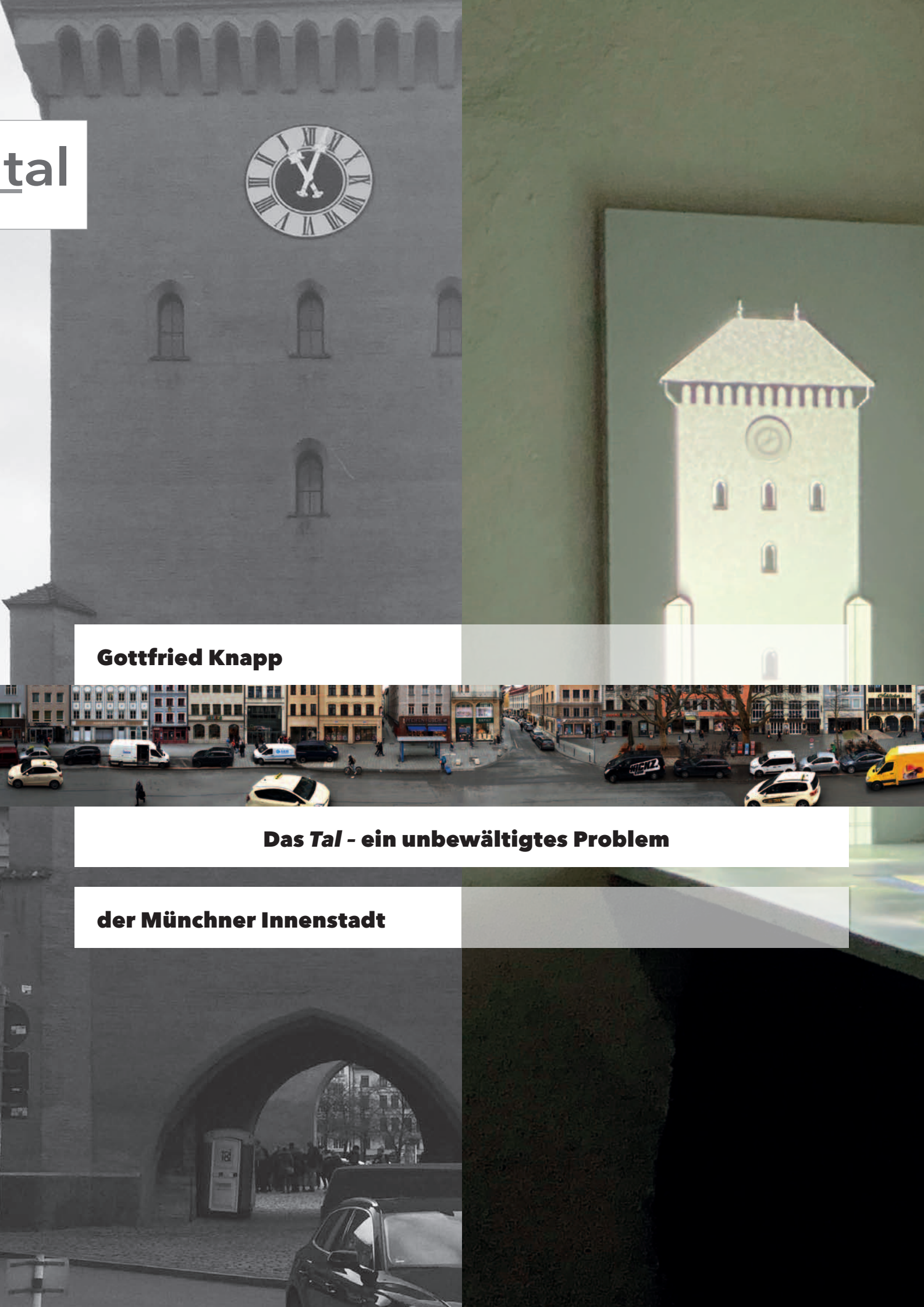


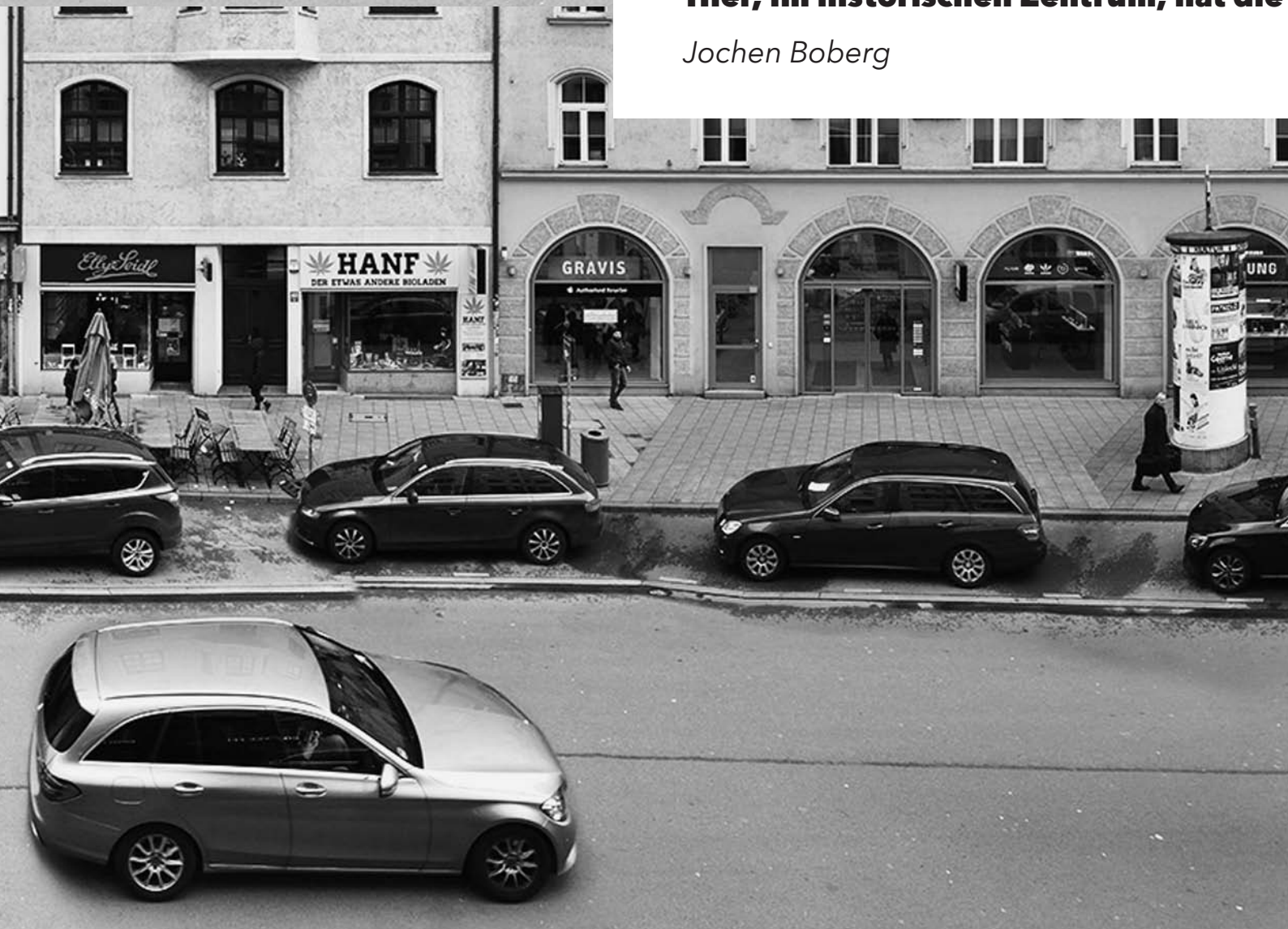
tal

Gottfried Knapp

Das *Tal* – ein unbewältigtes Problem der Münchner Innenstadt

Hier, im historischen Zentrum, hat die

Jochen Boberg



Weltstadt mit Herz eine offene Wunde.

Die heute als einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte Deutschlands und als führendes Kulturzentrum gefeierte Weltstadt München hat in ihrer vergleichsweise kleinen Altstadt nie eine strukturelle Neuordnung erlebt.

Die Corona-Krise hat ein seit Langem bekanntes Problem überdeutlich sichtbar gemacht: Unsere Innenstädte drohen zu veröden, weil sie zu reinen Kommerzmeilen umgebaut, ihre Attraktivität als Orte der Kommunikation verloren haben. Nur mit klug dosierten Rückbaumaßnahmen wird es gelingen, den Altstädten etwas von ihrer ursprünglichen Funktion und ihrem lokalen Charme zurückzugeben.

Die Stadt München hat das Glück, dass beim Wiederaufbau nach dem Krieg die seit Jahrhunderten bestehenden innerstädtischen Achsen als planerisches Grundmuster übernommen wurden und die Monumente, die das Stadtbild prägen, großenteils wieder aufgebaut worden sind. München kann also seinen Besuchern deutlicher als jede andere Großstadt Deutschlands etwas von seiner Geschichte vermitteln. Doch beim Großprojekt der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt mussten unschöne Kompromisse gemacht werden, ja beim allmählichen Umbau hat man das in Richtung Isar gelegene östliche Altstadtquartier fatal benachteiligt.

Die stadträumlichen Dimensionen dieses Konflikts sind am ehesten zu begreifen, wenn man kurz in die Gründungsgeschichte der Stadt zurückblendet. Um die durch Süddeutschland führende Salzstraße kontrollieren zu können, hat Heinrich der Löwe im Jahr 1158 die von den Freisinger Bischöfen kontrollierte Brücke über die Isar bei Oberföhring zerstört und ein Stück weiter südlich eine neue Brücke bauen lassen. Die Salzstraße, die aus dem Salzburger Land kam, führte nun also über diese neue Brücke und an deren Ende direkt hinein in die am Ufer des Flusses als Handelsplatz und Zollstelle gegründete neue Stadt München. Dort, im Herzen der damals noch kleinen Stadt, kreuzte die Ost-West-Straße eine von Norden nach Süden führende ähnlich wichtige Handelsstraße, die Heinrich ebenfalls durch die Tore der Stadt gelenkt hatte.

Dieses schlichte innerstädtische Straßenkreuz aus den Tagen der Stadtgründung hat als stadträumliches Grundmuster alle Erweiterungen des Stadtgebiets in den nachmittelalterlichen Jahrhunderten überstanden. Die als Residenzstadt der Wittelsbacher zu europäischem Ansehen gelangte und heute als einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte Deutschlands und als führendes Kulturzentrum gefeierte Weltstadt München zeigt in ihrer Altstadt also noch immer das aus dem hohen Mittelalter stammende, quasi kleinstädtische Grundmuster mit den zwei im Zentrum sich kreuzenden Hauptachsen und dem direkt an diesem Kreuzungspunkt gelegenen Marktplatz.

Beim Wiederaufbau nach dem Krieg mussten die am Marienplatz sich kreuzenden Hauptstraßen der Altstadt zum Glück nicht brutal verbreitert werden, da man den Hauptdurchgangsverkehr schon vor dem Krieg über den Stachus, also auf der Westseite um die Altstadt herum gelenkt hatte. Beim Ausbau der Innenstadt konnten die Planer also früh schon über weitere Verkehrsberuhigungen nachdenken. So wurde die vom Marienplatz nach Westen zum Karlstor führende Haupteinkaufsstraße schon im Olympiajahr 1972 als erste repräsentative Straße Deutschlands in ganzer Länge zur Fußgängerzone erklärt und zusammen mit dem Marienplatz entsprechend umgebaut.

Bei den drei verbliebenen Achsen dauerte es unterschiedlich lange, bis man sie in das Großprojekt der innerstädtischen Verkehrsberuhigung einbezog. Heute sind auch die vom Marienplatz nach Norden und nach Süden führenden Hauptstraßen zu Fußgängerzonen umgestaltet. Nur die nach Osten zum Isartor führende Straße, die den anschaulichen Namen **Tal** trägt, zeigt noch all die Hässlichkeiten, die sich ergeben, wenn der Verkehr ungebremst durch Altstadtgassen fließen kann.

Das **Tal** ist der ungepflegteste Ort in der gesamten Münchner Innenstadt. Dass alle Überlegungen, diesen Ostarm des alten Wegekreuzes zur Fußgängerzone umzubauen, bislang gescheitert sind, wird von den Zuständigen in der Stadt mit der Erschließungsfunktion für die anliegenden Innenstadtquartiere begründet. Doch genau diese Bedenken hat es ja auch bei den drei anderen Achsen gegeben, als man dort über eine mögliche Verkehrsberuhigung nachdachte.
Ja, dort war die Ausgangssituation zum Teil sogar noch deutlich komplizierter.
Im malerisch leicht gekurvten **Tal,** das an seinen Enden jeweils auf einen mächtigen Torturm zuführt, also fast magnetisch auf zwei Pole ausgerichtet ist, wäre die Wirkung des vom motorisierten Verkehr befreiten Straßenraums sogar noch suggestiver als in den anderen innerstädtischen Straßen, die den Passanten und Flaneuren übergeben worden sind. Hier könnten die Planer bei der Um- oder Rückgestaltung auf ein atmosphärisch besonders lebendiges Element zurückgreifen, das in der Altstadt jahrhundertelang wirksam war, heute aber vollkommen verschwunden ist. Man könnte einen der Bäche, die bis ins 19. Jahrhundert im **Tal** geflossen sind, dort wieder fließen lassen. Der Name **Tal** bekäme dann wieder etwas von seiner früheren Bedeutung und seiner poetischen Anschaulichkeit zurück.
Wenn man über eine Verkehrsberuhigung im Ostarm des alten Straßenkreuzes nachdenkt, muss man aber unbedingt das am Ende stehende Tor in die Planung miteinbeziehen.

Wer immer über eine Verkehrsberuhigung im *Tal* nachdenkt, muss unbedingt das Isartor, an dem der heute in die Stadt oder aus ihr heraus fließende Verkehr vorbeigelenkt wird, in die Planung miteinbeziehen.

Das Isartor mit seinem mächtigen Hauptturm, seinen beiden stadtauswärts nach vorne gesetzten Flankentürmen und dem dazwischenliegenden geräumigen Wehrhof ist das einzige in seinen ursprünglichen Dimensionen weitgehend erhaltene mittelalterliche Tor der Stadt.
Wie an allen mittelalterlichen Stadttoren führten auch am Isartor die von außen kommenden Verkehrsströme ursprünglich frontal auf die Öffnung im Tor zu oder – genauer gesagt – auf die Brücke, die über den Zwingergraben zur Toröffnung führte. Und auch wer die Stadt über das **Tal** verlassen wollte, bewegte sich geradlinig auf das Tor zu und dann durch seine Bögen hinaus ins Freie.

Würde heute jemand durch eine der spitzbogigen Öffnungen stadtauswärts schreiten, würde er schon beim ersten Schritt ins Freie sein Leben riskieren. Denn direkt vor dem Tor schießen die Fahrzeuge quer, die auf dem Altstadtring um die Innenstadt herumgelenkt werden.
Die Verkehrsteilnehmer aber, die glauben, ins **Tal,** also in die Altstadt hineinfahren zu können oder zu müssen, werden um das freigestellte Tor herumgeleitet. Das einzigartige Monument des Durchlasses, das Gebäude, das früher einmal als Loch in der geschlossenen Mauer gedient hat, stellt heute also ein Verkehrshindernis dar. Es steht isoliert auf einer von Fahrzeugen umtosten Insel, die fast von niemandem mehr betreten wird. Die ursprüngliche Funktion des Tors ist also ins totale Gegenteil verkehrt: Es steht zwar weiterhin einladend offen, aber niemand bewegt sich darauf zu oder gar durch seine Öffnungen hindurch.
Dass sich die Stadt- und Verkehrsplaner an diesem Tor, das man als die bedeutendste bauliche Hinterlassenschaft des hohen Mittelalters in der Stadt bezeichnen kann, schwer versündigt haben, ist also offensichtlich. Und da direkt hinter dem Tor das andere Schandmal der jüngeren Münchner Planungsgeschichte, das **Tal,** seine Hässlichkeiten darbietet, kann man nur hoffen, dass die Stadt sich in absehbarer Zeit mit diesem Gebiet und seinen massiven Problemen beschäftigt.

belebtes_