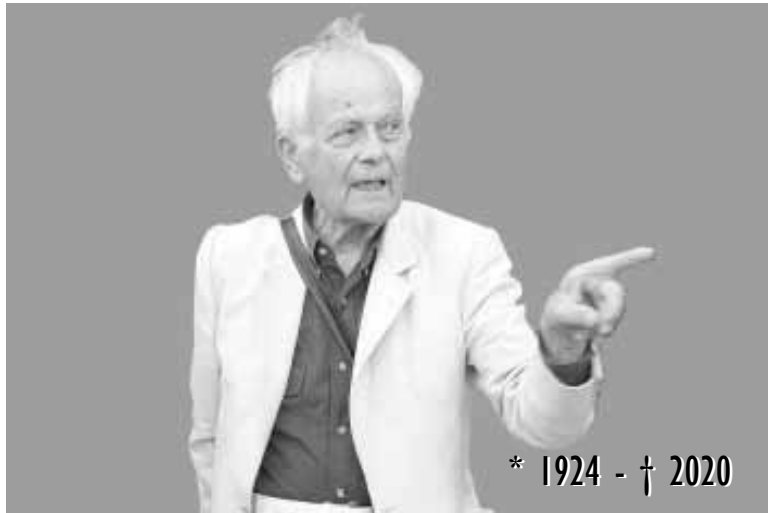
Münchner Forum e.V.

Zum Tode von Stadtplaner Gerhard Meighörner

Unser ältestes Vereinsmitglied ist am 28. März 2020 im Alter von 96 Jahren verstorben

Bis vor wenigen Wochen verfolgte Gerhard Meighörner aufmerksam kritisch und immer konstruktiv die Münchner Stadtplanung. Mit seinem reichen Erfahrungsschatz engagierte er sich über Jahrzehnte im Münchner Forum.

Gerhard Meighörner war über seine stadtplanerische Arbeit in der Münchner Stadtverwaltung hinaus ein verantwortungsbewusster Bürger dieser Stadt. Er hat als solcher immer zur Zivilgesellschaft den besten Kontakt gehalten, auch da wo es ihm beruflich geschadet hat. Gerade mit seiner aktiven Unterstützung des



Münchner Forums, das ja wegen seiner Unabhängigkeit von der Verwaltung oftmals geschnitten oder in Informationsquarantäne gesperrt wurde (dies übrigens ganz gegen die Intention des Mitgründers und Förderers des Münchner Forums, des damaligen Oberbürgermeisters Hans-Jochen Vogel), hat Gerhard Meighörner die Fronten ignoriert und der Gesellschaft geholfen, die schlimmsten Fehlentscheidungen zu mildern – z.B. jene im Stadtentwicklungsplan 1963: Zonierung und autogerechte Stadt.

Obgleich „Wahlmünchner“ war Gerhard Meighörner ein begeisterter Anhänger der schönen Stadt München und ein Multiplikator in die Welt hinaus. Über 70 Vortragsreisen führten ihn in alle Welt und überkompensierten die ihm entstandenen beruflichen Nachteile.

Besonders beschäftigte ihn der Ausdruck, die Kontaktaufnahme von Gebäuden mit den Bürgern und Bürgerinnen, die sie betrachten. Zu diesem Thema veranstaltete er viele Führungen und veröffentlichte dazu (u.a. „Ganzheitliche Architektur-Wahrnehmung: Münchner Bauten – ihr Körper, ihre Seele, ihr Geist“).

Er war langjähriges Mitglied im Programmausschuss und in vielen Arbeitskreisen des Münchner Forums, namentlich im Arbeitskreis ‚Stadt: Gestalt und Lebensraum‘, ‚Maxvorstadt/Kunstareal‘ und anderen. Seine vorbildliche, ansteckende Zugewandtheit werden wir sehr vermissen.

Das Münchner Forum, Programmausschuss, Verein und Geschäftsstelle, trauern um Gerhard Meighörner, dem wir und die Stadtgesellschaft Münchens zu Dank verpflichtet sind.

Forum aktuell auf LoRa 92,4 UKW

Montag, den 13. April 2020, 19:00 bis 20:00 Uhr

Interview mit Stadtbaurätin a.D.

Prof. Dr.-Ing. e.h. Christiane Thalgott (Wiederholung der Sendung 9/2019)



Prof. Christiane Thalgott war von 1992 bis 2007 Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München. Während ihrer Amtszeit prägte sie das Gesicht der Stadt München wie kaum eine andere. So entstanden in dieser Epoche die Messestadt Riem, es erfolgten zahlreiche Kasernen-Konversionen – wie die heutigen Wohngebiete Nordhaide oder Am Ackermannbogen – und auf ihr Engagement gehen unter anderem die Errichtung des jüdischen Zentrums mit der Neugestaltung des Sankt-Jakob-Platzes, die Wiedererrichtung der Schrammehalle und die Tunnelneubauten des Mittleren Rings zurück.


In unserem knapp einstündigen Gespräch thematisieren wir, unter anderem, was der Boden mit bezahlbarem Wohnen zu tun hat, welches die größten Erfolge in ihrer Amtszeit waren, was sie heute vielleicht anders machen würde und wo sie Chancen und Herausforderungen für die Entwicklung der Landeshauptstadt München sieht.

Interview und Moderation: Gero Suhner

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

Weitere Sendungen finden Sie zum Nachhören auf <http://muenchner-forum.de/im-radio/>

Alle Termine sind vorbehaltlich weiterer Maßnahmen zur Eindämmung des Corona-Virus!

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

Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘

Leitung: Berthold Maier, Matthias Hintzen
nächste Treffen: Do. 30. April und 28. Mai 2020,
18:30 Uhr per Videokonferenz

Arbeitskreis ‚Junges Forum‘

Leitung: Elena Markus, Nick Förster
nächstes Treffen: Di. 14. April 2020, 18:30 Uhr
per Videokonferenz

Arbeitskreis ‚SEM‘

vorläufige Leitung: Dr. Detlev Sträter
nächstes Treffen (unter Vorbehalt): Mi. 20. Mai 2020,
18:00 Uhr




Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘

Leitung: Dr. Wolfgang Beyer, Prof. Dr. Wolfgang Hesse
nächste Treffen (unter Vorbehalt): Do. 16. April und 14.
Mai 2020, 18:00 Uhr


**Möchten Sie etwas zu unseren STANDPUNKTEN beitragen? Wir würden uns freuen!
Hier sind unsere geplanten Schwerpunktthemen der kommenden Ausgaben:**

06.2020 Höhenentwicklung
xx.2020 Kampagne: Jugend braucht Raum
xx.2020 Bahnverkehr im Umland / Bahnknoten
xx.2020 Leitlinien der Bürgerbeteiligung
xx.2020 Individualverkehr

IMPRESSUM

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

V.i.S.d.P.: Dr. Michaela Schier
Redaktionsschluss: 17.3.2020
Redaktion: Klaus Bäuml, Caroline Klotz, Dr. Georg Kronawitter, Dr. Michaela Schier, Dr. Detlev Sträter
Layout: Caroline Klotz
Endredaktion: Dr. Detlev Sträter

Wir verfolgen den Fortgang der von uns aufgegriffenen Themen. Der Inhalt dieses Magazins entspricht nicht zwingend dem Diskussionsstand in unseren Arbeitskreisen. Sie können Aussagen gern wörtlich oder sinngemäß mit Quellenangabe zitieren. Sollten Sie unsere STANDPUNKTE jemandem zukommen lassen oder nicht mehr erhalten wollen, genügt eine Mail an: info@muenchner-forum.de 
Ob und in welcher Form in den Beiträgen eine gendersgerechte Sprache verwendet wird, überlassen wir der Gestaltungsfreiheit der Autorinnen und Autoren.