



Stadt und Fluss - Innerstädtischer Isarraum

Bestandsaufnahme, Dokumentation und Ergebnisse der Workshopveranstaltung
am 11.11.2010



Inhalt

Einleitung

A	Bestandsaufnahme und Materialien	7
1.	Historischer Abriss	9
2.	Einordnung ins Stadtgebiet	12
3.	Bedeutung Natur, Denkmal, Erholung, Hochwasser und Verkehr	15
4.	Ortsdefinition- Blick auf die innerstädtische Isar	25
5.	Aktuelle Planungen	39
6.	Anträge 2010	42
7.	Referenzbeispiele	44
B	Dokumentation Grundlagenworkshop	47
1.	Einführung in die Thematik	48
2.	Erste Arbeitsphase: Aufgabenstellungen	49
3.	Zweite Arbeitsphase: Strategiefindung	50
4.	Zusammenfassung im Plenum	52
C	Ergebnisse und Empfehlungen	55
1.	Leitideen	56
2.	Handlungsfelder	56
3.	Handlungsschritte	57
4.	Prioritäten und Zeithorizonte	58
5.	Ausblick	59
D	Anhang	61
1.	Workshop-Programm	62
2.	Teilnehmerinnen und Teilnehmer	63
3.	Quellen	64
4.	Bildnachweis	65
5.	Impressum	69

Sehr geehrte Damen und Herren,



Stadtbaurätin
Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk

Der innerstädtische Isarraum gehört zu den markantesten stadträumlich-landschaftlichen Situationen Münchens. Er prägt das Bild und das Image der Stadt in besonderem Maße.

Durch seine enge Verknüpfung von Freiraumstrukturen und städtebaulichen Elementen wird hier eine Stadt-Flusslandschaft besonderer räumlich-künstlerischer Dichte inszeniert: Weite Blickbeziehungen, markante Bauwerke und der Kontrast zwischen der urban geprägten Großen Isar am Westufer, den Inseln und der naturnahen Kleinen Isar sind von besonderem Reiz.

Die Vielfalt der Gewässer- und Freiraumtypologien, der Park- und Grünbestand, die Gebäude, Brücken, sowie die Ufermauern und Wehranlagen für den Hochwasserschutz, werden ganz unterschiedlich von den Bürgerinnen und Bürgern genutzt.

Der innerstädtische Isarraum zeigt in seiner Gesamtheit ein Ensemble von europäischem Rang.

Zur innerstädtischen Isar liegen Anträge aus den Reihen des Stadtrates und von Bezirksausschüssen vor, die Fragen und Vorstellungen zur künftigen Entwicklung des Isar-Raums im innerstädtischen Bereich formulieren.

Die Anregungen betreffen insbesondere den Bereich zwischen der Reichenbachbrücke im Süden und der Maximiliansbrücke im Norden. Sie umfassen die Uferbereiche der Großen und Kleinen Isar, die Inseln und die flussbegleitenden Grünstrukturen. Wie in den Verfahren und Stadtratsbeschlüssen zum Isar-Plan in den 1980er Jahren, die die Umsetzung des Isar-Plans in München im südlichen Abschnitt in Gang gesetzt haben, soll für den innerstädtischen Isarbereich ebenfalls frühzeitig geprüft werden, ob und wo welcher Handlungsbedarf besteht, wo wertgebende Qualitäten vorhanden sind und wo Chancen der Aufwertung für einen der bedeutendsten Freiräume Münchens gesehen werden.

Diese Fragen wurden in einem Grundlagenworkshop am 11.11.2010 mit Beteiligten aus Politik und Verwaltung diskutiert. Es wurden Leitideen für eine künftige Entwicklung des Isarraums im innerstädtischen Bereich und mögliche Vorgehensweisen sowie weitere Schritte formuliert.

Die nun vorliegende Broschüre enthält einen einführenden Teil mit den Grundlagenmaterialien zur Isar und zum innerstädtischen Isarraum, im Weiteren sind Ablauf, Diskussion und Ergebnisse des Workshops nachlesbar.

Die Ergebnisse dieses Grundlagenworkshops wurden am 18.01.2012 mit dieser Broschüre dem Stadtrat vorgestellt.

Workshop und Broschüre sollen erste Basis sein für die weitere gemeinschaftliche Diskussion zu Ideen und Planungen und zur Zukunft des innerstädtischen Isarraums.

Ich wünsche mir eine weitere anregende, von vielen aus Bürgerschaft, Politik und Verwaltung getragene, konstruktive Diskussion und eine behutsame Auseinandersetzung mit diesem wunderbaren Isarabschnitt mitten in München.

Elisabeth Merk

Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

A

Bestandsaufnahme und Materialien



Abb. 01 - Betrachtungsraum- Luftbild

1. Historischer Abriss

Die Isar in München ist heute in ihrem Verlauf ein städtischer Fluss, der einen einzigartigen Freiraum im Stadtgefüge darstellt. Umschlossen vom ausgedehnten Siedlungskörper des Stadtgebiets ist die Bebauung in weiten Teilen, insbesondere im innerstädtischen Raum, bis dicht ans Flussufer herangerückt. Diese – zumindest physische – Nähe zur Isar umfasst im Vergleich zur über 850-jährigen Geschichte der Stadt nur ein kurzes Kapitel der Stadtentwicklung.

Die Nutzungen der Isar, ihre Funktionen für die Bewohner Münchens und das Verhältnis der Menschen zur Natur haben die Beziehung zwischen Stadt und Fluss immer wesentlich geprägt. Die Geschichte des Verhältnisses der Stadt zu ihrem Fluss ist eng verknüpft mit den technischen Errungenschaften und gesellschaftlichen Entwicklungen der vergangenen Jahrhunderte und lässt sich grob in drei Phasen einteilen.

Erste Phase: Das Nebeneinander von Stadt und Fluss

Die mittelalterliche Stadt, in gebührendem, weil sicherem Abstand zum, in seiner Dynamik ungebrochenen und unberechenbaren Wildfluss gelegen, entwickelt sich über Jahrhunderte innerhalb der Grenzen ihrer Befestigungsanlagen. Der Raum zwischen Stadtmauer und Flussufer ist jedoch kein leerer Raum, keine Einöde: hier landen die Flösse an und wird Gewerbe getrieben, hier siedeln und lagern diejenigen, denen der dauerhafte Aufenthalt in der Stadt versagt bleibt.

Am anderen Ufer, östlich der Isar, liegen Ansiedlungen,



Abb. 02 München 1613- Die Isar ist ein wilder Fluss

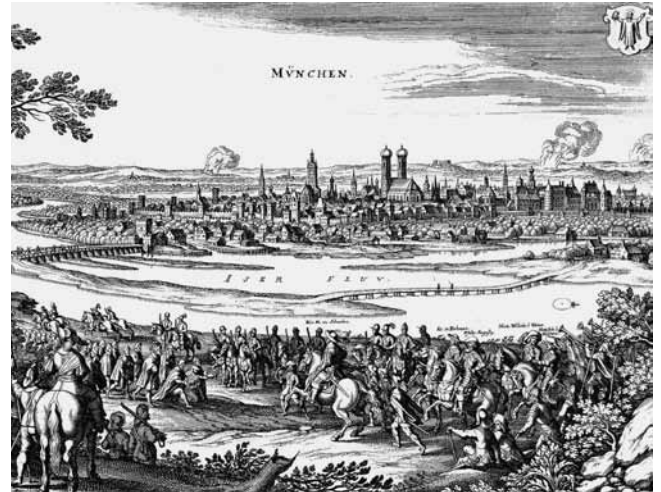


Abb. 03 Ansicht von München 1644

deren Weiterentwicklung und Anwachsen in enger Wechselbeziehung zur Stadt steht, bis sie letztlich durch Eingemeindung Bestandteil des Stadtgebietes werden. Der Fluss speist Stadtbäche und Wehrgraben, dient der Versorgung der Bevölkerung und des Viehs genauso wie der Entsorgung von Unrat und Fäkalien. Zahlreiche Hochwasser bringen Zerstörung über die ufernahen Siedlungen und vernichten wiederholt die Isarbrücke. Die bautechnischen Mittel zur Befestigung und Sicherung der Ufer können der Kraft des Flusses über lange Zeit kaum Widerstand leisten. Mit Aufhebung der Befestigung Ende des 18. Jahrhunderts beginnt die Stadt erstmals deutlich über ihre mittelalterlichen Grenzen hinaus zu wachsen. Das unsichere Uferterrain wird nur zögerlich in die Entwicklung des Stadtgebietes einbezogen, vorerst dehnt sich die Stadt Richtung Norden und Westen aus.

Erste Planungen zum „Sprung“ über die Isar fallen in die Zeit der Säkularisation und der damit verbundenen Aufhebung der Klöster Anfang des 19. Jahrhunderts, werden aber nicht realisiert. Bis zur Entwicklung der Uferbereiche zu Stadtvierteln und die Ausdehnung der Stadt über die Isar hinweg, verbunden mit der systematischen Korrektur des Flusslaufes, vergehen noch rund fünfzig Jahre, doch ist anzunehmen, dass klösterlicher Grundbesitz zu dieser Zeit in städtischen Besitz oder in Privathand wechselt. Der Bau von Dämmen und Maßnahmen zur Flussregulierung nach den neuesten technischen Erkenntnissen beginnt abschnittsweise.

Zweite Phase: Die Ausdehnung der Stadt über den Fluss



Abb. 04 München 1808- Die Stadt beginnt über ihre mittelalterlichen Grenzen hinaus zu wachsen



Abb. 05 München 1883- Das Stadtgebiet hat sich über die Isar ausgedehnt, der Flusslauf ist deutlich korrigiert



Abb. 06 München 1933- Die Isar liegt inmitten der Stadt

Auswirkungen der Industrialisierung

Die tief greifenden gesellschaftlichen Veränderungen manifestieren sich deutlich in den städtischen Strukturen. Reine Wohnviertel – getrennt nach den gesellschaftlichen Klassen entstehen (z.B. Arbeitersiedlungen, Villenviertel). Fabriken und Manufakturen beanspruchen in der Regel deutlich größere Flächen als die bisherigen Produktionsstätten. Die technischen Errungenschaften der Zeit bringen eine ganze Anzahl neuer Bauten im Stadtraum mit sich (z.B. Gas- und Elektrizitätswerke, Schlacht- und Bahnhöfe). Neue Konstruktionsweisen werden – zuerst bei allen so genannten Ingenieurbauten, später auch bei Wohnbauten – angewendet. Die Stadt errichtet neue Infrastruktureinrichtungen wie Kanalisation und zentrale Trinkwasserversorgung. Die Massenproduktion von Gütern übersteigt den Bedarf vor Ort bei weitem. Die produzierten Waren müssen, meist über weite Strecken, zu ihren Absatzmärkten transportiert werden. Innerhalb der Städte trägt die Funktionstrennung von Wohnen und Arbeiten wesentlich zum Anwachsen des Verkehrs bei. Die Verkehrswege werden ausgebaut um den neuen Anforderungen gerecht zu werden. Mit der Eisenbahn verändert sich das Transportwesen radikal.

Die Auswirkungen der Industrialisierung werden in München im Laufe des 19. Jahrhunderts sichtbar. Das starke Wachstum der Einwohnerzahlen und die Ausdehnung des Stadtgebietes stellen die Planungsträger vor immense Herausforderungen. Um eine geordnete Stadtplanung betreiben zu können werden alte Bauordnungen überarbeitet und neue Planungsinstrumente geschaffen. Der Isarverlauf wird systematisch korrigiert, die Flussufer befestigt. Der neu gewonnene, zunehmend hochwassersichere, Raum wird für die Erweiterung des Stadtgebietes genutzt. München dehnt sich durch Bautätigkeit und Eingemeindungen über das Isarufer Richtung Osten aus.

- Eingemeindung von Haidhausen und der Au 1854
- Zweite planmäßige Stadterweiterung mit Anlage des Gärtnerplatzviertels ab 1860
- Inszenierung der Isar(-ufer) für das naturästhetische Erleben durch Maximilians- und Gasteiganlagen um 1860 durch Carl von Effner
- Ausbau der Verbindung Ostbahnhof-Althaidhausen-Ludwigsbrücke ab 1870
- Anton Riemerschmid erbaut seine Fabrik auf der Praterinsel um 1870
- Anlage großzügiger Uferpromenaden und temporärer Ausstellungsbauten anlässlich der Kunstgewerbeausstellung 1888
- Weitere Ausstellungen folgen: II. Kraft und Arbeitsmaschinenausstellung 1898 und Erste Deutsche Sportausstellung 1899 auf der Museumsinsel
- Bau der neuen Zentrallände in Thalkirchen als Ersatz für die obere und untere Lände 1899
- Grundsteinlegung Deutsches Museum 1906

Dritte Phase: Die Einbeziehung des Flusses in die Stadt

Die Phase der Stadterweiterung im Isarraum hatte ihren Schwerpunkt im Zeitraum zwischen Mitte und Ende des 19. Jahrhunderts, und fand mit der Eingemeindung von Freimann 1931 ihren Abschluß.

Nach Beendigung der systematischen Flusskorrektur innerhalb der Stadtgrenzen gab es im Bereich Münchens für Jahrzehnte keine wesentlichen baulichen Eingriffe in den Flussverlauf. Der zweite Weltkrieg und die damit verbundenen Zerstörungen machten den Wiederaufbau Münchens zur zentralen Aufgabe der Nachkriegszeit.

Starke Auswirkungen auf den Charakter des Flusses hatten vor allem Maßnahmen im Oberlauf der Isar, wie die Errichtung und Inbetriebnahme des Sylvensteinspeichers (1954-59), mit unterschiedlichen Ergebnissen:

- Die Hochwassergefahr war im Stadtgebiet nahezu gebannt.
- Die Dynamik des alpinen Flusses ging zunehmend verloren. Das einst reissende Wildwasser wandelte sich zu einem eher trägen Wassergerinne.

Die Isar und die sie begleitenden Freiräume verschwinden aus dem Fokus der Stadtplanung, die Bewältigung der strukturellen Veränderungsprozesse im Stadtzentrum rückt in den Vordergrund:

- Starke Abwanderung der Wohnbevölkerung aus den Innenstadtlagen ab den 1960er Jahren. Innerstädtische Viertel wie Haidhausen und die Isarvorstadt werden zu Sanierungsgebieten.

Im Gegensatz dazu zeigt die Münchner Bevölkerung ein starkes Interesse am Isarraum. Das Flauchergelände wird durch die Münchner in den 70er Jahren wiederentdeckt. Der hier sehr naturnahe Fluss generiert zur heiß geliebten Erholungslandschaft. Die Wehre und Staustufen werden im Sommer zu Wasserspielplätzen, Nacktbader tummeln



Abb. 07 Auszug aus „Die Besitzergreifung des Rasens“

sich auf den zahlreichen Kiesbänken, ausgelassene Feiern verwandeln die Isarstrände in Partyzonen. Der hohe Beliebtheitsgrad der sogenannten Süd-Isar wird von dem Landschaftsarchitekten Prof. Günther Grzimek früh analysiert und erkannt. Sein Fazit war, dass der geringe Grad an Reglements einen hohen Aneignungsgrad durch die Anwohner auslöste und die Besitzergreifung des Rasens in jener Zeit ein wichtiger Schritt zur Demokratisierung des öffentlichen Grüns darstellte.



Abb. 08 Kulturstrand der Urbanauten auf der Corneliusbrücke



Abb. 09 Brückenfest anlässlich der 850-Jahrfeier Münchens 2008

Auch heute ist die Isar an dieser Stelle von einem hohen Freiheitsgrad, die Nutzungsmöglichkeiten betreffend, geprägt. Die Umbaumaßnahmen zur Renaturierung der Isar sind im Stadtzentrum angekommen, der letzte Bauabschnitt wurde im Sommer 2011 fertig gestellt. Die 11-jährige Bauzeit zur Renaturierung der Isar wurde am 6. August 2011, zusammen mit 80.000 Bürgerinnen und Bürgern, mit einem großen, vom Baureferat veranstalteten Isar-Fest gefeiert. Temporäre Events beginnen den innerstädtischen Isarraum zu bespielen:

- Kulturstrand auf dem Isarbalkon der Corneliusbrücke seit 2006
- Inszenierung der Isar beim Brückenfest zum 850-jährigen Stadtjubiläum 2008 (Organisation Baureferat)
- Isarinsselfest 2010

Die Entdeckung der innerstädtischen Isar dauert an. Mit dem Fluss beschäftigen sich die städtischen Referate, Bezirksausschüsse und Parteien ebenso wie Initiativen des Münchner Forums oder der Urbanauten um nur einige zu nennen. In allen Fällen geht es um die urbanen Qualitäten des Flusses im Spannungsfeld zwischen Natur und Erholung.

2. Einordnung ins Stadtgebiet



Abb. 10 Lage des Workshop-Umgriffs in der Stadt München

Die innerstädtische Isar ist im Betrachtungsraum in zwei sehr gegensätzliche Bereiche aufgegliedert. Während die Große Isar in ihrem stark befestigten Bett verläuft, suggeriert die Kleine Isar noch den naturnahen Fluss. Gerade dieser Kontrast ist es, der diesen Bereich so attraktiv macht. Neben großstädtischer Promenadenatmosphäre ist in direkter Nachbarschaft ein ländliche anmutender Naturraum zu finden. Der Fluss bietet hier Raum für alle Belange vom Naturschutz bis zur Erholungsnutzung.



Abb. 11 Oberföhringer Stauwehr



Abb. 12 Isar/ Nördlich des Oberföhringer Stauwehrs



Abb. 13 Große Isar im innerstädtischen Bereich



Abb. 14 Kleine Isar im innerstädtischen Bereich



Abb. 15 Isar/ Flaucher

Abb. 16 Südliche Isaranlagen/
Hochwasserbett vor
RenaturierungAbb. 17 Isar/ Großhesseloher
BrückeAbb. 18 Die Isar innerhalb der
Stadtgrenzen

3. Bedeutung Natur, Denkmal, Erholung, Hochwasserschutz und Verkehr



Abb. 19 Kleine Isar im Bereich Müllersches Volksbad

Naturraum

Stadtklimatische Einflüsse

Das Isartal zählt zu den großflächigen klimaökologischen Ausgleichsflächen Münchens. Die Isar hat durch schwach ausgeprägte Tages- und Jahresgänge in thermischer Hinsicht eine ausgleichende Auswirkung auf das Stadtklima. Sie stellt eine wichtige Frischluftschneise in Nord Süd-Richtung dar.

Ökologie

München liegt in einem Bereich hoher Biodiversität. Ursächlich hierfür ist das Aufeinandertreffen von Lebensräumen sehr verschiedenen Charakters und einem entsprechend vielfältigen Arteninventar.

Der Münchner Raum fungiert dabei als eine Brücke zwischen dem voralpinen Hügel- und Moorland und den Moos- und Heidelandschaften nördlich des Stadtgebietes, mit der Isar als wichtigem Element des überregionalen Biotopverbundes.

Durch regulierende Engriffe und damit verbundenen Veränderungen des Flussbettes, der Fliessgeschwindigkeit, der Dynamik der Wasserstände, der Wassertemperatur und des Geschiebetransports werden die Lebensräume von Tieren und Vegetation stark beeinflusst.

Im Betrachtungsraum finden sich zwei stark unterschiedlich ausgestaltete Bereiche des Flusses:

Der Bereich der Großen Isar weist einen kanalartigen Ausbau und eine stark beeinflusste Fliessdynamik auf. Die daraus resultierende Strukturarmut bringt klare Defizite unter gewässer- und landschaftsökologischen Gesichtspunkten mit sich. Das Artenspektrum besteht überwiegend aus Generalisten und Kulturfolgern.



Abb. 21 Große Isar im Bereich der Museumsinsel



Abb. 20 Kleine Isar im Bereich der Museumsinsel

Der Abschnitt der Kleinen Isar, der weitgehend naturnah geprägt ist, stellt diesbezüglich einen Gegenpol dar und erinnert an den ursprünglichen Wildflusscharakter der Isar. Kiesbänke und Inseln sind hier nach wie vor gemäßigten Umlagerungsprozessen unterworfen, Bereiche mit Flach- und Stillwasser entstehen, es finden sich unterschiedliche Stadien von Pioniervegetation. Aus ökologischer Sicht stellt dieser strukturreiche Flussabschnitt einen äusserst wertvollen Lebensraum dar. Beispielsweise kommt in diesem Isarbereich noch die Äsche vor, eine früher weitverbreitete Fischart in der Isar, die inzwischen im Stadtgebiet sehr selten geworden ist.



Abb. 22 Kiesbank mit Echium vulgare

Naturschutz

Schutzgebiete

Seit 1964 ist die Isar innerhalb der Stadtgrenzen Landschaftsschutzgebiet.

Als Biotope sind kartiert:

- Die Kleine Isar in etwa bis auf Höhe nördliches Ende Museumsinsel
- Ein Großteil der uferbegleitenden Gehölzstrukturen
- Die Grünanlagen entlang des Ostufers
- Die Grünflächen der Praterinsel
- Die Museumsinsel nördlich der Ludwigsbrücke

-  Landschaftsschutz V900
Gemeindeverordnung zum Schutze
von Landschaftsteilen in der LH München
(2005)
-  Naturdenkmal VO910
Verordnung der LH München über die in
Schutznahme der Naturschutzdenkmäler
in der LHM
-  Biotope im Stadtgebiet
München Biotopkartierung
Bayern 1999 mit Objekt Nummer
-  Artenschutz

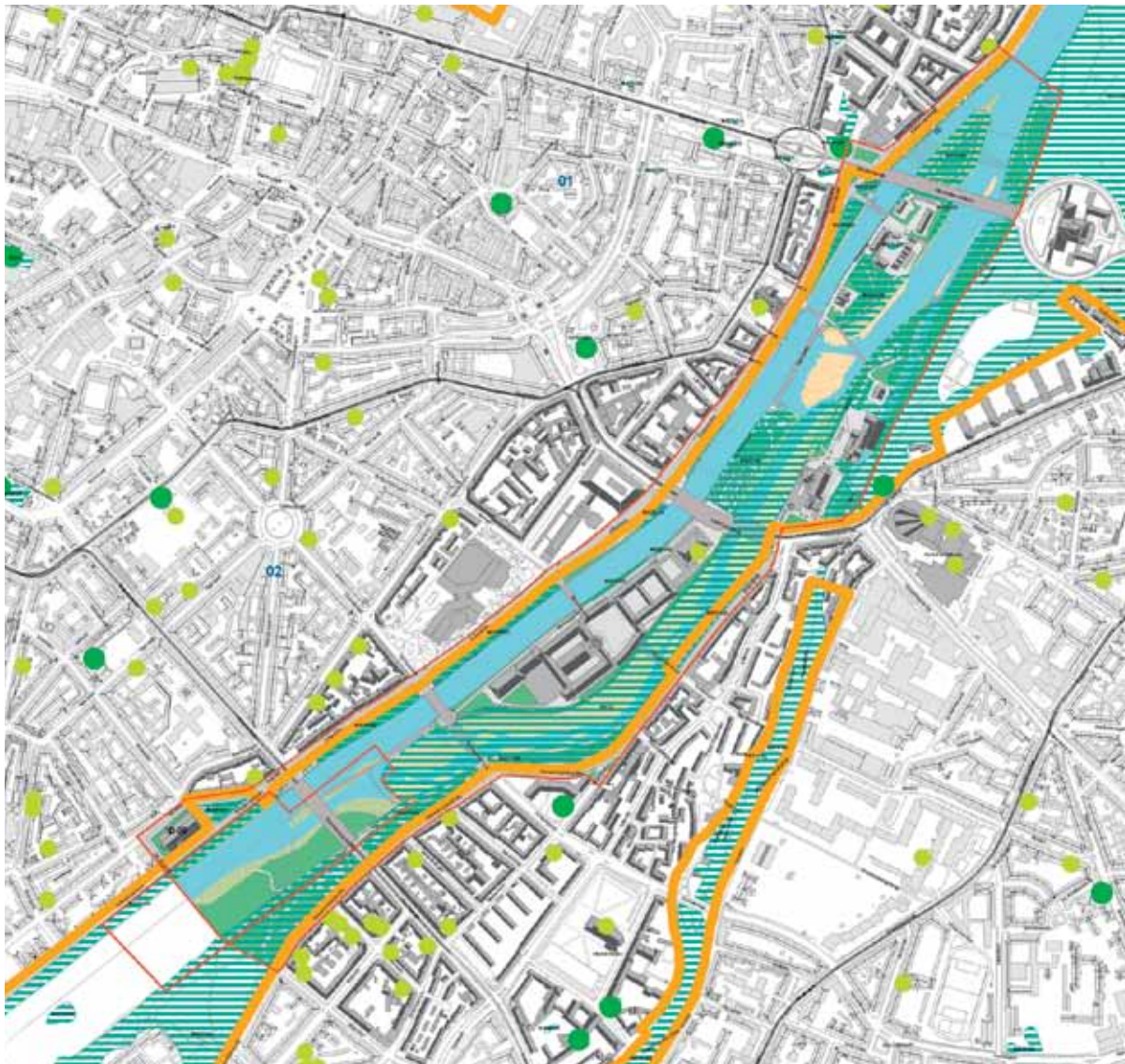


Abb. 23 Übersichtsplan Geschützte Bereiche und Schutzstatus

Denkmalschutz

Der überwiegende Teil der denkmalgeschützten Bauten und Anlagen im Betrachtungsgebiet entstammt dem Zeitraum zwischen Mitte des 19. und beginnendem 20. Jahrhundert. Lediglich im direkten Umgriff des Deutschen Museums finden sich denkmalgeschützte Bauwerke, deren Entstehung später, in die Zeit des Nationalsozialismus, datiert. (Bibliothek, Kongresssaal, Brückenbauten) Eine Besonderheit stellen die Kaimauern entlang der Isar dar. Die heute unter Schutz stehenden Mauern waren zu Ihrer Zeit eine bemerkenswerte

ingenieurtechnische Bauleistung, die die angrenzenden Gebiete erstmals sicher vor Hochwasserereignissen schützte. Die Umgebung der Isar wurde als Bauland attraktiv, in der Folgezeit wandelten

sich die angrenzenden Armeleutenviertel zu bürgerlichen Mietshausquartieren.

Stilistisch liegt der Schwerpunkt auf Gründerzeit- und Jugendstilbauten. Sie sind Zeugnis der planmäßigen Erweiterung des Stadtgebietes zur Isar hin und über sie hinweg und dokumentieren den Baustil dieser Zeitperiode.

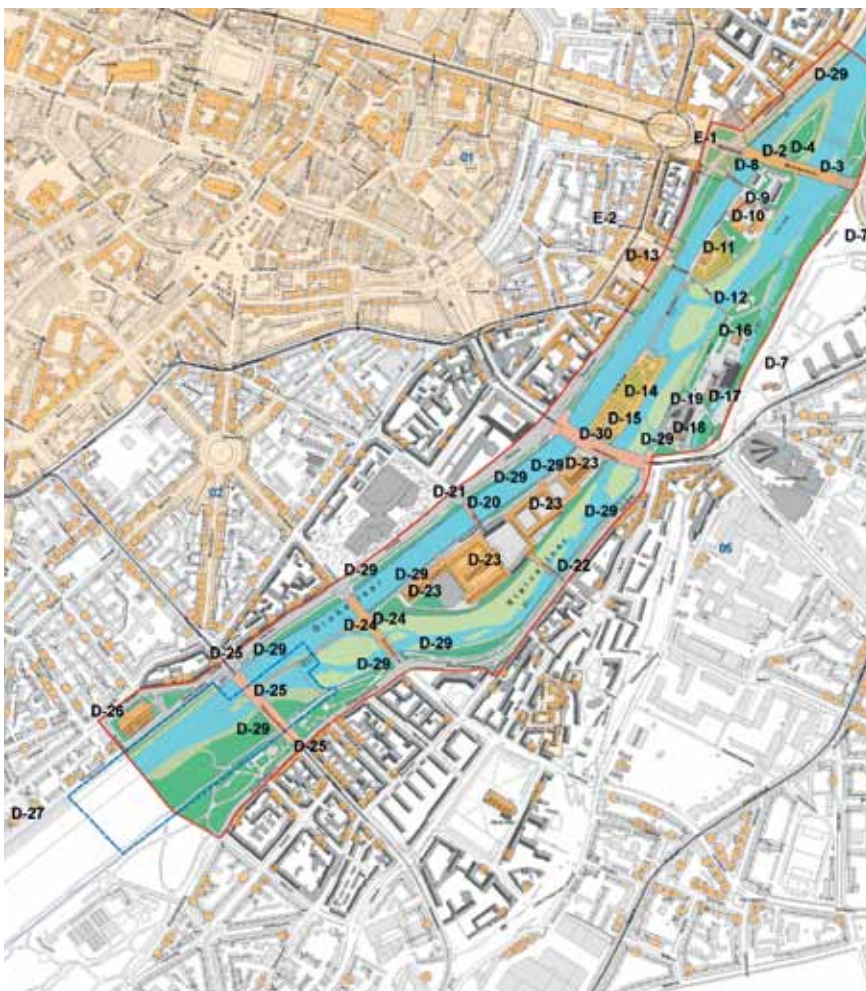


Abb. 24 Übersichtsplan Denkmalgeschützte Ensembles und Baudenkmäler

Ensembles

- E-1 Maximilianstraße
- E-2 Platzfolge Lehel

Baudenkmal

- D-1 Maximilianswerk 1895
- D-2 Maximiliansbrücke 1903-05
- D-3 Pallas-Athene 1906
- D-4 Erhardtbrunnen 1893
- D-5 Maximilianeum 1857-74
- D-6 Maximiliansanlagen 1856-61
- D-7 Gasteiganlagen 1856-61
- D-8 Hl. Johannes von Nepomuk 1857
- D-9 Likörfabrik Anton Riemerschmid, vor 1837
- D-10 Likörfabrik Anton Riemerschmid, um 1867
- D-11 Praterinsel 5, Alpines Museum 1888
- D-12 Kabelsteg 1898
- D-13 St.-Lukas-Kirche 1892-96
- D-14 Auf der Insel, Parkanlage
- D-15 Vater-Rhein-Brunnen 1897/1932
- D-16 Wohnhaus 1900
- D-17 Muffatwerk 1836/1898
- D-18 Müllersches Volksbad 1897-1901
- D-19 Karl-Müller-Weg am Kai mit Pavillon 1897-1901
- D-20 Dr.-Bosch-Brücke 1925
- D-21 Bismark-Denkmal 1931
- D-22 Zennekbrücke 1925
- D-23 Deutsches Museum 1906-37
- D-24 Corneliusbrücke 1903
- D-24 Bastion Corneliusbrücke mit Ludwig II 1910
- D-25 Reichenbachbrücke 1903
- D-26 Maximilianskirche 1908
- D-27 Wittelsbacherstraße 10 Volksschule 1888/1900
- D-28 Wittelsbacherbrücke 1905
- D-29 Kaimauern im inneren Stadtbereich um 1900
- D-30 Ludwigsbrücke 1934-35

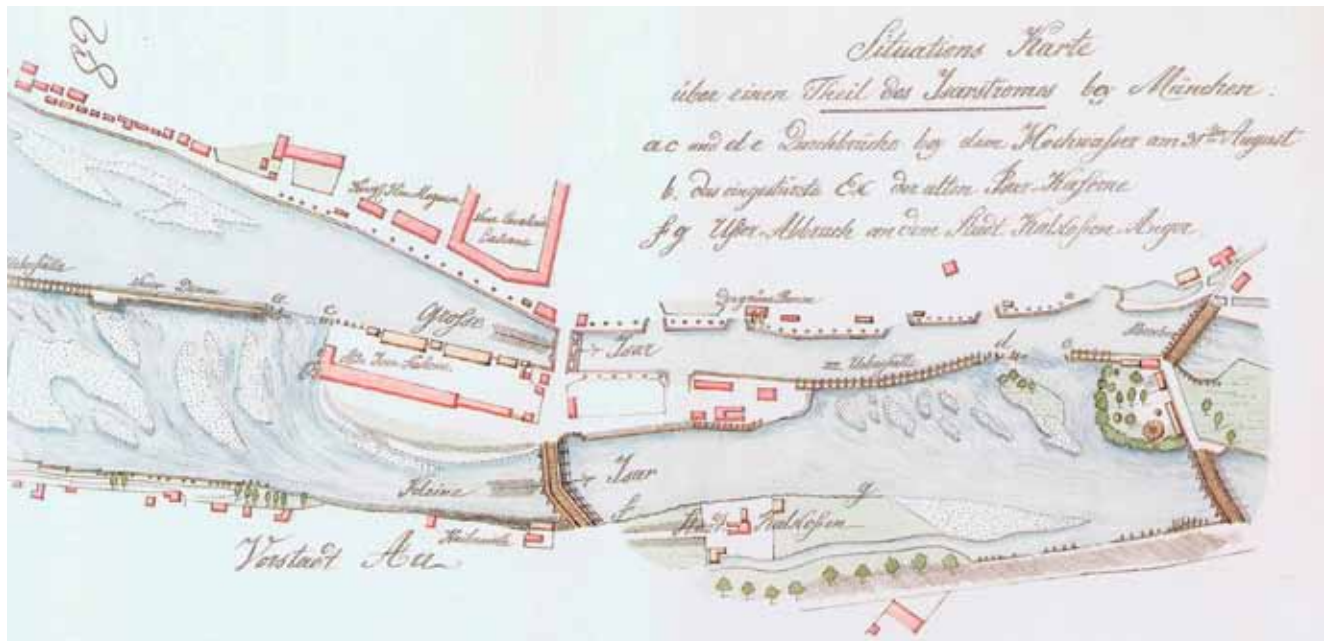


Abb. 25 Schadenskarte Hochwasserzerstörungen 1814



Abb. 26 Ehemaliges Geländer am Wehrsteg (Wehr IV)



Abb. 27 Bauliche Anpassung der Reichenbachbrücke an verkehrstechnische Erfordernisse

Überformungen

Viele Bauwerke, insbesondere die Brückenbauten, waren seit ihrer Entstehung zum Teil mehrfachen Überformungen unterworfen. Die Ursachen dafür waren vielfältig:

- Geänderte Nutzungen und Anpassungen an den vorherrschenden Zeitgeschmack führten zu An- und Umbauten
- Beseitigung von Kriegsschäden oder kompletter Wiederaufbau, oftmals mit Veränderungen oder Vereinfachungen des ursprünglichen Bauwerkes verbunden

Speziell bei den Brückenbauten kamen zusätzliche Gründe hinzu, wie

- Hochwasserschäden und Zerstörungen
- Bauliche Anpassungen an die Anforderungen des Verkehrs
- Einführung neuer Konstruktionsweisen und Bautechniken

Erholung

Die Isar und ihre angrenzenden Grünräume sind für die Freiraumversorgung Münchens von herausragender Bedeutung. Auf einer Länge von ungefähr 14 km durchquert der Fluss das Stadtgebiet und stellt somit einen weitgehend zusammenhängenden, linearen Erholungsraum dar.

Als Freiraum inmitten der Stadt übernimmt sie wichtige Erholungsfunktionen für die Münchner Bevölkerung auf gesamtstädtischer wie auf wohnviertelbezogener Ebene. Im innerstädtischen Bereich, geprägt von einer hohen Bebauungsdichte, bietet die Isar mit ihren begleitenden Freiflächen Raum für Naturerleben, Spiel und Sport. Seitdem die bewusste Nutzung der Natur bzw. naturräumli-



Abb. 28 Kiesbank bei Müllerschen Volksbad



Abb. 29 Isarpromenade 1888



Abb. 30 Baden in der Kleinen Isar 1970



Abb. 31 Temporäre „Landart“ 2010

cher Gegebenheiten zum Zweck der Erholung für die städtische Bevölkerung im Zuge der Industrialisierung Bestandteil des gesellschaftlichen Lebens wurde, fand die Aneignung des Flussraumes durch die Bewohner Münchens statt, auch wenn jede Zeit ihre eigene Ausprägung dafür fand.

Anfänglich stand ein mehr passives Naturerleben im Vordergrund:

- Spazieren entlang der Uferpromenaden und in den angrenzenden Anlagen
- Bewusste Inszenierung von Aussichten und Ausblicken
- Biergärten im Umfeld

Es folgte die Entdeckung der Isar als Aktivitätsraum:

- Sonnenbaden auf den Hochwasserriesen und Kiesbänken
- Baden im Fluss (auch wenn es verboten war)
- Veranstaltung von privaten Feiern, Grillen
- Ausübung von Bewegungssportarten wie Fußballspielen, Joggen, Radfahren

Heute sind neue Aktivitäten Ausdruck für den steten gesellschaftlichen Wandel, der sich auch in der Freizeitgestaltung manifestiert. Der Fluss wird zunehmend erobert und aktiv miteinbezogen. Seine neu gewonnene Dynamik scheint eine hohe Anziehungskraft auszuüben.

- Isarsurfen
- Ausübung von Meditation mit dem Fluss als „Kraftspender“

Die Entdeckung neuer Erlebnispotenziale innerhalb dieses Raumes ist ein nicht abgeschlossener Prozess, der von wachsenden, auch widersprüchlichen, Forderungen begleitet wird. Die teilweise gegensätzlichen Interessen der verschiedenen Nutzergruppen, der Anwohner, der naturschutzfachlichen Belange und der Erfordernisse für die Energiegewinnung gilt es zukünftig zu vereinbaren.

Hochwasserschutz



Abb. 32 Hochwasser 2005

Im Bereich einer dicht bebauten Großstadt hat der Schutz vor Hochwasserschäden einen hohen Stellenwert.

Viele Maßnahmen im Bereich der Isar hatten deshalb einen wirksamen Schutz vor Hochwasser zum Ziel. Bis heute existieren viele technische Bauwerke zur Regulierung des Flusses, die den Siedlungsraum vor Schäden schützen.

Nachdem der Umgang mit der Hochwasserproblematik für lange Zeit auf baulichen Maßnahmen beruhte, die den natürlichen Verlauf und die Dynamik des Flusses stark korrigierte und veränderte, wandelt sich in jüngerer Vergangenheit der Umgang mit der Isar. Zunehmende Versiegelung von Flächen, fehlende Überflutungsräume und immer öfter auftretende Starkregenereignisse haben ein Umdenken ausgelöst, mit dem Ziel der Isar wieder mehr Raum für ihre natürliche Dynamik zu geben.

Jedoch sind auch alle Renaturierungsmaßnahmen am Flußbett von- mehr oder weniger versteckten- Bauwerken zum Schutz vor Hochwasser flankiert.

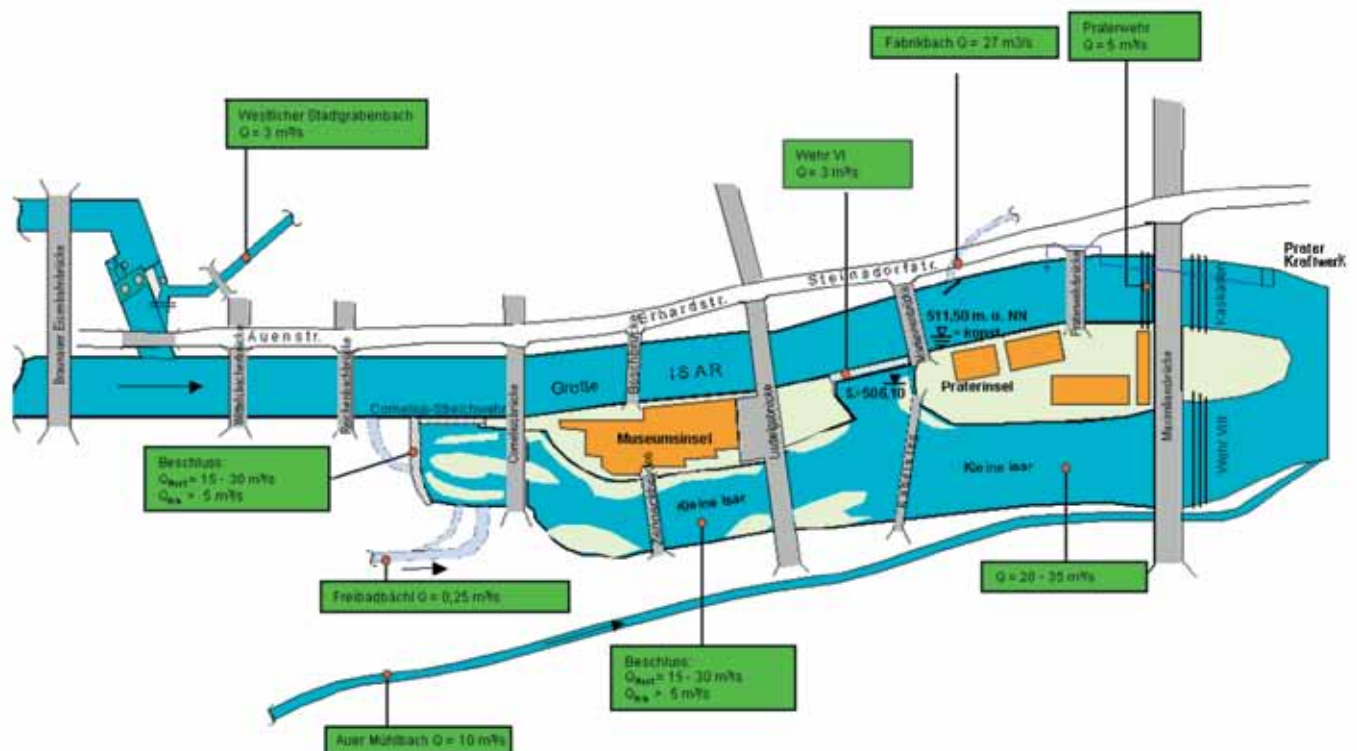


Abb. 33 Wasserverteilung Kleine und Große Isar

Verkehr

Transitraum

Der Bereich der innerstädtischen Isar ist ein von Bewegung geprägter Raum. Viele Erholungssuchende nutzen die Isaranlagen nicht unbedingt zum Aufenthalt am Wasser, sondern Spazieren, Joggen oder Radeln an den Ufern entlang oder queren die Isar mittels der Brücken und Stege. Einerseits ist dies einem aktiven Freizeitverhalten geschuldet, andererseits kann dies ein Anhaltspunkt für Defizite in der Aufenthaltsqualität sein.

Die uferbegleitenden Straßen wie auch die Brücken weisen hohe Verkehrsmengen auf. Der motorisierte Verkehr belastet den Raum mit Lärm- und Schadstoffimmissionen und hat in Teilbereichen eine starke Barrierewirkung.

Motorisierter Verkehr

Die Strecke entlang des linken Isarufers stellt eine wichtige Straßenverbindung in Nord-Süd-Richtung dar, mit entsprechend hohem Verkehrsaufkommen. Fußgänger können den Straßenraum nur im Bereich der Ampelanlagen sicher überqueren.

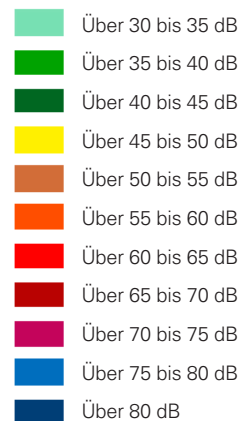
- Südlich der Reichenbachbrücke wird der Verkehr richtungsgetrennt geführt
- Im Bereich der Erhardt- und Steinsdorfstraße verläuft der Verkehr in beide Fahrtrichtungen auf insgesamt 4 Fahrspuren
- Südlich der Maximiliansbrücke trennt sich der Verkehrsfluss wieder auf, die Widenmayerstraße besitzt drei Fahrspuren
- Lichtsignalgesteuerte Querungsmöglichkeiten für Fußgänger befinden sich jeweils in Höhe der Brücken



Abb. 35 Verkehrsmengen werktags (basierend auf Momentaufnahmen aus Knotenpunkt- und Querschnittszählungen bis einschl. 2009)



Abb. 34 Straßenlärm- Beurteilungspegel Tag für Straßen über 4.000 Kfz/Tag



Am Ostufer stellt sich die Situation für Fußgänger und Radfahrer entspannter dar, die Straßen können unabhängig von Ampelanlagen gequert werden.

- Im Abschnitt zwischen Ludwigs- und Maximiliansbrücke verlaufen keine stark befahrenen Straßen in Ufernähe.
- Eduard-Schmid- und Zeppelinstraße sind Einbahnstraßen und weisen eine deutlich geringere Verkehrsbelastung auf.

Lärmbelastung

Die Qualität der Freiräume an der innerstädtischen Isar ist deutlich vom hohen Verkehrsaufkommen beeinflusst:

- Die höchsten Lärmimmissionen gehen von der Erhardt-/Steinsdorfstraße am linken Isarufer aus
- Alle Brücken liegen im Bereich der höchsten Belastungen, wobei die Ludwigsbrücke einen Spitzenwert einnimmt

Das Rauschen des Flusses kann die Wahrnehmung des Verkehrslärms in den Hintergrund treten lassen. Am wahrscheinlichsten ist dies im Bereich der Überfälle am Wehrsteg und auf den Kiesbänken der Kleinen Isar.

Radrouten

Im innerstädtischen Isargebiet verlaufen auf beiden Uferseiten Radwege. Von den Brücken im Untersuchungsgebiet sind beidseitig mit Radwegen ausgestattet:

- Reichenbachbrücke
- Corneliusbrücke
- Ludwigsbrücke
- Maximiliansbrücke

Die Radwege werden nicht nur in der Freizeit sondern auch zum Erreichen von Arbeits-, Schulort und Einkaufsmöglichkeiten genutzt

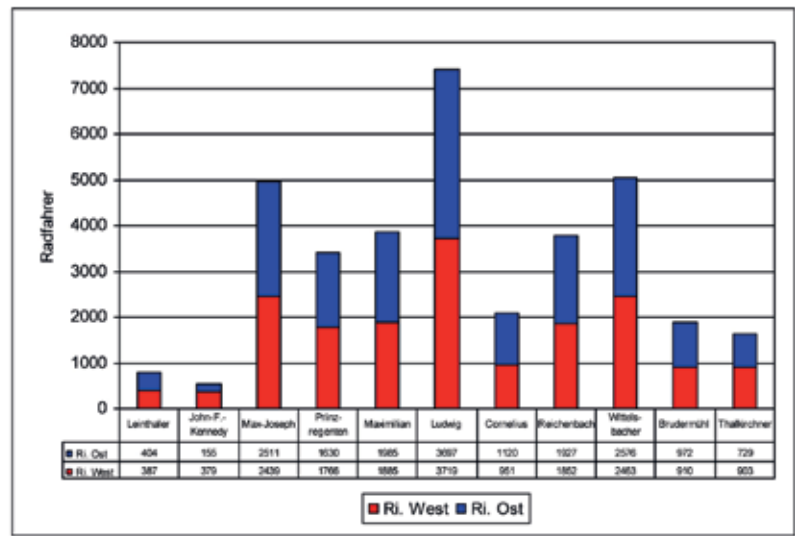


Abb. 36 Diagramm Radfahrmengenerhebung Isarbrücken 2005

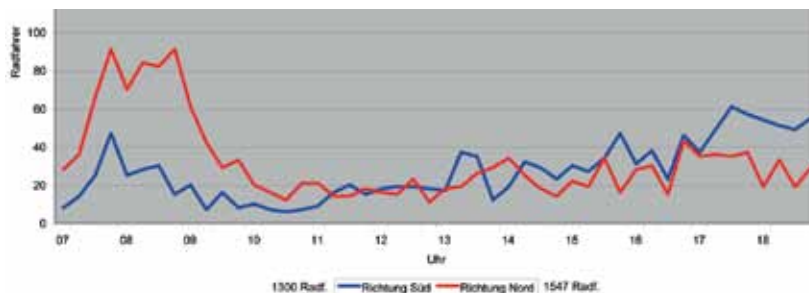


Abb. 37 Verteilung Radverkehr Ostufer / Zeppelinstraße

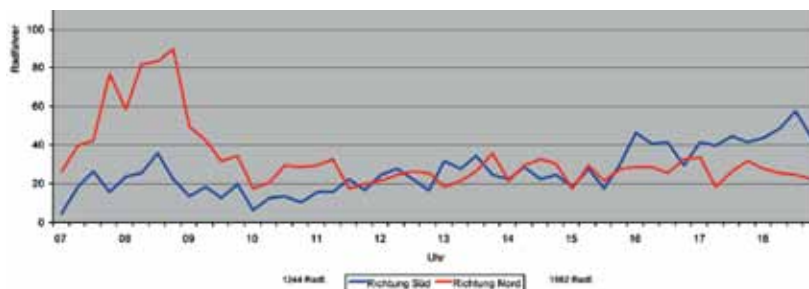


Abb. 38 Verteilung Radverkehr Westufer / Erhardtstraße

- Die Radwege am West- und Ostufer besitzen vergleichbare Nutzungsfrequenzen, mit dem höchsten Aufkommen in den Morgenstunden.
- Die Anzahl der Radler die Richtung Norden unterwegs sind ist wochentags etwas höher als in Richtung Süden. Am Wochenende lassen sich keine wesentlichen Unterschiede feststellen
- Wochentags benutzen durchschnittlich 3.100 Radfahrerinnen und Radfahrer den Isarradweg entlang des Ostufers (Stand Oktober 2005).
- Von den Brücken weist die Ludwigsbrücke mit Abstand die höchste Anzahl von Radfahrerverkehr auf.
- Die Zahl der Radfahrerinnen und Radfahrer am Wochenende ist stark witterungsabhängig.

4. Ortsdefinition - Die innerstädtische Isar



Abb. 39 Große Isar und Wehrsteg

Städtebauliches Umfeld/ Ränder

Die heute an die innerstädtische Isar angrenzenden Stadtviertel Au, Haidhausen, Isarvorstadt und Lehel haben zwar eine je nach Uferseite unterschiedliche Entwicklungsgeschichte, welche sich jedoch im Verlauf des städtischen Wachstums nivelliert hat. Heute zeigen sich nur graduelle Unterschiede in der Bevölkerungs- und Nutzungsstruktur, alle Viertel sind inzwischen begehrte Wohn- und Bürostandorte mit einem hohen Mietpreisniveau. Gemeinsam sind ihnen strukturelle Veränderungsprozesse, wie sie häufig in innenstadtnahen Lagen zu finden sind:

- Wandlung von „einfachen“ Arbeiter- und Handwerkervierteln zu gehobenen Wohnlagen und Bürostandorten
- Erste Phase der Überprägung Ende des 19. Jahrhundert, überwiegend mit gründerzeitlicher Blockrandbebauung
- Stetiges Wachstum der Wohnbevölkerung bis nach Ende des 2. Weltkrieges, anschliessend Abwanderungsprozesse
- Starke Zerstörungen in der Bausstruktur durch die Bombardements im 2. Weltkrieg
- Ende der 1970er Jahre einsetzende Gentrifizierungsprozesse



Abb. 42 St. Maximilian in der Isarvorstadt



Abb. 40 St. Lukas-Kirche im Lehel

Lehel

Das Lehel, auch St.-Anna-Vorstadt genannt, am Westufer der Isar war die erste Vorstadt Münchens und wurde bereits 1724 eingemeindet. Ursprünglich von zahlreichen Bächen durchzogen, siedelten sich hier vor allem Gewerbe an, die auf Wasser angewiesen waren, wie Wäscher und Gerber. Mit dem Wandel zum Gründerzeitviertel wurden auch die Bachläufe größtenteils überbaut oder trockengelegt. Die heute sanierten und modernisierten gründerzeitlichen Altbauten bestimmen das Bild des Viertels. Eine Besonderheit stellt die hohe Konzentration an Museen dar, die sich überwiegend entlang der Prinzregentenstraße befinden. Daneben sind - größtenteils hochwertige- Wohn- und Büronutzung prägend.

Isarvorstadt

Im Rahmen der gründerzeitlichen Stadterweiterung entstanden das Schlachthof-, Glockenbach- und Gärtnerplatzviertel am westlichen Isarufer als Miethaus- und Gewerbequartiere. Viele Gewerbebetriebe sind inzwischen abgewandert, auf den frei werdenden Flächen wurden vorrangig Eigentumswohnungen erbaut. Starke Steigerungen des Mietniveaus haben die Sozialstruktur der Viertel deutlich verändert.



Abb. 41 Der Gasteig in Haidhausen

Au und Haidhausen

Die Entwicklung der heutigen Stadtviertel Au und Haidhausen, beide am Ostufer der Isar gelegen, verlief sehr ähnlich. Ehemals Wohnort der Handwerker und Tagelöhner vor den Toren Münchens wurden beide 1854 ins Stadtgebiet Münchens eingemeindet und entwickelten sich in der Folge zu Arbeitervorstädten.

Aufgrund der besonderen Topographie an der Terrassenkante fanden Brauereien hier ideale Standortbedingungen vor, heute ist nur noch die Paulanerbrauerei hier angesiedelt. Von den Zerstörungen durch Bombardements im 2. Weltkrieg war die Au besonders stark betroffen, während in Haidhausen der historische Baubestand weitgehend erhalten blieb. Der Wandel von der Vorstadt zur Innenstadtrandlage brachte tiefgreifende strukturelle Veränderungen mit sich, die in Haidhausen besonders stark ausgeprägt waren. Hier entfällt mittlerweile der überwiegende Teil der Arbeitsplätze auf den Dienstleistungssektor bzw. den öffentlichen Bereich.

- Gebäudeensemble
- Blockrandbebauung
- Blockrandbebauung, aufgelöst
- Zeilenbebauung
- Einzelbebauung



Abb. 43 Baustruktur im Umfeld der Isarufer



Abb. 44 Uferausbildung an der Großen Isar, Westufer

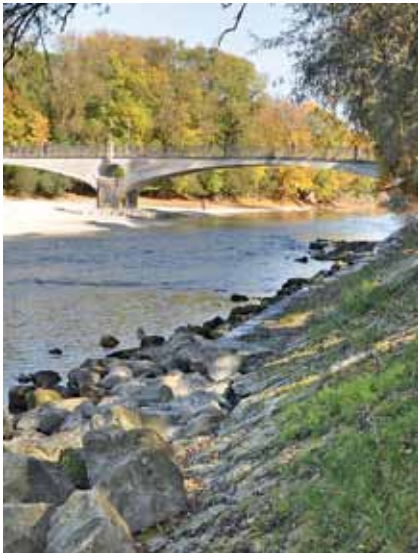


Abb. 45 Uferausbildung an der Kleinen Isar, Ostufer

Baustruktur

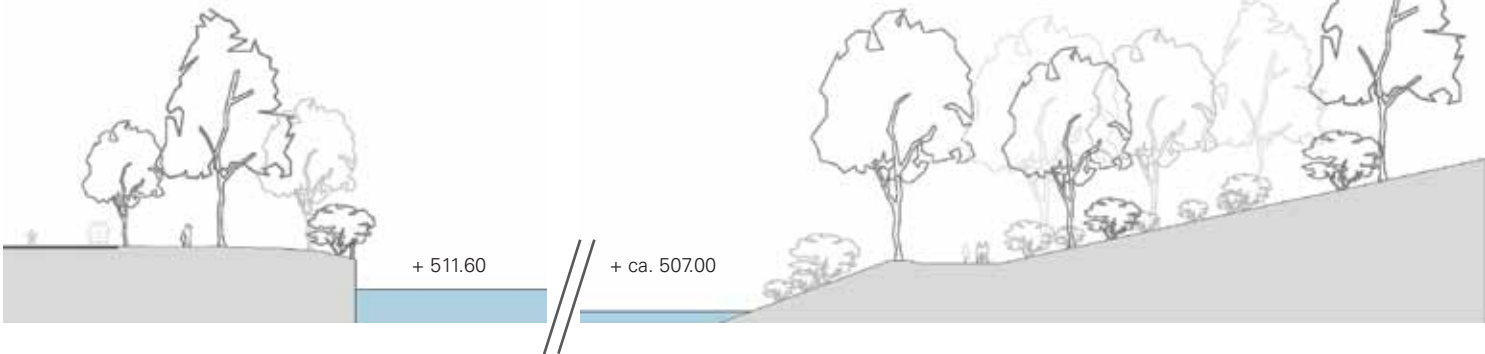
Die städtebaulichen Ränder der Isar im innerstädtischen Bereich sind weitgehend homogen. Die vorherrschende Baustruktur zu beiden Seiten der Isar ist die Blockrandbebauung, unterbrochen von räumlich sehr markanten Einzelgebäuden oder Gebäudekomplexen. Die Museumsinsel wird von dem Gebäudeensemble des Deutschen Museums dominiert. Nur auf der Praterinsel und im engeren Umfeld des Muffatwerkes finden sich freistehende Einzelhäuser.

Zugänglichkeit

Fast im gesamten Untersuchungsgebiet sind die Ufer der Isar nicht frei zugänglich. Einfassungsmauern, steile Böschungen oder Strauchbewuchs verhindern den direkten Zugang zum Wasser. Prinzipiell bieten die Kiesbänke im Bereich der Kleinen Isar die Möglichkeit ungehindert zum Wasser zu kommen. Allerdings ist das Erreichen der Kiesbänke meist nur über punktuelle Abgänge möglich. Anders stellt sich die Situation südlich der Reichenbachbrücke dar, hier ist das Ostufer relativ frei zugänglich. Die Museumsinsel ist komplett von Kaimauern eingefasst, die angelagerten Kiesbänke sind nicht öffentlich zugänglich. Das Ostufer der Praterinsel geht über eine kurze Böschung in die angelagerte Kiesbank über. Hier finden sich versteckte Zugangsmöglichkeiten zur Isar. Am Westufer verhindern steile Böschungsprofile oder Kaimauern den Zutritt zum Wasser.

Abb. 46 Profile: Westufer Große Isar

Ostuf der Kleine Isar



Blickachsen/ Sichtbeziehungen



Abb. 47 Blick Isarabwärts zum Friedensengel

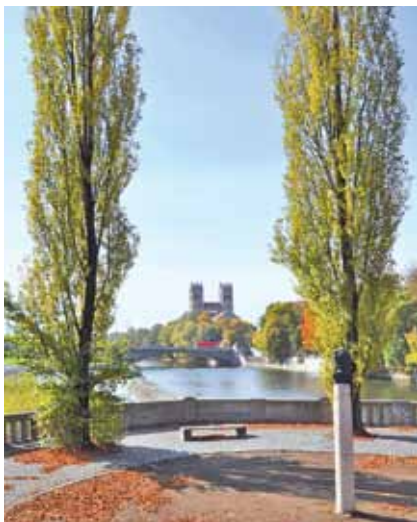


Abb. 48 Säulenpappel Bastion Corneliusbrücke

Durch die abwechslungsreiche Strukturierung der Flussläufe auf einem relativ kurzen Abschnitt der Isar ergeben sich differenzierte Blickbeziehungen und Ausblicke.

Auf den Brücken eröffnen sich inmitten des dicht bebauten Stadtraums weite Ausblicke entlang des Flusslaufs. Die weitesten Blickbeziehungen ergeben sich am südlichen und nördlichen Ende des Untersuchungsgebietes, hier ist der Verlauf der Isar über einen längeren Abschnitt gerade. Im Bereich der Zweiteilung des Flussbetts beschreiben die Isararme leichte Kurven, die Blicke über den Fluss verkürzen sich. Die zahlreichen Brückenbauwerke sind nur bedingt optisch durchlässig, unterbrechen den Blick entlang der Isar in der Horizontalen. Vertikale bauliche Elemente wie Türme, Schornsteine und Kolossalfiguren übernehmen eine wichtige Rolle für die Gliederung des Raumes. Die Säulenpappeln auf der Bastion der Corneliusbrücke stellen ein pflanzliches räumliches Element dar.

Markante, raumbestimmende Vertikalen im Untersuchungsraum

- Friedensengel (1)
- Türme der Lukaskirche (2)
- Kamin des Muffatwerkes (3)
- Turm des Müllerschen Volksbads (4)
- Turm des Deutschen Museums (5)
- Pappeln auf der Bastion der Corneliusbrücke (6)
- Türme der Maximilianskirche (7)
- Schornsteine des Heizkraftwerk Süd (8)- (Darstellung nicht lagegetreu)

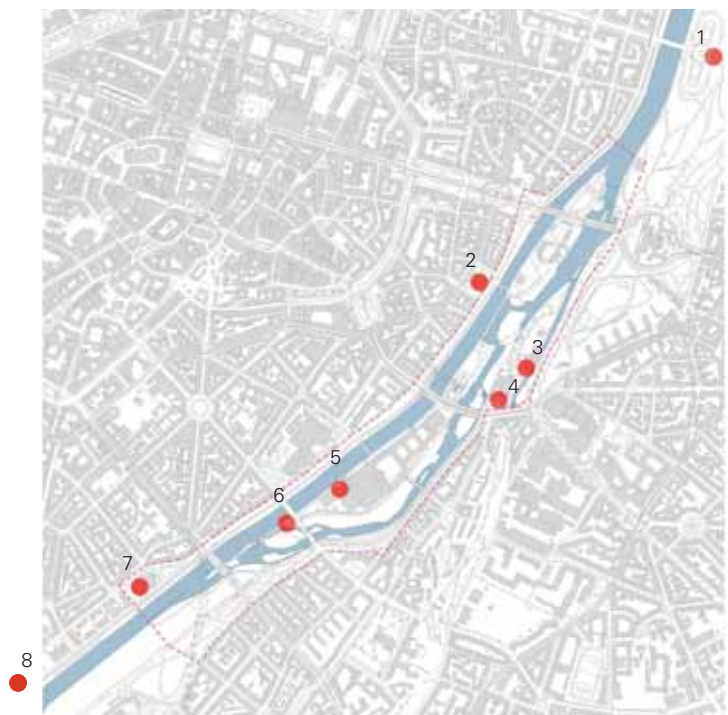


Abb. 49 Markante vertikale Elemente



Abb. 51 Gebäude nach ihrer heutigen Funktion/Nutzung

- Verwaltungsbauten
- Kulturbauten
- Sakralbauten
- Gewerbebauten

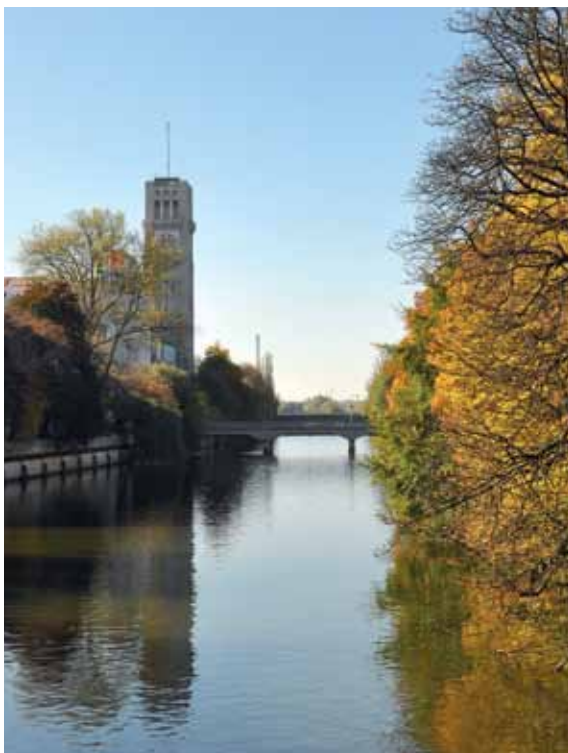


Abb. 52 Turm des Deutschen Museums und Schornsteine des Heizkraftwerk Süd- Blickrichtung Süden

Architektur

Abb. 50
Europäisches
Patentamt

Im Untersuchungsgebiet finden sich zahlreiche Gebäude, die diesen Raum wesentlich bestimmen, in Blickbeziehung zueinander treten und Raumgrenzen definieren.

Der überwiegende Anteil dieser Bauten steht heute unter Denkmalschutz. Nur wenige der historischen Gebäude wurden seit ihrer Entstehung umgenutzt und haben heute eine andere Funktion als jene, für die sie ursprünglich erbaut wurden.

- (1) **Maximilianskirche 1908**
Katholische Kirche im neoromanischen Stil
1943/44 stark beschädigt, 1949-1953 Wiederaufbau ohne die oktogonalen Turmhelme, Provisorien bis heute nicht ersetzt
- (2) **Deutsches Museum mit Bibliothek und Kongressaal 1906-37**
Kultureinrichtung/Veranstaltungsort
Deutschlands meistbesuchtes Museum
- (3) **Europäisches Patentamt 1977**
Behörde
Standort im Zuge der Sanierung Isarvorstadt ausgewählt
- (4) **Deutsches Marken- und Patentamt 1954/59**
Behörde
Erbaut auf dem Gelände der ehemaligen Neuen Isarkaserne
- (5) **Müllersches Volksbad 1897-01**
Jugendstilbau von Carl Hocheder
Erstes öffentliches Hallenbad Münchens
- (6) **Gasteig mit Philharmonie**
Kulturzentrum/Veranstaltungsort, Bibliothek
- (7) **Muffatwerk 1836/ 1898**
Erstes Münchner Wasser- und Dampfkraft-Elektrizitätswerk
1973 Stilllegung, 1993 Sanierung, seitdem Nutzung als Veranstaltungshalle
- (8) **St. Lukas-Kirche 1892-96**
Evangelische Kirche im Stil des Historismus
Regelmäßig Konzertveranstaltungen
- (9) **Alpines Museum 1888**
Museum des Deutschen Alpenvereins
- (10) **Ehemalige Likörfabrik Anton Riemerschmid vor 1837 und um 1867**
Bis 1984 Fabriknutzung, seit Renovierung 1992
Künstlerateliers, Veranstaltungsräume, Büronutzung
- (11) **Maximilianeum 1857-74**
Sitz des Bayerischen Landtags, Studienstiftung
Ursprünglich Nutzung ausschliesslich zu Bildungszwecken
- (12) **Maximilianswerk 1895**
Bis heute Nutzung als Laufkraftwerk (Auer Mühlbach)

Gastronomische Einrichtungen

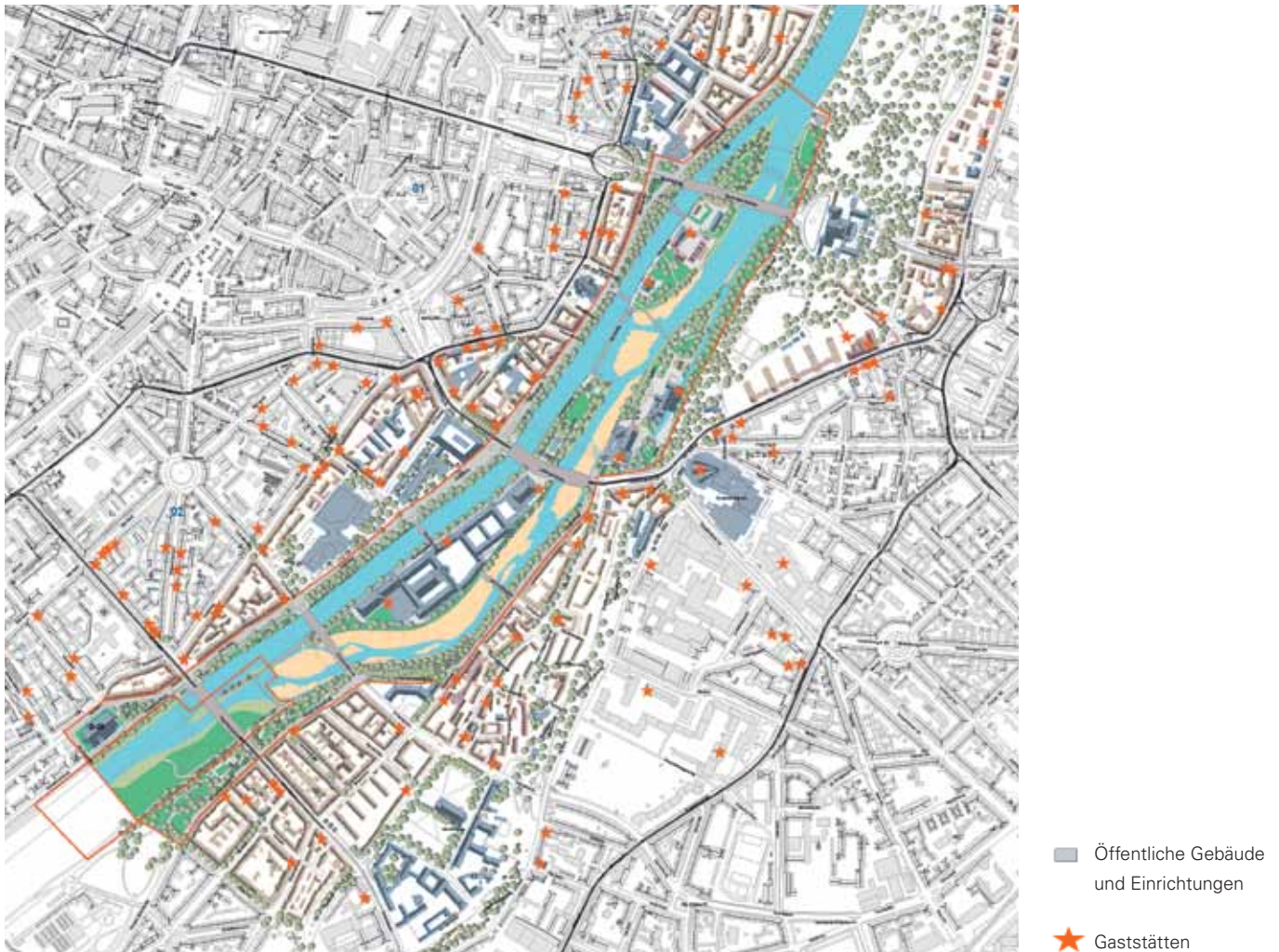


Abb. 53 Übersichtskarte zu den Nutzungen im Betrachtungsraum und seinem engeren Umfeld

Im direkten Umfeld des innerstädtischen Isarraums gibt es eine Vielzahl gastronomischer Betriebe. Innerhalb der Grenzen des Betrachtungsgebietes finden sich dagegen nur einige wenige Gastronomie-Angebote. Aufgrund der mancherorts versteckten Lage besitzen diese Einrichtungen keinen hohen Bekanntheitsgrad, wie beispielsweise das Cafe Isarlust im Alpinen Museum.

Besitzverhältnisse



Abb. 54 Übersicht über die Besitzverhältnisse im Untersuchungsraum

Im Betrachtungsgebiet befindet der überwiegende Anteil der Flächen im städtischem Eigentum, Teile davon sind im Erbbaurecht vergeben. Flächen in Privatbesitz finden sich auf der Praterinsel und am Ostufer im Bereich des Muffatwerkes sowie in den Maximiliansanlagen.

Bauwerke - Uferbefestigung und Flussregulierung



Abb. 55 Unterschiedliche Uferausbildungen und Flusseinbauten- Mündungsbereich Kleine und Große Isar



Abb. 56 Große Isar nördlich Maximiliansbrücke, Kaskaden und Isarkai Widenmayerstraße



Abb. 57 Große Isar Östlicher Isarkai, Auf der Insel



Abb. 58 Isarkai mit Pavillon am Müllerschen Volksbad

Wehre, Überfälle, Kaimauern

Im Bereich der innerstädtischen Isar finden sich zahlreiche technische Bauwerke die auf Maßnahmen zur Flusskorrektur im 19. Jahrhundert zurückdatieren. Viele dieser Bauten dienen bis heute dem Hochwasserschutz und erfüllen Funktionen wie:

- Regulierung der Wasserführung
- Verteilung der Wassermengen
- Sicherung der Flußsohle
- Befestigung der Ufer

Ein Großteil dieser historischen Anlagen steht heute unter Denkmalschutz, wie z.B. die Kaimauern entlang der Erhardtstraße und auf der Ostseite der Museumsinsel.

Brücken - Wehre - Ufermauern



Abb. 60 Äussere Maximiliansbrücke



Abb. 61 Reichenbachbrücke



Abb. 62 Jugendstil-Geländer des Kabelstegs, im Hintergrund der Wehrsteg, der Prater- und Museumsinsel verbindet

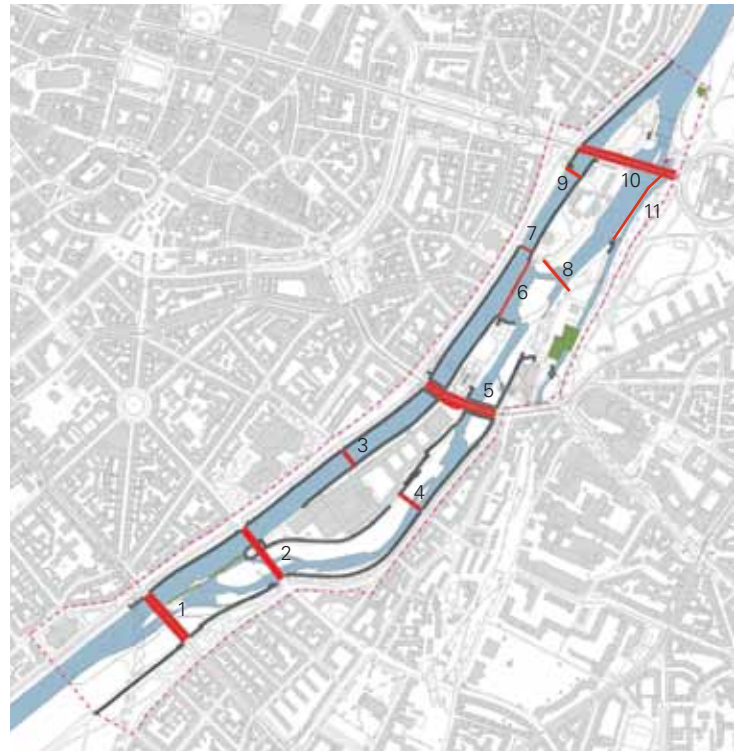


Abb. 59 Technische Bauwerke

- (1) **Reichenbachbrücke (D) 1903**
Verbindung von Isarvorstadt – Au
Trambahn, Kfz und Rad/Fußweg
- (2) **Corneliusbrücke (D) 1901-03**
Verbindung von Isarvorstadt – Au
Kfz und Rad/Fußweg beidseitig
- (3) **Dr.-Bosch-Brücke (D) 1925**
Verbindung von Isarvorstadt – Museumsinsel
Kfz (Anlieger), Fußweg
- (4) **Zenneckbrücke (D) 1925**
Verbindung von Museumsinsel – Au
Kfz (Anlieger), Fußweg
- (5) **Ludwigsbrücke (D) 1934-35**
Verbindung von
Trambahn, Kfz und Rad/Fußweg
- (6) **Wehrsteg**
Verbindung von Museums- und Praterinsel
Rad/Fußweg
- (7) **Mariannenbrücke**
Verbindung von Lehel-Praterinsel
Kfz (Anlieger), Fußweg
- (8) **Kabelsteg (D) 1898**
Verbindung von Praterinsel-Haidhausen
Rad/Fußweg
- (9) **Praterwehrbrücke 1815**
Verbindung von Lehel-Praterinsel
Kfz, Radfahrer, Fußgänger
- (10) **Maximiliansbrücke (D) 1903-05**
Verbindung von Lehel – Haidhausen über Praterinsel
Teil der Prachtachse Maximilianeum – Maxmonument
Tram, Kfz, Radfahrer, Fußgänger
- (11) **„Mühlbachsteg“**
Verbindung entlang des Ostufers, Verlauf zwischen
Auer Mühlbach und Kleiner Isar
Fußweg

Park- und Grünanlagen

„Als Max II. seine große Straße nach Osten zu führte, hat er für das Münchener Stadtbild einen großen Gewinn gebracht; die Isar mit ihrem lebendigen Lauf, ihren grünen Ufern, die durch fortlaufende Anlagen begleitet wurden, hat gewissermaßen erst er der Stadt einverleibt und es ist sehr zu beklagen, daß sein großer und weit ausschauender, auch ganz moderner Plan, einen Anlagengürtel rings um die Stadt zu ziehen..., unausgeführt bleiben mußte.“

Zitat aus München und seine Bauten/1912

Die Südlichen Isaranlagen und der nördlich des Betrachtungsraums gelegene Englische Garten sind großräumige, über die Grenzen der Stadt hinaus bekannte Grünanlagen, die das Bild Münchens wesentlich mit prägen. Weitaus weniger bekannt sind die im Untersuchungsraum gelegenen historischen Park- und Grünanlagen.



Abb. 63 Plan der Gasteiganlagen von C. v. Effner

Maximilians- und Gasteiganlagen

Die landschaftlich gestalteten, auf Planungen Carl von Effners zurückgehenden, Maximilians- und Gasteiganlagen waren wesentlicher Bestandteil der Inszenierung des Isarraums zur Zeit ihrer Entstehung in etwa Mitte des 19. Jahrhunderts, kreiert als Naturbühne für das Maximilianeum. Der langgestreckte Uferpark spannt einen Bogen zwischen den Südlichen Isaranlagen und dem Englischen Garten.

- Der ursprünglich kahle Höhenzug des Isarhochufers wurde begrünt und zusätzliches Gelände für die Parkanlagen durch die Zurückdämmung der Isar gewonnen.
- Die Uferhänge wurden modelliert, Wiesenhänge angelegt, Strauchgruppen gepflanzt, ein geschwungenes, verzweigtes Wegesystem angelegt.
- Als Gehölze wurden überwiegend Buchen und Eichen verwendet, zusätzlich heimische Nadelbäume und seltene Koniferen.

In beide Parkanlagen wurde seit ihrer Entstehung massiv eingegriffen.

- Die Trasse der Prinzregentenstraße wurde durch die Maximiliansanlagen gelegt. (bereits 1890)
- Die Gestaltung der Gasteiganlagen wurde durch den Einbau von Sportplätzen stark verändert
- Innerhalb der Parks wurden z.B. Wege in ihrem Verlauf verändert oder komplett aufgelassen

Heute unterstehen die Anlagen der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen.

Auf der Insel / Vater-Rhein-Anlage

Der Vater-Rhein-Brunnen dominiert diese formale, von einem Baumkranz gesäumte Anlage. Der kleine Park wurde in den 1930er Jahren nördlich der Ludwigsbrücke auf der Museumsinsel geschaffen.

- Bei der Brunnenanlage handelt es sich um einen Nachbau der 1919 in Straßburg abgetragenen Anlage, die Original-Brunnenfigur, eine Bronzestatue von 1903, wurde hier wieder aufgestellt.

Alle drei Anlagen stehen unter Denkmalschutz, bisher existieren keine Parkpflögewerke. Für die Anlage am Vater-Rhein-Brunnen ist mittel- und längerfristig kein Bedarf für ein Parkpflögewerk gegeben.



Abb. 64 Vater-Rhein-Anlage



Abb. 65 Die Grünanlage auf der Schwindinsel

Schwindinsel

Fast gänzlich unbekannt ist die Grünanlage auf der Schwindinsel, wie der nördliche Teil der Praterinsel auch genannt wird. An der Inselspitze existiert ein Abgang zur Isar.

Straßenräume

Linkes Isarufer



Abb. 66 Erhardtstraße



Abb. 67 Steinsdorfstraße

Rechtes Isarufer



Abb. 68 Eduard-Schmid-Straße



Abb. 69 Zeppelinstraße

Inseln



Abb. 70 Museumsinsel Westufer



Abb. 71 Praterinsel Westufer

Brücken



Abb. 72 Corneliusbrücke



Abb. 73 Maximiliansbrücke

Handlungsbedarf

Herbstlaub in Gold und Ockertönen vor einem strahlend blauem Himmel, dazwischen glitzerndes Wasser, das zwischen Kiesstränden mäandert, auf der gegenüberliegenden Seite ein gemächlich dahin ziehender Flusslauf, gefasst von steinernen, bemoosten Mauern, all das rhythmisiert von interessanten Architekturen- Auf den ersten Blick erscheint das Idyll inmitten in der Stadt perfekt.

Doch lenkt man den Blick auf Teilbereiche der innerstädtischen Isar oder prüft man z. B. die Aufenthaltsqualitäten am Fluss, die Sichtbeziehungen oder die Durchgängigkeit, so zeigen sich auch Verbesserungsmöglichkeiten, wie folgende Beispiele zeigen:



Abb. 74 Westufer nördlich Maximiliansbrücke-Widenmayerstraße



Abb. 75 Westufer- Widenmayerstraße



Abb. 77 Westufer- Widenmayerstraße



Abb. 78 Westufer- Erhardtstraße



Abb. 76 Westufer- Erhardtstraße



Abb. 79 Beim Deutschen Museum- Erhardtstraße



Abb. 80 Ostufer- Am Maximilianswerk



Abb. 81 Museumsinsel-Westufer



Abb. 82 Ostufer- Maximiliansanlagen



Abb. 83 Museumsinsel-Toranlage



Abb. 84 Praterinsel- Ostufer

- Ein Zwischenhalt, ein Pausieren gestaltet sich teilweise schwierig; an besonders schönen Stellen, die zum längeren Aufenthalt einladen, wären zusätzliche Sitzmöglichkeiten wünschenswert.
- Manche Bänke sind aus heutiger Sicht wegen dem Verkehrslärm nicht mehr richtig platziert oder sollten besser zum Fluss hin orientiert werden.
- Die Ufer zur Isar in ökologisch nicht empfindlichen Bereichen, wie z. B. am Kabelsteg, sind nicht oder nur sehr schwierig zu erreichen, Zugänge zum Fluss fehlen.
- Umgang mit Graffiti an Denkmalbauten, Bänken und Mauern.
- Einige Wegebeziehungen sollten optimiert bzw. weiter geführt werden.
- Sichtbeziehungen zum Fluss sind von den historischen isarbegleitenden Grünstreifen und Alleen oft nicht möglich, hier sollte unter Berücksichtigung ökologischer Aspekte eine Entfernung von Sträuchern bzw. Unterwuchs geprüft werden.

5. Aktuelle Planungen



Abb. 85 Arbeiten zur Renaturierung der Isar (Isarplan)

Isarabschnitt südlich der Corneliusbrücke - Isarplan

In den 1980er Jahren setzte eine Diskussion über die Ausgestaltung der Isar im Bereich Münchens ein, ausgelöst durch Problematiken die sich aus der Regulierung des Flusses ergeben hatten:

- fehlende Naturnähe
- meist kanalartiger Ausbau der Isar
- geringe Wasserführung im Mutterbett
- schlechte Zugänglichkeit zum Wasser
- mangelhafte Wasserqualität
- prognostizierter mangelnder Hochwasserschutz

Folgende Schritte wurden seitdem durchgeführt (ab 1995 lag die Federführung innerhalb der Stadtverwaltung beim Baureferat):

- Stadtratsbeschluss „Isar-Plan“ 1985
- Expertenkolloquium 1987
- Öffentlichkeitsphase und Stadtratsbeschluss 1989-94
- Bildung der Arbeitsgruppe „Isar-Plan“ zwischen Stadt und Freistaat 1995
- Baubeginn Südlicher Isarabschnitt Frühjahr 2000
- Umgestaltung der anschließenden Bereiche bis zur Corneliusbrücke 2001-11
- Wettbewerb für den innerstädtischen Bereich Braunauer Eisenbahnbrücke-Museumsinsel 2003/04
- Grundsatzbeschluss 2005
- Abschluss der Arbeiten des Gemeinschaftsprojektes zwischen dem Freistaat Bayern und der Landeshauptstadt München Mitte 2011



Abb. 86 Darstellung des Übergangsbereichs zwischen dem Isar-Plan Abschnitt Nord und dem Betrachtungsraum des Workshops

Museumsinsel

Die Museumsinsel, vormals Kohleninsel, hat eine wechselvolle Geschichte:

- Jahrhundertlang landeten hier die Flöße an, Holz und Kohle wird auf der Insel gelagert, um 1870 ist die Insel der größte Floßhafen Europas.
- Kasernenstandort von 1772-1885
- Nach Wegzug des Militärs Nutzung für temporäre Ausstellungen und als Festwiese
- 1903 stiftet die Stadt München die Insel als Bauplatz für das Deutsche Museum
- Seit Eröffnung des Museums 1925 befindet sich hier ein dauerhafter Ausstellungsort mit Anziehungskraft für ein internationales Publikum. Mit heute rund 1,2 Millionen Besuchern jährlich ist es das meistbesuchte Museum Deutschlands.

Zukunftsinitiative Deutsches Museum

Um die dringend notwendige Sanierung, Neuorganisation und -positionierung des Deutschen Museums durchzuführen wurde seitens der Museumsleitung ein umfassendes Programm initiiert, dass Aufgabenstellungen, Lösungsmöglichkeiten und Umsetzungsstrategien im Rahmen eines Masterplans untersucht und die Finanzierung dieser umfassenden Aufgabe sicherstellen soll. Wesentliche Punkte sind:

- Sanierung der Gebäude zur Beseitigung von Bauschäden und zur Erfüllung brandschutzrechtlicher Vorschriften (Die Gebäude, im 2. Weltkrieg stark beschädigt, wurden damals nur notdürftig instand gesetzt)
- Anpassung der Räumlichkeiten an neueste technische Standards

- Neustrukturierung der inneren Organisation und Einrichtung einer zentralen Schausammlung (in Oberschleißheim)
- Modernisierung der Ausstellungskonzeption
- Neugestaltung im Bereich des ehemaligen Kongresssaales, heute Forum der Technik, mit dem Ziel einen neuen attraktiven Haupteingangsbereich zu schaffen (ermöglicht durch die Rückführung dieses Bereichs in den Besitz des Museums)



Abb. 87 Ehemalige Bebauung Kohleninsel- Ausstellungsgebäude 1898



Abb. 88 Deutsches Museum 1935



Abb. 89 Innenhof

Praterinsel

Im Vergleich zur Museumsinsel wird die Praterinsel (ehemals Kalkofeninsel) erst spät bebaut.

- Vor 1819 Nutzung der Insel als Gemüsegarten des Franziskanerordens
- Erwerb durch den Gastwirt Anton Gruber im Zuge der Säkularisation 1810
- Ausflugslokal und Tanzpavillon werden 1817 fertiggestellt
- Nach Niedergang der Gaststätte, auch verursacht durch die angrenzenden Bauarbeiten zur Erstellung der Brücke, Erwerb durch Anton Riemerschmid 1867, als Standort für eine Likör- und Essigfabrik
- Umbau des Haupthauses durch Richard Riemerschmid im Stil des späten Klassizismus zu seiner heutigen industriearchitektonischen Form 1922
- Die Firma Riemerschmid gibt den Standort 1984 auf
- Renovierung 1992 nach längerem Leerstand, seitdem Nutzung als Veranstaltungsort

Ehemalige Likörfabrik Anton Riemerschmid

Der ursprünglich als Fabrikgebäude genutzte, in Teilen denkmalgeschützte, Gebäudekomplex hat in der jüngeren Vergangenheit öfter den Besitzer gewechselt.

- Aktuell finden sich dort Räumlichkeiten für Veranstaltungen, Künstlerateliers und -werkstätten sowie Büronutzungen.
- Die zukünftige Entwicklung dieses, im Privatbesitz befindlichen, Bereichs der Praterinsel ist ungewiss, eine geplante Hotelnutzung ist nicht zu Stande gekommen.
- Ein Bebauungsplan befindet sich in Aufstellung.



Abb. 90 Die noch unbebaute und zweigeteilte Praterinsel 1748



Abb. 91 Abgang zur Isar Ostufer Praterinsel



Abb. 92 Innenhof der ehemaligen Likörfabrik

6. Anträge 2010

Zur innerstädtischen Isar liegen Anträge aus den Reihen des Stadtrates und von Bezirksausschüssen vor, die Fragen und Vorstellungen zur künftigen Entwicklung des Isar-Raums im innerstädtischen Bereich formulieren.

Die Anregungen betreffen insbesondere den Bereich zwischen der Reichenbachbrücke im Süden und der Maximiliansbrücke im Norden. Sie umfassen die Uferbereiche der Großen und Kleinen Isar, die Inseln und die flussbegleitenden Grünstrukturen.

- Anregungen zu Teilräumen
- Anregungen zu konkretem Ort (punktueller Intervention)

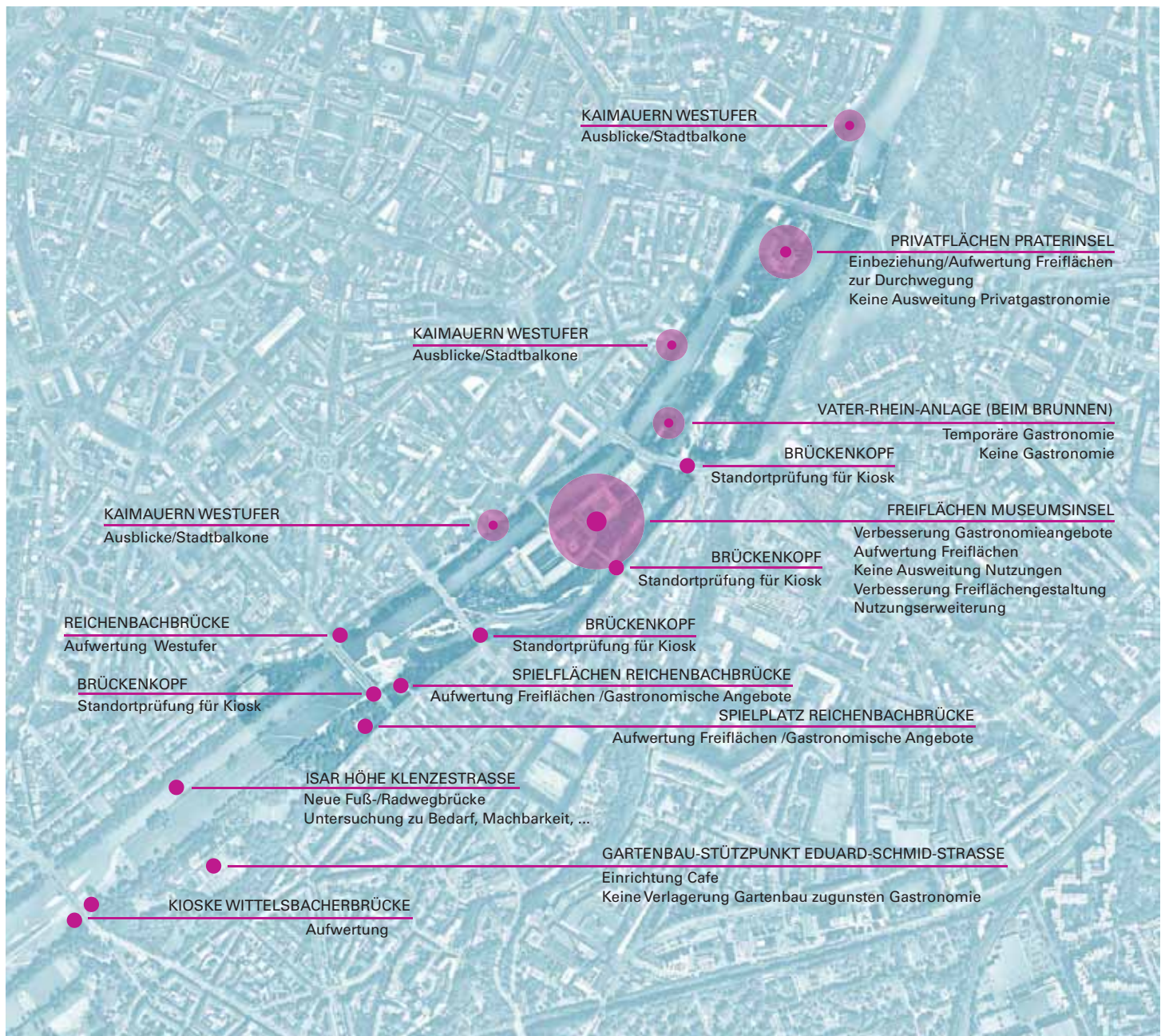


Abb. 93 Verortbare Stadtratsanträge / Bezirksausschussanträge zum innerstädtischen Isarraum

Übersicht

Im folgenden sind die aktuell vorliegenden Anträge genannt, und ihre Inhalte in gekürzter Fassung wiedergegeben:

	Stadtratsantrag Nr. 08-14 / A 00728 vom 03.04.2009	Bündnis 90/ DIE GRÜNEN, Rosa Liste	Urbanes Flair an der Isar - Die Stadt öffnet sich der innerstädtischen Isar	• Ausblicke/Stadtbalkone am westlichen gemauerten Ufer, evtl. mit Kiosken, Cafes • Privatflächen der Praterinsel einbeziehen (Durchwegung) • Temporäre Gastronomie am Vater-Rhein-Brunnen • Verbesserung des gastronom. Angebots und Aufwertung der Freiflächen auf der Museumsinsel • Verbesserung des gastronom. Angebots und Aufwertung der Freiflächen nördl. und/ oder südlich Reichenbachbrücke (Ostseite) bei den Spielplatzflächen • Einrichtung eines Cafe auf Teilen des ehemaligen Gartenbaustandortes Eduard-Schmid-Straße • Aufwertung/ Ergänzung der Freischankflächen der beiden Kioske nördl. und südl. der Wittelsbacher Brücke (Ostseite)
	Bezirksausschussantrag Nr. 08-14 / B 01164 vom 15.03.2009	SPD BA 5- Au-Haidhausen	Gastronomie an der Isar und rund um die Isar	• Keine kommerzielle Nutzung der Grünflächen • Keine Verlagerung des Baureferat-Gartenbau-Stützpunkts zu Gunsten von Gastronomie • Keine Gastronomie rund um den Vater-Rhein-Brunnen • Keine Ausweitung der Privatgastronomie auf der Praterinsel • Keine Ausweitung der Nutzungen auf der Museumsinsel • evtl. denkbar wären zusätzliche Kioske an den Brückenköpfen
	Stadtratsantrag Nr. 08-14 / A 00729 vom 03.04.2009	Bündnis 90/ DIE GRÜNEN, Rosa Liste	Wettbewerb für die Gestaltung der Freiflächen auf der Museumsinsel	• Auftrag (zusammen mit dem Freistaat) im Zuge der Sanierung des Deutschen Museums einen Wettbewerb auszuloben mit dem Ziel die Freiflächen auf der Museumsinsel ansprechender zu gestalten, besser und vielfältiger nutzbar zu machen (die zur Kleinen Isar gehörigen Auebereiche südöstlich des Deutschen Museums sind hierbei ausgenommen)
	Stadtratsantrag Nr. 08-14 / A 00815 vom 22.05.2009	Stadtrat Richard Quaas stv. Fraktionsvorsitzender der CSU	Isarpromenade – viel Lärm um Nichts oder was geht an der Isar oder an anderen Gewässern an Lokalen und Strandevents in München wirklich?	• Auftrag mögliche Orte für neue gastronomische Betriebe am Ufer der Isar im Stadtgebiet zu suchen und auf ihre Eignung und generelle Genehmigungsfähigkeit zu prüfen. • Auftrag mögliche Standorte für sog. Sandstrände, bzw. Strand-Eventzonen am Ufer der Isar zu suchen und auf ihre Eignung und generelle Genehmigungsfähigkeit zu prüfen. • Wie zuvor, jedoch auch an anderen Fluss- und Gewässeruferrn (Würm, Stadtbäche und Badeseen) im Stadtgebiet zu suchen sowie ihre Eignung und generelle Genehmigungsfähigkeit zu prüfen.
	Stadtratsantrag 08-14 / A 00540 vom 26.01.2009	Bündnis 90/ DIE GRÜNEN, Rosa Liste	Klenzesteg – neue Fußgänger- und Radwegebrücke über die Isar auf der Höhe Klenzestraße schaffen	Federführung Baureferat, aufgegriffen im Beschluss des Bauausschusses vom 17.11.2009. Laut Punkt 6 dieses Beschlusses sollen vom Planungsreferat folgende Aufgaben bearbeitet und dargestellt werden: • Klären des städtebaulichen und verkehrsplanerischen Bedarfs einer neuen Fußgänger- und Radwegebrücke über die Isar auf der Höhe Klenzestraße • Darstellen der Anforderungen an eine Integration einer Brücke in das Ensemble Isarraum, insbesondere im Hinblick auf die Belange Landschaftsbild, Denkmal- und Landschaftsschutz, Biotope
	Bezirksausschussantrag Nr. 08-14 / B 02211 vom 16.06.2010	Bezirksausschuss des Stadtbezirks 5 Au-Haidhausen	Erweiterung des Untersuchungsauftrages zur Planung des Klenzesteges	Erweiterung des Untersuchungsauftrages/ der Machbarkeitsuntersuchung zur Planung des Klenzesteges um den Aspekt: • Darstellen der Vorteile für die Erholungsmöglichkeiten für die Bewohner der Innenstadt, bzw. der Ludwigs- und Isarvorstadt • Darstellen möglicher Entlastungen für das Ostufer

7. Referenzbeispiele



Abb. 94 Glasbalkon am Ufer der Passer- Meran

Der Vergleich der innerstädtischen Isar Münchens mit Stadt-Fluss-Situationen in anderen Städten ist wichtig, denn in vielen europäischen Städten handelt es sich nicht um Wildflüsse die eine Stadt durchqueren, sondern häufig um große Ströme, die auch meist schiffbar sind. Die Transformationen von Hafenarealen, die einem Nutzungswandel unterliegen, hat in vielen europäischen Städten zu einer neuen Hinwendung zum Wasser geführt. Vom einstigen Handels- und Transportweg, sowie dem Ort der Wasserversorgung mit entsprechend geringer Wasserqualität, haben die Flüsse heute eine neue Bedeutung erlangt. In vielen Fällen hat sich seit den 70er Jahren die Wasserqualität durch verbesserte Reinigung und geringere Nutzung enorm verbessert.

Die Flüsse wandeln sich zu Erholungslandschaften und erreichen so in vielen Städten eine neue wirtschaftliche Bedeutung. Standortqualität und Freizeitfaktor sind die neuen Stichworte in den Herausforderungen die nun an die Umstrukturierung von Flusslandschaften gestellt werden. Dies trifft für die Isar nicht in gleichem Maße zu. In München wurde die Isar bereits an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert als Stadt-Fluss-Landschaft inszeniert. München wird für den innerstädtischen Standort sicherlich ganz eigene, signifikante und angemessenen Konzepte und Lösungen finden müssen.



Abb. 95 Lettenareal am Ufer der Limmat- Zürich



Abb. 96 Lettenareal am Ufer der Limmat- Zürich



Abb. 97 Lettenareal am Ufer der Limmat- Zürich

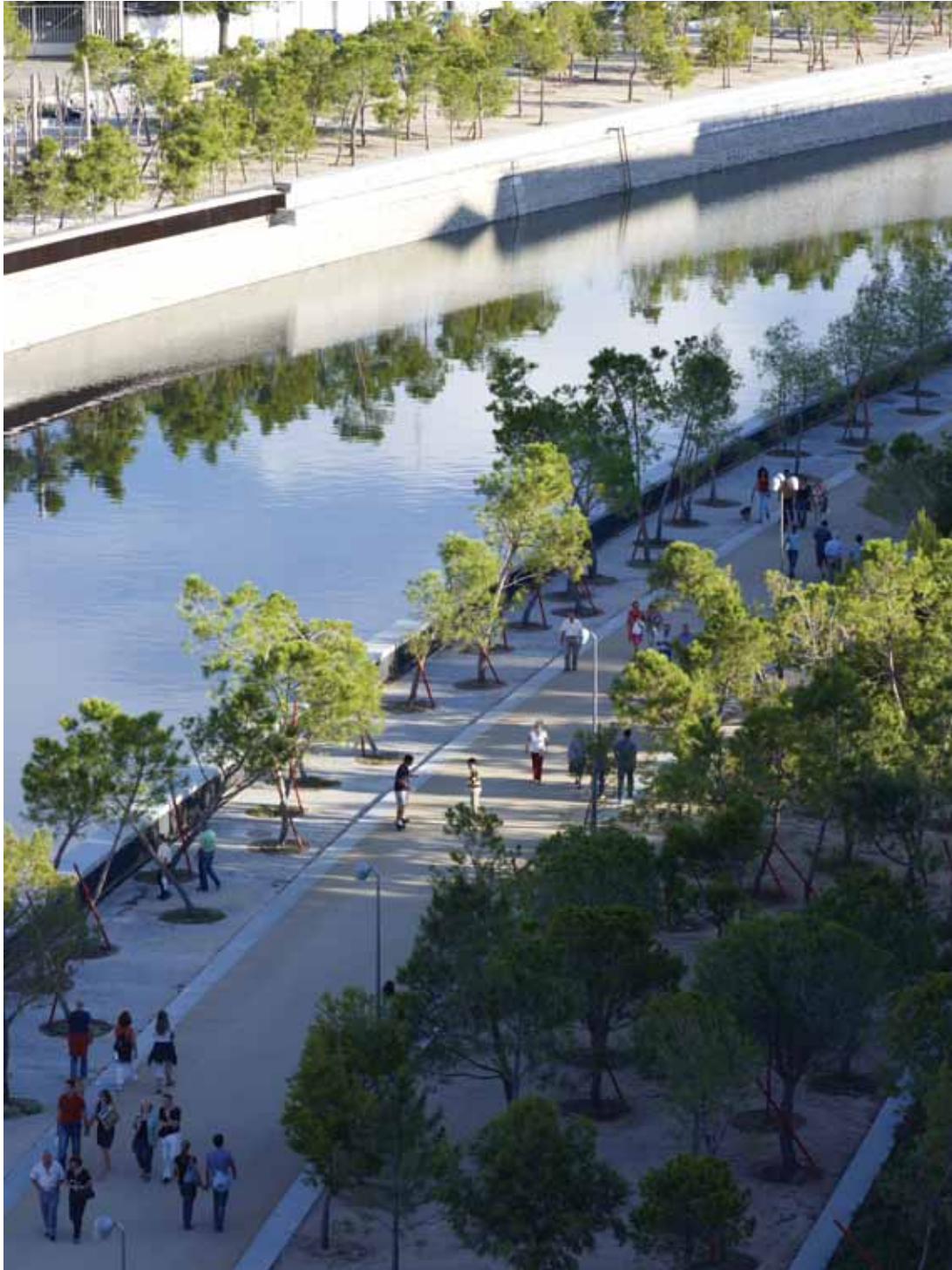


Abb. 98 Madrid RIO project- Salon de Pinos

B Dokumentation Grundlagenworkshop



Abb. 99 Der Veranstaltungsort: Alpines Museum des Deutschen Alpenvereins

Die besonderen Charakteristika der innerstädtischen Isar – die sich mit Vielfalt auf engstem Raum, der räumlichen Ausprägung einerseits, den Ansprüchen andererseits, beschreiben lassen- spiegeln sich in zahlreichen, durchaus gegensätzlichen Anträgen aus Stadtrat und Bezirksausschüssen wieder. Aus diesem Anlass beauftragte das Planungsreferat der Landeshauptstadt München das Büro Keller & Damm mit der Vorbereitung, Durchführung und Moderation eines Workshops für Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Politik und Verwaltung.

Der Workshop gliederte sich vier Phasen:

- Einführung mit einem Überblick über die wesentlichsten Aspekte der Ausgangssituation durch Frau Prof. Keller und eine anschließende Diskussions- und Fragerunde.
- Erste Arbeitsphase zur Formulierung der Aufgabenstellungen und Identifizierung der Handlungsfelder.
- Zweite Arbeitsphase zur Entwicklung von Strategien zur weiteren Vorgehensweise.
- Abschliessende Zusammenfassung der erzielten Ergebnisse im Plenum.

Für die moderierten Arbeitsphasen wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in zwei Gruppen eingeteilt. Gruppensprecher trugen die jeweiligen Ergebnisse aus den Arbeitsphasen im Plenum vor.

Die vom Büro Keller & Damm erstellte Bestandsaufnahme zum innerstädtischen Isarraum wurde allen Beteiligten in Form einer Broschüre als Arbeitsgrundlage zur Verfügung gestellt.

Im folgenden sind die Anregungen und Ergebnisse aus den Workshop-Phasen zusammenfassend wiedergegeben.



Abb. 100 Arbeitsphase

1. Einführung

Zu Beginn gab Frau Prof. Keller einen zusammenfassenden Überblick über wichtige Aspekte zum innerstädtischen Isarraum, mit einem Fokus auf die besonderen Qualitäten und Herausforderungen. Folgende, von ihr aufgestellte Thesen fanden die Zustimmung aller Beteiligten:

- Die Isar ist wichtigstes (landschafts-)räumliches Element von München.
- Das Wechselspiel zwischen Großer und Kleiner Isar als unverwechselbares Spezifikum des Ortes soll beibehalten werden.
- Kleine und Große Isar stellen räumliche Pole dar, die unterschiedliche Strategien im Umgang erfordern.

In der anschließenden Diskussion wurden Feststellungen zum Status Quo formuliert:

- Der innerstädtische Isarraum besitzt eine hohe Dichte an stadträumlichen Qualitäten.
- Der Kontrast zwischen den natürlich anmutenden Uferlandschaften der Kleinen Isar und der „steinernen“ Stadtlandschaft erzeugt einen besonderen Reiz.
- Zwischen Stadt und Fluss besteht in weiten Teilen kein tatsächlicher Bezug. Die Stadt scheint sich vom Fluss abzuwenden.
- Das Untersuchungsgebiet verfügt über Potenzialräume deren Qualitäten bisher nicht ausgeschöpft werden.

Das Beziehungsgeflecht aus naturräumlichen Gegebenheiten, gebauter Umwelt, Nutzungen und Schutzbelangen im innerstädtischen Isarraum ergibt teilweise kontroverse Interessenlagen. Eine besondere Herausforderung besteht aus Sicht der Beteiligten für die Vereinbarkeit von

- den Belangen des Naturschutzes und dem Wunsch nach zusätzlichen Attraktionen
- den Belangen des Denkmalschutzes und dem bereits bestehenden Nutzungsdruck
- der Situation der Anwohner und den Interessen der Erholungssuchenden
- der Vielzahl an Reglementierungen im Untersuchungsraum und dem Offenhalten von Spielräumen für neue Entwicklungen

2. Erste Arbeitsphase - Aufgabenstellungen

Die gemeinsame Suche nach Lösungen ist allen Beteiligten ein wichtiges Anliegen. Dazu wurden in der ersten Arbeitsphase Aufgabenstellungen formuliert. In der Diskussion wurden Stärken, Defizite und Potenziale im Betrachtungsraum benannt. Es kristallisierte sich schnell heraus, welche Kernthemen von besonderer Relevanz für den innerstädtischen Isarraum sind. Es handelt sich um die Themen:

- Gastronomische Einrichtungen
- Temporäre Veranstaltungen
- Aufenthalts- und Erholungsqualitäten
- Visuelle Beziehungen
- Naturschutz
- Wegesysteme
- Verkehr

Die Aufgabenstellungen für die Themenbereiche lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Gastronomische Einrichtungen

In Isarnähe gibt es zahlreiche gastronomische Betriebe, innerhalb der Grenzen des Betrachtungsgebietes nur einige Wenige (Karte S. 30). Ob hier zusätzlicher Bedarf besteht und ob gastronomische Einrichtungen zur Lenkung von Besucherströmen genutzt werden können, waren zentrale Fragestellungen, die ergebnisoffen diskutiert wurden. Um Lösungen zu finden, ist eine Untersuchung des innerstädtischen Isarraums auf seine Potenziale für zusätzliche gastronomische Angebote notwendig. Dabei ist besonders auf deren Verträglichkeit mit dem Umfeld zu achten.

Temporäre Veranstaltungen

Tendenziell ist eine Zunahme temporärer Veranstaltungen seit der Realisierung des Isar-Plans festzustellen. Eine kulturelle Ausrichtung der Veranstaltungen sollte im Vordergrund stehen, nichtkommerzielle Angebote sollten berücksichtigt und gestärkt werden. Mittels temporärer Veranstaltungen könnten Ideen für neue Entwicklungsansätze abseits gängiger Strategien ausgetestet werden. Generell sollte der Grundsatz Qualität vor Quantität Anwendung finden. Eine Überhandnahme temporärer Veranstaltungen ist nicht zielführend.

Aufenthalts- und Erholungsqualitäten

Die Erholungsfunktion des innerstädtischen Isarraumes ist von hoher Relevanz für die Stadt. Das bestehende Angebot an Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten weist hohe Defizite aus. Eine Prüfung der Aufenthaltsqualitäten im Betrachtungsgebiet ist dringend notwendig. Eine Optimierung und Aufwertung bestehender Aufenthaltsbereiche ist kurzfristig anzustreben.

Visuelle Beziehungen

Viele historische Blickbeziehungen sind heute nicht mehr vorhanden. Die Gasteigkirche z.B. war Standpunkt vieler historischer Ansichten von München unter Einbeziehung der Flusslandschaft.

Sichtbeziehungen und Ausblicke auf das Wasser sind Ausdruck für das Verhältnis zwischen Stadt und Fluss. Für eine Neupositionierung ist die Wiederherstellung von Blickbeziehungen und der Abbau visueller Barrieren ein wichtiger Aspekt. Eine Erweiterung des Betrachtungsraumes und die Einbeziehung von Hochpunkten sind für die weitere Untersuchung dieser Thematik sinnvoll.

Naturschutz

Der Bereich der Kleinen Isar und die flussbegleitenden Gehölzstrukturen sind wertvolle Lebensräume und Rückzugsorte für Flora und Fauna. Es handelt sich um sensible Räume, die Eingriffe nur sehr bedingt vertragen. Durch den hohen Nutzungsdruck entstehen häufig Konfliktsituationen. Eine bessere Darstellung der vorhandenen Schutzwürdigkeiten könnte das Verhalten der Nutzer positiv beeinflussen. Die aus naturschutzfachlichen Gründen bestehenden Verbote im Untersuchungsgebiet (Schwimmen, Grillen, Baden, Boot fahren) schränken den Spielraum für Weiterentwicklungen stark ein. Es wird an die Verwaltung appelliert diese Haltung zu überprüfen.

Wegesysteme

Die Durchgängigkeit der Wegesysteme für Fußgänger und Radfahrer ist eine wichtige Aufgabe im innerstädtischen Isarraum. Lücken sollten insbesondere in Schwerpunktbereichen geschlossen werden. Eine frei zugängliche Durchwegung des Westufers der Museumsinsel ist ein wichtiger Aspekt für die Verbesserung des Wegenetzes im gesamten Gebiet. Barrierefreiheit herzustellen ist ein grundsätzliches Ziel.

Verkehr

Die wichtige Verteilungsfunktion der Straßenverbindung parallel zum Westufer lässt keine kurzfristige Reduzierung des Verkehrsaufkommens erwarten. Es gilt Lösungen für die Wechselbeziehung zwischen der Qualität der Promenade-Situation der Erhard-, Steinsdorf-, und Widenmayerstraße und dem hohem Verkehrsaufkommen zu suchen. Beispiele anderer Städte (z.B. Paris) zeigen, dass auch verkehrsreiche Straßen Aufenthaltsqualitäten haben können.

Alle genannten Themen sind mit den Aspekten des Denkmalschutzes zu verknüpfen.

3. Zweite Arbeitsphase - Strategiefindung

Über die Formulierung von Fragestellungen erfolgte der Einstieg in die zweite Arbeitsphase:

- Was verträgt der Ort?
- Was verheißt der Ort?
- Welche Zonierungen lassen sich vornehmen?
- Was ist in welchen Zonen zu tun?
- Welche Einrichtungen an welcher Stelle?
- Welche Zeithorizonte lassen sich unterscheiden?
- Was kann kurz-, mittel-, langfristig getan werden?
- Welche Chancen bestehen im Zuge neuer Planungen und Projekte, insbesondere im Zusammenhang mit der Masterplanung Deutsches Museum - Welche Aufgabenstellungen ergeben sich hieraus?
- Welche Spielräume bestehen für Experimente?
- Können temporäre Veranstaltungen ein Mittel sein, um das Verhältnis zum Fluss neu zu definieren?
- Wie soll sich der Beteiligungsprozess gestalten?
- Welche Prozesse sind notwendig?
- Ist der Betrachtungsraum ausreichend oder muss er erweitert werden?
- Wie können zusätzliche Flächen aktiviert werden?

Verortung

Um die Aufgaben- und Fragestellungen zur zukünftigen Entwicklung des innerstädtischen Isarraums mit konkreten Orten zu verbinden, wurden in den Arbeitsgruppen inhaltliche Zonierungen des Betrachtungsgebietes vorgenommen. Über die identifizierten Teilräume bestand gruppenübergreifender Konsens. Es wurden zwei räumliche Kategorien unterschieden: Untersuchungsräume und Schutzzonen.

Untersuchungsräume

Es ergaben sich folgende Teilbereiche mit Untersuchungsbedarf:

- Westufer/ Große Isar
- Museumsinsel
- Vater-Rhein-Anlage
- Praterinsel
- Ostufer/ Frühlingsanlagen
- Ostufer/ Müllersches Volksbad bis Maxwerk
- Gasteighöhe, Seufzerweg
- Flusslauf/Wasserkörper

Schutzzonen

Es herrschte Übereinstimmung, dass die stark naturräumlich geprägten Bereiche einen besonderen Schutz verlangen. Ihre bestehenden, hohen Qualitäten müssen gesichert werden. Da es sich um sensible Räume handelt, sind Eingriffe zu vermeiden. Für Veränderungen besteht kein oder nur ein geringer Handlungsbedarf. Es handelt sich um die Bereiche:

- Kleine Isar („unten“)
- Schwindinsel

Diskussionsbeiträge

Westufer/ Große Isar

- Stärkung der Aufenthaltsqualität ist wichtigste Aufgabe, eine kurzfristige Optimierung ist anzustreben.
- Erweiterungsmöglichkeiten des bestehenden Raumangebotes sind zu überprüfen.
- Eine Reaktivierung des Kiosk an der Maximiliansbrücke für gastronomische Angebote ist denkbar.
- Es bestehen Spielräume für die Entwicklung neuer Ideen.
- Das Trafoshaus Widenmayerstraße ist auf Nutzbarkeit zu prüfen.

Museumsinsel

- Vorrangige Aufgabe ist die Verbesserung der Wegeverbindungen, insbesondere hinsichtlich ihrer Durchlässigkeit.
- Die Aufwertung der Freiflächen und eine verstärkte Öffnung nach Aussen sind weitere wichtige Aufgaben.
- Der Museumsturm hat eine hohe Relevanz für die Sichtbeziehungen im Gebiet, eine Nutzung als Aussichtspunkt ist zu untersuchen.
- Für Gastronomie sind Potenziale vorhanden, der Bestand ist dabei zu berücksichtigen.

Vater-Rhein-Anlage

- Priorität hat die Stärkung der Sichtbeziehungen.
- Eine Eignung für temporäre Nutzungen ist zu untersuchen.

Praterinsel

- Hohe Priorität hat die Durchwegung und Zugänglichkeit, bisher fehlt eine Verbindung zur Schwindinsel.
- Eine Aufwertung des Freiraums ist notwendig. Die Potenziale vorhandener Bereiche sind zu untersuchen
- Gastronomie ist im maßvollen Umfang möglich, z.B. ein Cafe. Die Erschliessungsanforderungen erlauben keine Gastronomie im größerem Umfang.
- Ideen z.B. für Museumsnutzung sollten verfolgt werden. Temporäre Veranstaltungen sind denkbar, auch als Mittel Möglichkeiten auszuloten.
- Es ist zu untersuchen welche Angebote sinnvoll sind.

Ostufener/ Frühlingsanlagen

- Die Einbeziehung des Bereichs südlich des Betrachtungsraums (Südliche Isaranlagen) in die Untersuchung der Erholungs- und Aufenthaltsqualitäten erscheint sinnvoll.
- Die Sichtbezüge zur Kleinen Isar sind zu untersuchen und gegebenenfalls zu optimieren.

Ostufener/ Müllersches Volksbad bis Maxwerk

- Priorität haben hier die Sichtbeziehungen.
- Eine Prüfung und Optimierung bestehender Qualitäten und Wegebeziehungen ist notwendig.
- Eine Umfelduntersuchung des Maxwerkes ist vorzunehmen.

Gasteighöhe, Seufzerweg

- Die Erweiterung des Betrachtungsgebietes um diesen Raum zur Untersuchung der Sichtbezüge ist sinnvoll.

Flusslauf/ Wasserkörper

- Die Bespielung des Flusses ist als sehr problematisch einzuschätzen. Hierzu erfolgte ein wichtiger Hinweis: Die Vorwarnzeit bei drohendem Hochwasser liegt bei

6-9 Stunden, in diesem Zeitraum müssten alle Einbauten entfernt werden. Andernfalls käme es zu einer hohen Gefährdung der Brückenbauwerke.

- Die Fischthematik soll in die Überlegungen integriert werden.

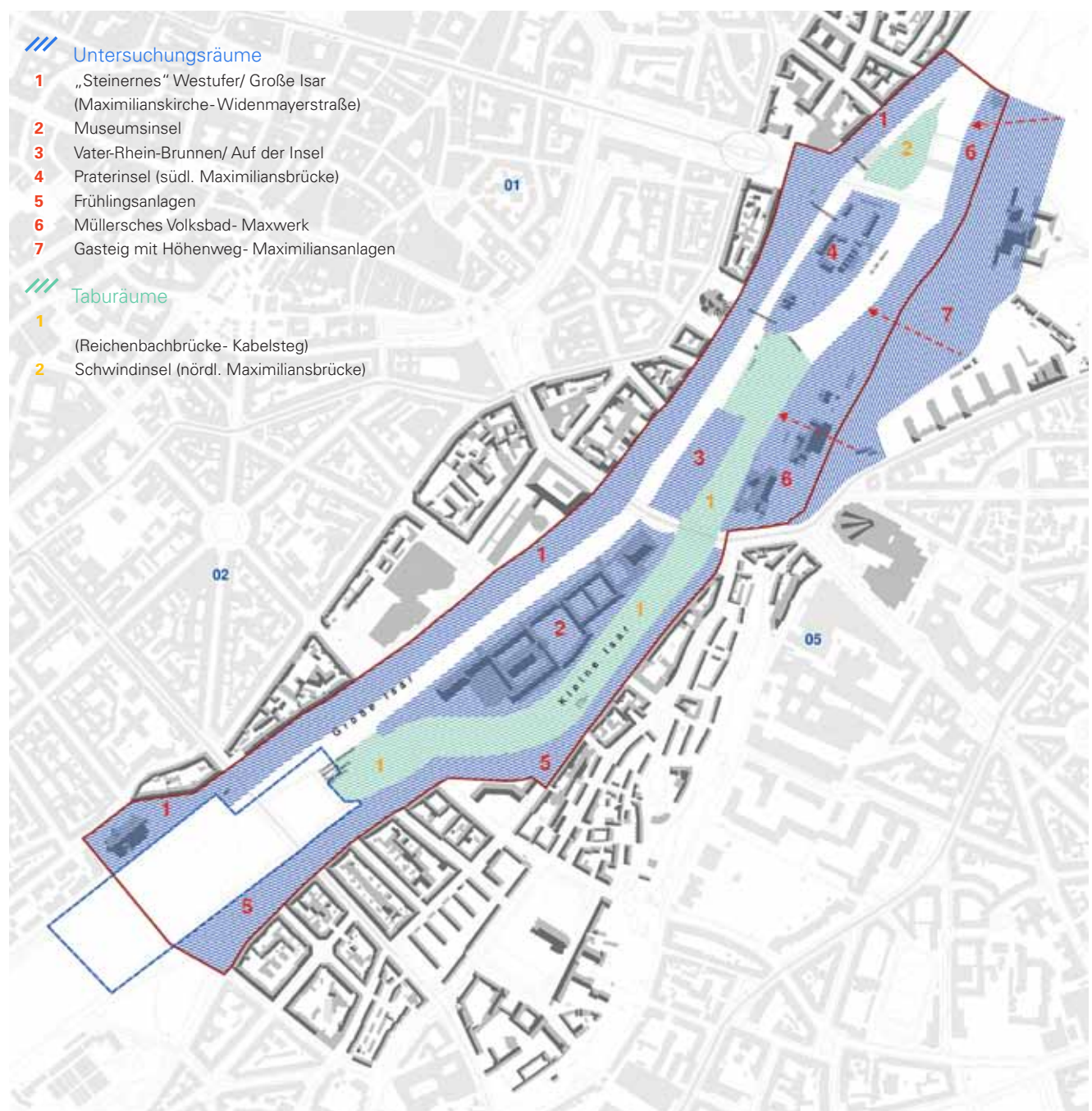


Abb. 101 Prioritäre Untersuchungsräume für Strategieplanungen

4. Zusammenfassung im Plenum

In der abschliessenden Phase wurden die Ergebnisse aus der Gruppenarbeit zusammengeführt. Im Plenum wurden die erzielten Ergebnisse vorgestellt, gemeinsam diskutiert und ergänzt.

Über die Aufgabenstellungen für die Weiterentwicklung des innerstädtischen Isarraumes und seiner Teilbereiche konnten eindeutige Aussagen getroffen werden. Gemeinsam wurde eine Einordnung der Untersuchungsthemen und -umgriffe vorgenommen.

Übergeordnete Themen

Um nachhaltige Lösungen zu erzielen erfordern Themen mit übergeordneter Bedeutung eine Erweiterung des Betrachtungsgebietes über den im Workshop betrachteten Umgriff hinaus. Hier einzuordnen sind die Aufgabenfelder

- Wegebeziehungen, unter besonderer Berücksichtigung der Quermöglichkeiten des Flusses
- Verkehrsbeziehungen
- Sichtbeziehungen
- Wassernutzungen im weitesten Sinne

Gebietsbezogene Themen

Kein erweiterter Umgriff ist notwendig für alle Aspekte die im direkten Zusammenhang mit dem innerstädtischen Raum stehen und auf dieser Ebene betrachtet werden können. Dazu zählen:

- Aufwertung Freiflächen
- Naturschutzmaßnahmen
- Standortbestimmung für Gastronomie
- Standortbestimmung für temporäre Veranstaltungen
- Sichtbezüge Ufer- Fluss

Darüber hinaus sollte der Aspekt des nächtlichen Erscheinungsbildes betrachtet werden.

Strategische Weiterentwicklung

Für die strategische Weiterentwicklung wurden von den Beteiligten erste Schritte formuliert.

Als Basis für das weitere Vorgehen ist eine konkrete Verortung von (Teil-)Räumen nach folgenden Gesichtspunkten notwendig:

- Potenziale
- Qualitäten
- Defizite

Mit der Beschreibung der konkreten Orte, wo Potenziale bisher noch nicht oder nicht ausreichend ausgeschöpft sind, wo Qualitäten nicht mehr steigerungsfähig sind und wo eine Aufwertung notwendig ist, kann die strategische Weiterentwicklung des innerstädtischen Isarraums voran getrieben werden.

Vertiefende Untersuchungsthemen und -räume sind vorzuschlagen. Die weitere Betrachtung ist auf unterschiedlichen Maßstabsebenen vorzunehmen. Dabei sind Untersuchungen zu benennen deren Erfordernisse über eine Rahmenplanung hinaus gehen, wie beispielsweise eine Verkehrsuntersuchung.

Die Ergebnisse der Masterplanung zum Deutschen Museum sind für den Betrachtungsraum von hoher Relevanz. Die Kooperation mit dem Deutschen Museum ist zu suchen.

Weitere Vorgehensweise

Es ist Wunsch aller Beteiligten das weitere Vorgehen gemeinsam zu gestalten.

Aufgrund der fehlenden Vergleichbarkeit der Situation ist es erforderlich, dass München einen eigenständigen Weg für die Isar-Flusslandschaft im innerstädtischen Bereich beschreitet.

Die Festlegung der nächsten Handlungsschritte kann unmittelbar auf Grundlage der im Workshop erzielten Ergebnisse vorgenommen werden.

Die Zusammenfassung der Workshop-Ergebnisse soll dem Stadtrat vorgestellt werden. Eine Einbeziehung der Öffentlichkeit und Bürger in die Diskussion zum innerstädtischen Isarraum ist unverzichtbar.

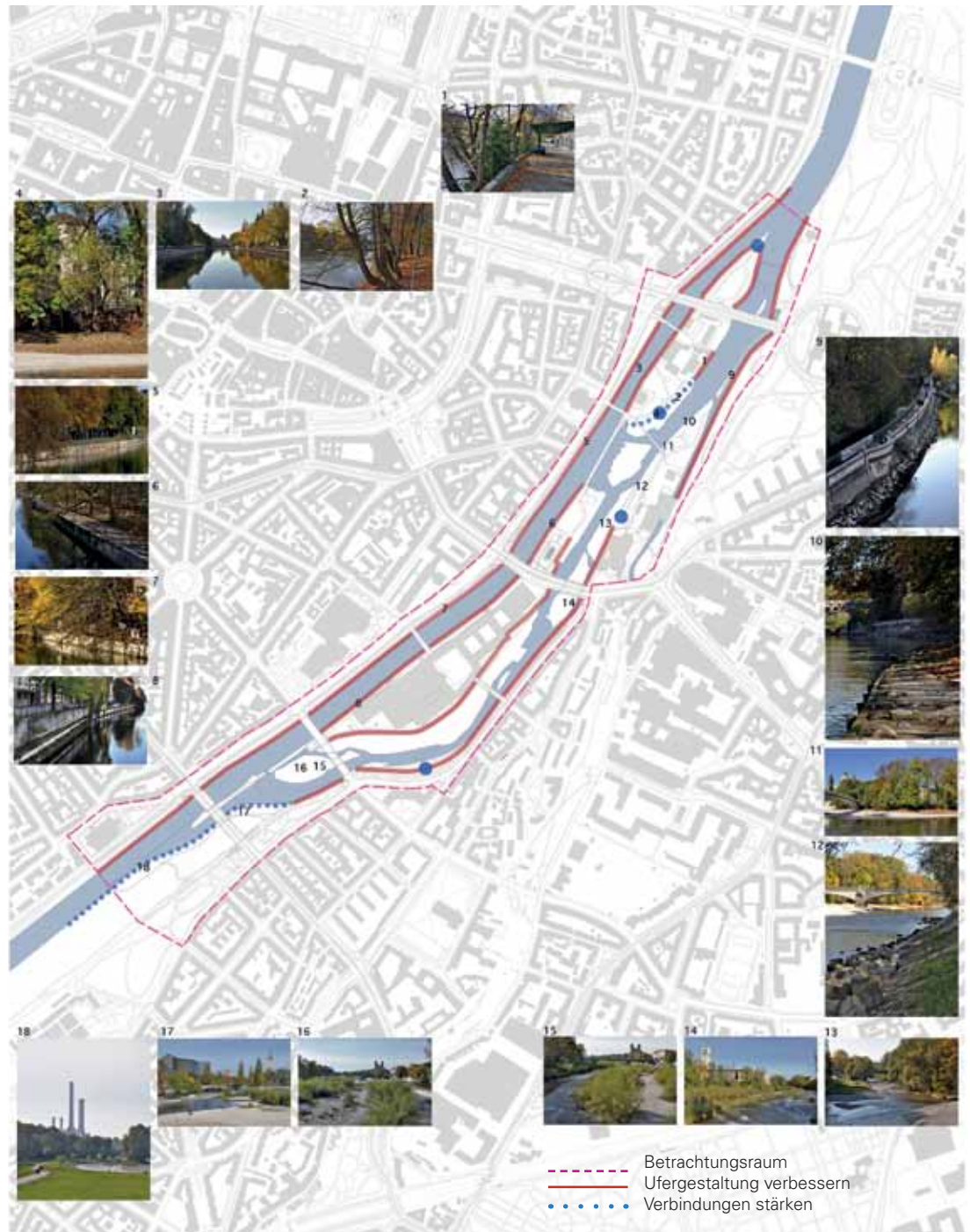


Abb. 102
 Arbeitsplakat Workshop zum Thema Gestaltung und
 Zugänglichkeit der Isarufer im Betrachtungsraum

C

Ergebnisse und Empfehlungen



Abb. 103 Workshop

1. Leitideen

Aufbauend auf dem Konsens des Grundlagenworkshops zum innerstädtischen Isarraum mit den Beteiligten aus Politik und Verwaltung wurden Leitideen formuliert.

Die Beauftragung des Büros Keller & Damm beinhaltete auch die Nachbereitung und vertiefte Auswertung der Workshopergebnisse mit Vorschlägen zu weiteren Schritten. Für den innerstädtischen Isarraum lassen sich somit folgende Leitideen formulieren:

- Innerstädtischen Isarraum durch Weiterentwicklung stärken und sichern
- Landschaftsbild bewahren
- Baukultur bei der Weiterentwicklung bewahren
- Sichtbeziehungen wiederherstellen
- Arten- und Biotopschutz gewährleisten
- Erholungswert stärken und weiterentwickeln
- Kultur stärken
- Spielräume für Innovationen und Experimente offenhalten
- Nichtmotorisierten Verkehr stärken und fördern

Planerische Anforderungen

Übergeordnete Zielsetzung ist der behutsame Umgang mit diesem, für die Stadt äußerst bedeutsamen, jedoch auch sehr sensiblen Raum.

Dies erfordert eine Vorgehensweise, die den spezifischen Anforderungen im Bereich der innerstädtischen Isar gerecht wird. Der Einsatz informeller Planungsinstrumente, mit einem individuell auf die Besonderheiten des Raums zugeschnittenen Profil ist geeignet, eine qualitätsvolle und nachhaltige Weiterentwicklung des innerstädtischen Isarraums sicher zu stellen. Das weitere Vorgehen sollte von Transparenz und Dialog geprägt sein. Eine begleitende Moderation erscheint als geeignetes Mittel die vielfältigen Interessenlagen gegeneinander abzuwägen und gemeinsam Lösungen auf den Weg zu bringen.

Die Wahl der Planungsinstrumente ist auf den Untersuchungsbedarf und den jeweils notwendigen Umgriff abzustimmen.

2. Handlungsfelder

Auf Basis der formulierten Leitideen werden folgende Empfehlungen entwickelt, die die im Weiteren formulierten Themenschwerpunkte bzw. Handlungsfelder definieren:

Alle während der Workshopveranstaltung identifizierten Themenschwerpunkte für den innerstädtischen Isarraum weisen Handlungsbedarf- in unterschiedlicher Ausprägung- auf. Die resultierenden Handlungsfelder sind auf vielfältige Weise miteinander verflochten und erfordern eine Herangehensweise auf breiter Ebene. Es lassen sich folgende Zuordnungen vornehmen:

Verkehr/Mobilität

Die Verkehrssituation erfordert eine vertiefte Betrachtung unter Berücksichtigung gesamtstädtischer Zusammenhänge und Zielsetzungen. Ziele wie die Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens lassen sich nur mit übergreifenden Konzepten verwirklichen und erfordern eine langfristige Herangehensweise. Durch Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs können jedoch kurz- bis mittelfristig positive Weichenstellungen im innerstädtischen Isarraum vorgenommen werden. Als konkrete Aufgabenstellungen für den Ort sind die Verbesserung der Durchwegung für Fußgänger und Radfahrer, sowie die Aufwertung der Straßenräume zu nennen. Eine Überprüfung der Straßenprofile in Teilräumen (Westufer) ist sinnvoll und sollte in Untersuchungen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität mit einbezogen werden. Die Zukunftsaufgabe einer stadtverträglichen Mobilität ist mit dem Betrachtungsgebiet zu verknüpfen.

Öffentlicher Raum

Die Stärkung des öffentlichen Raums durch Aufwertung der Aufenthalts- und Erholungsqualitäten ist ein wichtiges Ziel für den innerstädtischen Isarraum. Bestehende Angebote können kurzfristig durch gezielte Pflegemaßnahmen in Wert gesetzt werden. Neue Angebote bedürfen einer Gebietsuntersuchung zur weiteren Vorgehensweise. Spielräume für kreative Entwicklungen

sind ein Mittel neue Wege zu beschreiten. Temporäre Veranstaltungen können als Impulsgeber für neue Entwicklungsansätze dienen. Eine Standortuntersuchung könnte dazu verträgliche Orte definieren.

Baukultur

Der Reichtum historischer Bauwerke im innerstädtischen Isarraum ist integraler Bestandteil der lokalen Identität, den es zu sichern und zu bewahren gilt. Die Belange des Denkmalschutzes sind bei allen Weiterentwicklungen zu respektieren.

Die Wiederherstellung historischer Sichtbezüge ist anzustreben. Ein geeignetes Mittel ist ein langfristiger Entwicklungsplan, basierend auf einer genauen Erfassung der historischen Sichtbeziehungen und einer Machbarkeitsanalyse. Er kann bei weiteren baulichen Entwicklungen zu Rate gezogen werden und langfristige Veränderungen in den Gehölzstrukturen steuern.

Landschaftsbild

Das prägende Landschaftsbild im innerstädtischen Isarraum ist zu sichern, Eingriffe in den Flusslauf sind als schwierig zu beurteilen. Eine Machbarkeitsstudie kann klären, ob eine Bespielung des Flusslaufes dauerhaft oder temporär denkbar ist.

Arten- und Biotopschutz

Die Sicherung der Lebensräume von Tieren und Pflanzen ist ein wesentliches gesamtstädtisches Ziel. Im innerstädtischen Isarraum ist der Bereich der Kleinen Isar als besonders wertvoll und einzigartig für das Stadtgebiet einzuschätzen. Dieser Raum ist zu sichern, eine Ausweitung von Nutzungen ist zu vermeiden. Maßvolle Eingriffe in die flussbegleitenden Gehölzstrukturen, wie punktuelle Auslichtungen des Strauchunterwuchses sind denkbar, wenn sie spürbare Verbesserungen für die Aufenthaltsqualitäten entlang der Isar bringen und den Bezug zwischen Stadt und Fluss positiv beeinflussen.

3. Handlungsschritte

Aus den Leitideen und Handlungsfeldern lassen sich die folgenden Handlungsschritte konkretisieren:

Bestandsaufnahme

Als erster Schritt ist die konkrete Verortung von Potenzialen, Qualitäten und Defiziten im innerstädtischen Isarraum notwendig.

Rahmenplanung

Kern des weiteren Vorgehens ist eine Rahmenplanung für den innerstädtischen Isarraum. Mittels dieser werden die Aufgabenstellungen der einzelnen Handlungsfelder zusammengefasst und in Konzepte und Handlungsprogramme übertragen. Der Umgriff des Rahmenplans umfasst die im Workshop identifizierten Untersuchungsräume einschließlich einer Analyse der Sichtbeziehungen (siehe Abb. S. 51).

Einzeluntersuchungen

Für übergeordnete Themen, die eine gesamtstädtische Betrachtung oder einen wesentlich erweiterten Umgriff erfordern, sind ergänzend Untersuchungsaufträge zu formulieren. Hierzu zählt vorrangig das Thema Verkehr. Die Ergebnisse der Einzeluntersuchungen sind von hoher Relevanz für den innerstädtischen Isarraum und bedürfen der Rückkopplung in die übergeordnete Rahmenplanung.

Begleitung der Rahmenplanung

Im Weiteren ist zu prüfen, ob im Sinne einer Beratungsrunde eine sogenannte „Flussrunde“, zusammengesetzt aus Vertreterinnen und Vertretern der Bezirksausschüsse, externen Experten und der Verwaltung, eingerichtet werden soll.

Wettbewerbe können Lösungen zu teilträumlichen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Aufgaben bringen. Denkbare Aufgaben sind hier die Gestaltung des Museumsvorfeldes und des Umfeldes des Maxwerkes. Innerhalb eines angemessenen Zeitraums ist eine Evaluierung der Handlungsschritte und eine Zusammenfassung der erzielten Ergebnisse sinnvoll.

4. Prioritäten und Zeithorizonte

Die Weiterentwicklung städtischer Räume als fortlaufender Prozess ist heute von einer steigenden Anzahl an Akteuren geprägt. Die Zeithorizonte für die Umsetzung von Planungen - wie die Planung selbst- unterliegen Unwägbarkeiten, die nur eine Abschätzung der notwendigen Zeiträume zu lassen.

Auch unabhängig von den noch zu diskutierenden Prioritäten lassen sich die Handlungserfordernisse im innerstädtischen Isarraum in folgende Zeithorizonte einteilen:

- kurz- bis mittelfristig
- mittelfristig
- mittel- bis langfristig

Dabei ist zwischen dem notwendigen Vorlauf für Planungen oder Untersuchungen, der Umsetzungsphase und der Fortschreibung zu unterscheiden.

Die Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen, wie Aufwertung der Freiflächen, temporäre Nutzungen, Naturschutzmaßnahmen sollen vorrangig geprüft werden.

Ein Bestätigung für die inhaltliche Verknüpfung von Untersuchungsaufgaben ergibt sich aus der Einschätzung der notwendigen Zeithorizonte (siehe Grafik Abb. 102). Demnach ist es sinnvoll das Thema Verkehr in Form einer gesonderten Einzeluntersuchungen zu behandeln. Alle weiteren Handlungsfelder lassen sich in einer Rahmenplanung zusammenzufassen.

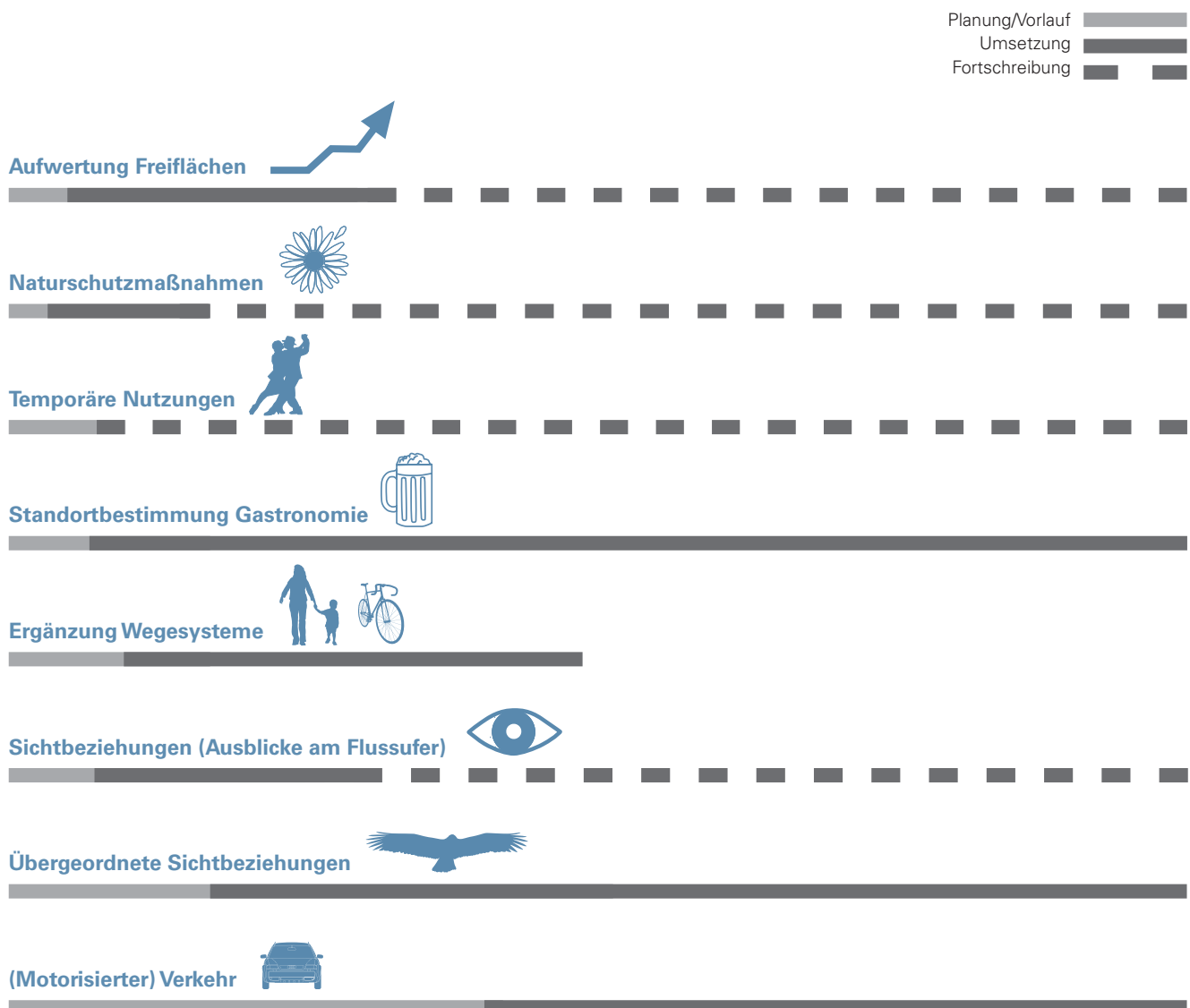


Abb. 104 Zeithorizonte / Umsetzbarkeit

5. Ausblick

Die Ergebnisse des Workshops sowie die darauf aufbauenden Leitideen, Handlungsfelder und -schritte wurden dem Stadtrat in einer Beschlussvorlage 18.01.2012 vorgestellt.

Kernpunkt der weiteren Schritte wird die Erarbeitung einer zusammenfassenden Rahmenplanung sein, die Potenziale und Defizite sowie die Chancen zur Weiterentwicklung des innerstädtischen Isarraumes aufzeigt.



Abb. 105 Die Große Isar/ Höhe Praterinsel

D

Anhang



Abb. 106 Blick Isaraufwärts zum Müllerschen Volksbad

1. Ablaufplan Grundlagenworkshop 11.11.2010

Eintreffen mit Frühstückskaffee

Phase 1 - Konsens zum Status Quo

Begrüßung und Einführung in die Thematik durch Frau Prof. Dr.(I) Merk

Vorstellung des Status Quo

Historie

Natur, Hochwasserschutz, Denkmal, Erholung

Planungen

Anträge

Thesen

Fragerunde und Diskussion im Plenum

Kaffeepause

Phase 2 - Formulierung von Aufgabenstellungen

Vorstellung der Arbeitsgruppen und Aufgaben

Erste Arbeitsgruppenphase

Mittagspause mit Spaziergang

Vortrag der Zwischenergebnisse und Fragestellungen
aus den Arbeitsgruppen im Plenum

Phase 3 - Strategiefindung

Zweite Arbeitsgruppenphase

Strategiebildung

Kaffeepause

Vortrag der Ergebnisse

Phase 4 - Zusammenfassung

Darstellung der Standpunkte

Mögliche weitere Vorgehensweisen

Schlußwort Frau Prof. Dr.(I) Merk

2. Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Andres, Reimund, Dipl. Ing.	HA IV/2, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Babor, Reinhold, Dr.	Stadtrat
Bickelbacher, Paul	Stadtrat
Brandstädter, Björn	Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
Brannekämper, Robert, Dr.	Stadtrat
Brunner, Michael, Dipl.-Ing.	Bau G2, Baureferat Gartenbau
David, Benjamin	Münchner Forum
Dietz-Will, Adelheid	Bezirksausschuss 5 Au-Haidhausen
Echle, Thomas	Referat für Gesundheit und Umwelt
Ernstberger, Hans	HA II/57 Landschaftsplanung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Geisenhof, Bettina	HA II/57 Landschaftsplanung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Gradl, Nikolaus	Stadtrat
Heiß, Nicole, Dipl.-Ing.	HA I/41 Räumliche Konzepte, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Huß, Diana, Dipl.-Ing.	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Hutter von Knorring, Susanne, Dipl.-Ing.	HA II/5 Grünplanung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Illing, Ulrich, Dipl.-Ing.	HA II/57 Landschaftsplanung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Keller, Regine, Prof.	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Marhold, Stephan	HA IV/51 Naturschutz, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Mattar, Michael, Dr.	Stadtrat, Fraktionsvorsitzender FDP
Merk, Elisabeth, Prof. Dr.(l)	Stadtbaurätin, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Messinger, Bettina	Stadträtin
Patsch, Johann, Dipl.-Ing.	Referat für Gesundheit und Umwelt
Püschel, Wolfgang	Bezirksausschuss 1 Altstadt-Lehel
Rauh, Ulrich, Dipl.-Ing.	Bau G, Baureferat Gartenbau
Ritter, Susanne, Dipl.-Ing.	Stadtdirektorin, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Roth, Florian, Dr.	Stadtrat
Sacher, Astrid	HA IV/5 Naturschutz, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Schaufuß, Daniela, Dipl.-Ing.	Bau J31, Baureferat
Scheuble-Schäfer, Barbara	Stadträtin
Schlagbauer, Georg	Stadtrat
Schmidbauer, Mario	Stadtrat
Schober, Wolfgang	Kreisverwaltungsreferat KVR-I/332
Semmler, Ludwig	HA IV/6 Denkmalschutz, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Sertl, Monika, Dipl.-Ing.	HA II/21 P, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Tausend, Claudia, Dipl. Geogr.	Stadträtin
Weber, Ole, Dipl.-Ing.	Deutsches Museum, Zukunftsinitiative Bau
Wulf, Ralf, Dipl.-Ing.	Bau J, Leitung HA Ingenieurbau, Baureferat
Wurdack, Petra, Dipl.-Ing.	HA I/33-1 Verkehrsplanung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

3. Quellen

Literaturverzeichnis

Bauer, R./ Piper, E. (1996): München – Geschichte einer Stadt, München, Deutscher Taschenbuch Verlag GmbH & Co.KG
Bayerische Rückversicherung Hrsg. (1983): Die Besitzergreifung des Rasens, München, Callwey Verlag
Bayerischer Architekten- und Ingenieursverein Hrsg. (1978): München und seine Bauten, Bruchmann Verlag
Heinritz, Günter, Wiegandt, Claus-C., Wiktorin, Dorothea (2003): Der München Atlas, Hermann-Josef Emons Verlag
Hollweck, Ludwig (1972): München in alten Photographien, München, Albert Langen- Georg Müller VerlagsGmbH
Kalckreuth, Jo von (1961): Die Isar, München, Universitäts-Buchdruckerei Dr.C.Wolf & Sohn
Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (2009): Grünplanung in München, München, J. Gotteswinter GmbH, 2. unveränderte Auflage
Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur und öffentlichen Raum TU München (2010): Isar Waterfront, München
Rädlinger, Christine (2008): Geschichte der Münchner Brücken, Hrsg. Landeshauptstadt München Baureferat, München, Franz Schiermeier Verlag
Rädlinger, Christine (2004): Geschichte der Münchner Stadtbäche, Stadtarchiv München, München
Selig, Heinz (1983): Stadtgestalt und Stadtbaukunst in München 1860 bis 1910, Peter Kirschhain Verlag München
Wanetschek, Magret (2005): Grünanlagen in der Stadtplanung von München, Hrsg. Bäumler, Klaus/ Schiermeier, Franz, München, Franz Schiermeier Verlag

Internetadressen

<http://www.deutsches-museum.de/information/zukunftsinitiative/> Stand 09.11.10
<http://www.deutsches-museum.de/information/zukunftsinitiative/presseecho> Stand 09.11.10
<http://www.grandlyon.com/Un-projet-partage.985.0.html> Stand 18.10.10
http://www.mstatistik-muenchen.de/m-portal_download/bez1_bezirk_200912.csv Stand 19.10.10
<http://www.muenchen.de/Rathaus/dir/statistik/datenbank/399533/download.html> Stand 19.10.10
<http://www.muenchen.de/Rathaus/bau/projekte/archiv/projekte09/206982/index.html> Stand 19.10.10
<http://www.muenchen.de/Rathaus/plan/lbk/naturschutz/schutzgebiete/136608/beispiele.html#isar> Stand 19.10.10
<http://www.muffathalle.de/Besucherservice/historisches.html> Stand 18.10.10
<http://www.nextroom.at/building.php?id=33983&inc=datenblatt> Stand 22.10.10
<http://www.st-maximilian.de/geschichte/index.html> Stand 22.10.10
<http://www.styria-mobile.at/home/forum/index.php?topic=2398.0> Stand 22.10.10
http://www.verbalissimo.com/main/offers/mis_monu/d_rhine_in_munich.htm Stand 18.10.10
<http://www.walchensee.net/de/ausflugsziele.php?offset=0&article=132> Stand 18.10.10
<http://www.bmas.de/portal/19132/gesamt.html> Stand 22.10.2010

4. Bildnachweis

Titel	Seite 01	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
	Seite 05	Referat für Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München
Abb. 01	Seite 07	Keller & Damm Landschaftsarchitekten; Kartengrundlage: Luftbild Planungsreferat 2008
Abb. 02	Seite 09	Münchner Stadtmuseum, Stadtarchiv München Hrsg. (2000): Stadtatlas München, München, Franz Schiermeier Verlag
Abb. 03	Seite 09	Stadtarchiv München
Abb. 04	Seite 09	Werner Megele, München
Abb. 05	Seite 09	Werner Megele, München
Abb. 06	Seite 09	Werner Megele, München
Abb. 07	Seite 11	Karsten de Riese, Bairawies
Abb. 08	Seite 11	http://www.die-urbanauten.de/cms/7f2d198415f08394dcd4b85f13c84370/urbanauten/-inszenieren/-kulturstrand/-impressionen.html . Fotograf: Matthias Singer
Abb. 09	Seite 11	Ulrich Illing, Freising
Abb. 10	Seite 12	Hannes Banzhaf nach http://www.fnp-muenchen.de/pix_pdf/fnp_uebersicht.pdf auf Basis der Stadtgrundkarte der Landeshauptstadt München, nachbearbeitet durch Keller und Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 11	Seite 13	Lisa Gritto
Abb. 12	Seite 13	Referat für Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München
Abb. 13	Seite 13	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 14	Seite 13	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 15	Seite 13	Christina Haidinger
Abb. 16	Seite 13	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 17	Seite 13	Technische Universität München, Fachgebiet für Landschaftsarchitektur regionaler Freiräume LAREG
Abb. 18	Seite 13	Hannes Banzhaf nach http://www.fnp-muenchen.de/pix_pdf/fnp_uebersicht.pdf auf Basis der Stadtgrundkarte der Landeshauptstadt München, nachbearbeitet durch Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 19	Seite 15	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 20	Seite 16	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 21	Seite 16	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 22	Seite 16	Büro Haase & Söhmisch, Büro für Landschafts- und Freiraumplanung. Fotograf: Rüdiger Haase
Abb. 23	Seite 17	Referat für Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München
Abb. 24	Seite 18	Referat für Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München
Abb. 25	Seite 19	Stadtarchiv München
Abb. 26	Seite 19	Stadtarchiv München, Gaststätte Isarlust, Fotosammlung KV-0484
Abb. 27	Seite 19	Franz Schiermeier, München
Abb. 28	Seite 20	Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur und öffentlichen Raum TU München (2010): Isar Waterfront, München, S.116
Abb. 29	Seite 20	Franz Schiermeier, München
Abb. 30	Seite 20	Landeshauptstadt München Baureferat
Abb. 31	Seite 20	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 32	Seite 21	Wasserwirtschaftsamt München
Abb. 33	Seite 21	Referat für Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München
Abb. 34	Seite 22	Accon GmbH i.A. der LHM, Referat für Gesundheit und Umwelt
Abb. 35	Seite 22	Referat für Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München, Kartengrundlage: digitale Stadt-Regionskarte Kommunalreferat/Vermessungsamt

Abb. 36	Seite 23	Schuhco (2005): Zählungen Radverkehr, im Auftrag des Referat für Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München
Abb. 37	Seite 23	Schuhco (2005): Zählungen Radverkehr, im Auftrag des Referat für Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München
Abb. 38	Seite 23	Schuhco (2005): Zählungen Radverkehr, im Auftrag des Referat für Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München
Abb. 39	Seite 25	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 40	Seite 26	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 41	Seite 26	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 42	Seite 26	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 43	Seite 27	Keller & Damm Landschaftsarchitekten auf Basis der Stadtgrundkarte der Landeshauptstadt München
Abb. 44	Seite 27	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 45	Seite 27	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 46	Seite 27	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 47	Seite 28	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 48	Seite 28	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 49	Seite 28	Keller & Damm Landschaftsarchitekten auf Basis der Stadtgrundkarte der Landeshauptstadt München
Abb. 50	Seite 29	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 51	Seite 29	Keller & Damm Landschaftsarchitekten auf Basis der Stadtgrundkarte der Landeshauptstadt München
Abb. 52	Seite 29	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 53	Seite 30	Referat für Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München
Abb. 54	Seite 31	Referat für Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München
Abb. 55	Seite 32	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 56	Seite 32	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 57	Seite 32	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 58	Seite 32	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 59	Seite 33	Keller & Damm Landschaftsarchitekten auf Basis der Stadtgrundkarte der Landeshauptstadt München
Abb. 60	Seite 33	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 61	Seite 33	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 62	Seite 33	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 63	Seite 34	Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, München Inv. Nr.: MÜ-09-05-4. Bayerische Schlösserverwaltung, Plansammlung der Gärtenabteilung
Abb. 64	Seite 34	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 65	Seite 34	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 66	Seite 35	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 67	Seite 35	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 68	Seite 35	Referat für Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München
Abb. 69	Seite 35	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 70	Seite 35	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 71	Seite 35	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 72	Seite 35	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 73	Seite 35	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 74	Seite 36	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 75	Seite 36	Referat für Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München
Abb. 76	Seite 36	Referat für Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München
Abb. 77	Seite 36	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 78	Seite 36	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 79	Seite 37	Keller und Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 80	Seite 37	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 81	Seite 37	Referat für Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München

Abb. 82	Seite 37	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 83	Seite 37	Referat für Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München
Abb. 84	Seite 37	Referat für Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München
Abb. 85	Seite 39	Franz Schiermeier, München
Abb. 86	Seite 39	Referat für Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München
Abb. 87	Seite 40	Stadtarchiv München, Museumsinsel mit Ausstellungsgebäuden, Fotosammlung PK_ERG_15_0003
Abb. 88	Seite 40	Landeshauptstadt München, Baureferat
Abb. 89	Seite 40	Joeun Kang
Abb. 90	Seite 41	Bayerische Staatsbibliothek, München
Abb. 91	Seite 41	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 92	Seite 41	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 93	Seite 42	Keller & Damm Landschaftsarchitekten; Kartengrundlage: Luftbild Planungsreferat 2008
Abb. 94	Seite 44	Ulrich Illing
Abb. 95	Seite 44	Rotzler Krebs Partner Landschaftsarchitekten
Abb. 96	Seite 44	Rotzler Krebs Partner Landschaftsarchitekten
Abb. 97	Seite 44	Rotzler Krebs Partner Landschaftsarchitekten
Abb. 98	Seite 45	West 8 urban design and landscape architecture + MIRO , Foto: Jeroen Musch, Rotterdam (NL)
Abb. 99	Seite 47	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 100	Seite 48	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 101	Seite 51	Referat für Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München
Abb. 102	Seite 53	Keller & Damm Landschaftsarchitekten auf Basis der Stadtgrundkarte der Landeshauptstadt München
Abb. 103	Seite 55	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 104	Seite 58	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 105	Seite 59	Keller & Damm Landschaftsarchitekten
Abb. 106	Seite 61	Keller & Damm Landschaftsarchitekten

Impressum

Herausgeberin

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Hauptabteilung Stadtplanung
Abteilung Grünplanung
Blumenstraße 28 b
80331 München
Internet: www.muenchen.de/plan
Internet: www.muenchen.de/gruenplanung

Projektbetreuung

Susanne Hutter von Knorring, Ulrich Illing
Mitarbeit Bettina Geisenhof

Vorbereitung, Durchführung und Moderation der Workshopveranstaltung

Keller & Damm Landschaftsarchitekten Stadtplaner Partnerschaft
Dachauer Straße 17
80335 München
Prof. Regine Keller, Dipl.-Ing. Diana Huß
Eva Buchberger, Tereza Macova, Friederike Meyer-Roscher

Durchführung der Workshopveranstaltung mit freundlicher Unterstützung des
Alpinen Museum des Deutschen Alpenvereins
Praterinsel 5
80538 München

Konzept, Inhalt und Gestaltung

Keller & Damm Landschaftsarchitekten Stadtplaner Partnerschaft
Dachauer Straße 17
80335 München
Prof. Regine Keller, Dipl.-Ing. Diana Huß

Druck:

G.Peschke Druckerei GmbH, München
Für diese Broschüre wurde das FSC-Papier Tom&Otto silk gewählt. Der Druck der Broschüre erfolgte CO₂-neutral.

ClimatePartner^o
klimaneutral
Druck | ID: 53152-1203-1009

1. Auflage
München, Juli 2012



www.muenchen.de/plan

