

Integration der Isarräume in das städtische Leben Münchens.

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
einer Diplom-Ingenieurin

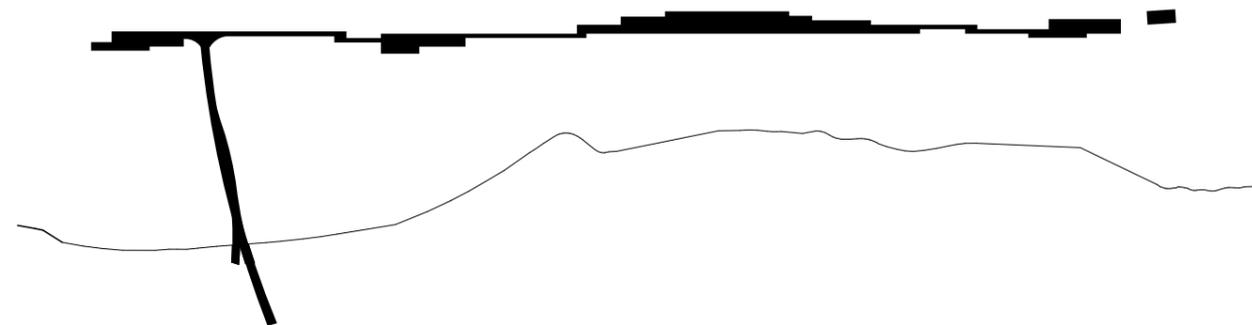
unter der Leitung von
Ao. Univ. Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr. techn. Erich Raith
E260 Fachbereich Städtebau

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung von

Anica Krupnicki
0928927

Wien, am

diplomarbeit



Abstract

Der Flusslauf der Isar in München ist von einem beidseitigen Grünzug geprägt, dennoch bietet der innerstädtische Isarraum nur wenige urbane Naherholungsmöglichkeiten.

Am Ostufer ermöglicht die in den vergangenen Jahren realisierte Renaturierung des Flusslaufs zwar auf den Hochwasserriesen Bade- und Erholungsmöglichkeiten, doch wurde der Umgriff des innerstädtischen Isarraumes am Westufer nicht in Betracht gezogen.

Dieses wurde am Ende des 19. Jahrhundert sehr geradlinig zur Steilböschung ausgebaut, was zu einer spürbaren Abgrenzung der Isar zur Innenstadt geführt hat.

Anhand einer Analyse der Stadt und ihrer angrenzenden Räume entlang des Uferbereichs, soll eine Umgestaltung insbesondere des westlichen Isarraums zu einem in das Stadtgefüge integrierten, urbanen Freizeit- und Erholungsraums versucht werden.

Für das Westufer auf Höhe des Glockenbachviertels sollen Möglichkeiten gezeigt werden, um eine bessere Zugänglichkeit zur Isar zu schaffen. Denn gerade in diesem lebendigen Viertel fehlt es an begrünten Aufenthaltsflächen. Eine neue Verbindung zu den Grünräumen der Isar könnte hier einen sehr wohltuenden Ausgleich schaffen.

The course of the Isar river in Munich is framed by a greenway on both sides. Nevertheless, the area close to the Isar offers only few local recreation opportunities.

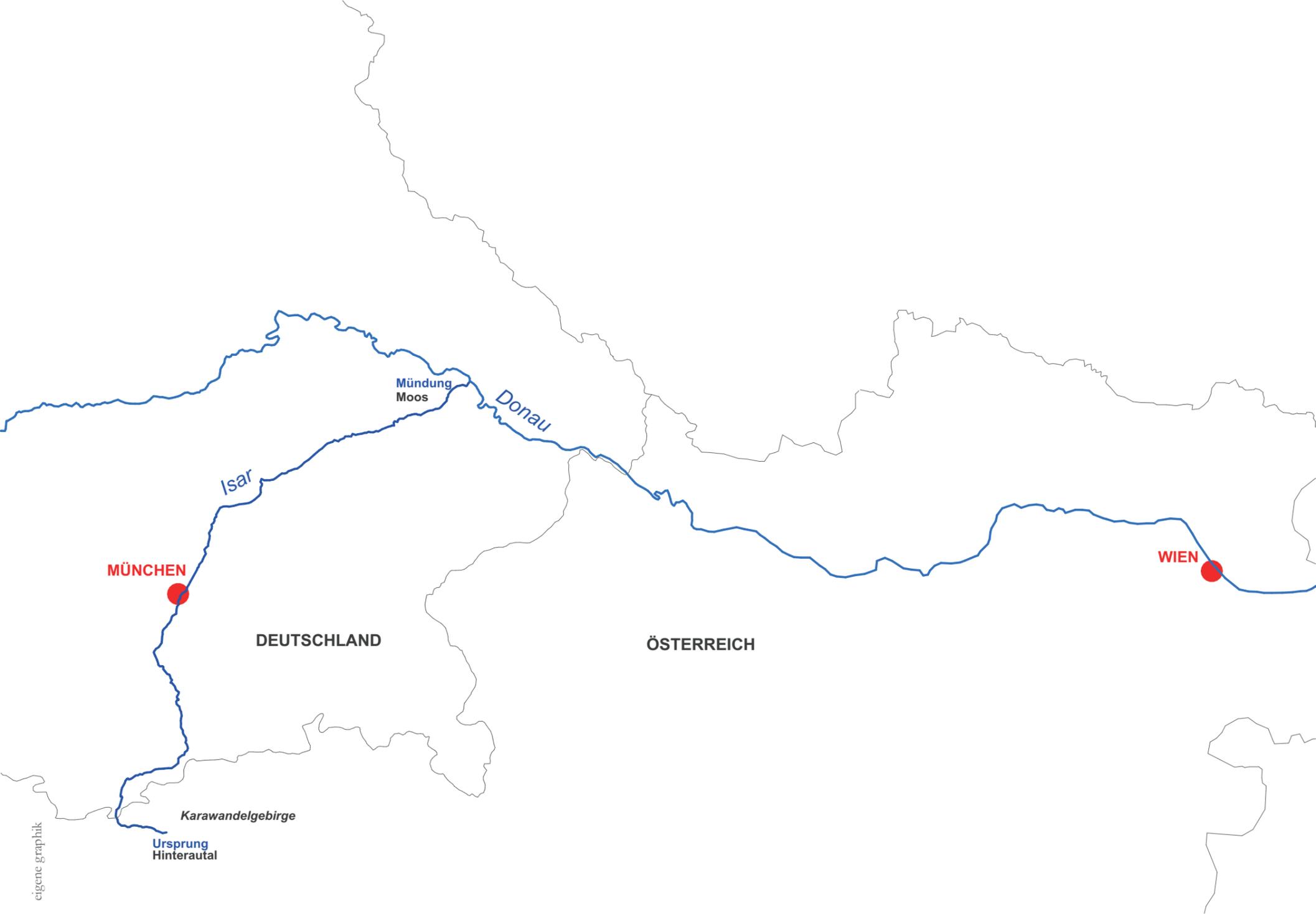
The eastern bank was renaturalized in the recent years and allows some recreation on the flood meadows, but the modification of the inner-city west bank area was not taken into consideration.

The latter was constructed straight-lined towards the end of 19th century and formed a bluff bank, which has led to a noticeable demarcation of the Isar to the city center.

Based on an analysis of the city and its adjoining areas along the riverside, the western Isar space should be transformed to an integrated part of the urban structure with urban leisure and recreational spaces. In particular, the project will show possibilities to provide better accessibility from the Glockenbachviertel to the Isar. It is precisely here, in one of the most vibrant areas of the city, where green areas are missing. A new connection to the green spaces of the Isar could create a very soothing balance.

ich danke all jenen, die mich während meines Studiums unterstützt und motiviert haben.
Besonders danke ich Erich Raith für seine inspirierenden Gedanken.

danke



eigene graphik

| | | |
|---|--|-----------|
| I. Abstract | | |
| Einführung | | 7 |
| Isarsprudel | | |
| II. Stadtentwicklung München | | 11 |
| wie alles begann... | | |
| Stadtentwicklung von 12Jhd.- 2015 | | |
| Bedeutung der Isar für München Früher | | 18 |
| Wo sind die innerstädtischen Isarräume hin? | | 20 |
| Entwicklung der Isar bis heute | | 22 |
| Die Renaturierung | | 26 |
| III. Stadtanalyse | | 29 |
| Gesamtbild, Wirkung, Fotodokumentation | | |
| Verkehrsplan | | 36 |
| Die Ludwigsbrücke | | 38 |
| Besondere Bauten | | 40 |
| Wahrnehmung | | 42 |
| Bebaute vs. nicht bebaute Flächen | | 44 |
| EG- Zonen | | 46 |
| Propotionsschnitte | | 48 |
| Zugänglichkeit | | 50 |
| Einbindung der Isar in das Stadtgefüge | | 52 |
| IV. Projekt | | 56 |
| Skizzen | | 58 |
| Städtebauliches Konzept | | 60 |
| Gärtnerplatz | | 62 |
| Der Kiosk an der Reichenbachbrücke | | 64 |
| Fotodokumentation | | 66 |
| Potentiale | | 68 |
| Referenzen | | 70 |
| Konzept | | 72 |
| Modellfotos | | 78 |
| Pläne | | 80 |
| 3D Visualiesierungen | | 96 |

inhalt



photo by anica krupnicki

einführung

„Isarsprudel“

In diesem Jahr wird das ISARSPURDEL Festival bereits zum vierten Mal in Folge der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Hierbei handelt es sich um zahlreiche Darbietungen unterschiedlicher Performance-Künstler, die jährlich im August ihre Projekte vorstellen können.

Die Idee und Organisation entstammt von Martin Jonas in Kooperation mit Anna Stoffregen in Anlehnung an das Züricher "Stromereien"-Festival.

Unter dem Motto: **Kunst im Fluß**, wird jungen Einzelkünstlern und Künstlergruppen die Isarlandschaft als Bühne zur Verfügung gestellt. Jedes dieser Kunstprojekte tritt mit dem Fluss auf seine eigene Art und Weise in Interaktion.

Das Festival verhilft der Isar zu einem Ort der Begegnung zu werden, in welchem Austausch, Kommunikation und Aktion stattfinden können.

Gleichzeitig wird den Künstlern sowohl der Raum zur Inszenierung, als auch die Möglichkeit geboten, auf sich Aufmerksam zu machen. Ferner ebnet die Veranstaltung einen Weg, den innerstädtischen Isarraum **zu beleben und erfahrbar** zu machen.

Die neu gestalteten Isarlandschaften im **Innenstadtbereich** bilden eine ideale Kulisse um den künstlerischen Acts zu lauschen, am Ufer entlang zu flanieren und die Isar als einen neuen Erholungsraum zu entdecken. Dengler (2014) fasst zusammen:

“die gezeigten Performances und Interventionen sollen darüber hinaus einen aktiven Beitrag zum Diskurs über den Erholungsraum Isar liefern und ein breites, auch zufälliges Publikum zum Nachdenken anregen und neue Blickwinkel eröffnen.” (Dengler, 2014).

Ersichtlich wird, dass mit diesem Engagement ein guter Ansatz geliefert wird, um die Sichtweise auf die Isar zu verändern. “Wir wollen zeigen, dass man den Ort kulturell und künstlerisch nutzen kann und ihn nicht zwingend eventisieren oder gastronomisieren muss” (Jonas, 2012), denn der eigentliche Sinn liegt darin, den Ort an sich durch **Interaktion des Menschen** mit dem **Raum** zu verändern.

Der Fokus soll also der Isar gelten, die ein relativ naturbelassener Ort und öffentlicher Raum geblieben ist, für den keiner Eintritt bezahlen muss, um Erholung und Attraktion zu finden. Des weiteren ermöglicht dieses Festival den Blickwinkel verschärft darauf zu lenken, was noch zusätzlich mit der Isar geschehen müsste, um sie erneut zum **Leben zu erwecken**.



Abb. 1: Isarsprudelfestival, Corneliusbrücke



Abb. 2: Isarsprudel, Reichenbachbrücke



Abb. 3: Holzschnitt Hartmann Schedel München 1493

stadtentwicklung münchen

wie alles begann...

Am Anfang der Stadtgeschichte Münchens steht ein Streit zwischen Heinrich dem Löwen, Herzog von Bayern und Sachsen, und dem Erzbischof Otto von Freising. Es ging um Zolleinnahmen auf der sogenannten Salzstraße. Kaufleute transportierten Salz, damals eine äußerst wertvolle Fracht, von den Salzbergwerken in Reichenhall und Berchtesgaden nach Augsburg. Auf diesem Weg musste die Isar überquert werden. Bis ins 12. Jahrhundert war die Holzbrücke des Bischofs von Freising, ungefähr da, wo heute der Stadtteil Oberföhring ist, die einzige Möglichkeit. Für den Freisinger Erzbischof Otto war diese Brücke durch den Wegezoll eine wichtige Einnahmequelle. Um diese Einnahmen zu steigern, errichtete er zudem noch einen Markt mit Münzstätte auf Freisinger Reichskirchengut.

Der Streit begann, als Heinrich der Löwe auf dem Gebiet des heutigen München eine eigene Brücke bauen ließ, um ebenfalls Zölle erheben zu können und gleichzeitig mit Hilfe von Söldnern versuchte, die Fuhrleute zu zwingen, seine Brücke zu nutzen. Zudem ließ er sich von seinem Vetter Kaiser Friedrich I. Barbarossa das Marktrecht mit einer Urkunde verbrieft. Da seine neue Brücke zunächst jedoch wenig Einnahmen brachte, da die Händler aus Gewohnheit die ihnen bekannte Brücke bei Freising nutzen, ließ er, der Legende nach, im Jahr 1158 die Brücke seines Konkurrenten in einer Nacht-und-Nebel-Aktion abbrennen. Nun führte die Salzstraße durch einen kleinen, bei der neuen Brücke entstandenen Ort Namens München. Nachdem sich Erzbischof Otto von Freising bei Kaiser Barbarossa

beschwert hatte, traf dieser, um den Streit zu schlichten, schließlich folgende Entscheidung: im Zuge des sogenannten Augsburger Schiedspruches durfte Heinrich Zölle kassieren und darüber hinaus sogar einen Markt bei seiner Brücke abhalten und Münzen prägen. Dafür musste er dem Bischof ein Drittel der Einnahmen abgeben. Heinrichs Brücke blieb 700 Jahre lang, bis zum Bau einer modernen Eisenbahnbrücke, die einzige der Stadt. Der Zollhandel führte in der Folgezeit zu einer prosperierenden wirtschaftlichen Entwicklung. **Die eigentliche Stadtentwicklung Münchens begann.**

Stadtentwicklung von 12. Jhdt. bis zur Entfestigung

12. – 13. Jahrhundert



12. – 13. Jahrhundert

Der von Heinrich dem Löwen errichtete Markt der Stadt ist in der Mitte zu erkennen. Auf diesem fanden unter anderem Handel und Festlichkeiten statt. Die Häuserzeilen sind durch den ovalen Verlauf der Mauer geprägt.

14. – 16. Jahrhundert



14. – 16. Jahrhundert

Der neu gegründete, erfolgreiche Markt führte im 13. und 14. Jahrhundert zu einer Erweiterung der Stadt, auf das sechsfache ihrer ursprünglichen Größe. Es wurde an mehreren Stellen Platz für weitere Häuser vorgemerkt.

17. – 18. Jahrhundert



17. – 18. Jahrhundert

Im 30-jährigen Krieg wurde ein zusätzlicher Befestigungsgürtel errichtet, der den Hofgarten miteinbezog. Die Befestigungsanlagen wurden mit einem tiefen Graben und Stadtmauern versehen.

Stadtentwicklung ab der Entfestigung bis 1900



Ende 18 Jhd.

1789

1808

1826

1839

1851

1864

1865 – 1900

Die Befestigungsanlagen schnürten die Stadt 450 Jahre lang ein. Durch den militärischen Fortschritt wurde die Stadtmauer überflüssig und in der Folge abgetragen. Dies war die Voraussetzung dafür, dass aus der Stadt eine Residenzstadt wurde. Sie öffnete den Weg für einen großangelegten Um- und Neubau unter königlichem Vorzeichen.

Bevor die Entfestigung formal aufgehoben war, legte Kurfürst Karl Theodor jenseits der Festungsanlagen einen prächtigen Park an. Der „Englische Garten“ von Friedrich Ludwig Schell diente als Zufluchtsort in der enggewordene Stadt.

Die Kriege und die Politik Napoleons verhalfen München zu einer indirekten epochalen Stadterneuerung. Er erhob das Bayrische Kurfürstentum zum Dank für die Unterstützung seiner Großmachtspolitik zum Königreich. Die jungen Könige machten sich daran, eine Stadt mit königlichen Format zu bauen. 1808 ließ der erste bayrische König eine neue Vorstadt anlegen, die Maxvorstadt. Sie verdoppelte das Stadtgebiet auf einen Schlag.

Sein Sohn, König Ludwig I., ergänzte die Maxvorstadt durch eine Prachtstraße, die Ludwigstraße. Sie wurde als städtebauliches und architektonisches Gesamtkunstwerk geplant und gebaut.

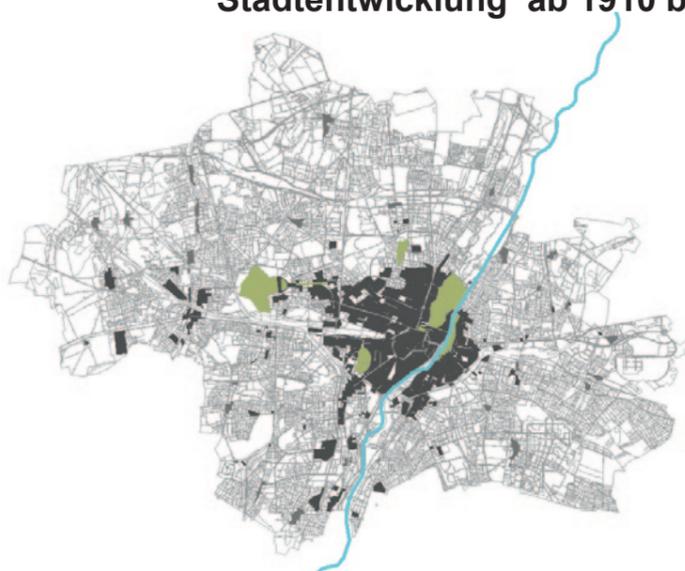
Nach Westen hin wurde eine neue Achse angelegt. Der Bau der Eisenbahn sollte hier den Eintritt Münchens in das Industriezeitalter hervorheben.

Durch den Bau einer repräsentativen Achse wurden das östlich gelegene Stadtviertel Haidhausen und die Au städtebaulich mit der Innenstadt verbunden. Der Bau der Maximilianstraße durch Maximilian II. war die Vollendung der königlichen Projekte in München.

Nun waren es Private Unternehmer, die ab der Mitte des 19. Jahrhunderts die Stadtentwicklung vorantrieben. Die Planung der Stadt konzentrierte sich auf den Westen der Stadt.

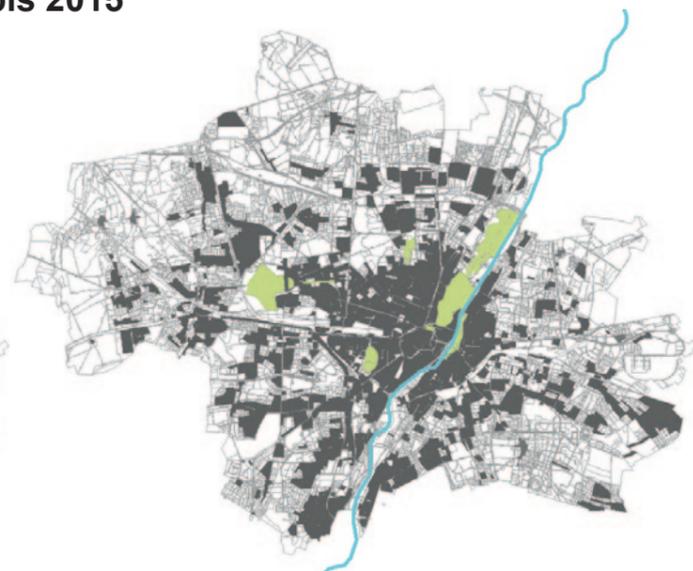
Karl von Eichthal, der aus einer jüdischen Bankiersfamilie stammte, ließ eine neue Vorstadt im Süden bauen. Das Gärtnerplatzviertel südwestlich und das Franzosenviertel südöstlich der Stadt.

Stadtentwicklung ab 1910 bis 2015



1910

Durch den sechsfachen Bevölkerungszuwachs von 100.000 auf 600.000 innerhalb von 60 Jahren und die Ausbreitung der Fabriken wurde aus der Residenz- und Kunststadt eine Industriestadt. Zahlreiche Arbeiter zogen aus dem Umland in die Stadt. Die Stadt dehnte sich aus, blieb aber kompakt.



1940

Durch den Bau von Eisenbahnen und Trambahnen erweiterte sich die Stadt in den 20er Jahren. Während des II. Weltkriegs wurden unter anderem die ersten Repräsentationsbauten des NS-Regimes errichtet. München sollte zu einer Stadt mit drei Millionen Einwohnern ausgebaut werden. Einige Großprojekte, wie die 7 km lange Achse im Zentrum, die die Verschiebung des Hauptbahnhofs nach Laim in den Westen der Stadt erfordert hätte, sollte die Macht der Nationalsozialisten widerspiegeln.



1960

Nach dem Krieg waren 40% der gesamten Stadt, im Zentrum sogar bis zu 60%, zerstört. München stand vor der Entscheidung die Stadt neu aufzubauen oder sie zu rekonstruieren. Das Zentrum sollte nach Karl Meitinger soweit es ging rekonstruiert werden. Ein umfangreicher Stadtentwicklungsplan sollte der Wohnungsnot und dem Verkehrschaos der Stadt entgegenwirken.



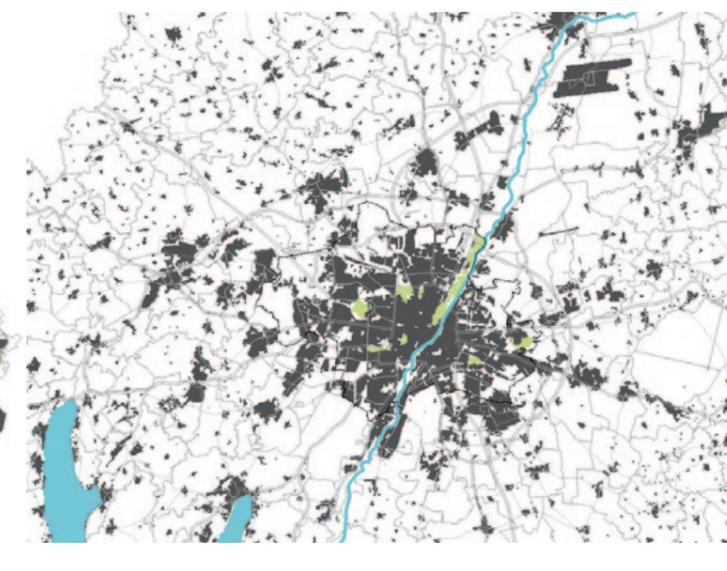
1980

München erlebte durch die olympischen Spiele 1972 den Höhepunkt der Modernisierung. Mit diesen endete zugleich die Phase eines seit 25 Jahren ungebrochenen Wachstums. Der Bau des Olympiaparks mit seiner Zeltdachkonstruktion von Frei Otto und weitere Sportstätten wurden zu Meilensteinen der modernen Architektur und Stadtplanung. Nach den Ölkrisen von 1972 und 1982 und einer Periode der Konsolidierung erlebte die Stadt seit Mitte der 80er Jahre einen erneuten Wachstumsschub, von der auch das Umland profitierte. Der Umzug des Flughafens aus der Stadt nach Erding war das markanteste Zeichen dieser neuen Ära.



2000

Die Münchner Kernstadt profitierte von freierwerdenden Flächen. Nicht nur der Flughafen zog aus der Stadt, sondern auch Flächen von Kasernen, Bahnen und Industriearealen wurden frei. Sie boten ein innerstädtisches Entwicklungspotential, das keine neuen Flächen in Anspruch nahm. Die Stadt konnte die neugewonnenen Flächen nutzen, um dringend nötigen Wohnraum zu schaffen. Kompakte, urbane, gemischt genutzte Quartiere entstanden, die gut an die bestehende Infrastruktur angeschlossen sind.



2010

Ein Rückblick auf die vergangenen 60 Jahre zeigt wie enorm die Region München gewachsen ist. Im Februar 2015 erreichte München seine bislang höchste Einwohnerzahl mit knapp 1,5 Mio. In den nächsten Jahrzehnten wird diese Zahl vermutlich auf 1,6 Mio. anwachsen.

Bedeutung der Isar für München

Nicht nur als Wasserstraße für den Handel hatte die Isar für München eine wichtige Bedeutung, sondern auch als Energiequelle für Handwerksbetriebe. Erst durch bauliche Eingriffe in den Flusslauf der Isar, die dem Schutz vor Hochwasser dienten, wurde eine Ansiedlung für Vorstädter an der Isar möglich.

Handelsabwicklung

Seit dem 12. Jahrhundert wurde der obere Flusslauf für den Transport von Gütern genutzt. Das stadtseitige Ufer von der Lukaskirche bis zum deutschen Museum war als riesiges Hafengelände ausgebaut, in dem über Jahrhunderte jährlich tausende Flößer anlegten. Mitte des 19. Jahrhunderts gab es über 150 Anlagen im Stadtgebiet.

Kaufleute transportierten luxuriöse Waren, wie

Seide und Südfrüchte aus Italien, von Tirol mit Flößen bis nach München. Aber auch Almkäs', Knoblauch und Tölzer Bier, Mühlsteine und Hopfenstangen - vor allem aber Holzkohle, Brenn- und Bauholz - wurden auf Flößen nach München gebracht. Dort mussten alle Güter drei Tage lang zum Verkauf angeboten werden, bevor sie weiter Richtung Donau und bis nach Wien verschifft werden durften. Durch diese Regelung wurde Münchens Position als bedeutender Umschlagplatz gestärkt. Ein Großteil des Handels wurde bis ins 19. Jahrhundert auf dem Wasserweg abgewickelt. Sogar die Balken für den Dachstuhl des 1865 erbauten Gärtnerplatztheaters wurden noch auf der Isar nach München gefloßt. Die Isar war somit zu einem unverzichtbaren Teil des Stadtorganismus geworden.

Personentransport

Ab dem 16. Jahrhundert konnte man mit dem Ordinarifloß jeden Montag günstig von **München nach Wien** reisen. Der Preis für eine Fahrt war bis zu zehn Mal niedriger als der einer Eilkutsche. Für die Fahrt von München nach Wien benötigte man sechs bis sieben Tage. Die Flößerei erlangte mit 10.000 Anlagungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ihren Höhepunkt. Durch den wirtschaftlichen Aufschwung während der Industrialisierung wurden die Floßanlagen durch die Ausweitung von Straßen und Schienen sowie durch Wasserkraftwerke ersetzt.

Bis ins 19. Jahrhundert wurde der Transportweg für schwere Waren wie Bauholz oder Bausteine über Wasser abgewickelt, da die Brücken und Straßen für schweren Transport nicht ausreichend tragfähig waren.

Der Isarweg war somit der bevorzugte und schnellste Weg. Doch vor allem die Eisenbahn ermöglichte im 20. Jahrhundert einen preiswerteren und gefahrloseren Gütertransport.

So endete der gewerbliche Transport auf Flößen nach einer Jahrhunderte anhaltenden Tradition ziemlich abrupt. Doch bis heute werden Flöße auf der Isar für touristische Zwecke genutzt.



Abb.4: „Ordinarifloß“Regelmäßige und Günstige Verbindung von München nach Wien.
Zeichnung: Puschkin

Wo sind die innerstädtischen Isarräume hin?

Als Mitte des 18. Jahrhunderts die Flößerei an der Isar Hochkonjunktur erlebte, entstanden somit auch berühmte Flößerwirtschaften. Diese lockten nicht nur das einfache Stadtvolk an, sondern sie wurden auch von Händlern und der gehobeneren Gesellschaft aufgesucht. Zwischen 1854 und 1895 wurde das Isarfer von Süden nach Norden mit Kaimauern ausgestattet, um die Stadt gegen Hochwasser zu rüsten. Zudem wurden sowohl Brücken, als auch Stege entlang der Ufer und zu den Isarinseln hin erbaut. Dies ermöglichte die Isarinseln zu beleben, wie u. a. die durch Anton Gruber gestaltete **Praterinsel**.

Gruber orientierte sich an dem **Vorbild Wien** und es gelang ihm, zwischen 1813 und 1886, der Insel einen Amusementflair zu verleihen. Sostanden den Besuchern dort eine Kegelbahn, ein Karussell, Schiffschaukeln und ein Tanz-

pavillon zur Verfügung. Zusätzlich wurde die Praterinsel von vier Seiten mit Fußgängerbrücken versehen. Auch weitere Beispiele verdeutlichen den Aufschwung des innerstädtischen Isarraums. So wurde in den Jahren 1893 bis 1897 die von dem Architekten Albert Schmidt geplante, evangelische Lukaskirche errichtet. Sie kann als Denkmal der einst so großen Bedeutung des Isarufers angesehen werden. Insbesondere das Eingangsportal an der Steindorferstraße trug zum damaligen Isarboulevard bei. Im Jahr 1901 kam das im Jugendstil errichtete **Müller'sche Volksbad** mit seinen 86 Wannern und 22 Brausebädern hinzu. In dieselbe Zeit fiel die Errichtung des auf der Kohleninsel (heutige Museumsinsel) gelegenen Ausflugslokals. Zu diesem gehörte ein

großer Biergarten in einem öffentlichen Park mit Springbrunnen, kleinere Pavillons sowie eine hinter dem heutigen Deutschen Museum gelegene Wasserrutsche. Wie die Praterinsel konnte auch die Kohleninsel mit Fußgängerbrücken erschlossen werden. Diese attraktiven Anlauforte trugen nun wesentlich zur kulturellen Stadtentwicklung bei. Mit Cafés wie dem Café "Neptun" und Ausstellungen, wie der deutschen **Kunst- Gewerbe-Ausstellung**, der ersten deutsche Sportausstellung oder der Auer Dult, wurden weitere Highlights für die Stadtbevölkerung gesetzt. Mit der Zeit entstand ein mit Gaslampen beleuchteter Uferboulevard mit zahlreichen **Stadtbalkonen**. Als letztes existierendes Beispiel dient der Brückenbalkon auf der Corneliusbrücke. Dieser war vor dem zweiten Weltkrieg mit einer Bronzefigur von Ludwig II. ausgestattet.

Heute steht nur noch der übergebliebene Kopf auf einer Säule. Der Körper aus Bronze wurde zur Verwendung als Munition eingeschmolzen. Im Sommer wird der **Balkon als Strandbar** mit Liegeflächen zur Verfügung gestellt. Die damalige Belebung der Isar führte zu einem zusammenwachsen der Stadt. Seitdem ist das innerstädtische Isarufer jedoch aus dem **öffentlichen Leben gewichen**. Mitunter trug der erste Weltkrieg zum "verwelken" des Isarboulevards bei. Zwar wurden nach 1918 noch große Pläne für den Ausbau der Isarinseln angelegt, doch der zweite Weltkrieg ließ keinen Spielraum zur Verwirklichung dieser Pläne. So konnten das Festspielhaus für die Praterinsel und ein zweiter Hauptbahnhof auf der heutigen Museumsinsel (vgl. David und Baude, S.8, 2012) Nicht verwirklicht werden. Ebenfalls sollte Theodor Fischers Kleinstadtromanze,

welche heute auf der Museumsinsel stünde, nie errichtet werden, denn die Folgen des **Krieges** verlangten eine verstärkte Konzentration auf die **Wiedererrichtung und Reparatur** der Stadt. Der urbane Ausbau des Isar-Bereichs als Zentrum des öffentlichen Lebens, musste zurücktreten. Noch gravierendere Einschnitte zeigten sich, als der **Autoverkehr** die Stadt eroberte. Die zahlreich erbauten Brücken, welche einst als Fußgängerboulevards dienten, mussten dem aufkommenden Autoverkehr weichen. Somit verblasste auch die "urbane Flaniermeile mit europäischem Niveau" (David und Baude, S.9, 2012). Seit damals konnte der einzigartige Charakter nicht wieder hergestellt werden. Doch das ist der Punkt, der noch auf sich warten lässt: **die Öffnung der Stadt zu ihrem Fluss!**



Abb. 5 Ludwigsbrücke Blick auf das Müller'sche Volksbad Anfang 20Jhd.



Abb. 6: Promieren am Isarufer um 1900 war das noch möglich



Abb. 7: Bierbänke an Flößerbrachen waren im 18 Jhd. noch möglich.

Entwicklung der Isar

Bis ins 16. Jahrhundert versorgte die Isar Münchner Triebwerke wie Mühlen und Kohlekraftwerke, die an verschiedenen Flussarmen standen. Die Veränderung der Flussarme durch natürliche Kiesaufschüttungen führte dazu, dass Mitte des 16. Jahrhunderts die Stadt kaum noch mit Wasser versorgt werden konnte. Um die Wasserversorgung im südlichen Teil der Stadt zu sichern, stellte man einen **künstlichen Seitenarm** (Ablass) her. Auch an anderen Stellen versuchte man den Flusslauf zu lenken, so entstanden auch die heutige Museums- und Praterinsel. Wie auf einer Karte von 1704 erkennbar ist, drückt die Isar nach Osten, an das rechte Ufer (heutige Au). Die Stadtverwaltung schlug die Errichtung eines linken Isararmes vor, um dem stark nach rechts geneigten Isararm entgegenzuwirken.

So sollte auch das Anlegen der Flöße erleichtert werden. Ende des 17. Jahrhunderts nahm die Wassernot in München wieder zu. Zudem stieg die Furcht der Anwohner vor Wassereinbrüchen bei Hochwasser. Man entschloss sich, einen großen Eingriff vorzunehmen. Große Hauptwühren, die mit links und rechtsseitigen Wasserdämmen ausgestattet waren, wurden angelegt. Holz, Faschinen, Stein und Sand dienten als Materialien zur Befestigung. Der Fluss wurde somit in eine Richtung gedrängt, angrenzende Gebiete konnten durch die Eindämmung vor Überschwemmungen geschützt werden. Ebenso wurden an manchen Stellen niedere Wühren angebracht, damit der Fluss bei einem geringen Wasserpiegel in diese überfließen konnte. Nach der Fertigstellung der Dämme übernahm

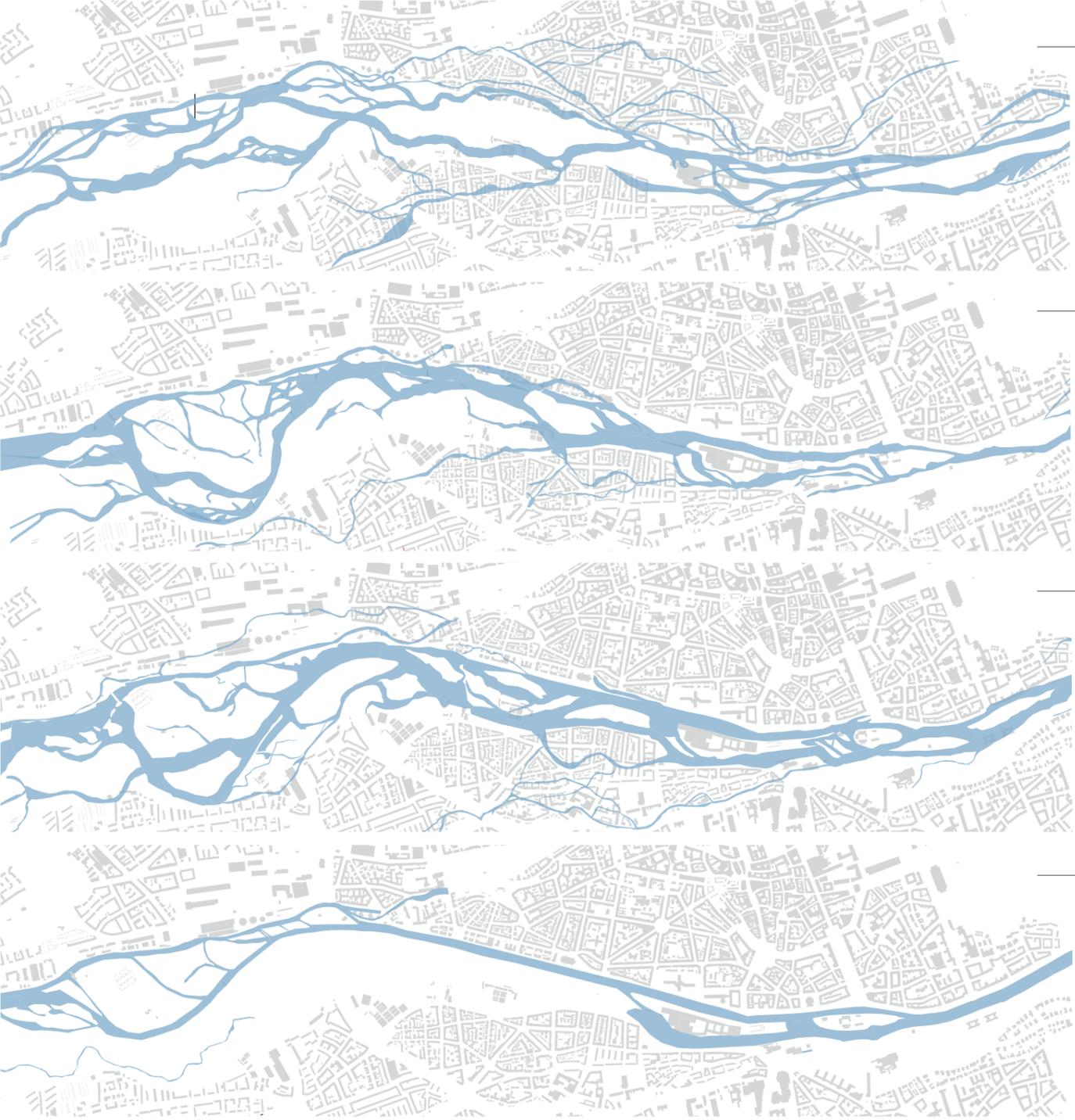
das städtische Bauamt sämtliche Dämme und konnte so das Pflasterzoll erhöhen.

Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts traten, zu den Umbaumaßnahmen an den Wehren und zu der Begradigung der Isar im Stadtbereich, weitere Veränderungen des Flusses hinzu. Es wurden die städtischen Kraftwerke zur Nutzung der Wasserkraft der Isar gebaut. Südlich der Stadt, auf der Höhe von Thalkirchen, kam es zum Bau der Zentralländen, die auch **Floßländen** genannt werden. Im innerstädtischen Bereich ermöglichten neue Niveaupläne und Baulinien die großstädtische Bebauung am angrenzenden Uferbereich. Es wurde eine Brückenverbindung in der AU geplant (vgl. S. 140 Rädinger). Die Neugestaltung der Kohleninsel war ein

weiterer Ausgangspunkt für **Veränderungen** des Flusslaufes. Die Vorschläge für die Kohleninsel, wie ein Museumsbau von Dosch, eine Verbindung von Museumsbau, Schule und Werkstätten von Fischer so wie der schon erwähnte Hauptbahnhof führten zu neuen Wasserberechnungen für die Isarregulierung. Letzten Endes führte der in den Jahren 1903-1925 ausgeführte Bau des deutschen Museums von Oskar von Miller zur weiteren Regulierung der Isar am nördlich Inselteil. Die nunmehrige Museumsinsel war an ihren Enden von den jeweiligen Brücken zugänglich. Der geplante Bau einer Straße entlang der Isar, zwischen Maximiliansbrücke und Prinzregentenbrücke, war der Anlass, der 1893 zu einer weiteren Befestigung des Isarufers führte. Diese konnte nur unter der Voraussetzung

der Erweiterung des Flussbetts auf Höhe der Museumsinsel realisiert werden, da der Isarlauf sonst zu stark eingeeengt worden wäre. Durch den Umbau der Ufermauern an der Museumsinsel konnte das überschüssige Wasser besser in den kleinen Isararm abfließen. Zwischen Museumsinsel und Praterinsel musste ein neues Wehr verlegt werden, da es immer wieder zu Aufstauungen an den beiden Inseln kam. Die Befestigung zwischen der Museumsinsel und der Praterinsel wurde erneuert und in Anschluss an das Wehr, in gerader Linie als Ufermauer an den Uferändern von Feuerwerksinsel und Praterinsel fortgesetzt (Vgl. Rädlinger S. 125). Die Verbindung zwischen den beiden Inseln diente nun als **Uferbefestigung**. Der Zwischenraum zwischen den beiden Inseln konnte daraufhin aufgefüllt werden. Dadurch

wurde die Praterinsel vergrößert. Es entstanden auf dem Südteil der Praterinsel ein Weinrestaurant und das **Wiener Café „Isarlust“**. Auf der anderen Seite, im Nordteil, entstanden die Essig- und die Likörfabrik Riererschmied. Auch eine hölzerne Brückenfabrik zwischen der Insel und dem Mariannenplatz waren geplant. Am Rechten Isararm auf der Höhe der Museumsinsel wurde eine weitere Wehr eingebaut. Am linken Isararm wurde Alleebäumen gepflanzt (vgl. S.141 Rädlinger) Das zur Innenstadt orientierte **Westufer** ist heute **nicht** in den innerstädtischen Bereich **integriert** Es stehen keine Freiflächen für Aufenthalte zur Verfügung. Die Einbettung der Isar in ein festes, enges Flussbett ließ die Fließgeschwindigkeit im stadtnahen Bereich steigen.

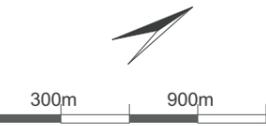


1704

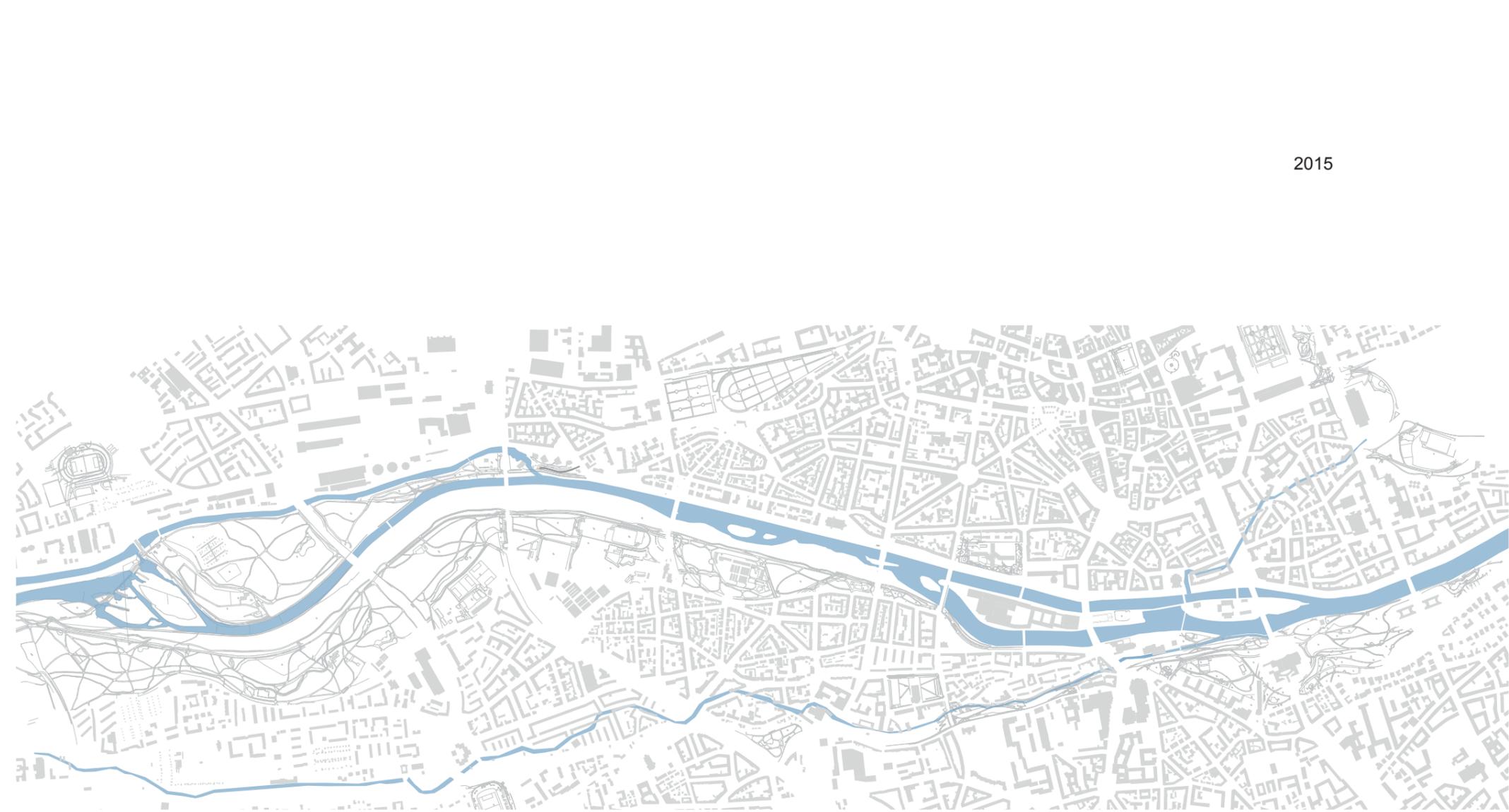
1808

1824

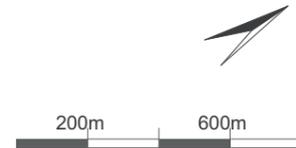
1891



eigene Grafik



2015

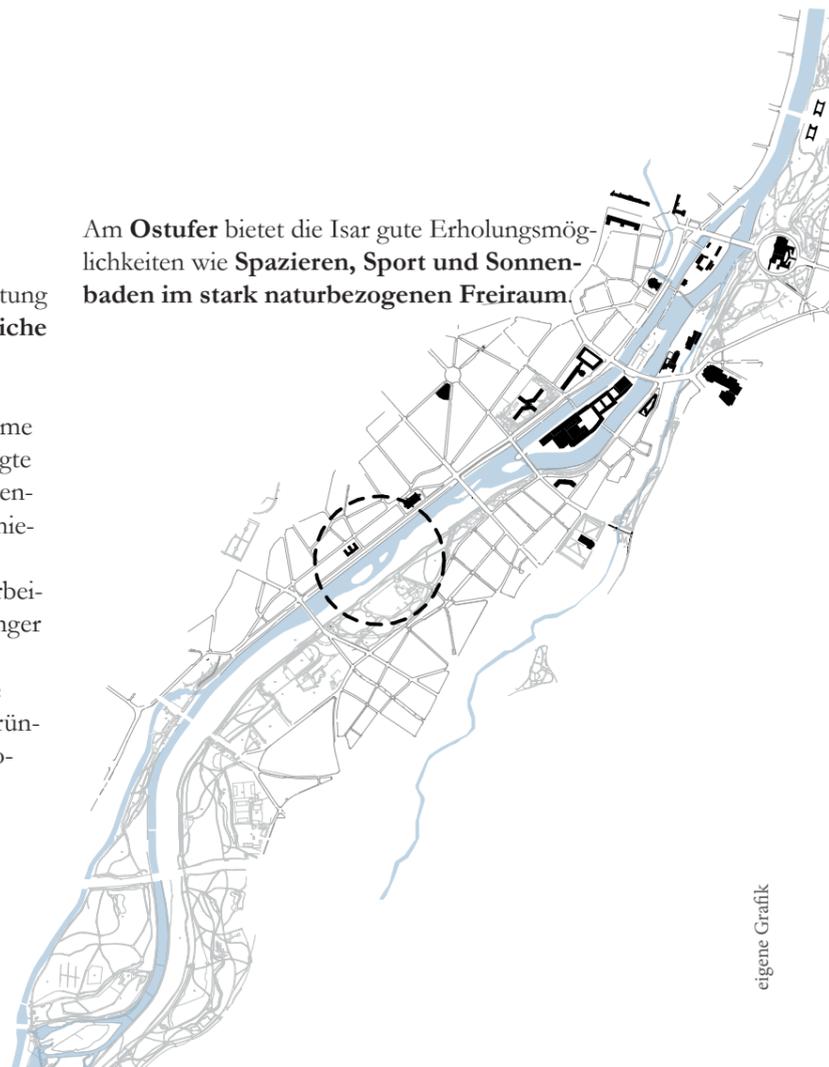


Die Renaturierung

Im Jahr 2000 wurde eine neue Gestaltung des Flusses in Erwägung gezogen, um der bisherigen Einschnürung der Isar von den Alpen bis zur Mündung in die Donau entgegen zu wirken. Die Deiche entsprachen auch nicht mehr den aktuellen Anforderungen hinsichtlich des Hochwasserstandes. Die zahlreichen massiven Uferbefestigungen wiesen weder die Durchdringlichkeit noch die natürliche Auendynamik von Hochwasserwiesen auf. Der monotone Flusslauf bot **wenig Lebensraum am Wasser**. Eine geplante Renaturierung sollte diese Defizite beseitigen und eine Isar „formen“, die die Menschen an den Fluss bringt und einen Erholungsraum nahe des Zentrums bietet. Im Jahr 2011 hatte München zu einem durch die Renaturierung und zu anderem der neu

gestalteten Übergang von der großen in die kleine Isar München geführt. Neugestaltung, Kiesbankufer bei museumsinsel Die Ausweitung des Flussbetts führte dazu, dass eine **künstliche Insel** unterhalb der Wittelsbacherbrücke angelegt werden konnte. Die an den Hochwasserwiesen bestehenden Weidenbäume konnte auf die durch Steinschüttung befestigte Insel verlegt werden. Der neu angelegte Seitenarm wurde durch eine Riegelreihe aus verschiedenen großen Steinen, die als Sitzmöglichkeit dienen, gelenkt. Durch die Renaturierungsarbeiten wurde ein Unterhaltsweg nur für Fußgänger entlang des Ufers geschaffen. Die Isar durchquert die Stadt in einer Länge von 14km und wird durch einen linearen Grünzug begleitet, der östlich der Isar einen Erholungsraum bietet.

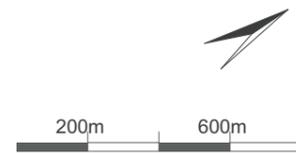
Am **Ostufer** bietet die Isar gute Erholungsmöglichkeiten wie **Spazieren, Sport und Sonnenbaden im stark naturbezogenen Freiraum**.



eigene Grafik

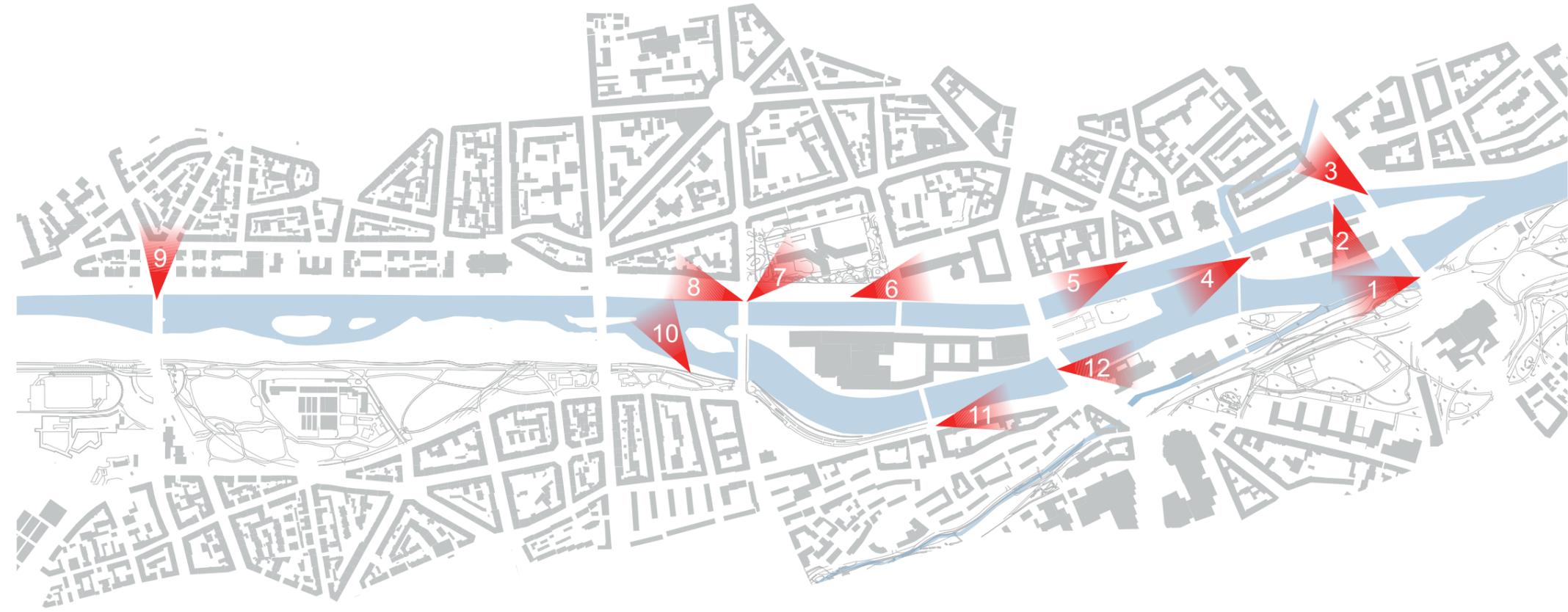


Abb. 8: Panorama in Richtung Nordwest



stadtanalyse münchen isar







Verkehr

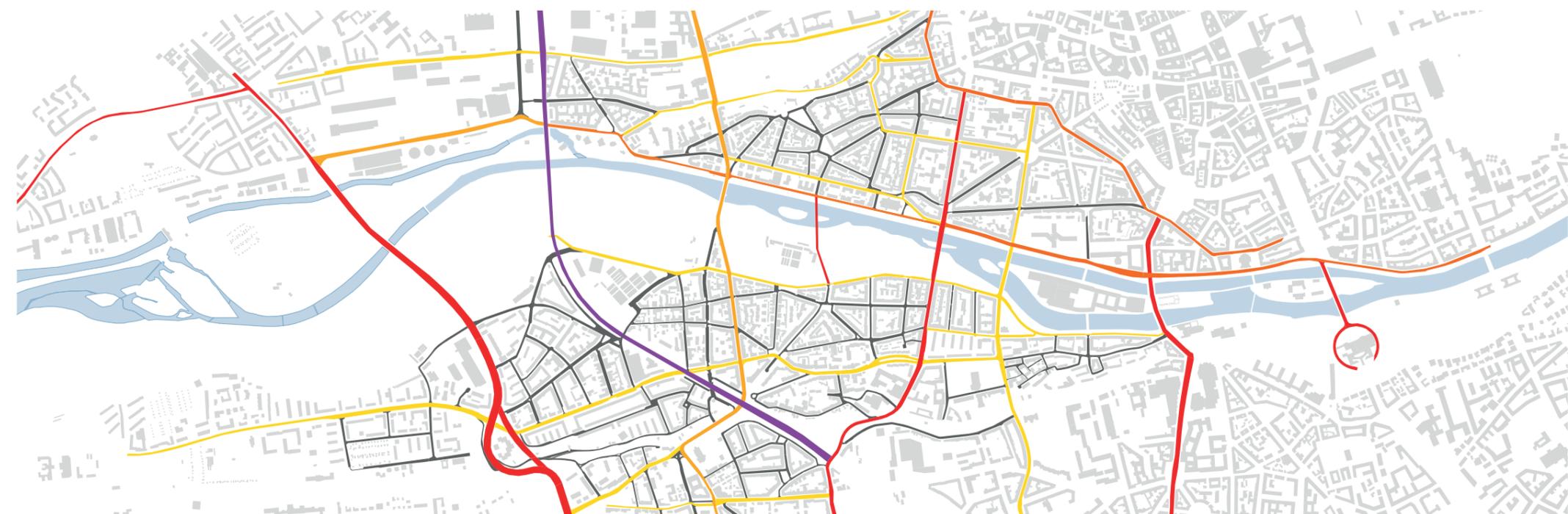
Der Bau der Praterwehr stand im Zusammenhang mit dem neuen Münchener Straßensystem. In den 50er Jahren entstand ein großes Aufkommen motorisierten Verkehrs. Deshalb musste ein neues Straßensystem entwickelt werden, das dem gestiegenen Verkehrsaufkommen gerecht wurde und der Verkehrsbelastung in der Innenstadt entgegenwirken konnte. Die Stadt beschloss im zweiten Generalverkehrsplan 1958, das in den 40er Jahren entwickelte **Ringsystem** mit einem mittleren Ring und dem Altstadtring durchzuführen (Rädlinger S. 203).

Ebenso wurde die **Isarparallele** weiter ausgebaut, eine schon unter den Nationalsozialisten geplante Straße, die sich heute in die Wittelsbacherstraße, Erhardtstraße, Steinsdorferstraße und Widenmayerstraße aufteilt. Sie bilden eine

wichtige Nord-Süd-Straßenverbindung mit hohem Verkehrsaufkommen. Fußgänger können die Straßen nur an den Ampeln überqueren. Nicht verwirklicht wurde die kreuzfreie Weiterführung der Straße bis zur Salzburg-Autobahn. Stattdessen findet sich dort heute die Rosenheimerstraße.



Die Straße trennt die Stadt von der Oststadthälfte und bietet kaum Erholungsmöglichkeiten im innerstädtischen Bereich.



eigene Grafik

- großräumige Straßenverbindung
- übergeordnete Straßenverbindung
- besondere örtliche Straßenverbindung
- örtliche Straßenverbindung
- Ergänzungsstraßen
- Fernzugverbindung

200m 600m

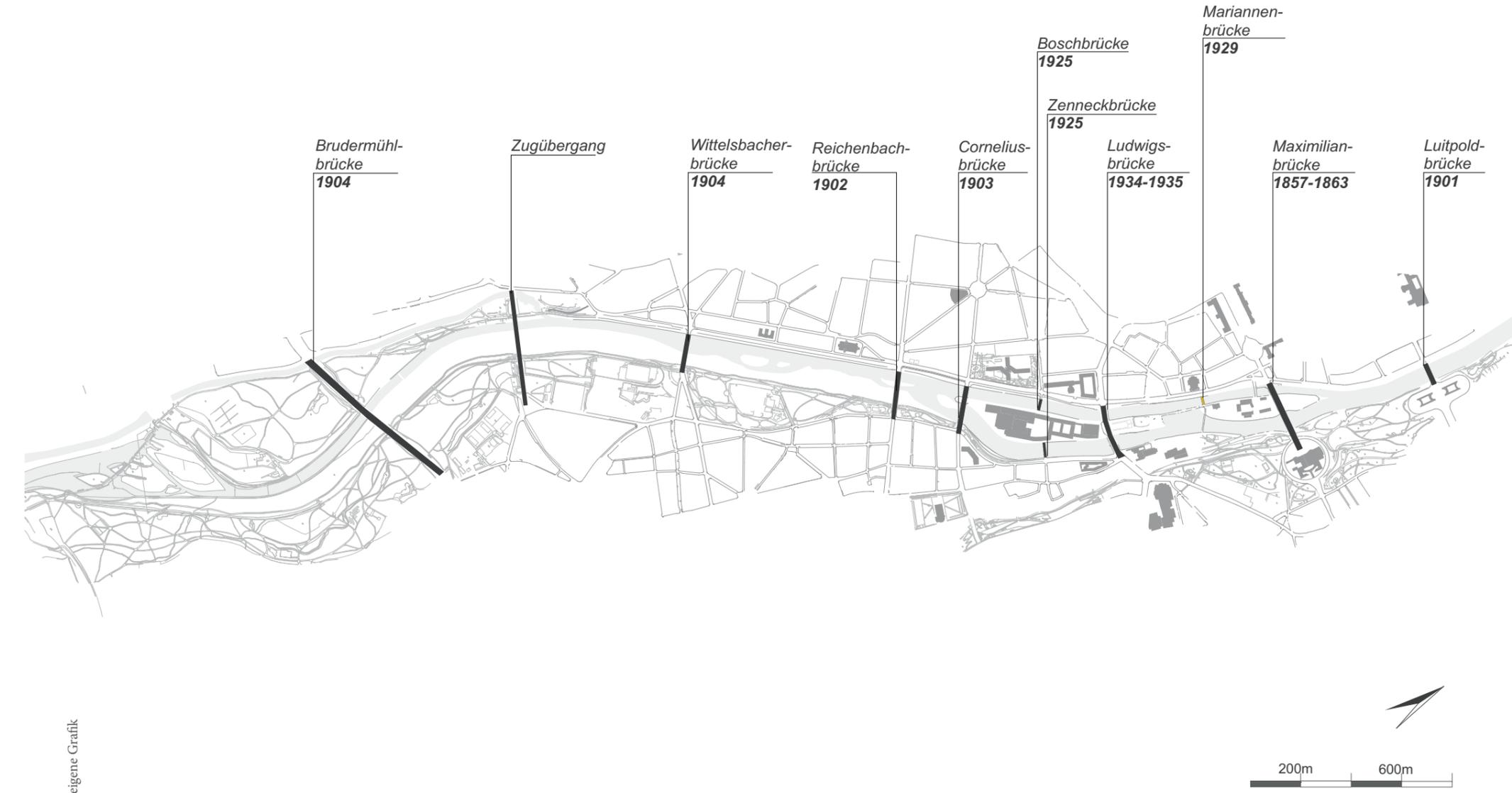


Die Ludwigsbrücke

Die Geschichte der Ludwigsbrücke geht zurück bis zu den Anfängen der Geschichte Münchens. Denn an der Stelle der heutigen Ludwigsbrücke stand einst die legendäre Brücke von Heinrich dem Löwen, deren Bau im 12. Jahrhundert Auslöser für die Gründung Münchens gewesen sein soll. Doch seitdem musste die Brücke mehrfach neu errichtet werden. Wie lange es die erste hölzerne Brücke gab, ist heute nicht mehr bekannt. Da die Brücken an dieser Stelle immer wieder durch Hochwasser zerstört wurden hatte man eine genormte Konstruktion mit festgelegten Maßen für Pfeiler und Balken eingeführt, was den Brücken über Jahrhunderte hinweg ein gleiches Aussehen gab. Erst Anfang des 18. Jahrhunderts, nachdem sich eine Kiesinsel, die heutige Museumsinsel, gebildet hatte, baute man über den schmälere

Teil der Isar, der sogenannten "Kleinen Isar" eine erste Steinbrücke. Etwa 50 Jahre später wurde auch der Brückenteil über die "äußere Isar" eingewölbt, also auf den bestehenden Pfeilern aus Stein neu aufgebaut. Im Jahr 1813 kam es zu einer Katastrophe als sich bei einem Hochwasser Schaulustige auf der Brücke sammelten um die tosenden Wassermassen zu bestaunen. Da die Steinpfeiler bereits unterspült waren, stürzte die Brücke mit fast 1000 Menschen in die reißende Isar. Über 100 Menschen konnten nicht gerettet werden. Nachdem es in der Folgezeit des Unglücks für einige Jahre wieder nur eine provisorische Holzbrücke gab, wurde 1823 eine von Leo von Klenze geplante, neue Brücke eingeweiht, nun erstmals unter dem Namen Ludwigsbrücke, dem damaligen König Ludwig I. zu Ehren.

1891–1892 wurde die Innere Ludwigsbrücke durch einen breiteren Neubau mit drei Betonbögen ersetzt und die äußere Brücke mit vier verbreiterten Betonbögen versehen. Der aktuelle Bau ist eine 1934/35 durchgeführte Erneuerung und Überarbeitung eines Brückenbaus aus dem Jahre 1891/92. Dabei wurde das äußere Erscheinungsbild der Brücke der Architektur des Erweiterungsbaus des Deutschen Museums angepasst. Im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt, wurde die Ludwigsbrücke um 1948 wieder hergestellt und ist heute mit vier Fahrspuren und einer zweigleisigen Trambahn-Trasse eine der wichtigsten Isarquerungen Münchens.

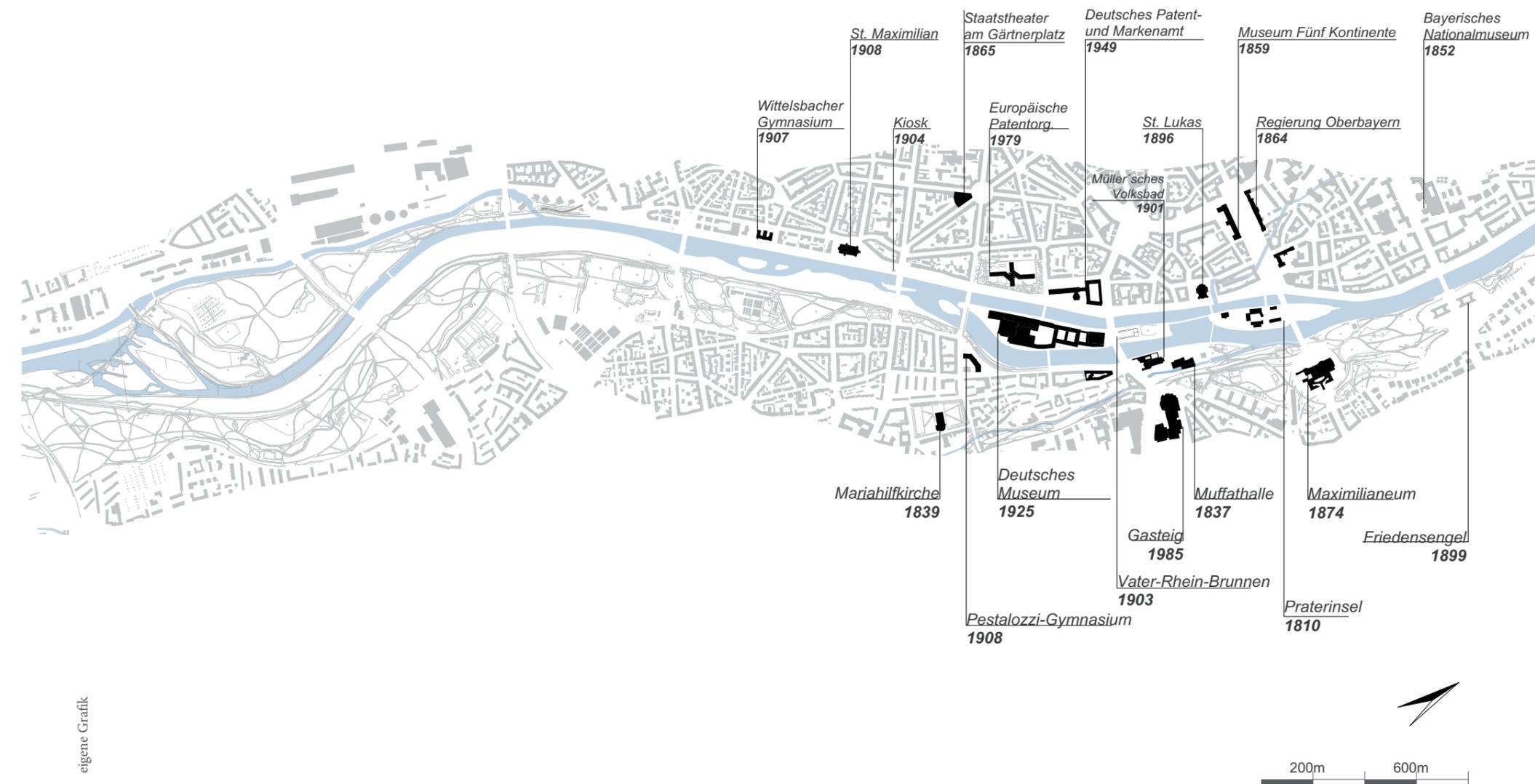


Besondere Bauten

Der innerstädtische Isarraum wird von historischen, unter **Denkmalschutz** stehenden Bauwerken geprägt. Es handelt sich um Kultur-, Verwaltungs- und Sakralbauten, wie das Deutsche Museum, das Maximilianeum oder die Kirche St. Lukas. Hinzu treten einige moderne Bauten, wie das Europäische Patentamt oder das Kultur- und Bildungszentrum Gasteig. Die Anzahl an öffentlichen Gebäuden ist hoch. Das große Potential der diese umgebenden, öffentlichen **Räume** wird allerdings nicht ausreichend genutzt. Die **Sichtbeziehungen** zur Isar sind häufig durch starken Uferbewuchs verstellt, **historische Blickbeziehungen** sind nicht mehr vorhanden. Die Umgriffe rund um die öffentlich zugänglichen Gebäuden könnten so ausgeweitet werden, dass sie eine Verknüpfung zwischen Stadt und Fluss herstellen. Dazu müsste der **Zugang zum Fluss**, den es nur an wenigen Stellen gibt, mit den

umliegenden Räumen der Kultureinrichtungen mitgedacht werden. An vielen Stellen fehlt es an Sitzmöglichkeiten, die zum längeren Verweilen einladen. Die bestehenden **Sitzgelegenheiten** orientieren sich häufig **nicht zur Isar**. An der Museumsinsel, die mit ihrem Gebäude **introvertiert** ist, könnte durch das Öffnen des an der Corneliusbrücke liegenden Museumsrückens, zur **Durchlässigkeit** der Museumsinsel beigetragen werden. Zudem könnten am Museum öffentliche **Aussichtspunkte** mit Sichtbeziehungen zu anderen vertikalen Aussichtspunkten hergestellt werden. Auch die Praterinsel müsste geöffnet werden. Diese ist zwar auch zugänglich, aber ihre Aufenthaltsräume befinden sich in den Höfen. In diesen Höfen könnten **öffentliche Veranstaltungen** in Erwägung gezogen werden. Die Muffathalle, die mit ihrem Konzertsaal jugendliche Besucher anlockt, schließt mit einer

denkmalgeschützten Mauer auf der Uferseite ab und versperrt somit die Sicht zum Fluss. Die historisch geprägten, markanten Baukörper an der Isar sollen weiterhin als Kulisse des Isarraums dienen. Die **Nutzbarkeit** der sie umgebenden, öffentlichen Räume müsste allerdings erhöht werden. Damit könnten diese Räume ihrem Potential als Naherholungsraum gerecht werden. **Behutsame Verbesserungen des öffentlichen Raums** würden hier einen großen Effekt erzielen. Die an den Gebäuden liegenden Uferböschungen könnten stellenweise, unter Bedachtnahme auf ökologische Aspekte, ausgedünnt werden. Die Errichtung von **Stadtbalkonen** an bestimmten Stellen würde den Fluss erfahrbar machen. Zum Fluss orientierte kleinere Plätze könnten temporäre oder spontane Veranstaltungen ermöglichen und würden dadurch zur Qualität des gesamten Gebiets beitragen.



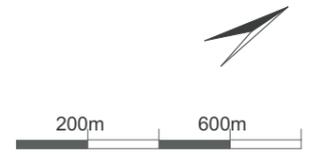


eigene Grafik

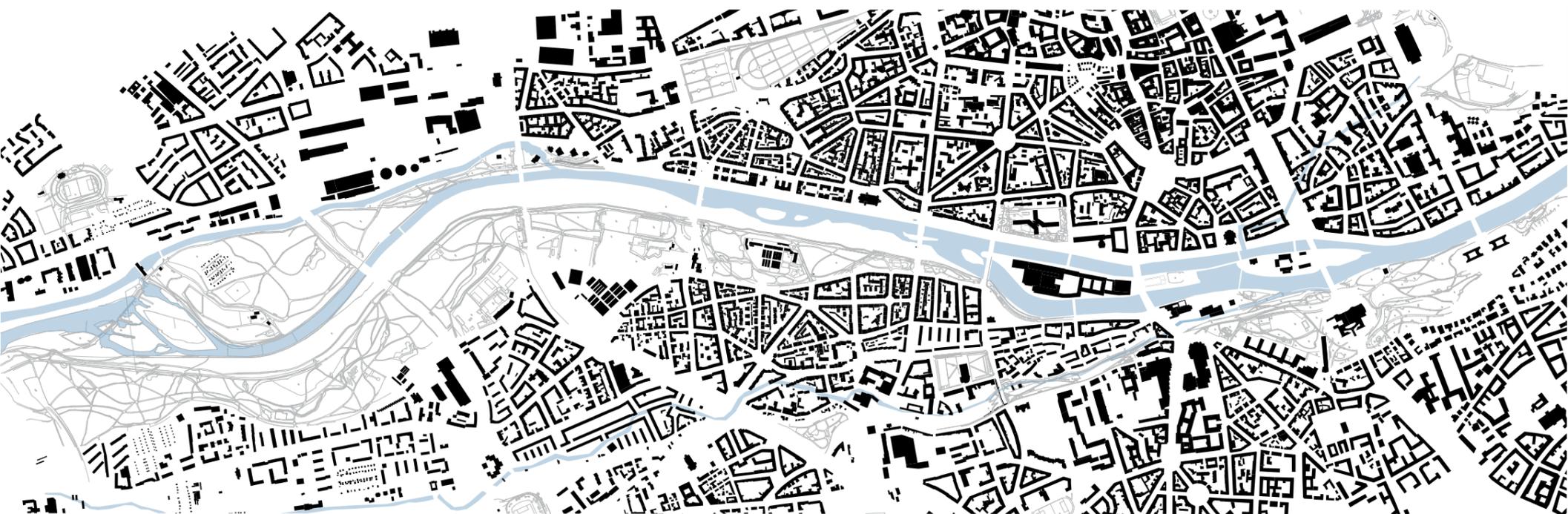


wahrnehmbar/
erlebbar

nicht
wahrnehmbar/
nicht erlebbar

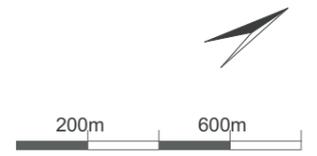


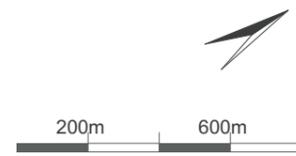
Bebaute vs. nicht bebaute Fläche



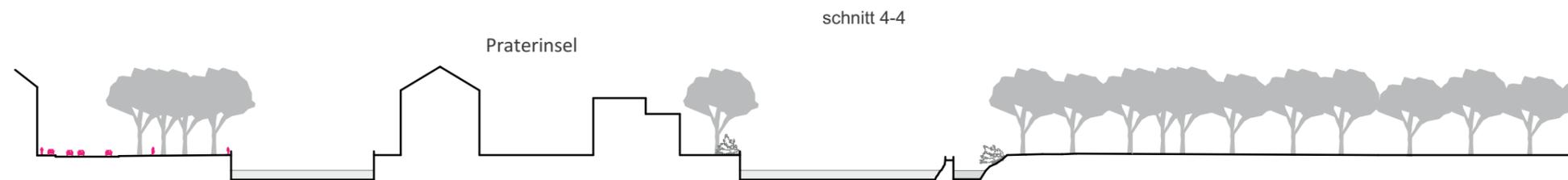
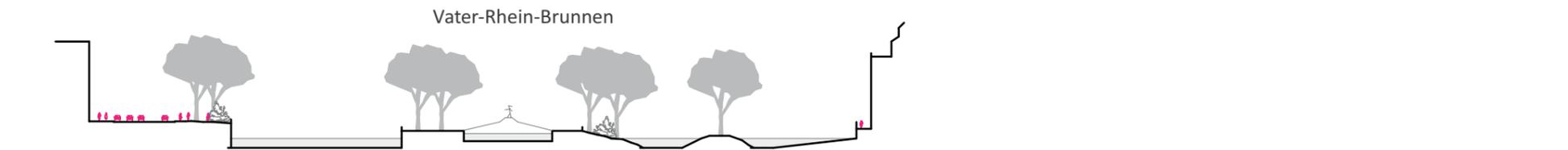
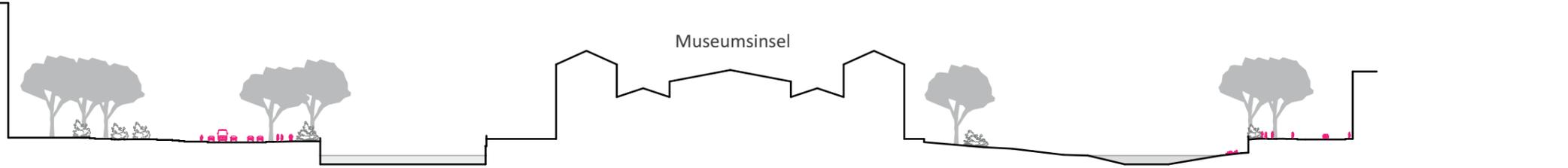
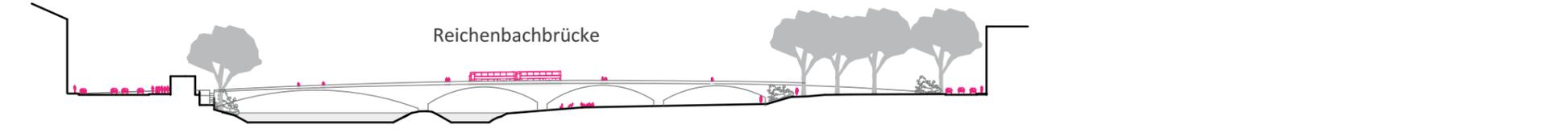
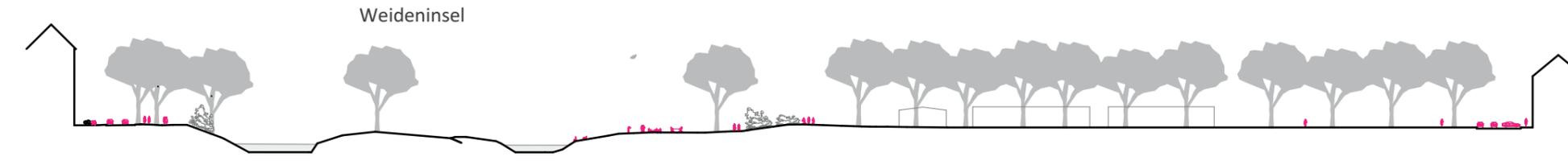


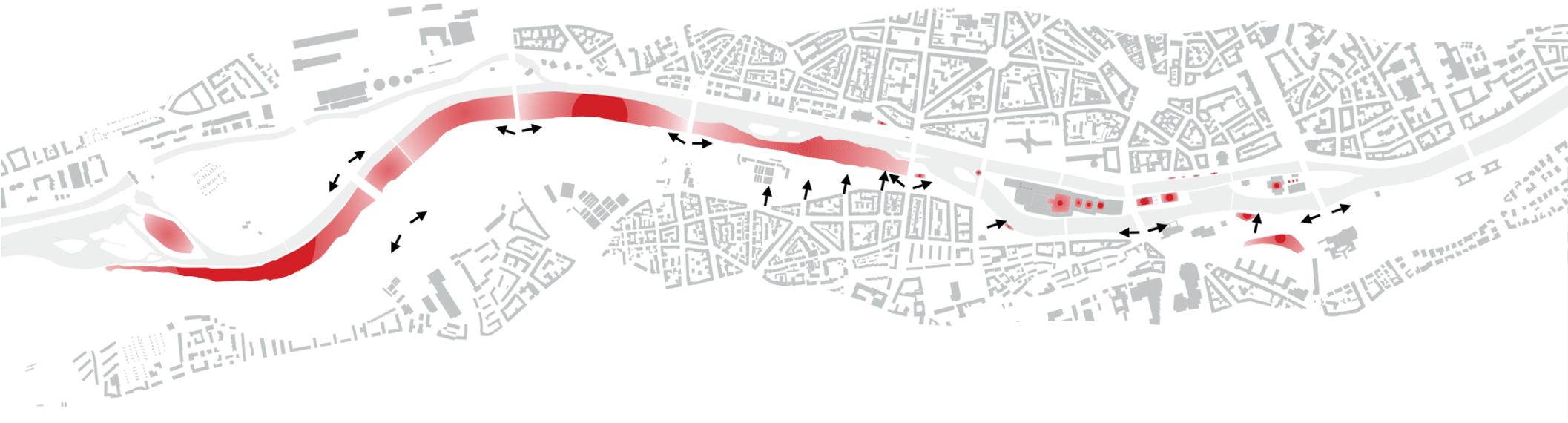
- eigene Grafik
- Erdgeschoss Zonen**
- Wohnen
 - Gewerbe
 - Gastronomie
 - besondere Bauten
 - Bildung



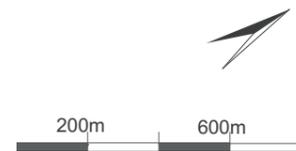


eigene Grafik



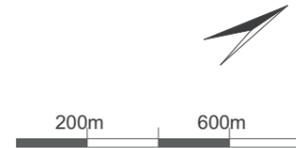


nicht kommerzielle Aufenthaltsflächen & Zugänge zur Isar



*öffentlich zugängliche Räume
-öffentliche Nutzung, Parks, Plätze, Straßen
-leerstehende Flächen*

eigene Grafik



Einbindung der Isar in das Stadtgefüge

Durch die zweite Phase der Industrialisierung Ende des 19. Jahrhunderts kam es zu einem starken **Wachstum der Einwohnerzahl** Münchens.

Die Stadt stand vor der großen Herausforderungen, diese zusätzlichen Einwohner in die Stadt zu integrieren. Es wurde ein neuer Plan zur Ausdehnung der Stadt erstellt. Dafür wurden neue, zeitgemäße planerische Instrumente verwendet. Die Bauordnung wurde überarbeitet. Der **Flussverlauf** wurde immer wieder **korrigiert** und das Ufer zunehmend befestigt. (Stadt und Fluss 2012 /07)
Ein Flusspark wurde als **Grünzug** entlang der Isar ausgebaut. Neuentstandene Stadtviertel östlich von der Isar und die deshalb notwendigen, zahlreichen Brückenschläge

machten die Isar zu einem städtischen Fluss. Die Sicherung des Bettes sowie die umfangreichen Regulierungen ermöglichten in manchen Teilbereichen der Isar das **Heranrücken** der Stadt zum Wasser. Dennoch wurde nicht so dicht am Wasser gebaut wie in anderen Städten - die Erfahrung vieler Hochwasser ließen die Stadt immer einen respektvollen Abstand halten. Der parkartige Grünzug stand im Kontrast zum gegenüberliegenden, städtischen Ufer. Durch die zum Teil zurückhaltende Gestaltung der wasserbaulichen Maßnahmen im Norden und Süden der Stadt kann man dort bis heute eine weitestgehend naturnahe Flusslandschaft genießen.

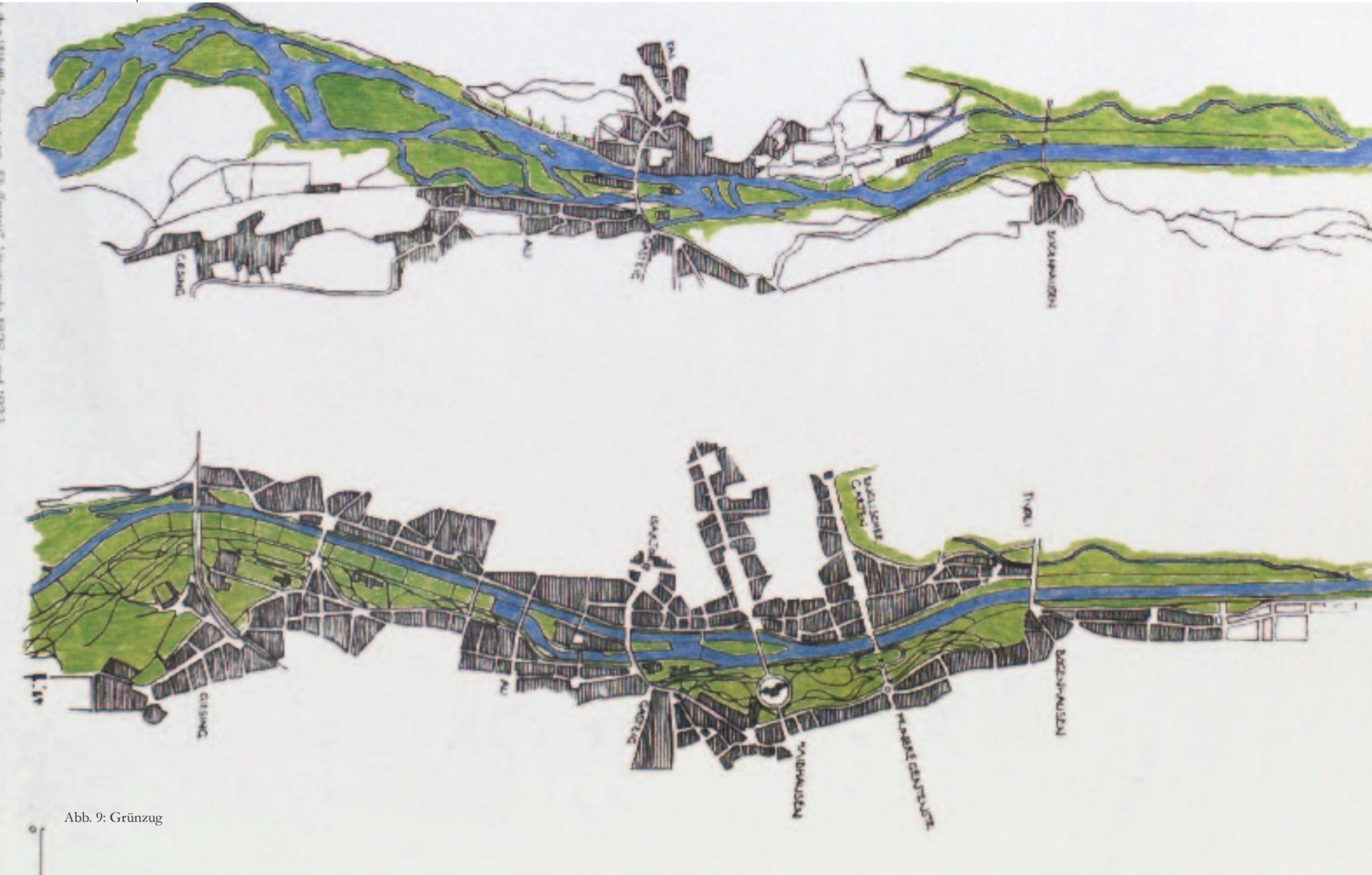
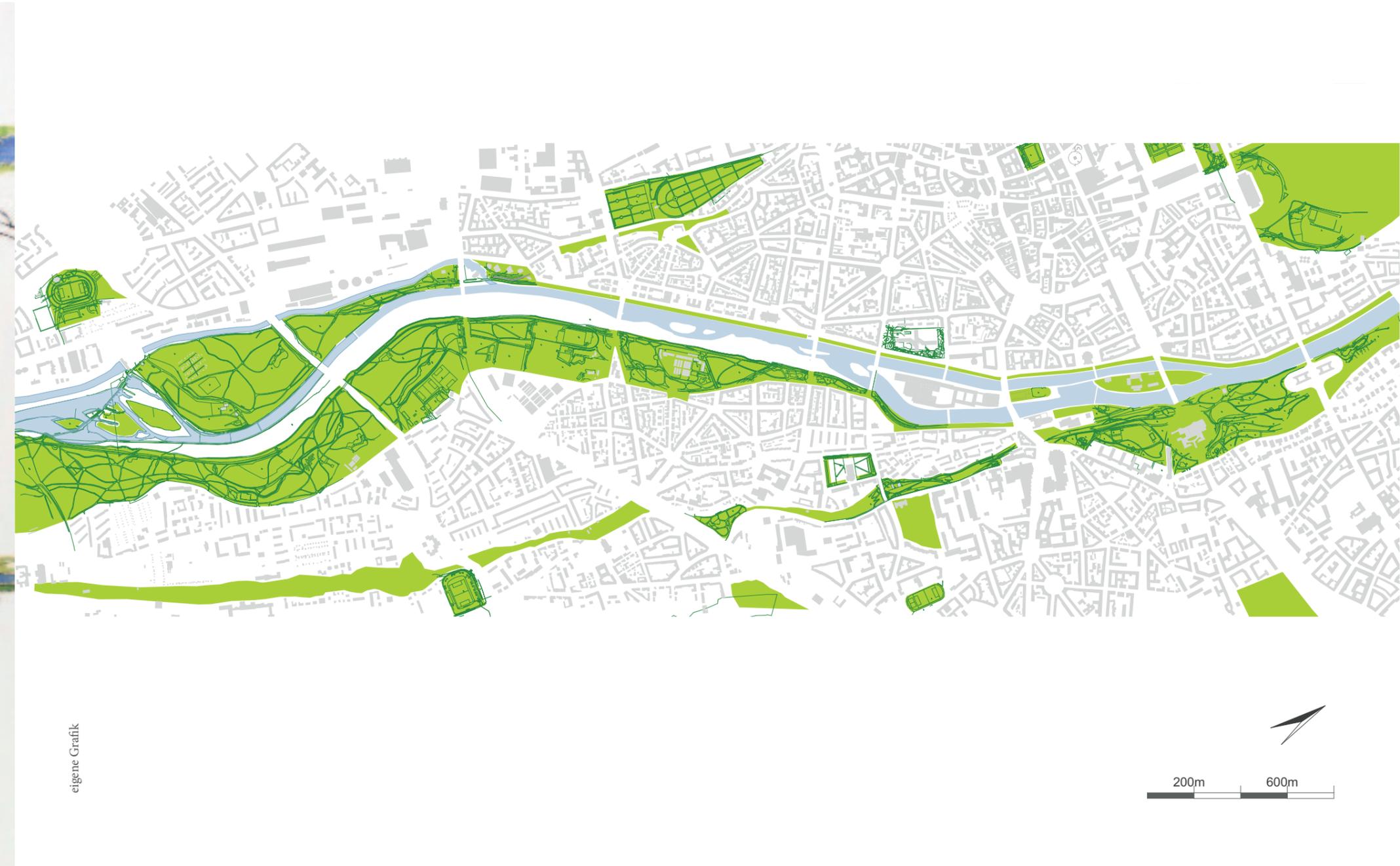
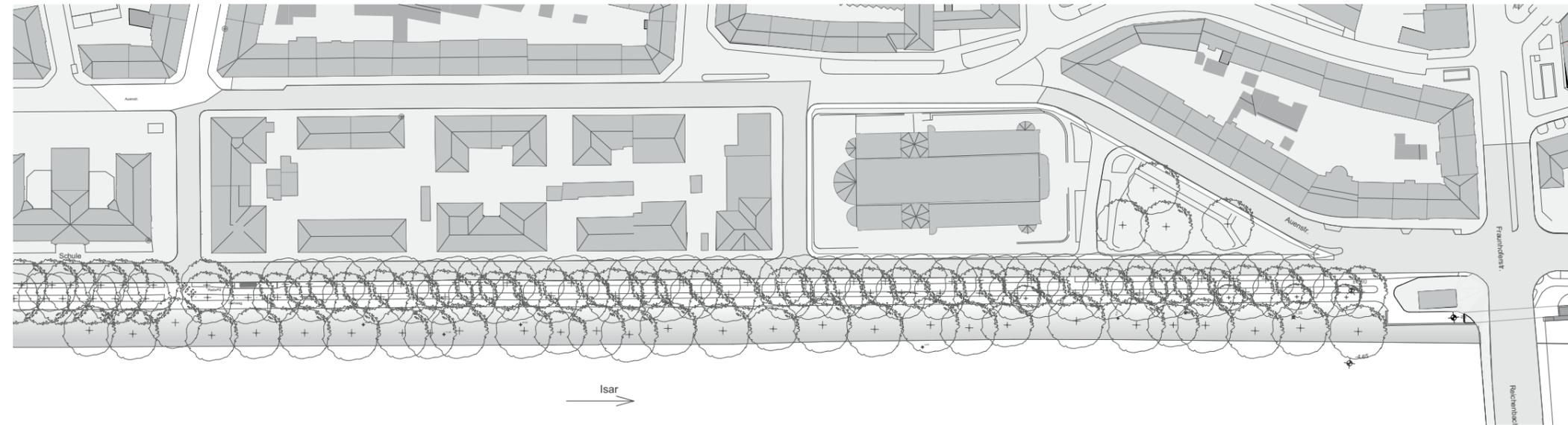
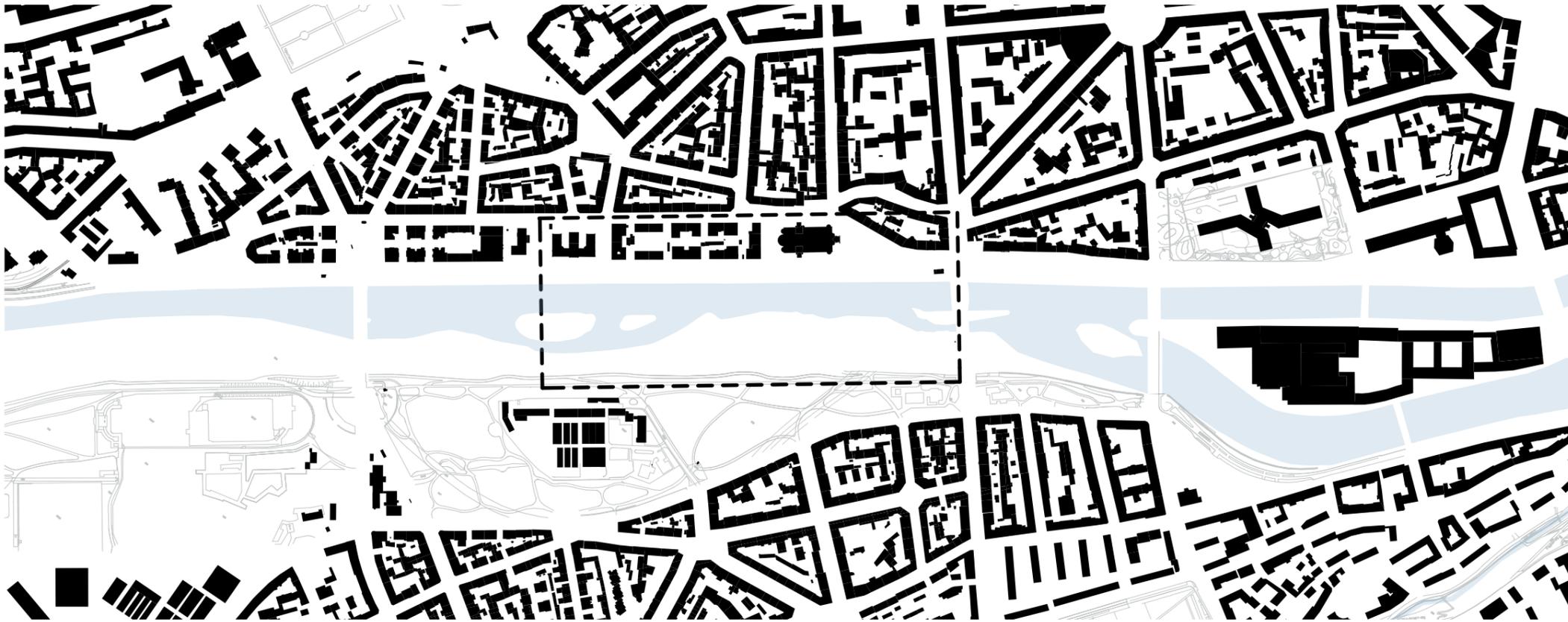
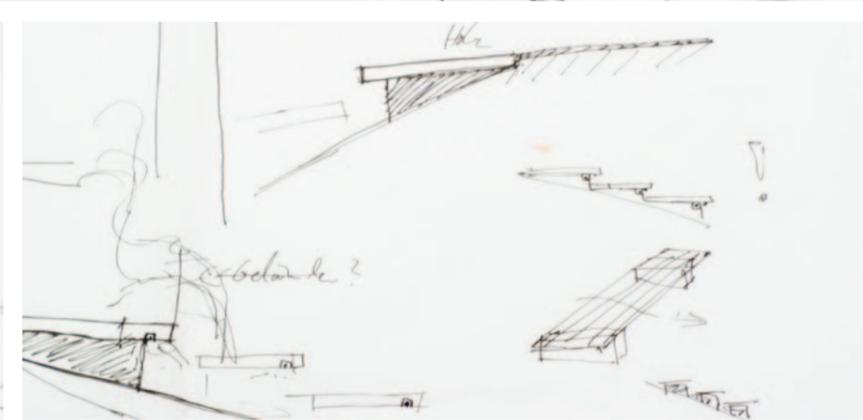
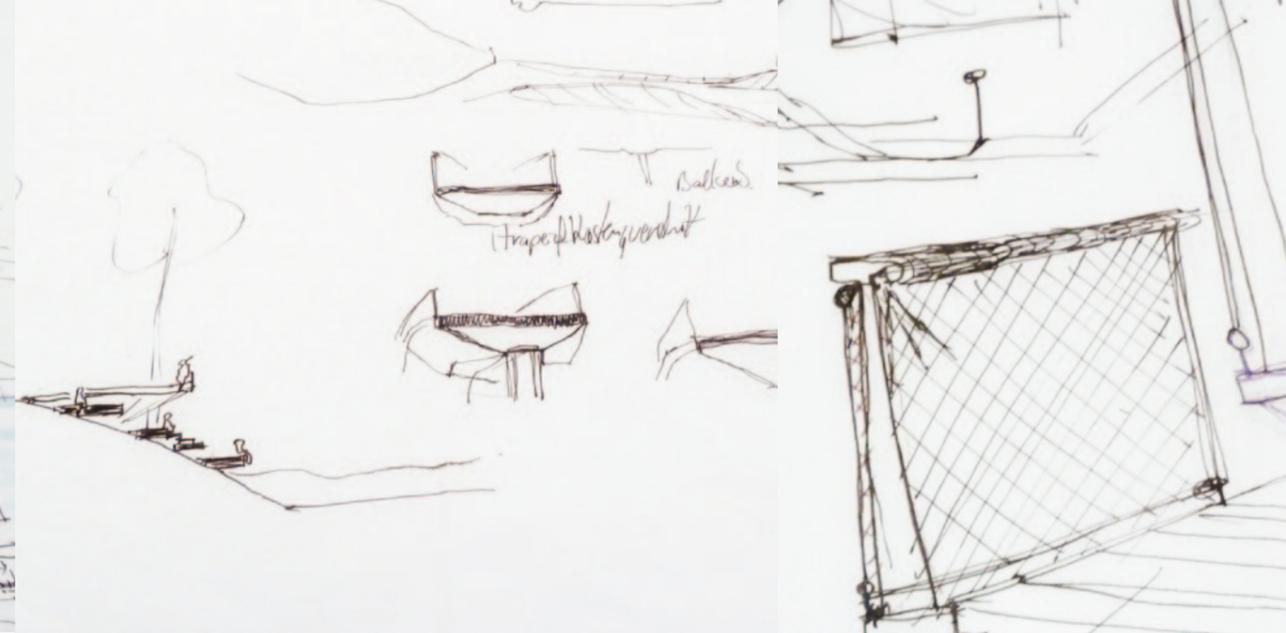
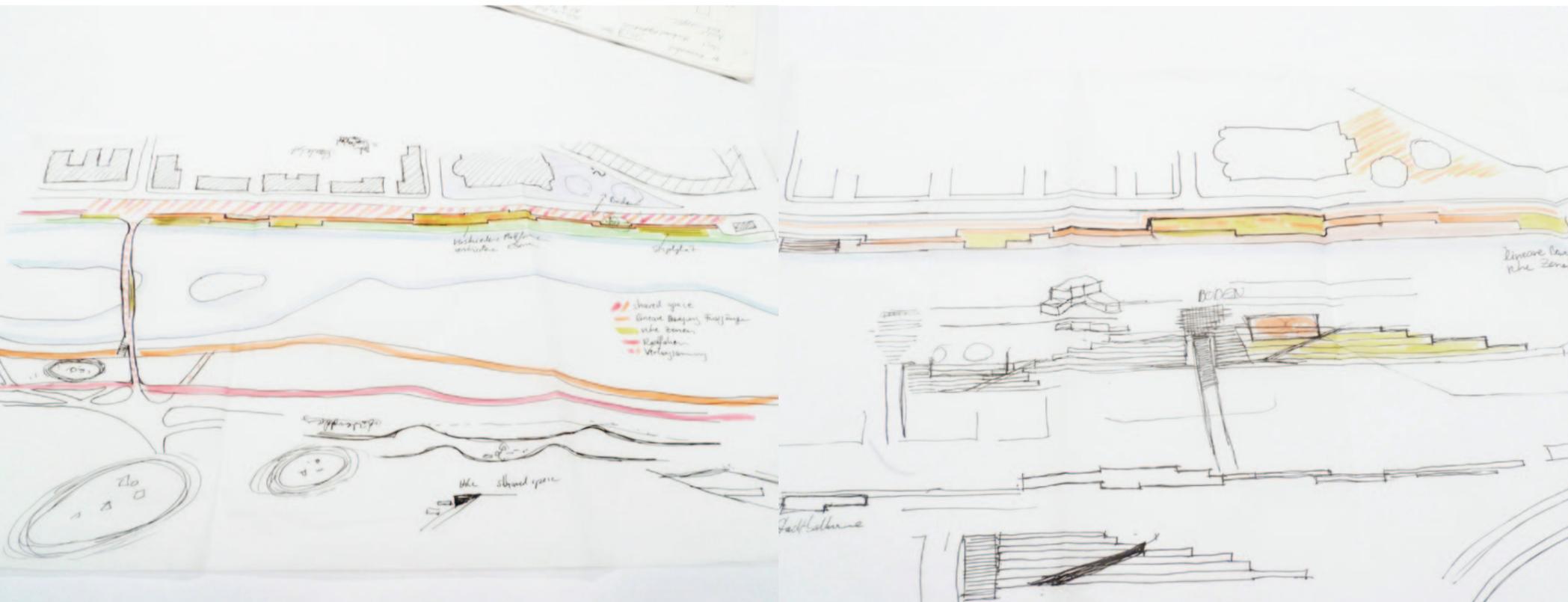


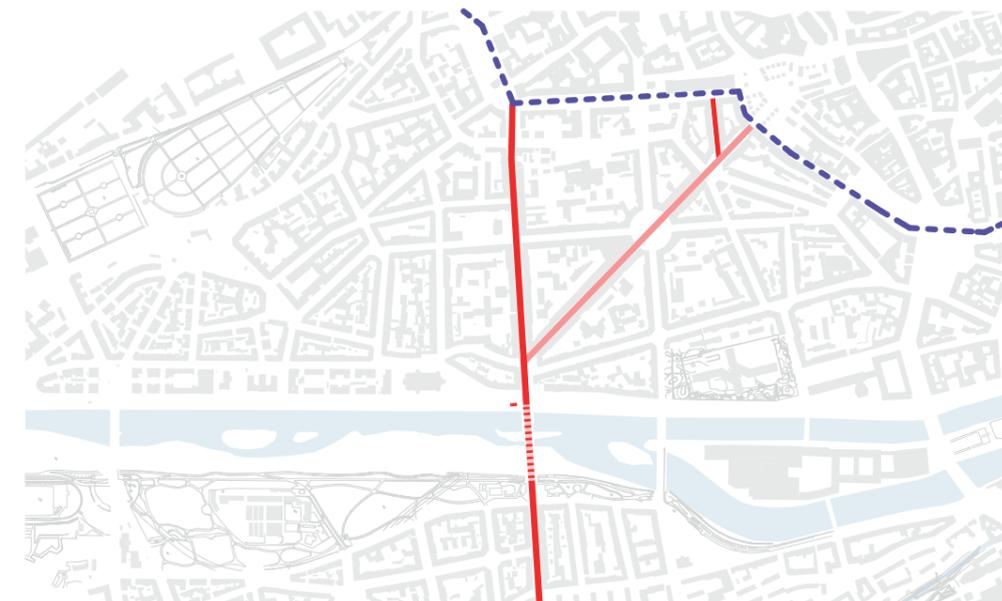
Abb. 9: Grünzug



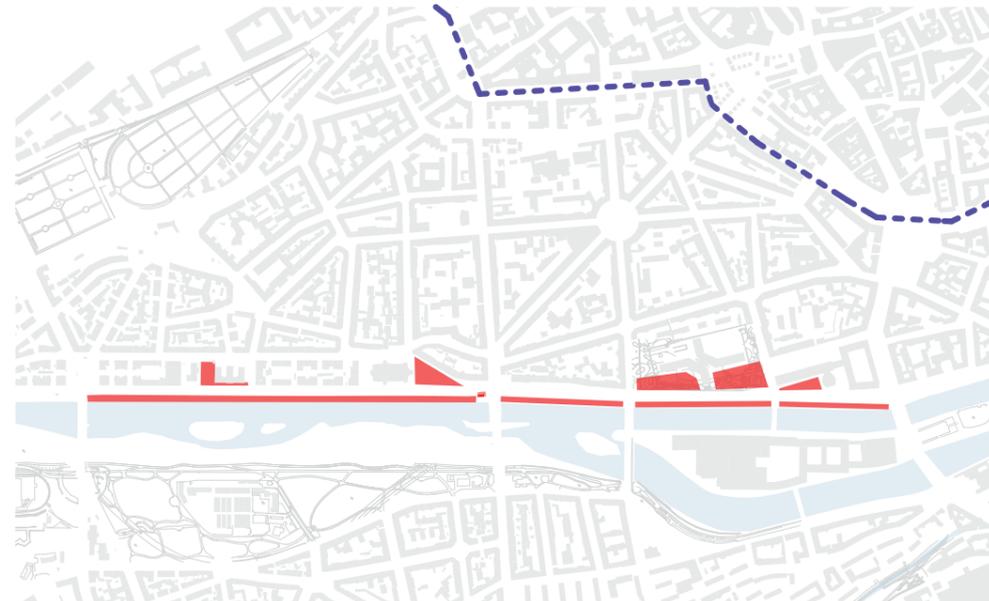


projekt

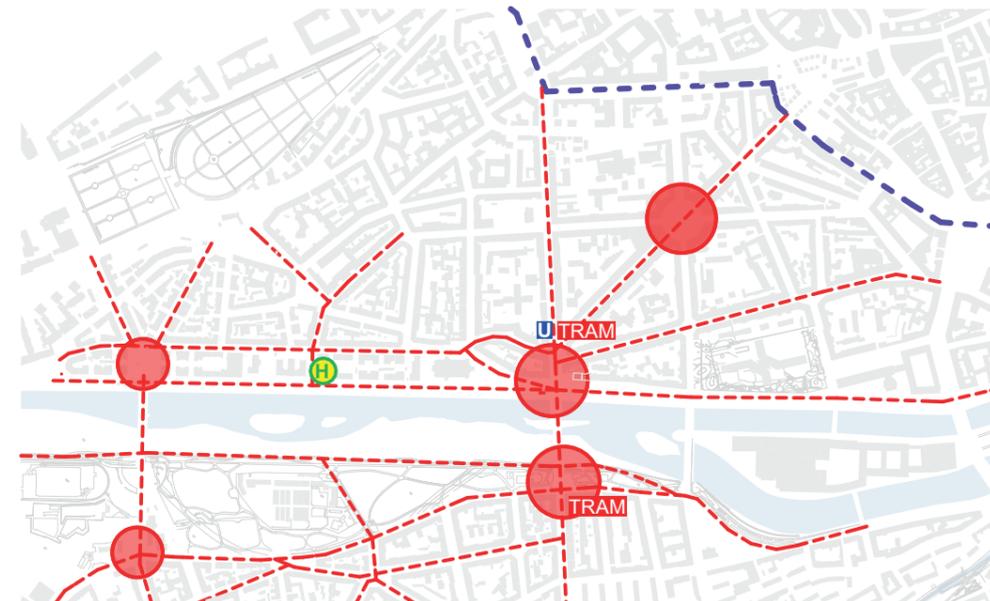




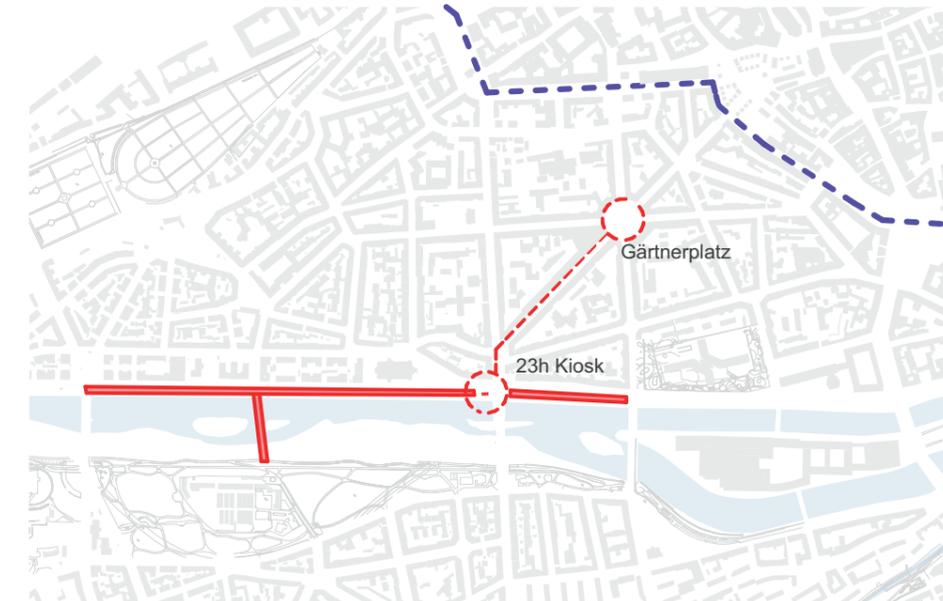
die frauenhoferstraße verband die östlichen vorstädt er mit der innenstadt



mögliche aufwertung der räume am westufer



stark frequentierte knotenpunkte



aufwertung des westufers mit betrachtung des besucheraufkommens am kiosk

Gärtnerplatz

Einer an der Altstadt angrenzenden, entwickelten Arbeiterviertel ist der Gärtnerplatz. Er ist ein Stadtbezirkteil von der Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt (49.660 Einwohner) und bildet das Zentrum des Quartiers. Das damals geplante Viertel, wo im privaten Bereich fast keine Außenräume vorgesehen wurden, wurden im öffentlichen nur sehr komprimiertes Grün in Form städtischer Platzgestaltungen ausgeführt. Gemischte Nutzungen wurden in Betracht gezogen sowie geringere Tiefen, die die Nutzung effektiver machten. Das heutige Viertel ist in München durch das homosexuelle Kommunikations- und Kulturzentrum durch homosexuelle stark bewohnt und als solche Szene bekannt. Der heutige Gärtnerplatz, das Sternförmig durch sechs Straßen ausläuft, werden durch in den Erdgeschosszonen befinden Einzelhandel, schicke Läden sowie mit Boutiquen und Bars stark belebt.

Vor allem **Nachts** in den heißen **Sommertagen** dient der Platz als Treffpunkt für junge Menschen, der an manchen Tagen bis zu 1500 Besucher zusammen bringt und dort bis in die späten Nachtstunden verweilen. Die „Mediterranisierung“ von jungen Leuten führt zu Konflikten mit den Anrainern die sich durch die den Lärm von den Feierenden belästigt fühlen.

Das Gärtnerplatzviertel ist ein an die Altstadt angrenzendes, ehemaliges Arbeiterviertel. Es gehört zum Stadtbezirk Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, welcher 49.660 Einwohner hat. Der Gärtnerplatz liegt im Zentrum des Glockenbachviertels. Das Viertel weist nahezu **keine privaten Außenräume** auf. Es gibt auch **wenige öffentliche Räume**. Die vorhandenen öffentlichen Räume

sind spärlich begrünte städtische Plätze. Es gibt nahezu keine Parks oder ausgedehntere Grünanlagen. Das Viertel ist heute als Zentrum der homosexuellen Szene bekannt. Unweit des Gärtnerplatzes befindet sich das Sub, ein Kommunikations- und Kulturzentrum für homosexuelle. Der Gärtnerplatz, auf den sechs Straßen sternförmig zulaufen, ist **stark belebt**. In den Erdgeschosszonen befinden sich **Einzelhandelsläden, Boutiquen, und Bars**.

Vor allem nachts an heißen Sommertagen dient der Platz als **Treffpunkt** für junge Menschen. An manchen Tagen kamen bis zu **1500 Besucher** zusammen und verweilen bis in die späten Nachtstunden. Diese „Mediterranisierung“ des Platzes durch die jungen Leute führte zu Konflikten mit den Anrainern, die sich durch den **Lärm der Feiernden belästigt** fühlen.

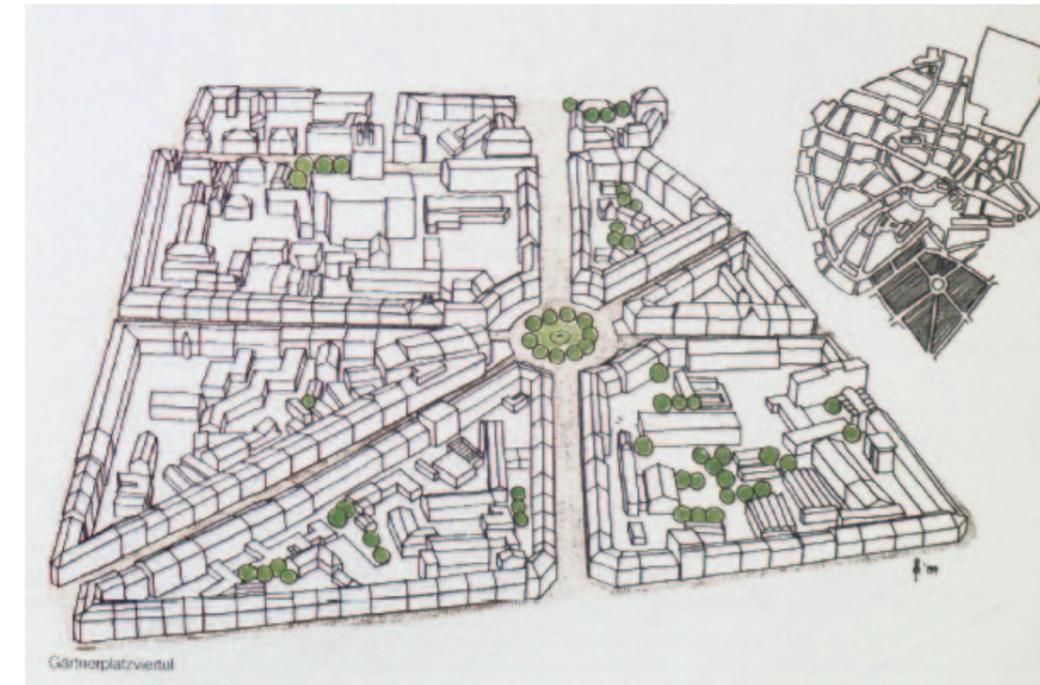


Abb. 10 Gärtnerplatz München



Abb. 11: Gärtnerplatz heute bei Nacht

Der Kiosk an der Reichenbachbrücke - eine Münchner Institution

In jeder Stadt gibt es Orte, an denen sich zu fortgeschrittener Stunde Nachtschwärmer wie Mücken um ein Licht sammeln. In München ist ein Kiosk an der der Reichenbachbrücke einer dieser Orte. In einem Gebäude aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts befindet sich das Geschäft von Harald Guzahn. Jeder Münchner kennt es, vor allem jene, die noch nach Mitternacht um die Häuser oder an der Isar entlang ziehen. Eigentlich verbietet das bayerische Ladenschlussgesetz den Verkauf von alkoholischen Getränken nach dem gesetzlichen Ladenschluss außerhalb von Gaststätten, nur Lebensmittel dürfen dann noch verkauft werden. Da aber in **Bayern Bier als Lebensmittel** gilt, öffnet sich für den Kiosk eine Hintertür zum Münchner Lebensgefühl. Das Ergebnis sind Schlangen vor dem

Verkaufsfenster bis in die frühen Morgenstunden. Und der Betreiber des Kiosks hat sich ganz auf die Bedürfnisse der Nachtschwärmer eingestellt: außer den über **100 verschiedenen Biersorten** gibt es 2000 weitere Artikel, die durch eine lange Nacht tragen. Der Betreiber Harald Guzahn sagte dazu 2012 in einem Interview: "Ich habe immer wieder Leute, die sagen, **ich wollte längst daheim sein, aber jetzt machen wir Party an der Isar. Dafür sind wir gerüstet.**"

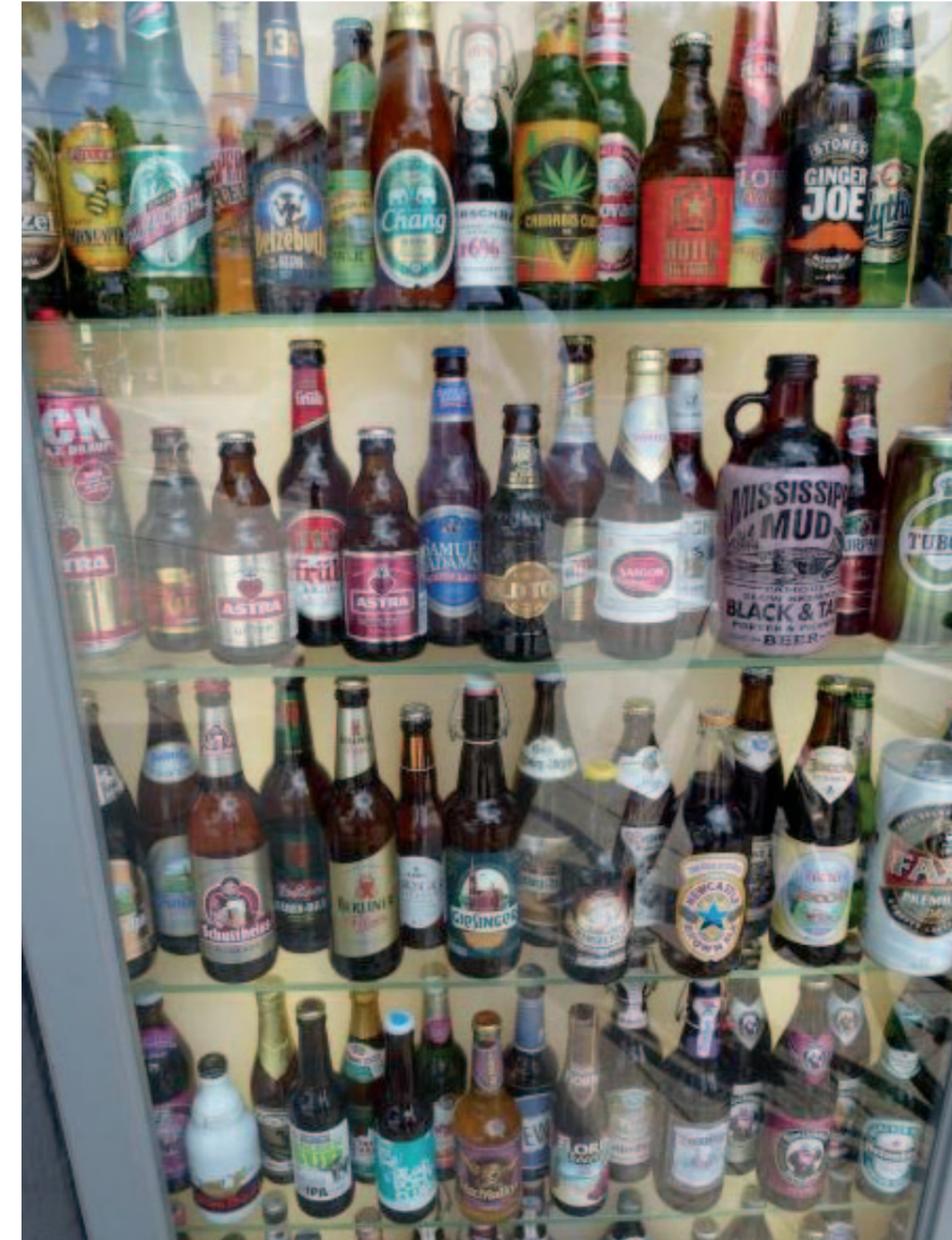


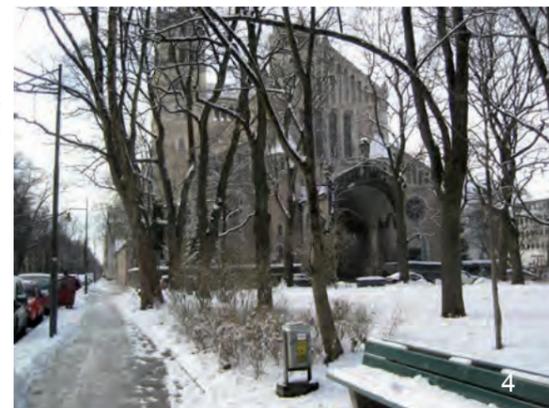
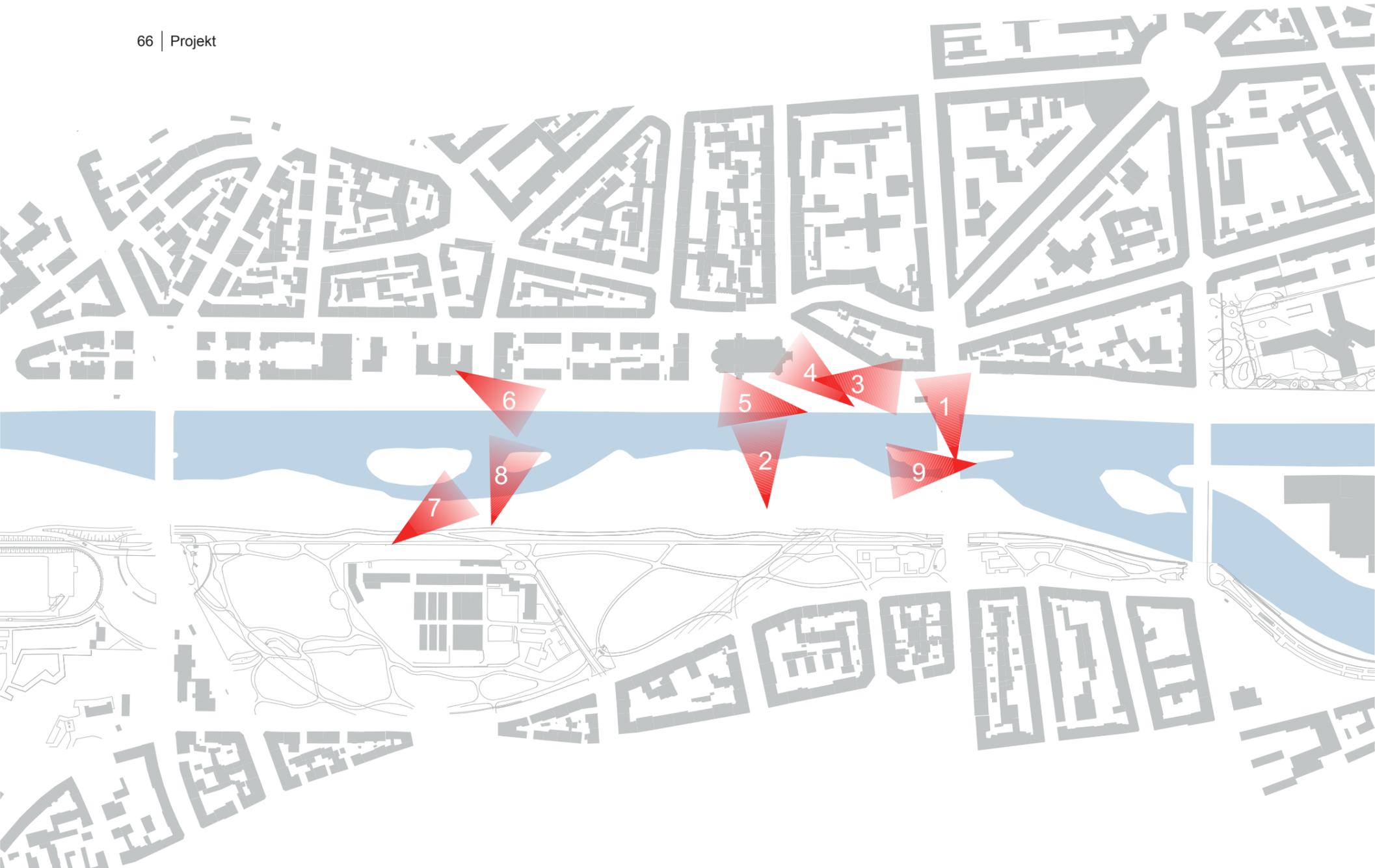
Abb. 12: Schaufenster Kiosk Reichenbachbrücke



Abb. 13: Kiosk an der Reichenbachbrücke



Abb. 14: Kiosk an der Reichenbachbrücke



Um Lösungen für die Änderung der aktuellen Situation zu schaffen, bedarf es zunächst einer genauen **Betrachtung der Stärken, Defizite und Potenziale** der innerstädtischen Isar. Aus der Konfrontation mit diesen Aspekten ergeben sich die folgenden Betrachtungspunkte:

Gastronomische Einrichtungen

Direkt am Isarboulevard sind nur wenige gastronomische Betriebe vertreten. Durch Analysen muss geprüft werden, ob weiterer Bedarf besteht bzw. wie die Potenziale des Isarraums genutzt werden können, um mehr Besucher anzulocken.

Temporäre Veranstaltungen

Seit der Umsetzung des Isar-Plans konnte sowohl ein Anstieg an temporären Veranstaltungen beobachtet werden,

als auch die Möglichkeit geschaffen werden neue Entwicklungsansätze auszuprobieren. Prinzipiell sollten **nichtkommerzielle Angebote** Vorrang erhalten und mehr als kulturelle Öffnung unterstützt werden.

Aufenthalts- und Erholungsqualitäten

Die zur Verfügung stehenden Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten an der innerstädtischen Isar sind eher eine Rarität. An dieser Stelle wäre es von besonderer Wichtigkeit, das Potenzial des Isarraums als Erholungsort zu erkennen. Eine dementsprechende Nutzung würde wesentlich zur Aufwertung der Isar als Erholungsstätte beitragen.

Naturschutz

Hier gilt es ein Gleichgewicht zwischen den sensiblen Lebensräumen für

“Flora und Fauna” (Merk 2012, S.49) sowie den Nutzflächen für die Besucher herzustellen. Um die Weiterentwicklung an der Isar nicht unnötig zu behindern, bedarf es einer “besseren Darstellung der vorhandenen Schwachstellen”. Diese Aufklärung könnte die Haltung der Besucher gegenüber ihrer Umwelt positiv bestärken.

Wegesysteme

Es gilt eine bessere Verbindung der Wege für Fußgänger und Radfahrer am innerstädtischen Isarraum herzustellen. Wesentlich zur Verbesserung des Wegenetzes würde vor allem die Schließung zahlreicher Lücken beitragen sowie eine frei zugängliche Durchwegung des Westufers der Museumsinsel. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die **Barrierefreiheit**.

Verkehr

Nachdem eine Reduzierung des Straßenverkehrs schwer möglich ist, müssen Kompromisse geschaffen werden, um eine Promenade (Erhard-, Steinsdorf-, und Widenmayerstraße) zu ermöglichen. Eine gute Orientierung bietet die Stadt Paris, in welcher die Aufenthaltsqualität verkehrsreicher Straßen verbessert wurde.

Visuelle Beziehungen

Die Uferböschung verhindert an vielen Stellen den Blick auf die Isar. Zahlreiche historische Blickbeziehungen sind nicht mehr vorhanden. Doch genau diese gilt es wieder herzustellen, denn: “Sichtbeziehungen und Ausblicke auf das Wasser sind Ausdruck für das Verhältnis zwischen Stadt und Fluss” (Merk 2012, S. 49).

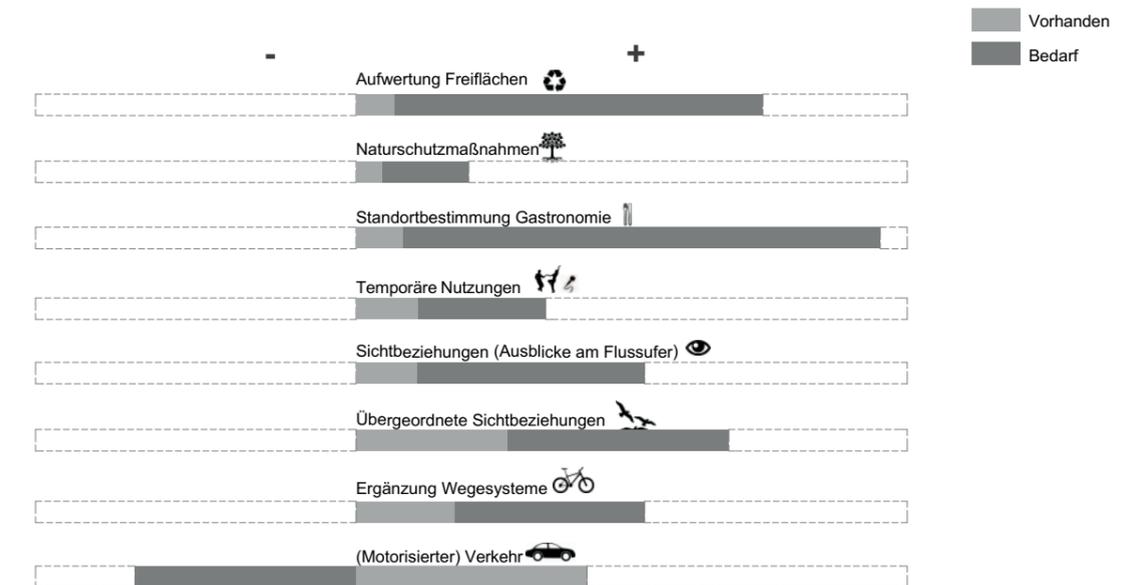




Abb. 15: promenade und flussbad lettenareal, zürich



Abb. 16: promenade und flussbad lettenareal, zürich



Abb. 17: promenade und flussbad lettenareal, zürich

promenade und flussbad lettenareal, zürich

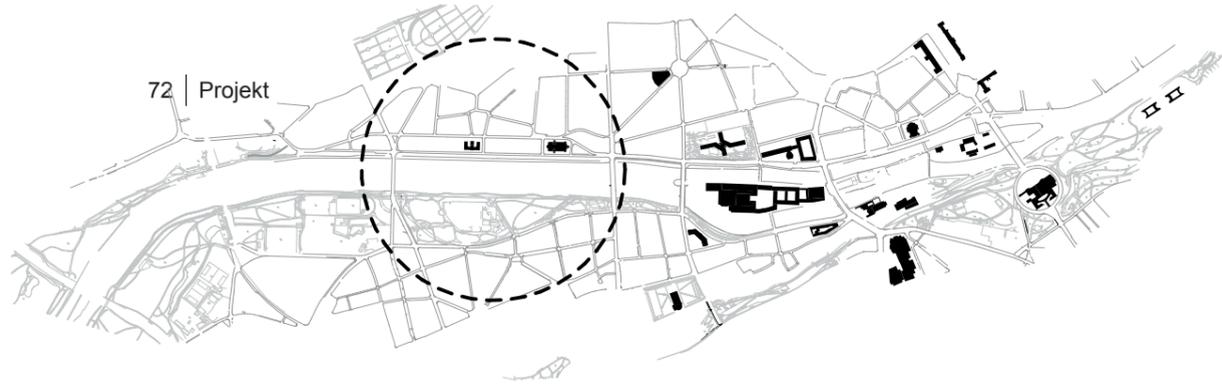
Das am Wasserwerkkanal gelegene Lettenareal ist ein urbaner Naherholungsraum in Zürich. Es wurde sanft von einem Bahnareal zu einem Freizeitgebiet umgestaltet. Heute findet sich dort eine lineare Promenade mit verschiedenen Treppenelementen, Liegewiesen und improvisierten Restaurant- und Barbetrieben. Als Bepflanzung wurden Birken gewählt, die an heißen Tagen partiell Schatten spenden. Es gibt Bademöglichkeiten, Beachvolleyballfelder und weitere Sportstätten. Neben den Bedürfnissen der menschlichen Stadtbewohner waren auch die Bedürfnisse der dort ansässigen, geschützten Echsenarten zu bedenken. So wurden Flächen mit grobem Bahnschotter ausgestaltet, die den Eidechsen als Rückzugsgebiet dienen.



Abb. 18: Park Špica, Ljubljana



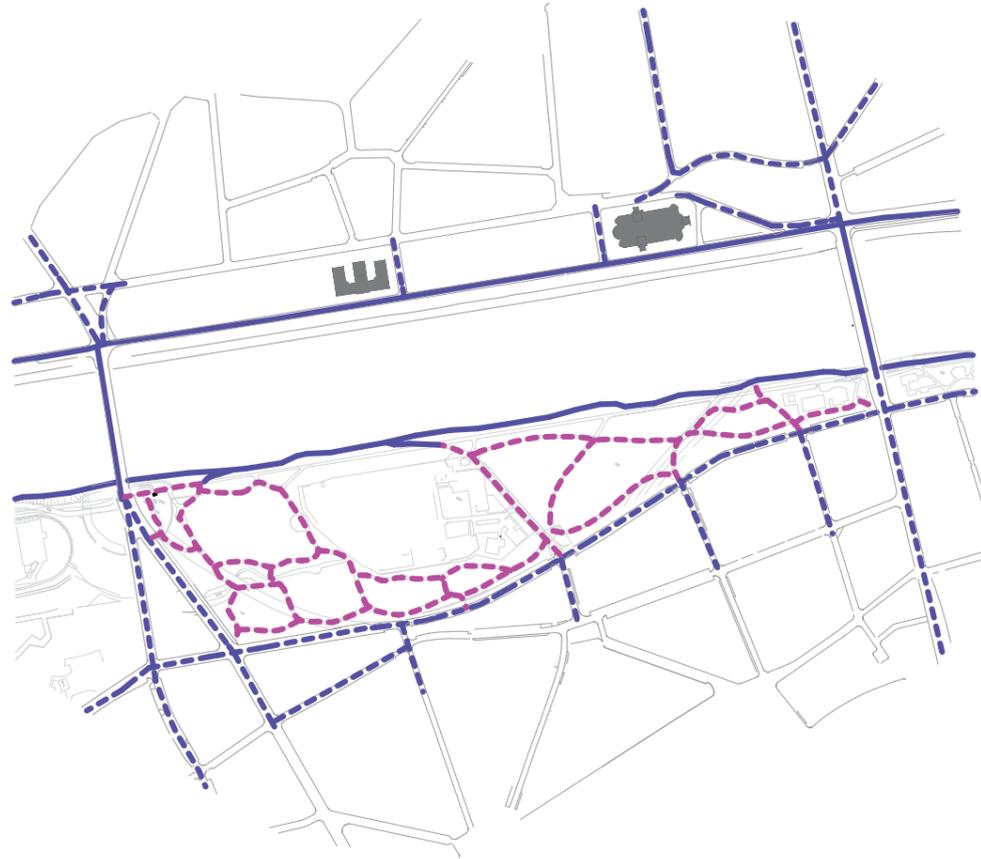
Abb. 19: lyon promenade



- reiner Radfahrerweg
- Radfahrerwege auf Verkehrsstraßen
- Fussgängerwege
- Radfahrerweg+ Fussgängerweg auf Kiesweg

● Frequentierung: Knotenpunkt Fussgänger & Radfahrer

//// Shared Space & Fussgängerstege



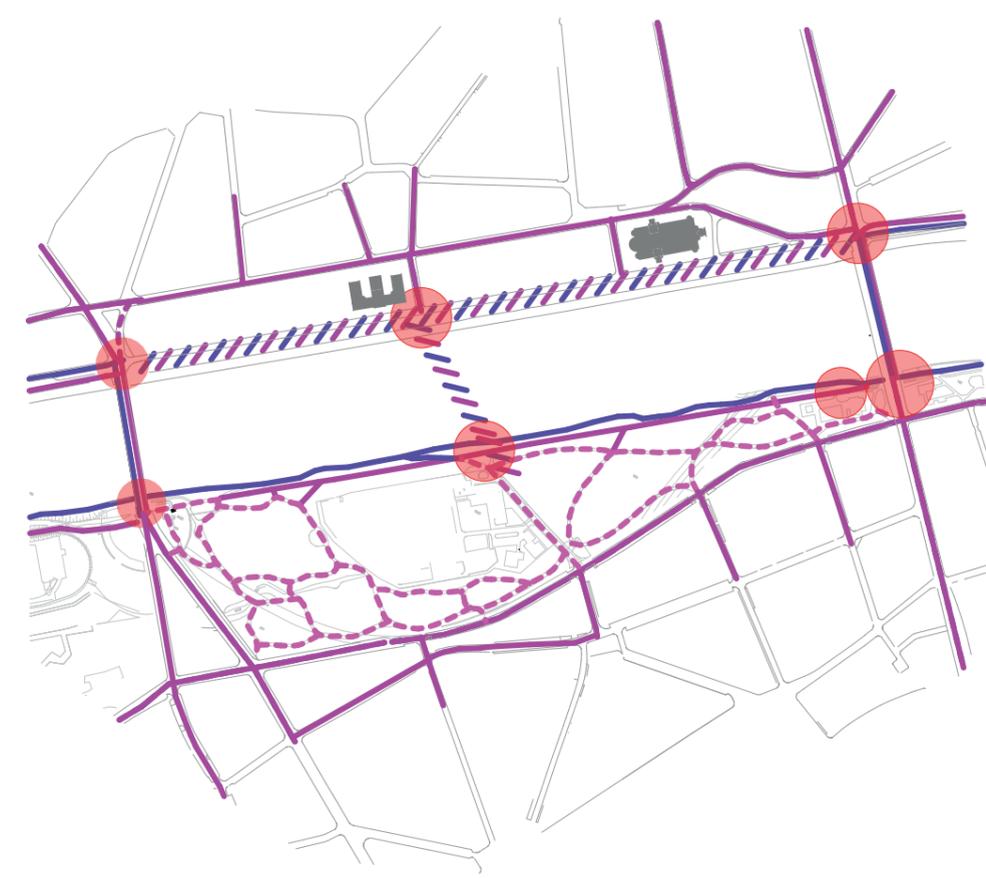
Radfahrerwege Bestand



Fussgängerwege mit Radfahrerwege Bestand



Knotenpunkte an den Brückenköpfen



Neues Rad- und Fussgängerkonzept

verweilen

stadtbalkone

trassen

temporäre veranstaltungen

bar

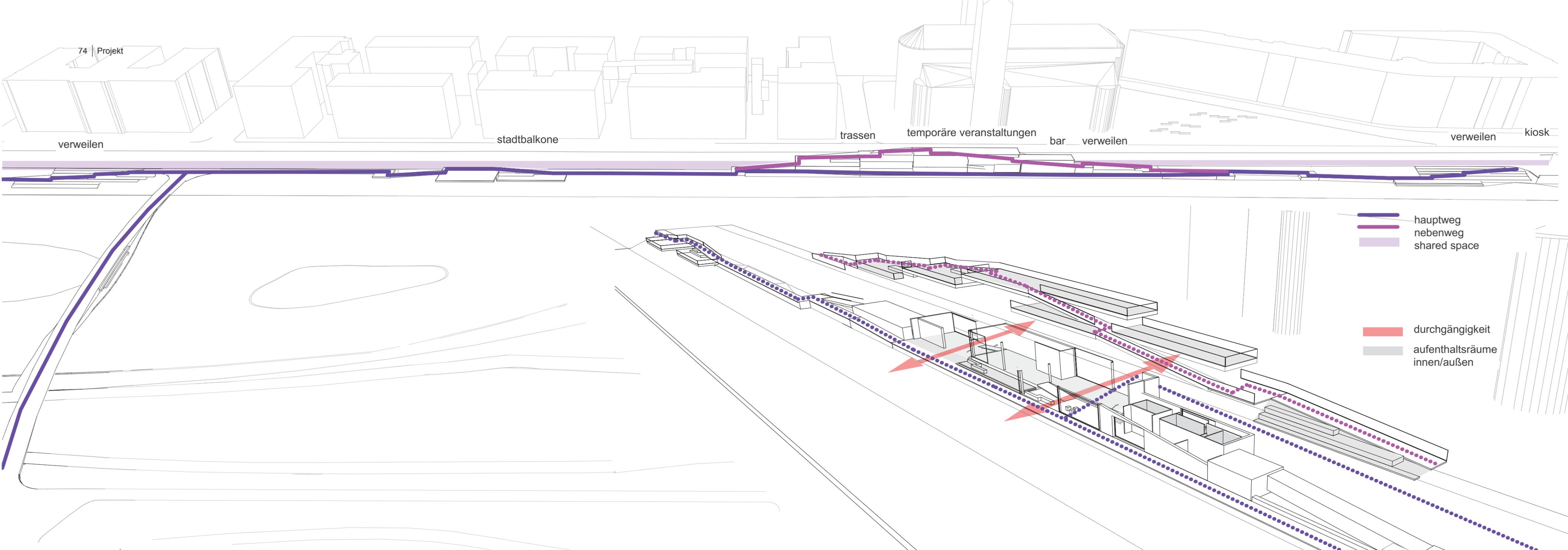
verweilen

verweilen

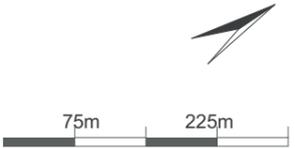
kiosk

— hauptweg
— nebenweg
— shared space

— durchgängigkeit
— aufenthaltsräume
 innen/außen



Lageplan

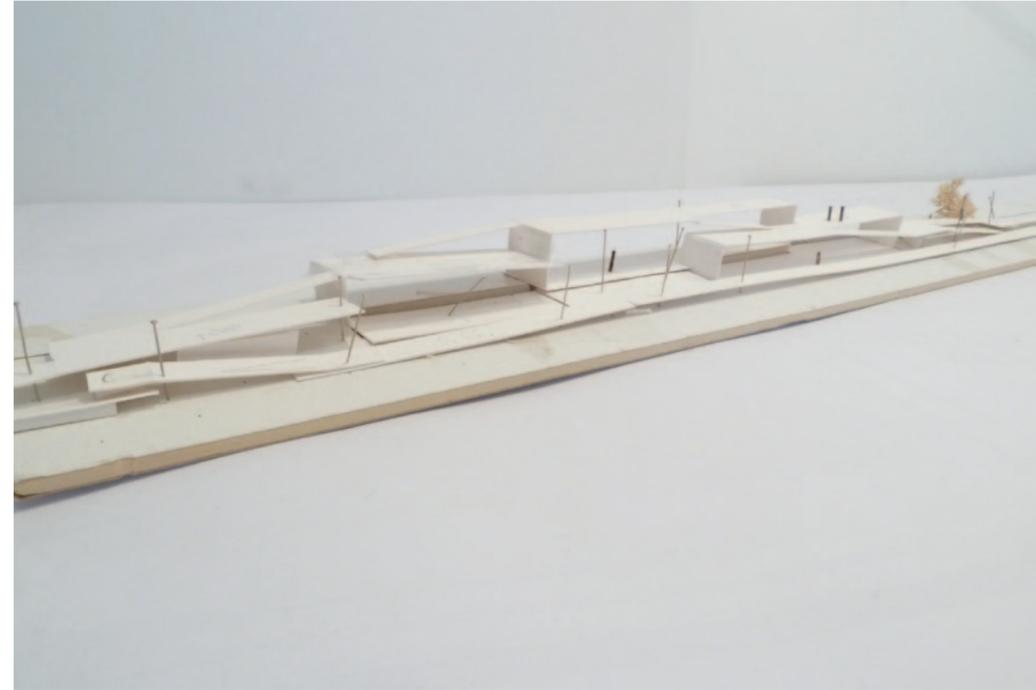




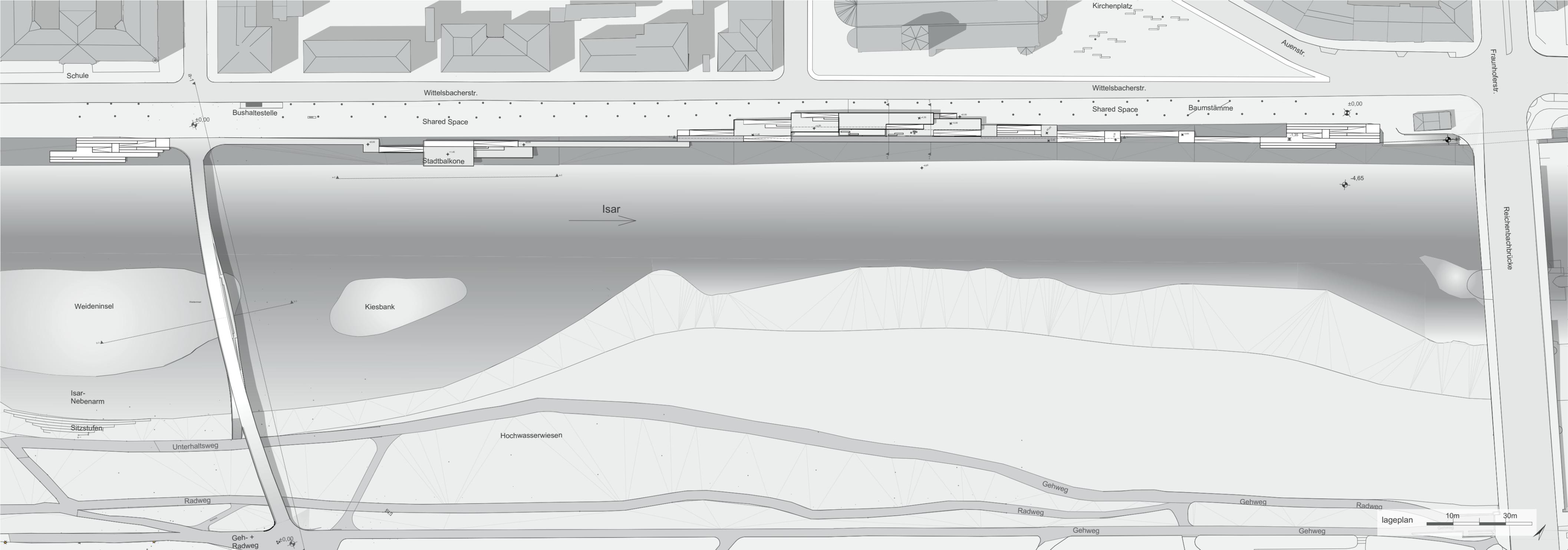
m_1:1000



m_1:1000



m_1:200



Schule

Bushaltestelle

Wittelsbacherstr.

Shared Space

Stadt balkone

Wittelsbacherstr.

Shared Space

Baumstämme

±0,00

±0,00

Isar

-4,65

Weideninsel

Kiesbank

Isar-Nebenarm

Sitzstufen

Hochwasserriesen

Unterhaltungsweg

Gehweg

Gehweg

Radweg

Radweg

Radweg

Geh- + Radweg

Gehweg

Gehweg

lageplan

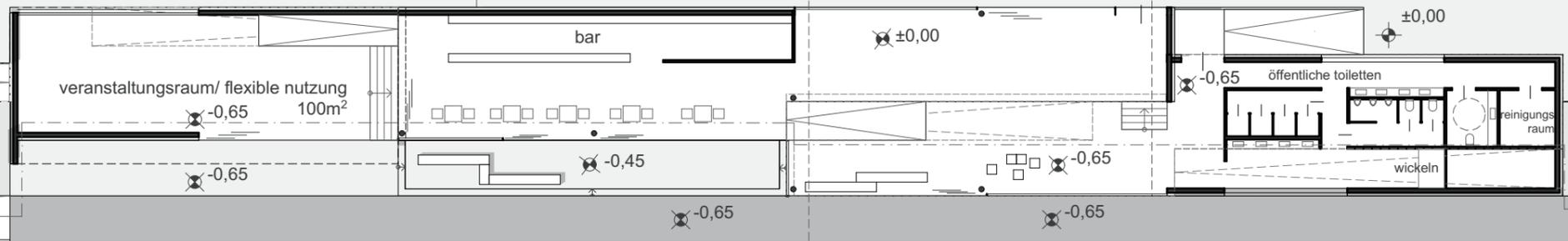
10m

30m

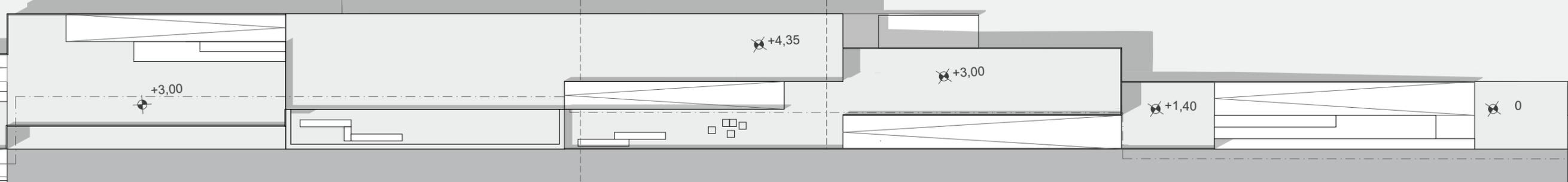
Wittelsbacherstr.

Shared Space

Baumstämme

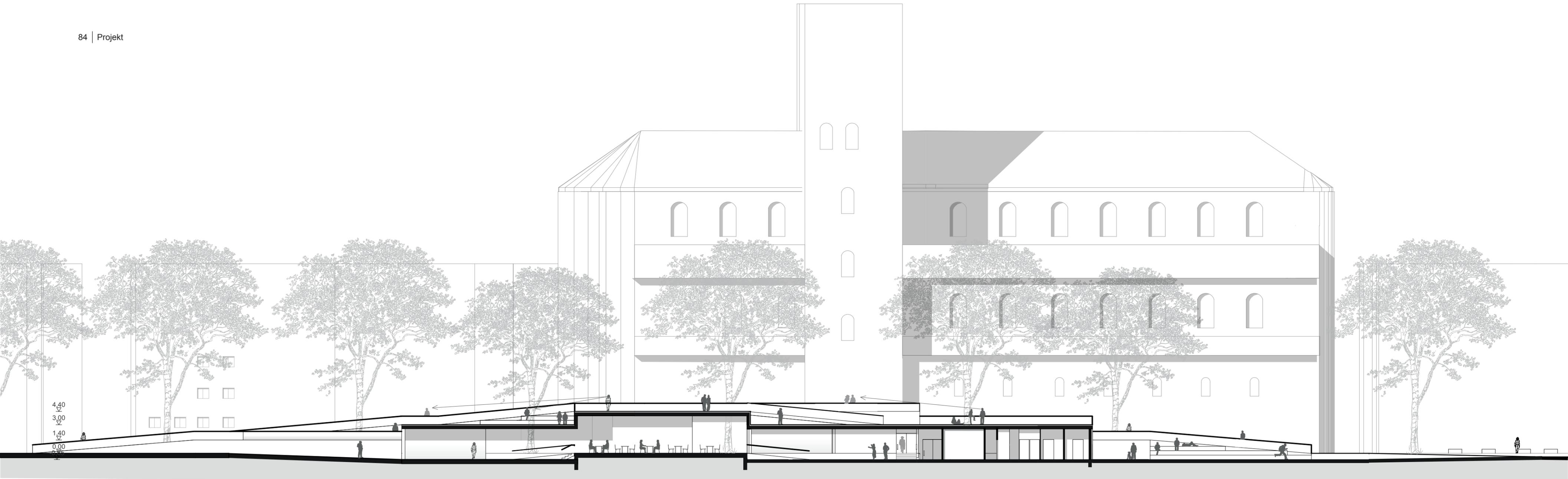


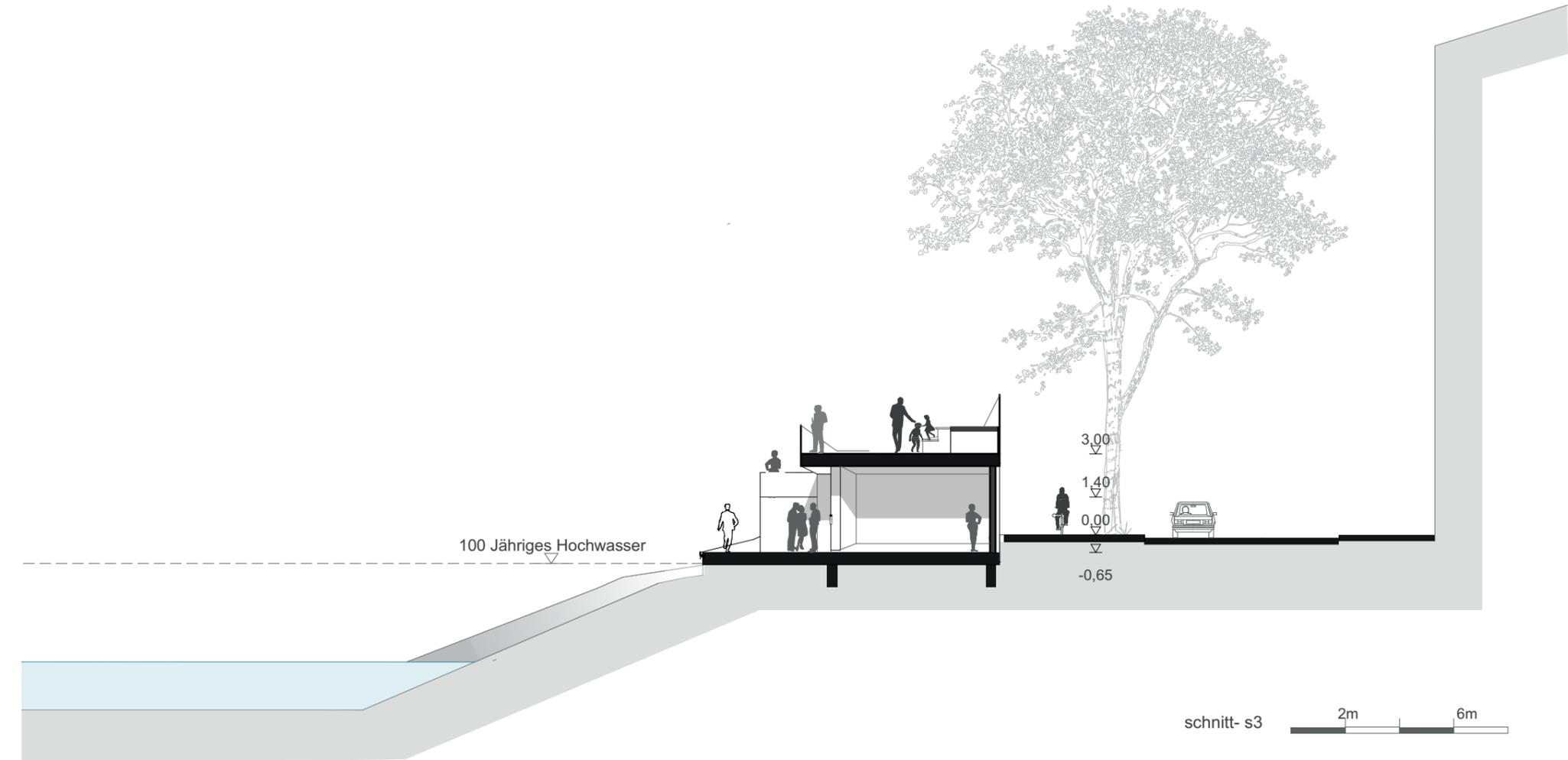
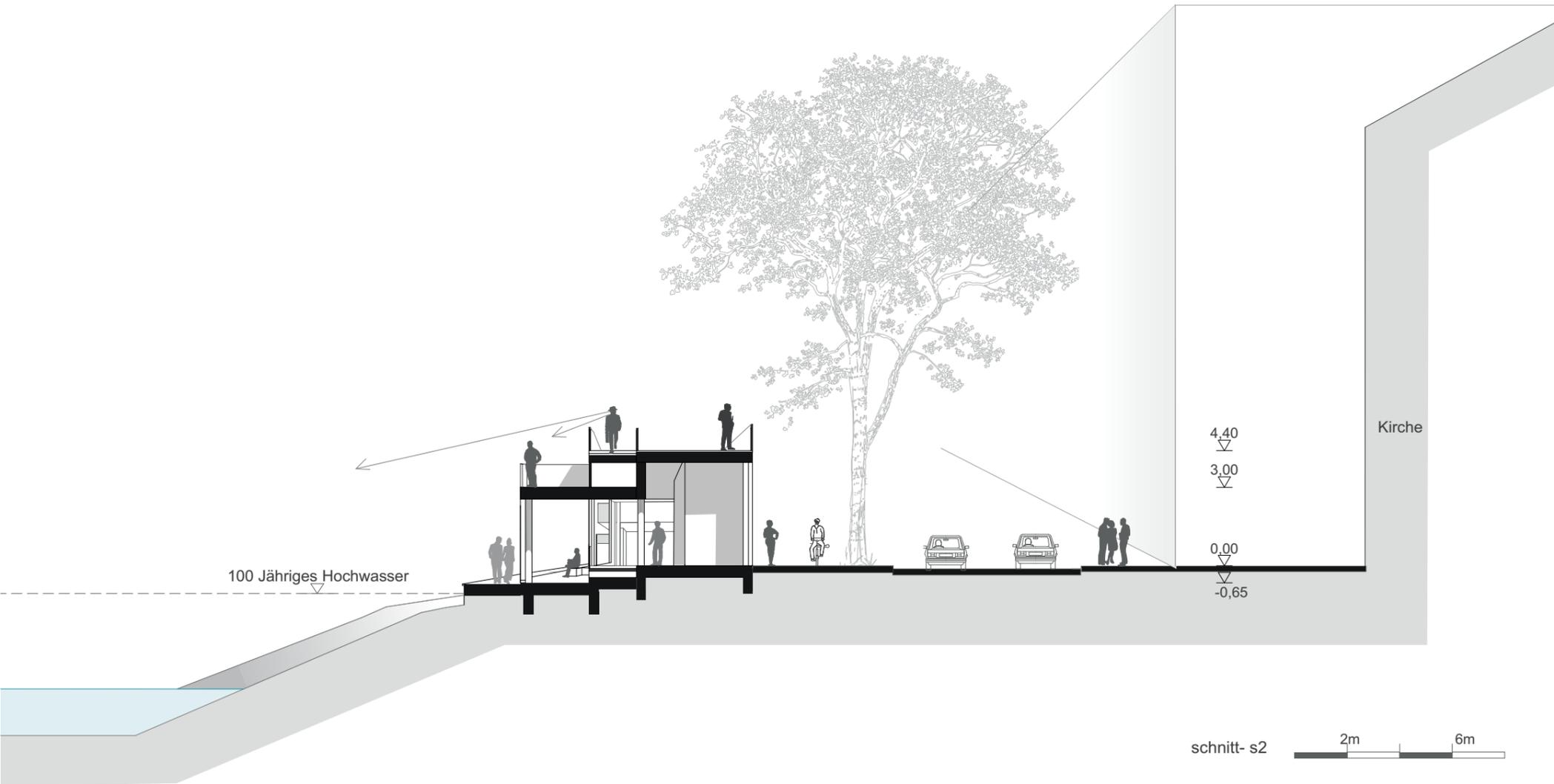
erdgeschoss

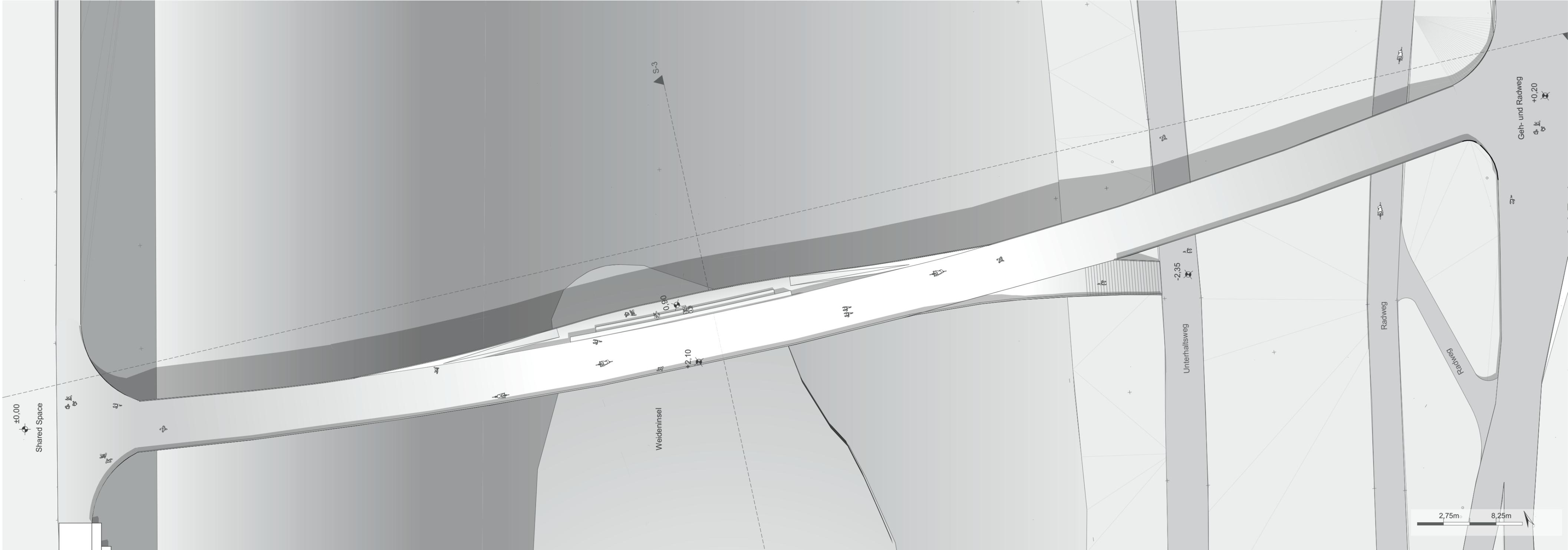


dachdraufsicht









±0,00
Shared Space

Weideninsel

Unterhaltsweg

Radweg

Radweg

Geh- und Radweg

2,75m

8,25m

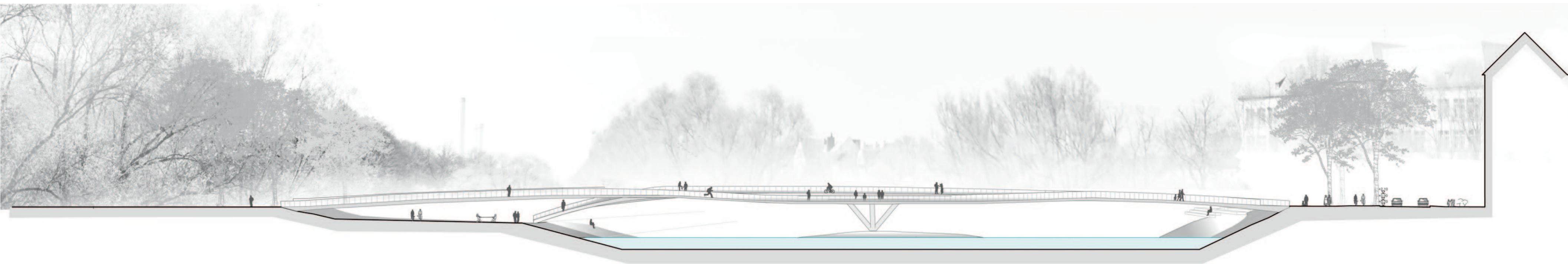
S-3

+2,10

0,90

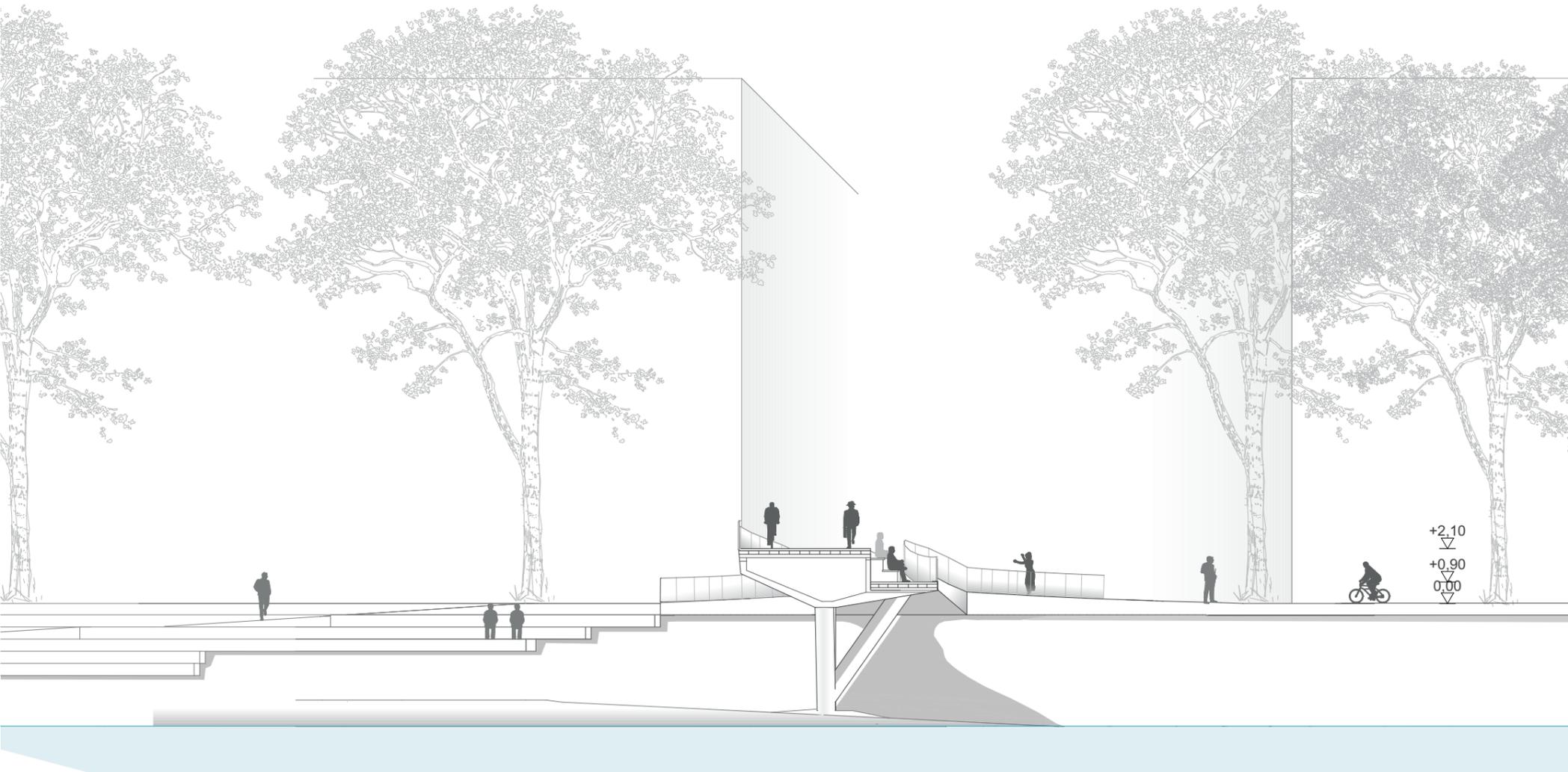
-2,35

+0,20

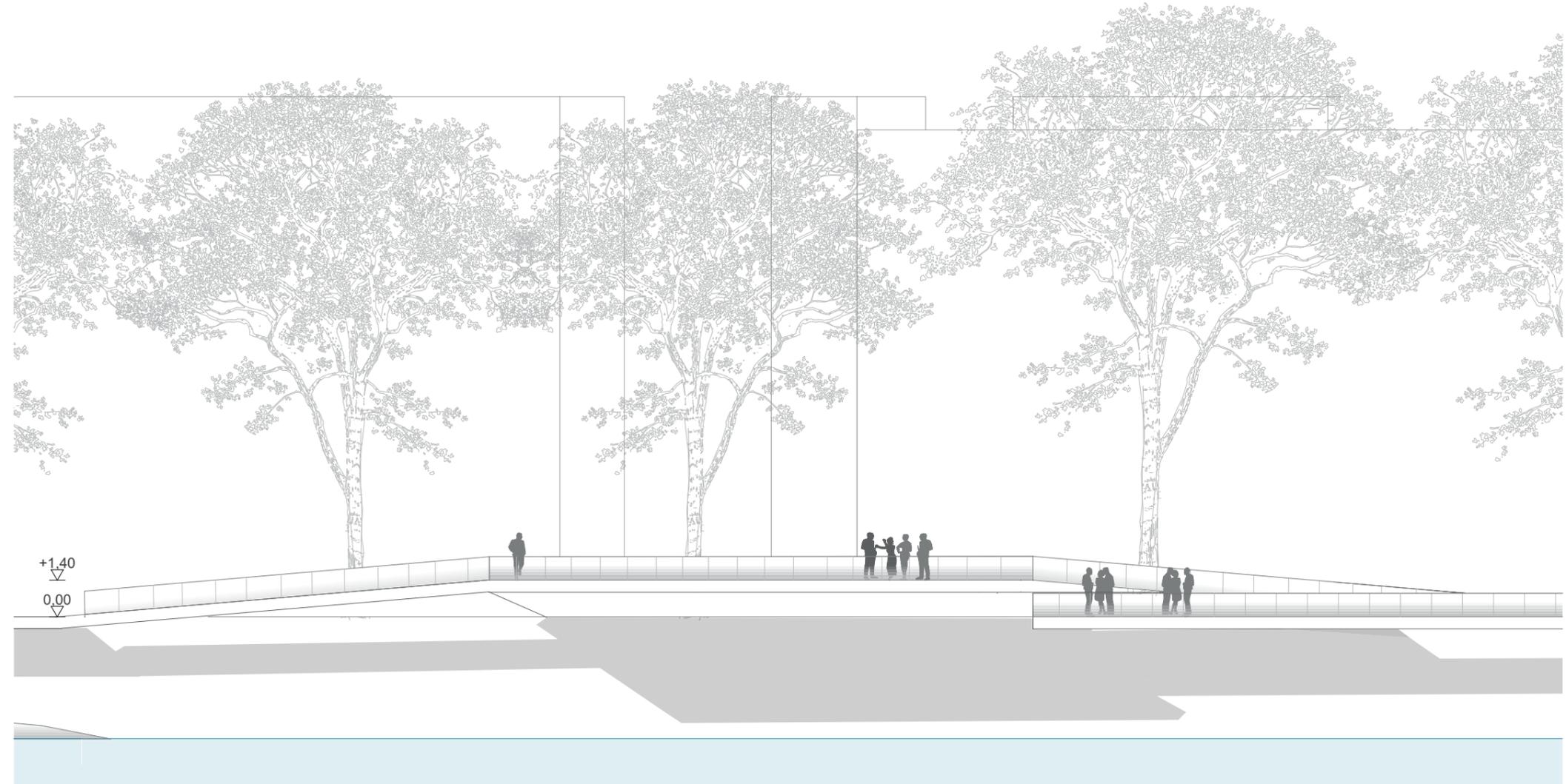


ansicht_a1



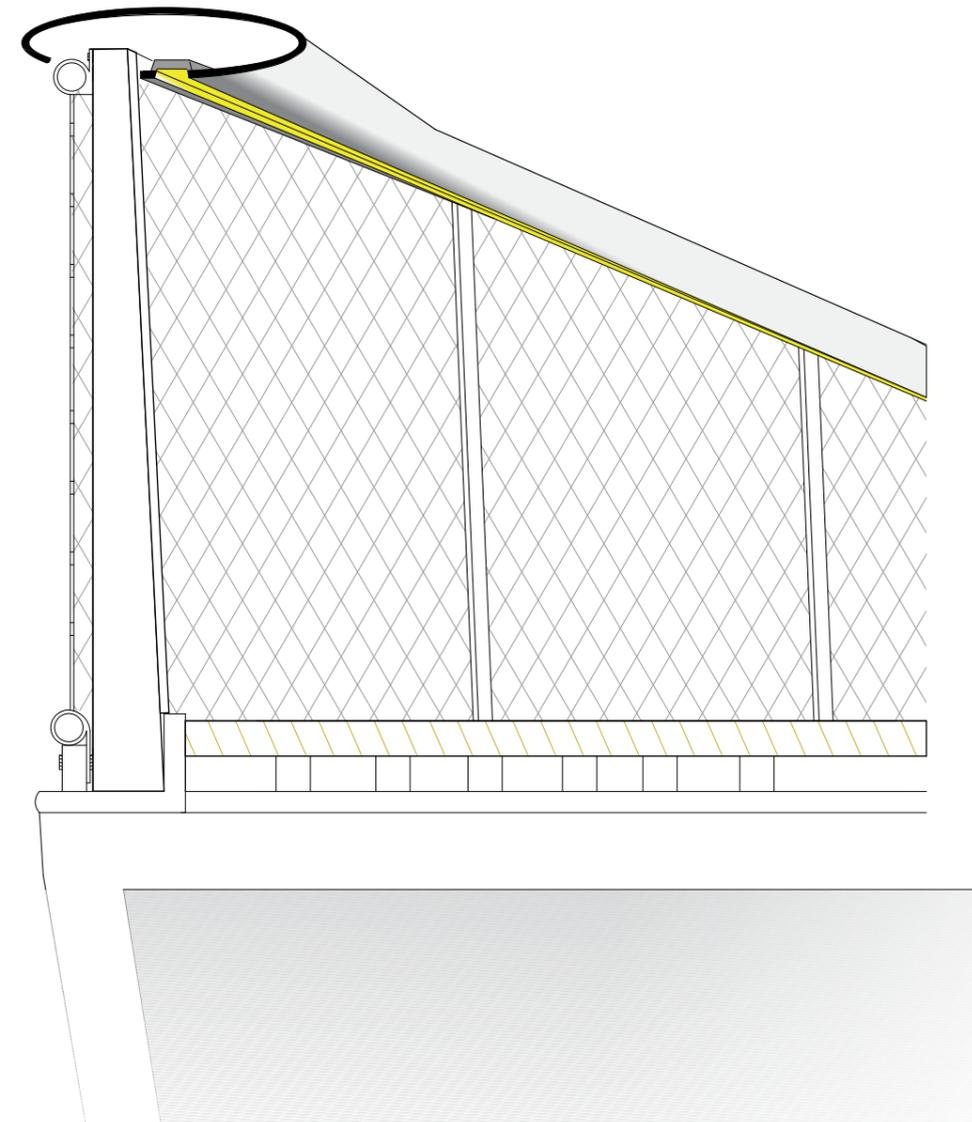


schnitt- s3



ansicht- a2





handlauf edelstahl mit LED lichtfuge

geländer edelstahlnetz

bodenbelag holz rutschhemmend

konzeptdetail geländer brücke



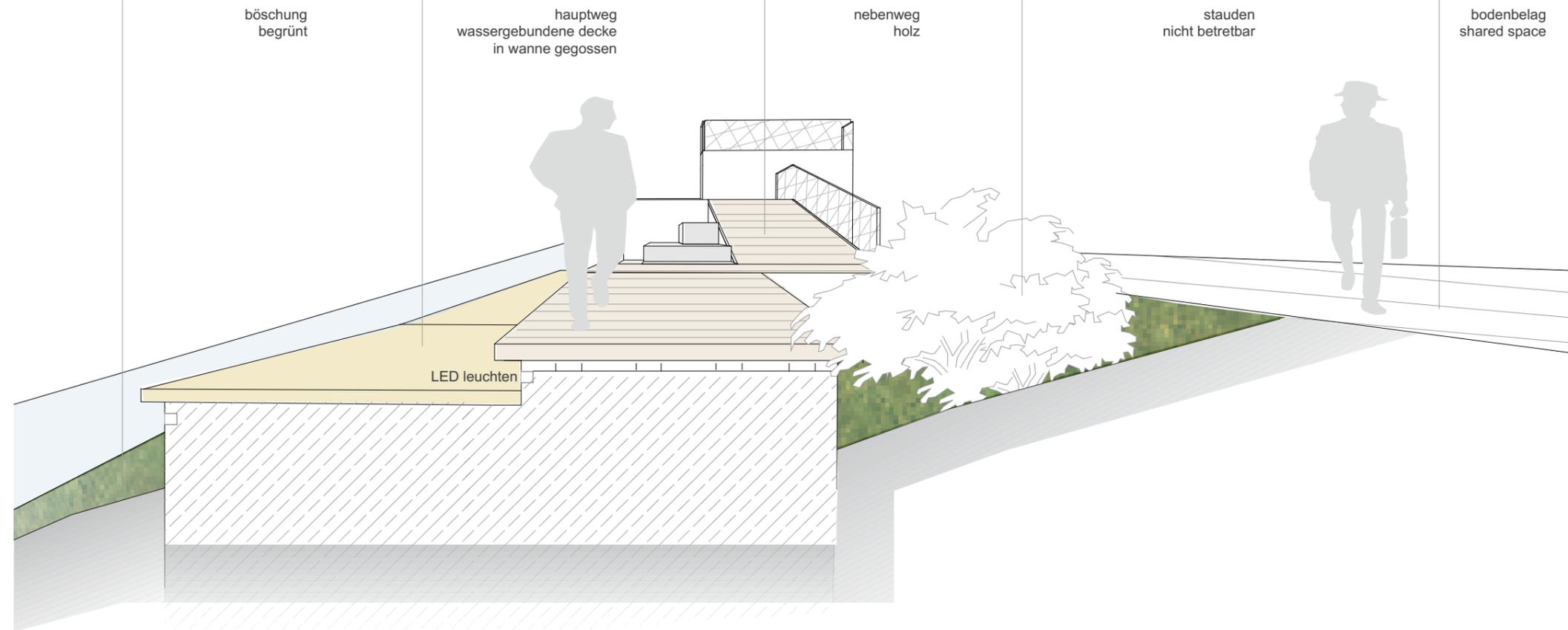
böschung
begrünt

hauptweg
wassergebundene decke
in wanne gegossen

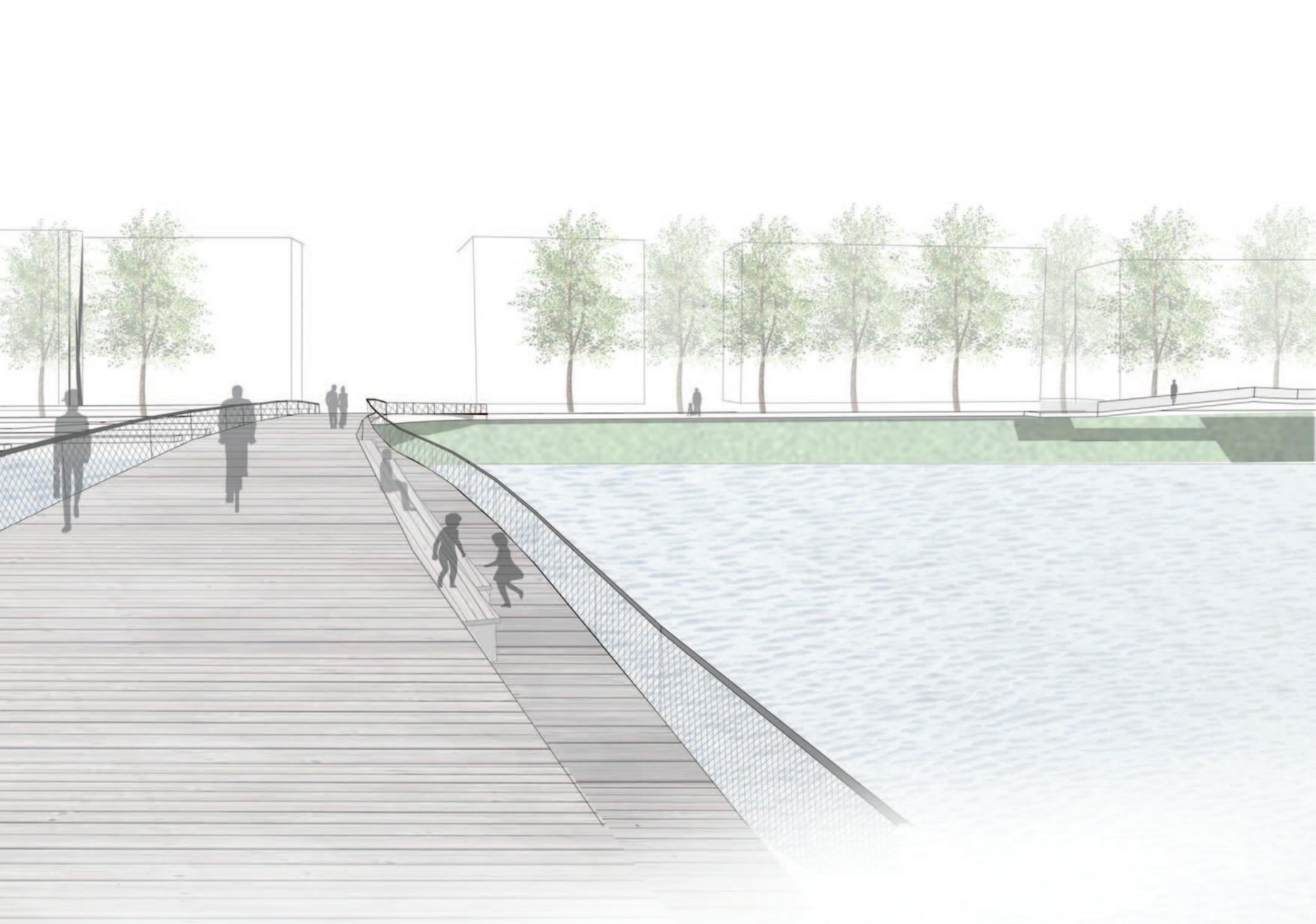
nebenweg
holz

stauden
nicht betretbar

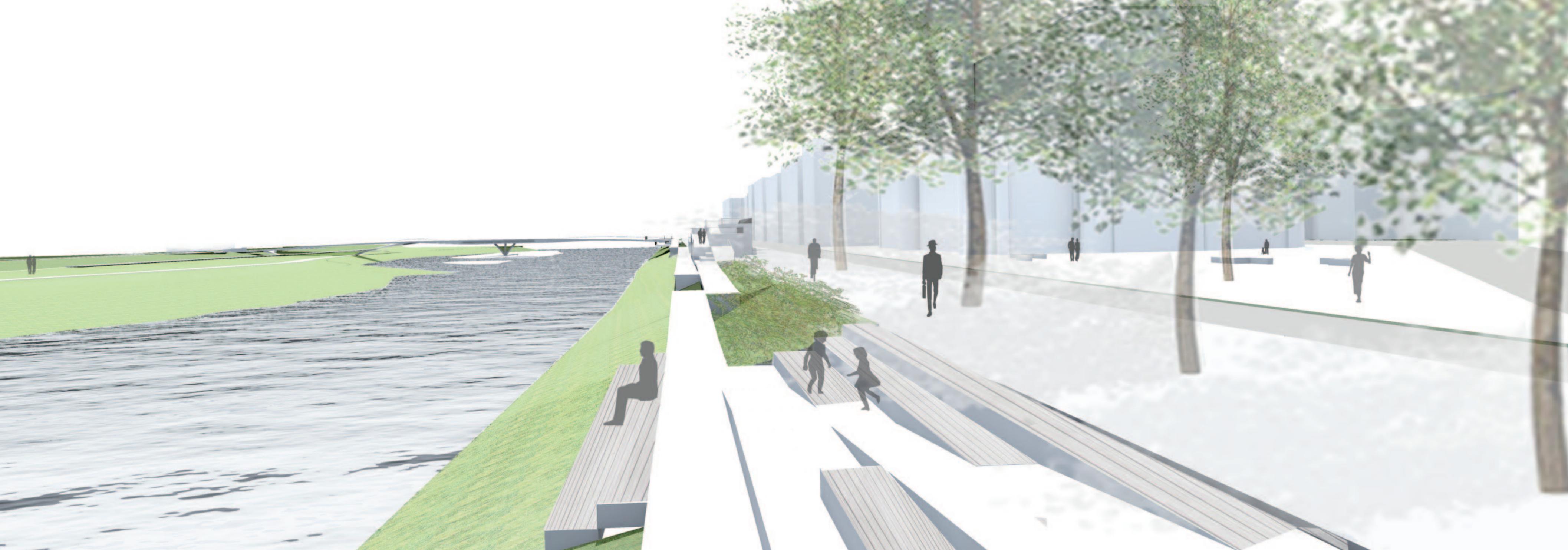
bodenbelag
shared space

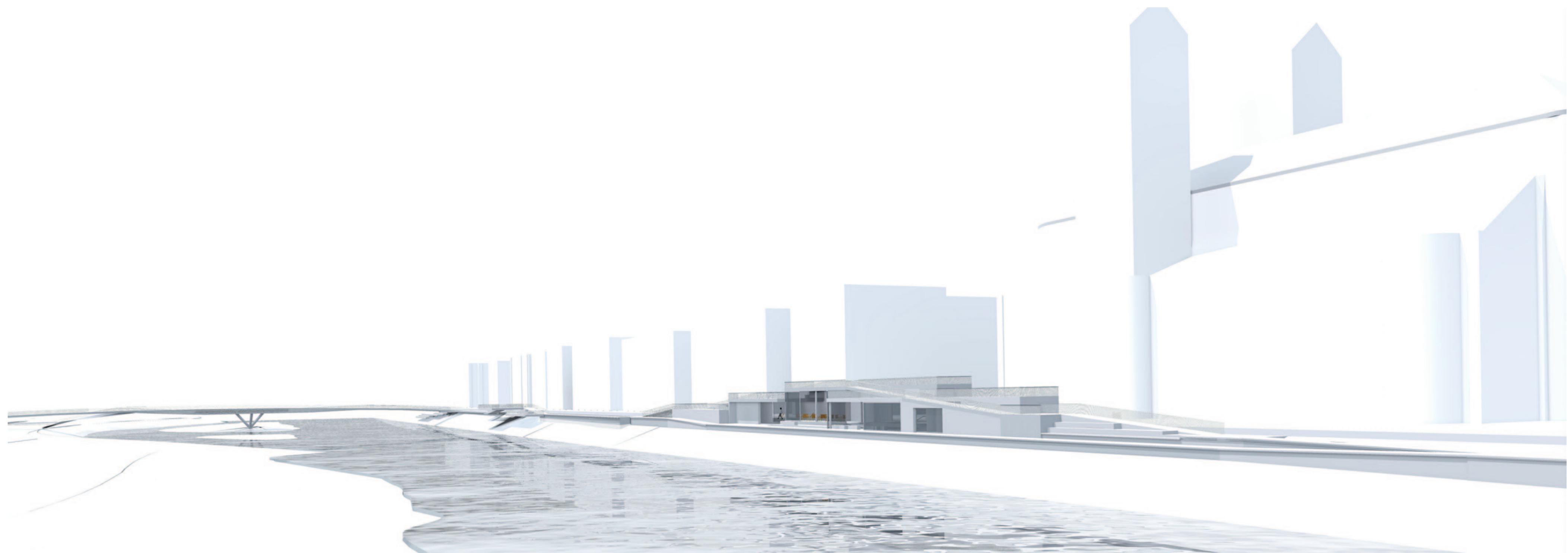


LED leuchten









Literatur

Andreas Keil,
Fußgängerbrücken Stege und Rampen
Entwurf Konstruktion, Detail Verlag 2012

Christine Rädlinger
Geschichte der Isar in München
Herausgegeben vom Stadtarchiv München, Dezember 2012

Dietmar Feichtinger,
Architectes 1993-2011,
Archibooks Verlag, September 2011

Dieter Klein,
Münchner Maßstäbe, Der Siegeszug der
Münchner Architektur im 19. Jahrhundert
Volk Verlag München, 2008

Freiräume im Städtebau Hg.: Deutsche Akademie für Städte-
bau und Lanfschaftsplanung, Landesgruppe Bayern 1986

Resilient Cities and Landscapes,
Topos 90, 2015

Klaus Idelberger,
Fußgängerbrücken und Radwegbrücken
Beispielsammlung
Ernst & Sohn Verlag 2011

Tim Waterman ,
Landschaftsarchitektur
Deutsche Verlags-Anstalt 2010

Internetquellen

Jonas, 2012
<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/isarsprudel-festival-in-muenchen-kuenstler-muessen-sich-wie-prostituierte-praesen>, Zugriff Mai 2014

Dengler, 2014
<https://isarsprudel.wordpress.com/2014/10/10/nach-dem-festival-ist-vor-dem-festival/> Zugriff Mai 2015

<http://www.landschaftswerkstatt.de/dokumente/die-isar.pdf>,
Zugriff Mai 2015

Elisabeth Merk , Stadt und Fluss - Innerstädtischer Isarraum
Bestandsaufnahme, Dokumentation und Ergebnisse der
Workshopveranstaltung
https://www.muenchen.de/rathaus/dms/Home/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Bebauungsplanung/Gruenplanung/Stadt-und-Fluss_2012_07_19.pdf,
Zugriff August 2014

David und Baude,Standpunkte 2012
Sonderausgabe Innere Isar
Online-Magazin des Münchner Forum e.V.
http://static1.1.sqspcdn.com/static/f/462016/25269075/1406888819633/Standpunkte_08-09_2014.pdf?token=VjH186BrkuFNgE34imYMIe2BNe5A%3D, Zugriff August 2014

Abbildungsverzeichnis

Abb1. & Abb2. Isarsprudel,
<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/isarsprudel-festival-in-muenchen-kuenstler-muessen-sich-wie-prostituierte-praesen>

Abb. 3: Hartmann Schedel München 1493
http://historic-cities.huji.ac.il/germany/munchen/maps/schedel_1493_CCXXVI.html

Abb.4: „Ordinarifloß“Regelmäßige und Günstige Verbindung von
München nach Wien. Zeichnung: Puschkin
Christine Rädlinger

Abb. 5 Ludwicksbrücke Blick auf das Müller`ische Volksbad
Anfang20Jhd.
David und Baude,Standpunkte 2012 Sonderausgabe Innere
Isar Online-Magazin des Münchner Forum e.V.

Abb. 6: Promieren am Isarufer um 1900 war das noch möglichAbb.
Christne Rädlinger

Abb. 7: Bierbänke an Flößerbrachen waren im 18 Jhd. noch möglich.
An Flößerbrachen Standpunkte Münchner Forum

Abb. 8: Panorama in Richtung Nordwest

Abb. 9: Grünzug
Freiräume im Städtebau

Abb.: 10 Gärtnerplatz
Freiräume im Städtebau

Abb. 11: Gertnerplatz heute bei Nacht
[whhttp://rkp.ch/projekte/promenade-flussbad-lettenareal-zuerich-2/](http://rkp.ch/projekte/promenade-flussbad-lettenareal-zuerich-2/)

Abb. 12: Schaufenster Kiosk, eigenes Bild

Abb. 13 & Abb. 14: Kiosk an der Reichanbacbrücke,
<http://www.tz.de/muenchen/stadt/immer-mehr-jugendliche-saufen-arzt-kommt-1319697.html>

Abb. 15, 16, 17: promenade und flussbad lettenareal, zürich
<http://www.architonic.com/de/aisht/promenade-und-flussbad-lettenareal-rotzler-krebs-partner/5100118>

Abb. 18: Park Špica, Ljubjana TOPOS

Abb. 19: lyon promenade
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lyon_quai_Rh%C3%B4ne_Raspail.JPG