



Studienabschlussarbeiten

Fakultät für Geschichts- und
Kunstwissenschaften

Christian Hartard:

Neuperlach. Utopie des Urbanen. Leitbilder und
Stadtbilder eines Experimentes der 1960er-Jahre

Magisterarbeit, 2003

Gutachter: Robert Stalla
Frank Büttner

Fakultät für Geschichts- und Kunstwissenschaften
Department Kunstwissenschaften

Ludwig-Maximilians-Universität München

<http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:bvb:19-epub-2034-0>

Christian Hartard
Neuperlach. Utopie des Urbanen
Leitbilder und Stadtbilder eines
Experimentes der 1960er-Jahre



Christian Hartard

Neuperlach. Utopie des Urbanen
Leitbilder und Stadtbilder eines Experimentes der 1960er-Jahre

I: Textband

Wissenschaftliche Arbeit zur Erlangung des Grades eines Magister Artium
der Philosophischen Fakultät für Geschichts- und Kunstwissenschaften
der Ludwig-Maximilians-Universität München

Referent: Professor Dr. Robert Stalla
Korreferent: Professor Dr. Frank Büttner

München, im März 2003

Allen, die mir einen Ort zur Heimat gemacht haben.

Inhalt

- I. Probebohrung in die Heimat
Eine Einleitung 6
- Teil A: Fundamente
- II. Erste Bausteine.
Planungs- und Baugeschichte 11
- III. Die Idee der Stadt.
Leitgedanken der Neuperlacher Strukturplanung 20
- IV. Anfänge auf dem Reißbrett.
Der Strukturplan von 1965 25
- Erstes Zwischenergebnis 44
- Teil B: Leitbilder
- V. An der Schwelle.
Von den Leitbildern der Vergangenheit
zur Stadt der Zukunft 46
- VI. Erbe des Vergangenen.
Organizistische und funktionalistische Einflüsse
auf die Planungen Neuperlachs 49
- VII. Widerspruch und Wandel.
Die Neuentdeckung der Stadt 62
- Zweites Zwischenergebnis 72
- Teil C: Stadtbilder
- VIII. Landnahme.
Die ersten Bauabschnitte 75
- IX. Herzoperation.
Das Zentrum Neuperlachs 108
- Drittes Zwischenergebnis 122
- Ludwig Geigenberger:
Ansprache zur Grundsteinlegung für die
Entlastungsstadt Perlach (Auszug) 124
- X. Utopie des Urbanen.
Stadtrandbemerkungen 125
- Bibliographie 129

Abbildungsband: Abbildungen und Abbildungsnachweis

Von diesen Städten wird bleiben:
der durch sie hindurchging, der Wind!

Bert Brecht¹

I.

PROBEBOHRUNG IN DIE HEIMAT

Eine Einleitung

1. MUNICH DEPRESSION

Alles ist flüchtig. Auch dieser Krater im Erdreich vor den Toren Münchens, ein Trichter von fünfunddreißig Metern Durchmesser, vier Meter tief.² Perlach im Mai 1969, damals noch sehr weit vor der Stadt. Der amerikanische Künstler Michael Heizer hat hier eine Markierung in den Boden gesenkt, eine erste Andeutung des Ortes, der später die Mitte einer neuen Stadt sein soll. Tausend Tonnen Erde sind bewegt worden, ausgehoben zu einem umgestellten Kegel. ‚Munich Depression‘ – die ‚Münchner Versenkung‘ ist begehbar; man kann hinuntersteigen, die ersten schon sichtbaren Wohnzeilen weiter im Norden geraten aus dem Blickfeld. Unten ist nur noch der Himmel zu sehen, als gäbe es keine angefangene neue Stadt und keine Pläne für das zukünftige Gesicht der Peripherie und keine Planieraupen, die schon beginnen, dieses Gesicht zu formen. Die in die Erde eingegrabene Spur wird sich bald verwischen. Neue Krater werden entstehen, Baugruben diesmal, später werden es Häuser sein für ein paar zehntausend Menschen. Darunter gespeichert, irgendwo, unauffindbar, die Erinnerung an das verschwundene Zeichen. Ist es je dagewesen?

2. WEG UND ZIEL

In gewissem Sinne soll auch diese Arbeit eine Grabung sein; sie soll zu den Wurzeln jenes Gebildes vorstoßen, das schon lange über die ‚Münchner Versenkung‘ hinweggewachsen und als Neuperlach zu einem Teil der Stadt geworden ist. Daß dieser Ort auch die Heimat des Autors ist, muß Ansporn und Bedenken zugleich sein. Mit der Notwendigkeit, die Nähe zum Gegenstand nicht zu verleugnen, verbindet sich deshalb der Versuch, von allem Bekannten abzusehen und das Vertraute als etwas Fremdes neu zu betrachten, so gut dies möglich ist.

Warum aber Neuperlach? Münchens erste Trabantenstadt ist in zweierlei Hinsicht bemerkenswert: in ihren Dimensionen und in ihrem Anspruch. „Im Verlauf der Geschichte“, schreibt Alex-

¹ aus: Brecht, Bertolt: Vom armen B. B. (1926). In: Bertolt Brecht. Gesammelte Gedichte. Frankfurt 1978, Bd. 1, S. 261ff.

² vgl. hier und im folgenden: Schober, Siegfried: ‚Münchner Versenkung‘ und ‚Fünf Trichter‘. Grabungen von Michael Heizer in Perlach und in der kalifornischen Mojave-Wüste. In: Süddeutsche Zeitung vom 20. 5. 1969 /

ander Mitscherlich, Psychologe, Städtebaukritiker und Perlach-Berater, „war noch nie die Aufgabe gestellt, in womöglich nicht einmal einem Jahrzehnt 80.000 Menschen an einem Ort ein Unterkommen zu schaffen, auf der grünen Wiese mit einem Schlag 23.000 Wohnungen, eine Stadt, zu erstellen.“³ Das konzeptuelle Ziel des größten bundesdeutschen Siedlungsprojektes der 1960er-Jahre⁴ ist damit bereits umrissen: man wollte nicht allein dringend benötigten Wohnraum produzieren, sondern eine „Stadt für die Zukunft bauen“⁵, mit allen „Funktionen, Einrichtungen und Möglichkeiten eines großen Gemeinwesens“. Die Größe dieses seit 1961 Schritt für Schritt verwirklichten Unternehmens ist nur vor dem Hintergrund seiner Zeit voll zu ermessen; wo wäre seit dem Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland überhaupt eine Stadt entstanden mit dem Recht auf diese Bezeichnung? Wo hätte man je etwas anderes zuwege gebracht als funktionale Aufbewahrungsorte für die anschwellenden Menschenmassen? Wo war das städtische Fluidum an der Peripherie nicht zum dünnen Rinnsal geworden und versickert? Der „feine explosive Reiz von Mensch und Stadt und Stein [...] trocknet bei uns ein“, bemerkte Eberhard Schulz 1968 in der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung*, „Perlach ist wieder ein Versuch, es durch Architektur noch einmal zu erzwingen.“⁶

Was diese Arbeit möchte: Die Idee aufzeigen, die hinter Neuperlach stand, und den Stadtvorstellungen nachspüren, die seine Gestalt heute prägen. Das wird Einschränkungen nötig machen: Zum einen liegt der Schwerpunkt der Untersuchung auf einer Analyse der Stadtstruktur; das architektonisch-ästhetische Bild Neuperlachs wird keine hauptsächliche Rolle spielen, sofern es nicht Ausdruck struktureller Festlegungen ist. Zum anderen setzt die lange Realisierungsdauer des Stadtteiles eine zeitliche Grenze; denn mit seinen neueren Bauabschnitten – seit 1972 geplant, aber erst in den 1980er-Jahren verwirklicht – berührt Neuperlach schon neue Phasen des städtebaulichen Schaffens und Denkens, die mit der ursprünglichen Stadtidee nur mehr den Namen gemeinsam haben. Den Übergang von dem einen Konzept zum anderen darzustellen, wäre *eine* mögliche Annäherung an Neuperlach, die hier aber nicht versucht werden soll. Vorerst muß es darum gehen, den Plan der Stadt – in einer abstrakten und in einer konkreten Bedeutung des Wortes – zu erfassen und in den größeren Zusammenhang seiner Zeit zu stellen.

Die Arbeit wird deshalb mit den Voraussetzungen dieses Planes beginnen und in ihrem ersten Teil eine Analyse der städtebaulichen Grundkonzeption und der Zusammenhänge mit den stadtübergreifenden Rahmensetzungen bieten. Hier soll die Frage nach dem Wollen der Verantwortlichen im Mittelpunkt stehen: welche Zielsetzungen verbinden sich mit der Trabantenstadt Neuperlach, und mit welchen Mitteln sollen sie erreicht werden? Der zweite Teil der Arbeit fragt nach der ideologischen Basis der Planungen; es wird dargelegt, welche urbanistischen Leitbilder in den aufgezeigten stadt-

Hüttner, Florian: Michael Heizers Erdsulpturen in der ‚Wüste‘ von Perlach. In: Draxler, Helmut (Hg.): Die Utopie des Designs. Ausst.-Kat. München 1994, o.S.

³ Mitscherlich, Alexander: Meditationen vor dem Reißbrett. München-Perlach als städtebauliches Beispiel. In: *Süddeutsche Zeitung* vom 16./17. 10. 1970

⁴ vgl. Reinborn, Dietmar: Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert. Stuttgart 1996, S. 263

⁵ dieses und das folgende Zitat: Neue Heimat Bayern (Hg.): Perlach. Das Zentrum einer neuen Stadt. Ein Ideen-Wettbewerb und seine Folgen [unveröffentlichte Dokumentation des Wettbewerbes für den Zentrumsbereich Perlach]. München, o.J. (ca. 1969). Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (chem. Neue Heimat Bayern), S. 1 [zit. als: Neue Heimat: Perlach (ca. 1969)]

⁶ Schulz, Eberhard: Futurismus im Städtebau. Die Entlastungsstadt Perlach für München. In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 24. 8. 1968

strukturellen und städtebaulichen Strategien wirksam sind, aus welchen Quellen sie stammen und welchen Stellenwert sie innerhalb des Neuperlacher Stadtkonzeptes einnehmen. Beachtung finden hierbei die Stadtvorstellungen der *Charta von Athen*, der *Organischen Stadtbaukunst*, der *Autogerechten Stadt*, der *Gegliederten und aufgelockerten Stadt* sowie die Idee der *Urbanität durch Dichte*; über die Bedeutung dieser Leitbilder für den Städtebau nach dem Zweiten Weltkrieg bis hinein in die 1970er-Jahre besteht Konsens in der einschlägigen Literatur. Besonderes Augenmerk soll der Frage nach der Problematik der geistigen Planungsgrundlagen gelten: inwiefern kann man von ihnen überhaupt erwarten, dem hohen Anspruch gerecht zu werden, mit dem die Schöpfer der Trabantenstadt angetreten waren, und inwiefern stehen sie dem Gelingen der Unternehmung vielleicht sogar entgegen? Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden als eine vorläufige These formuliert, die im dritten und letzten Teil empirisch überprüft werden soll; anhand einer analytischen Beschreibung der in den 1960er-Jahren entstandenen ersten drei Bauabschnitte Neuperlachs kann die Umsetzung der Konzeptionsprämissen ebenso nachgezeichnet werden wie der Einfluß der untersuchten Städtebauideologien. Das seit 1968 projektierte Zentrum der Trabantenstadt markiert schließlich Höhepunkt und Endpunkt des ursprünglichen Planungsgedankens und setzt den Schlußstein sowohl der ersten Bauphase Neuperlachs wie auch dieser Arbeit. Es kann nun die Summe gezogen werden: Sind die Ziele von einst erreicht – oder ist der große Wurf gescheitert? Und welches sind die Gründe, sowohl in die eine wie in die andere Richtung? „Das Unternehmen Perlach“, schreibt 1969 die *Neue Heimat*, der Hauptbauträger, „ist ebenso aufregend und risikoreich wie ein Salto mortale auf dem Seil – ohne Netz!“⁷ Ob man glücklich auf dem Seil gelandet, ob man abgestürzt ist: das will die Arbeit erweisen.

Das Material, auf das ich mich dabei in der Hauptsache stützen kann, liegt – soweit es die Planungen Neuperlachs betrifft – nur selten in publizierter Form vor. An Gesamtdarstellungen existieren nur ein Portrait des Stadtteiles in der Festschrift zur 1200-Jahr-Feier Perlachs mit einem knappen Abriss über die Baugeschichte (Titze, Christoph: 25 Jahre Stadtteil Neuperlach. In: Mooseder, Georg / Hackenberg, Adolf [Hg.]: 1200 Jahre Perlach. München 1990, S. 873 – 906) sowie eine allgemeine städtebauliche, architektonische und soziologische Betrachtung in Form eines Stadtteilspazierganges (Tzschaschel, Sabine: Neuperlach. Lebensqualität in einer Satellitenstadt. In: Geipel, R. et al. [Hg.]: München. Ein sozialgeographischer Exkursionsführer [Münchner geographische Hefte, Nr. 55/56, herausg. vom Geographischen Institut der Technischen Universität München]. München 1987, S. 503 – 535). Aufschlußreicher als diese jeweils nur kurzen Abhandlungen – dafür nicht unparteiisch – sind zwei Dokumentationen der *Neuen Heimat*, die aus der Sicht des Bauträgers einmal die Planungsziele zum Zeitpunkt der Grundsteinlegung (Neue Heimat Bayern [Hg.]: Entlastungsstadt Perlach in München. München 1967), einmal die Entstehung des Neuperlacher Zentrums beleuchten (Neue Heimat Bayern [Hg.]: Perlach. Das Zentrum einer neuen Stadt. Ein Ideen-Wettbewerb und seine Folgen. München, o.J. [ca. 1969]). Der zweite Titel kam allerdings nie zur Veröffentlichung und liegt nur als Typoskriptentwurf vor. Eine kritische Analyse der Planungen, ihrer Hintergründe und des Leitbildkontextes findet sich insgesamt ebensowenig wie eine Untersuchung der baulichen Realität, die über pauschale Feststellungen hinausgeht. Die Hauptquellen der Arbeit sind dementsprechend Planungs-

⁷ Neue Heimat: Perlach (ca. 1969), S. 2

unterlagen aus den Archiven der Stadt München und der ehemaligen *Neuen Heimat*, die zeitgenössische Presseberichterstattung, verstreute Artikel in Fachzeitschriften sowie nicht zuletzt die eigene Anschauung.

Diese Arbeit wäre sicher nicht möglich gewesen ohne die zahlreiche Unterstützung auch aller derer, die nicht auf dem Titelblatt erscheinen. Besonders danken darf ich Christoph Titze und Delia Ostmann, die mir das Archiv der *Neuen Heimat* geöffnet haben, Thomas Buhl für die geduldige Hilfe bei den dortigen Recherchen, Sigrid Bretzel und Bernd Rüdiger vom Planungsreferat der Stadt München für Auskünfte und Anregungen, Andreas Unger für den Zugang zum Archiv der *Süddeutschen Zeitung*, schließlich Sabrina Bäcker für ihre Mitarbeit am Abbildungsteil.

München, im März 2003

TEIL A
FUNDAMENTE

II.

ERSTE BAUSTEINE *Planungs- und Baugeschichte*

1. VORAUSSETZUNGEN

a. Wohnungsnot

Neuperlach wurde aus der Not geboren – diese Feststellung muß am Beginn der Betrachtung stehen: nicht als Ausrede für alle die Probleme, Versäumnisse und Fehler, die den Planern des Projektes in den über dreißig Jahren seit der Grundsteinlegung 1967 zum Vorwurf gemacht wurden; aber als Erklärung für die Weise, in der Neuperlach konzipiert wurde, gewachsen ist und seine heutige Gestalt angenommen hat. Der Trabant an Münchens Peripherie ist steinerner Zeuge des dramatischen Wohnungsmangels, dem die Landeshauptstadt seit Anfang der 1950er-Jahre ausgesetzt war. München, dessen Bevölkerung während des Zweiten Weltkrieges um über 40 Prozent zurückgegangen war, hatte damals bereits wieder die Einwohnerzahl von 1939 erreicht, ohne daß die kriegsbedingten erheblichen Wohnraumverluste⁸ bis dahin auch nur annähernd hätten ausgeglichen werden können;⁹ Zehntausende von Evakuierten waren in die fast zur Hälfte zerstörte Stadt¹⁰ zurückgekehrt, und mit ihnen suchte zusätzlich ein Strom von Flüchtlingen und Vertriebenen eine neue Heimat. Mit dem seit 1950 immer mehr anschwellenden Zuzug, dem größten und rapidesten in der Geschichte Münchens, konnte die Wohnungsentwicklung kaum schritthalten; bald zeigte sich, daß der bloße Wiederaufbau der vernichteten Bausubstanz und die Errichtung kleinerer Neusiedlungen¹¹ keine grundsätzliche Lösung des drängender werdenden Problems sein würden. Das Gebot der Zeit schien ein weitaus größerer Maßstab zu sein: der einer „Entlastungsstadt für München“¹², einer neuen Stadt *neben* der alten Stadt.

b. Der Münchner Plan (1960)

Den entscheidenden Impuls für den Beginn eines großangelegten Siedlungsprogrammes gab schließlich der *Gesamtplan zur Behebung der Wohnungsnot in München* („Münchner Plan“), den der Stadtrat im Herbst 1960 verabschiedete.¹³ Die Bedeutung dieser Vorlage, die aus der Analyse der zu erwartenden

⁸ 80.000 Wohnungen waren nach dem Krieg totalzerstört, die meisten übrigen zumindest beschädigt. Vgl. Vogel, Hans-Jochen: Die wohnungswirtschaftliche Entwicklung in der Landeshauptstadt München seit 1945. In: *Neue Heimat Bayern* (Hg.): *Entlastungsstadt Perlach in München*. München 1967, S. 19 [Vogel (1967a)]

⁹ Die Einwohnerzahl Münchens betrug im Jahr 1939 noch 840.000 Einwohner, 1945 waren es nurmehr 480.000. Vgl. Vogel (1967a), S. 19

¹⁰ Etwa 48% der Bausubstanz waren zerstört. Vgl. Luther, Edgar: *Entlastungsstadt Perlach*. Teil der städtebaulichen Entwicklung Münchens. In: *Neue Heimat Bayern* (Hg.): *Entlastungsstadt Perlach in München*. München 1967, S. 32 [Luther (1967a)]

¹¹ Bis 1960 war am Hasenberg¹ sowie in Fürstenried mit dem Bau von Wohnsiedlungen begonnen worden. Der erste Bauabschnitt des Hasenbergs umfaßte 1.593 Wohnungen, in Fürstenried-Ost entstanden 2.656 Wohnungen. Vgl. Landeshauptstadt München: *Gesamtplan zur Behebung der Wohnungsnot in München – 1. Münchner Plan – Abschlußbericht*. München 1969, o. S. [zit. als *Münchner Plan / Abschlußbericht* (1969)]

¹² so der Betreff mehrerer Besprechungen zwischen der Stadt München und der Regierung von Oberbayern. Vgl. z.B.: Regierung von Oberbayern, Bezirksplanungsstelle: Schreiben vom 27.5.1960 (behördeninternes Memorandum einer Besprechung vom 17. 5. 1960). Typoskript, Stadtarchiv München, S. 1 [zit. als *Memorandum I* (1960)]

¹³ Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 25. 11. 1960

Bevölkerungsentwicklung heraus Grundlinien der zukünftigen städtischen Wohnungsbaupolitik entwarf, wurde vom damaligen Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel eindringlich dargestellt: „Unsere ganze Arbeit gilt der Befriedigung elementarer Lebensbedürfnisse unserer Bürger“, sagte er bei der Vorstellung des Münchner Planes am 25. November 1960. „Von diesen Bedürfnissen ist das nach einer menschenwürdigen Wohnung sicherlich das Elementarste.“¹⁴ Ausgehend von einem aktuellen Fehlbestand von fast 60.000 Wohnungen¹⁵ rechnete der Plan bis zum Ende des Jahres 1966 mit einem zusätzlichen Bedarf von 123.300 Wohnungen.¹⁶ Nachdem die hierfür notwendige Baulandfläche von weit über 2.000 Hektar im vorgesehenen Zeitraum nicht vollständig innerhalb der Münchner Stadtgrenzen zur Verfügung gestellt werden konnte, sah man auch den Bau von Siedlungen im Bereich der Vorortgemeinden als notwendig an.¹⁷ Im Anhang der Vorlage waren die zur Wohnbebauung vorgesehenen Gebiete aufgeführt, darunter als Baugebiet Nr. 18 die „Großwohnanlage Perlach“¹⁸. Bei der Suche nach dem geeignetsten Standort für die projektierte ‚Entlastungsstadt‘ war Perlach jedoch anfangs durchaus nicht favorisiert. Ein Memorandum der Landeshauptstadt München vom Juni 1960 etwa, in dem die Errichtung von Trabantenstädten und Großwohnsiedlungen im Raum München erörtert wird, sah die Umsetzung des damals noch in Vorbereitung befindlichen Münchner Planes in zwei Stufen vor:¹⁹ Zunächst wollte man Siedlungen in Fürstenried, am Hasenberg sowie in Oberföhring mit zusammen 13.000 Wohnungen errichten bzw. weiter ausbauen; in der Entlastungsstadt Schleißheim, außerhalb des Münchner Burgfriedens gelegen, sollten weitere 13.000 Wohnungen entstehen.²⁰ Erst in einer zweiten Baustufe, die „derzeit nur theoretischen Charakter“²¹ beanspruchen konnte, wurde an Großsiedlungen in Feldmoching, Bogenhausen, Berg am Laim und Perlach gedacht. Während man zu diesem Zeitpunkt noch „alle Kräfte [...] auf das Projekt Schleißheim konzentriert“²² wissen wollte, ist zum Standort Perlach aufgrund der noch ausstehenden schwierigen Grundstücksverhandlungen und Kanalisationsarbeiten nur vermerkt: „Projekt noch in weiter Ferne“²³. Da sich allerdings schon bald abzeichnete, daß wegen der militärischen Nutzung des Baugebietes in Schleißheim eine Geländefreigabe sich womöglich auf unbestimmte Zeit verzögern würde,²⁴ rückte nun doch die Flur der Gemarkung Perlach als möglicher Baugrund der ersten Münchner Trabantenstadt ins Blickfeld; Anfang 1961 erhielt daher die *Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan* im Baureferat den Auftrag, für diesen Bereich eine Planungsstudie zu entwerfen.²⁵

¹⁴ Vogel, Hans-Jochen: Vortrag [...] anlässlich der Beratung des Gesamtplanes zur Behebung der Wohnungsnot in München am 25. November 1960. Typoskript, Stadtarchiv München, S. 1

¹⁵ Zum 31. 12. 1959 belief sich der Bedarf auf 59.914 Wohnungen. Vgl. Landeshauptstadt München: Gesamtplan zur Behebung der Wohnungsnot in München. München 1960, S. 7 [zit. als Münchner Plan (1960)]

¹⁶ vgl. Münchner Plan (1960), S. 11

¹⁷ vgl. Münchner Plan (1960), S. 15

¹⁸ Anhang zum Münchner Plan (1960), o. S.

¹⁹ vgl. Landeshauptstadt München: Memorandum vom 6. 6. 1960 (mit Unterzeichnung: Verwaltungsdirektor Dr. Przemek). Typoskript, Stadtarchiv München, S. 3 [zit. als Memorandum II (1960)]

²⁰ vgl. im folgenden: Memorandum II (1960), S. 4

²¹ Memorandum II (1960), S. 3

²² Memorandum II (1960), S. 5

²³ Memorandum II (1960), S. 4

²⁴ vgl. Krämer, Steffen: Wohnstadt – Trabantenstadt – Planungen für München. In: Möller, Hilke Gesine (Hg.): Reihe, Zeile, Block & Punkt: Wohnungen, Häuser, Siedlungen im Raum München. Südhausbau 1936 – 1996. München 1997, S. 147 (Anm. 20)

Das Gremium, das ab 1961 das Bauvorhaben in Perlach weiterverfolgte und konkretisierte, war erst im Jahr zuvor ins Leben gerufen worden.²⁶ Unter der Leitung des Kieler Stadtbaurates Herbert Jensen und der Städtebau- und Verkehrsexperten Egon Hartmann und Carl Hidber war es mit der Erarbeitung eines Stadtentwicklungs- und Gesamtverkehrsplanes betraut, der die hauptsächlich wohnungsbaupolitischen Forderungen des Münchner Planes in ein umfassenderes urbanistisches Konzept einbinden und zu einem allgemeinen städtebaulichen Leitbild ausbauen sollte. Durch die enge Verknüpfung der gesamtstädtischen Grundsatzplanungen und der Konzeption der Großsiedlung Perlach innerhalb der Arbeitsgemeinschaft war es möglich, beide Projekte parallel zu entwickeln; die städtebaulichen Leitideen, die dem nach dreijähriger Arbeit 1963 vorgestellten und vom Stadtrat verabschiedeten²⁷ Stadtentwicklungsplan zugrundegelegt wurden, mußten damit notwendigerweise auch in den Entwürfen für die Perlacher Trabantenstadt ihren unmittelbaren Niederschlag finden.

Die Stadtidee, dem sich die Verfasser des Planwerkes verpflichtet fühlten, knüpfte an die Tradition Münchens als Stätte der Wissenschaften und der Künste, aber auch als Ort eines besonderen Lebensgefühles an: „München hat sein spezifisch eigenes Gesicht; München, das ist keine beliebig auswechselbare Ansammlung von Personen, Straßen und Gebäuden. Es ist eine organisch geschlossene Gesellschaft, in der sich die Menschen geborgen fühlen; ein Ort, an dem sie nicht nach Maßlosem streben, sondern die Mitte halten und ein wenig froher, ein wenig glücklicher und erfüllter zu leben glauben als anderswo.“²⁸ Zum Erhalt dieses Bildes sollte der Stadtentwicklungsplan beitragen; ausgelegt auf die prognostizierten Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Verkehrsrahmendaten des Jahres 1990, war er als Richtschnur allen städtischen Planens und Handelns in den folgenden dreißig Jahren gedacht.²⁹ Die Bedeutung der Studie lag vor allem in der Formulierung grundlegender Ordnungsvorstellungen für die räumliche und funktionelle Gliederung und die künftige Expansion Münchens.

a. Z e n t r u m s b i l d u n g

Angesichts des immer weiter ansteigenden Zustroms neuer Einwohner in die Region München war der Entwurf von Richtlinien für eine Ausdehnung des städtischen Siedlungsraumes einer der zentralen Punkte des Stadtentwicklungsplanes.³⁰ Leitender Gedanke war die Förderung einer polyzentrischen Entwicklung der Stadt und ihres Umlandes: vor allem am Stadtrand und im Erschließungsbereich der geplanten S-Bahn sollten zahlreiche Siedlungseinheiten (Stadtteile bzw. Gemeinden) zu „Kernen mit größerer Bebauungsdichte“³¹ und je eigenen kulturellen und wirtschaftlichen Zentren heranwachsen. Auf diese Weise wollte man einerseits der geringen Verdichtung der Wohnbebauung in den Außenbe-

²⁵ Beschluß des Stadtplanungsausschusses des Münchner Stadtrates vom 27. 1. 1961

²⁶ vgl. hier und im folgenden: Krämer (1997), S. 140

²⁷ Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 10. und 11. 7. 1963

²⁸ Landeshauptstadt München: Stadtentwicklungsplan einschließlich Gesamtverkehrsplan der Landeshauptstadt München. München 1963, S. 4 [zit. als Stadtentwicklungsplan (1963)]

²⁹ vgl. Stadtentwicklungsplan (1963), S. 2

Tatsächlich wurde bereits 1972 ein neuer Stadtentwicklungsplan verabschiedet, der in vielerlei Hinsicht eine Abkehr von wesentlichen Forderungen des Planes von 1963 bedeutete.

³⁰ vgl. hier und im folgenden: Stadtentwicklungsplan (1963), S. 26

³¹ dieses und das folgende Zitat: Stadtentwicklungsplan (1963), S. 26

reichen und dem Zerfließen der Stadt entgegenwirken,³² andererseits erhoffte man sich von einer „städtebaulichen Akzentbildung“ im Außenraum die Ausbildung eines begrenzt selbständigen Lebens in den Umlandgemeinden bzw. den peripheren Stadtvierteln mit entsprechenden Entlastungseffekten für die Innenstadt. Zusätzlich zu den kleineren Außenkernen sollten, wie es schon der ‚Münchner Plan‘ vorgeschlagen hatte, an stadtstrukturell günstigen Punkten „Zentren größerer Einzugsbereiche mit gehobener kultureller und wirtschaftlicher Bedeutung“³³ entstehen. Als Standorte für derartige ‚Entlastungsstädte‘ wurden im Stadtentwicklungsplan von 1963 Oberschleißheim, Freiham und Perlach genannt³⁴ (→ Abb. 1). Sie boten sich nicht nur wegen ihrer beträchtlichen Baulandreserven an, sondern auch durch ihre günstige Lage am geplanten Münchner Autobahnring.³⁵ Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Entwicklungsplanes stand freilich bereits fest, daß in nächster Zukunft nur die Trabantenstadt in Perlach würde realisiert werden können, nachdem das Gelände in Schleißheim weiterhin durch den Truppenstützpunkt blockiert war und dem Projekt in Freiham ungelöste entwässerungstechnische Probleme entgegenstanden.³⁶

b. Radialkonzept

Das polyzentrische Grundkonzept des Stadtentwicklungsplanes wurde mit der Vorstellung einer radialen Orientierung der einzelnen Siedlungskerne als leitendem Ordnungsschema verbunden; gemäß der Forderung nach „einer [...] Bebauung entlang der Vorortstrecken der Bundesbahn“³⁷ war somit durch die Linienführung der Bahn – die späteren S-Bahntrassen – ein sternförmig von innen nach außen strahlendes Ordnungsgerüst vorgegeben, an dem sich wie Perlen an einer Schnur die „Kristallisationspunkte kompakter Bebauung“ mit Ausrichtung auf das Herz der Stadt³⁸ aufreihen sollten (→ Abb. 2).

c. Gliederung und Durchgrünung

Um die Vorstellung einer „massierten, in sich gegliederten und gegeneinander scharf abgegrenzten“³⁹ Bebauung zu realisieren, waren strukturbildende Grünflächen zu schaffen oder auszubauen, die die Stadt in klar erkennbare Einheiten unterteilen sollten; „zur hygienischen Auflockerung der Stadt“⁴⁰ waren sie durch „keilförmige, aus dem unbebauten Umland vordringende Grünzüge“⁴¹ mit der freien Landschaft zu einem zusammenhängend die Stadt durchziehenden Grünsystem zu verbinden.

³² vgl. Stadtentwicklungsplan (1963), S. 26

³³ Stadtentwicklungsplan (1963), S. 26

³⁴ vgl. Stadtentwicklungsplan (1963), S. 26

³⁵ Krämer (1997), S. 141

³⁶ vgl. Hartmann, Egon: Stadtteil Perlach München. O.O., o.J. (ca. 1968), S. 4

³⁷ Stadtentwicklungsplan (1963), S. 26

³⁸ vgl. Stadtentwicklungsplan (1963), S. 20

³⁹ Stadtentwicklungsplan (1963), S. 26

⁴⁰ Stadtentwicklungsplan (1963), S. 20

⁴¹ Stadtentwicklungsplan (1963), S. 26

d. Verkehrssystem und Funktionsverteilung

Den einzelnen städtischen Einheiten sollten „in sinnvoller Gesamtordnung die Lebensfunktionen der Stadt“⁴² zugeteilt werden, wobei „dem Spannungsverhältnis zwischen Arbeitsstätte und Wohnung durch gegenseitige Zuordnung Rechnung zu tragen“ war. Besonderes Gewicht wurde sowohl innerhalb der Gesamtstadt als auch in den neu entstehenden Verdichtungszonen der hygienisch notwendigen strikten Trennung von Wohn- und Industriebereichen beigemessen: „Die seit 1950 wahrnehmbare Tendenz zu Stadtbezirken mit reiner Wohn- oder Industrienutzung wird in Zukunft stark zu unterstützen sein“⁴³; Gleichzeitig begrüßte die Studie allerdings nachdrücklich die Schaffung „ausreichende[r] Flächen für das Handwerk“ innerhalb der Wohngebiete. – Um einen störungsfreien Verkehrsfluß zu gewährleisten, wurden Fußgänger- und Individualverkehr voneinander getrennt.⁴⁴

3. PLANUNGEN

a. Strukturplanung (1961 – 1966)

Die Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan hatte unmittelbar nach der Auftragserteilung im Januar 1961 mit der Konzeption eines Strukturplanes für das Gebiet Perlach begonnen.⁴⁵ Sie stand vor der Aufgabe, den städtebaulichen Rahmen für eine Großsiedlung von ca. 80.000 Einwohnern⁴⁶ auf einem Planungsgebiet von etwa 1.000 Hektar Umfang⁴⁷ (→ Abb. 3) zu entwerfen und in den parallel dazu entstehenden Stadtentwicklungsplan zu implementieren. Eine erste Vorstudie lag bereits im Oktober 1961 vor⁴⁸ und bildete den Auftakt zu einer Folge von insgesamt zehn teilweise sehr unterschiedlichen Entwürfen, die bis zum Frühjahr 1965 entstanden.

Das Projekt konkretisierte sich Anfang 1963, als die Arbeitsgemeinschaft eine ausführliche Planungsstudie vorstellte, die der Münchner Stadtrat im Januar 1963 mit der Maßgabe verabschiedete, sie der weiteren Strukturplanung und der Aufstellung von Bebauungsplänen im Raum Perlach als Leitbild zugrundezulegen.⁴⁹ In einer eigenen *Planungsgruppe Perlach* unter der Leitung des Baudirektors Egon Hartmann⁵⁰ wurde das Projekt weiter vorangetrieben,⁵¹ bis im Januar 1965⁵² ein Ergebnis

⁴² dieses und das folgende Zitat: Stadtentwicklungsplan (1963), S. 20

⁴³ dieses und das folgende Zitat: Stadtentwicklungsplan (1963), S. 27

⁴⁴ vgl. Stadtentwicklungsplan (1963), S. 20

⁴⁵ vgl. zu den verschiedenen Planungsphasen: Hartmann (ca. 1968), S. 5 – 10

⁴⁶ vgl. Hartmann (ca. 1968), S. 5

⁴⁷ Da auch weitläufige Grünflächen, der Ortskern des Dorfes Perlach, das südlich daran anschließende umfangreiche Gewerbegebiet sowie das große, westlich des alten Siedlungsbereiches gelegene Areal des heutigen Neuen Südfriedhofes in die Strukturplanung miteinbezogen wurden, ist der Umgriff Neuperlachs im engeren Sinne mit ca. 530 Hektar beträchtlich geringer. Vgl. zu der Flächenangabe: Geigenberger, Ludwig: Die Aufgaben des Maßnahmenträgers bei der Planung und Errichtung der Entlastungsstadt Perlach. In: Neue Heimat Bayern (Hg.): Entlastungsstadt Perlach in München. München 1967, S. 50

⁴⁸ vgl. Hartmann (ca. 1968), S. 16

⁴⁹ Beschluß des Stadtplanungsausschusses des Münchner Stadtrates vom 25. 1. 1963

⁵⁰ Egon Hartmann, geboren 1919, hatte sein stadtplanerisches Können bereits 1951 als erster Preisträger des Wettbewerbes für den Bau der Ost-Berliner Stalinallee unter Beweis gestellt. Seit 1954 war er in Westdeutschland tätig.

Vgl. Wiedemann, Christoph: Goldhamster sind aus. In: Süddeutsche Zeitung vom 6./7. 9. 2003

⁵¹ vgl. Titze (1990), S. 878

⁵² vgl. Hartmann (ca. 1968), S. 10

präsentiert werden konnte, das der Münchner Stadtrat im Juni 1965 als Teilflächennutzungsplan für den Bereich Perlach billigte.⁵³ Dieser Entwurf, der eine auf 70.000 Einwohner reduzierte Bevölkerungszahl vorsah,⁵⁴ formulierte die wesentlichen städtebaulichen Grundideen, insbesondere Leitlinien der Verkehrserschließung, der Gliederung, der Funktionsverteilung und der Grünflächenstruktur, und wurde bis 1966 in verschiedenen Teilplänen präzisiert.⁵⁵ Er übertraf damit die üblichen Anforderungen an einen Flächennutzungsplan, ohne jedoch bereits genaue Angaben über die Verteilung, Anordnung oder Gestaltung der Baukörper zu machen; insofern stand er als Strukturplan zwischen dem allgemeinen Flächennutzungsplan und den detaillierten Bebauungsplänen, mit deren Ausarbeitung man auf seiner Basis nun beginnen konnte. Gemäß den Vorgaben des Strukturplanes ergaben sich fünf Bauabschnitte (Nord, Nordost, Ost, Zentrum, Süd), von denen aus entwässerungstechnischen Gründen nicht der zentrale Bereich, sondern der Abschnitt Nord als erster realisiert werden sollte.⁵⁶

b. Maßnahmenträger und Bodenordnung

Die Verwirklichung eines Projektes in der Größenordnung der geplanten Entlastungsstadt Perlach überstieg die personellen und finanziellen Kapazitäten der Stadt München und ihrer Verwaltung bei weitem. Nicht nur hinsichtlich des städtebaulichen Planungsaufwandes und der damit verbundenen Verantwortung war diese Unternehmung in der Geschichte Münchens ohne Beispiel; auch die Erschließung des riesigen Baugebietes, in dem weder Kanalisation noch Wasser- oder ausreichende Energieversorgung existierten, ja kaum eine Straße vorhanden war,⁵⁷ stellte eine noch nicht dagewesene Herausforderung dar. Als Hauptproblem erwies sich jedoch die Bodenordnung: Das Bauareal bestand aus etwa 500 einzelnen Parzellen im Besitz von 160 verschiedenen Eigentümern;⁵⁸ es war absehbar, daß der Erwerb der Grundstücke eine langwierige und heikle Aufgabe sein würde, für die neben einem langen Atem vor allem Geldmittel nötig wären, die die Stadt München alleine nicht würde bereitstellen können.⁵⁹ Schon der Münchner Plan von 1960 hatte für derart umfangreiche Bauvorhaben die Einsetzung privater Planungsträger angeregt, die weitgehend eigenständig die Projektvorbereitungen über-

⁵³ Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 16. 6. 1965

Der Flächennutzungsplan des Bereiches Perlach wurde Teil des Ende 1965 gebilligten Münchner Gesamtflächennutzungsplanes, der auf Grundlage des Stadtentwicklungsplanes von 1963 erarbeitet worden war und der dessen städtebaulichen Prämissen folgte. Vgl. Krämer (1997), S. 141 / Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 15. 12. 1965

⁵⁴ vgl. Landeshauptstadt München, Baureferat: Vorlage zum Beschluß des Stadtplanungsausschusses des Münchner Stadtrates vom 20. 5. 1965. Typoskript, Stadtarchiv München, S. 3 [zit. als Strukturplan (1965)]

Diese Zahl schließt auch den alten Ortskern Perlach mit ein, der durch ein kleineres Neubaugebiet ergänzt werden sollte und für den eine Gesamtbevölkerung von 12.050 Einwohnern projektiert war [vgl. Strukturplan (1965), S. 12]. Für den engeren Bereich Neuperlach ergeben sich somit knapp 58.000 Einwohner. Die Planungsstudie von 1963 war für dieses Gebiet von 53.800 Einwohnern ausgegangen; vgl. Landeshauptstadt München, Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan München: Vorlage zur Bekanntgabe in der Sitzung der Planungskommission des Münchner Stadtrates vom 11. Januar 1963 (Planungsstudie Entlastungsstadt Perlach). Typoskript, Stadtarchiv München, S. 21 [zit. als Planungsstudie (1963)]

⁵⁵ vgl. Baumeister Nr. 8, 1966: Perlach: Entlastungsstadt für München, S. EB 57

⁵⁶ vgl. Strukturplan (1965), S. 10 – 12

⁵⁷ vgl. Titze (1990), S. 878

⁵⁸ vgl. Geigenberger (1967), S. 44

⁵⁹ vgl. Geigenberger (1967), S. 43

nehmen sollten.⁶⁰ In Übereinstimmung mit dieser Vorgabe bestellte der Münchner Stadtrat im April 1963 die gewerkschaftseigene Städte- und Wohnungsbaugesellschaft *Neue Heimat Bayern* zum Maßnahmenträger für das Baugebiet Perlach.⁶¹ Auf der Grundlage der kurz zuvor veröffentlichten ersten Planungsstudie sollte das Unternehmen die Stadt dabei unterstützen, einen Strukturplan für den Gesamtbereich und darauf fußend die Teilbebauungspläne für einzelne Bauabschnitte zu erarbeiten.⁶²

Die weitaus wichtigste Aufgabe der *Neuen Heimat* bestand jedoch in der Beschaffung der Baugrundstücke.⁶³ Hierzu wurden auf dem Areal für die Baugebiete Nord, Nordost, Ost und Zentrum zunächst alle verfügbaren Parzellen erworben, von denen die *Neue Heimat* 50 Prozent später an andere Bauherren abgeben mußte.⁶⁴ Um den Zuschnitt und die Besitzverteilung der Grundstücke mit den Erfordernissen der Planung in Deckung zu bringen, mußten anschließend die Eigentumsverhältnisse in einem komplizierten Umlegungsverfahren vollkommen neu geregelt werden. Die Anwendung gesetzlicher Maßnahmen (d.h. Enteignungen oder zwangsweise Umlegung) war dabei nicht möglich, da die hierzu erforderlichen rechtskräftigen Bebauungspläne zum Zeitpunkt der Verfahrens noch nicht vorlagen. Obwohl die Baulandbeschaffung also auf die freiwillige Mitwirkung aller Grundeigentümer angewiesen war, konnte sie im ersten Umlegungsabschnitt schon 1966 erfolgreich abgeschlossen werden.⁶⁵ Eine spekulative Entwicklung der Grundstückspreise war weitgehend verhindert worden. Der hier beschrittene Weg der Bodenordnung verdient insofern besondere Beachtung, als gerade die Bodenspekulation und die Behinderung urbanistischer Gesamtkonzepte durch divergierende private Bauinteressen Hauptangriffspunkte der Stadtkritik in den 1960er- und 70er-Jahren waren.⁶⁶ Beide Probleme schienen beim Bau der Großsiedlung Perlach auf vorbildliche Weise gelöst (erst später stellte sich heraus, daß führende Vertreter der *Neuen Heimat* über persönliche Beteiligungen an dem mit dem Grunderwerb direkt beauftragten Unternehmen *Terrafinanz* nicht unerhebliche Beträge zu Lasten der Stadt in die eigene Tasche gewirtschaftet hatten).

4. BAUPHASEN⁶⁷

Nach der feierlichen Grundsteinlegung im Mai 1967⁶⁸ wurden in rascher Folge die Baugebiete Nord, Nordost und Ost fertiggestellt, für die die Planungsgruppe Perlach zusammen mit dem Maßnahmen-

⁶⁰ vgl. Münchner Plan (1960), S. 17

⁶¹ Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 3. 4. 1963

⁶² vgl. Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Vertrag vom 3. 4. 1963. Typoskript, Stadtarchiv München, S. 1 [zit. als Maßnahmenträgervertrag (1963)]

⁶³ vgl. hierzu auch im folgenden: Geigenberger (1967), S. 49 – 52

⁶⁴ vgl. Maßnahmenträgervertrag (1963), S. 5

⁶⁵ vgl. Geigenberger (1967), S. 52

⁶⁶ vgl. etwa: Alexander Mitscherlich: Die Unwirtlichkeit unserer Städte, 1965 / Hans-Paul Bahrdt: Humaner Städtebau, 1968

⁶⁷ vgl. zu den Informationen dieses Abschnittes, soweit nicht anders vermerkt: Landeshauptstadt München, Baureferat: Anlage 1 zur Vorlage des Baureferates zum Beschluß des Stadtentwicklungs- und Stadtplanungsausschusses des Münchner Stadtrates vom 23. 3. 1973: Chronologische Darstellung der bisherigen wesentlichen Beschlüsse und Ereignisse. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern) / Bayerische Städte- und Wohnungsbau GmbH: Der Münchner Stadtteil Neuperlach in Zahlen und Stichworten. München 1992. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)

⁶⁸ vgl. Titze (1990), S. 886

träger die Bebauungspläne erarbeitet hatte. Ende des Jahres 1968 waren 1.427 bezugsfertige Wohnungen errichtet, und die ersten Bewohner machten sich auf zur „Wanderung ins Ungewisse“⁶⁹, hinaus auf die ehemaligen Perlacher Kartoffeläcker, die nun für Jahre zur riesigen Baustelle der neuen Satellitensiedlung geworden waren. Der Abschnitt Nord konnte im Juni 1971 eingeweiht werden, der Bereich Nordost im Juni 1974 (wobei das zugehörige Einkaufszentrum erst ein Jahr später eröffnet wurde). Mit dem Ostteil, der von 1968 bis 1975 entstand, war die erste Bauphase abgeschlossen;⁷⁰ bis Ende 1976, gut neun Jahre nach dem ersten Spatenstich, lebten 38.000 Menschen in der neuen Stadt vor der Stadt.

Für die zweite große Baustufe, das Zentrum Perlach, das als Hauptgeschäftsbereich das Herz des Trabanten bilden sollte, hatte der Münchner Stadtrat schon im Juni 1966 die Auslobung eines städtebaulichen Wettbewerbes beschlossen,⁷¹ der schließlich im Oktober 1967 von der Stadt München und dem Maßnahmenträger bundesweit ausgeschrieben wurde.⁷² Auf einer Fläche von 140 Hektar⁷³ sollten vor allem Geschäfte, Arbeitsstätten und zahlreiche kulturelle und soziale Einrichtungen entstehen. Im Juli 1968 hatte das Preisgericht, dem übrigens mit dem Soziologen Hans-Paul Bahrdt einer der profiliertesten Städtebaukritiker der Zeit angehörte,⁷⁴ insgesamt 82 fristgerecht eingereichte Arbeiten⁷⁵ zu prüfen und zu bewerten; nach einer fünftägigen Dauersitzung der Jury stand der Berliner Architekt Bernt Lauter als Sieger des Wettbewerbes fest.⁷⁶ Eine überarbeitete Version seines kontrovers, zum Teil auch sehr polemisch diskutierten Entwurfes wurde im April 1969 durch die Mitglieder des ehemaligen Preisgerichtes erneut begutachtet⁷⁷ und im Juni des Jahres vom Münchner Stadtrat als Grundlage der weiteren Planung gebilligt.⁷⁸ Die Bearbeitung lag seit September 1969 in den Händen der *Planungsgruppe Zentrum Perlach*, einem Architektengremium unter Beteiligung des Preisträgers Lauter, dem ein Beratungsteam aus namhaften Städtebauexperten – unter ihnen der Psychologe Alexander Mitscherlich – zur Seite stand.⁷⁹ Damit begann eine mehrjährige, zähe Phase des Ringens um das, was der konzeptionelle Höhepunkt des Stadtteiles hatte werden sollen. Fehlkalkulationen, konjunkturelle Einbrüche auf dem Wohnungsmarkt und veränderte stadtpolitische Schwerpunktsetzungen führten zu einem letztlich drastisch reduzierten Bauprogramm, das nicht mehr als zusammenhängende Gesamtmaßnahme, sondern additiv je nach Bedarf und Möglichkeiten verwirklicht werden sollte. Durch die stän-

⁶⁹ Dorsch, Petra: Eine neue Heimat in Perlach. Das Einleben als Kommunikationsprozeß. München 1972, S. 8

⁷⁰ vgl. Titze (1990), S. 887

⁷¹ Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 16. 6. 1966

⁷² vgl. Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Ausschreibung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs zur Erlangung von Bebauungsvorschlägen für den zentralen Bereich des neuen Stadtteiles Perlach. Bearbeitungsstand 10. 8. 1967. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern) [zit. als Ausschreibung Zentrum (1967)]

⁷³ Hartmann, Egon / Wahls, Dieter: Stadtteil Perlach. In: Landeshauptstadt München, Baureferat (Hg.): Bauen in München 1960 bis 1970. München 1970, S. 45

⁷⁴ vgl. Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Städtebaulicher Wettbewerb für den zentralen Bereich des neuen Stadtteiles Perlach. Niederschrift über die Sitzung des Preisgerichtes vom 16. mit 20. Juli 1968 [...]. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern), S. 3 [zit. als Preisgericht Zentrum I (1968)]

⁷⁵ vgl. Preisgericht Zentrum I (1968), S. 5

⁷⁶ vgl. Preisgericht Zentrum I (1968), S. 19 / Hartmann / Wahls (1970), S. 45f.

⁷⁷ vgl. Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Niederschrift über die 2. Sitzung des Preisgerichtes für den städtebauliche Ideenwettbewerb Zentrum Perlach am 21. / 22. 4. 1969 in München. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern) [zit. als Preisgericht Zentrum II (1969)]

⁷⁸ Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 18. 6. 1968

⁷⁹ vgl. Landeshauptstadt München, Baureferat: Vorlage zur Bekanntgabe in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Stadtplanungsausschusses des Münchner Stadtrates vom 22. 7. 1970. Typoskript, Stadtarchiv München, S. 2f.

digen Umarbeitungen verzögerte sich die Grundsteinlegung bis Juni 1974; der Wohnbereich des Zentrums war im wesentlichen bis 1978 fertiggestellt, die erste Stufe des Einkaufskomplexes bis 1979 (Erweiterung 1989), die Geschäftsbauten folgten sukzessive bis in die neueste Zeit. Aufgrund der gravierenden Eingriffe in den Originalentwurf ergab sich eine konzeptionelle Situation, die in keiner Weise mehr mit den ursprünglichen Ideen für die Mitte des Stadtteiles korrespondierte; ein Erbe dieses problematischen Planungsprozesses ist das bis heute ungelöste städtebauliche Vakuum des zentralen Platzes im Herzen Neuperlachs – eines der Anzeichen dafür, daß die Entwicklung der Trabantenstadt auch gegenwärtig noch nicht abgeschlossen ist.

Weitgehend beendet sind dagegen die Arbeiten am Bauabschnitt Süd, für den im Juli 1971 ein städtebauliches Planungsgutachten unter sieben ausgewählten Architekturbüros ausgelobt wurde.⁸⁰ In mehreren Colloquien erarbeitete seit Ende Juli 1971 ein Gutachter- und Bewertungsgremium in Abstimmung mit den eingeladenen Architekten die Grundzüge des künftigen Bebauungsplanes und empfahl in einer abschließenden Sitzung im März 1972 dem Münchner Stadtrat die Weiterplanung auf der Grundlage des Entwurfes der *Planergruppe Darmstadt* um Thomas Sieverts.⁸¹ Das prämierte Konzept wurde im Juni 1972 gebilligt⁸² und in der Folgezeit geringfügig überarbeitet, verzögerte sich aber in der Bauausführung bis November 1980. Der Grund hierfür war – neben einer klammer werdenden Stadtkasse⁸³ – vor allem die Konjunkturflaute auf dem Wohnungsmarkt Mitte der 1970er-Jahre, die eine allgemeine Drosselung des Bau- und Planungstempos und eine Reduzierung der angestrebten Einwohnerzahl nötig machte.⁸⁴ Das Wohngebiet Süd wurde deshalb nicht in einem Zug, sondern in zwei aufeinanderfolgenden Phasen realisiert und war, bis auf wenige zum Teil erst in letzter Zeit sich schließende Baulücken, mit der Eröffnung der zentralen Fußgängerzone im zweiten Abschnitt 1991 fertiggestellt.⁸⁵

Zum Ende des darauffolgenden Jahres lebten in Neuperlach 55.000 Menschen. Ein Gutteil von ihnen gehörte schon der mittlerweile zweiten Einwohnergeneration an; viele waren in Münchens erster großer Trabantenstadt nicht nur aufgewachsen, sondern auch geboren. Wider allen Erwartungen der Anfangszeit hatte die Vollendung des Viertels schließlich fast ein Vierteljahrhundert in Anspruch genommen;⁸⁶ den Reiz des Neuen hatte Neuperlach längst verloren, gewonnen aber die erste dünne Patina einer eigenen Geschichte.

⁸⁰ vgl. Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Ausschreibung eines städtebaulichen Planungsgutachtens für das Bauquartier Süd im neuen Stadtteil Perlach in München vom 1. 7. 1971. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)

⁸¹ vgl. Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Planungsgutachten für das Bauquartier Süd im Stadtteil Perlach in München. Niederschrift (endgültige Fassung) über die Sitzung der Obergutachter vom 10. März 1972 [...].Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern), S. 5

⁸² Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 17. 5. 1972

⁸³ vgl. Süddeutsche Zeitung vom 25. 9. 1975: Tauziehen um Perlach-Süd

⁸⁴ vgl. Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger (Ost) vom 10. 9. 1976: Stadtviertel Neuperlach – eine Zwischenbilanz / Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger (Ost) vom 27. 9. 1977: Wie es weitergeht im Stadtviertel Neuperlach

⁸⁵ Süddeutsche Zeitung vom 8. 7. 1991: Fußgängerzone für Neuperlacher Süden

⁸⁶ Ursprünglich hatte man von Seiten der Stadt mit einer Gesamtbaizeit von etwa zehn Jahren gerechnet und die Fertigstellung des Stadtteiles für das Jahr 1977 oder 1978 erwartet. Vgl. Münchner Plan / Abschlußbericht (1969), o. S.

III.

DIE IDEE DER STADT

Leitgedanken der Neuperlacher Strukturplanung

1. PRÄMISSEN FÜR NEUPERLACH⁸⁷

Perlach war natürlich ein Mittel zur Linderung der Wohnungsnot; die Ziele seiner Planer gingen aber weit darüber hinaus. Schon im Stadtentwicklungsplan von 1963 war das Baugebiet Perlach für die Errichtung eines herausgehobenen Zentrums vorgeschlagen worden, das keine bloße Wohnsiedlung sein sollte, sondern mehr: eine *Entlastungsstadt*. Dieser Begriff, der zu Beginn der 1960er-Jahre Eingang in die Behördensprache gefunden hatte,⁸⁸ umreißt die beiden Hauptaufgaben, die man dem Trabanten an der Peripherie zugeordnet hatte: durch die Schaffung von Wohnraum ganz München vom Siedlungsdruck zu *entlasten* und dabei gleichzeitig als Standort überlokaler Einrichtungen zu einer wirklichen *Stadt* mit eigener Ausstrahlungskraft heranzuwachsen. Diese Zielsetzungen spannten einen Rahmen auf, innerhalb dessen ein erstes, weitmaschiges Netz grundsätzlicher urbanistischer Richtlinien für die Perlacher Entlastungsstadt geknüpft werden konnte; in späteren Planungsphasen ließ sich dieses zu einer festen Gesamtstruktur und schließlich zu konkreten Bebauungsplänen verdichten. Folgende Grundideen leiteten die Konzeption seit 1961:

a. Z e n t r u m s b i l d u n g

Neuperlach war als wesentlicher Baustein des radial-polyzentrischen Mischkonzeptes projektiert, das der Stadtentwicklungsplan zur grundlegenden Strukturvorgabe für die Stadtextension gemacht hatte. Als erster Münchner Entlastungsstadt kam dem Siedlungsprojekt zunächst vor allem eine Schlüsselrolle für die polyzentrische Entwicklung der Gesamtstadt zu. Ein vielseitiges Angebot an „überörtlichen kulturellen, kirchlichen, sozialen“⁸⁹ Institutionen, Geschäften und Verwaltungen sowie eine optimale Verkehrsanbindung sowohl an das Münchner Zentrum als auch in den Außenbereich⁹⁰ sollten der neuen Stadt Ausstrahlungskraft auf ein Einzugsgebiet von etwa 400.000 Einwohnern⁹¹ innerhalb und außerhalb des Burgfriedens sichern. Andererseits waren die „kompakte Bebauung“⁹² und die „ein-

⁸⁷ Die Zusammenstellung der städtebaulichen Leitlinien basiert in der Hauptsache auf allen expliziten Aussagen des Münchner Stadtentwicklungsplanes (1963) sowie der Planungsstudie (1963) und des Strukturplanes (1965) für die Entlastungsstadt Perlach, sofern die dort niedergelegten Grundsätze nicht während des Planungsprozesses eine Veränderung erfahren haben; in geringem Umfang wurden Informationen aus dem Ausschreibungstext für das Zentrum Perlach (1967) verwendet, wobei der detaillierteren Darstellung der Zentrumskonzeption in Kap. IX nicht vorgegriffen werden soll. Daneben wurden ausgewählte Äußerungen derjenigen Planer herangezogen, die an der Konzeption Neuperlachs wesentlich beteiligt waren; dabei fanden jedoch Dokumente, die nach 1968 entstanden sind, keine Berücksichtigung, da retrospektive Aussagen späterer Jahre immer auch vom tatsächlichen Fortgang der Entwicklung und der Veränderung urbanistischer Prinzipien beeinflusst sind.

⁸⁸ vgl. etwa Memorandum I (1960), S. 1

⁸⁹ Mücke, Ewald: Die städtebauliche Funktion und Struktur der Entlastungsstadt Perlach. In: Neue Heimat Bayern (Hg.): Entlastungsstadt Perlach in München. München 1967, S. 37

Ewald Mücke war zum Zeitpunkt der Planungen für Neuperlach Stadtbaudirektor in München.

⁹⁰ vgl. Planungsstudie (1963), S. 6 / Mücke (1967), S. 40

⁹¹ vgl. Strukturplan (1965), S. 4

⁹² dieses und die folgenden zwei Zitate: Luther (1967b), S. 2

heitliche und erkennbar zusammenhängende Struktur“ des neuen Ballungszentrums aber auch als „Bollwerk gegen ein weiteres Zerfließen der Einzelhausbebauung in die Landschaft“ gedacht, das mit der Zersiedelung von Waldflächen und Feldfluren durch einen amorphen Häuser- und Gartenteppich vor allem in den angrenzenden Vierteln Trudering und Waldperlach bereits weit fortgeschritten war.

Städtische Atmosphäre

Perlach sollte nicht den Charakter einer vom gesellschaftlichen Geschehen der Stadt abgekoppelten Peripheriesiedlung erhalten, sondern selbst zu einem Ort „urbaner Atmosphäre“⁹³ werden, an dem „durch städtebauliche Maßnahmen“⁹⁴ die Voraussetzungen „für das Entstehen echten städtischen Lebens“ zu schaffen waren. Mit „einem charakteristischem Stadtbild, mit städtischen Grundformen und Dimensionen“⁹⁵ wollte man dazu beitragen, daß sich die Menschen „als Städter fühlen“, als Bürger, die am Herzschlag der Stadt teilhaben, und nicht als bloße Einwohner einer beliebigen Häuseransammlung.

Städtische Dichte

Ein städtisches Maß an Bevölkerungsballung, aber auch „maximale Wirtschaftlichkeit“⁹⁶ sollten in Perlach durch eine „Konzentration der Flächen“ und die Realisierung „baulicher Dichte“⁹⁷ erreicht werden; eine „Stadtgestaltung mit optisch räumlicher Dichte“⁹⁸ betrachtete man außerdem als „günstige Voraussetzung für Milieubildung“. Die Planungsstudie von 1963 forderte dementsprechend vor allem im Kernbereich der Entlastungsstadt eine „Nutzung bis an die gesetzlich zulässige Grenze“⁹⁹; gemäß der am 1. 8. 1962 in Kraft getretenen Baunutzungsverordnung bedeutete dies bei Wohngrundstücken eine maximale Geschoßflächenzahl von 1,0, bei Geschäftsgrundstücken bzw. Grundstücken in Kerngebieten eine solche von 2,0.¹⁰⁰ Aufgrund dieser Werte wurde auch in Neuperlach geplant.¹⁰¹

Städtische Gestaltung der Mitte

Als das Herz des neuen Perlach war eine „echte Stadtmitte“¹⁰² geplant, „die anziehen und ausstrahlen vermag“. Für die Gestalt dieses Zentrums, das als „ein mit den ringsumliegenden Wohngebieten eng verflochtener, sich steigernder städtischer Mittelpunkt“ konzipiert war, sollte „die Vision

⁹³ Hartmann (ca. 1968), S. 13

⁹⁴ dieses und das folgende Zitat: Luther (1967b), S. 2

⁹⁵ dieses und das folgende Zitat: Mücke (1967), S. 38

⁹⁶ dieses und das folgende Zitat: Planungsstudie (1963), S. 1

⁹⁷ Planungsstudie (1963), S. 6

⁹⁸ dieses und das folgende Zitat: Luther (1967b), S. 2

⁹⁹ Planungsstudie (1963), S. 21

¹⁰⁰ vgl. Farenholtz, Christian: Die Baunutzungsverordnung und das Bild der Stadt von morgen. In: Der Städtetag Nr. 2, 1963, S. 69

Die Geschoßflächenzahl ergibt sich aus der Summe aller Stockwerksflächen eines Gebäudes in Relation zur Grundstücksgröße; sie regelt somit das Maß der zulässigen Überbauung einer Grundfläche bzw. die Größe der einem Gebäude zwingend zugeordneten Freifläche (vgl. Feicht, Heinz: Die gesetzlichen Grundlagen des Städtebaus bei der Planung der Entlastungsstadt Perlach. In: Neue Heimat Bayern (Hg.): Entlastungsstadt Perlach in München. München 1967, S. 56)

¹⁰¹ vgl. Strukturplan (1965), S. 14

¹⁰² dieses und das folgende Zitat: Mücke (1967), S. 38

der europäischen Stadt als Leitgedanke¹⁰³ erkennbar sein. Um eine „enge räumlich-optische Beziehung“ zwischen dem zentralen Bereich und der übrigen Wohnbebauung herzustellen, war die Quartiersmitte als „beherrschende Stadtkrone“¹⁰⁴ zu gestalten.

Städtische Vielfalt der Einrichtungen

Eine „reiche Ausstattung mit spezifisch städtischen Einrichtungen“¹⁰⁵ sollte dem Viertel ein „pulsierendes städtisches Leben“¹⁰⁶ garantieren und einen wirklichen Entlastungseffekt für die Innenstadt bewirken. Die Palette der Attraktionen, die im Verlauf der Planungen für Perlach vorgesehen wurden, ist weitgespannt. Neben einem umfangreichen Geschäftszentrum konzipierte man – in „schönster und hervorgehobener Lage“¹⁰⁷ – ein „Haus der Gemeinschaft“¹⁰⁸ mit Stadtbibliothek, Volkshochschule und einem großen Veranstaltungssaal,¹⁰⁹ dazu ein Sportstadion für 10.000 Besucher,¹¹⁰ eine Radrenn- und eine Kunsteisbahn.¹¹¹ Eine zusätzliche Bereicherung sollte die in der Planungsstudie von 1963 projektierte Bundesgartenschau darstellen, für die man einen unter Landschaftsschutz stehenden Bereich im Norden des Viertels (den heutigen Ostpark) ins Auge gefaßt hatte.¹¹²

b. Radialkonzept

Neben der besonderen Bedeutung, die Neuperlach im Rahmen der polyzentrischen Expansion Münchens zugeordnet war, erfüllte die Großsiedlung aber auch eine wesentliche Funktion bei der radialen Stadtausdehnung: als „regionales Zentrum des Münchner Ostens“¹¹³ sollte sie ein Gegengewicht zur bisherigen Stadterweiterung schaffen, die aufgrund der Lage des Münchner Hauptbahnhofes vor allem in Richtung Westen verlaufen war. Mit der neuen Bebauung in Perlach wollte man das ins Stocken geratene lineare Wachstum vom Stadtzentrum über die Au, Haidhausen und Ramersdorf weiter nach Osten fortsetzen¹¹⁴ und durch eine „städtebauliche und strukturelle Profilierung“ der südöstlichen Stadtgebiete eine Aufwertung der Viertel zwischen Isar und Ostbahnhof erreichen.¹¹⁵ Gleichzeitig konnte mit dem kompakten Baukörper Neuperlachs ein Bindeglied zu den geplanten Siedlungskernen des südöstlichen Außenraumes geschaffen werden, die bislang nur als lose, kaum verdichtete Anhängsel weitab der Münchner Bebauungsgrenze lagen.

¹⁰³ dieses und das folgende Zitat: Hartmann (ca. 1968), S. 16

¹⁰⁴ Strukturplan (1965), S. 4

¹⁰⁵ Planungsstudie (1963), S. 1

¹⁰⁶ Luther, Edgar: Erläuterungen zur Strukturplanung. Perlach: Entlastungsstadt für München. In: Baumeister Nr. 8, 1966, S. EB 55

¹⁰⁷ Planungsstudie (1963), S. 11

¹⁰⁸ Planungsstudie (1963), S. 11 / Strukturplan (1965), S. 16

¹⁰⁹ vgl. Planungsstudie (1963), S. 11

¹¹⁰ vgl. Planungsstudie (1963), S. 11 / Strukturplan (1965), S. 19

¹¹¹ vgl. Strukturplan (1965), S. 20 / Luther (1967b), S. 10

¹¹² vgl. Planungsstudie (1963), S. 22f.

Im Strukturplan von 1965 war die Möglichkeit, auf diesem Gelände eine Bundesgartenschau durchzuführen, „für die ferne Zukunft“ [Strukturplan (1965), S. 19] offengehalten.

¹¹³ dieses und das folgende Zitat: Hartmann (ca. 1968), S. 4

¹¹⁴ vgl. Luther, Edgar: Entlastungsstadt Perlach. Erläuterung der Planung vor der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, Landesgruppe Bayern, am 21. 4. 1967. Typoskript, Archiv der Süddeutschen Zeitung, S. 2 [Luther (1967b)]

¹¹⁵ vgl. Luther (1967a), S. 36

c. Gliederung und Durchgrünung

Analog zu den Vorstellungen des Stadtentwicklungsplanes verfolgte die Planung für Perlach ebenfalls das Prinzip der Quartiersgliederung durch zusammenhängende Grünzüge. Freiflächen sollten dem gesamten Stadtteil eine klare Außengrenze geben, aber auch einzelne Teilviertel gegeneinander absetzen und gleichzeitig die Grünflächenversorgung Perlachs sicherstellen und die der umliegenden Gebiete verbessern.¹¹⁶ Von einem rundum geschlossenen Grünring sollte ein Netz an schmäleren Grünkeilen ausstrahlen und das gesamte Quartier bandartig durchziehen und strukturieren. Als Kontrast zu diesen „freien, landschaftlich gestalteten Grünflächen großräumigen Charakters“¹¹⁷ waren die in die Wohngebiete sich verzweigenden „architektonisch kleinmaßstäblichen linearen Grünzonen“¹¹⁸ geplant.

d. Verkehrssystem¹¹⁹

Unabhängig von den Kraftverkehrsstraßen wollte man den Fußgängern ein eigenes System an Wegen zuweisen, die sich von innen her „wie Fühler“¹²⁰ in die Wohngebiete verzweigen und sie miteinander verbinden sollten. Auch diese Prämisse ist den Forderungen des Stadtentwicklungsplanes entnommen. Während man die Fußgänger durch eine „lebendige und vielfach untergliederte“¹²¹ Bebauung „in wechselnder Folge enge und weite Räume“¹²² erleben lassen wollte, strebte man für die streng nach Wichtigkeit abgestufte¹²³ Straßenerschließung „große[,] flüssige Räume“¹²⁴ an.

e. Funktionsverteilung

Der Stadtentwicklungsplan von 1963 hatte sich schon vorsichtig vom Dogma der strikten Trennung städtischer Funktionen distanziert, wie sie auf Kosten eines urbanen Lebens in zahlreichen Nachkriegssiedlungen praktiziert worden war. So war auch die Konzeption Perlachs von der immer wieder nachdrücklich betonten Idee geprägt, „keine neue Schlafstadt“¹²⁵ zu errichten, sondern die Wohnbebauung durch ein Geschäfts- und Verwaltungszentrum, zahlreiche Gemeinschaftseinrichtungen und großzügige Erholungsflächen zu ergänzen.¹²⁶ Dies und die „Zuordnung von Industrie und Gewerbeflächen“¹²⁷ zu den Wohngebieten sollte eine „gesunde Funktionsmischung“ gewährleisten.

¹¹⁶ vgl. Mücke (1967), S. 37 / Luther (1967a), S. 36

¹¹⁷ Luther (1966), S. EB 54

¹¹⁸ Luther (1966), S. EB 54

¹¹⁹ vgl. im folgenden: Planungsstudie (1963), S. 8 / Strukturplan (1965), S. 9

¹²⁰ Strukturplan (1965), S. 9

¹²¹ Planungsstudie (1963), S. 8

¹²² Strukturplan (1965), S. 9

¹²³ vgl. Luther (1967b), S. 6

¹²⁴ Strukturplan (1965), S. 9

¹²⁵ Luther (1967a), S. 36

¹²⁶ vgl. Mücke (1967), S. 37

¹²⁷ dieses und das folgende Zitat: Luther (1967a), S. 36

Aus den strukturellen Grundsätzen, die die Konzeptionen für Neuperlach leiteten, spricht sehr klar der ehrgeizige Plan, mehr als nur eine beliebige weitere Wohnsiedlung zu schaffen. Was auf den Feldfluren vor den Toren Münchens aus dem Boden wachsen sollte, war als eine wirkliche neue Stadt projektiert: mit einem städtischen Gesicht – konzentriert, baulich dicht, großzügig dimensioniert –, mit städtischen Einrichtungen, einem charakteristischen, pulsierenden Herzen und der Anziehungskraft eines Mittelzentrums. Die Größe dieser selbstgestellten Aufgabe überrascht angesichts der Tatsache, daß als die eigentliche Motivation für den Bau Neuperlachs ja nicht der freie Wille zum großen städtebaulichen Wurf gesehen werden kann, sondern vielmehr die zur Tat drängende Wohnungssituation der Zeit. Der Mut, dem Zwang der Notwendigkeit noch das Wagnis eines beispielgebenden Stadtexperimentes abzugewinnen, war verbunden mit dem Optimismus, das gesteckte Ziel auch wirklich erreichen zu können und aus Neuperlach – so der damalige Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel bei der Grundsteinlegung im Mai 1967 – das „Münchner Meisterstück“¹²⁸ der *Neuen Heimat* zu machen. Die Zuversicht war allgemein, es ließe sich an Münchens östlicher Peripherie endlich ein Projekt realisieren, das nichts haben sollte von der Beliebigkeit und Langeweile der vielen banalen Vorortsiedlungen, die seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges an den deutschen Stadträndern emporgewachsen waren. Erich Hartstein, der als Redakteur des *Münchner Stadtanzeigers* die Entwicklung der Entlastungsstadt über Jahre hinweg publizistisch begleitete, stand also nicht alleine mit der Hoffnung: „In Perlach wird für eine bessere Zukunft gebaut“¹²⁹.

¹²⁸ Vogel, Hans-Jochen: Ansprache anlässlich der Grundsteinlegung für die Entlastungsstadt Perlach am 11. 5. 1967. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (chem. Neue Heimat Bayern), S. 2 [Vogel (1967b)]

¹²⁹ Hartstein, Erich: Eine Stadt aus der Retorte. Anmerkungen zum Bau der ersten Entlastungsstadt für München. In: Perlach. Entlastungsstadt Perlach in München. Feierliche Grundsteinlegung für das größte Städtebauprojekt in Europa. In: Münchner Leben Nr. 6, 1967, S. 41 – 52 (Sonderbeilage)

IV.
ANFÄNGE AUF DEM REISSBRETT
Der Strukturplan von 1965

1. PLANUNGSSTUFEN¹³⁰

Die Strukturplanungen, die seit 1961 durchgeführt wurden, hatten zwei wesentliche Aufgaben zu bewältigen: (1.) die Anbindung des neuen Quartieres an die übrige Stadt und das Umland und (2.) seine innere Organisation. Vor allem die Herausforderung des Kraftfahrzeugverkehrs entwickelte sich im Laufe der Konzeption immer mehr zum Problem, da die bereits vorhandenen oder projektierten übergeordneten Straßenverläufe den gestalterischen Spielraum erheblich einschränkten und städtebauliche Kompromisse erzwangen. So etwa sollte das gesamte Planungsgebiet gemäß den übergeordneten städtischen Verkehrskonzeptionen von einem durchlaufenden Gürtel tangentialer Fernverkehrsstraßen eingefasst werden: dem Autobahnring im Osten und Süden, der Tangente 5 (Ost) im Westen sowie der durch den Truderinger Wald geplanten Bundesstraße B 304 im Norden. Ferner war abzusehen, daß zwei größere Verkehrsstrassen das Quartier durchqueren würden: zum einen die aus dem südlichen Außenbereich ins Planungsgebiet stoßende Staatsstraße 2078 (Rosenheimer Landstraße) als Verbindung nach Norden, zum anderen die bereits bestehende Staatsstraße 2079 (Putzbrunner Straße), die zwischen Waldperlach und den alten Perlacher Ortskern gespannt war und das Areal der Entlastungsstadt in West-Ost-Richtung zerschnitt. Beide Straßen hoffte man aber aufgrund des ringsum geschlossenen Tangentenringes vom Durchgangsverkehr freihalten zu können. Die gravierendste Straßenfestlegung ergab sich freilich erst während der Planungen, als im Sommer 1963 das Wasserwirtschaftsamt die Verlegung der geplanten B 304 durch den nördlichen Truderinger Wald auf eine südlichere Trasse verlangte. Damit entfiel die Möglichkeit, die Bundesstraße als Tangente nördlich an Perlach vorbeizuführen; vielmehr mußte sie nun bis zur Ständlerstraße in Ramersdorf verlängert und mitten durch die Wohnbebauung gezogen werden. Alle Versuche, die trennende Wirkung dieser Fernverkehrsschneise im Herzen Neuperlachs zu mildern – etwa durch ihre Aufständigung zur Hochstraße (Studie vom Mai 1964) oder gar eine Tunnelführung – wurden schon aus finanziellen Erwägungen aufgegeben bzw. gar nicht in Betracht gezogen.

Auch hinsichtlich der Binnengliederung der Entlastungsstadt herrschte nicht nur im Detail, sondern selbst im Grundsatz bis zur Vorlage des letzten Entwurfes im Jahr 1965 keine Klarheit. Befriedigende Lösungen waren vor allem schwer zu erzielen über die Frage, (1.) wo das Zentrum der Entlastungsstadt liegen sollte, (2.) wie es ausgestaltet werden würde und (3.) nach welcher Himmelsrichtung der gesamte Stadtteil günstigstenfalls auszurichten sei. In einem ersten Vorprojekt (Oktober 1961, → Abb. 4) verlief das Zentrum als parkartig gestaltetes Band in West-Ost-Richtung von der Perlacher Dorfkirche bis zum Perlacher Wald. Die zentralen Funktionen waren innerhalb dieser auto-

¹³⁰ vgl. zu den Informationen dieses Abschnittes, soweit nicht anders vermerkt: Hartmann (ca. 1968), S. 5 – 13

verkehrsfreien Grünzone streng voneinander getrennt: in einen kulturellen Bereich im Anschluß an den alten Ortskern, einen Geschäfts- und Verwaltungsbereich in der Mitte sowie einen Erholungs-, Sport- und Bildungsbereich am Waldrand. Das zweite Projekt (November 1961, → Abb. 4) konzentrierte das Zentrum auf einen größeren, kompakten Bereich in enger Verflechtung mit dem alten Ortskern von Perlach; es hätte in diesem Entwurf zwar durch die Anlehnung an das Perlacher Dorfsensemble gewonnen, wäre aber zu weiten Teilen der Entlastungsstadt in eine ungünstige Randlage geraten. Die Planungsstudie vom Januar 1963 versuchte nun, Ideen aus beiden divergierenden Vorentwürfen in ein gemeinsames Konzept zu integrieren (→ Abb. 5). Als Hauptachse war ein in West-Ost-Richtung zwischen dem alten Perlach und dem Waldrand verlaufender offener Einschnitt als „urban gestaltete[...] Mulde“¹³¹ geplant, der dem Fußgängerverkehr vorbehalten werden sollte. Die „ineinander fließende[n] Platzgruppen“¹³² des eigentlichen Zentrums waren nördlich dieser Achse zu einem kompakten, allerdings durch den Kraftverkehr isolierten Bereich zusammengefaßt. Im Gegensatz zu den vorangegangenen Entwürfen war das Straßennetz nun als weitgehend einheitliches orthogonales Raster angelegt; dieses gewollt „strenge Straßensystem“¹³³ war die Folge einer konsequenten Nord-Süd-Ausrichtung des Planungsgebietes, die eine „bestmögliche Besonnung“¹³⁴ der Bebauung garantieren sollte. Zwei Entwürfe vom Mai und August 1964 verlegten die zentralen Einrichtungen wieder nach Funktionen getrennt in ein breites, parkartiges West-Ost-Band, das durch die etwas nach Osten eingedrehte Ausrichtung des gesamten Planungsgebietes aber nicht mehr im alten Perlacher Ortskern ihren Abschluß fand, sondern nördlich darüber hinauszielte (→ Abb. 6). Die beiden folgenden Projekte (Oktober und Dezember 1964) verwarfen endgültig die Idee eines zentralen Bandes und griffen wieder auf den Vorschlag eines kompakten Zentrums zurück. Dieses war nun annähernd in die Mitte des Quartieres gerückt, allerdings durch die Straßen des streng orthogonalen Verkehrsrastrers allseitig isoliert. Der Einspruch des Maßnahmenträgers verhinderte, daß dieser Entwurf wie vorgesehen Mitte Januar 1965 der Stadtplanungskommission vorgelegt werden konnte;¹³⁵ die *Neue Heimat* hatte verlangt, den wieder um etwa 20° aus der strengen Nord-Süd-Achse gekippten Siedlungskörper im Interesse einer optimalen Besonnung annähernd auf eine Nord-Süd-Lage auszurichten, während die Stadtverwaltung etwaige Nachteile beim Lichteinfall zugunsten einer besseren Stadtstruktur in Kauf nehmen wollte. Nach dem Scheitern auch dieses neunten Konzeptes legte die *Planungsgruppe Perlach* innerhalb kürzester Zeit (Januar 1965) eine zehnte – und letztlich endgültige – Studie vor, die den verfahrenen Planungen eine neue Qualität gab. Mit diesem Entwurf, der im folgenden näher analysiert werden soll, war der Realisierungsprozeß der Trabantenstadt in seine entscheidende Phase getreten; ohne ihn ist die heutige Struktur und Gestalt Neuperlachs weder denkbar noch zu erklären (→ Abb. 7 und 8).

¹³¹ Planungsstudie (1963), S. 9

¹³² Planungsstudie (1963), S. 10

¹³³ Planungsstudie (1963), S. 8

¹³⁴ Planungsstudie (1963), S. 7

¹³⁵ vgl. hier und im folgenden: Landeshauptstadt München, Baureferat: Schreiben des Stadtbaurates Edgar Luther an den Münchner Oberbürgermeister Hans-Jochen-Vogel vom 30. 12. 1964. Typoskript, Stadtarchiv München, S. 2 – 4

Die unvorhergesehen lange Bauzeit Neuperlachs sowie die Tatsache, daß sowohl der zentrale Bereich als auch der Bauabschnitt Süd ihre endgültige Gestalt im Rahmen städtebaulicher Wettbewerbe erhielten, haben dazu geführt, daß die ursprüngliche Strukturplanung letztlich nicht vollständig umgesetzt wurde. Sie war allerdings für die nördlichen drei Bauabschnitte unmittelbar prägend und hat darüber hinaus grundsätzliche Festlegungen getroffen, die auch die späteren Entwicklungsphasen konzeptionell mitbestimmten. Sie darf daher bis heute als das basale Gerüst der Perlacher Entlastungsstadt gelten.¹³⁷

a. Z e n t r u m s b i l d u n g

In den Rahmen der geplanten polyzentrischen Entwicklung Münchens fügt sich Neuperlach nicht nur durch seine herausgehobene infrastrukturelle Ausstattung, sondern auch durch die Gestaltung seines Siedlungskörpers ein. Die Eigenständigkeit des neuen Ballungszentrums ist in dieser Hinsicht klar an seinen deutlichen Außengrenzen, aber auch an der Bebauung und ihrer Ausrichtung ablesbar. Am augenfälligsten setzt sich die Entlastungsstadt durch einen Saum aus Grünzügen von der Umgebung ab, der sie als durchgehender Ring vollständig umschließt: Im Norden schiebt sich der Ostpark mit 60 Hektar Fläche¹³⁸ zwischen Perlach und Berg am Laim; vom Parkgelände ausgehend zieht sich eine Grünzone nach Westen bis zum Rand des Truderinger Waldes. Dieser schließt die Neubebauung nach Osten hin ab, zusammen mit einem vorgelagerten Freiflächenstreifen, der weiter in den Außenraum fortgesetzt wird und in einem Bogen das Quartier südlich umfängt. Weniger ausgeprägt ist die Trennlinie zum alten Perlacher Ortskern; sie wird von einem nur relativ schmalen Grünband gebildet, durch das im nördlichen Abschnitt der hierher verschwenkte Hachinger Bach geführt wird. Die begrenzende Funktion der bebauungsfreien Bereiche wird durch die Tatsache verstärkt, daß alle großen tangentialen Straßen in diese Grünzonen eingebettet sind; nur im Nordosten ist der Grüngürtel, der die Entlastungsstadt umgibt, ganz frei von Straßentrassen.

Auch durch die Art der Bebauung steht die Entlastungsstadt in unmißverständlichem Kontrast zu den umliegenden Vierteln bzw. zum Außenraum. Während im Westen und Norden, teilweise auch im Osten des Siedlungskörpers eine durchweg äußerst geringe Verdichtung mit Einzelhäusern und Privatgärten vorherrscht, im Süden und in weiten Bereichen nach Osten hin sich sogar Waldgebiete und Feldfluren öffnen, sind in Neuperlach mit wenigen Ausnahmen Wohngebiete größerer baulicher Dichte (Geschoßflächenzahl 0,7 bzw. 1,0)¹³⁹ bis an den Rand des Quartieres herangeführt. Nur im Norden ist am Übergang zur Einfamilien- und Reihenhausbebauung Truderings ein Randgebiet als

¹³⁶ Zur Analyse des Strukturplanes wurden im wesentlichen folgende Materialien herangezogen: Strukturplan (1965), Luther (1966), Luther (1967b), Mücke (1967), Hartmann (ca. 1969); außerdem Abbildungen des Flächennutzungsplanes, des Strukturplanes und des Verkehrsplanes für Perlach in: Neue Heimat Bayern (Hg.): Entlastungsstadt Perlach in München. München 1967, S. 35, S. 39 und S. 41; Abbildungen des Bauflächenplanes und des Freiflächenplanes in: Baumeister Nr. 8, 1966: Perlach: Entlastungsstadt für München. S. EB 57; ein aktueller Stadtplan der Stadt München.

¹³⁷ Die folgende Analyse orientiert sich am Planungsstand zum Zeitpunkt der Grundsteinlegung im Jahr 1968.

¹³⁸ vgl. Strukturplan (1965), S. 10

¹³⁹ vgl. Strukturplan (1965), S. 13

„flache Eigenheimzone“¹⁴⁰ ausgewiesen; der Grund für diese Höhenstaffelung liegt aber weniger in stadtstrukturellen Überlegungen als vielmehr in der Tatsache, daß hier die starke Höhenbeschränkung im Einflugbereich des Riemer Flughafens eine niedrige Bebauung vorschreibt.¹⁴¹

Nicht stadtgesterischen, sondern gesundheitlichen Zielen ist es schließlich zuzuschreiben, daß Neuperlach sich auch bezüglich seiner Ausrichtung klar von den Nachbarvierteln abhebt. Während sowohl das Gefüge Waldperlachs im Osten als auch das von Trudering und Berg am Laim im Norden sich jeweils an einer um etwa 20° – 30° aus der Nord-Süd-Lage gekippten Achse orientiert, ist die Siedlungsstruktur Perlachs im Interesse einer optimalen Besonnung grundsätzlich exakt nach Norden gerichtet. Unverkennbar ist hier der Einfluß der *Neuen Heimat*, die in dieser Frage ihre Position gegen den Standpunkt der Stadt München durchsetzen konnte. Die Strenge der Ausrichtung ist allerdings durch den teilweise diagonalen bzw. geknickten Binnenverlauf der großen Straßenzüge etwas gemildert.

b. Radialkonzept

Während die Strukturplanungen Neuperlachs isoliert betrachtet eine konsequente Umsetzung des Gedankens der polyzentrischen Stadtexpansion vermuten ließen, so steht der vollen Entfaltung dieser Idee doch von Anfang an die Dominanz des Radialkonzeptes auf gesamtstädtischer Ebene entgegen. Der zur wirtschaftlichen Unterhaltung der überlokalen Einrichtungen notwendige Einzugsbereich in die Region hinein und damit das Neuperlach zugeordnete hohe Maß an Eigenständigkeit werden in dem Moment unrealistisch, da die einschlägigen Verkehrsverbindungen – vor allem die aus dem Außenraum – nicht konsequent auf die Entlastungsstadt, sondern weiterhin auf die Innenstadt Münchens ausgerichtet sind. Genau dies aber ist die Konsequenz der vom Eisenbahnnetz vorgegebenen sternförmigen Zentralorientierung aller Siedlungskerne: die wesentlichen Verbindungslinien des Massen-, aber auch des Individualverkehrs laufen letztlich doch zwischen dem Ost- und dem Pasinger Bahnhof bzw. am Mittleren Ring (damals in Planung) zusammen und berühren die Quartiere an der städtischen Peripherie höchstens am Rand; die Verbindungen der einzelnen Viertel zur Innenstadt sind gut ausgebaut, Querverknüpfungen dagegen fehlen fast vollständig.

In der Tat ist die Situation in Neuperlach kaum anders. Ins Münchner Stadtzentrum führen sowohl leistungsfähige überörtliche Straßen als auch öffentliche Massenverkehrsmittel: Der zur Innenstadt orientierte Ziel- und Quellverkehr Neuperlachs fließt über die verlängerte Rosenheimer Landstraße (St 2078) sowie über die nach Westen fortgesetzte B 304 (Ständlerstraße) zum Mittleren Ring; eine in West-Ost-Richtung verlaufende, über Giesing vom Hauptbahnhof kommende U-Bahnlinie¹⁴² mit vier Stationen und eine Nord-Süd-Linie der Straßenbahn¹⁴³ mit sechs Haltestellen im Bereich der Neubebauung übernehmen die Anbindung an die Kernstadt durch den öffentlichen Personennahverkehr (die heutige Trassierung der U-Bahn von Norden nach Süden und der entsprechende Wegfall der

¹⁴⁰ Strukturplan (1965), S. 11

¹⁴¹ vgl. Strukturplan (1965), S. 11

¹⁴² vgl. Strukturplan (1965), S. 8

¹⁴³ vgl. Strukturplan (1965), S. 7

Trambahn wurden erst 1967 im Zuge der Änderung des Netzlinienplanes beschlossen¹⁴⁴). Wesentlich ungünstiger stellt sich die Situation erwartungsgemäß bei der Verknüpfung des Quartiers mit den umliegenden Stadtteilen und dem Außenbereich dar. Für den Individualverkehr steht zwar auch hier mit dem Bundesautobahnring, der Tangente 5 (Ost), der Ständlerstraße, der neuen Bundesstraße nach Wasserburg (B 304), der bis Rosenheim reichenden Staatsstraße 2078, der von Glonn herkommenden Putzbrunner Straße sowie dem Anschluß an die Salzburger Autobahn ein großzügig ausgebautes Straßensystem zur Verfügung, das Neuperlach zu einem potentiellen Haupteinfallstor für den Kraftverkehr der südlichen und östlichen Vorortgemeinden macht – allerdings ist fraglich, ob die Ringautobahn tatsächlich die Verkehrsströme ins Neuperlacher Zentrum zieht oder sie vielmehr großräumig abfängt und ins Münchner Stadtzentrum weiterleitet. Noch viel problematischer ist die Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel, auf der ja gerade das radiale Entwicklungskonzept basiert: Zum einen fehlen durch die Ausrichtung der U- und Straßenbahnlinien auf die Innenstadt wichtige Querverbindungen, die Perlach mit den umliegenden Stadtteilen verknüpfen würden; zum anderen ist die Erschließung der südlichen und östlichen Vororte mehr als mangelhaft, obwohl deren Einwohner über die Hälfte des auf 400.000 Personen berechneten Besucherpotentials der Entlastungsstadt beisteuern sollten. So prognostizierte der Strukturplan von 1965 für das neue Stadtquartier eine Ausstrahlung auf die Gemeinden entlang der Bahnstrecken nach Ebersberg, Kreuzstraße und Wolfratshausen bis Zorneding, Höhenkirchen und Deisenhofen;¹⁴⁵ in diesem Bereich rechnete man längerfristig mit einer knappen Vervierfachung der Bevölkerung auf 206.000 Einwohner¹⁴⁶ (→ Abb. 9). Tatsächlich jedoch verläuft keine der drei Bahnlinien direkt ins Perlacher Zentrum: die Bahn aus Kreuzstraße durchschneidet das Planungsgebiet nur am südlichen Rand, die anderen beiden Trassen zielen weitab an Perlach vorbei auf die Münchner Innenstadt. Für über 50.000 Einwohner des veranschlagten Perlacher Einzugsgebietes steht gemäß dem Strukturplan von 1965 also nur eine periphere Verbindung zur neuen Entlastungsstadt zur Verfügung, für gut 150.000 Einwohner überhaupt keine.

c. Gliederung und Durchgrünung

Allgemein

Die Entlastungsstadt erhält als gliederndes Grundgerüst zwei autonome Hauptstrukturen: ein zentrales Durchgangsstraßenkreuz und ein dazu nach Südwesten versetztes Fußwegekreuz; beide erschließen das Quartier in seiner gesamten Ausdehnung durch je eine Nord-Süd- und eine West-Ost-Achse. Da die Führung der großen Verkehrsstraßen bereits bei Planungsbeginn im wesentlichen feststand, muß allerdings das Fußwegenetz als das eigentliche konzeptionelle Gliederungsschema bezeichnet werden; ihm galt auch die größte stadtgestalterische Sorgfalt. Die beiden Durchgangsstraßen – die nach Westen bis zur Ständlerstraße verlängerte Bundesstraße 304 und die nach Norden fortgesetzte und in die Bad Schachener Straße eingeführte Rosenheimer Landstraße – übernehmen gemeinsam mit der im Süden des Quartieres von Westen nach Osten verlaufenden Putzbrunner Straße die Funktion, das Neuperla-

¹⁴⁴ Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 26. 7. 1967

¹⁴⁵ vgl. Strukturplan (1965), S. 4

¹⁴⁶ vgl. Schaubild in: Neue Heimat Bayern (Hg.): Entlastungsstadt Perlach in München. München 1967, S. 34

cher Baugebiet in sechs Kompartimente zu zerteilen: die beiden südlichen bilden den von der S-Bahn-Trasse gequerten Bauabschnitt Süd (Umlegungsabschnitt II und III), die vier Bereiche nördlich der Putzbrunner Straße entsprechen den Vierteln Nord, Nordost, Ost und Zentrum des Umlegungsabschnittes I. Gegenüber dem trennenden Straßensystem kommt dem Fußwegekreuz die Aufgabe zu, die einzelnen Stadtteile miteinander zu verbinden und die Gesamtstruktur zusammenzuhalten. Seine beiden Hauptachsen spannen sich vom alten Perlacher Ortskern im Westen bis zum Subzentrum des Viertels Nordost und weiter zum Truderinger Wald bzw. senkrecht dazu vom Ostpark und einem Subzentrum im Norden bis zum neuen Bahnhof des Lokal- (später S-Bahn-) Verkehrs im Süden; mit ihrem Schnittpunkt markieren sie das Zentrum der Entlastungsstadt.

Das durch den Stadtentwicklungsplan vorgegebene Konzept der Durchgrünung ist auch in der endgültigen Fassung des Neuperlacher Strukturentwurfes konsequent durchgehalten. Ausgehend vom umlaufenden Kranz des begrenzenden Freiflächengürtels ziehen sich Grünzonen entlang der gliedernden Straßenzüge durch das gesamte Quartier und setzen die dichten, ohne Übergangszonen an die Freiräume herangeschobenen Teilbebauungen voneinander ab. Besonders ausgeprägt ist dieses Prinzip bei der von Osten nach Westen das Planungsgebiet durchtrennenden Bundesstraße (Ständlerstraße), die in ihrem Mittelstreifen noch die (ursprünglich geplante) Trasse der U-Bahn aufnimmt und auf ihrer ganzen Länge in einer flachen, durch breite Grünbänder eingefassten Wanne¹⁴⁷ verläuft. Auch die Nord-Süd-Verbindung (verlängerte Rosenheimer Landstraße) bleibt durch die Einbettung in Grünräume im Norden und am südlichen Stadtrand anbaufrei und wird nur im mittleren Quartiersbereich durch die Bebauung hindurchgeführt; der Kreuzungspunkt der beiden Straßen ist als Straßenkleeblatt ausgebildet, sodaß sich die Freiflächen an dieser Stelle zu einer weiten Mulde ausdehnen. Neben den wichtigsten Straßen ist auch die Fußgängerzone des zentralen Wegachsenkreuzes vollständig von Grünbändern eingefasst, die sich im Bereich des Zentrums und des südlichen Bahnhofes weiten und zwischen diesen beiden Punkten als angerartiger, von Norden nach Süden gestreckter „Bürgerpark“¹⁴⁸ angelegt sind. Durch die vier Hauptarme des Wegesystems und zahlreiche ebenfalls begrünte Abzweigungen wird die gesamte Bebauung von Stadtgrün durchwirkt.

Zentraler Bereich

Kerngebiet: Das Zentrum der Entlastungsstadt bildet, aus der Mitte des Neubaubereiches etwas nach Nordwesten verschoben, den kompakten Nukleus der gesamten Quartiersstruktur. Die beiden großen Durchgangsstraßen verlaufen nördlich und östlich in einigem Abstand tangential, der gesamte zentrale Bereich ist verkehrsfrei. Als „absoluter Schwerpunkt“¹⁴⁹ soll das Zentrum die „beherrschende Stadtkrone“ des Quartieres bilden; es ist als Kerngebiet mit der höchstmöglichen Nutzungsziffer von 2,0 ausgewiesen und an den Rändern hinsichtlich Höhe¹⁵⁰ und Dichte¹⁵¹ gestaffelt. Alle wichtigen Kultur-, Verwaltungs¹⁵²- und Geschäftseinrichtungen von regionaler Bedeutung sind hier zusammen-

¹⁴⁷ vgl. Strukturplan (1965), S. 6

¹⁴⁸ Luther (1966), S. EB 55

¹⁴⁹ dieses und das folgende Zitat: Strukturplan (1965), S. 4

¹⁵⁰ vgl. Strukturplan (1965), S. 4

¹⁵¹ Randbereiche des Zentrums erhalten die Geschosßflächenzahlen 1,8 bzw. 1,5. Vgl. Strukturplan (1965), S. 14

¹⁵² wie etwa Meldestelle, Polizeirevier, Post oder Landesversicherungsanstalt; vgl. Strukturplan (1965), S. 17

gefaßt; für die „Gestaltung einer eindrucksvollen Silhouette“¹⁵³ plant man außerdem einen „dominierenden Kirchenbau“; in Randbereichen sind Flächen für Bildungs- und Sporteinrichtungen ausgewiesen. Wohnbebauung ist innerhalb des Kerngebietes allerdings nur für knapp 1.000 Einwohner vorgesehen,¹⁵⁴ Fläche für Industrie- oder Gewerbebetriebe gar nicht. Von den übrigen Wohngebieten ist das Zentrum durch die umlaufende Grünzone sowie besonders durch nordwestlich, nordöstlich und südöstlich unmittelbar anschließende, große Parkplatzbereiche getrennt. Im Norden verläuft zudem die Schneise der B 304 mit ihrem begrünten Straßengraben; dieser breitet sich nordöstlich zu einer weiträumigen Freifläche aus, in die neben dem zentralen Durchgangsstraßenkreuz auch umfangreiche Sportstätten eingebettet sind. Die überörtliche Verkehrsanbindung soll unterirdisch über die Straßenbahn und eine von der Bundesstraße bzw. der Rosenheimer Landstraße erreichbare Abzweigung erfolgen; die Lage der nördlichen U-Bahnstation ist zum Hauptgeschäftsbereich etwas peripher.

Ausstrahlung: Das Kerngebiet des Zentrums ist nach Norden und Osten bandartig fortgesetzt und überbrückt die B 304 bzw. die Rosenheimer Landstraße in Form von Fußgängerladenstraßen;¹⁵⁵ auf diese Weise erhält das nördliche Baugebiet ein noch im Kernbereich liegendes (und entsprechend verdichtetes) Subzentrum, während die Verlängerung der Zentrumszone nach Osten in eine Schul- und Sportfläche ausläuft und somit dem weiter südlich angrenzenden Wohngebiet nur am Rande zugutekommt. Es ist aber in jedem Fall der Versuch unternommen, die separierende Wirkung der großen Durchgangsstraßen zu mildern. Nach Westen zielt die vom Zentrum ausgehende Fußgängerachse direkt auf die Perlacher Dorfkirche und schafft so eine Weg- und Sichtverbindung zum historischen Ortskern mit seiner städtebaulichen Dominante. Entlang dieses westlichen Astes des Fußgängerkreuzes zieht sich bis zum alten Ortsrand ein als allgemeines Wohngebiet ausgewiesener Bebauungsstreifen; somit ist die Möglichkeit gegeben, diesen Abschnitt durch Geschäfte und Büroflächen vom umliegenden reinen Wohngebiet abzusetzen und zu beleben.¹⁵⁶ Die strukturell weitaus wichtigste Achse ist jedoch die nach Süden durch den ‚Bürgerpark‘ geführte Verbindung. Über die breite Grünanlage wird der Kontakt zwischen dem zentralen Bereich und dem Subzentrum im Süden hergestellt, das als Kerngebiet mit einer Geschoßflächenzahl von 1,8 ausgewiesen ist.¹⁵⁷ Im Gegensatz zu den übrigen Subzentren der Entlastungsstadt sind hier auch Flächen für kulturelle Nutzung vorgesehen; die Einplanung zweier Kirchenbauten bietet Ansatzpunkte für architektonische Dominanten mit Sichtverbindung zum Hauptzentrum.

Vergleich zu früheren Entwürfen: Die endgültige Konzeption des zentralen Bereiches vereinigt Vorschläge aus verschiedenen Stadien der langen Planungsphase. Die beiden seit den ersten Vorstudien sich gegenüberstehenden Entwurfsalternativen eines kompakten und eines bandartigen Zentrums sind nun in eine Gesamtlösung integriert: das eigentliche Zentrum ist auf einen dichten Komplex konzentriert, gleichzeitig ist die Idee des zentralen Bandes in Form der von Norden nach Süden verlaufen-

¹⁵³ dieses und das folgende Zitat: Strukturplan (1965), S. 17

¹⁵⁴ vgl. Strukturplan (1965), S. 12

¹⁵⁵ vgl. Strukturplan (1965), S. 10

¹⁵⁶ vgl. Strukturplan (1965), S. 11

den Parkanlage wiederaufgenommen, jedoch ohne die damit bisher stets verbundene Streuung der Zentrumsfunktionen entlang dieser Achse. Stattdessen wird im Strukturplan von 1965 erstmals ein sowohl funktional als auch baulich herausgehobenes Subzentrum als Pendant zum Hauptgeschäftsbereich ausgebildet. Die Vorstellung einer dominierenden West-Ost-Achse ist aufgrund der Verkehrsbelastung durch die hier verlaufende Bundesstraße aufgegeben; sie ist ersetzt durch die neue Hauptausrichtung entlang einer nord-südlichen Schwerlinie, die nun vollständig von Kraftfahrzeugverkehr freigehalten werden kann. Diese fußgängerorientierte Gestaltung war stets das Ziel der Planungen gewesen, in den letzten Entwürfen jedoch verlorengegangen. Die Idee, das Zentrum unmittelbar an den Rand des alten Perlacher Ortskernes zu verlegen, hat sich nicht durchgesetzt; der zentrale Bereich bleibt damit weitgehend im Mittelpunkt der Neubebauung, erhält aber durch die Sichtbeziehung zur Dorfkirche dennoch einen engen Kontakt zum alten Siedlungsgebiet. Auch diese ursprüngliche Planungsprämisse hatte in den Strukturstudien seit 1964 keine Berücksichtigung mehr gefunden. Keine grundsätzlich neue Lösung ergibt sich jedoch für das Problem einer Isolierung des Zentrums durch die Bundesstraße, das die Konzeptionen ebenfalls seit 1964 begleitet hatte.

Wohngebiete

Gliederung: Um das Zentrum gruppieren sich mit den Bauabschnitten Nord, Nordost und Ost drei Wohngebiete von annähernd vergleichbarer Größe; hinzu kommt als Verbindung zum alten Perlacher Ortskern ein weiterer, kleinerer Bebauungsabschnitt, der „zentralen Charakter“¹⁵⁸ erhalten sollte, im folgenden aber nicht als eigenständiges Quartier behandelt wird, da er im Zuge des städtebaulichen Wettbewerbes für den Zentrumsbereich mit diesem gemeinsam überplant und in eine Gesamtlösung integriert wurde. Südlich der Putzbrunner Straße erstreckt sich bis zum Stadtrand mit dem Abschnitt Süd das vierte und größte Wohngebiet der Entlastungsstadt. Der Stadtteil Nord wird durch das als Grünanlage gestaltete Bett des Hachinger Baches nochmals in zwei Hälften getrennt, das Viertel Nordost ebenso durch einen schmalen Grünzug, und der Abschnitt Süd zerfällt in einen kleineren Bereich südlich und einen größeren nördlich der Bahnlinie. Über weitere Unterteilungen in kleinere Wohneinheiten gibt der Strukturplan noch keine Auskunft.

Subzentren: Die einzelnen Bebauungsabschnitte erhalten ihre eigenen Geschäftszentren für den täglichen Bedarf, die als allgemeine Wohngebiete ausgewiesen sind;¹⁵⁹ in den Vierteln Nord und Süd ergänzen sie die als Kerngebiete ausgewiesenen Subzentrenkomplexe. Jedem Wohnquartier ist zudem wenigstens eine Kirche „in bevorzugter Lage in Verbindung mit den Ladenzentren“¹⁶⁰ zugeordnet. Im Süden und westlich des zentralen Bereiches sind die Ladenzeilen als west-ost-gerichtete Streifen angelegt, die mittige Nebenachsen in die Tiefe der zugehörigen Wohnbereiche ausbilden; dagegen liegen von den übrigen Unterzentren vor allem die in den Abschnitten Nord und Ost peripher zu den Wohngebieten, deren Versorgung sie eigentlich dienen sollen. Hingewiesen werden muß auch auf die geringe Entfernung der Subzentren Nordost und Ost zueinander sowie zum östlichen Ausläufer des

¹⁵⁷ vgl. Strukturplan (1965), S. 14

¹⁵⁸ Strukturplan (1965), S. 11

¹⁵⁹ vgl. Strukturplan (1965), S. 10

zentralen Kerngebietes, ferner auf die Nähe der nördlichen Ladenzeile zum Hauptzentrum; die Abstände betragen jeweils weniger als 500 Meter, was für die Akzeptanz einzelner Geschäftszonen von Nachteil sein kann. Mit Ausnahme der Ladenzeile zwischen dem Hauptzentrum und dem alten Perlacher Ortskern haben alle Unterzentren direkten Zugang zu Grünzungen, die aus dem Außenraum oder dem Ostparkgelände in das Quartier hereinreichen.

Sonstige Flächen

Neben den Wohn-, Grün- und Verkehrsbereichen sind an größeren zusammenhängenden Flächen innerhalb des Planungsgebietes ausgewiesen: ein Areal zwischen der B 304 und dem Baugebiet Ost, das im Interesse eines freien Blickes von der Bundesstraße auf die Silhouette des Zentrums niedrig gehalten werden soll¹⁶¹ und daher Sportstätten und Schulen aufnimmt (s.o.); zwischen dem historischen Ortskern von Perlach, dem zentralen Park und den Abschnitten West und Süd (also mitten in die Wohnbebauung geschoben) sowie südlich des alten Dorfes zwei Gewerbegebiete, von denen das nördliche „hochleistungsfähige Betriebe“¹⁶² enthalten soll, während im südlichen u.a. Handwerksbetriebe anzusiedeln sind; schließlich zwischen dem südlichen Gewerbegebiet und dem Autobahnring sowie zwischen dem Abschnitt Süd und der Bahntrasse zwei Flächen für „saubere, hochwertige Industriebetriebe“¹⁶³ (hier siedelte sich später u.a. das Siemens-Forschungszentrum an). Insgesamt rechnete man für Neuperlach in naher Zukunft mit 14.300 Arbeitsplätzen, die der Strukturplan explizit den Gewerbe- und Industriezonen zuordnet;¹⁶⁴ Arbeitsstätten des tertiären Sektors (also des Handels, der Dienstleistungen, der Versicherungswirtschaft, im weiteren Sinne auch der privaten Verwaltung) sind nicht quantifiziert und – abgesehen von denen des Einzelhandels, die in den verschiedenen Ladenzentren ihren Platz finden – auch nicht lokalisiert; lediglich im Bereich zwischen dem Hauptzentrum und dem alten Perlacher Ortskern ist mit dem allgemeinen Wohngebiet eine Fläche ausgewiesen, die neben Geschäften eventuell auch Büros aufnehmen soll.¹⁶⁵

d. V e r k e h r s s y s t e m

Anhand der Darstellung der Quartiersgliederung wurde bereits deutlich, daß Fußgänger- und Kraftfahrzeugverkehr in Perlach gemäß den Vorgaben des Stadtentwicklungsplanes von 1963 streng voneinander getrennt werden. Das Wege- und das Straßennetz sind weitgehend unabhängig übereinandergelegt; ihre Haupttrassen besitzen lediglich drei Berührungspunkte.

¹⁶⁰ Strukturplan (1965), S. 17

¹⁶¹ vgl. Strukturplan (1965), S. 13

„Bei der Überfahrt über den Äußeren Fernstraßenring öffnet sich für den Fahrer ein weiter Blick auf den neuen Stadtteil und sein Zentrum.“ [Strukturplan (1965), S. 6]

¹⁶² Strukturplan (1965), S. 13

¹⁶³ Strukturplan (1965), S. 12

¹⁶⁴ vgl. Strukturplan (1965), S. 6 und S. 13

Stadtbaurat Luther spricht von rund 14.000 Beschäftigten „im Produktionssektor“ [Luther (1967b), S. 9].

¹⁶⁵ vgl. Strukturplan (1965), S. 11

Individualverkehr

Die ursprüngliche Idee, die Entlastungsstadt vollständig mit breiten Tangentialstraßen zu umgeben und konsequent von außen zu erschließen, ist aufgrund der wasserschutzrechtlich notwendigen Verlegung der nördlichen West-Ost-Trasse in die Mitte des Bebauungsbereiches nicht vollständig umgesetzt, wenngleich erkennbar; sie findet ihr Pendant in der inneren Erschließung des Quartieres durch einen umlaufenden, in seinen Dimensionen untergeordneten Sammelstraßenring, der – im Gegensatz zu den Hauptstraßen – weitgehend ohne Grünbegleitung die einzelnen Wohngebiete jeweils mittig durchzieht und miteinander verbindet. Das Prinzip der Abstufung der Straßen nach ihrer Wichtigkeit ist im großen und ganzen durchgehalten; über die Art der weiteren Binnenerschließung auf nachgeordneter Ebene macht der Strukturplan keine Angaben.

Der trennende Charakter vor allem der Durchgangsstraßen wird besonders deutlich, wenn man die geringe Anzahl an Fußwegverbindungen in Betracht zieht, die die einzelnen Viertel über diese Straßen hinweg miteinander verknüpfen. Entlang der B 304 existieren auf einer Strecke von etwa 2,5 Kilometern nur drei Übergänge bzw. Unterführungen, die zwischen den nördlich und südlich gelegenen Vierteln vermitteln; der Abschnitt Ost ist durch gerade eine Brücke über die Rosenheimer Landstraße an das zentrale Band angeschlossen, und für den nördlich der Bahnstrecke gelegenen Teil des Abschnittes Süd ist das zugehörige Subzentrum ebenfalls nur mittels einer einzigen Fußgängerquerung zu erreichen. Zwischen den Abschnitten Nord und Nordost besteht nur eine Wegeverbindung, zwischen den Abschnitten Ost und Süd sowie Nord und West gar keine.

Fußgängerverkehr

Im Gegensatz zur Straßenverkehrserschließung, die mittels eines (nicht vollständig realisierten) Tangentengürtels und einer inneren Ringstraße prinzipiell von außen nach innen erfolgt, ist das Fußwegesystem Neuperlachs bewußt als von innen nach außen strahlende Struktur angelegt.¹⁶⁶ Vom Herz der Entlastungsstadt stoßen die Hauptarme des zentralen Wegekreuzes in alle vier Himmelsrichtungen vor; von diesen Hauptverbindungen trennen sich rechtwinklige Stichwege, die sich, teilweise mit weiteren Seitenzweigen und platzartigen Kreuzungs- oder Endpunkten, netzartig in die Wohngebiete hinein verästeln. Durch die konsequente Orientierung dieses Systems am Zentrum des gesamten Quartieres entstehen Sammeltrassen, die die Passantenströme bündeln und in den Hauptgeschäftsbereich lenken sollen; gleichzeitig führt diese konzentrierte Ausrichtung des Wegenetzes aber zu einer Vernachlässigung der Querverbindungen.

e. Funktionsverteilung

Gesamtgebiet

Das erklärte Ziel, in Perlach keine Schlafstadt zu errichten, war von Beginn der Strukturkonzeption an mit der Prämisse verbunden, ein attraktives Arbeitsangebot zu schaffen und so eine „gesunde Funk-

¹⁶⁶ vgl. auch: Strukturplan (1965), S. 7

tionsmischung¹⁶⁷ sicherzustellen; langfristig sollte pro Wohneinheit ein Arbeitsplatz zur Verfügung stehen.¹⁶⁸ Bei einer generellen Betrachtung des Gesamtquartiers scheint die Forderung nach einer Mischung großzügig bemessener Bereiche für Wohnungen, Industrie, Gewerbe, aber auch für Geschäfte, Kultur und Soziales voll erfüllt zu sein. Es zeigt sich allerdings, daß diese Funktionen zwar innerhalb des Planungsgebietes alle vorhanden, im kleinräumigen Maßstab aber durchaus voneinander getrennt sind. Dies korrespondiert klar mit den Leitlinien des Stadtentwicklungsplanes, der dezidiert nicht von einer Integration von Wohn- und Arbeitsstätten, sondern von einer gegenseitigen Zuordnung spricht.¹⁶⁹ So ist etwa deutlich das Bemühen spürbar, eines der Gewerbegebiete dicht an das Zentrum heranzuführen;¹⁷⁰ eine noch engere Verzahnung, etwa durch Ausweisung eines Mischgebietes, wurde aber nicht versucht – ganz im Gegenteil: der Gewerbebereich bildet ein monostrukturiertes, von der umgebenden Bebauung klar durch Grünzüge getrenntes Areal. In derselben Weise sind auch der Industrie – selbst der „sauberen“ – und dem Handwerk abgegrenzte, homogene Zonen zugewiesen. Zwar über die gesamte Entlastungsstadt mehr oder minder regelmäßig verteilt, aber auch ganz bewußt nicht in die übrige Bebauung integriert werden die zahlreichen Schulen des Quartiers; sie sind in abgesonderte Grünräume eingebettet, oft am Rand der Wohngebiete.¹⁷¹ Dasselbe gilt für das Städtische Krankenhaus, das laut Strukturplan „am Waldrand“¹⁷², tatsächlich aber in einer Grünanlage zwischen der Putzbrunner Straße und dem Autobahnring liegt. Die Bereiche mit Wohnungsbebauung schließlich sind ganz überwiegend als reine Wohngebiete ausgewiesen; knapp 88% der Bevölkerung des gesamten Planungsgebietes sind hier konzentriert.¹⁷³

Zentrum und Subzentren

Eine auch kleinräumig durchgehaltene Funktionsmischung kann dagegen für das Zentrum und die Subzentren zumindest erwartet werden. Die Ausweisung von allgemeinem Wohn- oder sogar Kerngebiet eröffnet hier die Möglichkeit, Wohnungen, Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe eng miteinander zu verknüpfen, teilweise auch Arbeitsstätten der privaten Verwaltung oder des Kredit- und Versicherungsgewerbes, die allerdings eine insgesamt deutlich untergeordnete Rolle spielen. Flächen für soziale und kulturelle Einrichtungen erweitern das Angebot im Hauptzentrum und im Subzentrum Süd; allerdings ist dort die Wohnbebauung relativ knapp bemessen. Die Tatsache, daß jedem Unter-

¹⁶⁷ Luther (1967a), S. 36

¹⁶⁸ Das entspricht bei gut 20.000 Wohnungen etwa 20.000 Arbeitsplätzen im Jahr 1990 [vgl. Strukturplan (1965), S. 12 / Luther (1967b), S. 6]. In einigen Quellen werden sogar 30.000 [vgl. Tzschaschel, Sabine: Neuperlach. Lebensqualität in einer Satellitenstadt. In: Geipel, R. et al. (Hg.): München. Ein sozialgeographischer Exkursionsführer (Münchner geographische Hefte, Nr. 55/56, herausg. vom Geographischen Institut der Technischen Universität München). München 1987, S. 505], 36.000 [vgl. Menkhoff, Herbert / Achterberg, Gerhard / Homann, Hans / Richter, Georg (Bearb.): München-Neuperlach. Städtebauliche Großformen und kleinräumige Differenzierung im Wohnungsbau (Schriftenreihe ‚Versuchs- und Vergleichsbauten und Demonstrativmaßnahmen‘ des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, bearbeitet im Institut für Bauforschung e.V., Hamburg). Bonn 1977, S. 10] oder 40.000 [vgl. Geigenberger, Ludwig: Erfolgskontrolle München Perlach. Rückblick eines Maßnahmenträgers (Vortrag im Seminar ‚Fallstudien zum Planungsprozeß‘ an der Fachhochschule Hamburg am 29. 1. 1974). Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (chem. Neue Heimat Bayern), 18] Arbeitsplätze als Zielvorgabe genannt.

¹⁶⁹ vgl. Stadtentwicklungsplan (1963), S. 20

¹⁷⁰ vgl. in diesem Sinne: Luther (1967b), S. 8

¹⁷¹ vgl. auch: Strukturplan (1965), S. 15

¹⁷² Strukturplan (1965), S. 16

zentrum ausdrücklich wenigstens eine Kirche zugeordnet wird, läßt aber die Absicht erkennen, echte, geradezu traditionelle Mittelpunkte des städtischen Lebens zu schaffen. Inwiefern sich hier tatsächlich ein hochintegrierter Zusammenhang verschiedener Funktionen entwickeln wird, läßt der Strukturplan freilich weitgehend offen; die Antwort auf eine solche Frage ist ganz wesentlich davon abhängig, wie diese Orte baulich gestaltet werden und für welche Art der Funktionsverteilung man sich auf der Mikroebene entscheidet.

3. BEWERTUNG

a. Z e n t r u m s b i l d u n g

Mut zur Stadt

Gewagt, aber unbedingt zu bejahen ist der spürbare Wille der Stadtplaner, Neuperlach im Rahmen der polyzentrischen Entwicklung Münchens nicht nur als Entlastungsfaktor für den Wohnungsmarkt oder die innerstädtische Infrastruktur zu betrachten, sondern der neuen Großsiedlung Entfaltungsmöglichkeiten für ein eigenständiges städtisches Leben und Gepräge zu geben. Daß die besondere städtische Atmosphäre nicht nur als ein punktuelles, vorübergehendes, geplantes Erlebnis beim Besuch des Münchner Zentrums empfunden wird, sondern die Menschen als konstanter Zustand in ihrem unmittelbaren Umfeld umgibt, ist ganz entscheidend für die Lebensqualität der neuen Stadt an der Peripherie; nur die selbstverständliche, alltägliche Teilhabe am Mikrokosmos der Stadt schafft das Gefühl der Zugehörigkeit zu einer gesamtstädtischen Gemeinschaft. Ein ausgeprägtes Stadtteilbewußtsein wird dieser übergeordneten Bindung nicht im Weg stehen, sondern sie im Gegenteil vermitteln und unterstützen. Es ist daher ein richtiger Ansatz, eine positive Identitätsbildung auf Quartiersebene durch die Schaffung von Bezugspunkten kultureller, sozialer, wirtschaftlicher und – wie im Zentrum geplant – auch architektonischer Art zu fördern. Die Vielfalt an Einrichtungen von überlokaler Bedeutung, die in Neuperlach vorgesehen sind, bietet – sofern sie im angestrebten Umfang auch tatsächlich realisiert werden – günstige Voraussetzungen für die Entstehung eines funktional wie gestalterisch ganz spezifischen Charakters, wie er einem Quartier dieser Größe angemessen ist; insbesondere das Bürgerhaus und die insgesamt 13 neuen Kirchen des Stadtteiles¹⁷⁴ versprechen zumindest die Möglichkeit einer identitätsstiftenden baulichen Gestaltung von hohem Symbolwert. Mit dem Sportstadion, der Radrenn- und der Kunsteisbahn sollen zudem Institutionen an die Peripherie verlegt werden, die aus ganz München Besucher anziehen vermögen und dazu beitragen könnten, den neuen Stadtteil im gesamtstädtischen Bewußtsein positiv zu verankern. Die prognostizierte regionale Ausstrahlungskraft der Entlastungsstadt könnte somit nicht nur für lebendigen Publikumsverkehr sorgen, sondern auch einen selbstbewußten Blick der Bewohner auf ihr eigenes Viertel ermöglichen. Günstige Auswirkungen

¹⁷³ vgl. Strukturplan (1965), S. 12

¹⁷⁴ Vorgesehen waren 6 katholische, 3 evangelische und 4 Kirchen anderer Konfessionen [vgl. Strukturplan (1963), S. 17]. Heute bestehen 5 katholische und 2 evangelisch-lutherische Kirchen, daneben je eine Kirche der Evangelisch-Reformierten, der Evangelisch-Freikirchlichen und der Serbisch-Orthodoxen; der Bau einer russisch-orthodoxen Kirche ist derzeit geplant.

auf das erhoffte städtische Flair sind schließlich durch die bis an die gesetzliche Verdichtungsgrenze gehende Bevölkerungsmassierung und das großzügige Arbeitsplatzangebot zu erwarten – freilich ganz in Abhängigkeit von der konkreten baulichen und strukturellen Umsetzung dieser im Grundsatz guten Weichenstellungen.

Kompaktes Zentrum

Eine sehr richtige Entscheidung war es auch, den in einigen Vorstudien entwickelten Gedanken an ein grünes Zentrumsband mit verstreut eingebetteten bzw. funktional getrennten Einrichtungen zu verwerfen. Ein kompaktes Zentrum, in dem auf engem Raum die wichtigsten Institutionen beieinanderliegen, schafft ein atmosphärisch dichteres, stadttypischeres Flair als das Auseinanderreißen in Einzelkomplexe, die darüber hinaus jeweils nur ein sehr spezifisches Publikum ansprechen und zu Zeiten niedriger Besucherfrequenz veröden würden. Einer Folge von echt städtischen Plätzen ist auch allemal der Vorzug gegenüber einer locker bebauten Parklandschaft zu geben, die nicht nur dem akzeptierten Bild historischer Stadtzentren ganz grundsätzlich widerspricht, sondern zudem die Orte großstädtischer Belebung über Gebühr auseinanderzieht und besonders nachts ein latentes Unsicherheitsgefühl erzeugt.

b. Radialkonzept

Unrealistischer Einzugsbereich

Der städtische Charakter Neuperlachs, seine Anziehungskraft, seine Vitalität: alles das ist zu einem erheblichen Teil davon abhängig, ob sich das ehrgeizige Konzept realisieren läßt, an der Münchner Peripherie nicht nur im Wohnungsbau, sondern auch infrastrukturell großstädtische Dimensionen zu erreichen und die Entlastungsstadt damit auf die Ebene eines Mittelzentrums von regionaler Bedeutung zu heben. Die Voraussetzungen dazu sind wenigstens in den Strukturplanungen vorhanden, die für den Trabanten Ausstrahlungskraft auf einen Bereich von 400.000 Einwohnern prognostizieren. Auf dieses Einzugsgebiet ist die Größe des Geschäftszentrums, vor allem aber das Angebot an kulturellen und sozialen Einrichtungen ausgelegt: Eislaufbahn, Sportstadion, Radrennbahn, das ‚Haus der Gemeinschaft‘ – die Liste der versprochenen Institutionen, die sich durch die erwarteten Besuchermassen wirtschaftlich tragen sollten, ist lang. Dabei wäre es eigentlich schon 1965 zumindest zum Teil absehbar gewesen, daß diese Planungen zum Scheitern verurteilt sein müßten, weil sie ganz offenbar von Anfang an im schärfsten Widerspruch zum Gesamtkonzept der radialen, also streng am Münchner Zentrum orientierten Stadtentwicklung standen. Die Verbindung von radialer und polyzentrischer Struktur kann funktionieren, solange die Innenstadt nicht nur der absolute Verkehrsknoten, sondern auch der einzige überlokal wichtige kulturelle und wirtschaftliche Schwerpunkt des Systems ist, wenn also alle übrigen Siedlungskerne nur im Rahmen des örtlichen Bedarfes ein Eigenleben ausbilden; das Konzept ist jedoch nicht mehr tragfähig, sobald eine mit regionaler Ausstrahlung ausgestattete Entlastungsstadt implementiert wird, die ihrer Bedeutung entsprechend selbst in gewissem Umfang zum Verkehrsmittelpunkt werden müßte. Es konnte gezeigt werden, daß dies in Neuperlach nicht der Fall ist. Daß die großen Erschließungsstraßen, über die Gäste aus dem ganzen südöstlichen Umland nach

Perlach hätten strömen sollen, nie gebaut wurden, stand nicht in der Verantwortlichkeit der Schöpfer der Entlastungsstadt; in vollem Maß trifft die Planer der Stadt München allerdings der Vorwurf, etwa 100.000 Einwohner der umliegenden Viertel und 200.000 Einwohner des Außenraumes als potentielle Besucher des Perlacher Zentrums einkalkuliert, gleichzeitig aber innerhalb eines völlig kontraproduktiven öffentlichen Massenverkehrssystems geplant zu haben: eine S-Bahn, die Perlach überhaupt nicht durchquert, sondern nördlich, südlich und westlich daran vorbei auf die Innenstadt zielt, und ein Tram- und U-Bahn-Netz, das über keinerlei Querverbindungen verfügt. Es hätte eigentlich auf der Hand liegen müssen, daß nur ein Bruchteil der erhofften Gäste den Weg nach Neuperlach finden würde, wenn der Weg direkt zum Marienplatz in jedem Fall schneller und bequemer bleibt. Doch der schwere Rechenfehler, einfach die (zum großen Teil noch gar nicht vorhandenen) Umlandeinwohner entlang dreier peripherer Bahnlinien zu einem Phantompublikum zu addieren, scheint niemanden gestört zu haben. Diese falsche Konzeption wiegt umso schwerer, als sich die Entwicklung des gesamtstädtischen Verkehrssystems ja innerhalb desselben Planergremiums vollzog wie der Struktur-entwurf für Neuperlach.

Identitätsverlust

Das Vertrauen auf die integrierende Kraft des Zentrums, das lebendig auf die gesamte Entlastungsstadt ausstrahlen sollte, erweist sich in dem Moment als fatal, da ernste Zweifel daran bestehen müssen, ob dieses Herz des Quartieres überhaupt in den geplanten Dimensionen verwirklicht werden kann. Sollte mit einer eventuellen deutlichen Reduzierung des Neuperlacher Einzugsgebietes auch das infrastrukturelle Angebot auf nur mehr lokale Bedeutung schrumpfen, so wären die möglichen Kettenreaktionen leicht vorauszusagen: das öffentliche Leben würde weiter verarmen, weil es immer weniger funktionale und symbolische Kerne gäbe, um die dieses Leben sich kristallisieren könnte. Vergeben wären aber auch alle Möglichkeiten für architektonische und stadtgestalterische Impulse, also für die Schaffung von Wahrzeichen, die dem Quartier ein charakteristisches Gesicht geben könnten; schmal, zu schmal würde damit das Potential für die Ausbildung eines einprägsamen, identitätsstiftenden Stadtbildes, ja überhaupt für die Entstehung einer wirklichen Stadt.

c. Gliederung und Durchgrünung

Verbindende Wege

Die Schwierigkeit der Aufgabe, ein riesiges, dabei völlig ebenes, an unmittelbaren Anknüpfungspunkten so armes Gebiet wie das der Perlacher Feldfluren planerisch in den Griff zu bekommen, um dort eine neue Stadt von der Größe Rosenheims zu errichten, kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Ein entscheidendes Problem, das zunächst zu lösen war, stellte die Entwicklung eines Strukturmodells dar, das einen Zusammenhalt aller bebauten Flächen garantieren und ein Auseinanderfallen in separate Teile verhindern mußte. Mit dem zentralen Wegachsenkreuz ist ein solches klares, begreifbares, vor allem durchgängiges Ordnungsprinzip formuliert, das geeignet ist, statt eines unverbundenen Nebeneinanders einzelner Abschnitte eine erkennbar zusammengehörende Stadteinheit zu schaffen. Dies ist in zweierlei Hinsicht notwendig: Zum einen müssen *tatsächliche* Verbindungen zwischen den Vierteln

der Entlastungsstadt und ihrem Zentrum hergestellt werden – sie sorgen für einen lebendigen Publikumsverkehr, und zwar umso mehr, je konzentrierter sie die Fußgängerströme bündeln und kanalisieren; hierfür sind in der Struktur Neuperlachs gute Ansätze enthalten, sofern die vom Zentrum in alle vier Himmelsrichtungen ausstrahlenden Arme des Fußwegekreuzes unzweideutig – funktional und architektonisch – als Magistralen gestaltet werden. Darüber hinaus erfüllt dieses den Gesamtentwurf tragende Grundgerüst aber auch die wichtige Funktion, den leitenden Gliederungsgedanken – gewissermaßen die strukturelle Idee Neuperlachs – einprägsam zu artikulieren, um den Bewohnern und Gästen ein eindeutiges Vorstellungsbild der Entlastungsstadt zu vermitteln und sie trotz ihrer Größe als Ganzes faßbar zu machen.

Auf die Bedeutung einer visuell zu begreifenden Ordnung der Stadt für das Wohlbefinden ihrer Bewohner hat v.a. Kevin Lynch in seiner Studie *Das Bild der Stadt* (1960, dt. 1965) hingewiesen. Lynch untersuchte in dieser gestaltpsychologischen Arbeit u.a. empirisch, wie die Struktur einer Stadt beim Menschen eine ‚innere Karte‘ erzeugt und das Orientierungs- und Identifikationspotential des Ortes beeinflusst. Das entscheidende Kriterium ist für Lynch die ‚Ablesbarkeit‘ der Stadt, „die Leichtigkeit [...], mit der ihre einzelnen Teile erkannt und zu einem zusammenhängenden Muster aneinandergesetzt werden können“¹⁷⁵. Klar erfassbare Formen der städtischen Einzelelemente (z.B. der Wege¹⁷⁶) und ihr Bezug auf ein übergeordnetes System erhöhen die Ablesbarkeit und finden ihren Niederschlag in einer entsprechend eindeutigen gedanklichen Topographie, die ein Gefühl der Sicherheit und des Beheimatetseins überhaupt erst entstehen läßt.¹⁷⁷ Mit der visuell und gedanklich leicht nachvollziehbaren Konzeption der Gliederung und Erschließung im Neuperlacher Strukturmodell scheinen also ganz wesentliche Bedingungen für die Entwicklung eines nicht nur in der städtebaulichen Realität, sondern auch in der Vorstellung der Bewohner kohärenten ‚Stadt-Bildes‘ gegeben zu sein.

Trennende Straßen

Was die klar und konsequent konzipierte Fußwegestruktur Neuperlachs zusammenhalten sollte, sprengt freilich auf der anderen Seite ein kontraproduktives Verkehrssystem wieder auseinander. Diese Feststellung gilt ganz besonders für die projektierte Fortsetzung der Bundesstraße aus dem östlichen Außenraum bis zur Ständlerstraße im Westen des Planungsgebietes, die als autobahnähnliches Verkehrsband die Entlastungsstadt in ganzer Breite entzweigeschnitten und den Durchgangsverkehr des Umlandes mitten durch das Quartier gelenkt hätte. Zwar wurde der Bau der Bundesstraße durch den Truderinger Wald später verworfen, sodaß heute die östliche Verlängerung der Ständlerstraße kurz vor dem Waldrand endet und hauptsächlich den Neuperlacher Ziel- und Quellverkehr aufnimmt; das ändert aber nichts daran, daß ihre Trasse in ihren Dimensionen auf die ursprüngliche Bedeutung der Straße ausgerichtet ist. So zieht sich noch immer eine Art Stadtautobahn quer durch Neuperlach, auf voller Länge in einen Graben verlegt, links und rechts begleitet von breiten Freiflächen; am einst kreuzungsfrei geplanten Knoten mit der fortgesetzten Rosenheimer Landstraße (heute in diesem Bereich:

¹⁷⁵ Lynch, Kevin: *Das Bild der Stadt* (amerik. Originalausgabe u.d.T.: *The Image of the City*, 1960). Frankfurt am Main 1965, S. 12

¹⁷⁶ vgl. Lynch (1960), S. 71f.

¹⁷⁷ vgl. Lynch (1960), S. 14

Heinrich-Wieland-Straße) und am westlichen Schnittpunkt mit der Ringstraße weitet sich diese Brache zu einem nicht nur optischen, sondern auch gestalterischen Vakuum, das den morphologischen Zusammenhang des Quartieres zerreißt. Die entstehende Lücke wird mit einer symbolisch und ästhetisch völlig leeren, selbst funktional nicht gerechtfertigten Struktur aufgefüllt; sowohl visuell als auch gedanklich zerfällt Neuperlach so in zwei ungleiche Teile.

Kevin Lynch hat in seiner Studie *Das Bild der Stadt* die psychologische Wirkung eines solchen Niemandlandes untersucht: er zeigte, daß selbst große Areale, die für den Aufenthalt besonders unattraktiv, ja unbrauchbar sind oder strukturell nicht gut erfaßt werden können, in der menschlichen Empfindung zu ‚weißen Stellen‘ auf der geistigen Karte der Stadt werden;¹⁷⁸ weil sie für die Bewohner (zumindest aus der Fugngerperspektive) keine Bedeutung besitzen, werden sie förmlich aus dem Gedächtnis gelöscht und gemieden. Eben ein solcher blinder Fleck trennt die Entlastungsstadt als anonyme, vergessene Fläche; sie bleibt ein emotional unbesetzter, unbesetzbarer Ort. Dasselbe hätte in vielleicht noch stärkerem Maß natürlich auch für den geplanten Autobahnring gegolten, der sich wie eine Schlinge um die Entlastungsstadt zusammengezogen und eine brutale Abschnürung der Wohnbebauung vom Außenraum bedeutet hätte. Der Strukturplan indes preist diese notdrfutig mit Abstandsgrn ummantelte Wunde als „organische Abgrenzung zu den Siedlungsgebieten außerhalb des Stadtgebietes“¹⁷⁹; die gewaltigen Straenbauwerke, die Neuperlach hätten umfassen sollen bzw. das Quartier noch heute zerschneiden, wurden also nicht nur als verkehrstechnische Notwendigkeiten gesehen, sondern standen auch im Dienst einer übertriebenen Grenzbildung und Strukturierung.

Diese Tendenz zur falsch verstandenen Gliederung ist bei der Binnenorganisation der Entlastungsstadt ganz generell zu beobachten: Im Gegensatz zum ursprünglichen Planungsgedanken sind es nämlich nicht eigentlich die Grünzonen, die das Quartier in einzelne Viertel aufteilen; vielmehr sind es die Durchgangsstraßen, die in diese Freiflächen eingebettet sind. Aus grünen Nähten zwischen den Wohnbereichen werden durch die Einlagerung von Verkehrsbndern unwirtliche Restareale, die lediglich zur optischen Verbreiterung der Straßen beitragen. Statt in Form strukturierender Grünräume ein Gliederungssystem zu schaffen, das aufgrund seiner hohen Durchlässigkeit sowohl trennt als auch verbindet, verwirklicht man in Neuperlach ein Ordnungsschema, für das ‚Gliederung‘ gleichbedeutend ist mit ‚Separierung‘. Abgesehen von den negativen Auswirkungen dieses Konzeptes auf den Zusammenhalt der Entlastungsstadt, wird an diesem Punkt auch das Prinzip der Durchgrünung fragwürdig. Ein beträchtlicher Teil der geplanten Grünflächen sumt als abgasbelastetes Puffergrn die Durchgangsstraßen, versickert als unzugängliches Zwischenraumgrn in den Autobahnkleblttern und den Verkehrsinseln, dekoriert als Abstandsgrn die Stadtautobahn. Der Nutz- und Erholungswert dieser Freiräume geht gegen Null, und den städtischen Charakter des Quartieres unterstreichen sie mit Sicherheit ebenfalls nicht.

¹⁷⁸ vgl. Lynch (1960), S. 32 und S. 80

¹⁷⁹ Strukturplan (1965), S. 18

Zweifel an der grünen Stadt

Damit ist bereits an weiterer problematischer Aspekt des Durchgrünungsgedankens angesprochen: die Gefahr, eine jahrhundertealte – deswegen nicht zwangsläufig richtige, aber zumindest vertraute – Stadtvorstellung aufzugeben. Denn je nach dem, welches Ausmaß die Verflechtung der Baumassen mit Grünflächen annimmt, wird sich auch der Charakter der Stadt ändern: Eine an wenigen Stellen verstärkte, sonst aber zurückhaltende Durchgrünung kann die hygienischen Verhältnisse der Stadt und ihre Ausstattung mit Erholungs- und Freizeitbereichen verbessern, ohne dabei ihr ‚steinernes‘ Gesicht anzutasten; das Ideal der ‚grünen Stadt‘ dagegen würde – unbeschadet der gesundheitlichen Vorteile – jedem traditionellen Stadtbild widersprechen, das wesentlich auf dem bewußten Kontrast zwischen der kompakten Bebauung und der umschließenden (oder punktuell umschlossenen) Natur beruht. Es sei unbestritten, daß eine großzügige Grünflächenversorgung eine Erhöhung des Wohnwertes darstellen kann; unbestreitbar ist aber auch, daß ein städtisches Ambiente im herkömmlichen Sinn – und mit ihm die spürbare Teilhabe an den Freiheiten und Möglichkeiten der Stadt – ebenfalls eine Bereicherung der Lebensqualität bedeutet, wie sie eine zur Park- oder Waldkolonie zurechtdurchgrünte Siedlung nicht bieten kann. Ob diese Sorge in Neuperlach berechtigt ist, kann bei der Betrachtung der allgemeinen Stadtstruktur und ohne Blick auf die bauliche Umsetzung noch nicht endgültig entschieden werden; im Ansatz ist allerdings bereits eine Tendenz zur Aufgabe überkommener Stadtvorstellungen zu konstatieren. Dieser Befund gilt vor allem für die Gestaltung der vier Hauptarme des Fußwegesystems: sie sind durchgehend nicht am Vorbild historischer Straßenzüge orientiert, sondern als Grünräume angelegt. Wo sich diese Freiflächen zum ‚Bürgerpark‘ ausweiten, wird die Problematik der Durchgrünung besonders evident: Zwischen dem Zentrum und dem Bauabschnitt Süd verläuft hier einer der Hauptwege Neuperlachs hier auf einer Länge von etwa einem Kilometer abseits der Wohnbebauung durch eine Landschafts- und Gartenanlage; was tagsüber ein Ort für erholsame Spaziergänge sein kann, dürfte nachts mit einiger Wahrscheinlichkeit zum toten Winkel in bester Lage werden. Um die Spannung zwischen den beiden polaren Zentren zu halten, wäre eine straffe Wegführung durch dichtbesiedelte, kompakt gestaltete Wohnbereiche sicherlich erfolgversprechender als ein Weg im Grünen, der kaum als städtische Magistrale erkannt werden dürfte.

Isolation des Zentrums

Aufgrund der starken Gliederung Neuperlachs durch Grünzüge und Verkehrsflächen bleibt schließlich auch die Verbindung seines Zentrums zur umgebenden Bebauung unbefriedigend. Die angestrebte enge Verflechtung wird zwar durch die mittige Lage des Zentrums am Scharnier der Fußwegachsen suggeriert; tatsächlich aber sind diese Wege nur schmale Brücken zu einer Zentrumsinsel inmitten isolierender Freigelände. Einzig nach Westen hin ist eine einigermaßen integrierende bauliche Verlängerung in die Wohngebiete hinein festzustellen; von allen übrigen Vierteln ist der zentrale Bereich durch extreme morphologische Lücken abgetrennt: Im Süden schneidet der langgestreckte ‚Bürgerpark‘ das Zentrum von den Wohnvierteln ab; im Norden und Osten liegt zwischen dem Zentrum und der Wohnbebauung ein 350 bis 500 Meter breites Areal, das von riesigen Parkplätzen, den versenkten Verkehrsflächen der autobahnähnlich ausgebauten Ständlerstraße, einem ausgedehnten Straßenkleeblatt

und geböschtem Abstandsrün eingenommen wird – die Tristesse einer derartigen Massierung städtebaulicher Banalitäten ist vorstellbar. Das Ergebnis überzogener Gliederungs- und Ordnungsbemühungen ist somit eine schlecht in den Zusammenhang der Entlastungsstadt eingeflochtene Mitte, die an einem notdürftig alles zusammenhaltenden Wegenetz wie an losen Fäden im leeren Raum hängt, während das Gefüge des Quartieres zentrifugal in einzelne Viertel auseinanderzuspringen scheint. Die prinzipiell so einprägsame, ja schöne Struktur des Entwurfes wird zunichte gemacht, indem die planerische Idee des verbindenden Achsenkreuzes keine vom Zentrum ausgehende bauliche Entsprechung findet und durch trennende Straßen konterkariert wird. Mag sich auch das Zentrum selbst zu einem Brennpunkt des öffentlichen Lebens entwickeln (was bereits bezweifelt wurde): so wenig sich seine Bebauung in die Wohngebiete hinein fortsetzt, so wenig wird sich auch seine Strahlkraft dorthin fortsetzen. Selbst wenn das steinerne Herz Neuperlachs einmal lebhaft schlagen sollte, wird der Puls dort nicht zu spüren sein.

d. Verkehrssystem und Funktionsverteilung

Wenn von diesem Herzschlag einer Stadt die Rede ist, vom Besonderen der städtischen Atmosphäre, so verbinden sich damit ganz bestimmte Vorstellungen, Bilder von Dingen, ohne die das vitale Flair der Stadt nicht denkbar wäre. Eines gehört mit Sicherheit zu diesem Bild: Straßen, auf denen zu (fast) jeder Tageszeit Menschen in großer Zahl miteinander interagieren und kommunizieren, zielgerichtet einer Tätigkeit nachgehen oder einfach nur anwesend sind, jedenfalls durch ihre Präsenz oder ihr Handeln in irgendeiner Form am öffentlichen Leben teilnehmen. Auch wenn es fast überflüssig klingt, das festzustellen – für dieses städtische Leben sind drei Dinge Voraussetzung. Erstens: eine Massierung von Einwohnern, Besuchern, Einpendlern; zweitens: Straßen, auf denen sich diese Personen aufhalten können; drittens: Gründe, die einen Aufenthalt von Menschen auf den Straßen zu den verschiedensten Zeiten überhaupt wahrscheinlich machen.

Verödung der Straßen

Für die erforderliche Menschenballung ist in Neuperlach im Rahmen des rechtlich Möglichen Sorge getragen; doch schon die Suche nach Straßen im herkömmlichen Sinn führt gewissermaßen in eine Sackgasse. Denn die konsequente Trennung der Verkehrsarten hebt den traditionellen Straßenraum auf, der prinzipiell von Fußgängern, Radfahrern und motorisierten Verkehrsteilnehmern gleichermaßen benutzt wird; selbst Kreuzungspunkte, an denen die eine Hälfte der mobilen Bevölkerung der anderen begegnen könnte, sind hier selten. Man kann das aus Gründen der Sicherheit oder der Gesundheit begrüßen; die strikte Anwendung des Prinzips nicht nur auf die großen Durchfahrtsstraßen, sondern – wie in Neuperlach – auch auf die weniger befahrenen Wohnsammelstraßen erscheint allerdings nicht notwendig. Aus soziologischer Sicht ist eine so weitreichende Separierung sogar bedenklich: die Bewegungsströme werden geteilt und verdünnt, die Lebendigkeit des Nebeneinanders – das in Maßen ja nicht störend sein muß – versiegt. Mehr noch, als dem Fußgänger der Kraftverkehr fehlen wird, werden die Automobilisten die gewohnte Passantenkulisse auf den Bürgersteigen vermissen; sie bleibt notwendigerweise aus, wenn alle wichtigen Einrichtungen dem Fußwegesystem zugeordnet und

über die Fahrstraßen nur auf Umwegen zu erreichen sind (die dem Kraftverkehr freilich zugemutet werden können), wenn dementsprechend auch die meisten architektonischen Bezugspunkte sich vom Straßenraum abwenden und ihn als Ort symbolischer Identifikation bedeutungslos machen. Aus Straßen, die nicht für Fußgänger gedacht sind – nicht zu reden erst von Flaneuren, spielenden Kindern, alten Menschen – werden funktionale Fortbewegungsschneisen, und aus Straßen, an denen die Wegmarken fehlen, werden gesichtslose Automobilbehälter; im Vorstellungsbild des Fußgängers, der sie nicht benutzt, sind sie ‚blinde Flecken‘ (so wie dem Kraftfahrer die Wege verborgen bleiben und auf der geistigen Karte des Quartieres nicht auftauchen). Da Straßen und Wege auf ganz unterschiedlichen Bahnen durch die Entlastungsstadt geführt werden und völlig verschiedenen Ordnungsschemata gehorchen, sich selbst ihren Berührungspunkten stets aus unterschiedlichen Richtungen nähern, erleben Fußgänger und Autolenker die Stadt nicht aus einer gemeinsamen Perspektive. Es entwickeln sich zwei eigenständige Stadtbilder, die miteinander nicht viel zu tun haben; die Art des Verkehrsmittels entscheidet also nicht nur darüber, *wie* man sich durch die Stadt bewegt, sondern gewissermaßen auch, durch *welche* Stadt man sich bewegt.

Verarmung des öffentlichen Lebens

Was die Straßen in der traditionellen Stadt sind und in Neuperlach nicht sein dürfen – nämlich die vitale Darstellungsfläche der Bevölkerung – das sollen in der Entlastungsstadt die Wege sein. Hier soll sich das öffentliche Leben konzentrieren, das von der Straße weitgehend verbannt ist, hier sollen Menschen miteinander in Kontakt treten, Beziehungen gepflegt werden, hier soll sich die Vielgestaltigkeit der Stadt abbilden. Es ist allerdings fraglich, ob Wunsch und Wirklichkeit zur Deckung gebracht werden können: der Öffentlichkeit müßte ein Entfaltungsraum gegeben werden, der wirklich alle Elemente des gesellschaftlichen Spektrums zusammenbringt, der kontinuierlich mit Menschen angefüllt ist und sich nicht zu bestimmten Zeiten wieder entvölkert, der ein ständiges Erlebnisfeld ist, ein Anreiz zum Verweilen und zur Beteiligung. Das wird nur dann der Fall sein, wenn sich die von unterschiedlichen Menschen zu unterschiedlichen Tageszeiten zu unterschiedlichen Anlässen genutzten Aktivitätsbereiche der Stadt weitgehend überschneiden. Ein Blick auf den Strukturplan belehrt aber für Neuperlach eines Besseren: hier sind die einzelnen Funktionsbereiche – Wohnen, Einkaufen, Arbeiten, Erholen, Vergnügen, Bildung – zwar nahe zusammengedrückt, aber eben doch klar voneinander getrennt. Wo Menschen acht Stunden des Tages unsichtbar in Büros oder Werkstätten sitzen, sind keine Geschäfte, die die Straßen beleben würden; wo werktags Markttreiben herrscht, geht sonntags niemand spazieren; wo tagsüber Anwohner die Wege bevölkern, ist keine Kneipe, in der man abends etwas trinken könnte; wo vormittags Kinder zur Schule gehen, darf nachmittags nicht gespielt werden; wo man sich im Grünen auf eine Bank setzen kann, ist man weit entfernt vom Trubel der Ladenzeilen. Mit Ausnahme vielleicht des Zentrums und der Subzentren sind die funktional jeweils klar definierten Zonen überlagerungsfrei nebeneinandergesetzt; die Vielfalt der städtischen Angebote und Möglichkeiten wird so immer nur in Ausschnitten sichtbar, aber kaum jemals in ihrer Gesamtheit. Eine solchermaßen kleinräumig entflochtene Stadt gewöhnt den Menschen, die sie beheimatet, die ungerichtete, spontane Nutzung und Aneignung des öffentlichen Raumes ab, indem sie sie zu zweckorientiertem Verhalten

zwingt: die meisten Bereiche des Quartieres ermöglichen immer nur *eine* Tätigkeit, müssen hierfür bewußt aufgesucht werden und bieten, sobald die jeweilige Besorgung erledigt ist, keinen Grund für einen weiteren Aufenthalt. Sie werden damit nicht nur weniger intensiv genutzt, sondern verwandeln sich auch in der Vorstellung der Bewohner von emotional besetzten Identifikationsorten zu gut organisierten, aber symbolisch wertlosen Stätten der Bedürfnisbefriedigung.

ERSTES ZWISCHENERGEBNIS

Die wichtigste Erkenntnis der bisherigen Analyse ist die Erkenntnis eines Widerspruches: eines Widerspruches zwischen dem Willen einerseits, vor den Toren Münchens, auf den ehemaligen Feldern des Dorfes Perlach neues städtisches Leben zum Blühen zu bringen – und andererseits den strukturellen Mitteln, die dabei eingesetzt werden und die starke Zweifel an der Realisierbarkeit des hochgesteckten Planes aufkommen lassen. Es wurde gezeigt, wie die beiden für die Münchner Stadtentwicklung verbindlichen Konzepte des radialen und des polyzentrischen Wachstums bei den Planungen Neuperlachs kollidieren und dabei die erhoffte regionale Strahlkraft der Entlastungsstadt, aber auch die positiven Ansätze zur Entfaltung eines attraktiven städtischen Lebens und die Möglichkeiten einer identitätsstiftenden Symbolbildung von Beginn an grundsätzlich in Frage stellen. Neben dem problematischen gesamtstädtischen Rahmen, in den Neuperlach sich einfügen soll, wurden die wesentlichen Planungsprämissen genauer untersucht, die der Struktur der neuen Stadt hauptsächlich zugrundeliegen: die strikte Gliederung des Quartieres in einzelne Teilabschnitte, seine konsequente Durchgrünung, die vollständige Trennung von Fußgängern und Kraftverkehr sowie die räumliche Zuordnung, nicht aber die kleinmaßstäbliche Mischung der städtischen Funktionen. Für jeden einzelnen dieser Aspekte konnte dargelegt werden, daß trotz teilweise durchaus bedenkenswerter Ausgangsüberlegungen doch insgesamt alle vier städtebaulichen Grundrichtlinien in ihren Konsequenzen dem ursprünglich formulierten Generalziel, nämlich der Verpflanzung städtischer Dimensionen und städtischen Flairs an die Peripherie, erheblich zuwiderlaufen: Die prinzipiell klar durchdachte und integrierende Fußwegestruktur ist nicht stark genug, um die durch zum Teil sehr weite Grün- und Verkehrsflächen zersprengte Einheit der Entlastungsstadt wiederherzustellen und die Isolation des Zentrums aufzuheben; eine zu sehr betonte Durchsetzung des Quartieres mit Grünzonen schwächt gerade entlang der als Magistralen Neuperlachs projektierten Hauptachsen des Wegesystems empfindlich den Charakter des Städtischen; die traditionelle Bedeutung des Straßenraumes ist infolge der Verkehrstrennung und der Abwendung der Bebauung von den Kraftverkehrswegen nahezu ganz aufgehoben; und die als Ersatz in Frage kommenden Fußgängerbereiche schließlich werden durch die Separierung von Wohnen, Arbeiten, Erholen, Einkaufen eines echt städtischen Lebens entblößt. In der Summe bleibt die Skepsis, ob der in Neuperlach beschrittene Weg tatsächlich zum Ideal einer wirklichen Stadt führt; die Skepsis muß bleiben angesichts einer Konzeption, die das Beste ehrlich gewollt und gewünscht hat – und andererseits die Sabotage dieses Wunsches schon im Keim enthält.

TEIL B
LEITBILDER

V.

AN DER SCHWELLE

Von den Leitbildern der Vergangenheit zur Stadt der Zukunft

Die Planungen Neuperlachs wurden im ersten Teil dieser Arbeit durchgehend isoliert von den damals aktuellen städtebaulichen Entwicklungen und ihren geistigen Grundlagen betrachtet; tatsächlich vollzog sich die Konzeption des neuen Quartieres natürlich nicht in einem ideologischen Vakuum, sondern kann und muß in einen Zusammenhang mit den in ihrer Zeit wirksamen Stadtvorstellungen gestellt werden. Dabei wird zu bemerken sein, daß die Zielsetzungen und Richtlinien, welche Struktur und Gestalt der Entlastungsstadt bestimmen, aus verschiedenen normativen Quellen gespeist sind. Gerade das ist eine typische Erscheinung am Übergang von den Trabantenstädten der ersten zu denen der zweiten Generation Mitte der 1960er-Jahre.¹⁸⁰ Die Phase der geschlossenen urbanistischen Leitbilder, die bis in die 1950er-Jahre hinein Konjunktur hatten, war vorbei; zwar hatten auch die folgenden Jahre und Jahrzehnte ihre Schlagwörter, die städtebauliche Positionen markierten, an denen die Stadtplanung sich orientierte. Doch die aus einem Guß geformten, zum Teil geradezu dogmatisch auftretenden Entwürfe, die mit einem festen Kanon an Gesellschafts- und Stadtvorstellungen operierten – sie wichen einem offeneren Diskurs, der unter dem Einfluß heftiger Kritik an den überkommenen Leitbildern teils neue, teils alte Ziele mit ebenso neuen wie alten stadtplanerischen Rezepten verschmolz.

Die Idee der nicht wachsenden, sondern geplanten Stadt ist dabei nicht neu. Doch waren die städtebaulichen Leitbilder seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts nicht mehr zu vergleichen mit den Idealentwürfen der Renaissance und des Barock, in denen die formale Ordnung der Stadt gleichzeitig Symbol des politischen Systems sein sollte, oder den sozial-utopischen Mustersiedlungen eines Charles Fourier oder eines Robert Owen; sie waren vielmehr vor allem funktionale Konzepte, die vor dem Hintergrund der unerträglichen hygienischen Zustände in den Mietskasernen der industrialisierten Metropolen auf eine Gesundung der Stadt hinarbeiteten. Von den *Gartenstädten von morgen* Ebenezer Howards,¹⁸¹ die dieser Idee im England 1898 erstmals Gestalt verliehen, über die funktionalistischen Positionen Le Corbusiers und der *Charta von Athen* (1933)¹⁸² bis zu den organizistischen Leitbildern der *Organischen Stadtbaukunst* (1948),¹⁸³ der *Gegliederten und aufgelockerten Stadt* (1957)¹⁸⁴ oder der *Autogerechten Stadt* (1959)¹⁸⁵ zieht sich als roter Faden die besondere Bedeutung von Luft und Licht, Ruhe und Sonne. Die sozialen Zielsetzungen reduzierten sich immer mehr auf die zweckmäßige Organisation einer Stadt, die das gesunde, menschenwürdige Leben funktional befriedigend ermöglichen sollte. Po-

¹⁸⁰ vgl. zu diesen Termini: Reinborn (1996), S. 240f.

¹⁸¹ Ebenezer Howard: *Gartenstädte von morgen*. Eine erste Fassung der Schrift erschien 1898 u.d.T. ‚To-Morrow‘, eine überarbeitete Ausgabe 1902 u.d.T. ‚Garden-Cities of To-Morrow‘. Vgl. Osborn, Frederic: Vorwort [...] zur englischen Neuausgabe 1946 [der ‚Garden-Cities of Tomorrow‘]. In: Posener, Julius (Hg.): Ebenezer Howard. *Gartenstädte von morgen*. Das Buch und seine Geschichte. Frankfurt am Main 1968, S. 163

¹⁸² Ergebnisse des CIAM-Kongresses 1933, u.d.T. ‚Charte d’Athènes‘ von Le Corbusier 1943 erstmals herausgegeben, in deutscher Sprache zuerst 1947 publiziert; vgl. Hoffmann, Hubert: Die ‚Charta von Athen‘: Strömungen und Gegenströmungen. In: Von Profitopolis zur Stadt der Moderne. Ausst.-Kat. München 1979, S. 185

¹⁸³ Hans Bernhard Reichow: *Organische Stadtbaukunst* (1948)

¹⁸⁴ Johannes Göderitz, Roland Rainer, Hubert Hoffmann: *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt* (1957)

litische oder sozialreformerische Prämissen traten dabei in den Hintergrund: war Howards Gartenstadtkonzept, das erste wirklich moderne städtebauliche Leitbild, mit seiner Ausschaltung des privaten Grundbesitzes¹⁸⁶ immerhin noch als *ein friedlicher Weg zu echter Reform*¹⁸⁷ gedacht, so wollte die *Autogerechte Stadt* sechzig Jahre später nur mehr als *ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos*¹⁸⁸ verstanden sein.

Dieser theoretisch sich vollziehende Wandel vom utopischen Idealentwurf zum praktikablen Strukturmodell fand seine reale Fortsetzung im Wiederauf- und Neubau der deutschen Städte nach dem zweiten Weltkrieg: das Gebot der Stunde hieß nicht, ideale Städte zu bauen, sondern die erste Welle der akuten Wohnungsnot abzufangen. Die Vorstellungen der *Charta von Athen* sowie die der organisch gegliederten, aufgelockerten Stadt waren es hauptsächlich, an denen sich die deutschen Stadtplaner dieser Zeit orientierten, freilich mit Ergebnissen, die unter den Anforderungen der Wirklichkeit manchmal nur ein dünner Aufguß jener Leitbilder sein konnten; auch in der Gesetzgebung fanden die organistischen und funktionalistischen Ideen noch bis in die 1960er-Jahre hinein ihren Niederschlag. Unumstritten waren sie allerdings nicht mehr; vor allem von seiten der Sozialwissenschaften regte sich Widerstand gegen die neu entstandenen Siedlungen der 1950er-Jahre, deren Konzepte – so es sie gab – zwar für gesunden Wohnraum, nicht aber für echtes städtisches Leben Sorge getragen hatten. Den Anfang machte der Soziologe Hans Paul Bahrtdt,¹⁸⁹ der schon 1961 eine „Urbanisierung der Großstadt“¹⁹⁰ forderte und sich sowohl gegen einen übertriebenen Funktionalismus in der Nachfolge der *Charta von Athen* als auch gegen die Konzepte der organischen und der aufgelockerten Stadt wandte; vier Jahre später beklagte der Psychologe Alexander Mitscherlich die *Unwirtlichkeit unserer Städte*,¹⁹¹ und 1968 skizzierte wiederum Bahrtdt einen Weg zum *Humanen Städtebau*.¹⁹² Wichtige Anregungen verdankte die Urbanismusdebatte schließlich der 1963 in deutscher Sprache erschienenen Schrift *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*,¹⁹³ in der die amerikanische Journalistin Jane Jacobs in aller Schärfe städtebauliche Fehlentwicklungen anprangerte, die auch hierzulande an Aktualität zu gewinnen begannen.

Das gegen die unreflektierte Ideologie der alten Leitvorstellungen gerichtete Engagement der Gesellschaftswissenschaften zeitigte in zweierlei Hinsicht Erfolg: mit der vermehrten Einbindung von Soziologen und Sozialpsychologen in den Stadtplanungsprozeß¹⁹⁴ erfüllte sich seit Mitte der 1960er-Jahre eine der Hauptforderungen der Kritiker,¹⁹⁵ die nun, wie Mitscherlich und Bahrtdt bei der

¹⁸⁵ Hans Bernhard Reichow: Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos (1959)

¹⁸⁶ vgl. Howard, Ebenezer: Gartenstädte von morgen (engl. Originalausgabe u.d.T.: ‚Garden-Cities of To-Morrow‘, 1902). In: Posener, Julius (Hg.): Ebenezer Howard. Gartenstädte von morgen. Das Buch und seine Geschichte. Frankfurt am Main 1968, S. 61

¹⁸⁷ so der Untertitel von Howards ‚To-Morrow‘ (1898), der ersten Auflage der ‚Garden-Cities of To-Morrow‘; vgl. Osborn (1946), S. 163

¹⁸⁸ so der Untertitel zu Hans Bernhard Reichow: Die autogerechte Stadt (1959)

¹⁸⁹ Hans Paul Bahrtdt: Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau (1961)

¹⁹⁰ Bahrtdt, Hans Paul: Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau. Reinbek bei Hamburg 1961, S. 108

¹⁹¹ Alexander Mitscherlich: Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden (1965)

¹⁹² Hans Paul Bahrtdt: Humaner Städtebau. Überlegungen zur Wohnungspolitik und Stadtplanung für eine nahe Zukunft (1968)

¹⁹³ Jane Jacobs: Tod und Leben großer amerikanischer Städte; u.d.T. ‚The Death and Life of Great American Cities‘ 1961 erschienen, 1963 erstmals in deutscher Sprache publiziert.

¹⁹⁴ vgl. Reinborn (1996), S. 239

¹⁹⁵ vgl. Bahrtdt (1961), S. 7 – 10 / Mitscherlich, Alexander: Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden. Frankfurt am Main 1996 (Originalausgabe 1965), S. 41f.

Konzeption des Neuperlacher Zentrums, selbst Mitverantwortung trugen – auf die Gefahr hin, dabei ihre Distanz zu den jeweiligen Projekten zu verlieren; gleichzeitig leitete der Prozeß des Umdenkens, den die Sozialwissenschaften angestoßen hatten, einen Wandel der städtebaulichen Paradigmata ein, indem die ideologisch geschlossenen Leitbilder der Vergangenheit aufgebrochen und ihre Elemente im Licht der Erfahrungen vermischt, teils verworfen und teils durch neue Prämissen ergänzt oder ersetzt wurden. – Neuperlach steht an der Schwelle dieses Paradigmenwechsels. Seine Planungen stecken noch im Boden der bis zum Ende der 1950er-Jahre allgemein gültigen Stadtvorstellungen; an den Wurzeln indes werden sie schon von den veränderten urbanistischen Ideen des folgenden Jahrzehntes berührt. Was daraus wächst, muß – im Großen wie im Kleinen – die Früchte beider Zeiten tragen.

Im folgenden soll mit den Konzepten der *Organischen Stadt*, der *Gegliederten und aufgelockerten Stadt* sowie der Stadt der *Charta von Athen* der Rahmen abgesteckt werden, innerhalb dessen sich der deutsche Städtebau bis in die 1960er-Jahre hinein bewegte; davon ausgehend ist jeweils zu zeigen, wie sich die stadtstrukturellen Vorgaben des Münchner Stadtentwicklungsplanes von 1963 und des Perlacher Strukturplanes von 1965 in diesen Rahmen einspannen lassen. Ferner muß der Frage nach den ideologischen Grundlagen der in Neuperlach wirksamen Leitbilder nachgegangen werden; es ist zu prüfen, inwiefern sie überhaupt eine tragfähige Basis für die Realisierung der hochgesteckten Planungsziele darstellen. Am Ende der Betrachtungen soll schließlich skizziert werden, welchen Niederschlag die partielle Lösung vom Korsett überkommener städtebaulicher Prämissen im Perlacher Stadtentwurf gefunden hat und inwiefern die Spannung zwischen den Leitbildern der Vergangenheit und den neuen, noch unerprobten Ansätzen das Bild der Entlastungsstadt prägt. Vielleicht wird sich so auch der Widerspruch auflösen oder wenigstens erklären lassen, den die bisherigen Analysen zutage gebracht haben: zwischen dem Anspruch, eine Stadt zu bauen, und den strukturellen Mitteln, die dazu nicht geeignet scheinen.

VI.
ERBE DES VERGANGENEN
*Organizistische und funktionalistische Einflüsse
auf die Planungen Neuperlachs*

1. ORGANIZISMUS UND FUNKTIONALISMUS

a. Organizistische Leitideen

Zum ersten Manifest der organizistischen Stadtmodelle wurde nach dem zweiten Weltkrieg die in ihren Grundzügen bereits vor 1945 fertiggestellte,¹⁹⁶ 1948 veröffentlichte *Organische Stadtbaukunst* Hans Bernhard Reichows, der zwischen 1934 und 1945 u.a. in Braunschweig und Stettin stadtplanerisch tätig gewesen war. Ausgangspunkt von Reichows Konzept ist die Forderung, die diagnostizierte Entwurzelung des Stadtmenschen aus allem Natürlichen,¹⁹⁷ seine „Entseelung, Entinnerlichung und Vermassung“¹⁹⁸ durch das „entartete[...]“¹⁹⁹ Leben in der Stadt rückgängig zu machen und die „organische Einheit der Großstadt“²⁰⁰ als „gesundes Gehäuse einer neuen Lebenseinheit“ zurückzugewinnen. Um dieses Ziel zu erreichen, muß der Gegensatz von Stadt und Natur zugunsten einer neuen Stadtidee aufgegeben werden: „Von der geschlossenen und kompakten Stadt zur aufgelockerten, gegliederten Stadtlandschaft“²⁰¹ führt der Weg; die „ideale Stadtlandschaft schließt sich überhaupt nirgends gegen die Landschaft ab, [...] sie öffnet sich ihr vielmehr allseits so weit als möglich, nimmt sie in sich auf, verflucht und durchwirkt sich mit ihr.“²⁰² Die städtische Struktur – ihre Gliederung, v.a. ihre Verkehrserschließung – wird konsequent aus natürlichen Strukturen, Wachstumsschemata oder Fließvorgängen abgeleitet; die Rechtfertigung einer solchen ‚organischen‘ Stadtgestalt ergibt sich für Reichow aus ihrer vermeintlichen Analogie zum „soziale[n] Organismus aller wahrhaft gesunden Gemeinwesen“²⁰³. – In seiner 1959 erschienenen Schrift *Die autogerechte Stadt* präzisiert Reichow die Prämissen seines organischen Stadtmodells hinsichtlich verkehrstechnischer Fragen; Auszüge aus der *Organischen Stadtbaukunst* werden dabei zum Teil passagenweise wortwörtlich wiederholt.

Die 1957 von den Architekten und Stadtplanern Johannes Göderitz, Roland Rainer und Hubert Hoffmann veröffentlichte, im wesentlichen jedoch vor 1945 entworfene²⁰⁴ Studie *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt* wurde zum zweiten wichtigen Ideengeber für den Städtebau der Nachkriegszeit. Das Werk, das als Zusammenfassung führender urbanistischer Tendenzen der Zeit zu verstehen ist, nimmt

¹⁹⁶ vgl. Reichow, Hans Bernhard: *Organische Stadtbaukunst. Von der Großstadt zur Stadtlandschaft*. Braunschweig u.a. 1948, S. VII

¹⁹⁷ vgl. Reichow (1948), S. 6f.

¹⁹⁸ Reichow (1948), S. 12f.

¹⁹⁹ Reichow (1948), S. 12

²⁰⁰ dieses und das folgende Zitat: Reichow (1948), S. 9

²⁰¹ Reichow (1948), S. 64

²⁰² Reichow (1948), S. 112

²⁰³ Reichow (1948), S. 64

²⁰⁴ vgl. Göderitz, Johannes / Rainer, Roland / Hoffmann, Hubert: *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt*. Tübingen 1957, S. 5

schon im Titel zwei wichtige Schlagwörter der *Organischen Stadtbankunst* auf (s.o.).²⁰⁵ Wie dort, so ist auch hier die Kritik an der Naturferne der modernen Stadt, ihrer Einwohnermassierung auf zu engem Raum²⁰⁶ und ihrem regellosen und willkürlichen Wachstum²⁰⁷ die Argumentationsgrundlage; mit dem Ziel einer „organische[n] Gestaltung des Stadtkörpers“²⁰⁸ und des Umbaus der Stadt zur „Stadtlandschaft“²⁰⁹ fügt sich das Leitbild seinen Voraussetzungen nach nahtlos in die Vorstellungen des organistischen Stadtmodells ein. Neben einer klaren Durchgliederung der Bebauung in eine Vielzahl von „gesunden, in sich geschlossenen Einzelkörpern“²¹⁰ ist die Auflockerung der zweite Angelpunkt des Konzeptes; sie wird verstanden als ein Ausgleich der Bevölkerungsdichten zwischen Stadtzentrum und Peripherie²¹¹ bei einer gleichzeitigen generellen Reduzierung der Dichtezahlen.²¹² Als ideal gilt Göderitz et al. eine Bevölkerungskonzentration von 40 Einwohnern pro Hektar,²¹³ die durch eine Geschoßflächenzahl von ca. 0,34 bis 0,36²¹⁴ realisiert werden soll; dies entspricht den Dichten ausgesprochener Reihenhaussiedlungen (in München etwa denen Waldtrudering, während in der Innenstadt Geschoßflächenzahlen von mindestens 2,0 und oft weit über 3,0 vorherrschen²¹⁵). Erreicht werden diese niedrigen Werte durch eine nicht gestreute, aber flache Bebauung, bevorzugt mit Reiheneigenheimen.²¹⁶ Nach Möglichkeit soll dabei jedem Haus ein Gärtchen zugeteilt sein: „Der eigene kleine Raum unter freiem Himmel ist ein Sinnbild der persönlichen Freiheit und Selbständigkeit, aber auch eine Quelle der Gesundheit.“²¹⁷

b. Funktionalistische Leitideen

Als eines der meistbeachteten (und -mißverstandenen) städtebaulichen Leitbilder überhaupt, vor allem aber als wichtigster Bezugspunkt funktionalistischer Stadtvorstellungen kann die *Charta von Athen* gelten; sie ist nach dem Ort benannt, an dem die internationale Architektenvereinigung CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) 1933 die in der *Charta* niedergelegten Ideen verabschiedete. Für die Tagung in Athen waren 33 Städte in aller Welt systematisch untersucht und verglichen worden;²¹⁸ die Forderungen, die sich aus dieser Analyse an den Städtebau ergaben, wurden von Le Corbusier, dem führenden Kopf der CIAM, in die Sprache eines Manifestes gekleidet und, 1942 erstmals unter dem Titel *Charte d'Athènes*, herausgegeben. Ganz im Gegensatz zu den organistischen Stadtvorstellungen propagiert die *Charta* kein ‚Zurück zur Natur‘, sondern lotet aus, wie die Struktur und die

²⁰⁵ Als Titel der Schrift war ursprünglich *Organischer Städtebau* vorgesehen; für den endgültigen Titel entschied man sich, nachdem das fast gleichlautende Projekt Reichows bekannt wurde. Vgl. Reinborn (1996), S. 183

²⁰⁶ vgl. Göderitz et al. (1957), S. 9f.

²⁰⁷ vgl. Göderitz et al. (1957), S. 12

²⁰⁸ Göderitz et al. (1957), S. 90

²⁰⁹ Göderitz et al. (1957), S. 91

²¹⁰ dieses und das folgende Zitat: Göderitz et al. (1957), S. 90

²¹¹ vgl. Göderitz et al. (1957), S. 20f.

²¹² vgl. Göderitz et al. (1957), S. 29

²¹³ vgl. Göderitz et al. (1957), S. 90

²¹⁴ vgl. Göderitz et al. (1957), S. 58

²¹⁵ vgl. Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Hg.): München kompakt, urban, grün. Neue Wege der Siedlungsentwicklung. München 1995, S. 16

²¹⁶ vgl. Göderitz et al. (1957), S. 91

²¹⁷ Göderitz et al. (1957), S. 35

²¹⁸ vgl. hier und im folgenden: Hoffmann (1979), S. 185

Gestalt der Stadt auf das „Maschinenzeitalter“²¹⁹ antworten müssen und wie die Architektur durch die technischen Möglichkeiten der Moderne wieder „in den Dienst des Menschen gestellt werden“²²⁰ kann. Indes erwächst auch das Leitbild der *Charta von Athen* der – wenigstens behaupteten – Krise, ja der Krankheit der modernen, überfüllten, unhygienischen Stadt, einer Krankheit, für die in Form von ‚Untersuchungen‘ die Diagnose gestellt und in Form von ‚Forderungen‘ eine Therapie verordnet wird.²²¹ Das Mittel ist die Stadt nach menschlichem Maß; die Rezeptur jedoch kennt nur der Architekt: „Wer könnte die notwendigen Maßnahmen treffen, um diese Aufgabe zum Gelingen zu führen, wenn nicht der Architekt, der die vollkommenste Kenntnis vom Menschen besitzt [...]?“ Der humanistische Impetus der *Charta* trägt also in seinem Glauben an die gesellschaftsgestaltende Allmacht und die Beruflichkeit des Stadtplaners durchaus autoritäre Züge, verdeutlicht aber auch, daß die funktionalistische Stadt mehr sein soll als die bloß funktionierende Stadt.

2. ORGANIZISTISCHE UND FUNKTIONALISTISCHE IDEEN IM STRUKTURPLAN FÜR NEUPERLACH

a. Z e n t r u m s b i l d u n g

Das im Stadtentwicklungsplan von 1963 vorgeschlagene Konzept des polyzentrischen Stadtwachstums, für das Neuperlach das wichtigste Element darstellt, war nur wenige Jahre vor Beginn der Entwurfsarbeiten für den Münchner Entwicklungs- und den Perlacher Strukturplan von Göderitz et al. in der *Gegliederten und aufgelockerten Stadt* formuliert worden. Die Idee entspringt dort dem Bemühen, die städtische Bebauung in „überschaubare [...] Einheiten“²²² zu teilen, „die dem Maßstab und Empfindungsvermögen sowie den im wesentlichen gleichbleibenden biologischen Voraussetzungen der Menschen angepaßt sind“; die Gliederung der Stadt in eine Agglomeration von „gesunden, in sich geschlossenen Einzelkörpern“ ist somit ein Mittel gegen die befürchtete „Vermassung“²²³ der Menschen in der modernen Großstadt. Die zahlreichen Siedlungskerne sollen in Maßen ein wirtschaftliches und kulturelles Eigenleben erhalten,²²⁴ ohne den „Charakter und [...] Gesamtorganismus der großen Stadt“²²⁵ aufzuheben; dabei erscheint die Ansiedlung überörtlicher Einrichtungen in den einzelnen Vierteln aufgrund ihrer gegenseitigen Verkehrsvermaschung nicht bloß möglich, sondern im Interesse gleichmäßiger, nicht nur auf das Zentrum gerichteter Verkehrsströme sogar sinnvoll.²²⁶ Die Gründung von Tochter- oder Schwesterstädten – also besonders herausgehobener Schwerpunkte innerhalb der

²¹⁹ Le Corbusier (eigentlich Charles Edouard Jeanneret-Gris): Die ‚Charte d’Athènes‘ (franz. Originalausgabe u.d.T.: *La charte d’Athènes*, 1942). In: Le Corbusier: An die Studenten. Die ‚Charte d’Athènes‘ (franz. Originalausgabe u.d.T.: ‚Entretien avec les étudiants des écoles d’architecture / La charte d’Athènes‘, 1957). Reinbek bei Hamburg 1962, S. 126

²²⁰ Dieses und das folgende Zitat: Le Corbusier (1942), S. 125

²²¹ ‚Untersuchungen‘ und ‚Forderungen‘ lauten die Überschriften der Abschnitte, in die sich die einzelnen Kapitel der *Charta* jeweils unterteilen.

²²² dieses und die folgenden zwei Zitate: Göderitz et al. (1957), S. 90

²²³ Göderitz et al. (1957), S. 14

²²⁴ vgl. Göderitz et al. (1957), S. 24 und S. 72

²²⁵ Göderitz et al. (1957), S. 90

²²⁶ vgl. Göderitz et al. (1957), S. 28

polyzentrischen Entwicklung – sehen Göderitz et al. als wirksames Instrument der ‚Entballung‘;²²⁷ Trabanten oder selbständige neue Städte begrenzter Größe treten an die Stelle einer ‚uferlosen Erweiterung‘²²⁸ der Metropole.

b. Radialkonzept

Für die Vorstellung einer radialen Stadterweiterung, in die Neuerlach sich einfügen soll, stand der Entwurf von Reichows *Organischer Stadtbaukunst* Pate. Die Struktur der Stadt in der ihr ‚eigen- und lebensgesetzlichen Form‘²²⁹ folgt hier geradezu ‚zwangsläufig‘²³⁰ aus der Parallele zur Gliederung natürlicher Organismen vom Ganzen zur Zelle und der Verästelung ihrer Kreisläufe von den Schlagadern bis zu den feinsten Kapillaren: um einen konzentrierten, dichten Stadtkern,²³¹ der das absolute Kultur-, Wirtschafts- und Verwaltungszentrum²³² und den Knotenpunkt aller Verkehrswege²³³ darstellt, legt sich ein durchgrünter, offen geordneter Großstadtkörper: Diese ‚Stadtlandschaft‘ entwickelt sich aus ihrem Nukleus heraus bandartig entlang der Hauptverkehrslinien in ihr Umland hinein.²³⁴ Die an den Radialen aufgefädelten städtischen Einheiten sind streng auf das Zentrum hin orientiert; sie erhalten keine überörtlichen Gemeinschaftseinrichtungen, sondern lediglich solche, die für die Deckung des jeweils eigenen Bedarfs notwendig sind.²³⁵ In München verwarf man zwar die übergroße Abhängigkeit der einzelnen Siedlungkerne von der Innenstadt und setzte diesem Gedanken die Idee einer mehrpoligen Entwicklung entgegen; gleichwohl übernahm man aus Reichows Modell aber die Prämisse einer sternförmigen Ausbreitung der Stadt entlang der zwingend auf das Zentrum ausgerichteten Hauptverkehrslinien (nämlich der Bahntrassen). Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß die Verbindung der beiden widerstreitenden Konzepte zumindest im Falle Neuperlachs die Realisierbarkeit der erhofften Zentrumsbildung in Frage stellt; auf das Ganze gesehen ist daher der Einfluß des Reichowschen Radialschemas gegenüber dem polyzentrischen Entwurf der *Gegliederten und aufgelockerten Stadt* zumindest in den Auswirkungen dominierend. – Innerhalb des Perlacher Planungsgebietes wird die radiale Struktur der Gesamtstadt übrigens im kleineren Maßstab fortgesetzt: Die Unterzentren sollen auch hier streng auf den wirtschaftlich, kulturell und architektonisch absolut herausragenden Kern hin ausgerichtet werden; sie sind nur mit Gemeinschaftseinrichtungen des täglichen Bedarfes ausgestattet, die zum Teil bewußt peripher angelegt sind, um die Stellung des Zentrums nicht zu beeinträchtigen.²³⁶

²²⁷ vgl. Göderitz et al. (1957), S. 72f.

²²⁸ Göderitz et al. (1957), S. 72

²²⁹ Reichow (1948), S. 13

²³⁰ Reichow (1948), S. 9

²³¹ vgl. Reichow (1948), S. 53

²³² vgl. Reichow (1948), S. 156

²³³ vgl. Reichow (1948), S. 155

²³⁴ vgl. Reichow (1948), S. 76ff. sowie v.a. Abb. 82 (S. 77), Abb. 84 (S. 79) und Abb. 118 (S. 108)

²³⁵ vgl. Reichow (1948), S. 30 und S. 31 sowie Abb. 32 (S. 72)

²³⁶ vgl. Luther (1966), S. EB 54

c. Gliederung, Durchgrünung und Hygiene

Gliederung und Durchgrünung

Das gemäß den Vorgaben des Stadtentwicklungsplanes auch in Neuperlach sehr ausgeprägt festzustellende Prinzip der konsequenten Stadtgliederung ist – das wurde bereits gezeigt – nicht nur terminologisch, sondern auch inhaltlich eine der wichtigsten Forderungen der organistischen Leitbilder. Für die *Gegliederte und aufgelockerte Stadt* verbindet sich damit v.a. der Gedanke einer übersichtlichen Organisation der Menschenmassen,²³⁷ während die *Organische Stadtbankunst* darüber hinaus die Möglichkeit sozialer Kontrolle in begrenzten städtischen Einheiten positiv hervorhebt²³⁸ und betont, „daß der Mensch in kleinen übersehbaren Siedlungsgebilden am besten zur Gemeinschaft findet, ihre Grundlagen zu wahren und zu stärken bereit ist“²³⁹. Ein wichtiges Mittel der Gliederung ist in beiden Schriften die Durchgrünung: Göderitz et al. plädieren für eine „klare räumliche Trennung der einzelnen Glieder durch Grünstreifen“²⁴⁰, und Reichow macht diese Prämisse ebenfalls zu einer strukturellen Grundidee seiner organischen Stadt.²⁴¹ Alle hier berücksichtigten Leitbilder – also auch die *Charta von Athen* – schlagen außerdem vor, die Grünzonen zur Isolierung der großen Durchgangsstraßen und damit als Emissionspuffer zu den Wohngebieten zu verwenden²⁴² – ein Prinzip, das beim anbaufreien Hauptverkehrsnetz Neuperlachs konsequent umgesetzt wurde und den separierenden Charakter der Grünräume noch verstärkt.

Darüber hinaus soll die Durchgrünung aber nicht nur eine Gliederungsfunktion an den Nahtstellen der städtischen Siedlungseinheiten übernehmen, sondern im Interesse der Gesundheit als engmaschiges Netz die gesamte Bebauung durchziehen: „Die Baumasse wird innig verquickt sein mit den Grünflächen, die sie umgeben“²⁴³, heißt es in der *Charta*, und auch Reichow fordert in der *Organischen Stadtbankunst* „die weitgehende Durchsetzung der Bebauung mit Grün“²⁴⁴. In Neuperlach wird diese kleinräumige Verzahnung durch die Bindung von „linearen Grünzonen“²⁴⁵ an das fein verästelte Fußwegenetz innerhalb der Wohngebiete erreicht. Gesundheitlichen Zielen dient schließlich auch der überall auftretende und in Neuperlach musterhaft in die Konzeption übernommene Gedanke, die Industriegebiete durch Grünräume von der Wohnbebauung abzusondern.²⁴⁶ Insgesamt kommt somit der Neuperlacher Strukturplan sowohl der Forderung einer „hygienischen Auflockerung“²⁴⁷ der Stadt durch ein Grünsystem als auch der einer aus „stadthygienischen Gründen“²⁴⁸ notwendigen Isolierung der Industrieflächen nach, wie sie der Münchenr Stadtentwicklungsplan formuliert hatte.

²³⁷ vgl. Göderitz et al. (1957), S. 23

²³⁸ vgl. Reichow (1948), S. 111f.

²³⁹ Reichow (1948), S. 106

²⁴⁰ Göderitz et al. (1957), S. 25

²⁴¹ vgl. Reichow (1948), Abb. 116 – 118 (S. 105 – 108)

²⁴² vgl. Le Corbusier (1942), S. 109 / Reichow (1948), S. 177 / Göderitz et al. (1957), S. 27

²⁴³ Le Corbusier (1942), S. 92

²⁴⁴ Reichow (1948), S. 113

²⁴⁵ Luther (1966), S. EB 54

²⁴⁶ vgl. Le Corbusier (1942), S. 99 / Reichow (1948), S. 151

²⁴⁷ Stadtentwicklungsplan (1963), S. 20

²⁴⁸ Stadtentwicklungsplan (1963), S. 27

Hygiene

Schon in diesen beiden Punkten findet deutlich die noch in den 1950er-Jahren zeittypische Betonung des gesunden Lebens in der Großstadt ihren Niederschlag. Vor dem Hintergrund überfüllter Mietskasernen der Gründerzeit entstanden, durchzieht die Idee der Stadthygiene sowohl die organizistischen wie die funktionalistischen Leitbilder. Allen Einwohnern den „Genuß von Sonne, frischer Luft und Ruhe“²⁴⁹ (*Charta von Athen*) zu ermöglichen, gehörte spätestens seit den funktionalistischen Stadtentwürfen der 1920er-Jahre zu den wichtigsten Zielen eines der Humanität verpflichteten Städtebaus²⁵⁰; die organizistischen Modelle setzten den Gedanken nach dem Zweiten Weltkrieg nahtlos fort. Reichow schreibt in diesem Sinne in der *Organischen Stadtbaukunst*: „[...] das Gesetz menschenwürdigen Lebens beherrscht unsere Zeit so sehr, daß wir heute eine geradezu enthusiastische Bejahung befreiten Daseins in Natur und Landschaft, in Licht, Luft und Sonne erleben.“²⁵¹ Neben der Durchgrünung nimmt in den hygieneorientierten Leitbildern vor allem die Sorge um eine optimale Besonnung eine Schlüsselrolle bei der Gesundung der Stadt ein. „Die Sonne einführen, das ist eine neue und die gebieterischste Aufgabe des Architekten“²⁵², stellt die *Charta von Athen* fest und fordert die Bestimmung eines ‚Sonnenstundenminimums‘ für jede Wohnung; Reichow schlägt in der *Organischen Stadtbaukunst* eine Bebauung vor, die sich wie „das einzelne Blatt im Laubdach der Bäume“²⁵³ der Sonne zuwendet, und in der *Gegliederten und aufgelockerten Stadt* werden konkrete Bedingungen genannt, die eine „ausreichend intensive Sonnenbestrahlung aller Wohnungen“²⁵⁴ sicherstellen sollen. Von diesen Ideen ist auch die Struktur Neuperlachs maßgeblich und grundsätzlich beeinflusst. Schon die Planungsstudie von 1963 bestimmt eine reine Nord-Süd- bzw. West-Ost-Ausrichtung der Baukörper als wesentliche städtebauliche Prämisse, die – trotz der Bedenken, das gesamtstädtische Gefüge zu stören – für eine „bestmögliche Besonnung“²⁵⁵ unbedingt notwendig sei. Zwei Jahre später hat die Vorgabe einer „strengen Nord-Süd-/Ost-West-Struktur“²⁵⁶ als städtebaulicher Leitgedanke auch Eingang in die endgültige Planung gefunden.

Auf einen durchaus problematischen Gesichtspunkt, der mit einer Überbewertung hygienischer Aspekte verbunden sein kann, sei an dieser Stelle noch ausdrücklich hingewiesen: Vor allem in den organizistischen Leitbildern geht mit dem Ziel einer gesunden Stadt nicht nur die Vorstellung der körperlichen, sondern auch die der geistigen Genesung des Einzelnen und der Gesellschaft einher. So heißt es in der *Gegliederten und aufgelockerten Stadt*: „[...] der Stadtkörper [hat] eine wichtige Aufgabe zu erfüllen: ist er durch und durch gesund, so werden auch die in ihm lebenden und ihn bildenden Menschen gesunden Sinnes sein;“²⁵⁷ als Ausgleich für die „Schädigungen am Volkskörper infolge zweier Weltkriege“²⁵⁸ ist für einen „gesunden und leistungsfähigen Stadtkörper“ zu sorgen. Und Reichow

²⁴⁹ Le Corbusier (1942), S. 78

²⁵⁰ vgl. Rossi (1966), S. 61 / Holl, Hartmut: Gestaltungsregeln im neueren Städtebau. Eine Untersuchung der städtebaulichen Fachliteratur. Diss. München 1982, S. 34

²⁵¹ Reichow (1948), S. 16

²⁵² Le Corbusier (1942), S. 85

²⁵³ Reichow (1948), S. 73

²⁵⁴ Göderitz et al. (1957), S. 29

²⁵⁵ Planungsstudie (1963), S. 7

²⁵⁶ Strukturplan (1965), S. 4

²⁵⁷ Göderitz et al. (1957), S. 92

²⁵⁸ dieses und das folgende Zitat: Göderitz et al. (1957), S. 91

spricht in der *Organischen Stadtbankunst* von der „tief menschlichen Einsicht, daß Gesundheit die erste Voraussetzung jeder höheren Ordnung und Gestalt, jeder Kultur der Menschheit überhaupt [ist]“²⁵⁹; denn „ohne gesunde Gemeinschaft keine gesunde Stadt und kein gesundes Dorf, keine gesunde Wirtschaft, Politik und Kultur!“²⁶⁰ Die Überstrapazierung der Werte ‚Gesundheit‘ und ‚Gemeinschaft‘ und ihre Verknüpfung in einem biologistischen Stadt- und Gesellschaftsmodell erscheinen besonders fragwürdig bei zwei städtebaulichen Werken, die beide noch vor 1945 im wesentlichen konzipiert wurden und für die Autoren verantwortlich zeichnen, die schon während des ‚Dritten Reiches‘ in maßgeblichen Positionen städtebaulich tätig waren (nämlich Reichow und Göderitz²⁶¹). Herbert Jensen, der Verfasser der Münchner Stadtentwicklungsplanes von 1963, der schon in der Agonie des ‚Dritten Reiches‘ an Plänen für den Wiederaufbau Kiels arbeitete, verfolgt wie seine beiden Kollegen die doch eigentlich heikel gewordene Linie des *mens sana in corpore sano* nach dem Weltkrieg unbeirrt weiter: zu den gesunden Lebensbedingungen der idealen Stadt gehöre, so Jensen 1952, „daß die physische Hygiene ergänzt werden muß durch psychische Hygiene.“²⁶²

d. Verkehrssystem

Verkehrstrennung

Das auffälligste Kennzeichen der Verkehrsplanung in Neuperlach ist sicherlich die strikte Trennung der Straßen- und Fußwegsysteme. Diese Idee war schon 1922 in Le Corbusiers Entwurf für eine *Ville Contemporaine* formuliert²⁶³ und 1929 in der amerikanischen Gartenstadt Radburn erstmals praktisch verwirklicht worden;²⁶⁴ vor diesem Hintergrund ist es nicht verwunderlich, daß sie sowohl im funktionalistischen Konzept der *Charta von Athen* als auch in den organizistischen Modellen – die in gewisser Hinsicht die Nachfolge des Gartenstadtgedankens antraten – als Forderung wiederauftaucht. Für die *Charta* bedeutet die Einführung separater Straßen- und Wegesysteme nichts weniger als „eine fundamentale Reform des Verkehrs in den Städten [...], die eine neue und fruchtbarere Ära des Städtebaus einleiten könnte“²⁶⁵; in der *Gegliederten und aufgelockerten Stadt* ist die Verkehrstrennung ebenso vorgesehen²⁶⁶ wie bei Reichow, der in der *Organischen Stadtbankunst* und in der *Autogerechten Stadt* sogar die dreifache Aufgliederung in Fahrradwege, Fußwege und bürgersteigfreie Kraftfahrstraßen vorschlägt.²⁶⁷

²⁵⁹ Reichow (1948), S. 16

²⁶⁰ Reichow (1948), S. 32

²⁶¹ Reichow von 1934 bis 1945 in Braunschweig und Stettin, Göderitz u.a. als Geschäftsführer der Deutschen Akademie für Städtebau, Reichs- und Landesplanung und als Berater im Arbeitsausschuß ‚Bauen in den östlichen Siedlungsgebieten‘ beim Reichskommissar für die Festigung deutschen Volkstums. Vgl. Süddeutsche Zeitung vom 18. 2. 2003: Göderitz im Zwielicht

²⁶² Jensen, Herbert: Zielsetzungen und Erfordernisse des neuzeitlichen Städtebaus. In: Bundesbaublatt I (1952), Nr. 9, S. 382

²⁶³ vgl. Reinborn (1996), S. 98

²⁶⁴ vgl. Reichow, Hans Bernhard: Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos. Ravensburg 1959, S. 11

²⁶⁵ Le Corbusier (1942), S. 108

²⁶⁶ vgl. Göderitz et al. (1957), S. 28

²⁶⁷ vgl. Reichow (1948), S. 123, Abb. 73 – 76 (S. 69) und Abb. 134 – 137 (S. 125) / Reichow (1959), S. 24 und Abb. 46 – 49 (S. 30)

Erschließung

Während also hinsichtlich der Verkehrstrennung eine weitgehende Übereinstimmungen zwischen allen drei untersuchten Leitbildern besteht, so stammen doch die strukturbestimmenden Lösungen der Verkehrserschließung in Neuperlach eindeutig aus Reichows organistischem Stadtentwürfen. Dies erweist sich in der Entlastungsstadt klar am Verästelungssystem der Fußwege, die sich von einem inneren Achsenkreuz ausgehend als feiner werdendes Netz in die äußeren Wohngebiete hinein verzweigen. Eine solche von innen nach außen gerichtete, aufgegliederte Erschließung ist eine der zentralen Forderungen der *Organischen Stadtbaukunst*²⁶⁸ und leitender Grundgedanke der *Autogerechten Stadt*²⁶⁹. Das Ziel ist hier die Realisierung eines weitgehend kreuzungsfreien Systems von Radialen und davon abgehenden Stichstraßen und Schlaufen. Neben den – behaupteten – Vorteilen für die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit diene das Verzweigungsmodell im Sinne Reichows vor allem der Konzeption eines ‚organischen‘ Erschließungsprinzips, das sich an natürlichen Fließvorgängen – etwa dem des menschlichen Blutkreislaufes – orientierte und daher zwangsläufig das geeignetste System darstellen mußte. In Neuperlach wurde zwar für die Organisation des Kraftverkehrs eine konventionelle Ringstraßenerschließung angewandt; das die Struktur der Entlastungsstadt eigentlich prägende Fußwegenetz hingegen ist eine konsequente Übertragung des Reichowschen Verästelungsprinzips (und zwar bis hinein in eine organistisch-biologistische Terminologie der Stadtplaner, wenn von ‚Ästen‘, ‚Zweigen‘, ‚Fühlern‘ oder ‚Schlagadern‘ die Rede ist²⁷⁰).

Die autogerechte Stadt?

Eine Bemerkung muß an dieser Stelle dem Vorwurf gelten, Neuperlach sei ‚autogerecht‘²⁷¹ oder ‚individualverkehrsfreundlich‘²⁷² geplant worden, eine Feststellung, die besonders abseits der ausgesprochenen Fachliteratur immer wieder aufscheint. Sie beruht auf sachlich durchaus zutreffenden Beobachtungen – und einem Mißverständnis über den Begriff der *Autogerechten Stadt*. Schon Reichow, der diesen Terminus mit seiner gleichnamigen Schrift 1959 prägte, war sich der weiten Deutbarkeit seiner Formulierung bewußt; in der Schlußbetrachtung des Werkes stellt er fest, er hätte vielleicht „noch treffender statt von der autogerechten Stadt von der Autostadt nach menschlichem Maß sprechen sollen.“²⁷³ Denn um nichts war es Reichow weniger angelegen als um die Umgestaltung der Stadt in einen von Schnellstraßen durchpflügten, inhumanen Moloch – auch wenn genau dies als das Schreckgespenst der Autogerechtigkeit an die Wand gemalt wird. Gerade die Kritik an der ungezügelter Vorherrschaft des Kraftverkehrs ist der Ausgangspunkt von Reichows Entwurf;²⁷⁴ in der *Autogerechten Stadt* sollten die Fußgänger wirksam vor den leiblichen und gesundheitlichen, letztlich auch psychischen Gefahren des Straßenverkehrs geschützt werden; jeder überflüssige Verkehr sei idealerweise ganz zu vermeiden.²⁷⁵ Die Verfälschung des Konzeptes zum Schlagwort für eine autofreundliche und menschenfeindliche

²⁶⁸ vgl. Reichow (1948), S. 44ff. und Abb. 73 – 76 (S. 69)

²⁶⁹ vgl. Reichow (1959), S. 19ff.

²⁷⁰ vgl. zu diesen Begriffen etwa: Luther (1966) / Luther (1967a), S. 63

²⁷¹ vgl. Reinborn (1996), S. 263

²⁷² Tzschaschel (1987), S. 512

²⁷³ Reichow (1959), S. 88

²⁷⁴ vgl. Reichow (1959), S. 5 – 18

Stadtplanung führt zu der paradoxen Situation, daß im Strukturentwurf Neuperlachs eine ganze Reihe städtebaulicher Ideen aus der *Autogerechten Stadt* nachzuweisen sind, obwohl die Planer und politisch Verantwortlichen in Perlach zumindest in der Rückschau stets ihre Distanz zum Prinzip der ‚Autogerechtigkeit‘ betonen:²⁷⁶ aus Reichows Modell stammen neben den Prinzipien der Verkehrstrennung, der Verästelungerschließung und der Straßenabstufung (bis hinunter zu Sackgassen als ruhigen Wohnstraßen²⁷⁷) auch etwa die Forderungen nach einem verkehrsfreien Einkaufszentrum²⁷⁸ oder Fußwegen im Grünen²⁷⁹. Tatsächlich problematisch ist bei Reichow allerdings die ideologische Grundhaltung, die eine gewissermaßen autoritäre Fürsorge dem unmotorisierten Stadtbewohner gegenüber erkennen läßt: der Fußgänger wird zwar davor bewahrt, täglich giftige Autoabgase einzuatmen, dem Verkehrslärm ausgesetzt zu sein oder unversehens unter die Räder zu geraten; er wird von der Straße abgesondert, auf begrünten Wegen durch gesunde Luft geführt und über Brücken und Unterführungen²⁸⁰ an allen Gefahrenquellen vorbeigeschleust. Es wird ihm aber – man denke an den Vorschlag, größere Straßen ganz ohne Bürgersteige zu bauen – auch die Möglichkeit genommen, zu Fuß die ganze Stadt in Besitz zu nehmen; die Wege, die ihm zugeteilt werden, sind sicher – doch abseits dieser Wege wird er zum Fremdkörper. Er ist dort – in Reichows eigenen Worten – eines der „Hindernisse eines dauernd und leicht fließenden Verkehrs“²⁸¹, von denen es weiter heißt: „Mit ihnen räumt der organische Verkehrsgedanke gründlich auf.“²⁸² – Alles in allem wird festzustellen sein, daß Reichows Leitbild weniger im Sinne einer speziellen *Autogerechtigkeit*, sondern vielmehr im Sinne einer allgemeinen *Verkehrsgerechtigkeit* allen Bewegungsarten innerhalb der Stadt optimale Bedingungen garantieren wollte, dabei allerdings dem Individualverkehr tendenziell eine Bedeutung beimaß, die heute nicht mehr akzeptiert wird.

Von diesem Geist tragen allerdings auch die Strukturplanungen in Neuperlach einiges in sich. Auch hier sollte, so ein Wort des damaligen Münchner Stadtbaurates Edgar Luther, nach „den Prinzipien der verkehrsgerechten Stadt“²⁸³ ans Werk gegangen werden, und wenn damit auch nicht die absolute Dominanz des Automobils gemeint war, so doch die weitgehende Beachtung der Bedürfnisse des Individualverkehrs beim Zuschnitt des städtebaulichen Konzeptes. Die grundsätzliche Bejahung und durchaus positive Beurteilung des Kraftverkehrs wird schon in manchen Formulierungen der verantwortlichen Stadtplaner deutlich: wenn etwa Stadtbaurat Luther „die weiten Räume, die der Mensch als Autofahrer erlebt“²⁸⁴ als gestalterische Prämisse hervorhebt oder sich im Strukturplan von 1965 der Genuß der neuen Stadtsilhouette als Privileg der Autofahrerperspektive zu erkennen gibt: „Bei der Überfahrt über den Äußeren Fernstraßenring [d.h. bei der Einfahrt nach Neuperlach über die projektierte Bundesstraße, Anm.] öffnet sich für den Fahrer ein weiter Blick auf den neuen Stadtteil und

²⁷⁵ vgl. Reichow (1959), S. 58

²⁷⁶ vgl. Vogel, Hans-Jochen (Interview): Wohnungsbaupolitik und Stadtplanung der sechziger und frühen siebziger Jahre. In: Möller, Hilke Gesine (Hg.): Reihe, Zeile, Block & Punkt: Wohnungen, Häuser, Siedlungen im Raum München. Südhausbau 1936 – 1996. München 1997, S. 159

²⁷⁷ vgl. Reichow (1959), S. 24

²⁷⁸ vgl. Reichow (1959), S. 39

²⁷⁹ vgl. Reichow (1959), S. 58

²⁸⁰ vgl. Reichow (1959), S. 39

²⁸¹ Reichow (1959), S. 49

²⁸² Reichow (1959), S. 50

²⁸³ Luther (1966), S. EB 55

²⁸⁴ Luther (1966), S. EB 54

sein Zentrum²⁸⁵; dieser schönen Aussicht zuliebe wird sogar – es wurde in der Analyse bereits erwähnt – östlich des Zentrums die Bebauung bewußt niedrig gehalten.²⁸⁶ Eine deutliche Sprache spricht auch das reichliche Parkplatzangebot direkt im Herzen Neuperlachs, durch das man einer „Höchstzahl von Fahrzeugen [...] den Zugang gestatten“²⁸⁷ wollte, ganz abgesehen von den großzügig ausgebauten Durchgangs- und Umgehungsstraßen, für die man auch die Sprengung des zusammenhängenden Stadtteilgefüges und die empfindliche Beeinträchtigung der Grünräume billigend in Kauf nahm. Als Korrektiv darf bei allen diesen Betrachtungen allerdings nicht vergessen werden, daß man in München – und auch bei den Planungen Neuperlachs – die städtebaulichen Vorstellungen gegenüber den Prinzipien der *Autogerechten Stadt* in einem wesentlichen Punkt weiterentwickelt hatte: man erkannte die Bedeutung des öffentlichen Massenverkehrs, der bei Reichow noch überhaupt keine Rolle spielt. Dieser wichtigen Erkenntnis verdankt es Neuperlach, heute nicht nur – in Form der Ständlerstraße – über einen stadtautobahnähnlichen Verkehrszubringer, sondern zudem über insgesamt fünf U-Bahn-Stationen zu verfügen. Allerdings wurde bereits festgestellt, daß die Verbindung vor allem mit dem Außenraum aufgrund der peripheren Anordnung der (S-)Bahn-Station hauptsächlich über das gut ausgebaute Straßensystem erfolgt, sodaß der schienengebundene Massenverkehr in diesem Punkt gegenüber dem Individualverkehr wiederum nur eine untergeordnete Rolle spielt.²⁸⁸

Zusammenfassung

Hinsichtlich der Verkehrsorganisation zeigen sich in der Perlacher Strukturplanung unterschiedliche Einflüsse: Das Prinzip der Verkehrstrennung wird in der *Charta von Athen* genauso verfolgt wie in den organistischen Stadtvorstellungen. Von dort, nämlich aus Reichows *Organischer Stadtbaukunst* und der *Autogerechten Stadt*, stammt die Idee des von innen nach außen strahlenden Verästelungssystems, welches in Neuperlach für das Fußwegenetz übernommen wird. In zahlreichen weiteren Einzelpunkten konnte für das städtebauliche Konzept Neuperlachs überdies eine starke Anlehnung an konkrete Vorschläge der *Autogerechten Stadt* oder zumindest eine Nähe zum Geist dieses dem Ursprung nach organistischen Leitbildes festgestellt werden.

e. Funktionsverteilung

In München hatte sich die Stadtplanung schon zu Beginn der 1960er-Jahre von der Idee der absoluten Funktionstrennung verabschiedet, wie sie etwa in Hamburg mit der Trabantenstadt Steilshoop und der nahegelegenen Bürostadt City-Nord noch Anfang der 1970er-Jahre ein Paradebeispiel für getrennte Wohn- und Geschäftsviertel hervorbrachte.²⁸⁹ Der Weg, den man einschlug, führte dabei hinsichtlich der funktionalen Gliederung wieder zu den stadtstrukturellen Positionen zurück, wie sie die *Charta von Athen* schon zwanzig Jahre zuvor formuliert hatte. Das mag erstaunlich klingen, wurde und wird doch der *Charta* stets der Vorwurf gemacht, sie propagiere gerade die absolute Funktionstrennung, die zu

²⁸⁵ Strukturplan (1965), S. 6

²⁸⁶ vgl. Strukturplan (1965), S. 13

²⁸⁷ Luther (1966), S. EB 55

²⁸⁸ vgl. hierzu kritisch: Peters (1966), S. EB 59

²⁸⁹ vgl. Reinborn (1996), S. 265f.

den tristen Schlafstädten der 50er- und beginnenden 60er-Jahre geführt habe.²⁹⁰ Diesem Vorurteil leistet die *Charta* ja sogar selbst noch Vorschub, wenn sie „wohnen, arbeiten, sich erholen [...], sich bewegen“²⁹¹ als die vier autonomen Schlüsselfunktionen der Stadt definiert, denen jeweils bestimmte Viertel zugewiesen werden.²⁹² Dennoch: insgesamt ist die These, die *Charta* verfechte die unbedingte Funktionstrennung, nicht haltbar. Zum einen muß die geforderte ‚Autonomie‘ der Funktionen nicht zwangsläufig ‚Isolation‘ bedeuten; die Aufteilung des funktionalen Spektrums der Stadt in seine vier grundlegenden Elemente ist in der *Charta* denn auch zunächst ein analytisches Mittel, um die verschiedenen Probleme jeweils gesondert behandeln zu können. Zum anderen macht auch ein Blick auf einige zentrale Forderungen der *Charta* deutlich, daß ihr Ziel eben nicht die Aufteilung des städtischen Siedlungsraumes in separierte Wohn- und Arbeitstrabanten ist: Gerade die weiten Entfernungen zwischen Arbeits- und Wohnstätten, die den Menschen zum automobilen Nomadisieren zwingen, werden als „das große Übel unserer Zeit“²⁹³ angegriffen; Gemeinschaftseinrichtungen – Versorgungszentren, Ärzte, Schulen – sollen „in nächster Nähe“ zur Wohnbebauung angesiedelt werden,²⁹⁴ das Handwerk sogar „an den intensivsten Punkten der Stadt“, nicht etwa an der Peripherie.²⁹⁵ Isoliert werden Funktionen nur, wo sie das Wohl des Menschen beeinträchtigen (nämlich im Falle der Industriegebiete oder der großen Verkehrsflächen).²⁹⁶ Das besondere Beharren der *Charta* auf der Prämisse, im Interesse kurzer Wege und weniger Verkehr die einzelnen Funktionen – vor allem Wohnen und Arbeiten²⁹⁷ – in einen engen räumlichen Zusammenhang zu stellen, darf freilich trotz allem nicht darüber hinwegtäuschen, daß stets nur an eine gegenseitige *Zuordnung* der Funktionen gedacht ist, nicht an ihre *Integration*.²⁹⁸ Was die *Charta* fordert, ist also die Mischung der Funktionen im *gesamstädtischen* Maßstab bei ihrer gleichzeitigen *kleinräumigen* Differenzierung.

Dieses Verständnis der Funktionsverteilung kommt auch im Münchner Stadtentwicklungsplan deutlich zum Ausdruck: wenn dort etwa die Rede davon ist, den einzelnen Stadteinheiten müßten „in sinnvoller Gesamtordnung die Lebensfunktionen der Stadt zugeteilt werden“²⁹⁹, so ist das eine sinn-gemäße Wiederholung der entsprechenden zentralen Forderung in der *Charta*.³⁰⁰ Wie das CIAM-Manifest unterstützt auch der Münchner Entwicklungsplan die Trennung von Wohn- und reinen Industrie-gebieten, weist aber auch auf die Gefahr hin, zu große Distanzen entstehen zu lassen, die nur durch das Auto und unter hohem Zeitverlust zu überbrücken sind: „Ein Wohnen weit draußen vor der Stadt verliert dann jeden Wert, wenn die Freizeit durch die Länge des Weges von und zur Arbeitsstätte aufgebraucht wird“³⁰¹. Daher ist „dem Spannungsverhältnis zwischen Arbeitsstätte und Wohnung durch

²⁹⁰ vgl. Hoffmann (1979), S. 188

²⁹¹ Le Corbusier (1942), S. 118

²⁹² vgl. Le Corbusier (1942), S. 119

²⁹³ Le Corbusier (1942), S. 97; vgl. auch: S. 99

²⁹⁴ vgl. Le Corbusier (1942), S. 79

²⁹⁵ vgl. Le Corbusier (1942), S. 101

²⁹⁶ Le Corbusier (1942), S. 86, S. 100 und S. 109

²⁹⁷ vgl. Le Corbusier (1942), S. 99

²⁹⁸ Le Corbusier (1942), S. 101 und S. 120

²⁹⁹ Stadtentwicklungsplan (1963), S. 20

³⁰⁰ Dort heißt es: „Die Planungen werden die Struktur jedes den vier Schlüsselfunktionen zugewiesenen Viertels bestimmen, und sie werden deren entsprechende Lokalisierung innerhalb des Ganzen fixieren.“ [Le Corbusier (1942), S. 119]

³⁰¹ Stadtentwicklungsplan (1963), S. 27

gegenseitige Zuordnung Rechnung zu tragen³⁰². Sogar die *Charta*-Forderung nach einem zentralen Standort für das Gewerbe greift das Münchner Planwerk mit der Prämisse auf, hierfür „allen Wohngebieten ausreichende Flächen [...] zuzuordnen“³⁰³.

Auf die Gesamtstruktur Neuperlachs hatten diese Festlegungen des Stadtentwicklungsplanes einen unmittelbar prägenden Einfluß. Das Prinzip der räumlichen Nähe verschiedener Funktionen bei gleichzeitig geringer tatsächlichen Durchmischung konnte bereits nachvollzogen werden; tendenziell ist auch die Idee der *Charta*, die Geschäftsviertel von Wohnbebauung freizuhalten,³⁰⁴ in der Perlacher Zentrumsplanung spürbar, die einen zumindest sehr geringen Wohnraumanteil vorsieht. Die Isolierung der Industriezonen von den Wohnquartieren ist klar durchgehalten, und bezüglich des Handwerks geht die Funktionstrennung in Perlach sogar noch einen Schritt über die Positionen der *Charta* und des Stadtentwicklungsplanes hinaus (oder, je nach Sichtweise, einen Schritt zurück). Lediglich die Subzentren bieten mit ihren als allgemeines Wohngebiet ausgewiesenen Kernflächen zumindest die Möglichkeit einer kleinräumigen Funktionsintegration, wie sie aus den Formulierungen der *Charta von Athen* wohl nicht abzuleiten ist.

3. ERGEBNIS

In den 1963 bzw. 1965 abgeschlossenen Stadtentwicklungs- und Strukturplanungen für München und seine Entlastungsstadt Perlach sind städtebauliche Ideen verwoben, die sowohl von organizistischen wie von funktionalistischen Leitbildern der 1940er- und 1950er-Jahre herrühren. Als eine Vermischung von Prämissen der *Organischen Stadtbankunst* und der *Gegliederten und aufgelockerten Stadt* darf die Verbindung von radialen und polyzentrischen Wachstumsmodellen angesehen werden; sie bilden für Neuperlach den stadtstrukturellen Rahmen, in den die Entlastungsstadt eingefügt ist. Auf die Beeinträchtigung, wenn nicht Aufhebung der für Neuperlach erhofften regional ausstrahlenden Zentrumsbildung durch die Dominanz des Reichowschen Radialkonzeptes auf gesamtstädtischer Ebene wurde hingewiesen. Im für München wie speziell für Perlach gleichermaßen wichtigen Prinzip der klaren Stadtgliederung in Siedlungseinheiten treten ebenfalls die organizistischen Vorstellungen als Wirkkräfte in den Vordergrund. Während aber der Gedanke der ‚Gliederung‘ inhaltlich und terminologisch seine volle Gültigkeit behält, geht die Bedeutung des Schlagwortes von der ‚Auflockerung‘ im Stadtentwicklungs- und Strukturplan zurück; damit schwindet gleichzeitig der Einfluß einer der zentralen Forderungen der *Gegliederten und aufgelockerten Stadt*, indem der Idee einer strikten Dichterreduzierung ganz bewußt die Bildung höherverdichteter Siedlungskerne entgegengestellt wird. Sowohl in den organizistischen wie den funktionalistischen Leitbildern ist der Gedanke einer Durchgrünung der Stadt angelegt, und zwar nicht nur als ein Mittel der Gliederung, sondern ebenso zur Förderung der städtischen Gesundheit, der in allen untersuchten Modellen eine besondere Bedeutung zukommt. Als typische Konstante aller hygienegeleiteten Stadtvorstellung erwies sich zudem die Prämisse einer optimalen Besonnung, deren

³⁰² Stadtentwicklungsplan (1963), S. 20

³⁰³ Stadtentwicklungsplan (1963), S. 27

³⁰⁴ vgl. Le Corbusier (1942), S. 101

Umsetzung auch in Neuperlach eindeutig zu beobachten ist. Die Organisation von Fußgänger- und Kraftverkehrs ist zum einen der konsequenten Verkehrstrennung verpflichtet, die allen bearbeiteten Leitbildern als Idee gemeinsam ist; zum anderen konnte allerdings für das in der Entlastungsstadt strukturell besonders wichtige Fußwegenetz eine direkte Übernahme der Verästelungerschließung aufgezeigt werden, die in der *Organischen Stadtbaukunst* und der *Autogerechten Stadt* entworfen wird. Überhaupt spielt Reichows Gedanke der Verkehrsgerechtigkeit in Neuperlach generell eine nicht unerhebliche Rolle. Hinsichtlich der Funktionsverteilung machen sich wiederum sehr stark funktionalistische Tendenzen bemerkbar; hier konnten weitgehende Analogien zu den Prämissen der *Charta von Athen* festgestellt werden.

Eine eindeutige Zuordnung der Perlacher Strukturplanung zu einem der betrachteten Leitbilder erweist sich angesichts der verschiedenartigen Einflüsse als schwierig. Insgesamt tritt jedoch meines Erachtens die Bedeutung der funktionalistischen Ansätze hinter die der organisistischen zurück. Dieses Urteil beruht nicht nur auf einer Abwägung des Niederschlages, den diese Ideen in konkreten städtebaulichen Phänomenen jeweils gefunden haben; in Betracht gezogen werden muß ganz entscheidend auch die Selbstverständlichkeit, mit der schon im Stadtentwicklungsplan als der unmittelbaren Grundlage der Neuperlacher Strukturkonzeption organisistische Stadt- und Gesellschaftsvorstellungen zum Ausgangspunkt aller weiteren Überlegungen gemacht werden:³⁰⁵ hier ist vom „Stadtorganismus“³⁰⁶ die Rede, dessen „organisch entstandene[s] Gefüge“³⁰⁷ mit dem Umland gewahrt werden müsse, und wie in Reichows *Organischer Stadtbaukunst* wird eine Parallelität zwischen der Stadt und ihrer Bewohnerschaft behauptet, wenn diese als „organisch geschlossene Gemeinschaft“³⁰⁸ bezeichnet wird. Ein nicht unerheblicher Anteil am Niederschlag organisistischer Stadtideen im Münchner Entwicklungsplan, die sich inhaltlich und terminologisch bis in den Strukturentwurf für Perlach fortsetzten, dürfte dem Einfluß des maßgeblichen Planverfassers, Herbert Jensen, zuzuschreiben sein. Jensen war seit 1935 leitender Architekt der Stadt Kiel gewesen und organisierte nach dem zweiten Weltkrieg, nun als Kieler Stadtbaurat, die Neuerrichtung der zerstörten Stadt nach einem Wiederaufbauplan, an dem Reichow mit einem preisgekrönten Entwurf beteiligt war.³⁰⁹

³⁰⁵ vgl. zu den organisistischen Einflüssen auf den Münchner Stadtentwicklungsplan auch: Assmann, Karl: ‚Das Ding gehört in den Papierkorb‘. In: Baumeister Nr. 12, 1969, S. 1610f.

³⁰⁶ Stadtentwicklungsplan (1963), S. 22

³⁰⁷ Stadtentwicklungsplan (1963), S. 20

³⁰⁸ Stadtentwicklungsplan (1963), S. 4

³⁰⁹ vgl. Reichow (1948), Abb. 207 (S. 183) und weitere Abbildungen bis S. 195

VII.
WIDERSPRUCH UND WANDEL
Die Neuentdeckung der Stadt

1. BALLAST DER STADTFEINDSCHAFT

Die weitgehende Durchwirkung der städtebaulichen Weichenstellungen für Gesamt-München und der in sie eingebetteten Perlacher Strukturplanungen mit den Prämissen funktionalistischer und vor allem organisistischer Leitbilder könnte man interpretieren als vielleicht konservatives, aber doch harmloses Verhaftetsein in überkommene Stadtideen, die zwar nicht mehr in ihrer programmatischen Geschlossenheit übernommen, aber eben auch nicht aufgegeben werden. Eine solche Sichtweise läßt jedoch die ideologischen Wurzeln dieser Konzepte unbeachtet, die sich in den praktischen strukturellen und gestalterischen Mitteln fortsetzen und – bewußt oder unbewußt – mit diesen mitübernommen werden. Diese Vermutung erscheint besonders relevant, nachdem bereits aufgezeigt wurde, wie problematisch sich möglicherweise die städtebaulichen Instrumente aus dem Repertoire dieser Leitbilder auf die erhoffte Entstehung einer urbanen Atmosphäre auswirken. Die Fragwürdigkeit der Mittel ist allerdings erklärbar, wenn man sich die manchmal latente, meist aber ganz offene Gegnerschaft zur Großstadt im herkömmlichen Sinne vor Augen hält, wie sie in den untersuchten Leitbildern entweder als Grundlage der gesamten Argumentation formuliert wird oder zumindest bei der Umsetzung in die städtebauliche Realität zu spüren ist. Von diesen stadtfeindlichen Tendenzen blieben selbst politische Entscheidungen nicht unbeeinflußt, die den rechtlichen Rahmen für Stadtbauprojekte der 1960er-Jahre absteckten. Angesichts des Anspruches, in Neuperlach eine wirkliche Stadt mit einem am traditionellen europäischen Stadtgedanken orientierten Zentrum zu errichten, muß die Rezeption solcher im Grunde anti-urbaner Ideologien aber besonders irritieren und bedarf einer genaueren Überprüfung.

a. Organische Stadtbaukunst

Eine geradezu aggressive Aversion gegen die Großstadt an sich prägt diese grundlegende Schrift des organischen Städtebaus. ‚Von der Großstadtfrage...‘ handelt ihr erstes Kapitel, doch eigentlich ist diese Frage für den Autor schon beantwortet: ‚Schranken-, form- und uferlos ergießen sich [...] die Steinmassen [der Stadt, Anm.] in die sie umgebende Landschaft, all ihre natürliche Schönheit zersetzend und zerstörend [...]. Am Ende dieser Entwicklung gibt es schließlich kein größeres Chaos als die Großstadt in ihrer unübersichtlichen, verwirrenden Funktion und Erscheinung. Sie wird zum getreuen Spiegelbild einer von der unbewältigten Mechanisierung und Vermassung zerstörten Lebensordnung und Daseinsharmonie. Sie zerreißt jede Einheit des persönlichen, individuellen Lebens und seiner höheren Gemeinschaftsformen [...]. [...] Viele soziale Schäden der Großstadt gründen sich auf ihre Ungebundenheit, mangelnde Übersichtlichkeit, Unordnung und Grenzenlosigkeit. So fördert sie die Absonderung und das ‚Untertauchen‘ asozialer Elemente, schmälert das letzte Verantwortungsbewußtsein, bietet arbeits- und lichtscheuen Kreaturen [...] Unterschlupf – Elementen, die ihrerseits wieder anstek-

kend auf das innerlich oft verwirrte und unzufriedene Volk der Großstadt wirken.“³¹⁰ Die „typische[...] Gesichtsbildder“³¹¹ und „biologische Schädigung“ des „überreizten, verwirrten und seelisch labilen“ Stadtmenschen stellt Reichow der „frischen Farbe des Ländlers“ und der Überlegenheit „gesunder Kräfte vom Land und aus Kleinstädten“ entgegen. Dementsprechend sieht Reichow das Land, wo das einfache und natürliche Dasein möglich ist,³¹² als den eigentlichen Lebensraum des Menschen.³¹³ Reichow träumt den Traum vom Ende der steinernen Stadt. Wenn er in der organischen Stadt die „unmittelbare Berührung [...] mit dem Geruch von Wiesen und Feldern [...], mit Himmel, Wolken und Landschaft, mit Sturm und Regen, aber auch mit dem Plätschern des Quells und dem Wogen der Felder“³¹⁴ beschwört, so ist dies bereits im Grundsatz der Versuch, Unvereinbares miteinander zu verbinden. Eine solche Stadt ist – wenigstens als ‚Stadt‘ im traditionellen Sinne – eine Unmöglichkeit; die Transformation von Stadt und Land zur ‚Stadtlandschaft‘ muß, wenn nicht beide, so zumindest die Stadt als ein vom Menschen bewußt der Natur entgegengesetztes Gehäuse zerstören. Hinter Reichows Zielsetzung steht eine romantisch verklärte Sicht auf das ländliche, natürliche Leben, die mit einer Absage an die überkommene Stadtgestalt insgesamt verbunden wird.

b. Die gegliederte und aufgelockerte Stadt

Die Stadtkritik, die am Beginn dieser Schrift vorgetragen wird, ist nicht von derselben beißenden Schärfe wie die Reichows; die Stoßrichtung aber ist ähnlich: Auch für Göderitz et al. droht der Stadt durch das Übel „ungesunder Ballung“³¹⁵ die „Gefahr der Vermassung“³¹⁶. Die „Fehlbildungen und Entartungserscheinungen“³¹⁷ der Stadt, in der alle „Zivilisationsschäden [...] besonders fühlbar“³¹⁸ sind, werden der Kraft des gesunden Landlebens gegenübergestellt: hier „Vergreisung des gesamten Volkes“ durch das „Nachlassen der Selbsterhaltung“³¹⁹ der Großstadtmenschen – dort die „lebensstarke Landbevölkerung“³²⁰. Das Bild der traditionellen Stadt hat ausgedient: von „falschen Traditionen im Städtebau“³²¹ gilt es sich zu befreien, „überlieferte äußere Formen“³²² dürften nicht „mit dem Wesen und Inhalt der Stadt“ verwechselt werden. Die Bereitschaft, die überkommene Stadtgestalt im Interesse von „Ruhe, Abgeschlossenheit und Naturnähe“³²³ aufzugeben, bahnt auch bei Göderitz et al. den Weg zur ‚Stadtlandschaft‘, in der eine geringe Dichte und niedrige Bebauung das Entstehen städtischer Dimensionen und wohl auch städtischer Atmosphäre nicht zulassen. Mangelnde Menschenkonzentration, stark verdünnte Baustruktur, Dominanz des Privaten durch die Parzellierung des Raumes in Hausgärten – alles dies hat mit großstädtischem Fluidum nichts gemein,

³¹⁰ Reichow (1948), S. 4

³¹¹ dieses und die folgenden vier Zitate: Reichow (1948), S. 6

³¹² vgl. Reichow (1948), S. 32

³¹³ vgl. Reichow (1948), S. 28

³¹⁴ Reichow (1948), S. 28

³¹⁵ Göderitz et al. (1957), S. 10

³¹⁶ Göderitz et al. (1957), S. 14

³¹⁷ Göderitz et al. (1957), S. 90

³¹⁸ dieses und das folgende Zitat: Göderitz et al. (1957), S. 9

³¹⁹ Göderitz et al. (1957), S. 17

³²⁰ Göderitz et al. (1957), S. 9

³²¹ Göderitz et al. (1957), S. 13

³²² dieses und das folgende Zitat: Göderitz et al. (1957), S. 10

³²³ Göderitz et al. (1957), S. 13

sondern erhebt den Charakter der Reihenhaussiedlungen an der städtischen Peripherie zum Ideal der Stadt an sich.

c. Charta von Athen

Das Ziel der *Charta* ist die Reformierung der Stadt, nicht ihre Abschaffung. Doch die grundsätzliche Bejahung der modernen Großstadt als Lebensform vermischt sich mit einem Desinteresse an der historischen Stadt; eine leichtfertige Verantwortungslosigkeit ihr gegenüber ist die Kehrseite der humanistischen Verantwortlichkeit für das Wohl des Menschen. Die *Charta* rechtfertigt gar den Abriß ganzer Stadtviertel im Interesse der Hygiene, auch wenn dadurch „ein jahrhundertealtes Milieu zerstört“³²⁴ wird: „in keinem Falle darf der Kult des Malerischen und Historischen wichtiger sein als die gesunde Beschaffenheit der Wohnung“³²⁵. Re-formierung der Stadt bedeutet also, im Wortsinne, die Neuschöpfung der städtischen Form, die Bereitschaft, die Stadtstruktur fundamental zu verändern. Die Auflösung der traditionellen Stadtgestalt geht zwar in der *Charta* nicht mit der Aufgabe großstädtischer Dimensionen einher – so wird etwa eine starke Verdichtung und sogar die Errichtung von Hochhäusern gefordert³²⁶ –, dennoch hegt auch die *Charta* den Wunsch nach einem Einzug der Natur in die Stadt: „Auf jeden Fall wird das Gefüge einer Stadt seine Bauweise ändern müssen; die Steinhäufen werden danach streben, grüne Städte zu werden.“³²⁷

d. Stadtfeindschaft als Zeitphänomen

Die tendenziell stadtfeindliche Grundhaltung, wie sie vor allem in den organizistischen Leitbildern der 1940er- und 1950er-Jahre Programm war, setzte sich in der bundesdeutschen Politik auch nach 1960 fort und wurde durch eine entsprechende Gesetzgebung zementiert. In der Ära Adenauer galt das Hauptinteresse generell nicht dem Städtebau, sondern der Förderung des Eigenheimes; der private Besitz eines Stückchens Grund und Boden wurde als Mittel gegen den Kommunismus gesehen und war im Rahmen einer konservativen Familienpolitik ein Instrument gegen die Entwurzelung der Massen.³²⁸ Das städtebauliche Ziel der ‚Entballung‘ wurde mit der Verabschiedung der Baunutzungsverordnung 1962 und des Raumordnungsgesetzes 1963 durch die Festlegung von Obergrenzen für die Geschoßflächenzahl in eine rechtsverbindliche Form gegossen. Die Planungen in Neuperlach mußten also in ihrer entscheidenden Phase schon auf dieser neuen Grundlage vorangetrieben werden. Die gesetzlichen Dichtebeschränkungen, die für Perlach Ausnutzungsziffern von 1,0 in den Wohngebieten und 2,0 im Kerngebiet des Zentrums bedeuteten, standen dabei einer an der traditionellen Stadt orientierten Konzeption von Anfang an im Wege; zum Vergleich: eine Geschoßflächenzahl von 2,0 – in Neuperlach die Höchstmarke – ist in der Münchner Innenstadt durchgehend die unterste Grenze.

³²⁴ Le Corbusier (1942), S. 112

³²⁵ Le Corbusier (1942), S. 111

³²⁶ vgl. hier und im folgenden: Le Corbusier (1942), S. 86ff.

³²⁷ Le Corbusier (1942), S. 92

³²⁸ vgl. Reinborn (1996), S. 230f.

2. VERTEIDIGUNG DES STÄDTISCHEN

a. Ideologiekritik

Die fast selbstverständliche Großstadtfeindschaft der städtebaulichen Leitbilder und der Gesetzgebung war für die in Deutschland seit Beginn der 1960er-Jahre lautgewordene Kritik der eigentliche Grund für den „Trübsinn der Zeit in einer Sache, die sich ändern ließe“³²⁹ (Mitscherlich, 1965) – nämlich der Verödung des städtischen Lebens. Die in beständiger Wiederholung vorgetragene Abscheu vor der Stadt erfüllte für Hans Paul Bahrtd geradezu einen „rituellen Zweck“³³⁰: „Man kann nicht über die moderne Großstadt sprechen, ohne vorher einen Stein auf sie geworfen zu haben.“ Dabei, so Bahrtd in *Die moderne Großstadt* (1961), halte man es meist nicht einmal für nötig, die Behauptung der gefährlichen ‚Vermassung‘ in den Städten überhaupt zu beweisen; es genüge, sie als allgemein bekannte Tatsache darzustellen. In Wahrheit aber seien derartige Ausfälle gegen die Großstadt schon deshalb unhaltbar und analytisch wertlos, als sie sich letztlich mit dem aktuellen Zustand der Stadt gar nicht beschäftigten, sondern stattdessen lieber immer noch die Aversion gegen die längst obsoleute „Großstadt der beginnenden Industrialisierung“³³¹ pflegten: „[...] unsere heutige stereotyp gewordene Großstadtkritik meint, ohne es zu wissen, die [...] Stadt, die [...] inzwischen der Vergangenheit angehört. Die ideologische Funktion der Großstadtkritik im Rahmen eines romantischen Konservatismus hat die Kritiker daran gehindert, die veränderte Wirklichkeit zu erkennen. Das ist der Grund, weshalb die Argumente gegen die Großstadt sich seit 100 Jahren nicht geändert haben und deshalb den Anschein erwecken, sie seien nicht zu widerlegen.“ Die Problematik der modernen Stadt liege nicht in ihrer Größe, Dichte oder Unübersichtlichkeit; sie „besteht darin, daß die Großstadt sich als Großstadt verneint, daß sie nicht Großstadt sein will“³³².

b. Städtebaukritik

Die Angriffe der prominenten Kritiker richteten sich jedoch nicht nur gegen die ideologischen Grundlagen einer weitverbreiteten Großstadtfeindschaft, sondern auch gegen ihre städtebaulichen Mittel, mit denen die urbane Selbstverleugnung seit einem guten Jahrzehnt an den Rändern der deutschen Städte in Beton gegossen worden war. Mitscherlich, Bahrtd und andere sahen – im Gegensatz zu den Planern Neuperlachs – sehr klar, daß die Renaissance der Stadt nicht mit Instrumenten aus dem Fundus jener Leitbilder zu verwirklichen war, die schon in den Schlafsiedlungen der 1950er-Jahre für das Verschwinden des städtischen Lebens verantwortlich zu sein schienen. Als zwei wesentliche Gründe für das Verblässen des Städtischen an der Peripherie sah die Kritik der 1960er-Jahre die beiden Dogmen ‚Funktionstrennung‘ und ‚Auflockerung und Durchgrünung‘, an denen man sich nach dem Krieg undifferenziert orientiert habe. An der Strukturkonzeption Neuperlachs wird deutlich, daß diese kritischen Anregungen zwar im Ansatz aufgegriffen wurden, nicht aber die nach wie vor starke Orientierung an den alten Leitbildern aushebeln konnten.

³²⁹ Mitscherlich (1965), S. 7

³³⁰ dieses und das folgende Zitat: Bahrtd (1961), S. 13

³³¹ dieses und das folgende Zitat: Bahrtd (1961), S. 16

³³² Bahrtd (1961), S. 105

Mangelnde Funktionsmischung

Vor allem Jacobs warb leidenschaftlich für eine „Großstadtmannigfaltigkeit“³³³, die nur durch die „gegenseitige Durchdringung“ von „untereinander abhängigen, feinkörnig gesäten, verschiedenartigen Nutzungen“ realisiert werden könne; jede Stadteinheit müsse mehr als einer Funktion, besser noch: mehr als zwei Funktionen dienen, um an ein und demselben Ort zu allen Tageszeiten eine lebendige Durchmischung des unterschiedlichsten Publikums zu gewährleisten.³³⁴ Das Plädoyer für ein Neben- und Miteinander der Funktionen auch im kleinräumlichen Maßstab wurde von der deutschen Kritik im Prinzip – wenn auch vielleicht nicht mit derselben Verve – aufgenommen. Mitscherlich etwa klagt über den Verfall der traditionellen städtischen Vielfalt: „Was neu entsteht, hat vorerst [...] noch keineswegs den Zuschnitt langerprobter Formen; genug, wenn die Befriedigung vorgegebener Spezialfunktionen gewährleistet ist: Verkehrs- oder Vergnügungszentrum, Wohnsiedlung, Industrievorort. Die hochgradig integrierte alte Stadt hat sich funktionell entmischt. Die Unwirtlichkeit, die sich über diesen neuen Stadtregionen ausbreitet, ist niederdrückend.“³³⁵ Und Bahrtdt pflichtet bei: „Sollten Straßen und Plätze öffentlicher Raum sein, [...] so müssen sie eine Vielzahl von Funktionen aufnehmen. [...] Aus diesem Grunde darf man auch nicht allzu puristisch Erholung, Einkauf, Vergnügen, Kirchgang usw. voneinander trennen wollen.“³³⁶

Mangelnde Verdichtung

Als das zweite konkrete Phänomen, das die neuen Siedlungen am Stadtrand davon abhielt, ein echt städtisches Flair zu entwickeln, wurde von den Kritikern die falsch verstandene oder übertrieben praktizierte Auflockerung und Durchgrünung der Bebauung ausgemacht. Schon Jane Jacobs hatte sich über den rein therapeutischen Einsatz des Stadtgrüns zur Überdeckung städtebaulicher Mängel mokiert und spöttisch bemerkt, in den gesichtslosen Vorstädten sei es bereits so weit, „daß wir [...] davon überzeugt sind, ein derartiger Brei sei gut für uns, solange er uns mit Gras umrankt gereicht wird“³³⁷; und Mitscherlich erinnerte an die „anregungsarme Öde ‚durchgrünter‘ Vorstädte“³³⁸ als ein „warnendes Beispiel“. Besonders beklagt wurde aber der „Zerfall des öffentlichen Lebens“³³⁹ (Bahrtdt) durch einen stadttypisch geringen Verdichtungsgrad, wie er mit einer rigiden Auflockerung und Durchgrünung gerade einhergehen mußte. Dasselbe Phänomen hatte auch Jane Jacobs schon angesprochen: eine lebendige, dynamische öffentliche Sphäre setzt für sie eine den großstädtischen Dimensionen angemessene Dichte der Bevölkerung und der Bebauung voraus.³⁴⁰ Entscheidend sind also zwei Faktoren: die Anwesenheit einer hochkonzentrierten Anzahl von Menschen³⁴¹ und die räumliche Nähe der Wohn-

³³³ dieses und die folgenden zwei Zitate: Jacobs (1961), S. 17

³³⁴ vgl. Jacobs (1961), Kap. 8 (S. 96 – 110)

³³⁵ Mitscherlich (1965), S. 9

³³⁶ Bahrtdt (1961), S. 121

³³⁷ Jacobs (1961), S. 12

³³⁸ dieses und das folgende Zitat: Mitscherlich, Alexander: Was soll aus unseren Städten werden? (Originalfassung in: Bauen und Wohnen Nr. 3, 1968, S. 79 – 82). In: Mitscherlich, Alexander: Thesen zur Stadt der Zukunft. Frankfurt am Main 1971, S. 97

³³⁹ Bahrtdt, Hans Paul: Humaner Städtebau. Überlegungen zur Wohnungspolitik und Stadtplanung für eine nahe Zukunft. Hamburg 1968, S. 115

³⁴⁰ vgl. Jacobs (1961), Kap. 11 (S. 120 – 131)

³⁴¹ vgl. Jacobs (1961), S. 120

bauten zueinander³⁴². Für Jacobs ist die städtische Ballung von Menschen als „Quelle ungeheurer Vitalität“³⁴³ uneingeschränkt positiv zu beurteilen: „Man sollte die Gegenwart der großen Menschenmengen in den großen Städten nicht nur einfach als naturgegebene Tatsache hinnehmen, sondern diese Stadtmenschen als Gewinn für unsere Entwicklung betrachten und ihre Existenz begrüßen; ihre Konzentration sollte dort, wo es für ein gedeihliches großstädtisches Leben notwendig ist, noch verstärkt werden [...].“

c. Antworten in München

Es ist bemerkenswert, daß man in München – gleichzeitig mit dem lautstarken Auftreten der Städtebaukritik – beim Entwurf des Stadtentwicklungsplanes und erst recht bei der Strukturkonzeption Neuperlachs sich der zeittypischen und in allen relevanten Leitbildern tendenziell angelegten Feindseligkeit gegenüber der Großstadt verweigerte; die Rezeption funktionalistischer und vor allem organistischer Vorstellungen stand auf der einen Seite – auf der anderen stand das prinzipielle Bekenntnis zur Stadt an sich und die besondere Wertschätzung für die Stadt überlieferter Prägung. Im Stadtentwicklungsplan von 1963 bildet die Beschwörung des historischen Wesens der Stadt München Ausgangspunkt und Fundament der gesamten Studie,³⁴⁴ aus deren einleitenden Gedanken eine lebhaft Bejahung der städtischen Lebensform spricht. Ganz in diesem Sinne forderte auch Hebert Jensen, der maßgebliche Verfasser des Entwicklungsplanes, vor einer zeitgemäßen Neuordnung der Städte „zuerst eine grundsätzliche positive Einstellung zur Idee der Stadt, als Ausdruck sinnvollen menschlichen Zusammenlebens und Zusammenwirkens.“³⁴⁵ Insgesamt ist der Ton, der in der Vorlage von 1963 angeschlagen wird, weit entfernt vom stellenweise fast hysterischen Duktus etwa der *Organischen Stadtbaulehre*; obwohl man auch in München die hohe Bevölkerungsdichte und das weiter voranschreitende Wachstum der Stadt wahrnimmt³⁴⁶ und sich auch des Problems der steigenden Verkehrsbelastung bewußt ist,³⁴⁷ werden doch gerade die negativen Entwicklungen durchweg sachlich vorgetragen. Der Wunsch, „Metropole mit Weltstadtcharakter“³⁴⁸ zu sein und zu bleiben, strahlte schließlich auch auf die Planungen Neuperlachs aus: Kaum ein Begriff wurde in ihrem Umfeld öfter in den Mund genommen als der der ‚Stadt‘, und kaum eine Vision nachdrücklicher beschworen als die, für urbanes Leben sorgen zu wollen. Und wenn die *Neue Heimat* in ihrer als Buch publizierten Präsentation *Entlastungsstadt Perlach in München* (1967) den konzeptionellen Erläuterungen einen Text von Eugen Roth voranstellt mit dem Titel: *München – Fürstenstadt, Bürgerstadt, Weltstadt*,³⁴⁹ so wird deutlich, in welcher Tradition die Planer Neuperlachs ihr Werk sahen.

Diese im Windschatten der Kritik aufkommende neue Leidenschaft für die Stadt hatte für Neuperlach aber keineswegs eine umfassende Beachtung der auf die Ablösung überkommener städte-

³⁴² vgl. Jacobs (1961), S. 121

³⁴³ dieses und das folgende Zitat: Jacobs (1961), S. 131

³⁴⁴ vgl. Stadtentwicklungsplan (1963), S. 3f.

³⁴⁵ Jensen, Hebert: Festrede anlässlich der feierlichen Immatrikulation für das Sommersemester 1963, Technische Hochschule Braunschweig, am 25. 5. 1963. Typoskript, Stadtarchiv München, S. 5

³⁴⁶ vgl. Stadtentwicklungsplan (1963), S. 14

³⁴⁷ vgl. Stadtentwicklungsplan (1963), S. 15

³⁴⁸ Stadtentwicklungsplan (1963), S. 20

³⁴⁹ vgl. *Neue Heimat Bayern* (Hg.): *Entlastungsstadt Perlach in München*. München 1967, S. 23

baulicher Mittel gerichteten Einwürfe zur Folge. So etwa hatte man sich die „gesunde Funktionsmischung“³⁵⁰ auf die Fahnen geschrieben und damit im Grundsatz die stadtstrukturelle Wende eingeleitet, die von der Kritik so vehement angemahnt wurde; es wurde jedoch bereits ausführlich dargelegt, daß man dabei auf halbem Wege stehenlieb und zwar keine monofunktionale Schlafstadt konzipierte, durch die bloß großräumig verstandene gegenseitige Zuordnung von Funktionen aber eine strukturelle Situation schuf, die die von Mitscherlich vermißte ‚hochgradig integrierte alte Stadt‘ (s.o.) jedenfalls nicht wiederbeleben konnte. So wenig man sich also tatsächlich von Grundforderungen der funktionalistischen *Charta von Athen* trennen wollte, so wenig verwarf man wichtige Prämissen des Organizismus, wie die der strengen Gliederung und der weitgehenden Durchgrünung. Andere Leitideen, die man in Neuperlach beibehielt – wie das Prinzip der Verkehrstrennung und der Verästelungserschließung – wurden von der zeitgenössischen Kritik auch noch kaum oder gar nicht in Frage gestellt.. Etwas anders liegen die Dinge im Falle des besonders im Organizismus lange gepflegten Dogmas der ‚Auflockerung‘; hier ist in München sogar eine sehr deutliche Abkehr von der ‚Entballungs‘-Ideologie der Vergangenheit zu bemerken. Die Vorstellung des Stadtentwicklungsplanes von einer „massierten“ und „kompakte[n]“ Bebauung ist, trotz sonst sehr eindeutiger Anleihen bei organizistischem Gedankengut, eine klare Absage an die zu Anfang der 1960er-Jahre noch immer modische Forderung einer rigiden Dichteminimierung. Dieser positiven Haltung zur Einwohnerkonzentration entspricht im Neuperlacher Strukturplan die vorgesehene Verdichtung bis an die gesetzlich mögliche Obergrenze; sie gibt auch Zeugnis vom langsam in die kommunalen Planungsämter sickernden Geist des ideologischen Wandels: von der Ablehnung städtischer Ballung als gesundheitlichem und sozialem Gefahrenherd hin zu einer grundsätzlichen Bejahung der städtisch verdichteten Form menschlichen Zusammenlebens.

3. DIE SUCHE NACH URBANITÄT

a. Gesellschaft durch Dichte

In der Wiederentdeckung des Städtischen, wie sie aus der zeitgenössischen Kritik ebenso spricht wie aus den grundsätzlichen städtebaulichen Zielsetzungen bei den Planungen Neuperlachs, kristallisiert sich ein neuer Leitgedanke: die Idee der ‚urbanen Stadt‘. Unter dem Schlagwort ‚Urbanität durch Dichte‘ fand sie – wenigstens terminologisch – ab den 1960er-Jahren nach und nach Eingang in das Repertoire der deutschen Stadtplanung,³⁵¹ immer freilich in Konkurrenz zu einer älteren, aber gesetzlich zementierten stadtfrendlichen ‚Entballungs‘-Romantik. Neben einer Abkehr von der strikten Funktionstrennung, die im Interesse einer ‚Stadt der kurzen Wege‘ notwendig erschien, beinhaltete die neue Prämisse vor allem die Forderung nach einer stärkeren Bevölkerungsmassierung, die ein städtisches Maß an zwischenmenschlichen Kontakten ermöglichen sollte. Als – durchaus kritische – Zusammenfassung entsprechender Tendenzen, aber auch als Anstoß für weiteren konzeptionellen Wandel waren zwei Tagungen des Bundes Deutscher Architekten in Gelsenkirchen zu verstehen, die sich

³⁵⁰ Luther (1967a), S. 36

³⁵¹ vgl. Reinborn (1996), S. 238 – 241 und S. 252

1963 und 1964 unter den Motti ‚Gesellschaft durch Dichte‘ und ‚Großstadt, in der wir leben möchten‘ mit der Frage der Verdichtung befaßten. Ein geschlossenes Leitbild im Sinne der städtebaulichen Entwürfe der Vergangenheit wurde hier freilich nicht formuliert; einerseits boten die – im übrigen recht heterogenen – Diskussionsbeiträge keine neue zusammenhängende Gesamtlösung, die alle stadtstrukturellen Fragen abgedeckt hätte; andererseits dauerte es mehr als drei Jahrzehnte, bis die Referate der beiden Konferenzen als Sammelausgabe im Druck vorlagen.³⁵² Ein Manifest ‚Gesellschaft durch Dichte‘ hat es also nie gegeben.

Wenn die Tagungen der Jahre 1963 und 1964 eines deutlich machten, dann die Tatsache, daß das Konzept der Verdichtung von Beginn an mit erheblichen Unklarheiten behaftet war. Die Übereinstimmung der Referenten erschöpfte sich in dem Wunsch, „auf dem Wege der Verdichtung [...] Form, Leben, Vitalität, Erfülltsein“³⁵³ in die Städte zurückzubringen. Doch schon auf eine gültige Definition des Begriffes der ‚Dichte‘ konnte man sich nicht verständigen;³⁵⁴ sehr allgemein und vage verstand man unter ‚Dichte‘ jede hochdosierte Ballung von Menschen, durch die sich kommunikative Interaktion und soziales Miteinander ergeben sollten. Diese terminologische Unsicherheit, der erheblich unterschiedliche Stadtvorstellungen zugrundelagen, darf wohl als allgemeines Phänomen im damaligen deutschen Städtebau betrachtet werden. Überhaupt war das Schlagwort ‚Gesellschaft durch Dichte‘ auf der Tagung von 1963 „als Provokation“³⁵⁵ und mehr als Frage denn als Feststellung formuliert worden. Der Gedanke einer mechanischen Herstellbarkeit von ‚Gesellschaft‘ durch Verdichtung war damit nicht verbunden, im Gegenteil: etliche Redner betonten, „daß Dichte allein noch nicht Stadt bedeutet“³⁵⁶, daß Verdichtung nur das „Begleitphänomen einer Gesellschaft“³⁵⁷ sei, nicht aber „gesellschaftsbildend an sich“. Diese Warnungen konnten allerdings nicht verhindern, daß das Motto der ‚Verdichtung‘ im Sinne einer Bewohnerkonzentration Mitte der 1960er-Jahre zu einem Allheilmittel des Städtebaus avancierte, das oft schon allein als Ausweis fortschrittlichen Bauens galt.³⁵⁸ Welche konkreten sozialen Strukturen die bloße Anwesenheit einer großen Menschenzahl auf engem Raum zu echter ‚Gesellschaft‘ umformen könnten, welche stadtgestalterischen Instrumente schließlich diese sozialen Strukturen überhaupt erst ermöglichen würden – danach wurde nicht gefragt. Etwas von diesem fast naiven Glauben an einen gesellschafts- oder urbanitätsbildenden Automatismus scheint auch

³⁵² nämlich bis 1995; vgl. Boeddinghaus, Gerhard: Vorwort zu: Boeddinghaus, Gerhard (Hg.): Gesellschaft durch Dichte. Kritische Initiativen zu einem neuen Leitbild für Planung und Städtebau 1963/1964. Wiesbaden 1995, S. 7f.

³⁵³ Kühn, Erich: Zur Einführung [Vortrag auf der Tagung ‚Gesellschaft durch Dichte‘ des Bundes Deutscher Architekten in Gelsenkirchen, November 1963]. In: Boeddinghaus, Gerhard (Hg.): Gesellschaft durch Dichte. Kritische Initiativen zu einem neuen Leitbild für Planung und Städtebau 1963/1964. Wiesbaden 1995, S. 23

³⁵⁴ vgl. Fehl, Gerhard: Liverpool und Hook: High Density – Low Rise [Vortrag auf der Tagung ‚Gesellschaft durch Dichte‘ des Bundes Deutscher Architekten in Gelsenkirchen, November 1963]. In: Boeddinghaus, Gerhard (Hg.): Gesellschaft durch Dichte. Kritische Initiativen zu einem neuen Leitbild für Planung und Städtebau 1963/1964. Wiesbaden 1995, S. 72f. / Burckhardt, Lucius / Herbst, Marcel: Wachstum, Dichte und Flexibilität [Vortrag auf der Tagung ‚Gesellschaft durch Dichte‘ des Bundes Deutscher Architekten in Gelsenkirchen, November 1963]. In: Boeddinghaus, Gerhard (Hg.): Gesellschaft durch Dichte. Kritische Initiativen zu einem neuen Leitbild für Planung und Städtebau 1963/1964. Wiesbaden 1995, S. 99 / Vogel (1964), S. 163

³⁵⁵ Boeddinghaus (1995), S. 9

³⁵⁶ Kühn (1963), S. 27

³⁵⁷ dieses und das folgende Zitat: Friedman, Yona: Datenermittlung zur Stadtplanung [Vortrag auf der Tagung ‚Gesellschaft durch Dichte‘ des Bundes Deutscher Architekten in Gelsenkirchen, November 1963]. In: Boeddinghaus, Gerhard (Hg.): Gesellschaft durch Dichte. Kritische Initiativen zu einem neuen Leitbild für Planung und Städtebau 1963/1964. Wiesbaden 1995, S. 42

³⁵⁸ vgl. Reinborn (1996), S. 239

bei den Planungen Neuperlachs durch, wenn ‚Dichte‘ als „günstige Voraussetzung für Milieubildung“³⁵⁹ angesehen wird, ohne daß weiter ausgeführt würde, wie dieses Milieu beschaffen sein solle und durch welche vermittelnden Faktoren es zustandekommen könne.

b. Die Ungewißheit des Urbanen

Zu den Unsicherheiten und Unstimmigkeiten hinsichtlich des Begriffes der ‚Dichte‘ und seiner Implikationen gesellte sich noch die Verwirrung über den Begriff des ‚Urbanen‘. Im Wortsinn heißt ‚urban‘ nicht mehr als ‚städtisch‘, womit eine Forderung wie die nach der ‚Urbanisierung der Großstadt‘³⁶⁰ (Bahrtdt) ohne nähere Definition zur Tautologie gerät. Eine Verständigung darüber, was ‚Urbanität‘ in jedem einzelnen Fall bedeuten soll, erweist sich allerdings als schwierig. Auch der Verweis auf denjenigen, der den Terminus einst in den deutschen Städtebaudiskurs einführte, bestätigt nur die Vagheit des Wortes: Der Soziologe Edgar Salin hatte 1960 unter dem Titel ‚Urbanität‘ den Eröffnungsvortrag der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages gehalten und damit den Begriff schlagartig ins Bewußtsein der Fachwelt zurückgeholt. Doch Salin betrachtete ihn aus der historischen Perspektive des Humanisten, mit Blick auf die Stadt der Renaissance, des Mittelalters, auf die *polis* der griechischen Antike; für ihn hieß ‚Urbanität‘ einerseits: „tätiger Bürgersinn“³⁶¹, „Mitwirkung des Menschen [...] in seinem [...] politischen Raum“³⁶²; andererseits auch: „Bildung, [...] Wohlgebildetheit an Leib und Seele und Geist“, „Vornehmheit der inneren und äußeren Haltung“³⁶³. Diese „*humanistische* Urbanität“³⁶⁴ sah Salin aber durch die Unrechtsherrschaft der Nationalsozialisten für immer „von den Wurzeln her vernichtet“³⁶⁵; es sei daher „auf lange hinaus richtig, das Wort ‚Urbanität‘ ganz zu vermeiden; sonst werden Fragen wichtig genommen, die es im Augenblick und auf lange hinaus gar nicht sind, und sonst werden geistig die Zusammenhänge eher verfälscht als erhellt.“³⁶⁶ Erst langfristig könne man durch Bildung und politische Erziehung³⁶⁷ „den Anschluß an die geistige Tradition“³⁶⁸ wiederfinden und die Stadt als „Heimat der Demokratie“³⁶⁹ zurückgewinnen. Abgesehen davon, daß Salin den Begriff der ‚Urbanität‘, so eloquent er ihn eingeführt hatte, dem städtebaulichen Diskurs sogleich wieder entziehen wollte, ist sein Gebrauch des Wortes natürlich weit entfernt davon, etwas über die Herstellung einer vitalen städtischen Atmosphäre auszusagen, wie es vielleicht auch von den Zuhörern auf dem Deutschen Städtetag erwartet worden war. Bei Salin ist ‚Urbanität‘ zunächst eine individuelle humanistische Kategorie, die durch die Beteiligung des Einzelnen am Leben und den Entscheidungen des städtischen Gemeinwesens eine politische Dimension erhält; eine Gebrauchsanweisung für den Bau einer Stadt ist sie nicht.

³⁵⁹ Luther (1967b), S. 2

³⁶⁰ Bahrtdt (1961), S. 108

³⁶¹ Salin, Edgar: Urbanität [Vortrag vor der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages 1960]. In: Deutscher Städtetag (Hg.): Erneuerung unserer Städte. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages, Augsburg, 1. – 3. Juni 1960. Stuttgart und Köln 1960, S. 10

³⁶² dieses und das folgende Zitat: Salin (1960), S. 14

³⁶³ Salin (1960), S. 11

³⁶⁴ Salin (1960), S. 23 (Hervorhebung von Salin)

³⁶⁵ Salin (1960), S. 22

³⁶⁶ Salin (1960), S. 24

³⁶⁷ vgl. Salin (1960), S. 28 und S. 32

³⁶⁸ Salin (1960), S. 29

Salins Forderung, den Terminus ‚Urbanität‘ für das Fernziel einer humanistisch durchwirkten, politisch wachen städtischen Gemeinschaft zu reservieren, verhalte in den Stadtplanungsämtern und Architekturbüros; er wurde zum „Modewort“³⁷⁰ (Bahrtdt), das im besten Fall eine diffuse Vorstellung vom Flair historischer Städte transportierte, den man nach dem Zweiten Weltkrieg mehr oder minder beschädigt, aber doch noch spürbar in die wiederaufgebauten Innenstädte hinübergerettet hatte und in den neuen Siedlungen an der Peripherie vermißte. Auch in Neuperlach wurde dieses Flair beschworen; durch eine Ballung von Menschen und die Bereitstellung einer städtischen Infrastruktur glaubte man es verwirklichen zu können. Allen diesen Annäherungen an das ‚Urbane‘ – der politisch-humanistischen Salins wie der einer unbestimmten Orientierung am Charakter der traditionellen Stadt – ist eines ganz wesentlich gemeinsam: ‚Urbanität‘ ist für sie eine Haltung oder ein Zustand, ‚Urbanität‘ bedeutet Möglichkeiten oder Stimmungen; sie wird aber an keiner Stelle in einen Zusammenhang mit stadtgestalterischen Phänomenen gebracht. Es wird der Inhalt des Städtischen beschworen, ohne daß daraus Bedingungen für seine Form abgeleitet würden oder abgeleitet werden könnten. Diesem Desinteresse für das konkrete Gesicht der Stadt liegt der zeittypische Glaube zugrunde, ‚Urbanität‘ könne sich unabhängig davon überall entfalten: „Urbanität, die so viel besprochene, die so ersehnte, ist nicht an jene alte Form der Stadt gebunden. Urbanität ist, fast unabhängig vom baulichen Ausdruck, eine Art zu leben, sie ist in ihrer Erscheinungsform den gleichen zeitbedingten Wandlungen unterworfen wie die Form des Lebens im ganzen“³⁷¹ (Christian Farenholtz).

4. ERGEBNIS

Seit Anfang der 1960er-Jahre äußerte die vor allem von soziologischer und sozialpsychologischer Seite vorgetragene Städtebaukritik ein massives Unbehagen über die Unwirtlichkeit der Städte des vorangegangenen Jahrzehntes; neben den fragwürdigen ideologischen Wurzeln des Funktionalismus und des Organizismus sah man vor allem die zu radikal vollzogene Trennung städtischer Funktionen und das Dogma der ‚Entballung‘ als Gründe für das Versagen an, die neuen Siedlungen mit wirklich städtischem Leben zu erfüllen. Unter dem Eindruck sowohl dieser Vorhaltungen als auch eigener Erfahrungen vollzog sich vor allem bei jüngeren Architekten und Stadtplanern³⁷² ein Wandel hin zur positiven Bewertung gerade der ‚geballten‘ städtischen, ja großstädtischen Lebensform; ‚Urbanität durch Dichte‘ wurde Mitte der 1960er-Jahre zur – freilich umstrittenen – Leitidee vieler Städtebauer. Dabei herrschte allerdings sowohl über den Inhalt des Begriffes der ‚Urbanität‘ als auch über den der ‚Dichte‘ erhebliche Unklarheit; die Zusammensetzung der beiden Schlagwörter zu einem stadtplanerischen Motto war auf dieser Grundlage erst recht fragwürdig.

In Neuperlach war die prinzipielle Bejahung des Städtischen von Beginn an eine wichtige Planungskonstante; die „Vision der europäischen Stadt“³⁷³ und traditionelle Stadtwerte sollten Orientie-

³⁶⁹ Salin (1960), S. 32

³⁷⁰ Bahrtdt (1968), S. 23

³⁷¹ Farenholtz (1963), S. 73

³⁷² vgl. Kühn (1963), S. 22f.

³⁷³ Hartmann (ca. 1968), S.16

rungspunkte der Konzeption markieren, und eine höchstmögliche Verdichtung sollte dem Wunsch nach ‚Urbanität‘ Rechnung tragen. Damit entsprachen die Planungen der Münchner Entlastungsstadt bereits seit 1961 der Vorstellung einer ‚Urbanität durch Dichte‘ – zu einem Zeitpunkt, als diese Idee noch kaum formuliert, geschweige denn allgemein akzeptiert war, ja sogar durch gesetzliche Bestimmungen behindert wurde und auf den Rückhalt einer einflußreichen Städtebaukritik noch nicht zählen konnte, da sich diese gerade erst formierte. Gleichzeitig sprechen aus dem strukturellen Entwurf Neuperlachs aber auch alle die problematischen Annahmen und Prämissen des neuen städtebaulichen Leitgedankens. Selbst wenn man nicht davon überzeugt war, ‚Urbanität‘ ließe sich mechanisch allein durch ‚Dichte‘ produzieren, so blieb man dennoch eine Antwort auf die Frage schuldig, innerhalb welchen gestalterischen Rahmens sie sich am günstigsten würde entwickeln können, welche konkreten baulichen Formen also zwischen den beiden Abstrakta ‚Dichte‘ und ‚Urbanität‘ vermitteln sollten. Richtiger müßte man vielleicht sagen: diese Frage wurde nicht nur ungeklärt gelassen, sie wurde erst gar nicht gestellt. Dieser Beliebigkeit hinsichtlich des eigentlichen Gesichtes der Stadt liegt meines Erachtens die Annahme zugrunde, die entscheidenden Einflüsse auf das städtische Wesen gingen allein von der primären Ebene der Struktur aus, nicht aber von der sekundären Ebene der Form. Die Stadt ist hier als funktionale, nicht aber als gestalterische Kategorie gedacht, als weitgehend neutrales Gehäuse, das unabhängig von seinem baulichen Gesicht ‚Urbanität‘ ermöglichen sollte. ‚Urbanität‘ wiederum steht ebenfalls in keinem Zusammenhang mit Bauformen, ist ebenfalls keine gestalterische, sondern eine soziale Kategorie, Ergebnis gesellschaftlicher Prozesse, die, so glaubte man, durch die Konzentration von Menschen in Gang gesetzt werden könnten. Die Analysen des dritten Teils dieser Arbeit werden zeigen, daß die Indifferenz gegenüber dem konkreten Bild der Stadt die städtebauliche Tendenz begünstigte, leichten Herzens die seit den 1920er-Jahren zu beobachtende Abwendung von traditionellen baulichen Formen fortzuführen und damit auch in Neuperlach die Auflösung des Städtischen voranzutreiben, obwohl gerade die ‚Stadt‘ Wunsch und Ziel der Planungen gewesen war.

ZWEITES ZWISCHENERGEBNIS

„Ein hohes Maß an Wohnlichkeit, verbunden mit urbaner Atmosphäre, soll sich in Perlach aus einem sinnvollen inneren Organismus, einer Ordnung der Funktionen innerhalb der einzelnen Wohnquartiere und einer Zuordnung aller Quartiere zum Zentrum ergeben.“³⁷⁴ In dieser Zusammenfassung des Konzeptiongedankens, wie sie der Leiter der *Planungsgruppe Perlach*, Egon Hartmann, formulierte, sind innerhalb eines einzigen Satzes terminologisch alle drei untersuchten großen städtebaulichen Leitideen präsent: die des Organizismus, des Funktionalismus und die der Rückgewinnung von ‚Urbanität‘. Aus allem bisher Gesagten kann dies nicht als vielleicht zeittypische, aber inhaltsleere Wortjonglage betrachtet werden, als zufälliges Zusammentreffen modischer, dabei nichtssagender Begriffe. Vielmehr wurde dargelegt, daß in der Tat Vorstellungen aus allen diesen Stadtmodellen in die Neuperlacher Planungen verwoben sind, wobei insgesamt die Anleihen bei den organizistischen Entwürfen der 1940er-

³⁷⁴ Hartmann (ca. 1968), S. 13

und 1950er-Jahre dominieren; mit der Unterstützung für eine hochgradige Verdichtung macht sich aber auch das Vordringen des seit 1960 im Raum stehenden Urbanitätsgedankens deutlich bemerkbar.

Verantwortlich für dieses Phänomen ist nicht allein das verständliche Nachwirken der alten Leitbilder inmitten der aufkeimenden neuen städtebaulichen Ideen; für ganz entscheidend halte ich die Vagheit des Ideals von einer ‚Urbanität durch Dichte‘, womit ein nur unscharf konturierter Gedanke formuliert war, der schon in seiner Begrifflichkeit die nötige Klarheit vermissen ließ. Indem das neue Schlagwort mit der ‚Urbanität‘ ein reichlich abstraktes Ziel vorgab und sich mit dem Ruf nach ‚Dichte‘ auf eine ebenso abstrakte städtebauliche Vorgabe beschränkte, fehlten dem urbanen Stadtmodell jegliche konkreten Handlungsanweisungen für alle ästhetischen und formalen Probleme auf stadtgestalterischer Ebene, ja selbst für alle Fragen der Stadtstruktur, sofern sie nicht den Aspekt der Verdichtung betrafen. In dieses Vakuum konnten die organizistischen, zum Teil auch die funktionalistischen Leitbilder vorstoßen, die über ein vollständig ausgearbeitetes Programm an städtebaulichen Lösungen verfügten; ihre Strukturvorstellungen und letztlich – das wird noch zu zeigen sein – auch die mit ihnen verbundenen gestalterischen Prämissen schoben sich in die Zwischenräume, die das Konzept der ‚urbanen Stadt‘ offenließ.

Die eigentliche Problematik der Vermischung noch halbgarer neuer Ideen mit einigen schlechtverdauten alten liegt aber gar nicht so sehr in der Tatsache dieses Ineinanders an sich. Was dem Perlacher Strukturplan auf den Magen schlagen muß, ist der bereits von Anfang an eingebaute Widerspruch zwischen der neuen Sehnsucht nach dem Städtischen und der sehr weitgehenden, ja bis an die Wurzel des planerischen Denkens zurückzuverfolgenden Orientierung an Stadtvorstellungen, die ihren ideologischen Voraussetzungen nach oder in ihren Konsequenzen ein bedenkliches Maß an Stadtfeindschaft erkennen lassen. Über diesen Widerspruch hat man sich an keiner Stelle Rechenschaft abgelegt, und doch ist er es, der den gesamten Entwurf der Entlastungsstadt im Grundsatz fragwürdig macht und im Detail belastet. Denn was Reichow, Göderitz oder der Kreis um Le Corbusier wollen, das ist das Ende der ‚steinernen Stadt‘, das ist, wenn nicht *keine*, so doch eine *andere* Stadt als die bekannte. Diese Strategie äußert sich natürlich auch in dem städtebaulichen Instrumentarium, das die organizistischen und funktionalistischen Leitbilder anbieten: Gliederung, Durchgrünung, Verkehrstrennung, Funktionstrennung. Sich aus diesem Werkzeugkasten zu bedienen, wie es die Planer Neuperlachs tun, kann nur bedeuten, die Ideologien der Vergangenheit in die Zukunft zu verlängern. Die im Perlacher Strukturplan von 1965 mit Händen greifbare unreflektierte Präsenz städtebaulicher Mittel, die das instrumentell kaum neu unterfütterte Bekenntnis zur Stadt von Beginn an aushöhlen müssen, halte ich für einen der problematischsten Gesichtspunkte des gesamten Projektes.³⁷⁵

Als man im Frühjahr 1967 den ersten Spatenstich für die neue Tochter Münchens tat, versprach man sich und den künftigen Bewohnern einen Ort, der das traditionelle Bild der Stadt in einem zeitgemäßen Gewand fortführen sollte; aber man baute auf ein Fundament, das diesen Gedanken nicht trug. Würde das Werk in der Praxis dem Anspruch gerecht werden, dann *trotz* dieser Bürde; sollte es mißlingen, so liegt hier die Quelle des Scheiterns.

³⁷⁵ vgl. zur Kritik an organizistischen Einflüssen auf die Neuperlacher Strukturplanung auch: Strecker, Rainer: Versuch einer Analyse der Hintergründe der Planung von Neu-Perlach [Berichte und Protokolle des Münchner Forum Nr. 13]. München, August 1970

TEIL C
STADTBILDER

VIII.
LANDNAHME
Die frühen Bauabschnitte

1. VORAUSSETZUNGEN

Neuperlach ist nicht von einer Mitte aus gewachsen. Wirtschaftliche Gründe, aber auch die Tatsache, daß über die Gestaltung des Zentrums erst im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbes entschieden werden sollte, sprachen dafür, das Herz der Entlastungsstadt nachträglich in eine schon bestehende Wohnbebauung zu implementieren. Die Analyse der städtebaulichen Realität Neuperlachs wird dieser Chronologie folgen: Zunächst stehen die ersten drei Bauabschnitte des Quartieres im Mittelpunkt der Betrachtung; der Versuch, sie jeweils in ihren wesentlichen Aspekten zu erfassen, dient als Grundlage, um die konkreten Auswirkungen der vier Konzeptionsprämissen Gliederung, Hygiene (Durchgrünung und Besonnung), Verkehrstrennung und Funktionsverteilung auf Gesicht und Charakter Neuperlachs zu prüfen und zu bewerten. In einem anschließenden Kapitel wird dann die Entwicklung des Neuperlacher Zentrums nachvollzogen (Kap. IX): es ist zu zeigen, inwiefern die hier gefundene Lösung dem hochgesteckten Anspruch gerecht wird, der Entlastungsstadt ein wirklich lebensfähiges, pulsierendes Herz zu geben und damit das fünfte und wichtigste Planungsziel, die städtische Zentrumsbildung, in die Wirklichkeit umzusetzen.

a. P l a n u n g

Als Standort für die erste Ausbaustufe des Quartieres bot sich entwässerungs- und erschließungstechnisch der Norden des Planungsgebietes an, der den bereits bestehenden Nachbarvierteln am nächsten gelegen war.³⁷⁶ Die rund 260 Hektar Fläche,³⁷⁷ die für die erste Projektphase vorgesehen waren, wurden in drei Bauabschnitte unterteilt (Nord, Nordost, Ost), für die die Landeshauptstadt München zusammen mit dem Maßnahmenträger *Neue Heimat* in der gemeinsamen *Arbeitsgruppe Perlach* die Bebauungsplanentwürfe erarbeitete.³⁷⁸ Von diesen Entwürfen wurde der für den Abschnitt Nord mit geringfügigen Abwandlungen umgesetzt, d.h. in rechtskräftige Teilbebauungspläne überführt; für die Abschnitte Nordost und Ost, deren Bau zeitlich etwas später in Angriff genommen wurde, ergaben sich allerdings noch zum Teil erhebliche Veränderungen gegenüber dem Planungsstand zum Zeitpunkt der Grundsteinlegung für das Viertel Nord im Mai 1967. Im Abschnitt Nordost betrafen sie die Anordnung der Baukörper und die Wegführung des südlichen Teiles sowie stellenweise die Flächennutzung, wobei die wesentlichen strukturellen Festlegungen (Ausrichtung der Bebauung, Lage des Subzentrums) beibehalten wurden. Dagegen wurde der östliche Abschnitt gänzlich neu überplant,

³⁷⁶ vgl. Hartmann, Egon: Städtebauliche Grundsätze der Wohngebiete Nord und Nordost. In: Neue Heimat Bayern (Hg.): Entlastungsstadt Perlach in München. München 1967, S. 63

³⁷⁷ ohne das Areal des Ostparks; vgl. Menkhoff (1977), Tafeln 13, 17 und 20

³⁷⁸ vgl. Titze (1990), S. 886 / Geigenberger (1974), S. 7

nachdem Neuperlach 1969 in die Bundesförderung für sogenannte ‚Demonstrativmaßnahmen im Städtebau‘ aufgenommen worden war.³⁷⁹ Im Rahmen dieser Projektunterstützung wurden Planung und Bau des Abschnittes Ost vom Institut für Bauforschung Hannover (Außenstelle München) beratend und dokumentierend begleitet.³⁸⁰ Engpässe bei den Personalkapazitäten des Stadtplanungsamtes führten dazu, daß die Umarbeitung des Bebauungsplanes Ost ganz aus dem Verantwortungsbereich der Stadt in den des Maßnahmenträgers und des Institutes für Bauforschung überging.³⁸¹ Das Ergebnis war ein Entwurf, der vom ursprünglichen Konzept nicht viel mehr als die Flächenverteilung übernahm, dabei aber Bebauungsstruktur, Wegführung, Lage und Anzahl der Subzentren sowie selbst die Straßentrassierung völlig neu entwickelte.

b. Pr ä m i s s e n u n d E i n s c h r ä n k u n g e n

Den „baulich zweckvollen wie würdigen Rahmen zu finden“³⁸², hatten sich die Planverfasser der ersten Baustufe zum Ziel ihrer Arbeit gemacht; es waren freilich zunächst rechtliche Vorgaben, die diesen Rahmen absteckten. Auf allgemein-struktureller Ebene war die 1962 in Kraft getretene Baunutzungsverordnung zu beachten, die in den Wohngebieten eine Geschoßflächenzahl von 1,0 als oberste Verdichtungsgrenze festlegte; dies ist auch der Richtwert für den Abschnitt Nord. Nach einer Novelle der Verordnung 1968 konnte die auf 1,2 heraufgesetzte Ausnutzungsziffer auch noch den Planungen für die Abschnitte Nordost und Ost zugrundegelegt werden.³⁸³ Auf baugestalterischer Ebene war der kreative Freiraum der Planer zudem durch Höhenbeschränkungen im Bereich der Einflugschneisen des zivilen Flughafens München-Riem und des Militärflugplatzes Neubiberg eingeschränkt; da einerseits die Einflugdeckel die vertikale Entwicklung der Gebäude in den Vierteln Nord und Nordost auf durchschnittlich 25 Meter begrenzten,³⁸⁴ andererseits aber die Bauherren der einzelnen Wohnhäuser im Zuge der freiwilligen Bodenordnung Grundstücke mit identischen Nutzungsrechten (Geschoßflächenzahlen) erhalten hatten und diese aus wirtschaftlichen Gründen voll ausnutzen wollten,³⁸⁵ konnte in den ersten beiden Bauabschnitten eine Stockwerkzahl von 8 bis 9 Geschossen kaum jemals über- oder unterschritten werden. Lediglich im Viertel Nordost war im zentralen Bereich eine höhere Bebauungsentwicklung möglich und daher auch von Anfang an vorgesehen.³⁸⁶ Die weitgehend gleichförmige Gebäudehöhe zwingt dem Quartier zusätzlich an vielen Stellen ein monotones Raumprofil auf, das sich aus der Abstandsflächenbestimmung der Bayerischen Bauordnung ergab: die Novelle dieser Verordnung vom August 1962 hatte die bis dahin gültigen Mindestabstände zwischen Wohngebäuden verdoppelt, und zwar auf die Summe der jeweils

Zu den Bebauungsplanentwürfen (Stand: Mai 1967) vgl. Abbildungen in: Neue Heimat Bayern (Hg.): Entlastungsstadt Perlach in München. München 1967, S. 62, S. 69 und S. 73

³⁷⁹ vgl. hier und im folgenden: Menkhoff et al. (1977), S. 7ff.

³⁸⁰ Die geplante Fortsetzung der Beratungstätigkeit für das Zentrum Neuperlachs kam nicht mehr zustande, nachdem die finanzielle Förderung des Bundes eingestellt wurde. Vgl. Menkhoff et al. (1977), S. 9

³⁸¹ vgl. Geigenberger (1974), S. 7 / Menkhoff et al. (1977), S. 9

³⁸² Hartmann (1967), S. 60

³⁸³ Auskunft Sigrid Bretzel, Planungsreferat der Landeshauptstadt München

³⁸⁴ vgl. Süddeutsche Zeitung vom 10. 6. 1965: Aus Perlach wird eine große Stadt / Hartmann (1967), S. 60 / Geigenberger (1974), S. 14 / Luther (1967a), S. 60

³⁸⁵ Geigenberger (1974), S. 14f.

³⁸⁶ vgl. Hartmann (1967), S. 70

gegenüberliegenden Wandhöhen.³⁸⁷ Für den Standardfall zweier nebeneinanderliegender 8- oder 9stöckiger Wohnzeilen errechnet sich die Breite des notwendigen Freiraumes somit auf etwa 50 Meter. Dieser in der Regel minimal mögliche Abstand ist im Vergleich zu den Dimensionen des traditionellen Stadtbildes bereits überproportional groß; in Neuperlach ist er das Normalmaß für die Raumgestalt der Fußwege.

Hinsichtlich der strukturellen und gestalterischen Grundsätze fügen sich die Planungen der ersten Baustufe in das Gesamtkonzept der Entlastungsstadt ein. Als wesentliche Prämissen werden übernommen:³⁸⁸ die strikte Trennung von Fußgängern und Kraftfahrzeugverkehr, das Prinzip der von außen her in die Wohngebiete vorstoßenden gliedernden Grünzüge sowie das Erschließungsschema des von innen nach außen sich verästelnden Fußwegenetzes, das die einzelnen Viertel „mit städtischem Gepräge“³⁸⁹ durchdringen sollte; die Abschnitte Nord, Nordost und Ost sollten an dieses Wegesystem durch den nördlichen bzw. den östlichen Arm des zentralen Achsenkreuzes angeschlossen werden. Die Fußverbindungen waren als alleearartig bepflanzte Wege auszubilden und sollten einen Gegensatz zur landschaftlichen Ausgestaltung der Freiflächen bilden. Zur charakterlichen Differenzierung der Bebauung plante man eine Gliederung der Baumassen in kleinere, straff um die Hauptwege zusammengezogene Wohneinheiten, die durch grüngerfaßte Straßen- und Parkplatzflächen voneinander abgeteilt werden sollten. In „diesen jeweils individuellen Wohngruppen“³⁹⁰ sollten die Menschen „ein Heimatgefühl erhalten“, während man sich auf den Fußgängeralleen die Herausbildung eines öffentlichen Lebens erhoffte, „wie wir es von den Plätzen des Südens unseres Kontinentes kennen“.

2. ANALYSE³⁹¹

a. Allgemeine Daten und Grenzen

Nord

Der Bauabschnitt Nord (→ Abb. 10) erstreckt sich als annäherndes Querrechteck über eine Ausdehnung von 1,4 Kilometern in West-Ost-Richtung bzw. ca. 0,5 Kilometern in Nord-Süd-Richtung; er umfaßt eine Fläche von 69,2 Hektar, wovon knapp 51% auf Wohnbauland, 19,2% auf Verkehrsflächen und 4,9% auf Grünflächen entfallen; die Geschoßflächenzahl liegt bei ca. 1,0.³⁹² Begrenzt wird der Abschnitt im Westen von einer breiten Grünschneise nach Ramersdorf, die dem ehemaligen Verlauf des heute westlich durch den Ostpark verschwenkten Hachinger Baches folgt und ursprünglich die Trasse der Tangente 5 (Ost) aufnehmen sollte. Das Areal des Ostparks umfaßt das Viertel weiträumig an seiner nördlichen Flanke zu Berg am Laim; ein Bündel von vier frei gruppierten Punkthochhäusern (11 Stockwerke) läßt hier den freien Raum der Grünanlagen durch sich hindurchfluten, und im

³⁸⁷ vgl. Feicht (1967), S. 57f.

³⁸⁸ vgl. hier und im folgenden: Hartmann (1967), S. 60

³⁸⁹ Hartmann (1967), S. 60

³⁹⁰ dieses und die folgenden zwei Zitate: Hartmann (1967), S. 63

³⁹¹ Der Analyse liegen neben den einzeln erwähnten Unterlagen eigene Erkundungen sowie ein amtlicher Plan des Städtischen Vermessungsamtes (Maßstab 1:5000) zugrunde.

³⁹² vgl. Menkhoff et al. (1977), S. 15

östlichen Anschluß sorgen quer zum Park gestellte, aber kurze Zeilen (7 Stockwerke) im Wechsel mit 7- und 9stöckigen Punkthäusern für einen ähnlichen Effekt und betonen die Durchlässigkeit der Bebauungsgrenze. Im *Ostern* bildet die wichtigste nordsüdliche Straßentrasse (hier: Heinrich-Wieland-Straße) die Scheide zum Bauabschnitt Nordost. Ein breiter Pufferbereich westlich dieser Straße wird fast vollständig von den in Grünräume eingebetteten, niedrigen Gebäuden des Schulzentrums Nord eingenommen. Nach *Süden* schließlich trennt die geböschte und seitlich bepflanzte Wanne der Ständlerstraße das Viertel von der Bebauung des alten Ortsteiles Perlach bzw. dem Neuperlacher Zentrumsbereich. Die stark trennende Wirkung des breiten Straßengrabens wird noch verstärkt durch eine Folge von 9stöckigen, langgestreckten Gebäuderiegeln, die den Bauabschnitt auf seiner gesamten Breite abschließen und von der Durchfahrtsstraße aus als scheinbar durchgehende, vor und zurück tretende Wand wahrgenommen werden.

Nordost

Der Bauabschnitt Nordost (→ Abb. 11) bildet ein nordwest-südost-gerichtetes, langgestrecktes Trapez mit einer Nord-Süd-Erstreckung von ca. 1,8 Kilometern und einer diagonalen Ausdehnung von ca. 2,8 Kilometern; von seinem Flächeninhalt von 102,3 Hektar sind knapp 58% Wohnbauland, 14,8% Verkehrsfläche und 18,1% Grünfläche; die Geschößflächenzahl beträgt ca. 1,2 im Bereich der verdichteten Bebauung, liegt aber aufgrund der niedrigen Randbebauung in der Übergangszone zu Trudering auf den gesamten Abschnitt bezogen etwas darunter.³⁹³ Im *Westen* fällt die Grenze des Viertels mit der Ostgrenze des Bauabschnittes Nord zusammen (Heinrich-Wieland-Straße und Schulgelände). Im *Süden* bildet die Ständlerstraße die Trennlinie zum Abschnitt Ost; wie im Viertel Nord bietet sich dem Benutzer dieser Straße ein Blick auf 9stöckige Zeilenbauten, die hinter der Böschung aufragen und sich entweder als isolierende Mauer längs zur Fahrbahn stellen oder aber senkrecht zur Straße sich dem stadtauswärts Fahrenden als sperrender Riegel in den Blick schieben, bevor die Trasse nach Süden abschwengt. *Nördlich* verläuft die Grenze zu Trudering parallel zur Zehntfeldstraße mitten durch die Bebauung bis zum Wald, im *Ostern* hätte der Autobahnring den Abschluß bilden sollen (heute etwa die Trasse Alexisweg / Friedrich-Creuzer-Straße). Da allerdings die Bungalow- und Reihenhaussiedlungen im Norden und Osten nahtlos in die niedrige Bebauung Trudering übergehen, sind die eigentlich sinnfälligen Grenzen des Bauabschnittes ein nördlich auf ganzer Breite bis zum Wald verlaufendes Grünband bzw. ein westlich von Norden nach Süden durchgehender Freiflächenbereich, die sich zwischen die hochgezonten Baukörper und die aufgelockerten Eigenheime schieben. Ursprünglich war im Bereich östlich der Ringstraße die Errichtung eines katholischen Schulzentrums geplant; mit dessen Wegfall ist diese Flanke des Bauabschnittes Nordost als Torso zurückgeblieben und entsprechend unklar gestaltet. Die niedrigen Gebäude einer Schule, weite Brachflächen, eine isoliert stehende 9stöckige Wohnzeile, ein Hotel und das Gelände eines kiesverarbeitenden Betriebes reihen sich heute etwas unmotiviert hintereinander und ergeben eine strukturell schlecht erfassbare Übergangszone.

³⁹³ vgl. Menkhoff et al. (1977), S. 15

Ost

Der Bauabschnitt Ost (→ Abb. 12), ein um ca. 40° aus der Nord-Süd-Achse gekipptes Rechteck von ca. 1,1 Kilometern Durchmesser von Westen nach Osten und ca. 0,9 Kilometern von Norden nach Süden, umfaßt eine Fläche von 69,2 Hektar, mit einem Wohnbaulandanteil von knapp 42%, 13,2% Verkehrsflächen und 21,9% Grünflächen; die Geschoßflächenzahl liegt bei ca. 1,2.³⁹⁴ Die Putzbrunner Straße grenzt das Viertel im Süden zu einer flachen Eigenheimzone ab (zum Großteil Altbestand, der erhalten werden mußte), im Westen bildet die Fritz-Erler-Straße (im späteren Verlauf stadteinwärts: Heinrich-Wieland-Straße) die Grenze zum zentralen Bereich Neuperlachs. Nördlich trennt die Ständlerstraße die Bauabschnitte Nordost und Ost voneinander; die Baumassen treten weit von der Fahrbahn zurück und lassen Platz für eine Bezirkssportanlage, eine Schule und einen kleinen Park mit weiteren Sportflächen, wobei von der Straße aus hinter diesen freien Bereichen eine Kette von drei 9- bis 12stöckigen, von Westen nach Osten gestreckten Zeilen sichtbar wird. Im Osten und Nordosten hätte die Grenze entlang der verlängerten Ständlerstraße und des Autobahnringes verlaufen sollen. Nachdem beide Projekte nicht realisiert wurden und gleichzeitig die südöstliche Ecke des Bauabschnittes Nordost entgegen den Planungen bebauungsfrei geblieben ist, umfaßt heute eine ausgedehnte, weiter östlich durch den Wald begrenzte Freifläche diese Kante des Viertels Ost. Hinter der in diesem Bereich relativ niedrigen, erst Mitte der 1980er-Jahre errichteten Bebauung werden die massiven Riegel bis zu 12 Stockwerke hoher Wohnzeilen älteren Baudatums sichtbar.

b. B i n n e n o r g a n i s a t i o n

Nord

Der Bauabschnitt wird vom Bogen der Ringstraße (in diesem Bereich: Quiddestraße) in einen nordwestlichen und einen südlichen Bereich zertrennt; in beiden Teilvierteln geht von dieser Hauptsammelstraße je eine ringförmige Anwohnerstraße aus, sodaß sich entlang der Ringstraße zwei Einmündungen und eine Kreuzung ergeben. Im Osten schneidet die zweite – ursprünglich nicht geplante – Nord-Süd-Transversale Neuperlachs (hier: Albert-Schweitzer-Straße) vom Zentrum herkommend durch das Viertel und bildet eine zweite Kreuzung mit der Ringstraße. Durch den Verlauf der Verkehrsstrassen ergeben sich sieben Kompartimente mit unregelmäßigem Zuschnitt und höchst unterschiedlicher Größe, die an vier Stellen durch kurze Stichstraßen weiter erschlossen sind. Die beiden östlichen Teilflächen werden bis auf eine lange Wohnzeile im Süden ausschließlich von den Gebäuden des Schulzentrums eingenommen; die übrigen Kompartimente sind als begrünte Freiräume gestaltet, in die Wege, Wohnbebauung, Ladenzentren, Kirchen, Schulen und alle sonstigen Bauten eingebettet sind.

Die Fußgängererschließung des Bauabschnittes erfolgt über eine von Westen nach Osten verlaufende, mehrfach geknickte Hauptachse, an der auch die beiden Subzentren des Viertels liegen. Von dieser Verbindung trennen sich senkrecht vier weitere Achsen nach Norden, die alle im Gelände des

³⁹⁴ vgl. Menkhoff et al. (1977), S. 15

Ostparks münden. Die Baukörper sind im wesentlichen entlang der vier Nord-Süd-Wege aufgefädelt und sollen – so die Vorstellungen der Planverfasser – vier jeweils zusammengehörende Wohngruppen bilden.³⁹⁵ Diese kleinen städtebaulichen Einheiten ergeben sich wiederum aus der Addition noch kleinerer, mehr oder weniger klar erkennbarer Bauensembles, die durch die gruppierende Zuordnung gleicher oder ähnlicher Baukörper zueinander entstehen (vgl. zum Kraftverkehrs- und Wegesystem → Abb. 15).

Neben den Schulen, den Ladenzentren, den Kirchen und dem Altenwohnheim sind an weiteren Sondernutzungsflächen in das Baugebiet eingestreut: in der westlichsten Baugruppe – im Zwickel von Ständlerstraße und Ringstraße (Quiddestraße) – ein Gewerbebetrieb, im Anschluß an das östliche Subzentrum sowie diesem gegenüberliegend zwei Verwaltungsgebäude an der Albert-Schweitzer-Straße, schließlich im Bereich des Schulzentrums im Osten ein weiterer Bürobau an der Heinrich-Wieland-Straße (also an der Grenze zum Bauabschnitt Nordost).

Nordost

Gewissermaßen spiegelbildlich zum Abschnitt Nord trennt die bogenförmige Ringstraße (hier: Karl-Marx-Ring) auch dieses Viertel in einen großen südlichen Bereich und einen Randstreifen im Norden und Osten; der Südteil wird durch zwei ineinandergeschachtelte, ringartige Anwohnerstraßen erschlossen. Insgesamt ergeben sich vier unregelmäßige, zum Teil kaum zusammenhängende Kompartimente; deren größtes enthält in zentraler Lage, durch zwei Stichstraßen mit dem Verkehrsnetz verbunden, den Ladenkomplex des Abschnittes mit der katholischen Kirche St. Monika.

Dieser Zentrumsbereich ist gleichzeitig Knotenpunkt der wichtigen Fußverbindungen: auf die West-Ost-gerichtete Hauptachse trifft am Kirchenvorplatz von Süden her der Weg zum Neuperlacher Zentrum, der nach Norden bis zur Grünzone an der Grenze zu Trudering fortgesetzt wird; zwei weitere Abzweigungen erschließen weiter westlich und östlich des Zentrums die Wohngebiete nach Norden bzw. nach Süden. Die Baukörper ordnen sich entsprechend zu vier Wohngruppen, wobei im Norden wieder kleinere, zueinander orientierte Bauensembles addiert werden, während im Süden solche Einheiten nur schwer erkennbar sind.

An Sonderflächen verteilen sich außer den genannten im Baugebiet Nordost: zwei in Grünräume eingebettete Schulen, davon eine südwestlich des Zentrums und eine am östlichen Rand des Viertels; ein Verwaltungsbau im Südosten und ein kleiner Bürokomplex im Nordosten der Ladenzone; schließlich am südöstlichen Rand des Bauabschnittes eine evangelisch-reformierte Kirche sowie ein Hotel und ein Heizkraftwerk, die etwas isoliert zwischen der Ringstraße und dem unbebauten Gelände am Waldrand stehen.

Hinsichtlich der Gliederung bestehen zwischen dem überarbeiteten und dem noch 1967 aktuellen Bebauungsplan (→ Abb. 13) einige wesentliche Unterschiede. Am problematischsten ist sicherlich der Wegfall des katholischen Schulzentrums im Nordosten, das durch eine peripher zu den Hauptwegachsen liegenden Baugruppe, eine direkt anschließende Bungalowsiedlung, eine Grünfläche im

³⁹⁵ vgl. Hartmann (1967), S. 63 / Hartmann, Egon: [Entwurf für eine Darstellung der Strukturplanung in Perlach und im Baugebiet Nord, ca. 1969]. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, Mün-

Norden und eine Brache im Süden etwas zusammenhangslos ersetzt wurde; ein schlüssiges, stringentes Alternativkonzept wurde hier nicht mehr entwickelt. Nicht realisiert wurde ferner ein kleineres Ladenzentrum an der Ständlerstraße, am Übergang zum Abschnitt Ost; es verlor seine Berechtigung mit der Neutrassierung der U-Bahn, für die an dieser Stelle ursprünglich eine Haltestelle vorgesehen war. Die Geschäftszeile sollte hier – neben der örtlichen Versorgung – die Funktion eines Scharnieres übernehmen, das deutlich die Gabelung des vom Neuperlacher Zentrum kommenden Weges in eine zum Subzentrum Nordost und eine östlich zum Wald verlaufende Achse markiert hätte. Dieser Gedanke ist heute auch insofern hinfällig, als die geplante Wohngruppe zum Wald hin nicht zur Ausführung gekommen ist.

Ost

Das Viertel wird durch die leicht diagonal verlaufende Ringstraße (hier: Karl-Marx-Ring) in einen größeren westlichen und einen kleineren östlichen Abschnitt getrennt. Der Westteil ist durch eine unregelmäßig – teilweise diagonal – trassierte, mehrfach abknickende bogenförmige Wohnstraße erschlossen, die nach Westen hin einen Fortsatz zum Neuperlacher Zentrum erhält und somit in diesem Bereich auch die Funktion einer lokalen Durchgangsstraße übernimmt (Kafkastraße); sie wird im Ostteil durch einen zweiten Straßenbogen weitergeführt, von dem nordöstlich eine Nebenringstraße um das kleine Gewerbegebiet abzweigt. Es ergeben sich sechs sehr unterschiedliche Wohnkompartimente, von denen das südöstlichste aber großteils von den Gebäuden des Städtischen Krankenhauses eingenommen wird; sie sind durch insgesamt zehn kurze Stichstraßen kleinräumig erschlossen.

Die Tendenz, das Fußwegenetz nicht streng orthogonal auszurichten – im Baugebiet Nordost bereits ansatzweise zu erkennen –, ist im Bereich Ost zum bestimmenden Schema geworden; das Wegesystem nimmt damit die diagonale Führung auf, die durch den äußeren Zuschnitt des gesamten Viertels schon angelegt ist. Der Hauptweg verläuft, westlich vom Neuperlacher Zentrum kommend, diagonal und mehrfach geknickt über zwei Ladenkomplexe bis zum Wald im Osten. Von dieser Achse trennen sich zwei Seitenwege, die eine Verbindung zum Bereich südlich der Kafkastraße herstellen; in einer Diagonalen und drei nach Süden abgehenden Verzweigungen umfließen sie dort mäanderartig die Bebauung und münden schließlich an drei Punkten in die Putzbrunner Straße.

Die Grenzen des Viertels sind zwischen vier Eckpunkten mit Sondernutzungsflächen gespannt: im Nordwesten erstrecken sich die großen Freiräume einer Bezirkssportanlage und einer Schule, im Nordosten befindet sich der Gewerbehof, im Südosten das Städtische Krankenhaus und im Südwesten ein Altenwohnheim; an der Putzbrunner Straße liegen außerdem ein kleines Verwaltungsgebäude und ein Autohandelsbetrieb. Zwei weitere Schulen verteilen sich im West- und im Ostteil des Bauabschnittes auf Freiflächen inmitten der Wohnbebauung; die katholische Kirche St. Philipp Neri liegt südlich des Sudermannzentrums an der Kafkastraße.

Im Viertel Ost haben sich sowohl in der architektonischen Gestaltung als auch hinsichtlich der Gliederung die größten Veränderungen zum ursprünglichen Bebauungsplan (→ Abb. 14) ergeben. Bestehen blieb im wesentlichen nur die Lage von Bezirkssportanlage, Krankenhaus und Altenheim

sowie die Trasse des Karl-Marx-Ringes und der östlichen Anwohneringstraße. Vollkommen verändert ist dagegen die Verkehrserschließung im Westteil: hier war statt des Bogens ein Straßenkreuz mit angewinkelten Armen vorgesehen, das dem gesamten Baugebiet eine strenge Nord-Süd-Ausrichtung gegeben hätte. Entsprechend waren auch die Fußwege als orthogonales System konzipiert: Eine zentrale Achse spannt sich zwischen dem geplanten U-Bahnhof an der Ständlerstraße im Norden und einem Ladenzentrum im Süden; entlang dieses Weges liegen in einer angerartigen Zone eine katholische und eine evangelische Kirche. Die Hauptachse schwenkt im Norden des Viertels westlich zum Neuperlacher Zentrum ab; von diesem Ast aus erschließt ein Seitenweg die Baugebiete nach Süden. Auf der Höhe des Ladenzentrums knickt die zentrale Achse nach Osten, quert auf einer Brücke den Karl-Marx-Ring und endet in der Nähe des Waldrandes an der dort projektierten U-Bahn-Haltestelle; dieser Ast erhält einen Seitenzweig nach Norden. Insgesamt ergeben sich somit drei klar ablesbare, nord-süd-gerichtete „Nachbarschaften“³⁹⁶. Der grundlegende Gedanke dieses Entwurfes war es, die beiden U-Bahnhöfe miteinander zu verspannen, indem das Ladenzentrum zusammen mit einem durch die beiden Kirchen markierten zentralen Raum als Scharnier zwischengeschaltet wurde. Mit der Neutrassierung der U-Bahn, die den Wegfall der beiden Haltestellen bedeutete, war dieses Konzept nicht mehr zu realisieren.

c. W e g e r a u m, B e b a u u n g u n d S u b z e n t r e n

Allgemein

Alle Fußgängerverbindungen der ersten drei Bauabschnitte verlaufen abseits der Straßen zwischen den einzelnen Wohngruppen hindurch. Die Hauptachsen sind – mit Ausnahme der Wege am Hachinger Bach und entlang der ‚Spielstraße‘ im Abschnitt Nord – durchgehend als Alleen mit hochstämmigen Laubbäumen ausgestaltet, während Wohnwege privateren Charakters weniger streng und hauptsächlich mit niedrigeren Laub- und Nadelgehölzen bepflanzt sind. Die Flächen, die die Wege beiderseits zur Bebauung hin begleiten, sind als Grünzonen angelegt, in die Kinderspielplätze, Sitzgelegenheiten sowie stellenweise flache Sondergebäude (Tiefgaragenabgänge, Abfalltonnenhäuschen) eingebettet sind; Parkplätze sind den Straßen zugeordnet und grenzen selten an die Fußgängerbereiche. Die Baumassen orientieren sich durchgehend zu den Wegen, deren Charakter sich somit sowohl aus ihrer unmittelbaren eigenen Gestaltung als auch aus dem Bild der flankierenden Gebäude ergibt; die Subzentren sind auf sehr verschiedene Weise in das Wegesystem eingefügt und mit der Bebauung verbunden.

Im folgenden sollen zunächst anhand des Bauabschnittes Nord einige wesentliche Aspekte der Wege- und Baukörpergestaltung ausführlicher behandelt werden. Die Ergebnisse sind in weiten Teilen auf die Viertel Nordost und Ost übertragbar, sodaß sich die Analyse für diese Bereiche auf die Darstellung der wesentlichen Unterschiede beschränken kann. Eingehender und gesondert wird die Ausformung der Subzentren dargestellt, da diese einerseits den individuellen Gesamteindruck jedes einzelnen Abschnittes wesentlich mitbestimmen (können), sich andererseits in diesem Punkt aber auch erhebliche Differenzen zwischen den drei Vierteln aufzeigen lassen.

³⁹⁶ Neue Heimat Bayern (Hg.): Entlastungsstadt Perlach in München. München 1967, S. 74

Nord

Wegeraum: Entsprechend der Vorgabe, den Bauabschnitt in ‚Wohngruppen‘ zu untergliedern, sind im Viertel Nord deutliche Bemühungen zu erkennen, charakterlich verschiedene Hauptachsen zu schaffen und damit den einzelnen städtebaulichen Einheiten ein je eigenständiges Gesicht zu geben. Das Gepräge der westlichsten Wohngruppe ist bestimmt durch ihre Lage am Hachinger Bach (→ Abb. 16); die Nord-Süd-Verbindung, die das Gebiet durchläuft, antwortet der Natürlichkeit des gewundenen und stellenweise weiherartig erweiterten Bachbettes mit der Lebendigkeit eines in ständigem Wechsel versetzten und über Treppen aufwärts und abwärts geführten Weges, der von einem locker bepflanzten Grünraum mit zahlreichen Sitzgelegenheiten begleitet wird. Weiter östlich bildet ein als ‚Spielstraße‘ gestalteter Weg den Mittelpunkt einer zweiten Wohngruppe³⁹⁷ (→ Abb. 17): Nach einem Entwurf von Johannes Leismüller und Nikitas Patellis entstand hier auf einer Länge von 500 Metern ein ‚Environment‘ aus Sandkästen, Bocciafeldern, Rollerbahnen, Tischtennisplatten, einem begehbaren Brunnen, einer Wassermulde mit Spritzdüsen, einem Rosen- und Heckengarten, Sitznischen, Sonnenplätzen, Bodenplastiken, verteilt auf einer durch Niveauänderungen, Rampen, Böschungen, Treppen und eine bunte, vielfach ein- und ausgebaute Brüstung vielfältig gegliederten Fläche. Als kommunikativer Treffpunkt sollte ein aufgestellter Kiosk dienen, für den eine variable Verwendung vorgesehen war: Eis- und Getränkeverkauf, Spielraum für Jugendliche, Ort für kleine Konzerte, Ausstellungen, Diavorträge. Mittlerweile ist die absehbare Entwicklung eingetreten: weil der Unterhalt immer teurer wurde (und die anfangs zahllosen Kinder des Viertel immer weniger), verfiel die Anlage zunehmend; eine offene, nachbarschaftliche Nutzung des kleinen Pavillons war unorganisierbar, eine rentable Bewirtschaftung kaum möglich. Nachdem das gesamte Vorzeigeobjekt zwischenzeitlich zu einer wenig genutzten, vor sich hinrottenden Ruine verödet war, ist es heute als gepflegter – aber eher unaufregender – Grün- und Gartenbereich angelegt.

Die zwei verbleibenden Wohngruppen orientieren sich an Nord-Süd-Achsen, die ihren Charakter jeweils aus einer identischen Abfolge von öffentlichen Einrichtungen beziehen: in beiden Fällen ist dies jeweils ein Ladenzentrum an der Scharnierstelle zur querenden West-Ost-Verbindung sowie eine nördlich folgende Kirche. Sowohl die nüchtern gehaltenen, flachen Geschäftskomplexe als auch die turmlosen Kirchen bieten allerdings kaum architektonische Reize oder bauliche Dominanten; die geduckten Kirchengebäude müssen sogar durch große Kreuze regelrecht als solche kenntlich gemacht werden. Die evangelische Kirche,³⁹⁸ ein wenig gegliederter, zum Weg hin fensterloser Würfel, hebt sich zumindest durch ihre Backsteinfassade von der umgebenden Wohnbebauung ab; die katholische Kirche St. Jakobus³⁹⁹ dagegen, ein gedrungenere Beton-Kubus im brutalistischen Stil, ist von einem

³⁹⁷ vgl. hier und im folgenden: Neue Heimat Bayern (Hg.): Perlach-Report. Informationsblätter der Neue Heimat Bayern über den Stadtteil München-Perlach. Nr. 2, o.J. / Garten und Landschaft Nr. 4, 1970 (Sonderdruck): Bitte den Rasen betreten. Environment im neuen Stadtteil München-Perlach / Baumeister Nr. 2, 1972: Spielstraße in München Neu-Perlach, S. 176 / Bode, Peter: Ein Environment für Perlach. In: Süddeutsche Zeitung vom 29.4.1969 [Bode (1969b)]

³⁹⁸ Architekt: Heinrich Bäumler, Weihe 1971. Vgl. Süddeutsche Zeitung vom 20. 7. 1971: Erste Kirchweih in Neu-Perlach

³⁹⁹ Architekt: Guenter Eisele, Weihe 1974. Vgl. Süddeutsche Zeitung vom 7. 12. 1974: Neues Pfarrzentrum – letztes dieser Art

beliebigen Geschäfts- oder Verwaltungsgebäude kaum unterscheidbar. Somit ergeben sich zwar funktionale Wegmarken, aber weder visuelle Orientierungszeichen noch symbolisch aufladbare Identifikationspunkte, die aus den Wegeräumen wirklich charakteristische, erinnerbare Orte machen könnten. Insgesamt wird dadurch der eigentlich beabsichtigte Spannungsbogen zwischen dem Anfangspunkt der Wege (Ladenzentren), ihrem Ziel (Ostpark) und den zwischengeschalteten Markierungen (Kirchen) geschwächt.

Als weiteres Hemmnis für das Entstehen einprägsamer, abwechslungsreicher städtebaulicher Einheiten erweisen sich im Bauabschnitt Nord die mangelnden Differenzierungsmöglichkeiten der Wohnarchitektur. So sind alle Baukörper im Interesse optimaler Besonnung streng an einem orthogonalen Raster orientiert, weisen also entweder in exakte Nord-Süd- oder West-Ost-Richtung; die aus den bereits bekannten Gründen weitgehend einheitlichen Gebäudehöhen und -abstände tragen zur Uniformität der Bebauung ebenso bei wie die dem Zeitgeschmack, vor allem aber dem betriebswirtschaftlichen Kalkül geschuldete Gestaltungsarmut, die nach immer gleichem Muster durchgehende horizontale Balkonbänder an den Haussonnenseiten und glatte Fassaden mit kastenartig vorgesetzten Treppenhäusern an den Schattenseiten hervorbringt. Weniger ästhetische denn ökonomische Überlegungen dürften auch der Tatsache zugrundeliegen, daß zahlreiche Bauelemente in identischer oder typengleicher Ausführung mehrmals nebeneinanderstehen: dies trifft zunächst auf alle Wohnzeilen zu, bei denen die einzelnen Häuser gestalterisch nicht unterschieden sind, sondern zu beliebig fortsetzbaren Reihen addiert werden. Aber auch ganze Gebäude, selbst komplette Bauensembles werden wiederholt und beeinträchtigen die Individualität räumlicher Situationen.

Ganz entscheidend trägt aber zur mangelnden charakterlichen Unterscheidbarkeit einzelner Wohngruppen die Tatsache bei, daß kaum jemals Wege oder Plätze mittels einer kontinuierlich begrenzenden Bebauung akzentuiert werden. Lediglich die von Westen nach Osten verlaufende Hauptachse des Viertels Nord wird wenigstens an einer Seite von einem fast durchgehenden Band 9geschossiger, langgezogener Wohnzeilen begleitet; zwischen den beiden Subzentren ist sie sogar stellenweise beidseitig von parallelen, geknickten Zeilenbauten (sogenannten ‚Wohnschlangen‘⁴⁰⁰) eingefasst, die eine richtunggebende Schiene bilden. Eine solche räumliche Einrahmung ist sonst jedoch an den Wegen des Bauabschnittes kaum auch nur ansatzweise anzutreffen; statt einer umschließenden Bebauung herrschen ständige Unterbrechungen des Raumkontinuums durch morphologische Lücken vor, die von der Alleebepflanzung allein nicht ausgeglichen werden können.

Bebauung: Es ist damit bereits das wohl wichtigste Merkmal der Baugestalt in allen drei frühen Abschnitten Neuperlachs angesprochen: das Konzept des offenen Raumes. Im Gegensatz zum traditionellen Bild der Stadt, das durch Straßen, Plätze und Grünflächen aus dem Negativ der Bebauung herausgeschnitten wird, sind hier die Baukörper das Positiv, das in den unbegrenzten Raum hineingestellt und von ihm umflossen ist. Der geschlossene Zusammenhang der Baumassen wird aufgelöst in die Addition isolierter Gebäude, die aus der Einordnung in die Gesamtheit eines Straßenzuges oder einer Platzfront heraustreten und freiplastische Qualität gewinnen (→ Abb. 18 und 19). Ein gefaßter Raum kann, wenn überhaupt, nur durch die Gruppierung einzelner Baukörper zu Ensembles entste-

hen; die festen, physisch vorhandenen Raumgrenzen historischer Städte sind hier allerdings durch nur mehr gedachte Wände ersetzt, die sich zwischen den Ankerpunkten der Gebäude spannen, welche die Raumkanten markieren. Dazwischen ergeben sich Lücken, die den Blick auf die freie Landschaft oder auf eine entfernter liegende Bebauung freigeben; ein Gestaltungsmittel, das im traditionellen Städtebau nur sparsam in Form besonderer Sichtachsen oder *points de vue* mit klar definiertem Sinngehalt eingesetzt wurde, avanciert nun zum Generalprinzip der Raumbehandlung, das an beliebiger Stelle und ohne den Anspruch einer symbolischen Überhöhung auftritt.

Im Nordabschnitt Neuperlachs läßt sich die Kombination von Baukörpern zu Gruppen im offenen Raum exemplarisch verfolgen; an Elementen finden nach Süden hin vor allem langgestreckte Zeilen Verwendung, nach Norden – zum Parkgelände – zunehmend kürzere Zeilen und Punkthäuser. Dieses Formenrepertoire wird zu unterschiedlichen Ensembles zusammengestellt: die Addierung von Punkthäusern ergibt einen landschaftlich offenen Raum mit horizontalen Akzentuierungen (ganz im Norden); drei hintereinanderstehende kurze Zeilen schneiden aus dem unbegrenzten Raum zweiseitig begrenzte Raumstücke heraus (östlich des Hachinger Baches am Ostpark); aus der Verbindung dreier paralleler Zeilen und einer längeren, senkrecht zu ihren Stirnseiten gestellten Zeile entsteht ein zweiseitig offener und auf je einer Flanke geschlossener bzw. kammartig ausfransender Raum, wie ihn Walter Schwagenscheidt, der Schöpfer der Frankfurter Nordweststadt (1963–1968), schon 1949 in seiner *Raumstadt* vorgeschlagen hatte⁴⁰¹ (östlich des Hachinger Baches, an der ‚Spielstraße‘, südlich der Punkthausgruppe; → Abb. 18 und 19); zwei winkelartig über Eck gestellte kurze Zeilen ergänzen sich mit drei Punkthäusern zu einem dreieckigen Raum mit zwei geschlossenen und einer nur punktuell markierten Kante (zweimal nördlich der Quiddestraße); drei hufeisenförmig gruppierte Zeilen schließen sich zu einem einseitig geöffneten Hof (im Osten des Viertels, südlich der Quiddestraße); zwei ineinandergeschobene, genickte lange Zeilen bilden eine ‚hohle Gasse‘ (zwischen den beiden Subzentren). Stadträume im herkömmlichen Sinn entstehen auf diese Weise jedoch nicht, weil durch das stets an mindestens einer Stelle, meist jedoch mehrfach durchbrochene Kontinuum der Einfassung nirgends der Eindruck der Abgeschlossenheit und der klaren Begrenzung aufkommt.

Subzentren: Beide Zentrumsbereiche des Viertels sind als flache, aufgestellte Plateaus gestaltet, deren jeweils zusammenhängende, niedrige Baukörper von der umgebenden Wohnbebauung abgesondert und von den Fußwegen aus über Treppen und Rampen bzw. Brücken zugänglich sind. Zwischen eine etwa zwei bis drei Meter vom Normalniveau angehobene Bodenplatte und eine plane Dachplatte mit Ausschnitten zur Belichtung schieben sich erdgeschossige Ladenbauten, die um einen atriumartigen Hof (Plettzentrum im Westen) bzw. eine zweiseitig geöffnete Passage (Quiddezentrum im Osten) locker zu Geschäftszeilen mit gedeckten und zur Mitte hin offenen Umgängen gruppiert sind. Von einer echten Platzbildung kann freilich aufgrund der zahlreichen Lücken zwischen den Ladenpavillons nicht gesprochen werden, die auch hier das Prinzip des fließenden Raumes durchscheinen lassen. Das auf unregelmäßigem Grundriß errichtete **Q u i d d e z e n t r u m** (→ Abb. 20) enthält heute neben

⁴⁰⁰ vgl. zu diesem Begriff etwa Reinborn (1996), S. 263

⁴⁰¹ vgl. Abb. in: Schwagenscheidt, Walter: Die Raumstadt und was daraus wurde (herausgegeben von Ernst Hopmann und Tassilo Sittmann). Stuttgart 1971, S. 26, S. 27, S. 30, S. 38 u.a.m.

einer Stadtteilbücherei (die sich ursprünglich im Plettzentrum befand) eine Gaststätte, einen Supermarkt, Apotheke, Blumengeschäft, Papeterie, Sparkasse und einen Friseur. Das annähernd quadratische P l e t t z e n t r u m ist mit einem architektonisch ähnlichen Verwaltungsgebäude zu einer langgestreckten Einheit verschmolzen; der gesamte Bau soll allerdings demnächst abgetragen und durch einen reinen Bürokomplex ersetzt werden. Das Ladenangebot des Zentrums war von Anfang an bescheiden geplant, hatte aber zudem stets unter der engen Nachbarschaft zum westlich gelegenen Quiddezentrum zu leiden und bekam ab den 1980er-Jahren vor allem die Konkurrenz der zahlreichen Geschäfte im Herzen Neuperlachs, jenseits der Ständlerstraße, zu spüren. Nach dem Abrißbeschuß – dem aufgrund der wirtschaftlichen Lage derzeit freilich keine Taten folgen – findet man hier nur mehr eine Gaststätte und ein ‚Gebrauchtwarenhaus‘. Schräg gegenüber dem Einkaufsplateau erstreckt sich der Riegel einer weiteren Verwaltungszeile; an ihrem zur U-Bahnstation hin gelegenen Ende, also abseits des eigentlichen Ladenzentrums und von ihm durch einen unübersichtlichen Parkplatz getrennt, haben sich im Erdgeschoß einige weitere Geschäfte und Dienstleister angesiedelt. Die Kirchen, die gemäß dem Strukturplan „in bevorzugter Lage in Verbindung mit den Ladenzentren“⁴⁰² errichtet werden sollten, liegen zu beiden Geschäftsbereichen peripher, im Falle des Quiddezentrums sogar durch eine 9stöckige Wohnzeile abgetrennt; sie können daher weder funktional zur Belebung noch architektonisch zur Individualisierung der Zentren beitragen.

Nordost

Wegeraum: Im Bauabschnitt Nord war noch der Versuch spürbar, jedem der Hauptwege und damit den einzelnen Wohngruppen ein individuelles Gepräge zu geben (Weg am Bach, Spielstraße, Weg zur Kirche); im Viertel Nordost ist ein derartiges Konzept auch im Ansatz nicht zu erkennen – vielleicht auch als Ergebnis der durch die Umarbeitung des Bebauungsentwurfes kürzeren Planungszeit. Die vier von der West-Ost-Verbindung abzweigenden Hauptäste sind weder durch natürliche oder künstlerische Gestaltungselemente noch durch funktionale oder symbolische Wegmarken besonders charakterisiert. Lediglich im westlichen Teil der Hauptachse entsteht durch den Campanile der katholischen Kirche St. Monika, der als Tor ausgebildet ist und den Fußgänger durch sich hindurchläßt, und die dahinter bis auf eine Höhe von 14 Stockwerken ansteigende Kulisse des Laden- und Wohnzentrums eine charakteristische städtebauliche Situation (→ Abb. 21). Bei allen übrigen Wegen durch die einzelnen Baugruppen erschöpft sich der Versuch einer kreativen Aufwertung in der gelegentlichen Möblierung des Außenraumes mit farbig angestrichenen Brunnen oder kleinen Beton-skulpturen. Die zu sehr spürbare Bemühtheit, mit solchen beliebig verstreuten, kaum benutzten und beachteten Ausstattungselementen die architektonischen und konzeptionellen Mängel auszugleichen und tote Winkel zu aktivieren, macht das gestalterische Vakuum nur umso deutlicher; durch mangelnden Unterhalt vernachlässigt, wirken diese gutgemeinten Versatzstücke heute trostloser, als wenn man ganz auf sie verzichtet hätte.⁴⁰³

⁴⁰² Strukturplan (1965), S. 17

⁴⁰³ Bezeichnenderweise hatte man bei den Planungen für den Bauabschnitt Nord noch im Sinn, „nicht eine Unzahl von kleineren Brunnen, Plastiken etc. jeweils in den einzelnen Abschnitten aufzustellen, sondern eine Konzentrierung in den überörtlichen Zonen vorzunehmen“ [Neue Heimat Bayern: Protokoll über die erste Bauträ-

Bebauung: Da der zentrale Bereich des Viertels Nordost außerhalb der Einflugdeckel von Riem und Neubiberg lag und an dieser Stelle somit eine bis auf 35 Meter⁴⁰⁴ anwachsende Bebauung möglich wurde, sah der ursprüngliche Planentwurf als markierende Dominanten des Geschäftskomplexes vier 15stöckige, punkthausartige Hochhäuser vor. Diese vertikalen Akzente sollten das prägende Gestaltungsmuster für den gesamten Bauabschnitt vorgeben, der mit insgesamt 24 großenteils 9stöckigen Punkthäusern durchsetzt werden sollte.⁴⁰⁵ Neben einem von langen Zeilenbauten hinterfaßten Punkthausbündel im äußersten Südosten – hier befindet sich heute unbebautes Gelände – waren sechs Ensembles konzipiert, die sich jeweils aus zwei bis drei Punkthäusern und ein bis drei gegenüberliegenden, leicht tiefengestaffelten Wohnzeilen zusammensetzten. Von diesen Baugruppen wurde nur eine am nordwestlichen Rand des Abschnittes unverändert ausgeführt (ein Winkelbau mit drei Punkthäusern, wie schon im Viertel Nord zweimal zu finden), östlich davon entspricht ein weiteres, sehr ähnliches Ensemble annähernd dem ersten Entwurf, und südlich haben sich zwei einzelne Punkthäuser aus dieser Planungsphase in die bauliche Realität hinübergerettet.⁴⁰⁶ Drei Baugruppen wurden vollständig verändert, sodaß vor allem der Bereich südlich des Subzentrums seinen Charakter verändert hat.

Die überarbeiteten Baueinheiten betonen jeweils stark ihre Nord-Süd-Ausrichtung, indem längere Zeilen – mit einer Erstreckung von teilweise über 200 Metern – einander gegenübergestellt werden. Dieses Prinzip ist entlang der inneren südlichen Abzweigung von der Hauptachse etwas verunklart, da hier auf einer weiten Strecke der Weg auf einer Seite nicht von Bebauung, sondern von den Freiräumen eines Schulgeländes begleitet wird; an der neben der Kirche abgehenden Verbindung nach Norden sowie dem östlichsten Weg nach Süden läßt sich die Einfassung der Fußgängerachsen durch Wohnzeilen aber gut nachvollziehen. Doch auch hier kommt es nur ganz ansatzweise einmal zum Effekt eines korridorartigen Wegeraumes: im einen Fall liegt das an der Tatsache, daß die Zeile auf der westlichen Wegseite durch Vor- und Rücksprünge der einzelnen Häuser gegliedert ist, während die Häuser des gegenüberliegenden Zeilenbaus diagonal hintereinandergestaffelt sind und eine sägeblattartig profilierte Fassade ergeben; im zweiten Fall wird einerseits die Gliederung durch das mehrfache, asymmetrische Versetzen aus der Fluchtlinie so weit geführt, daß eine der Zeilen wie gebogen wirkt (obwohl ihre sechs Einzelhäuser jeweils streng orthogonal an der Nord-Süd-Achse ausgerichtet sind), andererseits ist im Sinne einer fließenden Raumauffassung zusätzlich der morphologische Zusammenhang der Gebäudefronten in die tiefengestaffelte Addition isolierter Baukörper aufgelöst. Für die überarbeiteten Gebiete des Abschnittes Nordost kann insgesamt eine plastischere Behandlung der Baumaassen und eine freiere, weniger starr an einem Raster orientierte Anordnung festgestellt werden, teilweise (im Südosten) sogar eine leichte Höhendifferenzierung; die Bebauungszwischenräume werden

gerbesprechung vom 10. 6. 1969. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)]; aufgrund dieser Überlegungen entstand etwa die ‚Spielstraße‘. Zur Zeit der Bauarbeiten am Viertel Nordost gab man dagegen der kleinteiligen Möblierung den Vorzug: „Es ist vorgesehen, in den Fußgängerästen durch künstlerische Objekte Ziel- und Orientierungspunkte zu setzen. Dabei ist daran gedacht, in größerer Zahl Brunnen, Sitzgruppen und Pavillons aufzustellen“ [Landeshauptstadt München, Baureferat: Anlage 1 zur Vorlage des Baureferates zum Beschluß des Stadtentwicklungsausschusses des Münchner Stadtrates vom 4. 5. 1972. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)].

⁴⁰⁴ vgl. Hartmann (1967), S. 70

⁴⁰⁵ genauer: 17 9stöckige, ein 8stöckiges, fünf 6stöckige Gebäude

⁴⁰⁶ Ein heute bestehendes 13stöckiges Punkthaus im Südosten gehört nicht zum ursprünglichen Konzept.

etwas stärker differenziert, und mit der Aufgabe ausgeprägter Ensemblebildungen ist schließlich auch das Verschwinden stempelartig wiederholter Gebäudetypen oder Gruppierungsschemata verbunden. Angesichts der bereits beschriebenen wirtschaftlichen, rechtlichen, vielleicht auch kreativen Einschränkungen des architektonischen Gestaltungspotentials bedeutet dies allerdings keinen Gewinn an ästhetischer Qualität. Die Verbindung des Prinzips fließender, offener Räume mit der Abkehr von kleinräumig strukturierenden, visuell und vorstellungsweise erfassbaren Ensembles führt vor allem im Süden des Viertels dazu, daß der ursprüngliche städtebauliche Ordnungsgedanke, der schon aus der Vogelperspektive nur noch schwer auszumachen ist, vom ebenen Standpunkt des Passanten kaum mehr nachvollzogen werden kann.

Subzentrum. Der zentrale Bereich des Viertels mit zahlreichen Geschäften und der katholischen Kirche, der nach der Hauptstraße des Bauabschnittes den – fast etwas paradoxen – Namen ‚Marxzentrum‘ erhalten hat, ist in jeder Hinsicht der Höhepunkt des Bauabschnittes Nordost: sowohl konzeptionell und funktional als auch in bezug auf die Stockwerkszahl, als städtebaulicher Fortschritt ebenso wie leider auch als ästhetischer Mißgriff (→ Abb. 22). Der ursprüngliche Bebauungsplan hatte an dieser Stelle zwei räumlich gefaßte Kirchplätze vorgesehen, zwischen denen sich eine etwa 250 Meter lange Einkaufspromenade im Stil der Rotterdamer Lijnbaan spannen sollte: zwei zweistöckige, parallel gezogene Zeilen (in diesem Fall mit Läden auf der einen Seite und Seniorenwohnungen auf der anderen⁴⁰⁷) hätten einen korridorartigen, beidseitig durch insgesamt vier gegeneinander versetzte Hochhäuser flankierten Fußgängerbereich eingerahmt. Das nach der Planüberarbeitung schließlich realisierte Ensemble geht auf einen Entwurf von Herbert Kochta und Peter Buddeberg⁴⁰⁸ zurück, der Kirchenbau (Weihe 1981) stammt von Josef Wiedemann.⁴⁰⁹ Das Zentrum ist als querechteckiger Platz ausgebildet, der durch den Verlauf der Hauptwegachse von Nordwesten nach Südosten eine diagonale Ausrichtung erhält. Er wird nördlich, östlich und südlich von drei massiven Baukörpern umstellt, die in einer jeweils stark ausgeprägten Höhenstaffelung von 4stöckigen Gebäuden wellenartig auf bis zu 14 Geschosse ansteigen; durch eingezogene, auskragende oder kastenförmig der Fassade vorgesetzte vertikale Balkonbänder, externe Treppentürme, unregelmäßige Abwinkelungen der Endstücke und den häufigen Wechsel von Vor- und Rücksprünge erhalten die Baumassen eine kräftige plastische Durcharbeitung und ergeben zusammen mit der markanten Farbgebung durch schwarze Verkleidungsplatten und graue bzw. gelbe Akzentuierungen „ein bizarres Bild“⁴¹⁰ (so die anerkennend gemeinten Worte des Bauträgers). In die Platzfläche eingelagert ist ein unregelmäßig umrissener Flachbau mit einer stark plastisch ausgeformeten Dachkante, der das Zentrumsareal in einen annähernd quadratischen, freien Bereich im Westen und einen schmalen, freilich an zwei Stellen durch Bebauungslücken geöffneten Umgang im Osten teilt. Sowohl der Flachbau als auch die Erdgeschosse der übrigen Bauten enthalten

⁴⁰⁷ Die Seniorenwohnungen gehören natürlich nicht zum Konzept der Lijnbaan, sondern kommen der zeittypischen – grundsätzlich ja auch nicht falschen – Forderung nach, alte Menschen nicht in Heime am Stadtrand abzuschieben, sondern am städtischen Leben teilhaben zu lassen. Vgl. hierzu z.B. Bahrdt (1967), S. 148 / Mitscherlich (1965), S. 70.

⁴⁰⁸ vgl. Neue Heimat Bayern (Hg.): [Entwurf für einen Informationsprospekt zum] Marxzentrum. München, o.J. (ca. 1974). Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (chem. Neue Heimat Bayern)

⁴⁰⁹ vgl. vgl. Mooseder, Georg / Hackenberg, Adolf (Hg.): 1200 Jahre Perlach. München 1990, S. 909

⁴¹⁰ Neue Heimat Bayern (ca. 1974), o.S.

ringsum Ladenräume für 20 Einzelhandelsgeschäfte und Dienstleistungsbetriebe, eine Bar und zwei Gaststätten; ursprünglich waren sogar ein kleines Theater sowie ein Hallenbad mit Sauna vorhanden,⁴¹¹ die sich aber wirtschaftlich nicht lohnend unterhalten ließen und schon lange nicht mehr existieren. Alle übrigen Gebäudeflächen sind als Wohnungen genutzt (drei kleinere Verwaltungskomplexe, in denen u.a. auch ein Ärztehaus untergebracht ist, befinden sich etwas abseits außerhalb des eigentlichen Zentrums).

Insgesamt mag sich hier der beabsichtigte Eindruck einer geschlossenen „Plaza“⁴¹² oder einer Einkaufsgasse kaum einstellen: Organisation und Abmessungen der Räume sind durch die komplizierte Höhen- und Tiefenstaffelung, durch verunklarende Schrägstellungen einzelner Gebäude und die unruhige Fassadengliederung nur schwer erfassbar. Zudem lassen die drei flankierenden Bauten an drei Seiten des Zentrums breite Öffnungen entstehen, die gewaltige Lücken in den baulichen Zusammenhang reißen. Sie umgeben den Raum nicht als schützende Haut, sondern markieren wie riesige Pfähle nur seine Eckpunkte; als weithin sichtbare Dominanten zeigen sie den zentralen Ort des Viertels zwar unmißverständlich an, bilden ihm aber keine Hülle. Insofern ist die Zentrumsbebauung ein treffendes Beispiel für das Ideal des fließenden Raumes, der aus der verbindenden, das Einzelgebäude unterordnenden Fassadenschließung ein Nebeneinander von autonomen Wohnskulpturen macht – Baukörper, die nicht mehr im Dienst der Raumbildung stehen, sondern den allseitig geöffneten Raum als Bühne benutzen, auf der sie sich selbst zur Schau stellen. Dabei deuten sie mit offenen Armen auf die Ausgänge des Platzes, gleichsam als Hinweis an den Passanten, die Aufenthaltsdauer auf das Notwendigste zu beschränken – eine Aufforderung, der man gezwungenermaßen nachkommt, nachdem von den einst angekündigten „Sitznischen, Springbrunnen und Grünanlagen“⁴¹³ an dieser Stelle heute nichts (mehr) zu sehen ist.

Einen Kontrapunkt zur Massierung der Wohn- und Geschäftsbebauung bildet gegenüber des nordwestlichen Zentrumsausganges der polygonale, über Eck gestellte Backsteinbau der Kirche St. Monika; er bietet mit einer dem Ladenkomplex zugewandten, architektonisch qualitätvollen Fassade einen optischen Anker und mit dem südlich extern stehenden, schlanken Glockenturm eine zeichnerische Dominante von visueller Prägnanz. Im Gegensatz zu den wegseitig abweisend wirkenden Kirchen des Viertels Nord öffnet sich St. Monika dem Besucher durch die einladende Geste der leicht konkaven, Offenheit signalisierenden Portalfront: im dreimaligen Wechsel von kupfergedeckten Pultdächern und langen Belichtungsbändern ist der Bau vom Kirchenvorplatz zurückgestaffelt und gewinnt stufenweise an Höhe. Zweifellos ist hier ein Gehäuse entstanden, das sich durch seinen gestalterischen Wert als Gegengewicht zu den Baumassen des Geschäftskomplexes nebenan behauptet; in begrenztem Maß entwickelt die Kirche ein eigenes Gravitationsfeld, das Würde ausstrahlen und den ziellos über die aufgeschlitzten, durchfurchten Häuserwände des Zentrums fächernden Blick sammeln kann. Es wäre mit diesem Bau durchaus die Möglichkeit gegeben, einen ansprechenden, charaktervollen Platz zu gestalten; tatsächlich aber fehlt dem Bereich unmittelbar vor der Kirche durch die hier verlaufende Wegachsenkreuzung beinahe allseitig die räumliche Fassung, während weiter östlich, in-

⁴¹¹ vgl. Neue Heimat Bayern (ca. 1974), o.S.

⁴¹² Neue Heimat Bayern (Hg.): Neuperlach '74. Es geht weiter [Informationsbroschüre]. München 1974, S. 13

⁴¹³ Neue Heimat Bayern (ca. 1974), o.S.

nerhalb der Zentrumsbebauung, die integrierende Kraft der Kirchenarchitektur von der Präsenz der hohen Wohntürme marginalisiert wird. Die traditionelle städtebauliche Funktion eines Kirchengebäudes – nämlich eine symbolträchtige Dominante im Stadtbild zu schaffen – gerät hier in Konflikt mit dem Anspruch der kommunalen Planer und der Immobiliengesellschaften, mit ihren Mitteln – dem Wohnungsbau – nicht nur ähnliche, sondern sogar die eigentlich bestimmenden Akzente zu setzen.

Ost

Wegeraum: Im Vergleich zu den kammförmig aufgebauten, systematischeren Wegestrukturen in den Vierteln Nord und Nordost zeigt das Wegesystem im Bauabschnitt Ost ein stärker netzartiges, weniger strenges, dadurch aber auch weniger einprägsames Bild; auf einen durch funktionale oder symbolische Wegemarken individualisierten Charakter der einzelnen Fußwege wurde ebenso verzichtet wie auf eine künstlerische Möblierung des Stadtraumes. Entsprechend lassen sich zusammengehörende Wohngruppen kaum mehr unterscheiden. Prägnanter tritt hingegen die von Westen nach Osten führende Hauptachse des Viertels hervor, die, stets dicht an leitende Häuserfronten gebunden, eine diagonale Enfilade aus wechselweise ausgebuchteten und wieder eingeschnürten hofartigen Räumen durchläuft.

Bebauung: Im ursprünglichen Bebauungsplanentwurf dominieren im Bauabschnitt Ost streng orthogonal angeordnete, durchweg 9stöckige langgezogene Nord-Süd-Zeilen, von denen sich senkrecht kürzere, in abgestuften Terrassenfronten endende Arme abwinkeln (→ Abb. 14). Wie schon bei den nicht realisierten Punkt-und-Zeilen-Ensembles des Viertels Nordost offenbart sich auch hier in der beliebigen Wiederholung einer einmal formulierten gestalterischen Idee ein phantasiearmer Schematismus. Die Typisierung eines ganzen Bauabschnittes vom Umfang einer Kleinstadt mittels eines einzigen, in jeder Baugruppe nur leicht abgewandelten konzeptionellen Einfalles – Punkthäuser dort, Terrassenhäuser hier – mag dem Gesamtviertel auf dem Reißbrett ein individuelles Gesicht geben; in der baulichen Realität fehlen dann aber die notwendigen Binnendifferenzierungen, die auf einer kleinräumigen Ebene verschiedenartige, erinnerbare Orte schaffen könnten.

Im Viertel Nordost ist das geschilderte Problem dadurch beseitigt worden, daß nach der Umarbeitung des ersten Entwurfes ein durchgängiges Ordnungsmuster nun überhaupt nicht mehr zu erkennen ist; im Abschnitt Ost blieb man dagegen beim Prinzip der Variation eines vorgegebenen Themas, allerdings mit einem neuen Grundmodul. Dessen formaler Gedanke beruht auf der Gegenüberstellung je zweier unterschiedlich hoher, diagonalen oder gewinkelter ‚Wohnschlangen‘ zu einem raumbildenden Ensemble (→ Abb. 24). Aus Gründen der guten Besonnung ist stets die südliche Zeile niedrig gehalten (zwischen vier und sieben Geschossen), während die nördliche oft die Hochhausgrenze überschreitet⁴¹⁴ (zwischen sieben und 13 Geschossen); es ergeben sich somit Zeilenpaare mit Höhenunterschieden von drei bis acht Stockwerken (→ Abb. 25). Entlang der von Westen nach Osten verlaufenden Hauptachse des Viertels sind vier solcher Gruppen aneinandergereiht, die je unterschiedlich zugeschnittene Zwischenräume umfassen: einmal schließen sich zwei parallele Wohn-

bänder zunächst zu einem Korridor, driften dann zu einem triangulären Hof auseinander, indem die niedrigere Zeile durch stetige Rücksprünge diagonal versetzt wird, und nähern sich wieder, weil die höhere Zeile ein geknicktes Ende als Abschlußfront in den Weg schiebt; das nächste Ensemble bildet durch zwei Winkelbauten einen quadratischen Platz, dann folgen zwei durch Versetzungen konkav gebogene Zeilen, die den Binnenraum mandelförmig aufblähen, und das Ende setzt wieder eine Kombination von Hohlweg und Dreieckhof. Nördlich des Hauptweges wird das Prinzip noch freier variiert: die hohen Zeilen sind in sich vertikal gestaffelt (zwölf und neun bzw. 13 und neun Stockwerke) und durch Vor- und Rücksprünge plastisch zu einer Wellenlinie bzw. einem Halbkreis gebogen; ihnen steht einmal eine 4stöckige Punkthausgruppe, einmal eine kurze, 6stöckige Diagonalzeile gegenüber. Südlich der Kafkastraße wird das Thema etwas strenger wiederaufgegriffen, indem dort je zwei geknickte Zeilen genau parallel geführt sind.

Auch wenn sich durch das Bebauungsschema des Abschnittes Ost Abfolgen tendenziell geschlossener Räume ergeben, im südlichen Teil des Viertels sogar an zwei Stellen die Bildung wegabgewandter, privater Wohnhöfe zu beobachten ist, so halte ich doch den Schluß für unzutreffend, es sei hier bereits eine „Renaissance des Baublocks“⁴¹⁵ der Gründerzeit zu erkennen, wie sie sich zeitgleich etwa in Hamburg-Steilshoop (1970-1976) und kurz darauf im Planungswettbewerb für Neuperlach Süd (1972) deutlich ankündigte. Das letzte der drei älteren Viertel Neuperlachs setzt den Schlußpunkt unter das Konzept des fließenden Raumes nicht, indem es sich davon abwenden würde, sondern indem es dieses Prinzip perfektioniert. Die Lösung des einzelnen Gebäudes aus dem morphologischen Zusammenhang einer Bauflucht und seine Einbettung in die Offenheit der freien Fläche hatte schon im Abschnitt Nord zum dreidimensionalen Hervorbrechen der Baukörper geführt, die nun plötzlich zu umschreitbaren Plastiken werden und im Nordostviertel folgerichtig zunehmend skulptural behandelt sind. Im Abschnitt Ost treten die Gebäude aber keineswegs wieder ins Glied zurück; vielmehr steigern sie durch ihre Anordnung den Effekt des Fließenden, indem nicht nur der Raum, sondern auch der Betrachter und mit ihm die Architektur in Bewegung geraten soll. Das Motiv des Öffnens und Schließens der Bauzwischenräume, des Aufspreizens und wieder Einschneidens ist als Taktgeber gedacht: Beschleunigung, Verlangsamung, Beschleunigung. Dieser Rhythmus soll der Motor für den Passanten sein, der nur im Durchschreiten der Bebauung den Wechsel von Enge und Weite erfassen kann. Das transistorische Erlebnis wird durch verschiedene optische Kunstgriffe verfeinert: so werden etwa die Wege oft zwischen parallelen Hauswänden frontal auf massive Zeilenwände zugeführt, sodaß der Eindruck eines abgeriegelten Korridors entsteht, der sich erst im Näherkommen auflöst, wenn die seitlich wegtretende Bebauung oder eine Wendung des Weges den Blick ins Freie aufreißen; diagonale Wegtrassierungen entlang treppenartig zurückgesetzter Hauswände erzeugen kontinuierliche Perspektivverschiebungen; das Vor- und Zurückknicken der Fußgängerachsen schließlich justiert fortwährend neu die Blickrichtung des Betrachters.

Das Ziel dieser Gestaltung ist nicht die Schaffung in sich ruhender, abgeschlossener Plätze und Wegabschnitte, sondern die Herstellung von ineinander übergehenden und überleitenden Raum-

⁴¹⁴ Als Hochhaus gelten alle Gebäude, die Wohnräume enthalten, deren Fußbodenniveau mehr als 22 Meter über dem Gelände liegt. Vgl. Herlyn (1970), S. 82

⁴¹⁵ vgl. Reinborn (1996), S. 260

sequenzen; die Architektur soll ihren Reiz nicht aus der Komposition einzeln erfäßbarer, ausschnittshafter Stadt-Bilder beziehen, sondern aus der ständigen Veränderung des Raumprofiles in der Bewegung. Diese dynamische Raumbehandlung, die sich den Menschen des Viertels nur im Gehen, noch besser wohl im Laufschrift offenbart, verliert natürlich ihren Sinn im Moment der statischen Betrachtung: wer mit immer derselben Aussicht aus dem Fenster seiner Wohnung blickt, wer sich auf eine Bank setzen und an einem Ort verweilen möchte – der hat sehr wenig von städtebaulichen Situationen, die erst in der Bewegung interessant und spannend werden. Es ist offenbar, daß die Bildung geschlossener Plätze – die ja Orte des Aufenthaltes sind – nicht die Absicht dieses Konzeptes ist; wo solche baulich gefaßten Bereiche im Ansatz entstehen, dort sind sie nicht Selbstzweck, sondern im Dienst einer – wenigstens erhofften – optischen Sensation notwendige Gegenstücke zum offenen Raum, nicht fester Zustand, sondern Übergang. Von hier führt kein Weg zu den straßenrahmenden Wohnhöfen der Postmoderne; es ist die konsequente Fortsetzung dessen, was in Neuperlach von Anfang an geplant und zunächst durch Höhenbeschränkungen und Abstandsflächenarithmetik verhindert worden war: nämlich „in wechselnder, spannungsreicher Folge enge und weite Räume“⁴¹⁶ zu schaffen (Stadtbaurat Edgar Luther, 1966).

Daß Kinästhetik nicht Ästhetik ersetzen kann, muß der Betrachter freilich im Bauabschnitt Ost besonders drastisch erleben. Noch stärker als in den anderen Vierteln werden hier die Baumassen durch Höhenstufungen, Vor- und Rücksprünge, Balkenfurchen, zum Teil brutalistisch auskragende Betonbrüstungen, die Auslagerung von Treppenhäusern vor die Hausfronten oder zinnenartig über die Dachkante verlängerte Aufzugschächte plastisch durchgeformt; solche Wohnskulpturen verunklaren die Raumorganisation mehr als sie sie definieren. Daneben zeigt sich auch deutlich die gestalterische Fragwürdigkeit der konsequent durchgehaltenen Höhendifferenzierung: will man in der Summe die gestattete Geschoßflächenutzung voll in Anspruch nehmen, so bedingt jedes nur mäßig hohe Gebäude ein Pendant mit sehr massiver vertikaler Entwicklung. In Neuperlach Ost entstehen auf diese Weise drei von Westen nach Osten das ganze Viertel durchlaufende Hochhausketten, die sich überall dort, wo man aus der Umfassung der Bebauung ins Freie tritt, als Barrieren in den Blick schieben; da ihre Stellung im Raum auf die Binnenperspektive ausgerichtet ist, lassen sie in der Gesamtschau kein ordnendes Prinzip erkennen, sondern wirken – auch wenn sie es nicht sind – wie ziel- und planlos über die freie Fläche verteilt. Durch ihr gestreutes Auftreten erfüllen sie trotz ihrer Monumentalität nicht die Funktion städtebaulicher Dominanten, von denen man die Konzentration um ein Zentrum oder die Markierung bedeutsamer Punkte erwarten würde (wie im Viertel Nordost); diese Höhenakzente aber zeigen nichts an, be-deuten nichts als sich selbst. Stärker ausgeprägt ist im Bauabschnitt Ost schließlich wieder die mehrfache Verwendung identischer Gebäudemodelle – was problematisch wird, wenn etwa vier typengleiche, 9- bis 13stöckige Zeilen zu einem monumentalen Band von 400 Metern Länge gereiht werden (im Norden, westlich und östlich des Karl-Marx-Ringes). Die städtebauliche Kreativität kommt hier über die Addition genormter Elemente eines Baukastens nicht hinaus: „Form III d – mit der Hochhaus-Variante III d H, Form III e – mit der Endhaus-Variante III e 1, Form K 1 und Form

⁴¹⁶ Luther (1966), S. EB 55

K 2 a = K 2 c, gespiegelt als K 2 b, mit Hochhaus-Variante K 2 a H⁴¹⁷ lautet die Beschreibung dieser Baugruppe in Stadtplanerprosa.

Subzentren: Die Ladenzone für den östlichen Teil des Bauabschnittes Ost (G r a f z e n t r u m), an der Hauptachse des Viertels gelegen, verteilt sich über die wegseitige Erdgeschoßfläche eines winkelförmigen, 12stöckigen Zeilenbaus; der Hofraum ist architektonisch nicht besonders herausgehoben oder als städtischer Platz kenntlich gemacht, sondern wie alle anderen Fußgängerbereiche durch Grünanlagen und Spielplätze gestaltet. Hier sind eine Gaststätte, Friseur, Papeterie, Fahrschule und Getränkemarkt zu finden; über einen Durchgang erreicht man zwei zur Straße hin dem Gebäude vorgelagerte Flachbauten, die einen Einkaufsmarkt und eine Sparkasse aufnehmen. Die unauffällige Einfügung dieser Geschäftszeile in die Wohnbebauung entspricht dem bescheidenen Ladenangebot, das – wohl mit Rücksicht auf das nahe Sudermannzentrum – von Anfang an nicht besonders umfangreich geplant war. Heute wird es jedoch ergänzt durch Geschäfte im nahegelegenen ‚Handwerkerhof‘, der nie ganz das geworden ist, was sein Name verspricht: an Handwerkern haben sich hier nur ein Maler und ein Elektroreparateur angesiedelt; darüber hinaus gibt es aber neben einem Hotel, einer Bar und einer Gaststätte noch 12 Einzelhändler. Da die beiden Einkaufsbereiche räumlich auseinandergezogen sind und der Gewerbekomplex zudem isoliert am äußersten Rand des Viertels liegt, kann eine lebendige Zentrumsatmosphäre kaum aufkommen; kulturelle Einrichtungen, Arbeitsstätten oder künstlerische Akzente fehlen ganz.

Die zweite Ladenzone des Bauabschnittes (S u d e r m a n n z e n t r u m, → Abb. 23), die dessen größeren, westlichen Teil versorgt, hat einen wesentlich deutlicheren Platz- und Mittelpunktcharakter. Sie ist in die ‚Wohnschlangen‘-Bebauung an der Stelle eingefügt, wo sich durch ein winkelförmiges Gebäude, eine kurze Zeile und einen Flachbau ein fast allseitig umschlossener, quadratischer Raum ergibt; rötliches Ziegelpflaster und eine besondere Beleuchtung mit Lichtkugelbündeln heben das Einkaufszentrum gestalterisch aus der Folge von reinen Wohnbereichen heraus. Die Geschäfte sind in den Erdgeschossen untergebracht und durch eine ringsumlaufende, schmale Überdachung verbunden; neben einer Gaststätte haben sich 14 Einzelhändler und Dienstleister niedergelassen, die den gesamten täglichen Bedarf abdecken, dazu kommt noch eine Reihe von Arztpraxen. Von allen Subzentren der ersten drei Bauabschnitte nähert sich dieses am weitesten dem Charakter traditioneller Stadtplätze: an drei Seiten wird es von mäßig hoher und sparsam vertikal gestaffelter Bebauung umgeben (fünf bis acht Stockwerke), die durch die Bindung der Fassade an eine durchgehende Fluchtlinie den Raumzuschnitt klar erfassbar macht; angesichts einer Platzbreite von knapp 60 Metern ergeben sich stimmige Proportionen, die das menschliche Maß wahren und der Bedeutung des Zentrums entsprechen. Die räumliche Schließung bindet den Bereich optisch als Einheit zusammen, hält den Blick fest und leitet den Besucher nicht wieder umgehend nach draußen, wie es noch im Marxzentrum als ungewollter Effekt auftritt. Freilich ist die bauliche Einfassung auch im Sudermannzentrum nicht stringent entwickelt und bleibt unvollständig: das nur erdgeschossige Gebäude im Norden hat eine zu geringe raumbildende Kraft, da es nach Osten die Sicht in die freie, unbebaute Weite erlaubt; und an zwei Ecken öffnen Wegdurchbrüche den Platz zu Bereichen, in denen sich die Raumfassung nicht

⁴¹⁷ Menkhoff (1977), S. 18

fortsetzt und der kurzzeitige Eindruck der Geschlossenheit sich sofort wieder verflüchtigt. – Wie schon im Bauabschnitt Nord liegt auch im Viertel Ost die Kirche wieder ohne baulichen Zusammenhang abseits der Ladenkomplexe: von den rückwärtigen Fassaden des Sudermannzentrums durch eine Parkierungsfläche getrennt, duckt sich die mit Metallplatten verkleidete Stahlkonstruktion von St. Philipp Neri⁴¹⁸ als flacher, containerartiger Pavillon in den Zwickel zweier Straßen. Und erneut gilt, daß die Kreuze vor den Gebäuden im selben Maß größer werden, wie die Architektur an Kraft verliert, den Inhalt des Baus durch seine Form eindeutig kenntlich zu machen. Die Funktion, Dominante im Stadtbild zu sein, wird – fast möchte man sagen: resignierend – dem Wohnungsbau überlassen.

d. Straßenraum

Über die Erscheinung des Straßenraumes, der bei der Analyse eines traditionellen Stadtbildes sicherlich im Vordergrund stünde, muß man in Neuperlach nicht mehr viele Worte verlieren, wenn über die gestalterischen Prinzipien und Realitäten der Fußwege, der Mittelpunkte, der städtebaulichen Dominanten und der allgemeinen Wohnbebauung bereits alles wesentliche gesagt wurde. Ab dem Zeitpunkt, zu dem in einer ersten Planungsphase die wichtigsten Straßenverläufe festgelegt waren, ist der Verkehrsraum nicht mehr Gegenstand weiterführender konzeptioneller Überlegungen gewesen. Die Straßen wurden als notwendige Erschließungsinstrumente für den motorisierten Verkehr zwar der Stadtplanung als funktionales Grundgerüst vorgegeben, nicht aber zu stadtgestalterischen Elementen gemacht; vielmehr entwickelte man das Gesicht der Entlastungsstadt unabhängig vom Straßensystem auf der Basis des Fußwegenetzes und paßte es in die Schablone der Straßengliederung ein. Für die Ausbildung der Verkehrsräume existierte als einziges, dafür konsequent durchgehaltenes Prinzip das der Weitläufigkeit.⁴¹⁹ Bei den Haupttrassen, also der Ringstraße und den beiden Nord-Süd-Verbindungen, äußert sich dieser Grundsatz im großzügigen Ausbau der Verkehrsfläche mit vier Fahrbahnen und zwischen geschobenem Grünteiler sowie beidseitig breiten Fuß- und Radwegen, die durch alleartig bepflanztes Begleitgrün vom Kraftverkehrsbereich getrennt sind. Die besonders im Bauabschnitt Nord sehr zahlreichen querenden Brücken, die aus der Perspektive des Fußgängers eine verbindende Wirkung haben, machen aus Sicht des Kraftfahrers die Breite der Straßen erst recht bewußt; als sperriges, quer zur Bewegungsrichtung gestelltes Mobiliar verunklaren sie zusätzlich das Straßenbild. Die Verkehrsräume sind in ihrer Organisation ohnehin nur schwer zu erfassen, da sie sich gewissermaßen als Ausschußware der Wohnbebauung ergeben, die in ihrer Anordnung nicht auf die Wirkung von der Straße aus berechnet ist; teilweise weit von den Fahrbahnen abgerückt, wendet sie sich den Fußwegen zu und kehrt den Straßen meist den Rücken. Von dort erscheinen die in den Blick kommenden Baukörper wie zufällig hingestreut: einmal folgt eine Zeile für ein kurzes Stück parallel dem Straßenverlauf, dann treten die Häuser wieder zurück und verschwinden hinter Grünflächen oder Parkplätzen; hier stoßen sie in ganz unterschiedlichen Abständen mit ihren Stirnseiten an die Straße, dort streben sie diagonal von ihr fort, bald als 13stöckige Wohngebirge, bald als 4geschossige Punkthäuser. Ein übriges tragen zur Beliebigkeit des Raumeindrucks die Uniformität der Architektur und die Unauffälligkeit aller prinzi-

⁴¹⁸ Architekt: Büro Steidle und Partner. Vgl. Mooseder et al. (1990), S. 910

⁴¹⁹ vgl. Hartmann (1967), S. 60

piell als Ankerpunkte geeigneter Einrichtungen bei. So liegen zwar drei der insgesamt vier Kirchen der ersten Bauabschnitte unmittelbar an einer Straße, sind aber so ungenügend akzentuiert, daß sie als Orientierungshilfen kaum in Frage kommen; Geschäfte, Dienstleister, Lokale sind in abgeschlossenen Ladenzonen konzentriert, was für den Fußgänger kurze Wege, für das Straßenbild dagegen den Wegfall weiterer traditioneller Wegmarken bedeutet. Eine Zerlegung des Raumes in überschaubare, nacheinander erfaßbare Abschnitte wird damit kaum mehr möglich (→ Abb. 26).

3. BEWERTUNG

a. Gliederung

Das Prinzip der ausgeprägten Quartiersgliederung, das seit dem Stadtentwicklungsplan von 1963 eine Konstante der Münchner Stadtplanung war und entsprechend zu den wesentlichen Forderungen der Perlacher Strukturkonzeption gehörte, ist in der baulichen Realität der Entlastungsstadt im Grundsatz klar nachvollziehbar, wenngleich Verschiebungen in der Wahl der Mittel zu erkennen sind, mit denen es verwirklicht wurde. Die Außenabgrenzung Neuperlachs ist konsequent nach den Vorstellungen des Strukturplanes durchgeführt: umlaufende Grünbänder oder sonstige Freiräume setzen das Quartier an seinem nordwestlichen, nördlichen und östlichen Rand deutlich von der Bebauung der anliegenden Viertel bzw. den Waldflächen des Umlandes ab; durch den Wegfall der Tangentialstraßen sind diese trennenden Säume heute unbeeinträchtigt von Verkehrsbauwerken und entsprechend durchlässiger als ursprünglich projektiert. Hinsichtlich der Binnengliederung gilt es zwei Ebenen zu unterscheiden. (1) Die Aufteilung des Gesamtgeländes in drei Bauabschnitte erfolgt weitgehend durch größere Durchgangsstraßen: Die eigentliche Idee der mit dem Außenraum verbundenen gliedernden Grünzüge ist nur bei der Schneise der Ständlerstraße noch erkennbar, dort aber aufgrund der absoluten Unbenutzbarkeit der fahrbahnbegleitenden Freiflächen zumindest aus der Sicht des Fußgängers obsolet (→ Abb. 33); die von Norden nach Süden verlaufende Trasse der Heinrich-Wieland-/Fritz-Erler-Straße, die die Viertel Nord und Nordost voneinander trennt und die westliche Grenze des Abschnittes Ost bildet, hat keine ausgesprochene Grünfassung, sondern erhält ihren gliedernden Charakter durch die Abwendung der seitlichen Bebauung vom Verkehrsraum. (2) Unterhalb der Bauabschnittsebene wurde eine noch weitergehende Unterteilung der Bebauung zumindest angestrebt und im Viertel Nord auch mit einiger Stringenz realisiert: Eine solche kleinräumige Gliederung in ‚Nachbarschaften‘⁴²⁰ entsteht durch die Zuordnung von Gebäuden und Bauensembles zu zentralen Fußwegachsen; nachdem die individuelle Akzentuierung einzelner Wege in den Vierteln Nordost und Ost zunehmend schwächer wird, verliert auch das Prinzip der Wohngruppen immer weiter an Bedeutung.

Exkurs I: Nachbarschaften

Die Beachtung dieses Prinzips in den frühen Planungsphasen und seine allmähliche Aufgabe mit fortschreitender Bauzeit ist insofern bezeichnend, als das Nachbarschaftskonzept zum festen Repertoire der organizistischen Leitbilder gehörte und in den 1960er-Jahren unter heftigen Beschuß der Städtebaukritik geriet. Die Verbindung dieser Idee mit dem Organizismus ist nicht ganz überraschend, zielt sie doch als Mittel gegen die ‚Vermassung‘ auf eine enggefaßte Verortung des Menschen in einer überschaubaren städtischen Einheit; insofern verbinden sich die feindseligen Polemiken gegen das angebliche Chaos der modernen Großstadt fast immer mit der Forderung nach einer Gliederung des Stadtganzen in Nachbarschaften.⁴²¹ In der *Gegliederten und aufgelockerten Stadt* orientiert sich eine solche Einheit, mit der „die Masse der Menschen [...] organisiert und übersichtlich gemacht wird“⁴²², am Einzugsbereich einer Volksschule, was etwa 6.000 Einwohnern entspricht. Reichow unterteilt diesen Schulsprengel in noch kleinere ‚Siedlungszellen‘ von 1.000 bis 1.500 Einwohnern;⁴²³ sein Ziel sind die „bis ins kleinste übersichtlichen und die Verantwortlichkeit des Einzelnen gegenüber der sozialen Gemeinschaft geradezu erzwingenden Daseins[...]formen“⁴²⁴, die „asoziales Schmarotzertum“⁴²⁵ verhindern und durch das „gemeinsame Leisten, Verantworten und Erleben in Freud und Leid“⁴²⁶ die „Geborgenheit einer Heimat“ entstehen lassen sollen. Die Kritik verwarf nicht nur diese problematische Stoßrichtung der organizistischen Nachbarschaftsideologie, die in fataler Anlehnung an die totalitäre Gleichschaltung und Überwachung des ‚Dritten Reiches‘ das getreue Gegenbild städtischer Freiheit und individueller Entfaltung propagierte; vielmehr wurde das gesamte Konzept als unbrauchbar abgelehnt. Hans Paul Bahrtd betrachtete Nachbarschaften auf der Basis von Volksschuleinheiten als zu klein für kulturelles und soziales Eigenleben, gleichzeitig als zu groß für das Entstehen eines vollständigen Netzwerkes interpersoneller Kontakte; in der Erwartung einer engen, harmonischen Gemeinschaft sah er eine ideologische Überfrachtung, die einerseits durch ihre Überstrapazierung regelmäßig enttäuscht werden müsse, andererseits dem einzelnen ein oft unerwünschtes Maß an Verpflichtung gegenüber dem Kollektiv auferlege.⁴²⁷ Auch das „Plädoyer für Nahkontakte“⁴²⁸ der Mitscherlich-Schule bedeutete keine Zustimmung zum Nachbarschaftskonzept, dessen Kommunikationserzwingung durch die willkürliche Gruppierung von Gebäuden als weder durchführbare noch wünschenswerte „Sozialmontage“⁴²⁹ zurückgewiesen wurde. Entsprechend des langsam sich vollziehenden

⁴²⁰ vgl. die Verwendung dieses Begriffes in: Neue Heimat Bayern (Hg.): Entlastungsstadt Perlach in München. München 1967, S. 74

⁴²¹ vgl. Hamm, Bernd: Betrifft: Nachbarschaft. Verständigung über Inhalt und Gebrauch eines vieldeutigen Begriffs. Düsseldorf 1973, S. 20ff.

⁴²² Göderitz et al. (1957), S. 24

⁴²³ Reichow (1948), S. 107

⁴²⁴ Reichow (1948), S. 111f.

⁴²⁵ Reichow (1948), S. 111

⁴²⁶ dieses und das folgende Zitat: Reichow (1948), S. 112

⁴²⁷ vgl. Bahrtd (1968), S. 95 – 111

⁴²⁸ Mitscherlich (1965), S. 75

⁴²⁹ Lorenzer, Alfred: Städtebau: Funktionalismus und Sozialmontage? Zur sozialpsychologischen Funktion der Architektur. In: Berndt, Heide / Lorenzer, Alfred / Horn, Klaus: Architektur als Ideologie. Fankfurt am Main 1968, S. 59

allgemeinen Leitbildwandels wurde in den 1960er-Jahren auch das Ordnungsprinzip der kleinen Nachbarschaften zugunsten größerer Einheiten aufgegeben.⁴³⁰

Insofern gingen die Planungen für Neuperlach mit dem Konzept der 1.500 bis 2.500 Einwohner fassenden Wohngruppen⁴³¹ sogar noch einen Schritt hinter die damals aktuelle Entwicklung zurück; auch wenn etwa die Planungsstudie von 1963 davon spricht, mit der (zu diesem Zeitpunkt) geplanten Aufteilung des Gesamtbaugebietes in 16 Quartiere werde ein „neuer Weg“⁴³² beschritten, war man doch lediglich recht genau wieder bei den Vorstellungen der *Organischen Stadtbaukunst* angelangt. Bezeichnenderweise wußte man jedoch selbst gar nicht so eindeutig, welche Ziele man mit dieser neuen, alten Idee nun eigentlich verfolgte: ‚Heimatgefühl‘ und ‚Milieubildung‘ waren einerseits die Schlagwörter, andererseits betonte man, es sei bewußt vermieden worden, „Häusergruppen eine künstliche Individualität zu geben, um Atmosphäre zu schaffen“⁴³³, und daß „einzelne Wohngruppen als in sich geschlossene soziale Einheiten funktionieren“, wurde „nicht angenommen“. Insgesamt drängt sich der Eindruck auf, man sei sich zwar der relativen Wirkungslosigkeit, vielleicht sogar der ideologischen Problematik des veralteten Nachbarschaftsmodelles bewußt gewesen, habe aber andererseits keine bessere, innovative Lösung gekannt bzw. sich nicht gänzlich von den lieb gewonnenen organistischen Vorstellungen trennen wollen.

b. Durchgrünung und Hygiene

In vollem Umfang hat in den ersten drei Bauabschnitten die besondere Betonung der städtischen Gesundheit ihre Gültigkeit behalten. Besonders augenfällig wird diese Tatsache bei der sehr feinmaschigen Durchgrünung der Bebauung und der konsequenten Beachtung einer optimalen Besonnungslage.

Durchgrünung

Es ist bemerkenswert, daß die Tendenz zur Auflockerung der Baumassen durch ein kleinteiliges Netz aus Grünräumen in den ersten drei Bauabschnitten deutlich ansteigt, während die Bodenversiegelung durch Verkehrs- und Bauflächen rückläufig ist. Im Viertel Nord steht ein Grünflächenanteil von 4,9% am gesamten Baugebiet noch einem Straßenanteil von 19,2% gegenüber; im Abschnitt Ost hat sich der Anteil der Grünbereiche vervierfacht (auf 21,9%), der Verkehrsflächenanteil ist dagegen um fast ein Drittel gesunken (auf 13,2%). Gleichzeitig ging der Wohnbaulandanteil von über 50% auf 42% zurück. Die Konzeption entfernte sich also – trotz der Rückbesinnung auf die ‚Urbanität‘ des traditionellen Stadtbildes – zunehmend von der Vorstellung der ‚steineren Stadt‘.

Besonnung

Das Prinzip der strikten Orientierung der Bebauung an einer nord-süd-gerichteten Achse ist in allen drei Abschnitten der ersten Bauphase durchgehalten. Besonders im Viertel Nord geht der Vorrang der Sonnenlage gegenüber gestalterischen Gesichtspunkten erheblich zu Lasten einer lebendigeren Raum-

⁴³⁰ vgl. Reinborn (1996), S. 240

⁴³¹ vgl. Hartmann (1967), S. 63

⁴³² Strukturplan (1963), S. 8

struktur; im Abschnitt Ost ist dagegen das Bemühen spürbar, die orthogonale Strenge durch schräge Gebäudestellungen aufzubrechen – wobei vom Grundsatz des rechten Winkels und des exakten Nord-Süd-Rasters auch hier nicht eigentlich abgewichen ist, sondern die diagonale Lage der Baukörper allein durch kontinuierliche treppenartige Rücksprünge erreicht wird. Sehr eindrucksvoll ist die Priorität der Besonnung übrigens in der massiven Bebauung entlang der Ständlerstraße vorgeführt: um die unverbaute Südlage der Gebäude nördlich des breiten Straßengrabens voll auszunutzen, errichtete man hier einen durchgehenden Prospekt langgestreckter, 9stöckiger Wohnzeilen, die in sich wenig gegliedert sind und durch fortlaufende, schier endlose horizontale Balkonbänder ihre Längenausdehnung noch betonen. Weitreichende Folgen hat die Ausrichtung der Baukörper nach der Sonne schließlich für das Straßen- und Wegebild: Eine Einfassung dieser Bereiche durch umschließende Gebäude kommt, wenn überhaupt, nur mehr zufällig zustande; der Regelfall sind städtebauliche Situationen, in denen senkrecht mit den oft fensterlosen Stirnseiten an den Weg stoßende Wohnzeilen den kontinuierlichen Raum aufreißen und ausfransen lassen. Die Strukturierung der Bebauung erfolgt nicht mehr ausgehend von der Prämisse, städtische Plätze, Straßen oder Wege zu schaffen, sondern gemäß der Forderung nach gesundem – in diesem Fall: gutbesontem – Wohnen; der Stadtraum ist damit weniger Gegenstand einer bewußten Formung als vielmehr Nebenprodukt einer Baumassenverteilung, die anderen als ästhetischen oder stadtgestalterischen Gesetzen gehorcht – Städtebau reduziert sich zum Wohnungsbau.

EXKURS II: DER OFFENE RAUM

Dieses hygienegeleitete Desinteresse an der raumbildenden Kraft der Architektur ist letztlich auch der entscheidende Faktor bei der Entstehung der vollständig offenen Bauweise, wie sie in Neuperlach durchgehend angewandt wurde. Dabei steht die Entlastungsstadt – sowohl zeitlich als auch formal – am vorläufigen Ende eines städtebaulichen Wandlungsprozesses vom traditionellen, durch Gebäudeeinfassungen definierten Stadtraum zum fließenden, die Bebauung umspülenden offenen Raum. Am Anfang dieses Weges stand zu Beginn des 20. Jahrhunderts der humanistische Impetus, für bessere gesundheitliche Verhältnisse in den Massenquartieren der Großstädte zu sorgen. Es ist insofern nicht verwunderlich, daß die entscheidenden Schritte zur Auflösung des morphologischen Zusammenhanges der Stadt von den in hohem Maß hygiene-orientierten funktionalistischen Strömungen der 1920er- und 1930er-Jahre getan wurden; der Organizismus, der die Gesundung von Körper und Geist ohnehin nicht genug betonen konnte, trat nach dem Zweiten Weltkrieg in diese Fußstapfen und hinterließ eine Spur, der man in Neuperlach noch bereitwillig nachfolgte.

Für die Überwindung der zur Mietskaserne pervertierten Baublocks der Gründerzeit, in denen die spekulative, maximale Bodennutzung Höfe zu engen Lichtschächten reduziert und die weniger begüterten Bewohner in dunkle Rückgebäude verbannt hatte, existierten in den 1920er-Jahren zwei unterschiedliche Konzepte: Das traditionellere setzte auf eine Entkernung und Begrünung der Höfe, die aber als grundsätzliches Bauschema beibehalten wurden und somit das überkommene Straßenbild

⁴³³ dieses und die folgenden zwei Zitate: Luther (1967b), S. 11

unangetastet ließen;⁴³⁴ dieses besonders in Wien häufig realisierte Modell („Wiener Höfe“) ist in München mustergültig in der Borstei (1924–1930) umgesetzt.⁴³⁵ Der vom Funktionalismus ausgehende Ansatz war radikaler: er löste den geschlossenen Block zur langgestreckten Zeile auf und ersetzte schließlich die Korridorbebauung durch ein Raster senkrecht zur Straße stehender Baukörper. Nach diesem Prinzip plante Ernst May in Frankfurt die Siedlungen Römerstadt (1927-1928) und Praunheim (1926-1929), in denen die Zeilen noch durchgängig parallel zu den Straßen gestellt sind und räumlich gefaßte Bereiche erzeugen, während die Siedlung Westhausen (1929-1931) bereits der streng geometrischen, nicht mehr raumbildenden Zeilenstruktur folgt, wie sie in Deutschland erstmals 1917 mit Theodor Fischers ‚Alter Heide‘ in München verwirklicht worden war.⁴³⁶ Nach 1945 gehörte das Konzept des offenen Raumes dann zum festen Kanon des organischen Städtebaus, für den es als die konsequenteste Form der kleinteiligen Durchgrünung das Ideal der ‚Stadtlandschaft‘ bestätigte und vollendete. Entsprechend beschreibt Reichow in der *Organischen Stadtbaukunst* seine Vision: „Statt geschlossenen Räumen und Raumfolgen begegnen wir in der organischen Stadtlandschaft in zunehmendem Maße ‚offenen Räumen‘ mit sinnfälligen Bindungen und Bezügen zu den oft einzeln und plastisch in Erscheinung tretenden Werken der Baukunst.“⁴³⁷ In den 1950er-Jahren versuchte man zunehmend, mit diesem – mittlerweile um das Wohnhochhaus erweiterten – Formenvokabular neue städtebauliche Situationen zu schaffen,⁴³⁸ denen die Höhendifferenzierung der Baukörper und ihre freiere Gruppierung zu Ensembles Spannung verleihen⁴³⁹ und die Anmutung des Uniformen, Seelenlosen nehmen sollten. Höhepunkt und Endpunkt dieser städtebaulichen Phase ist in den 1960er-Jahren die Dynamisierung des Raumes: eine lockere, rhythmische Gliederung der Bebauung in Raumsequenzen durch die „Kontrastierung von Körper und Öffnung“⁴⁴⁰ sollte den Stadtraum nicht mehr in Form statisch wahrgenommener, kulissenhaft arrangierter Bilder, sondern im ständigen Wechsel der Eindrücke motorisch erlebbar machen.⁴⁴¹ Eine Zerstörung des klar definierten Raumes im eigentlichen Sinne wollte man darin freilich nicht sehen; vielmehr vertrat man die Auffassung, die städtische Raumkonstitution bedürfe „der umschließenden Wände, also der eigentlichen raumbildenden Substanzen“⁴⁴² überhaupt nicht mehr. Die Realisierung dieser gestalterischen Vorstellungen konnte vor allem im Bauabschnitt Neuperlach Ost deutlich nachvollzogen werden.

Die *Charta von Athen*, die zum ersten Mal die Idee des fließenden Raumes in einen eindeutigen Zusammenhang mit hygienischen Zielsetzungen brachte, skizzierte gleichzeitig eine weitere Folgerung des offenen Raumkonzeptes, die auch in Neuperlach noch (oder wieder) aktuell ist: „Hohe Bauwerke,

⁴³⁴ vgl. Reinborn (1996), S. 126ff.

⁴³⁵ vgl. Reinborn (1996), S. 125

⁴³⁶ vgl. Panerai, Philippe / Castex, Jean / Depaule, Jean-Charles: Vom Block zur Zeile. Wandlungen der Stadtstruktur (franz. Originalausgabe u.d.T.: ‚Fomes urbaines: de L’ilot à la barre‘, 1977). Braunschweig 1985, S. 113-134 / Albers, Gerd: Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa. Begegnungen, Einflüsse, Verflechtungen. Braunschweig 1997, S. 303

⁴³⁷ Reichow (1948), S. 154

⁴³⁸ vgl. Albers (1997), S. 304f.

⁴³⁹ vgl. Rauda, Wolfgang: Raumprobleme im europäischen Städtebau. Das Herz der Stadt – Idee und Gestaltung. München 1956, S. 30

⁴⁴⁰ Holl (1982), S. 179

⁴⁴¹ vgl. Winter, Helmut: Zum Wandel der Schönheitsvorstellungen im modernen Städtebau: die Bedeutung psychologischer Theorien für das architektonische Denken. Diss. Zürich 1986, S. 317 – 321

⁴⁴² Rauda (1956), S. 30

in großer Entfernung voneinander aufgeführt, sollen den Boden zugunsten weiter Grünflächen freigeben⁴⁴³ und die Bewohner „der angenehmsten Aussicht, [...] der reinsten Luft und der vollkommensten Sonnenlage“ teilhaftig werden lassen. Die Abkehr von der horizontal verdichteten und zusammenhängenden Stadt zugunsten einer offenen Weite des Raumes bedeutet hier – sofern die Bebauung nicht uferlos auseinandergezogen werden soll – zwangsläufig eine verstärkte Höhenentwicklung, also die vertikale Verdichtung durch Stapelung von Wohnungen und Menschen. In dieser vermeintlichen gestalterischen Zwangslage sahen sich auch die Planer Neuperlachs: denn einerseits verlangte das neue Ideal der ‚Urbanität‘ nach einem städtischen Maß an Bevölkerungskonzentration, das für Lebendigkeit und Vielfalt sorgen sollte – andererseits verboten aber die noch immer gültigen Hygienevorstellungen des Funktionalismus und des Organizismus ein horizontales Aneinanderrücken der Bebauung. Somit blieb auch in Neuperlach nur der Weg nach oben, und je höher man baute, desto weiter mußten umgekehrt die Räume zwischen den Gebäuden werden – so setzte die Verbindung des Dogmas der Dichte mit dem der Gesundheit einen sich selbst verstärkenden Prozeß in Gang, der am Ende zur ‚menschlichen Stadt‘ führen sollte.

Tatsächlich aber ist das Resultat weder eine Stadt, noch ist es menschlich. Der radikale Bruch des über Jahrhunderte gewachsenen Formen- und Strukturenkanons, der eine Ansammlung von Gebäuden verbindlich als ‚Stadt‘ zu erkennen gibt und sie konventionell als solche definiert, macht es unwahrscheinlich, daß das neu Entstehende von den Bewohnern mit diesem gültigen Modell assoziiert werden kann und in gleicher Weise als ‚Stadt‘ akzeptiert wird. Die Stadt in der Nachfolge der funktionalistischen und organizistischen Vorstellungen ist aber auch nicht menschlich: Zwar wird der Mensch zum Ausgangs- und Mittelpunkt der Planungen gemacht; doch wird er gleichzeitig auf seine quantifizierbaren Bedürfnisse reduziert – Sonnenscheindauer in Stunden, Helligkeit der Wohnung in Lux, Lichteinfallswinkel in Grad, Ruhe in Dezibel, Grünraumanteil in Quadratmetern –, während sich die nicht-quantifizierbaren Bedürfnisse – etwa das Gefühl des Beheimatetseins – in einer gesunden Umgebung von selbst erfüllen sollten. Ob die aus den Erfordernissen des gesunden Lebens entwickelte städtebauliche Form den Menschen auch emotional glücklich machen würde, stand nicht zur Diskussion, weil ein Zusammenhang zwischen der Stadtgestalt und dem menschlichen Wohlbefinden gar nicht gesehen wurde. Kevin Lynch war zu Beginn der 1960er-Jahre einer der ersten, der auf wissenschaftlicher Basis Anhaltspunkte dafür fand, daß die menschliche Psyche keineswegs indifferent gegenüber jedem beliebigen Bild der Stadt ist: So zeigte er etwa, daß die räumliche Kontinuität von Straßen und Wegen⁴⁴⁴ oder die Geschlossenheit städtischer Plätze⁴⁴⁵ in der menschlichen Wahrnehmung für Halt, Orientierung und Identifikation sorgen und damit ein Gefühl der Geborgenheit hervorrufen; eine offene, diskontinuierliche Baugestalt dagegen kann Gefühle des Unbehagens, des Nichtfaßbaren, des Ausgesetztseins erzeugen. Orte, die ihrem Charakter nach als unangenehm empfunden werden, als unheimlich im wörtlichen Sinn, werden tendenziell gemieden und verlieren ihre Funktion, Kristallisationspunkte für das öffentliche Leben zu sein. Für die Entstehung einer vitalen städtischen Atmosphäre sind das schlechte Voraussetzungen.

⁴⁴³ dieses und das folgende Zitat: Le Corbusier (1942), S. 87

⁴⁴⁴ vgl. Lynch (1960), S. 67 und S. 126

⁴⁴⁵ vgl. Lynch (1960), S. 122

Exkurs III: Die sterbende Öffentlichkeit

Ganz gravierende Folgen haben diese offenen, fließenden Räume, die das geschlossene Straßen- und Platzbild in Neuperlach ersetzen, für die Differenzierung zwischen öffentlicher und privater Sphäre. In der traditionellen Stadtstruktur fungieren Fassaden und Mauern als Naht zwischen diesen beiden Bereichen, indem sie den Privatraum der Wohnung, des Gartens oder des Hofes nach außen hin abgrenzen und gleichzeitig den verbleibenden Raum als Ort der Öffentlichkeit klar definieren. Dieses Prinzip greift bei der freien Gruppierung von Baukörpern nicht mehr: obwohl auch hier einzelne Wege als öffentliche Verbindungen, andere als private Erschließungen bestimmt sind, lassen sich die Übergänge kaum eindeutig lokalisieren. Die Schwierigkeiten beginnen schon bei der Gestaltung der Hausfassaden, die nicht je nach ihrer Zuwendung zum öffentlichen oder zum privaten Raum differenziert sind, sondern vielmehr nach ihrer jeweiligen Lage zur Sonne; Vorder- und Rückseiten der Gebäude sind somit im Sinne einer Trennung zwischen Öffentlichkeit und Privatheit nicht zu unterscheiden. Meist liegen ohnehin beide Seiten im Blickfeld entweder der Fußgängerachsen – wie bei den senkrecht zum Weg stehenden Zeilen – oder der Straßen, zu denen sich die als Privaträume gedachten Flächen häufig öffnen. Einfriedungen existieren nicht, sodaß grundsätzlich alle Wege und Bereiche betreten werden können (und zwar direkt bis vor die Parterrefenster: private Gärten waren ursprünglich nicht eingeplant und können auch heute nur an wenigen Stellen nachträglich realisiert werden, da die Aufsockelung der Gebäude einen ebenerdigen Zugang zu den Erdgeschoßwohnungen meist unmöglich macht). Es ist bezeichnend, daß dieser gestalterischen Indifferenz auffällig oft durch Schilder entgegengewirkt werden soll, die den Beginn von Privatgrund ankündigen. Sie ändern aber nichts daran, daß zahlreiche unklar definierten Zwischenzonen entstehen: Für den Passanten sind sie einerseits zugänglich und einsehbar, andererseits fehlen alle Elemente, die sonst den öffentlichen Raum markieren und einen Aufenthalt rechtfertigen (etwa Geschäfte oder sonstige allgemein zugängliche Einrichtungen); es gibt zwar Sitzgelegenheiten, aber keinen Grund, sich dort, unter den Balkonen fremder Menschen, tatsächlich niederzulassen. Für die Anwohner dieser unbestimmten Übergangsbereiche stellt sich die Situation genau umgekehrt dar; einerseits empfinden sie einen solchen Ort als Privatraum, andererseits mindert die fehlende Abschirmung die Bereitschaft, ihn auch entsprechend zu nutzen (etwa zum Sonnenbaden oder als stillen Lesewinkel). Durch die prinzipielle Öffentlichkeit aller freien Flächen, wie sie die offene Baustruktur herstellt, verschwindet ein erheblicher Teil der privaten Rückzugsmöglichkeiten, die eine Stadt herkömmlicherweise ihren Bewohnern bietet.

Hans Paul Bahrtd hat auf die Folgen dieser städtebaulichen Situation nachdrücklich hingewiesen: Bereiche, die nicht mehr als „eindeutig[e] Verlängerungen der privaten Wohnzonen unter freiem Himmel“⁴⁴⁶ zu erkennen sind, stören das Gleichgewicht zwischen öffentlichem und privatem Raum und lassen am Ende beide verkümmern: In der funktionierenden Stadt, so Bahrtd, ist die Öffentlichkeit eine Sphäre der ‚unvollständigen Integration‘,⁴⁴⁷ also ein Bereich, der die Möglichkeit bereithält, Kontakt und Kommunikation mit anderen herzustellen, ohne deshalb gleich zu einer näheren Beziehung verpflichtet zu sein; der einzelne betritt diese Bühne nur in seiner Eigenschaft als Einkäufer, als

⁴⁴⁶ Bahrtd (1968), S. 113

⁴⁴⁷ vgl. zu diesem Begriff: Bahrtd (1961), S. 40

Flaneur, als Tourist, kann aber, ja muß sogar andere Teile der eigenen Persönlichkeit aus der sozialen Interaktion heraushalten,⁴⁴⁸ um die ausbalancierte Spannung von Freiheit und Bindung des Miteinanders zu erhalten. Dieses Prinzip kann nur funktionieren, solange die öffentliche Sphäre auf beschränkte Bereiche konzentriert ist, denen klar abgegrenzte private Ausgleichszonen gegenüberstehen. Mit dem Eindringen der Öffentlichkeit in dieses Refugium wird dagegen gerade die wichtigste Voraussetzung für ein städtisches öffentliches Leben zerstört – und der Einzelne reagiert mit einem Rückzug in das „sterile[...] Glück im Winkel“⁴⁴⁹, das ihm noch bleibt; von der totalen Öffentlichkeit führt so der Weg zur totalen Privatisierung. Richard Sennett hat den Endpunkt dieser Entwicklung – den Umschlag von der Wertschätzung für das Öffentliche zum Kult des Privaten – treffend als „Tyrannei der Intimität“⁴⁵⁰ bezeichnet. Was folgt daraus für Neuperlach? Die Antwort muß lauten: alles, nämlich nichts weniger als die – an dieser Stelle noch vorläufige – Feststellung, daß seine Bestimmung, Stadt zu werden, scheitern muß. Denn sofern Bahrds These zutrifft, die Stadt sei durch die Tendenz ihres gesamten Lebens zur Polarisierung in einen öffentlichen und einen privaten Bereich definiert⁴⁵¹: so mag Neuperlach manches sein – Siedlung, Vorort, Wohnbezirk – nur eines eben nicht: Stadt.

c. V e r k e h r s s y s t e m

In allen drei Bauabschnitten wurde die von Stadtentwicklungs- und Strukturplan vorgegebene Trennung der Kraftverkehrserschließung vom Fußwegenetz streng beachtet. Beide Systeme folgen dabei jeweils unterschiedlichen Ordnungsprinzipien: der Fahrverkehr wird stets, von der schneidenden Ringstraße ausgehend, über bogenförmige Anwohnerstraßen verteilt und nötigenfalls durch Stichstraßen weiter in die Bebauung hineingeführt; die Fußwege dagegen bilden ein Gliederungsgerüst, das auf je einer von Westen nach Osten verlaufenden Hauptachse und davon senkrecht abzweigenden Nebenästen basiert. Dieses Erschließungsschema entspricht im Abschnitt Nord den Vorgaben des Strukturplanes am genauesten, während es mit fortschreitender Bau- und Planungszeit in den Vierteln Nordost und Ost zunehmend abgewandelt wird: sowohl die Straßen- als auch die Wegetrassierungen lösen sich von ihrer orthogonalen Ausrichtung und passen sich stärker dem diagonalen Zuschnitt der Viertelgrenzen an. Für die Fußwege bedeutet dies zum einen eine freiere Führung, zum anderen verlieren sie dabei aber tendenziell an Stringenz und sind somit weniger geeignet, einzelne Bauensembles zu Wohngruppen zusammenzuhalten. Entsprechend der zurückgehenden Bedeutung des Nachbarschaftskonzeptes nehmen in den zwei späteren Bauabschnitten auch die Sorgfalt und die Phantasie ab, die noch im Viertel Nord auf die individuelle Charakterisierung einzelner Wege aufgewandt wurden; auch der nördliche und der östliche Arm des zentralen Wegachsenkreuzes, die als Magistralen das Quartier hätten durchlaufen sollen, sind baulich gegenüber den sonstigen Hauptwegen nicht hervorgehoben.

Die grundsätzlich bereits erörterten Auswirkungen der fließenden Raumauffassung, die schon den Wegeraum in Neuperlach maßgeblich beeinflussen, haben sich bei den Straßen der Entlastungsstadt als besonders gravierend erwiesen; hier ist eine vollständige Sprengung des baulichen Konti-

⁴⁴⁸ vgl. Bahrdt (1961), S. 42 und S. 52

⁴⁴⁹ Bahrdt (1961), S. 79

⁴⁵⁰ so der Untertitel zu: Sennett, Richard: Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität (amerik. Originalausgabe u.d.T.: *The Fall of Public Man*, 1974). Frankfurt 1986

nuums in eine wahllose Ansammlung zersplitterter Baumassen zu beobachten, die Auflösung aller Zusammenhänge in einen konturlos ausfransenden, amorphen Un-Raum. Der Strukturgedanke des an die Wege angelehnten Bebauungssystems kann auf diese Weise von der Straße aus nicht einmal ansatzweise entschlüsselt werden; die Stadt-Vorstellung des Autofahrers bleibt diffus, weil weder ein übergeordnetes Schema ersichtlich wird noch erinnerbare Raumsituationen im Gedächtnis haften bleiben. Infrastruktureinrichtungen, die viel einfacher und bequemer über das Fußwegenetz erreichbar sind, der Mangel an symbolischen Bezugspunkten, Häuser, die sich von den Fahrbahnen abwenden und ihnen die kalte Schulter zeigen – alles das verbannt den Passanten von der Straße und überläßt sie dem Autofahrer, der in der glücklichen Lage ist, ihre Banalität mit 50 Stundenkilometern schnell hinter sich zu lassen. Die „bewußt formale Vernachlässigung des konventionellen Verkehrsstraßenraums“⁴⁵² (Ludwig Geigenberger, Direktor der *Neuen Heimat Bayern*, 1974) ist also nicht mehr als eine freundliche Umschreibung für die Verödung des Straßenraumes zur „Nicht-Straße“⁴⁵³, zum bloßen Erschließungsinstrument, das nicht mehr länger Folie des städtischen Lebens ist. „Perlach hat viele Gesichter“⁴⁵⁴, ließ einst die *Neue Heimat* optimistisch verkünden – die Straßen, soviel ist sicher, kann sie damit nicht gemeint haben; hier nämlich hat die Entlastungsstadt überhaupt kein Gesicht.

d. Funktionsverteilung

Allgemein

Allen Abschnitten gemeinsam ist die freie Verteilung der Sonderfunktionen über das gesamte Gebiet: die in geringer Zahl vorhandenen, jeweils sehr kleinen Gewerbeflächen befinden sich stets an den Rändern der Viertel, Verwaltungsgebäude teilweise auch in räumlicher Zuordnung zu den Subzentren, nie allerdings voll in diese eingebunden. Die Kirchen liegen zwar in der Nähe der Ladenkomplexe, bilden mit ihnen aber außer im Abschnitt Nordost nie eine Einheit, sondern werden durch zwischen-geschobene Bebauung abgetrennt. Von einer strengen Separierung der Funktionen kann aufgrund ihrer gleichmäßigen Streuung nicht gesprochen werden; insbesondere sind *gleichartige* Funktionen nicht zu größeren, monofunktionalen Flächen zusammengefaßt (etwa zu reinen Gewerbe- oder Verwaltungszonen). Andererseits ist aber durch die stark verteilte Lage der Sonderflächen an keiner Stelle ein hochintegrativer Zusammenhang *verschiedenartiger* Funktionen gegeben (etwa Verwaltung plus Gewerbe plus Wohnen plus Einkaufen). Das von der Städtebaukritik der 1960er-Jahre propagierte Ende der Funktionstrennung hat also bereits Niederschlag gefunden, ohne daß jedoch der Schritt zur Durchdringung der verschiedenen Nutzungen schon getan worden wäre. Zumindest Ansätze einer echten Funktionsmischung in Verbindung mit dem Versuch, städtische Plätze zu schaffen, konnten bei den

⁴⁵¹ vgl. Bahrdt (1961), S. 38

⁴⁵² Geigenberger (1974), S. 18

⁴⁵³ Peters, Paulhans: Stadtbau – was ist heute möglich? In: *Neue Heimat Bayern* (Hg.): Praxis und Städtebau Nr. 1, 1969, o.S. (nach einem Vortrag an der Technischen Hochschule München zur Eröffnung der gleichnamigen Ausstellung, bei der die Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbes für das Zentrum Perlach vorgestellt wurden)

⁴⁵⁴ Kolo, Hans: Perlach hat viele Gesichter [Entwurf für einen Artikel in: *Neue Heimat* (Hg.): Monatshefte für den neuzeitlichen Städtebau Nr. 4, 1970]. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. *Neue Heimat Bayern*), S. 1

Hans Kolo war Pressesprecher der *Neuen Heimat Bayern*.

Subzentren der Viertel Nordost und Ost festgestellt werden; daneben stehen allerdings die beiden konzeptuell vollkommen gegensätzlichen Ladenkomplexe des ersten Bauabschnittes .

Nord

Die Blüten, die das in Neuperlach Nord erst halb überwundene Dogma der Funktionstrennung treibt, lassen sich an kaum einer Stelle so gut beobachten wie im Bereich des Plettzentrums, der den „städtebaulichen Höhepunkt“⁴⁵⁵ des Viertels Nord bilden sollte. Prinzipiell wären hier nämlich alle Bausteine vorhanden, die zur Gestaltung eines attraktiven Stadtplatzes benötigt würden; an funktionalen Elementen: Geschäfte, Wohnungen, Arbeitsstätten; an sozialen und kulturellen Elementen mit dem Potential architektonischer Dominantenbildung und symbolischem Identifikationswert: eine Kirche, ursprünglich auch eine Stadtteilbibliothek; an strukturellen Elementen: die Lage am Schnittpunkt wichtiger Wegeverbindungen, eine U-Bahnstation; an gestalterischen Elementen: ein ‚steinerner‘ Platz (vor dem Ladenplateau), ein Fleckchen Grün, eine räumlich (einigermaßen) geschlossene Fassadenfassung (beides südlich der Kirche). Hier aber sind diese Bausteine nicht sinnvoll verbunden und integriert, sondern auseinandergenommen und nebeneinandergesetzt: Der Platz vor der Kirche vermittelt einen fast schon traditionellen Raumeindruck, hat auch einen emotionalen Bezugspunkt, ist aber eine reine, bepflanzte Grünanlage mit ausschließlicher Wohnbebauung, ohne Arbeitsstätten, ohne Geschäfte, abseits der U-Bahn und außerhalb des Durchgangsbereiches der Passanten, der Berufstätigen und der Ladenbesucher. Der Platz vor dem Geschäftszentrum ist gepflastert und durch eine Plastik künstlerisch ausgestaltet, wird aber auf einer Seite von der Lücke eines langgestreckten Parkplatzes aufgerissen. Um dieses gestalterische Vakuum gruppieren sich die beiden Verwaltungsgebäude, die – gemeinsam mit dem Bürohaus an der Heinrich-Wieland-Straße weiter östlich – genau so zur U-Bahn-Haltestelle liegen, daß die Ein- und Auspendelnden die eigentlichen Plätze dieses Zentrumsareals überhaupt nicht passieren müssen. Das aufgesockelte Ladenplateau schließlich ist von Wohnungen, Büros und allen architektonischen Bezugspunkten isoliert; wie ein eigenes Gebäude muß es bewußt betreten und wieder verlassen werden, zufällige Passanten sind kaum zu erwarten – und durch die zweiseitige Öffnung entsteht hier nicht die Atmosphäre eines Platzes oder einer Passage, sondern der eines Durchganges oder Unterstandes. Derartige Bereiche werden nicht als lebendige, öffentliche Orte empfunden, sind als solche vielleicht auch gar nicht geplant (die fehlenden Sitzgelegenheiten im Plettzentrum deuten darauf hin, daß ein Aufenthalt zu einem anderen Zweck als dem des Einkaufes ohnehin nicht gewollt ist); je mehr diese monofunktionalen Zonen als Mittelpunkte des öffentlichen Lebens aus dem Bewußtsein der Bewohner verschwinden, desto eher hören sie auch tatsächlich auf, solche Mittelpunkte noch wenigstens ansatzweise zu sein.

Nordost

Im Herzstück des Viertels Nordost, dem Marxzentrum, ist mit dem Versuch, verschiedene städtische Funktionen in einen engeren Zusammenhang zu bringen, ein zumindest für Perlach neuer und beachtlicher konzeptioneller Ansatz verwirklicht. Hatte man im Bauabschnitt Nord die funktionalen und

gestalterischen Versatzstücke des zentralen Bereiches noch additiv gereiht, so ist hier nun ein Ensemble entstanden, das diese Elemente weitgehend vereinigt und um einen gemeinsamen Platz gruppiert. Die städtebauliche Weiterentwicklung, die zwischen der Zentrumsgestaltung im Bauabschnitt Nord und dem Entwurf des Marxzentrums stattgefunden hat, ist einerseits bemerkenswert, relativiert sich andererseits aber durch die Feststellung, daß die Reintegration städtischer Funktionen im Viertel Nordost ja auch schon zum Konzept des ersten, nicht realisierten Entwurfes aus dem Jahr 1967 gehörte. Es war also der erste Spatenstich zu den isolierten Zentrumsplateaus im Nordviertel noch nicht getan, da plante man für das Baugebiet nebenan bereits nach den Prinzipien der neuentdeckten ‚Urbanität‘. Der Eindruck, der sich hier aufdrängt, ist eher der, daß seitens der Stadtplanung eine gewisse Unsicherheit bezüglich der optimalen Gestaltung städtischer Mittelpunkte herrschte, und man vorsichtshalber mit alten wie neuen Ideen gleichzeitig experimentierte. Was mit dem Marxzentrum schließlich entstanden ist, muß denn auch eher als gescheiterte Versuchsanordnung denn als gelungene Lösung angesehen werden. Der richtige Ansatz, Mut zu einem echten städtischen Platz zu beweisen, wird hier durch die gravierenden ästhetischen Mängel wieder zunichte gemacht. Wenn immer wieder auf die angebliche ‚Zugigkeit‘ des Marxzentrums hingewiesen wird,⁴⁵⁶ so liegt das weniger daran, daß hier der Wind tatsächlich stärker pfeifen würde als anderswo – Schuld trägt vielmehr eine architektonische Gestaltung, die mit ihren drei massiv zerklüfteten, gewinkelten, auf- und absteigenden Wohntürmen mehr das Ambiente einer Karstformation verbreitet als das eines bergenden Gehäuses.

Ost

Der Versuch des Marxzentrums, im Sinne einer ‚urbanen‘ Gestaltung die verschiedenen Funktionen der Stadt nicht nur einander zuzuordnen, sondern sie zu integrieren, ist im Bauabschnitt Ost mit dem Sudermannzentrum wiederaufgegriffen und zumindest für die Bereiche ‚Wohnen‘ und ‚Einkaufen‘ konsequent praktiziert worden; allerdings fehlt im Umgriff des Sudermannzentrums – neben einer vielleicht wirtschaftlich nicht tragbaren kulturellen Nutzung – jedes größere Angebot an Arbeitsstätten, sei es in der Verwaltung oder im Gewerbe, sodaß letztlich doch von einem funktionalen Minimalprogramm gesprochen werden muß. Dazu kommt auch hier wieder die ungenutzte Chance, mit der Einbindung eines – ja eigentlich vorhandenen – Kirchengebäudes in das Platzensemble das Zentrum nicht nur funktional, sondern auch gestalterisch zu bereichern. Für das Grafzentrum gilt eine ähnliche Kritik; hier bleibt unverständlich, warum man nicht einen engeren räumlichen Zusammenhang zwischen dem Handwerkerhof – ob nun mit oder ohne Handwerkern – und dem Einzelhandelsbereich gewagt hat. – Bei der Klage über die verschwundene städtische Vitalität der Neuperlacher Plätze und Ladenzentren sollte man freilich gerechterweise einen Gesichtspunkt nicht ganz außer acht lassen: daß nämlich die von den Planern erwünschte, ja erhoffte Lebendigkeit dieser Orte in der Praxis nicht selten in Konflikt mit dem Ruhe- und Ordnungsbedürfnis der Anwohner gerät, die nicht bereit sind, läutende Glocken, spielende Kinder, einen Biergarten und vielleicht sogar gelegentlich einen betrunkenen Obdachlosen auf der Bank vor dem Haus als Bestandteile oder Begleiterscheinungen dessen, was das städtische Flair

⁴⁵⁵ Hartmann (1967), S. 66

ausmacht, wenigstens zu tolerieren. Ein bezeichnendes Licht auf diesen Sachverhalt wirft die Feststellung, daß sowohl im Marx- wie im Sudermannzentrum die ursprünglich vorhandenen Sitzgelegenheiten mittlerweile wieder entfernt wurden, nachdem die aufgestellten Bänke nicht nur vom Konsumentenpublikum genutzt wurden, sondern sich auch zum abendlichen Treffpunkt der Jugend entwickelten. Das ‚pulsierende städtische Leben‘ auf den ‚Plätzen des Südens‘⁴⁵⁷ ist für viele eben nur dann ein Ideal, wenn es nicht direkt vor der eigenen Haustür stattfindet und sich ansonsten an die in Deutschland üblichen Nacht- und Mittagsruhezeiten hält.

4. ERGEBNIS

In der Strukturplanung für Neuperlach hatte sich bereits eine starke Rezeption von Leitbildern der 1930er- bis 1950er-Jahre angekündigt, die mit der Übernahme städtebaulicher Mittel aus dem entsprechenden ideologischen Repertoire verbunden war. Dieses Phänomen hat sich in der gebauten Wirklichkeit der Entlastungsstadt im wesentlichen fortgesetzt – mit allen damit verbundenen Problemen. Insbesondere gilt dies für die Art der Funktionsverteilung, die in Neuperlach von einer typisch städtischen Mischung noch weit entfernt ist und Vitalität, Attraktivität und Urbanität der Plätze und Wege des Quartieres erheblich einschränkt; vor allem im ältesten Bauabschnitt sind die Übereinstimmungen mit dem funktionalistischen Prinzip der kleinräumigen Nutzungstrennung evident. Mit der Anwendung des Nachbarschaftskonzeptes in der ersten Planungsphase und seiner Realisierung im Viertel Nord konnte aber auch das Nachwirken organozistischer Vorstellungen innerhalb der Münchner Stadtplanung nochmals bestätigt werden. Gerade in diesen beiden Punkten zeigt sich allerdings, daß strukturelle Prinzipien des Funktionalismus und des Organizismus zwar – sei es aus Gewohnheit, sei es mangels erprobter Alternativen – nach wie vor Anwendung fanden, daß jedoch ihre ideologische Stoßrichtung nicht mehr uneingeschränkt geteilt wurde; bezeichnenderweise geht die Bedeutung dieser zwei Grundsätze im Verlauf der weiteren Planung Neuperlachs auch merklich zurück. Die Problematik der übrigen Planungskonstanten – Gliederung, Durchgrünung, Verkehrstrennung – kommt vor allem in Verbindung mit der Baugestalt der Entlastungsstadt zum Tragen. Es konnte gezeigt werden, daß das Aufeinandertreffen des Ideals vom gesunden Wohnen, wie es die hygienegeleiteten Stadtmodelle der Vergangenheit propagierten, und des neuen Dogmas der Verdichtung zu einer Auflösung des traditionellen Stadtraumes führt: in einer übersteigerten Betonung der Wohnqualitäten (Licht, Sonne, Ruhe) gegenüber stadtstrukturellen Belangen glaubte man die aus wirtschaftlichen wie sozialen Gründen notwendige Bevölkerungsballung nur durch die vertikale Stapelung der Stadtbewohner in weit voneinander abgerückten Baukörpern mit den gesundheitlichen Erfordernissen in Einklang bringen zu können. Mit dem ‚offenen‘ Raum zwischen diesen unzusammenhängend addierten Einzelgebäuden ist die von Organizismus und Funktionalismus gleichermaßen geforderte engmaschige Durchgrünung nun zwar ebenso mustergültig verwirklicht wie eine optimale Besonnung; gleichzeitig verschwinden damit aller-

⁴⁵⁶ vgl. z.B. Hackelsberger, Christoph: Mitten in Neuperlach – Ein deutlicher Turm. In: Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger (Ost) vom 4. 1. 1983

⁴⁵⁷ vgl. zu diesen Visionen: Luther (1966), S. EB 55 / Hartmann (1967), S. 63

dings die letzten Reste dessen, was als städtisches Gepräge konventionell definiert ist und in der Empfindung der Bewohner als ‚Stadt‘ akzeptiert wird. Die konsequente Anwendung der offenen Bauweise bedeutet aber nicht nur den Verlust des städtischen Raumes: die Verwischung der räumlichen Konturen geht vielmehr einher mit der Zerstörung auch der Konturen zwischen öffentlicher und privater Sphäre, deren Polarität für das städtische Leben konstitutiv ist. In dem Maß, in dem die Öffentlichkeit in alle Fugen des Quartieres eindringt und private Residuen verdrängt, beseitigt sie ihre eigene Existenzgrundlage und ist als konzentrierter und spannungsreicher Kontrast zum Bereich des Privaten nicht mehr lebensfähig. Vereinigt man nun – wie in Neuperlach geschehen – die ästhetische und soziale Problematik des offenen Raumkonzeptes noch mit einer konsequenten Verkehrsentflechtung, einer mangelhaften Funktionsintegration und einer Quartiersgliederung mittels Durchgangsstraßen und Abstandsgrün, so sind die Ödnis toter Straßenräume, das Absterben des städtischen Lebens und damit schließlich das Verschwinden auch der letzten Reste urbanen Charakters in atmosphärischer wie in gestalterischer Hinsicht die absehbaren Resultate.

IX.

HERZOPERATION *Das Zentrum Neuperlachs*

1. DAS TRANSPLANTAT

Das heutige Bild dessen, was der Entlastungsstadt Perlach als weithin ausstrahlender Mittelpunkt eingepflanzt werden sollte, ist das Ergebnis eines seit 1967 andauernden Prozesses des Planens, Umplanens, Verwerfens und Neukonzipierens. Die bisherige analytische Vorgehensweise einer Gegenüberstellung von Entwurf und Wirklichkeit, wie sie bei der Betrachtung der ersten drei Bauabschnitte praktikabel war, könnte die Dynamik dieser Entwicklung nicht angemessen erfassen; daher soll der folgende Abschnitt vor allem eine Dokumentation über das phasenweise Werden und Wachsen des Neuperlacher Zentrums bieten. Unabhängig von der architektonischen Problematik der schließlich verwirklichten Lösung – darüber ist in den Feuilletons Ende der 1960er-Jahre genug geschrieben worden – muß dabei das Hauptaugenmerk der Frage gelten, ob die Mitte Neuperlachs dem Anspruch der Strukturplanung gerecht wird, sich in baulicher, vor allem aber in funktionaler Hinsicht nicht nur zum „neuen gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Zentrum“⁴⁵⁸ einer Stadt in der Stadt zu entwickeln, sondern zudem zu einem lebendigen Herzen, das seinen Pulsschlag bis weit in die Region auszusenden in der Lage ist. Bei der Beurteilung ist insbesondere zu prüfen, in welchem Ausmaß innerhalb der zahlreichen Einflußfaktoren, die zu der heutigen Situation geführt haben, Festlegungen des übergeordneten Strukturrahmens nachwirken, inwiefern also schon in der Grundkonzeption der Vergangenheit die Weichen für die Gegenwart gestellt worden sind.

a. Der Wettbewerb

Forderungen

Im Gegensatz zu den Entwürfen für die ersten drei Bauabschnitte Neuperlachs, die als rein bürokratische Planungen unter weitgehendem Ausschluß der Öffentlichkeit und ohne Beteiligung externer Architekten und Städtebauexperten entstanden waren, sollte der Zentrumsbereich der Entlastungsstadt sein Gesicht im Rahmen eines Ideenwettbewerbes erhalten. Ein Arbeitskreis – in dem neben den einschlägigen Behörden vor allem die wirtschaftlichen Interessenverbände, aber weder Kulturschaffende noch soziale Organisationen vertreten waren – bereitete seit Anfang 1967 einen Anforderungskatalog vor, auf dessen Grundlage die Stadt München gemeinsam mit der *Neuen Heimat* im Herbst desselben Jahres den Wettbewerb ausschreiben konnte.⁴⁵⁹ Als abstraktes Generalziel erwarteten die Auslober Vorschläge für „zukunftsweisende, der Atmosphäre des Münchener Raumes angemessene Lösungen von visueller Prägnanz und Unverwechselbarkeit [...], die für die Bewohner des neuen Stadtteiles Integrationskraft und über den Stadtteil hinaus Symbolkraft besitzen“⁴⁶⁰; alles, was in den bisher errichte-

⁴⁵⁸ Neue Heimat: Perlach (ca. 1969), S. 19

⁴⁵⁹ vgl. Neue Heimat: Perlach (ca. 1969), S. 5

⁴⁶⁰ Ausschreibung Zentrum (1967), S. 16

ten Vierteln größtenteils fehlte, sollte nun also im nachträglich transplantierten Herzen Neuperlachs nachgeholt werden. Gefordert wurde ein Konzept, das „eine visuelle und funktionale Verflechtung des Zentrums“⁴⁶¹ mit den umliegenden Wohngebieten und ein „spannungsreiches Verhältnis zwischen privater und öffentlicher Sphäre“ ermöglichen sollte – den alten Strukturplan hatte man offenbar ebenso gelesen wie die Schriften eines Hans Paul Bahrdt. Vor Luftschlössern wurde indes gewarnt: in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht mußte der Entwurf realisierbar sein, gleichzeitig so flexibel, daß er in zwei Baustufen ausgeführt und gegebenenfalls je nach Bedarf erweitert werden könnte.⁴⁶²

Als Basis für die architektonische Entwurfsarbeit enthielt die Ausschreibung ein umfangreiches Raumprogramm, das ein genaues Profil der benötigten Flächen für Wohnungen, öffentliche Einrichtungen, Verwaltung sowie Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe vorgab; es sollten sich „die verschiedenartigsten, in einem Stadtzentrum erwünschten und notwendigen Funktionen in sinnvoller Weise miteinander verbinden“⁴⁶³. Zu überplanen war das gesamte Areal zwischen den Bauabschnitten Nord und Ost, der Putzbrunner Straße im Süden und dem alten Perlach im Westen, wobei alle kommerziell und kulturell genutzten Bereiche in einem Kerngebiet zusammengefaßt werden sollten; die Bestimmung von Lage und Größe dieser hochkonzentrierten Zone war den Wettbewerbsteilnehmern freigestellt.⁴⁶⁴ „Zur Aktivierung“⁴⁶⁵ sollten innerhalb des Kerngebietes auch Wohnungen vorgesehen werden, deren Bruttogeschosflächen jedoch höchstens 50 Prozent der Gesamtfläche dieses Bereiches einnehmen durften – gegenüber den rigiden Beschränkungen des Strukturplanes von 1965 sicherlich dennoch ein Schritt hin zu einer stärkeren funktionalen Integration; eine „weitgehende Verflechtung von Zentrums- und Wohnfunktionen“⁴⁶⁶ wurde dementsprechend ausdrücklich gewünscht, sofern die „Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse“ dadurch nicht beeinträchtigt würde. Das verbleibende Gelände außerhalb des unmittelbaren Zentrums war als allgemeines oder reines Wohngebiet auszuweisen, die genaue Anzahl der Wohnungen war hier ebenfalls den Architekten überlassen.⁴⁶⁷ Ganz im Sinne des neuen Ideals der ‚Verdichtung‘ wurden im übrigen auch solche Entwürfe nicht ausgeschlossen, deren Nutzungsmaß (Geschosflächenzahl) über die gesetzlichen Höchstgrenzen hinausging.

Programm

Die Dimensionen, in denen in Neuperlach geplant wurde, werden bei einem Blick auf die im Wettbewerbsgebiet vorgesehenen Einrichtungen deutlich.⁴⁶⁸ Auf dem kulturellen und wissenschaftlichen Sektor sollten entstehen: ein Bürgerhaus mit Stadtbücherei, Volkshochschule und einem Mehrzwecksaal für 650 Personen, ein ‚Lichtspieltheaterzentrum‘ mit Erstaufführungs-, Familien- und Studiokino, eine Kunstgalerie, ein Künstlerhof mit Bildhauer- und Malerateliers, die Höhere Wirtschaftsfachschule zusammen mit einer Ausbildungsstätte für Graphikdesign, schließlich das Städtische Richard-Strauss-Konservatorium mit einem großen Konzertsaal und drei kleineren Sälen; an Sportstätten: eine Eislauf-

⁴⁶¹ dieses und das folgende Zitat: Ausschreibung Zentrum (1967), S. 15

⁴⁶² vgl. Ausschreibung Zentrum (1967), S. 15f.

⁴⁶³ Ausschreibung Zentrum (1967), S. 21

⁴⁶⁴ vgl. Ausschreibung Zentrum (1967), S. 21

⁴⁶⁵ Ausschreibung Zentrum (1967), S. 24

⁴⁶⁶ dieses und das folgende Zitat: Ausschreibung Zentrum (1967), S. 15

⁴⁶⁷ vgl. Ausschreibung Zentrum (1967), Anhang Blatt 26

halle, ein Hallenbad und eine Bezirkssportanlage; bemerkenswerterweise geht aus den Sitzungsprotokollen des vorbereitenden *Arbeitskreises Zentrum Perlach* hervor, daß dieses umfangreiche Angebot an öffentlichen, vor allem kulturellen Einrichtungen angesichts der erhofften Anziehungskraft der Neuperlacher Stadt(teil)mitte bereits als das unbedingt erforderliche Minimum angesehen wurde.⁴⁶⁹ An Schulen und sonstigen sozialen Einrichtungen waren weiters vorgesehen: Volks-, Haupt- und Realschule, Kindergarten und Kleinkinderkrippe, ein Altersheim, ein Altenwohnheim, ein Studentenwohnheim und ein Jugendfreizeithaus; an religiösen Gemeindezentren: zwei mit jeweils 500 Plätzen sehr geräumig bemessene Kirchen der beiden großen Konfessionen, ein neuapostolisches Gemeindehaus sowie Kirchen der Reformierten und der Baptisten.; dazu städtische, private und sonstige öffentliche Verwaltungsgebäude, v.a. für die Landesversicherungsanstalt, mit zusammen knapp 150.000 m² Geschoßfläche, eine Postfiliale, ein Arzt- und ein Gesundheitszentrum; ferner in zwei Baustufen insgesamt 83 Geschäfte und Warenhäuser sowie ein großer Marktplatz; dazu sechs Restaurants, zwei Cafés, eine Eisdiele und fünf weitere Gaststätten, außerdem ein Hotel mit 200 Betten; Flächen für das Handwerk waren – ganz gemäß der Vorgabe des Strukturplanes – nicht eingeplant. Eine Überdachung und Klimatisierung des Ladenbereiches war zwar nicht ausgeschlossen, doch dachte man offenbar nicht an ein ausgesprochenes, mehrstöckiges Einkaufszentrum, da der Publikumszugang von einer „ebenerdigen Fußgängerzone“⁴⁷⁰ aus gefordert wurde.

Entscheidung

Gegen die Bedenken der *Neuen Heimat*, die statt einer offenen eine begrenzte Auslobung befürwortete,⁴⁷¹ wurde der Wettbewerb schließlich bundesweit ausgeschrieben; zusätzlich waren drei renommierte ausländische Architekten persönlich zur Teilnahme eingeladen: George Candilis (Paris), Aarne Ervi (Helsinki) und Roland Rainer (Wien), einer der Mitverfasser der *Gegliederten und aufgelockerten Stadt*.⁴⁷² Bis zum Abgabetermin (2. Mai 1968) waren 82 regelkonforme Arbeiten eingegangen, die einer zweimonatigen Vorprüfung unterzogen wurden.⁴⁷³ Das Büro Candilis hatte keinen Beitrag eingereicht, da man das Raumprogramm als überdimensioniert ansah. Am 16. Juli 1968 konnte schließlich die Jury zur Beratung zusammentreten.⁴⁷⁴ Zu Preisrichtern waren neben Vertretern der Stadt München und der *Neuen Heimat* u.a. Persönlichkeiten wie die Architekten Gerd Albers und Hans-Busso von Busse oder der Soziologe Hans Paul Bahrdt bestellt; Jacob Berend Bakema (von dem übrigens der Entwurf für das Siemens-Forschungszentrum in Neuperlach stammt) war kurzfristig verhindert, Herbert Jensen, der Vater des Stadtentwicklungsplanes, inzwischen verstorben. In einem fünftägigen Sitzungsmarathon erstellte das Gremium einen Kriterienkatalog, nach dem die einzelnen Beiträge bewertet und gegebenenfalls ausgeschieden wurden. In ihrem endgültigen Votum war die Jury uneins:

⁴⁶⁸ vgl. im folgenden: Ausschreibung Zentrum (1967), Anhang Blatt 19 – 27

⁴⁶⁹ vgl. Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Protokoll über die 2. Sitzung des Arbeitskreises Zentrum Perlach vom 7. April 1967. Typoskript, Stadtarchiv München, S. 8 [zit. als: Arbeitskreis Zentrum (1967)]

⁴⁷⁰ Ausschreibung Zentrum (1967), S. 23

⁴⁷¹ vgl. Neue Heimat Bayern, Geschäftsleitung: Schreiben an den Münchner Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel vom 9. 6. 1969. Typoskript, Stadtarchiv München, S. 5

⁴⁷² vgl. Neue Heimat: Perlach (ca. 1969), S. 26

⁴⁷³ vgl. hier und im folgenden: Neue Heimat: Perlach (ca. 1969), S. 27

⁴⁷⁴ vgl. hier und im folgenden: Preisgericht Zentrum I (1968), S. 1 – 3

während eine starke Minderheit drei gleichwertige Preise vergeben wollte, konnte sich letztlich die Arbeit des jungen Berliners Bernt Lauter mit zwölf zu sieben Stimmen durchsetzen; die beiden Entwürfe von Peter Heinrichs / Joachim Wermund bzw. der Freien Planungsgruppe Berlin (u.a. Egbert Kossak und Thomas Sieverts, der später den Planungswettbewerb für Neuperlach Süd gewann) wurden mit zweiten Preisen bedacht.

b. Form gegen Struktur

Eine kritische Analyse aller 82 eingereichten Beiträge hinsichtlich ihrer architektonischen Qualitäten, aber auch in bezug auf das Stadt- und Gesellschaftsbild ihrer Verfasser wäre eine spannende, sehr umfangreiche Aufgabe für sich, die an dieser Stelle auch nicht ansatzweise zu leisten ist. Schon eine Durchsicht der Arbeiten⁴⁷⁵ zeigt aber, daß sie – vereinfachend – je einer von drei grundsätzlich verschiedenen Kategorien zugeordnet werden können: Utopien, Architekturmodelle und Strukturkonzepte standen sich gegenüber. Die utopischen Entwürfe waren im Wettbewerb recht schnell ausgesondert worden: Dickichte aus Wohnwaben und Zylinderwäldern, die sich wie ein Teppich über den Zentrumsbereich legen sollten und das alte Perlach verschluckt hätten (Uwe Wienke, Frankfurt), schollenartig zerbrochene und aufeinander, ineinander geschichtete Stadtsedimente (Merete Mattern, Manfred Walz, Jürgen Wenzel, Berlin), brutale Großkasernen (Josef Paul Kleihues, Berlin), gigantisch aufgeständerte Scheiben, gegen die Le Corbusiers Unités d’Habitation Zwergenmaß besessen hätten (Remo Gualdi, Dietzenbach), oder gar metastasenhaft wuchernde Großstrukturen für ein Perlach der Zukunft, das auf eine Million Einwohner berechnet war (Gernot Kramer, Wolfgang Weber et al., Karlsruhe und Aachen).

Bis in die letzten Runden der Juryauswahl hielten sich dagegen Arbeiten, die entweder eine architektonische Großform anboten (neben Lauter etwa Theo Steinhauser, Gräfelting, Albert Speer, Frankfurt) oder ein Funktionssystem vorschlugen (neben den beiden zweiten Preisen auch Alexander Freiherr von Branca, München, Dimitri Avgoustinos, Hildesheim, Richrad Döcker und Jürgen Brenner, Stuttgart). Zwar lobte das Preisgericht ausdrücklich jene Qualitäten, die von einem abstrakteren, mehr auf funktionale Zusammenhänge und Ordnungen ausgerichteten und daher flexibel ausfüllbaren Entwurf eher zu erwarten waren als von einem endgültigen gestalterischen Modell: „abwechslungsreiche Bezirke“⁴⁷⁶ (Heinrichs / Wermund), die „reizvollen Raumfolgen“ (Döcker / Brenner) oder die Vorzüge einer „innerstädtischen Maßstäblichkeit und Atmosphäre von Straßen- und Platzfolgen“ (Freiherr von Branca) wurden hervorgehoben. Dennoch gab man schließlich der im Ausschreibungstext geforderten ‚visuellen Prägnanz‘ und ‚Unverwechselbarkeit‘ den Vorzug; die Entscheidung für Lauter war gleichzeitig eine Entscheidung *für* die Gestalt und *gegen* ein System.⁴⁷⁷

⁴⁷⁵ Einen guten, wenngleich nicht vollständigen Überblick über die Wettbewerbsentwürfe bieten: Neue Heimat Bayern (Hg.): Zentrum Perlach. Städtebaulicher Ideenwettbewerb. Das Ergebnis. München 1968 / architekturwettbewerb Nr. 57, 1967 (Sonderdruck Wettbewerb München-Perlach). Ich selbst hatte die Möglichkeit, Modellphotographien, Erläuterungen und Kurzgutachten zu allen Arbeiten im Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern) einzusehen.

⁴⁷⁶ dieses und die folgenden zwei Zitate: Preisgericht Zentrum I (1968), Anhang (Gutachten zu den einzelnen Entwürfen), o.S.

⁴⁷⁷ vgl. in diesem Sinne auch: Schöner, Helmut: Perlach – ein Wendepunkt? In: Baumeister Nr. 10, 1968, S. 1144 und S. 1186 – 1189 [Schöner (1968b)]

c. Der Entwurf

„Das Ziel [...] ist die Entwicklung einer architektonischen Landschaftsform, die sich als spannungsreiches Großraumgebilde darstellt“⁴⁷⁸ – so beschreibt Lauter selbst seinen Beitrag⁴⁷⁹ (→ Abb. 27): Das zentrale Wegachsenkreuz Neuperlachs wird baulich durch zwei senkrecht sich durchdringende Gebäudespangen eingefasst, die sich nach Norden, Osten und Süden trichterartig öffnen; die West-Ost-Spange mündet nach dem alten Perlach hin in einen gewaltigen, achtseitigen Ring aus Wohnhäusern, die bis zu einer Höhe von 18 Stockwerken aufsteigen und eine Freifläche von etwa 400 bis 500 Metern Durchmesser umschließen. Die „geradlinige Enge“⁴⁸⁰ und die „weiträumige und trotzdem geschlossene Atmosphäre“ im Kontrast würdigte das Preisgericht als „kontrapunktisches Spannungsverhältnis von hohem Reiz“⁴⁸¹. Das eigentliche Zentrum der gesamten Anlage besteht aus zwei sich kreuzenden Passagen zwischen den Spangenbauten: Von Norden nach Süden verläuft der vom Bodenniveau etwas abgehobene, offene Fußgängerbereich über der abgedeckelten Albert-Schweitzer-Straße, flankiert von flachen Ladenzeilen, die sich an beiden Enden zu deutlich höheren Bürogebäuden abwinkeln. Die West-Ost-Achse ist als überdachter Markt gestaltet, der sich zwischen dem Bürgerhaus im Westen und dem Kinozentrum im Osten spannt, ebenerdig umgeben von Geschäften und überragt von zwei 17 und neun Stockwerke hohen Wohn- und Büroscheiben. Der Zugang zu diesem Komplex erfolgt unterirdisch über Tiefgaragen und die U-Bahn, von der Ebene des Neuperlacher Wegesystems aus über Rampen und Treppen. Zahlreiche Einrichtungen von herausragender Bedeutung sind mit dem engeren Zentrumsbereich nur lose oder gar nicht verbunden und vereinzeln sich als freistehende Gebäude innerhalb des Ringes (Richard-Strauss-Konservatorium, Studentenwohnheim), im Osttrichter (katholische und evangelische Kirche, Saalbau) und im nördlichen Umgriff (Hallenbad, Eislaufhalle, Hotel).

Bei den Analysen der Neuperlacher Gesamtkonzeption und der ersten drei Bauabschnitte konnte bereits die Unsicherheit der Planer festgestellt werden, die neuentdeckte Wertschätzung für das Städtische in angemessene Strukturen und Formen umzusetzen. Es wird vielleicht nicht überraschen, daß ganz ähnliche Probleme auch im Lauter-Entwurf offenbar werden; auch hier ist die Idee, einen echt städtischen Mittelpunkt zu schaffen, nur ein angefangener, aber nirgends konsequent ausgearbeiteter Gedanke. So steht einer hochintegrativen Funktionsmischung im unmittelbaren Zentrumsbereich die außerhalb zunehmende Tendenz zur additiven Reihung von Nutzungen, ja sogar zur zufälligen Streuung wichtiger Institutionen gegenüber. Im Achsenkreuz der Spangenbauten werden geschlossene, steinerne Straßenzüge geschaffen, die aber durch die gabelartigen Öffnungen an allen Seiten in ihrer Wirkung beeinträchtigt sind; Ansätze zu ausgesprochenen Platzbildungen finden sich überhaupt nicht.

⁴⁷⁸ zit. nach: Schöner (1968b), S. 1187

⁴⁷⁹ vgl. im folgenden: Preisgericht Zentrum I (1968), Anhang (Gutachten und Formulare der Vorprüfung zum Entwurf Lauter), o.S. sowie Abbildungen und Pläne in: architekturwettbewerb Nr. 57, 1967, o.S. / Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger (West) vom 2. 8. 1968: Das Ergebnis des Perlach-Wettbewerbs

⁴⁸⁰ dieses und die folgenden zwei Zitate: Preisgericht Zentrum I (1968), Anhang (Gutachten zum Entwurf Lauter), o.S.

⁴⁸¹ Evident sind hier die Analogien zu den Bauformen im Wohngebiet Ost, das seinen endgültigen Bebauungsplan ja erst nach 1969 erhielt und einiges an Anregungen von Lauters Entwurf übernommen haben dürfte. Unter anderem gehen auf diese Zeit auch die beiden markanten, vom Zentrum aus gut sichtbaren Punkthochhäuser zurück, die am Übergang der östlichen Fußgängermagistrale vom zentralen Bereich zum Abschnitt Ost eine Art symbolisches Tor bilden und als Pendants zur gegenüber geplanten Zentrumsbebauung gesehen werden können.

Der maßvolle Einsatz überdachter Ladenflächen erhält zwar weitgehend den öffentlichen, nicht gänzlich durch kommerzielle Einhausung privatisierten Raum; gleichzeitig isoliert die Gestaltung der Einkaufszone als aufgesockeltes Plateau das Herz Neuperlachs gerade an seinem intensivsten Punkt vom Wegegefüge der Umgebung. Der schon durch die Strukturplanung vorgezeichneten Absonderung des Zentrums von den umliegenden Vierteln werden einerseits die nach Norden, Osten und Süden geöffneten Trichtergebäude als visuelle Verklammerung entgegengestellt, doch ist mit dem hohen Gebäude-ring im Westen eine architektonische Gestalt formuliert, die ihren bergenden Charakter nach innen mit einer genau entgegengesetzten, nämlich abweisenden, abschottenden Geste nach außen verbindet. Ein Kernproblem der Arbeit – und damit eine grundsätzliche Schwäche aller Großformen – hatten auch die Preisrichter erkannt, aber für lösbar gehalten: der Entwurf war im wesentlichen nur in einem Zug als geschlossene Baumaßnahme zu verwirklichen, was „nach den gegenwärtigen Verhältnissen auf Schwierigkeiten stoßen“⁴⁸² müsse und zudem die „Erweiterungs- und Entwicklungsmöglichkeiten grundsätzlich“ einschränke; somit könne hinsichtlich der „technischen, konstruktiven und wirtschaftlichen Realisierbarkeit“ kein Urteil abgegeben werden – dabei waren genau das Hauptforderungen der Ausschreibung gewesen.

2. EINGRIFFE

a. Linie und Kreis

Es war eine mutige, vielleicht zu mutige Entscheidung, das Zentrum Neuperlachs tatsächlich nach dem Lauter-Entwurf zu bauen, und nicht nach dem Abflauen des Interesses – statt einer gewagten Lösung eine Chance zu geben – doch wieder eine mittelmäßige Behördenplanung aus der Schublade hervorzuholen. Dem Mut zur Kühnheit folgte aber bald der Zwang zum Kalkulieren. Ein von den Auslobern gemeinsam erstelltes Gutachten vom Oktober 1968, das dem Architekten als Grundlage für eine Überarbeitung seines Bebauungsplanes dienen sollte, enthielt in weiten Teilen noch stadtgestalterische und -strukturelle Verbesserungsvorschläge: neben einer Flexibilisierung des Entwurfes⁴⁸³ verlangte der Katalog vor allem eine bessere Integration der verstreuten öffentlichen Einrichtungen und des Hotels in den Kernbereich,⁴⁸⁴ eine klarere Funktionszuweisung für das Innere der Ringbebauung, eine engere Verflechtung des Zentrums mit den umliegenden Vierteln⁴⁸⁵ und eine Neuplanung des Nord- und des Südtrichters, die für die dort eingeplante Büronutzung ungeeignet schienen.⁴⁸⁶ Die *Neue Heimat* machte aber im Dezember 1968 noch zusätzliche, vor allem wirtschaftlich motivierte Forderungen geltend: die

⁴⁸² dieses und die folgenden zwei Zitate: Preisgericht Zentrum I (1968), Anhang (Gutachten zum Entwurf Lauter), o.S.

⁴⁸³ vgl. Landeshauptstadt München, Baureferat/ Neue Heimat Bayern: Stadtteil Perlach – Zentraler Bereich. Zusammenstellung der bei der Überarbeitung des Entwurfs des 1. Preisträgers zu beachtenden Gesichtspunkte. 15. 10. 1968. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern), S. 1 [zit. als: Überarbeitung Zentrum (1968)]

⁴⁸⁴ vgl. Überarbeitung Zentrum (1968), S. 1 und S. 7

⁴⁸⁵ vgl. Überarbeitung Zentrum (1968), S. 2

⁴⁸⁶ vgl. Überarbeitung Zentrum (1968), S. 8

Fußgängerzone sollte vollständig überdacht, die Albert-Schweitzer-Straße offen geführt und der Parkraum statt in Tiefgaragen in kostengünstigeren Parkhäusern geschaffen werden.⁴⁸⁷

Das Ergebnis der Überarbeitung lag im März 1969 vor (→ Abb. 28): „Die Idee heißt Linie und Kreis“⁴⁸⁸, charakterisierte Lauter das veränderte Konzept, das nun östlich des ringförmigen Wohnbereiches (Kreis) eine noch deutlicher ausgearbeitete kommerzielle Nord-Süd-Achse (Linie) aufwies, die in einer zweiten Ebene von einer kürzeren kulturellen Achse gequert wurde.⁴⁸⁹ Die Einwendungen der *Neuen Heimat*, insbesondere der Wunsch nach einem klimatisierten Ladenbereich, waren durchgehend beachtet worden; der ‚Wohnring‘⁴⁹⁰ diente nun als Container für eine parkartig eingebettete Ansammlung öffentlicher Gebäude: neben einer Schule und einem Altersheim sollten auch die evangelische Kirche, das Konservatorium, das Hallenbad sowie – an der Schnittstelle zum West-Ostgerichteten Spangenbau – das Bürgerhaus hier ihren Platz finden. Der Osttrichter enthielt das katholische Kirchenzentrum, der Nord- und der Südtrichter waren weggefallen und einer flacheren Geschäfts- und Parkhausbebauung gewichen; die hier ursprünglich vorgesehenen Büroflächen (vor allem der Landesversicherungsanstalt) sollten nordöstlich außerhalb des eigentlichen Zentrums in separaten Verwaltungsbauten entstehen, dafür hatte man das Hotel nun in den Spangenberg integriert. Insgesamt war mit der Entwurfsüberarbeitung zwar ein wirtschaftlich und technisch realistischeres Konzept formuliert worden – städtebaulich jedoch blieben oder entstanden sogar erst gravierende Mängel: In der Tendenz hatte sich das Herz Neuperlachs zu einem *shopping center* mit integriertem Kulturfortsatz und angeschlossener Vergnügungswiese entwickelt; öffentliche, städtische Plätze – also weder Grünanlagen noch Warenhausfoyers – suchte man vergeblich. Eine Verbindung zu den umliegenden Vierteln war ohne die Trichterbauten im Norden und Süden nicht einmal mehr optisch hergestellt, und mit der Verlagerung des großen Verwaltungskomplexes zeigte sich bereits ein erster Ansatz zur Funktionsentflechtung, die das genaue Gegenteil der eigentlich erwünschten Nutzungsintegration darstellte.

b. Kreuzfeuer

Die Kritik, die über die Neufassung der Lauterschen Wettbewerbsarbeit hereinbrach, war vernichtend. Erstaunlicherweise kam sie in ihrer schärfsten Form nicht aus den Feuilletons („Monumentalität und Kommerz“⁴⁹¹) oder vom Münchner Forum, das unter anderem zur Diskussion über das Projekt ‚Neuperlach‘ ins Leben gerufen worden war;⁴⁹² der heftigste Gegenwind blies vielmehr geradewegs aus den Reihen der Stadtverwaltung. Die Gruppe Stadtplanung im Baureferat – unter der Leitung von Bau-

⁴⁸⁷ vgl. Überarbeitung Zentrum (1968), Anhang (S. 15)

⁴⁸⁸ Lauter, Bernd: Stadtteil Perlach – Zentraler Bereich. Ergebnis der Wettbewerbsüberarbeitung vom 1. 11. 68 bis 28. 2. 69. Beantwortung der durch Stadtplanung und Neue Heimat aufgestellten Forderungen vom 18. 10. und 4. 12. 69. 17. 3. Zürich 1969, S. 2

⁴⁸⁹ vgl. im folgenden die Abbildungen in: Planungsgruppe Zentrum Perlach (Hg.): Zentrum Perlach. Planungsstand Oktober 1970. München 1970, S. 4 und S. 18

⁴⁹⁰ Als ‚Wohnring‘ wurde die achtkantige Anlage westlich der Einkaufszone schon bald allgemein bezeichnet, so etwa schon 1969 in: Bode, Peter: Wie leichtfertig verplant München seine Zukunft? In: Süddeutsche Zeitung vom 12. 6. 1969 / Landeshauptstadt München, Baureferat: Anhang zur Vorlage zum Beschluß des Stadtplanungsausschusses des Münchner Stadtrates vom 11. 6. 1969: Gutachtliche Stellungnahme der Stadtplanung vom 15. 4. 1969. Typoskript, Stadtarchiv München, S. 2 [zit. als: Stellungnahme Stadtplanung (1969)]

⁴⁹¹ Bode, Peter: Monumentalität und Kommerz. In: Süddeutsche Zeitung vom 23. 4. 1969 [Bode (1969a)]

direktor Ewald Mücke, der schon an der Gesamtkonzeption Neuperlachs maßgeblich beteiligt gewesen war – verfaßte eine ‚Gutachtliche Stellungnahme‘, in der sie ihre erheblichen Bedenken gegen die Überarbeitung zum Ausdruck brachte. „Das eigentliche Zentrum ist durch den Wegfall der Nord-Süd-Trichter [...] nicht mehr als Mittelpunkt [...] der Zentrumsaktivitäten erkennbar. [...] Der Wohnring [...] dominiert jetzt eindeutig gegenüber dem kommerziellen Bereich [...]. Inhalt und Form stimmen nicht überein. [...] Die für die Gestaltung einer lebendigen Mitte geforderte enge Zentrumsbildung aller gesellschaftlichen und kulturellen Einrichtungen wurde nicht erreicht. [...] Die Gestaltung des Innenraumes des Wohnringes und die Funktionszumessung ist auch in der Überarbeitung noch nicht überzeugend gelöst.“⁴⁹³ – „Die Anbindung an die angrenzenden Baugebiete hat [...] an Kontaktkraft verloren.“⁴⁹⁴ – „Für ein Verweilen, Promenieren und im Freien Sitzen dürfte das schlauchartige Forum [die West-Ost-Achse, Anm.] wegen mangelnder Attraktivität [...] nicht einladend sein.“⁴⁹⁵ – „Durch die Standortverteilung der gesellschaftlichen und kulturellen Einrichtungen und ihren mangelnden Bezug zur Einkaufsstraße ergeben sich keine Kommunikationsbereiche“⁴⁹⁶. Wohl nur auf Druck des Stadtbaurates Edgar Luther und der *Neuen Heimat*, die eine zügige Abwicklung der Zentrumsplanung wünschten,⁴⁹⁷ kam die Stellungnahme letztlich zu dem vagen Ergebnis, der Entwurf habe zwar „eine gewisse Sinnveränderung in der Aussagekraft des zentralen Bereiches erbracht“⁴⁹⁸, die Forderungen der Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit seien aber im wesentlichen erfüllt. Mit dieser Erklärung gab sich auch das ehemalige Preisgericht zufrieden, das im April 1969 noch einmal zusammengetreten war, um ein Urteil über die veränderte Arbeit Lauters abzugeben;⁴⁹⁹ der Empfehlung der Jury, auf der Grundlage des überarbeiteten Zentrumsentwurfes weiterzuplanen,⁵⁰⁰ schloß sich der Münchner Stadtrat im Juni 1969 an.⁵⁰¹

Behördenintern war der Widerstand gegen das Lauter-Konzept wesentlich energischer – und vor allem prinzipieller: er richtete sich schon gegen den Grundgedanken des Entwurfes – ‚Linie und

⁴⁹² vgl. Münchner Forum / Münchner Diskussionsforum für Entwicklungsfragen (Hg.): Zusammenfassung der Arbeitsergebnisse des Arbeitskreises ‚Perlach II‘ zum überarbeiteten Entwurf Lauter [bearbeitet von K. Künkel / Berichte und Protokolle des Münchner Forums Nr. 2]. München, Mai 1969

⁴⁹³ Stellungnahme Stadtplanung (1969), S. 2

⁴⁹⁴ Stellungnahme Stadtplanung (1969), S. 3

⁴⁹⁵ Stellungnahme Stadtplanung (1969), S. 9

⁴⁹⁶ Stellungnahme Stadtplanung (1969), S. 13

⁴⁹⁷ vgl. Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger (West) vom 13. 6. 1969: Um das Zentrum von Neu-Perlach / Münchner Merkur / Münchner Stadtzeitung vom 12. 6. 1969: Perlach-Zentrum ohne Alternativen? / Neue Heimat Bayern: Schreiben vom 9. 6. 1969

⁴⁹⁸ Stellungnahme Stadtplanung (1969), S. 16

⁴⁹⁹ Die Verteilung des kritischen Stadtplanungs-Gutachtens in vollem Wortlaut hatte Luther bei dieser Gelegenheit verhindert; vgl. Münchner Merkur / Münchner Stadtzeitung vom 27. 5. 1969: Zentrum von Perlach: nur ein großes Allerweltskaufhaus?

⁵⁰⁰ vgl. Preisgericht Zentrum II (1969), Anlage (Gutachtliche Stellungnahme des ehemaligen Preisgerichts zu der Überarbeitung der preisgekrönten Wettbewerbsarbeit), S. 2

Die Entscheidung fiel gegen die Stimme von Gerd Albers.

⁵⁰¹ Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 18. 6. 1969

Die Weiterplanung von Alternativentwürfen auf der Basis einer der zweitplatzierten Arbeiten, von Stadtbaurat Luther und der Neuen Heimat nach dem Wettbewerb zugesagt, hatte das Baureferat wegen Personalknappheit unterlassen; mittlerweile erschien sie beiden Wettbewerbsauslobern wegen der damit verbundenen Kosten und Zeitverzögerungen als untragbar. Vgl. Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Protokoll über die Sitzung des Arbeitskreises Zentrum Perlach vom 5. 12. 1968. Typoskript, Stadtarchiv München, S. 3 / Süddeutsche Zeitung vom 12. 6. 1969: Um die Innenstadt von Neuperlach / Neue Heimat Bayern: Schreiben vom 9. 6. 1969

Kreis‘ –, den Egon Hartmann schlicht als „primitive[...] Idee“⁵⁰² bezeichnete. In einer sehr bitteren Stellungnahme zur zweiten Preisgerichtsentscheidung warnte der ‚Vater‘ Neuperlachs eindringlich davor, das Herz des Quartiers zu einem „klimatisierten Allerweltskaufhaus[...]“⁵⁰³ ohne echten Mittelpunkt, ohne harmonische Verbindung der Funktionen und ohne städtisches Leben zu degradieren. Einen ähnlichen Ton schlug auch Ewald Mücke in einem Brief an den Münchner Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel an. Die gesamte Arbeit basiere auf einer falschen Symbolik: Der ‚Wohnring‘ enthalte das Versprechen einer Gemeinschaft, die durch den „Eindruck der Massenhaftigkeit“⁵⁰⁴ aber nicht eingelöst würde; die dominierende Randbebauung, von der man eine ihrer Prägnanz entsprechende Funktion erwarten könne, enthalte nur „bedeutungsloses Wohnen“; und während die Ringbauten architektonisch den Anspruch erhöhen, die Mitte der Stadt zu markieren, sei diese in Wirklichkeit an den baulich kaum mehr akzentuierten Rand gedrängt.⁵⁰⁵ Darüber hinaus sei außerdem unklar, welche Stellung und Bedeutung das Perlacher Zentrum in Zukunft innerhalb der Gesamtstadt einnehmen werde, zumal weder die Wohngebiete noch der größere Einzugsbereich durch das Massenverkehrsmittel erschlossen seien.⁵⁰⁶ Zum ersten Mal wurde damit auch in den Reihen der Planungsverantwortlichen Skepsis an der Dimensionierung des Projektes laut; sie sollte bald sehr begründet sein.

c. Neue Veränderungen

Zur Unterstützung des Preisträgers Lauter bei der weiteren Überarbeitung seines Entwurfes wurde im Sommer 1969 ein Planungsteam ins Leben gerufen, dem außer Lauter und seinem Mitarbeiter Manfred Zimmer die Münchner Architekten Horst Mauder, Hans Maurer und Paolo Nestler angehörten.⁵⁰⁷ Ihnen war ein Beratergremium zur Seite gestellt, das „die gesamte Planungskonzeption unter den verschiedensten Detailspekten noch einmal einer kritischen Zerreißprobe unterwerfen“⁵⁰⁸ sollte; renommierte Experten aus verschiedenen Disziplinen waren in dieses Kollegium berufen worden, unter ihnen der Soziologe Alexander Mitscherlich, der Schriftsteller Carl Amery und der Architekt Victor Gruen.⁵⁰⁹ Von einer Studienreise in die Vereinigten Staaten im Herbst 1969⁵¹⁰ brachten die beiden Teams die bemerkenswert späte Erkenntnis mit nach Hause, daß die regionale Ausstrahlungskraft des Neuperlacher Zentrums keineswegs gesichert sei, da „die gegenwärtig geplanten Straßenlinien vor allem für einen größeren Einzugsbereich (der sogar bis Rosenheim reichen könnte) völlig unzulänglich sind. Der Straßenbauplan gibt dem Geschäftszentrum nicht einmal eine halbe Chance. [...] Zudem gilt es, den Radius des Einzugsbereiches für das Perlacher Einkaufszentrum festzulegen. [...] Alles hängt davon ab: die Rentabilität der Geschäfte, die Ladenmieten, die Höhe der Umsatzmieten und von vorn-

⁵⁰² Hartmann, Egon: Persönliche Stellungnahme. In: Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Niederschrift über die 2. Sitzung des Preisgerichtes für den städtebauliche Ideenwettbewerb Zentrum Perlach am 21. / 22. 4. 1969 in München, S. 35

⁵⁰³ Hartmann (1969), S. 34

⁵⁰⁴ dieses und das folgende Zitat: Mücke, Ewald / Abreß, Hubert: Schreiben an den Münchner Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel vom Mai 1969. Typoskript, Stadtarchiv München, S. 7

⁵⁰⁵ vgl. Mücke et al. (1969), S. 11

⁵⁰⁶ vgl. Mücke et al. (1969), S. 8f.

⁵⁰⁷ vgl. Neue Heimat: Perlach (ca. 1969), S. 49

⁵⁰⁸ Neue Heimat: Perlach (ca. 1969), S. 50

⁵⁰⁹ vgl. Neue Heimat Bayern: Protokoll der Sitzung des Begleiteams für die Planung des Zentrumsgebietes Perlach am 19. und 20. Februar 1970, S. 1

herein die Ausgestaltung des Zentrums.“⁵¹¹ Diese Einschätzung ist insofern äußerst aufschlußreich, als ja die Straßenerschließung – in den damals aktuellen Dimensionen – im Vergleich zu den Anschlüssen des öffentlichen Massenverkehrs als geradezu optimal bezeichnet werden muß. Trotz dieser Bedenken stand das von Beginn an veranschlagte Raumprogramm für das kommerzielle und das öffentliche Angebot des Zentrums zu diesem Zeitpunkt noch nicht zur Disposition; ganz im Gegenteil bekräftigten die beiden Expertengremien bei ihren Beratungen nochmals ausdrücklich, „daß das Gesamtkonzept des Stadtteilmittelpunktes Perlach nur dann schlüssig wird, wenn die Einrichtungen für die Bürgerschaft mindestens [!] in der jetzt vorgesehenen Quantität und Inhaltlichkeit entstehen. Die räumliche Mindestausstattung des Bürgerhauses [...] darf nicht verringert werden, um künftigen Entwicklungen in Perlach und auch in der Region die Entfaltung zu ermöglichen. Es sollte auch weiterhin versucht werden, zusätzliche Einrichtungen für die sozialen und gesellschaftlichen Bedürfnisse der Bevölkerung [...] zu schaffen.“⁵¹² Diese Auffassung hatte auch schon das ehemalige Preisgericht in seinem sonst eher unkritischen Gutachten zum überarbeiteten Lauter-Entwurf vertreten; dort hatte die Jury festgestellt, die bisher eingeplanten kulturellen, sozialen und sportlichen Institutionen seien „zur Vermeidung eines noch größeren Ungleichgewichtes zwischen kommerziellen und öffentlichen bzw. kulturellen Einrichtungen unumgänglich notwendig. Eine Anreicherung dieses ‚Öffentlichkeitsbereiches‘ ist wünschenswert.“⁵¹³

Die „zweite Phase der Optimierung“⁵¹⁴ (*Neue Heimat*) brachte denn – trotz der ungelösten Frage des Einzugsbereiches – kaum Veränderungen am öffentlichen Raumprogramm, wohl aber hinsichtlich der Größe des Ladenbereiches und der Gebäudeverteilungen.⁵¹⁵ Das Gesamtvolumen des Einkaufszentrums wurde zwar gegenüber den bisherigen Planungen um 15 Prozent aufgestockt,⁵¹⁶ gleichzeitig verzichtete man aber auf eine zukünftige Erweiterbarkeit und fixierte damit die nun vorgesehene Geschoßfläche von etwa 75.000 m² als endgültige Größe.⁵¹⁷ Das Innere des Wohnringes hatte sich erheblich geleert: neben einer Schule und zwei Kirchenzentren (auch die katholische Kirche war mittlerweile verlegt worden) sollte hier ein als Plateau aufgesockeltes ‚Forum‘ mit Künstlerhof und Stadtbibliothek seinen Platz finden und an das Bürgerhaus anschließen, das „ohne einen markanten, weihevollen Übergang“⁵¹⁸ (Carl Amery) der Geschäftszone angegliedert wurde. Der Ostrichter enthielt nur mehr das Gebäude der Post und sollte als Marktplatz Verwendung finden; für Verwaltungsbauten waren nördlich und südlich davon Flächen ausgewiesen, die Sportanlagen (Eislauf-, Schwimm- und Tennishalle) wurden nördlich der Ringbebauung zu einem Komplex zusammengefaßt, die Fachschulen westlich davon auf einem gemeinsamen Grundstück miteinander verbunden. Damit wurde,

⁵¹⁰ vgl. *Neue Heimat: Perlach* (ca. 1969), S. 60

⁵¹¹ Hartstein, Erich: Amerikanische Beispiele für Perlachs Einkaufszentrum. In: *Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger* vom 14. 11. 1969

Erich Hartstein war als einer von vier Münchner Journalisten Teilnehmer der Studienreise gewesen.

⁵¹² *Neue Heimat Bayern: Protokoll der Sitzung des Beratungsteams für die Planung des Zentrumsgebietes Perlach am 8. und 9. 10. 1970, Anhang* (Zusammenfassung der Besprechung des Beratungsteams), S. 5f.

⁵¹³ *Preisgericht Zentrum II* (1969), Anlage, S. 3

⁵¹⁴ *Neue Heimat: Perlach* (ca. 1969), S. 49

⁵¹⁵ vgl. im folgenden die Abbildungen und Tabellen in: *Planungsgruppe Zentrum Perlach* (1970), S. 19 – S. 21, S. 40 und S. 44

⁵¹⁶ vgl. *Neue Heimat: Perlach* (ca. 1969), S. 60

⁵¹⁷ vgl. *Planungsgruppe Zentrum Perlach* (1970), S. 11

⁵¹⁸ zit. nach: *Neue Heimat: Perlach* (ca. 1969), S. 51

wie selbst der Architekt Bernt Lauter kritisch bemerkte,⁵¹⁹ eine deutliche Tendenz zur weiteren Entflechtung der Zentrumsfunktionen offenbar; mittlerweile standen eher additiv denn integrativ ein Einkaufszentrum, ein Wohnzentrum, ein Kirchenzentrum, ein Sportzentrum, ein Schulzentrum und ein Verwaltungszentrum nebeneinander. Dies war einerseits ein Fortschritt in ökonomischer Hinsicht – die einzelnen Einrichtungen ließen sich nun je nach Bedarf und Finanzierbarkeit flexibel planen und errichten; gleichzeitig war die Auslagerung und Zusammenlegung von Nutzungen aber auch das Einfallstor für eine planerisch unproblematische, städtebaulich aber verheerende schrittweise Reduzierung des ursprünglichen Raumprogramms und damit für die endgültige Zerstörung des Originalentwurfes und seiner Grundidee.

3. INFARKT

Das Ende für das Neuperlacher Zentrum kam schleichend. 1972 wurde publik, daß die Stadt München die geplanten öffentlichen Einrichtungen im Herzen der Entlastungsstadt bis auf weiteres nicht würde finanzieren können; frühestens 1976 seien die notwendigen Mittel für die verschiedenen Bauvorhaben wieder vorhanden.⁵²⁰ Mit Blick auf die angespannte kommunale Haushaltslage und den vorläufigen Stop des Projektes Perlach beklagte der Münchner Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel, „daß die Lebensqualität in unseren Städten absinken wird, wenn das Wachstum des Konsums länger höher bewertet wird als eine bessere finanzielle Ausstattung für die Schaffung von Gemeinschaftseinrichtungen.“⁵²¹ Indes: auch der Konsum wuchs, zumindest in Neuperlach, keineswegs wie erwartet.⁵²² Im März 1973 gab die *Neue Heimat* bekannt, aus Gründen der Wirtschaftlichkeit die beiden zentralen Spangenbauten und den noch verbliebenen Osttrichter ersatzlos zu streichen, auf das Hotel ganz zu verzichten und die privaten Verwaltungen vollständig in einen Kranz einzelner Bürogebäude nördlich, östlich und südlich des eigentlichen Zentrumskernelns zu verlegen.⁵²³ Weil der Gesamtkomplex „ursprünglich zu groß dimensioniert“⁵²⁴ worden sei, müsse die Fläche des Einkaufsbereiches auf 60.000 m² reduziert werden;⁵²⁵ und auch hinsichtlich der kulturellen Einrichtungen sei es am Bedarf vorbeigeplant, am Programm von 1968 festzuhalten, nachdem wesentliche Teile dieses Programms nunmehr am Gasteig verwirklicht würden.⁵²⁶ In der Tat wurde Anfang der 1980er-Jahre mit dem Kulturzentrum in Haidhausen im Großen das realisiert, was in kleinerem Maßstab einmal in Neuperlach hätte entstehen sollen (Konzertsaal, Richard-Strauss-Konservatorium, Stadtbibliothek, Volkshochschule).

⁵¹⁹ vgl. Lauter, Bernt: Zentrum Perlach. Leiden und Sterben einer Konzeption. In: *Bauwelt* Nr. 28, 1973, S. 2

⁵²⁰ vgl. *Süddeutsche Zeitung* vom 22. 4. 1972: Wird Neu-Perlach zum Notstandsgebiet?

⁵²¹ *Süddeutsche Zeitung* vom 13. 4. 1972: Perlach-Zentrum zunächst abgeschrieben

⁵²² vgl. im folgenden auch: *Neue Heimat Bayern* (1974), S. 34f.

⁵²³ vgl. *Münchner Merkur / Münchner Stadtzeitung* vom 24. 3. 1973: Perlach-Zentrum wird umgeplant

⁵²⁴ Otto Loderbauer, Mitglied der Geschäftsführung der *Neuen Heimat*, zit. nach: *Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger (Nord)* vom 12. 10. 1973: Schwerste Wohnungsbaukrise eingetreten

⁵²⁵ *Süddeutsche Zeitung* vom 6. 10. 1973: Perlacher Wohnring bleibt in der Schublade

⁵²⁶ so Heinz Feicht, *Neue-Heimat-Geschäftsführer*, am 18. Dezember 1973 vor dem Münchner Stadtrat; vgl. *Süddeutsche Zeitung* vom 19. 12. 1973: Neuperlach bleibt wichtigstes Bauprojekt

Die neuerliche Überarbeitung der „Stadt in der Schublade“,⁵²⁷ die nach der Auflösung der *Planungsgruppe Perlach* nun auf den Reißbrettern der *Neue-Heimat-Architekten* entstand,⁵²⁸ bedeutete – in den Worten des nicht mehr an den Planungen beteiligten Architekten Bernt Lauter – nichts weniger als das „Sterben einer Konzeption“⁵²⁹: Der Wohnring war bis auf eine Schule und die beiden Kirchen gänzlich entleert und zu einer Parkanlage umgewandelt;⁵³⁰ die Einkaufsbereiche nördlich und südlich der aufgegebenen Spangen wurden zusammengerückt, sodaß beidseitig Flächen für Bürokomplexe und Parkgaragen frei wurden; auf dem Gelände des Osttrichters war das Bürgerhaus nun als Einzelgebäude inmitten eines von Verwaltungsbauten umrahmten Marktplatzes projektiert; von einem Konservatorium, einem Künstlerhof, einem Kino, einem Sportzentrum war nicht mehr die Rede. Für diesen Torso wurde im Juni 1974 der Grundstein gelegt. Der Wohnring (→ Abb. 30) stand größtenteils bis 1978, die erste Baustufe des Einkaufszentrums folgte ein Jahr später; nach einer Erweiterung 1989 bietet der Komplex – das angebliche ‚Perlacher Einkaufsparadies‘ – heute Geschäfte und Dienstleister auf einer Fläche von 44.000 m², 35.000 bis 50.000 Besucher kommen täglich⁵³¹ (200.000 am Tag hätten es einmal sein sollen⁵³²). Das Raumprogramm für das Bürgerhaus wurde kontinuierlich verkleinert,⁵³³ die Ergebnisse eines Architekturwettbewerbes aus dem Jahr 1990⁵³⁴ sind inzwischen schon wieder obsolet; als Provisorium wurde 2000 eine wiederverwendbare Holzbaracke errichtet, die freilich nur das Gehäuse für Vereinsveranstaltungen abgibt, aber keine der versprochenen kulturellen Einrichtungen (Bücherei, Volkshochschule) enthält.⁵³⁵ Verglichen mit den ursprünglichen, hochambitionierten Plänen verfügt die Mitte Neuperlachs heute somit über knapp 60 Prozent der veranschlagten Geschäftsfläche, etwa 20 Prozent des erwarteten Publikums und Null Prozent der angekündigten Kultur- und Sportattraktionen. Nachdem nicht einmal die Stadt München sich dazu entschließen konnte, eines ihrer Referate hierher zu verlegen, ist der Bereich des unausgeführten Osttrichters, heute der eigentliche Hauptplatz der Trabantenstadt, noch immer eine Brachfläche, teilweise asphaltiert und als Markt benutzt, teilweise grasbewachsen, teilweise Parkplatz (→ Abb. 32). Und während im Lauf der Jahre die Büropaläste verschiedener Versicherungen und Verwaltungen ringsum emporgewachsen sind, scheint an dieser Stelle die Zeit stillzustehen, obwohl von seiten der Stadt der dringende Handlungsbedarf – „wegen der bes[onderen] Häßlichkeit“⁵³⁶ – längst erkannt wurde. Auf der anderen Seite des ‚Einkaufsparadieses‘ schließlich erhebt sich noch immer der Wohnring mit dem Anspruch einer metropolitanen Skyline; tatsächlich symbolisiert nichts besser als

⁵²⁷ Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger vom 3. 5. 1974: Die ‚Stadt in der Schublade‘ verändert ihr Gesicht

⁵²⁸ vgl. Lauter (1963), S. 1243

⁵²⁹ Lauter (1963), S. 1238

⁵³⁰ vgl. hier und im folgenden die Abbildungen in: Lauter (1973), S. 1240 / Neue Heimat Bayern (1974), S. 35

⁵³¹ vgl. Mooseder, Georg / Hackenberg, Adolf (Hg.): 1200 Jahre Perlach. München 1990, S. 948

⁵³² so die Schätzung noch 1970 (!); vgl. Landeshauptstadt München, Kulturreferat: Schreiben des Kulturreferenten Herbert Hohenemser an den Bürgermeister Steinkohl vom 26. 3. 1970 mit Bericht des Bibliotheksdirektors Carl Amery. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern), o.S.

⁵³³ vgl. Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger (Ost) vom 31. 3. 1988: Unvermeidbare Abstriche

⁵³⁴ vgl. *architektur + wettbewerbe* Nr. 154, 1993: Bürgerhaus in München-Perlach, S. 46 – 50

⁵³⁵ vgl. Landeshauptstadt München, Baureferat (Hg.): Jahresbericht 2002. München 2002, S. 43

⁵³⁶ Reiner, Maya / Weber, Jörg (im Auftrag der Landeshauptstadt München, Baureferat): Pilotstudie über den öffentlichen Raum. Die Gestaltung der Straßen und Plätze in München. München 1991, S. 86

diese im Wortsinn leere Geste das Scheitern Neuperlachs: denn was das Herz einer Stadt sein sollte, ist in Wirklichkeit eine Stadtmauer ohne Stadt (→ vgl. zur heutigen Situation Abb. 31).

4. BEWERTUNG UND ERGEBNIS

Mit Ablehnung und Zustimmung, aber kaum je mit Gleichgültigkeit ist dem Perlacher Zentrum in seiner Zeit begegnet worden; das ist eine Qualität für sich, die nicht unterschätzt werden soll. Schon zu einem Zeitpunkt, als noch kein Stein auf dem anderen stand, forderte es zu Widerstand und schroffer Ablehnung ebenso heraus wie zur Hoffnung auf einen Schritt in die Zukunft des Städtebaus. Selbst Alexander Mitscherlich, der immer kritische Anwalt der menschenwürdigen Stadt, schreibt über das neue Herz Neuperlachs: „Es ist [...] bemerkenswert, daß die Gewinner des Wettbewerbes [...] einen nach Westen und Osten sich öffnenden Wohnring als Stadtsymbol gewählt haben. Das Symbol ist vielversprechend. Bleibt zu hoffen, daß er einst glückliches Leben umspannt.“⁵³⁷ Daran hatten andere starke Zweifel; der Entwurf Lauters, so der Architekturkritiker Peter M. Bode, könne zwar „Unverwechselbarkeit in Hülle und Fülle“⁵³⁸ vorweisen, sei jedoch „so signifikant, daß er bereits auch alle bösen Merkmale überforderter Monumentalität“ in sich trage. Der gewaltige Häuserring sei „ein kühner Griff nach einem neuen Carcassonne“⁵³⁹ (Eberhard Schulz in der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung*) oder aber – so formuliert und zeichnet in polemischer Überspitzung der Architekt und Karikaturist Richard J. Dietrich im *Baumeister* – eine „grüne, entballte, saubere, faschistische, gemeinnützige Endlösung“⁵⁴⁰ (→ Abb. 29). Das alles mag das Zentrum der Entlastungsstadt sein oder mag es nicht sein; die Problematik der Neuperlacher Stadtmitte jedenfalls liegt in einem anderen Punkt. Sie betrifft weniger die Gestaltung des Wohnrings, der vielleicht nicht zum Gegenstand sentimentaler Anhänglichkeit, aber doch wenigstens zum Wahrzeichen des Quartieres geworden ist, zur Markierung eines Ortes, der für einige tausend Münchner auf die eine oder andere Weise ein Zuhause bedeutet. Was den Feuilletons entgangen ist – entgehen mußte, weil die Kritiker-Karawane zum entscheidenden Zeitpunkt schon längst zur nächsten architektonischen Sensation weitergezogen war –, das ist die am Ende vollständige Abwesenheit aller der Einrichtungen, die Neuperlach hätten zur Stadt machen sollen. Der Anspruch, nicht bloß ein angeschwemmtes Stück Siedlungsfläche am Stadtstrand zu sein, sondern selbst ein Ort städtischer Kristallisation – er wird nirgends eingelöst; nur mit der konzentrierten Masse an Menschen und der nach Ladenschlußzeiten organisierten Pseudo-Öffentlichkeit eines Einkaufszentrums als Ersatz für die vorgegaukelten urbanen Attraktionen ist dies auch nicht möglich.

Man mag das Fehlen kultureller und sozialer Höhepunkte für hinnehmbar halten angesichts einer U-Bahn, die das Zentrum Neuperlachs in weniger als einer Viertelstunde mit der Münchner Innenstadt verbindet; sicher, man kann dort alles das an gesellschaftlichen Angeboten finden, was an der Peripherie wohl endgültig fehlt. Doch mangelt es nach dem Wegfall der ambitionierten Projekte in der Entlastungsstadt nicht nur an der infrastrukturellen Versorgung; viel gravierender ist die Tatsache, daß

⁵³⁷ Mitscherlich (1970)

⁵³⁸ dieses und das folgende Zitat: Bode (1969c)

⁵³⁹ Schulz (1968)

mit jeder nicht realisierten Einrichtung dem Stadtteil etwas genommen wird, das weit über ihre jeweilige Funktion hinausgeht. Wäre es möglich gewesen, bis weit in die Region und weit in die Stadt hinein Besucher anzuziehen, die nicht nur hinter der Klimaschleuse des Einkaufskomplexes verschwinden: vielleicht gäbe es dann wirklich Plätze, an denen sich städtisches Leben und städtische Atmosphäre entfalten könnten. Doch zum Kommen, vor allem aber zum Verweilen müssen Gründe geboten werden; wer sich wohlfühlen soll – damit er bleibt, damit er wiederkommt, damit ihn etwas mit diesem Ort verbindet –, der darf nicht nur funktionieren, sondern muß etwas erleben dürfen: einen Abend im Konzert, einen Nachmittag im Kino, einen Vormittag beim Eislaufen. Welche Abenteuer bietet ein Supermarkt? Eine besondere Stimmung – eine auf den Plätzen der Stadt aufgesogene, keine von Werbestrategen verabreichte – hätte man in Neuperlach vielleicht finden und mitnehmen können; wer heute dagegen unterirdisch bis vor die Ladentüre rollt, nimmt nichts mit als die prallgefüllten Einkaufstüten und eventuell das eine oder andere Vorurteil. So bleibt die Trabantenstadt dem übrigen München fremd, eine Metapher höchstens für alle denkbaren städtebaulichen Widerwärtigkeiten, ob sie hier nun auch tatsächlich vorzufinden sind oder nicht. Für die Bewohner Neuperlachs schließlich gilt alles das noch verschärft, da von ihnen verlangt wird, sich in der banalen Langeweile heimatlich einzurichten. Verortung aber fällt schwer, wo es keine wirklichen Orte gibt; wo sich als Identifikationspunkte nur ein *shopping center* und 18 Stockwerke hoch aufgetürmter sozialer Wohnungsbau anbieten, weil von dem, was einer symbolischen Verankerung den Grund hätte bieten können, letztlich nichts geblieben ist.

Was waren die Ursachen für das Mißlingen des Neuperlacher Zentrums? Sicherlich *auch* der Rückzug der Stadt München, die sich die großzügige Kultur-, Sport- und Sozialinfrastruktur an der Peripherie nicht mehr leisten konnte oder nicht mehr leisten wollte, weil sich sowohl das Interesse als auch das finanzielle Engagement auf neue Vorhaben verlagerte – allen voran die olympischen Spiele von 1972;⁵⁴¹ sicherlich *auch* eine – gezwungenermaßen – scharfe Kostenkalkulation der *Neuen Heimat*, die im Laufe der Planungsphase die Wirtschaftlichkeit des ganzen Projektes immer wieder neu in Frage stellen mußte. Aber das allein für das Vakuum im Herzen der Entlastungsstadt verantwortlich zu machen, wäre zu kurz gegriffen; denn auch diese Ursachen haben wieder ihre Gründe. Sie liegen meines Erachtens schon an der Wurzel der Zentrumskonzeption; die Hoffnung, die Mitte Neuperlachs könne tatsächlich zu einem neuen Kristallisationspunkt des gesamten Münchner Ostens werden, stand von Beginn an auf tönernen Füßen. Zum einen hatte man eine nur sehr unscharfe Vorstellung davon, welche Grundlagen für die Verwirklichung dieser Vision geschaffen werden müßten, und behalf sich mit der Einplanung einer Vielzahl von Attraktionen, die Leben an den Stadtrand bringen sollten, die aber in ihrer Durchführbarkeit keineswegs gesichert waren: So wurde etwa der Bau der großdimensionierten Sportstätten (Eislaufhalle, außerhalb des unmittelbaren Zentrums Sportstadion und Radrennbahn) zu einem Zeitpunkt in das Infrastrukturprogramm Neuperlachs eingestellt, als München sich bereits um die Olympischen Spiele bewarb, teilweise sogar noch weiterverfolgt, als dieselben Einrichtungen, drei Nummern größer, auf dem Oberwiesenfeld bereits im Entstehen begriffen waren; an der Schwimmhalle hielt man bis 1970 fest, obwohl seit den 1950er-Jahren am Nordrand des Ostparks bereits das Michaelibad in Betrieb war. Luftschlösser waren auch das Richard-Strauss-Konservatorium, das noch

⁵⁴⁰ Dietrich, Richard: Metaperlach. In: Baumeister Nr. 12, 1969 S. 1575

im Vorentwurf für die Ausschreibung des Zentrumswettbewerbes (März 1967) gar nicht enthalten war⁵⁴² und erst in das Programm der endgültigen Auslobung (Herbst 1967) aufgenommen wurde, sowie die Bundesgartenschau, die letztlich nur eine vage, nie weiterverfolgte Idee blieb; es ist offensichtlich, mit welcher heißer Nadel hier gestrickt wurde, um den Anschein einer anspruchsvollen, städtischen Versorgung zu erwecken. Trotz allem waren die Planer selbst nicht ganz davon überzeugt, mit diesen Einrichtungen – würden sie denn verwirklicht – auch tatsächlich städtisches Ambiente nach Perlach holen zu können; noch bei den Vorbereitungen für den Zentrumswettbewerb mußten sie sich eingestehen, „daß es – wenn man konkret werden will – sehr schwierig ist, Maßnahmen ausfindig zu machen, mit Hilfe derer man einer neuen Stadt Leben, Kultur oder Urbanität sozusagen einhauchen könnte.“⁵⁴³ Und Hans Paul Bahrtdt, Preisrichter des Zentrums-Wettbewerbes von 1968, bemerkte in einem Aufsatz über die Planungen in Neuperlach zutreffend, man wisse im Grunde gar nicht, wie ein Gebilde mit der Funktion und Bedeutung, die man der Entlastungsstadt zugeordnet hatte, überhaupt aussehen solle: „Offenkundig besteht in größeren Ballungsgebieten Bedarf nach einer Delegation zentraler Funktionen an Zentren, die ihrerseits aber wieder nicht mit den Nahversorgungszentren für den täglichen Bedarf identisch sind. Es fehlt aber die Formel, die die ‚Zuständigkeit‘ dieser Zwischenebene definiert.“⁵⁴⁴

Zu diesen konzeptionellen Fahrlässigkeiten gesellte sich aber vor allem noch das Erbe des Münchner Stadtentwicklungsplanes, der Neuperlach in den Rahmen eines ganz auf die Innenstadt zugeschnittenen radialen Verkehrsentwicklungsschemas einspannte. Wie unter den Voraussetzungen einer zentral orientierten Publikumserschließung ein regionales Zentrum neben dem Hauptzentrum München Bestand haben sollte, blieb insofern ungeklärt, als die Perlacher ‚Innenstadt‘ ein solches nie geworden ist. Mit der drastischen Schrumpfung des anvisierten Einzugsgebietes fehlte schließlich nicht nur die wirtschaftliche Grundlage für die Realisierung der kommerziellen Einrichtungen in den geplanten Dimensionen; vielmehr fehlte nun auch die Rechtfertigung für die Vielzahl an überörtlichen kulturellen und sozialen Institutionen, die – wenn sie je entstanden – keinen Wert mehr darauf legten, in eine Vorortsiedlung abgeschoben zu werden; denn genau das war Neuperlach geworden.

DRITTES ZWISCHENERGEBNIS

Am Ende des ersten Teiles dieser Arbeit stand der Zweifel, ob die städtebaulichen Mittel, mit denen man bei der Konzeption Neuperlachs operierte, das von den Planern der Entlastungsstadt gewünschte ‚urbane‘ Bild des Quartieres würden herstellen können. Der zweite Teil der Untersuchung brachte die Erkenntnis, daß die zum Einsatz kommenden strukturprägenden Instrumente in der Tat einem ideolo-

⁵⁴¹ vgl. Geigenberger (1974), S. 9f.

⁵⁴² vgl. Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Ausschreibung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs zur Erlangung von Bebauungsvorschlägen für den zentralen Bereich des neuen Stadtteiles Perlach. Bearbeitungsstand März 1967. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (chem. Neue Heimat Bayern)

⁵⁴³ Arbeitskreis Zentrum (1967), S. 8

⁵⁴⁴ Bahrtdt, Hans Paul: Gedanken zur Planung von Nebenzentren [unveröffentlichter Aufsatz]. München 1969. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (chem. Neue Heimat Bayern)

gischen Fundus entstammen, dessen Verfechter – ob explizit oder unausgesprochen – eben gerade nicht mit dem Ziel angetreten waren, eine Stadt im herkömmlichen Verständnis zu schaffen; die Übernahme wesentlicher Ideen aus den entsprechenden Leitbildern mußte daher als besonders fragwürdig erscheinen. Diese Skepsis hat sich bei der Analyse der konkreten Bebauungssituation in den ersten drei Bauabschnitten als vollauf berechtigt erwiesen: Ein städtisches Gepräge wurde sowohl hinsichtlich der Gestaltung wie auch in den Funktionszusammenhängen kaum je auch nur im Ansatz festgestellt; als Ursachen konnten ganz überwiegend eben jene strukturellen Festlegungen benannt werden, deren Weg aus den funktionalistischen, vor allem aber den organizistischen Leitbildern bis in die Konzeption Neuperlachs bereits nachgewiesen wurde. Mit dem Scheitern des Zentrums, das an den Widersprüchen zwischen der ihm zugeteilten Aufgabe und Bedeutung einerseits und den beschränkten Entwicklungschancen innerhalb des radialen Erschließungssystems andererseits zerbrach, mußte schließlich konstatiert werden, daß sich auch die letzten Hoffnungen, die Stadtidee von einst noch aufrechtzuerhalten, endgültig zerschlagen hatten. Die Annahme, die nachträglich eingebaute Stadtmitte könne dereinst alles das zusammenhalten, was zunächst nebeneinander aus dem Boden gestampft worden war, erwies sich als Illusion. Daß die städtische Atmosphäre des Zentrums sich von alleine in alle Winkel des Quartieres tragen würde, war von Beginn an eine heikle Vorstellung; nun, da das Herz Neuperlachs nicht schlägt, kann es den Kreislauf des Körpers, den man ihm angehängt hat, erst recht nicht erhalten.

Es bleibt festzustellen – und dies ist, so hoffe ich, auch deutlich geworden –, daß die eigentliche Problematik Neuperlachs nicht in seiner architektonischen Gestaltung liegt, auch wenn dem flüchtigen Besucher die kreative Armut, ja sogar die manchmal brutale Monumentalität und der gleichzeitige Mangel an echten, symbolisch und emotional besetzbaren Dominaten als erstes auffallen und als einziges in Erinnerung bleiben mag. Die Ursachen dafür, daß Neuperlach weder der Form noch dem Inhalt nach eine Stadt geworden ist, liegen vielmehr auf der strukturellen Ebene, also bereits in den Fundamenten, auf die der Ort gebaut ist. Diese aber stecken tief in den Leitbildern der Vergangenheit und treffen so weitreichende Vorfestlegungen, daß eine bessere Architektur ihre Folgen vielleicht erträglicher gemacht, aber nicht beseitigt hätte. Damit wird aber auch die Möglichkeit unwahrscheinlich, eine vielleicht kommende Zukunft mit gewandeltem ästhetischen Verständnis werde Neuperlach einmal in einem günstigeren Licht sehen, als dies heute geschieht. Denn was Münchens erste Trabantenstadt fragwürdig macht, sind nicht die architektonischen Signaturen ihrer Epoche, die ein neuer Zeitgeschmack eines Tages tatsächlich anders empfinden mag; es ist vielmehr die überall spürbare, lähmende Auszehrung dessen, was einmal als Substanz des Städtischen versprochen war.

(...) Städtebau, vor allem in den Dimensionen wie hier in der Entlastungsstadt Perlach, gehört sicher zu den vielschichtigsten Aufgaben menschlichen Denkens und Tuns. Geht es doch darum, Ordnung zu schaffen im Inneren wie im Äußeren für jetzige und künftige Bedürfnisse, Funktionen und Funktionsverbindungen zu finden, auf denen das Leben unserer Generation, aber auch der vielen Generationen nach uns nicht nur möglich ist, sondern sich frei entfalten kann. Also um die Herstellung eines heute erdachten, aber auch künftighin funktionierenden technischen Schemas schlechthin. Andererseits in zumindest gleicher Bedeutung neben, ich möchte fast sagen: trotz dieses notwendigen Funktionalismus ein Lebensklima zu schaffen, das urban ist, in dieser speziell münchenerischen Prägung, das den Bedürfnissen der Bewohner nach Privatheit, Geborgenheit ebenso Rechnung trägt wie nach Öffentlichkeit und Kommunikationen, und schließlich im Zusammenwirken selbstbewußtes Heimatgefühl erzeugen soll. Ein enges Nebeneinander von Konkretem und Abstraktem, das sich nicht zwingend ergänzt, ja teils sogar gegenseitig stört. Absoluter Städtebau ist so wenig möglich, so meint es Max Born, wie absolute Wissenschaft.

So wird auch in Perlach alles, was entsteht, von Menschen geplant und ersonnen sein, die von den gegebenen Verhältnissen abhängig sind, die aus den Erfahrungen und Erkenntnissen des Heute sich vorsichtig in zukünftige Bedürfnisse und Notwendigkeiten hineinzudenken versuchen. Überall, wo Menschen arbeiten und wirken, wird mit dem Werk schon die Kritik daran gezeugt. Jeder Plan hat schon seinen Gegenplan, jede sachlich richtige Lösung schon eine ebenso richtige Antwort. Ob ein Werk gelingt, ob eine neue Stadt gelingt, ob die Entlastungsstadt Perlach gelingt, wird vielleicht für uns alle, die wir heute hier bei der Grundsteinlegung versammelt sind, nicht mehr meßbar sein. Wir werden das Urteil den uns nachfolgenden Generationen überlassen müssen, so wie wir heute das Urteil über die Städte fällen, die uns unsere Väter und Großväter zurückgelassen haben. Eines aber, so scheint es mir wenigstens (...), neben der unumgänglichen Methodik, neben der Unbedingtheit der Funktionen, neben der Begrenztheit, die uns finanzielles Kalkül auferlegt, ist von besonderem Gewicht: Ich meine die liebevolle Einstellung zu diesem Werk und die verantwortungsbewußte und liebevolle Einstellung zu den Menschen, für die dieses Werk getan wird.

Dieses aus einem positiven Geist mühevoll Ringen um die bestmögliche Lösung wird – davon bin ich fest überzeugt – über lange Zeiten hin spürbar sein. Es wird neben allem Funktionellen, neben der sozialen Leistung, neben der großen Demonstration menschlichen Könnens und der technischen Möglichkeiten unserer Zeit das Gemüt, den Charakter einer Stadt bestimmen. Es ist dieser kleine schmale Bereich, der über der Funktion liegt, der auch in betriebswirtschaftlichen Kalkulationen nicht mehr unterbringbar, der einfach ein Mehr als unumgänglich notwendig ist. Beim Bau der Entlastungsstadt Perlach, die uns schon vor eine große, schier unüberwindliche Wand konkreter Schwierigkeiten und Aufgaben stellt, wird gerade dies ein Punkt sein, dem unsere immerwährende Anteilnahme gelten muß.

Wir werden auch diesen Punkt nur finden und lösen können im Zusammenwirken aller Beteiligten. Und wer wirkt nicht mit an einer solchen neuen Stadt. Ich glaube (...) nicht besser als mit der Versicherung schließen zu können: daß wir (...) nicht nur alle unsere Kräfte einsetzen werden, um das heute begonnene Werk zu Ende zu führen, (...) für 80.000 Münchner Mitbürgerinnen und Mitbürger eine funktionierende, moderne und nach sozialen Gesichtspunkten gestaltete Behausung zu schaffen, sondern auch – soweit es in unserer Macht und unserem Vermögen steht – diesen geistigen Funken zu wecken, der Glücksgefühl, Heimatgefühl, Selbstverantwortung und Verantwortung für andere, Lebensfreude und Gemeinschaftssinn erst wachsen läßt.

* Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern), S. 5 – 7

Wir leben in einer Stadt der Gegenwart:
umspült von Autobahnen und anderen Trostlosigkeiten.
Wir sind umgeben von Dingen, die unwirtlich sind.
Davon müssen wir uns befreien:
Das ist meine Vision, meine Hoffnung.

Oder ist dies eine Utopie?

Es ist ein Ort, den es nicht gibt. Noch nicht.

Wann wird er kommen?

Wenn wir diesen Ort haben wollten, könnten wir ihn bauen.

aus einem Interview mit Vittorio Magnago Lampugnani⁵⁴⁵

X.

UTOPIE DES URBANEN

Stadtrandbemerkungen

1.

„Es ist ein Experiment ohne Gleichen“⁵⁴⁶, stellte Erich Hartstein zur Grundsteinlegung Neuperlachs fest, und zumindest in dieser Einschätzung hat er Recht behalten. Über fünfunddreißig Jahre sind seitdem vergangen, und einige Zehntausend Menschen waren in dieser Zeit an Deutschlands vielleicht wichtigstem städtebaulichen Großversuch beteiligt. Während man freilich dessen Ausgang im Mai 1967 bestenfalls ahnen konnte – erhoffen oder befürchten –, ist das Ergebnis heute in Stein und Beton gefaßt zu besichtigen. Sich dem Wollen der Planer und der Wirklichkeit ihres Werkes anzunähern, hat diese Arbeit unternommen; ihre Diagnose ist nach allem, was zutage gebracht wurde, zwingend: das Experiment Neuperlach ist gescheitert.

Vielleicht sollte das Urteil milder ausfallen; vielleicht wäre es angesichts der Realität von Münchens erster Trabantenstadt angebrachter, keine überspannten Maßstäbe anzusetzen, vielleicht sollte man sich darauf beschränken, Neuperlach den Peripheriesiedlungen entgegenzuhalten, die in den 1960er-Jahren an den Rändern anderer deutscher Großstädte angedockt haben. In diesem Vergleich – mit Köln-Chorweiler, Nürnberg-Langwasser, dem Märkischen Viertel in Berlin – würde die ‚Entlastungsstadt‘ so schlecht nicht abschneiden. Doch Neuperlach muß sich an seinem Anspruch messen lassen, an dem, was es sein sollte, nicht an dem, was mit ganz anderem, viel geringerem Anspruch am Ende zufälligerweise ähnlich ausgefallen ist. In München lautete das Ziel auf die Errichtung einer Stadt, nicht eines Wohncontainers. Aber Perlach ist keine Stadt geworden; das wurde an zahlreichen Beispielen dargelegt, das offenbart sich jedem, der den Weg hinaus zum Wohnring findet, und von dort ein Stück weiter, in die Wohngebiete hinein, die genauso wenig urbanen Charakter haben wie die Einfamilienhausteppiche, die sie aufhalten sollten. Es wurde aber auch gezeigt, daß dieses Scheitern der Gründungsidee nicht einem mangelnden Bemühen zuzuschreiben ist, nicht der fehlenden Überlegung, nicht

⁵⁴⁵ Lampugnani, Vittorio Magnago (Interview): Shanghai muss von München lernen. In: Süddeutsche Zeitung vom 28. 3. 2003

⁵⁴⁶ Hartstein (1967), S. 40

dem Desinteresse am Schicksal von tausenden Menschen und ihrer künftigen Heimat. In Neuperlach, „einer besonders sorgfältigen Planung“⁵⁴⁷, wie Alexander Mitscherlich bemerkt, sind gerade deshalb die städtebaulichen Strömungen der Entstehungszeit mit allen ihren Fragwürdigkeiten so gut nachzuvollziehen, weil es als Exempel nur für Gedankenlosigkeit und reine Profitgier nicht taugt.

Was also stand zwischen dem Wunsch und der Wirklichkeit?

2.

„Falsche Ideologien“, schreibt Peter M. Bode anlässlich des Perlacher Zentrumswettbewerbes über den deutschen Städtebau, „schwappen noch Jahrzehnte nach und werden dann noch ein paar Jahrzehnte später in schwerfälligen Gesetzen zementiert, die für ein halbes Jahrhundert die Entwicklung alternativer Nichtideologien verhindern“⁵⁴⁸. Falsche Ideologien schwappten auch durch die Planungsbüros und über die Reißbretter derer, die Neuperlach konzipierten, und schwemmen die guten Ansätze und Vorsätze eines neuen, dem Städtischen zugewandten Denkens mit sich fort. Was die Münchner ‚Entlastungsstadt‘ davon trennt, nicht nur Entlastung, sondern auch Stadt zu sein, hat seine Ursache in diesem – wohl durchaus zeittypischen – Verhaftetsein in die Leitbilder der Vergangenheit. Diese Feststellung soll nicht entschuldigen, was hellstichtigere Kritiker schon zu Beginn der 1960er-Jahre als Gift für das Urbane angegriffen hatten; aber sie soll deutlich machen, daß Neuperlach nie eine Stadt werden *konnte*, jedenfalls nicht unter den gegebenen Voraussetzungen. Die alten Ideologien erwiesen sich letztlich als stärker als das, was vielleicht keine Nichtideologie, aber doch eine Alternative gewesen wäre: nämlich der Mut, die Stadt radikal aus dem Geist neuer Ideen zu wagen.

Für dieses Unternehmen aber gab es keine Rezepte und kaum Beispiele. Die neuentdeckte Wertschätzung für die Stadt wußte man nicht besser in Architektur umzumünzen als durch den Griff zu einem organisatorisch und funktionalistisch kontaminierten Instrumentarium städtebaulicher Versatzstücke. Was dem vagen Gedanken der Urbanität an konkretem Vokabular fehlte, boten die *Organische Stadtbaukunst* und die *Charta von Athen* umso eloquenter an; warum sollte Neuperlach eine andere als die alte Sprache sprechen? So arbeiteten die Mittel gegen die Vision; Grundlegungen und Ideen Neuperlachs deckten sich nicht, weder der Rahmen des Stadtentwicklungsplanes noch die Basis des Strukturplanes stimmten mit dem Stadtgedanken überein. Das Ziel im Auge, ging man mit großen Schritten in die entgegengesetzte Richtung.

3.

Daß die großen Wünsche unerreicht, die Versprechungen nicht eingelöst waren, bemerkten bald auch jene, die solche Wünsche gesät, solche Versprechungen getan hatten. Neuperlach war spätestens nach der Entscheidung über sein Zentrum ins Schußfeld der Kritik geraten, aus dem „Lieblingskind“⁵⁴⁹ war ein Stiefkind geworden. Die Stadt München und die *Neue Heimat* reagierten auf ihre Weise: wo man gegen den Strom der Anfeindungen, vor allem aber über die Klippen der Wirklichkeit nicht mehr vorwärtskam, ruderte man zurück. Der große Plan, eine neue Stadt am Rand der alten zu errichten, war

⁵⁴⁷ Mitscherlich (1970)

⁵⁴⁸ Bode, Peter: Das zentrale Perlach – Herz oder Monument? In: Süddeutsche Zeitung vom 27. 9. 1968

⁵⁴⁹ so Lothar Späth, Vorstandsmitglied der Neuen Heimat; zit. nach: Süddeutsche Zeitung vom 6. 10. 1973

schneller aus dem Gedächtnis der Verantwortlichen verschwunden als die Bagger und Kräne aus den Baugruben. Schon im Juni 1971, bei der Einweihung des ersten Abschnittes im Norden, sprach der *Neue-Heimat*-Direktor Ludwig Geigenberger von Neuperlach als „diesem neuen Stadtteil, der ja gar nicht Stadt in sich, sondern Teil einer Stadt, nämlich Münchens, sein will“⁵⁵⁰; drei Jahre später, wenige Monate vor dem Baubeginn am Wohnring, war der einstige Anspruch endgültig der Ernüchterung gewichen: „Schon der Begriff Städtebau im Zusammenhang mit Projekten wie Neu-Perlach ist – so meine ich – irreführend. Ich halte hierfür eine Terminologie wie Großsiedlungsbau oder Vorstädtebau oder Stadtteilbau für treffender und ehrlicher“⁵⁵¹ (Geigenberger 1974). „Warum war Neuperlach notwendig?“⁵⁵², fragt zur selben Zeit fast entschuldigend eine Informationsbroschüre des Maßnahmenträgers, und der ehemalige Oberbürgermeister Hans-Jochen-Vogel bekennt rückblickend, ihm sei letztlich der U-Bahn-Anschluß wichtiger gewesen „als dieser oder jener urbane Akzent.“⁵⁵³ Mit dem Scheitern der Stadtidee war schließlich auch die ohnehin nie ganz glückliche Bezeichnung ‚Entlastungsstadt‘ obsolet geworden; im Februar 1972 erhielt das Quartier den offiziellen Namen ‚Neuperlach‘⁵⁵⁴ – als äußere Bestätigung einer Realität, die – nur fünf Jahre nach dem ersten Spatenstich – die Hoffnungen der Konzepte von einst schon wieder eingeholt hatte.

4.

Was wird bleiben von dieser Stadt, die am Ende doch keine geworden ist?

Zunächst die Erkenntnis des Mißlingens; sie ist aber nur ein erster Schritt. Folgerungen wären ein zweiter. Für Bernt Lauter, den Architekten des Neuperlacher Zentrums, bestanden sie angesichts des langsamen Sterbens seines Entwurfes in der Resignation: „Muß nicht [...] gelten: Ideen sind abzulehnen, nicht weil sie schlecht, sondern weil sie vergeblich sind?“⁵⁵⁵ Das aber ist keine Antwort auf die Frage nach der Zukunft der Städte. Eine Zukunft, die in Neuperlach schon wieder vorüber ist – und eine Frage, die immer wieder neu gestellt werden muß. Die klaglose Hinnahme der Behauptung, die Stadt könne nicht reanimiert, zumindest nicht künstlich geschaffen werden, wäre der falsche Schluß. Gerade *weil* mit Neuperlach der größte deutsche Stadtbauversuch erfolglos geblieben ist, kann und muß mit dem „Mut zur Utopie“⁵⁵⁶ (Bahrtdt) an der Idee der Stadt festgehalten und weitergearbeitet werden; die Voraussetzung dafür wäre das Lernen aus Fehlern. Und wie kaum ein anderes urbanistisches Experiment hätte man dasjenige an der Münchner Peripherie für künftige Versuchsaufbauten fruchtbar machen können. „Europa braucht Perlach,“ schreibt Erich Hartstein, „um es als Exempel zu

⁵⁵⁰ Geigenberger, Ludwig: Rede zur Einweihung des Bauabschnittes Nord am 25. 6. 1971. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)

⁵⁵¹ Geigenberger (1974), S. 21

⁵⁵² Neue Heimat Bayern (1974), S. 3

⁵⁵³ Vogel (1997), S. 163

⁵⁵⁴ Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 2. 2. 1972

Der Name ‚Entlastungsstadt‘ war nie eine offizielle Stadtteilbezeichnung gewesen. Der Münchner Stadtrat hatte 1965 beschlossen, dem neuen Quartier keinen eigenen Namen zu geben, sondern das Siedlungsgebiet als einen Teil von Perlach zu betrachten. Vgl. Stahleder, Helmut: Von Allach bis Zamilapark. Namen und historische Grunddaten zur Geschichte Münchens und seiner eingemeindeten Vororte. München 2001, S. 85f.

⁵⁵⁵ Lauter (1973), S. 1245

⁵⁵⁶ Bahrtdt (1961), S. 122

studieren, an dem sich die Geister vereinen oder scheiden können.“⁵⁵⁷ Doch die systematische Stadtforschung, wie sie auch der Münchner Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel 1971 vor dem Deutschen Städtetag vehement gefordert hatte,⁵⁵⁸ hat sich der ehemaligen Entlastungsstadt nie angenommen. Stattdessen folgte eine Städtebaumode auf die andere wie die Herbst- und die Frühjahrskollektion der Bekleidungsindustrie, nur daß die zweite Haut, die *sie* den Menschen anlegt, weniger leicht wieder abzustreifen ist, wenn der Geschmack sich wandelt. So hat man auch dem südlichen Teil Neuperlachs nach 1972 ein neueres Gewand geschneidert, etwas näher am Urbanen als der Norden des Viertels, aber mit seinen eigenen Fragwürdigkeiten und Widersprüchen.

Was von Neuperlach bleibt? Sicherlich ein Zuhause, vielleicht eine Heimat für viele tausend Einwohner, die ihrem Stadtteil – wie es schon Alexander Mitscherlich gehofft hatte – über das Planbare, Berechenbare hinaus längst „ein nicht planbares ‚Herz‘“⁵⁵⁹ gegeben haben; das ist, um mit Brecht zu sprechen, immerhin mehr als nur der Wind. Bleiben wird freilich auch – nicht für die Ewigkeit zwar, aber auf lange Zeit – die feste Substanz Neuperlachs, sein steinernes Gesicht, in das überlebte Ideologien sich dauerhaft eingegraben haben, den heutigen Bewohnern so fremd wie vielleicht auch die Stadt, in der sie wohnen. Nach einer sehr fernen Zukunft klingt da der Wunsch, den die Erbauer einst dem Zentrum ihres Werkes mitgaben, der aber für die ganze Stadt am Stadtrand gelten durfte: daß sie „erst abgebrochen werde, wenn ihre Zeit zu Ende ist und sie besseren und schöneren Bauwerken weichen muß“⁵⁶⁰. Möglicherweise wird eines Tages tatsächlich eine Stadt an jener Stelle stehen, wo heute lediglich der Versuch zu erkennen ist. Solange aber bleibt das Urbane hier Utopie, Utopie im Wortsinn des griechischen *ou-topos*: ein Ort, den es nicht gibt. Noch nicht.

⁵⁵⁷ Hartstein, Erich: Perlach muß gewagt werden. In: Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger (West) vom 21. 12. 1971

⁵⁵⁸ vgl. Vogel, Hans-Jochen: Rettet unsere Städte jetzt! [Vortrag vor der 16. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages 1971]. In: Deutscher Städtetag (Hg.): Rettet unsere Städte jetzt!. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 16. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages vom 25. bis 27. Mai 1971 in München, S. 68ff.

⁵⁵⁹ Mitscherlich (1971)

⁵⁶⁰ Urkunde zur Grundsteinlegung des Wohnringes Neuperlach. Zit. nach: Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger (Ost) vom 5. 7. 1974

BIBLIOGRAPHIE

ABGEKÜRZT ZITIERTE QUELLEN:

- Arbeitskreis Zentrum (1967): Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Protokoll über die 2. Sitzung des Arbeitskreises Zentrum Perlach vom 7. April 1967. Typoskript, Stadtarchiv München
- Ausschreibung Zentrum (1967): Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Ausschreibung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs zur Erlangung von Bebauungsvorschlägen für den zentralen Bereich des neuen Stadtteiles Perlach. Bearbeitungsstand 10. 8. 1967
- Maßnahmenträgervertrag (1963): Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Vertrag vom 3. 4. 1963. Typoskript, Stadtarchiv München
- Memorandum I (1960): Regierung von Oberbayern, Bezirksplanungsstelle: Schreiben vom 27.5.1960 (behördeninternes Memorandum einer Besprechung vom 17. 5. 1960). Typoskript, Stadtarchiv München
- Memorandum II (1960): Landeshauptstadt München: Memorandum vom 6. 6. 1960 (mit Unterzeichnung: Verwaltungsdirektor Dr. Przemek). Typoskript, Stadtarchiv München
- Münchener Plan (1960): Landeshauptstadt München: Gesamtplan zur Behebung der Wohnungsnot in München. München 1960
- Münchener Plan / Abschlußbericht (1969): Landeshauptstadt München: Gesamtplan zur Behebung der Wohnungsnot in München – 1. Münchener Plan – Abschlußbericht. München 1969
- Neue Heimat: Perlach (ca. 1969) Neue Heimat Bayern (Hg.): Perlach. Das Zentrum einer neuen Stadt. Ein Ideen-Wettbewerb und seine Folgen (geplante, aber unveröffentlichte Dokumentation des Wettbewerbes für den Zentrumsbereich Perlach). München, o.J. (ca. 1969). Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Planungsstudie (1963): Landeshauptstadt München, Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan München: Vorlage zur Bekanntgabe in der Sitzung der Planungskommission des Münchener Stadtrates am 11. Januar 1963 (Planungsstudie Entlastungsstadt Perlach). Typoskript, Stadtarchiv München
- Preisgericht Zentrum I (1968): Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Städtebaulicher Wettbewerb für den zentralen Bereich des neuen Stadtteils Perlach. Niederschrift über die Sitzung des Preisgerichtes vom 16. mit 20. Juli 1968 [...]
- Preisgericht Zentrum II (1969): Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Niederschrift über die 2. Sitzung des Preisgerichtes für den städtebauliche Ideenwettbewerb Zentrum Perlach am 21. / 22. 4. 1969 in München
- Stadtentwicklungsplan (1963): Landeshauptstadt München: Stadtentwicklungsplan einschließlich Gesamtverkehrsplan der Landeshauptstadt München. München 1963

| | |
|------------------------------------|---|
| Stellungnahme Stadtplanung (1969): | Landeshauptstadt München, Baureferat: Anhang zur Vorlage zum Beschluß des Stadtplanungsausschusses des Münchner Stadtrates vom 11. 6. 1969: Gutachtliche Stellungnahme der Stadtplanung vom 15. 4. 1969. Typoskript, Stadtarchiv München |
| Strukturplan (1965): | Landeshauptstadt München, Baureferat: Vorlage zum Beschluß des Stadtplanungsausschusses des Münchner Stadtrates vom 20. 5. 1965 |
| Überarbeitung Zentrum (1968): | Landeshauptstadt München, Baureferat/ Neue Heimat Bayern: Stadtteil Perlach – Zentraler Bereich. Zusammenstellung der bei der Überarbeitung des Entwurfs des 1. Preisträgers zu beachtenden Gesichtspunkte. 15. 10. 1968. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern), S. 1 |

STADTRATSBESCHLÜSSE (CHRONOLOGISCH):

Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 25. 11. 1960
 Beschluß des Stadtplanungsausschusses des Münchner Stadtrates vom 27. 1. 1961
 Beschluß des Stadtplanungsausschusses des Münchner Stadtrates vom 25. 1. 1963
 Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 3. 4. 1963
 Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 10. und 11. 7. 1963
 Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 16. 6. 1965
 Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 15. 12. 1965
 Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 16. 6. 1966
 Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 26. 7. 1967
 Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 18. 6. 1968
 Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 18. 6. 1969
 Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 2. 2. 1972
 Beschluß der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 17. 5. 1972

QUELLEN (MÜNCHEN UND NEUPERLACH):

- Bahrdt, Hans Paul: Gedanken zur Planung von Nebenzentren [unveröffentlichter Aufsatz]. München 1969. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Bayerische Städte- und Wohnungsbau GmbH: Der Münchner Stadtteil Neuperlach in Zahlen und Stichworten. München 1992. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Geigenberger, Ludwig: Rede zur Grundsteinlegung Perlach am 11.5.1967. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Geigenberger, Ludwig / Feicht, Heinz: Wunsch und Wirklichkeit – Aus der Praxis des Städtebaus. In: Neue Heimat Bayern (Hg.): Perlach. Das Zentrum einer neuen Stadt. Ein Ideen-Wettbewerb und seine Folgen [unveröffentlichte Dokumentation des Wettbewerbes für den Zentrumsbereich Perlach]. München, o.J. (ca. 1969). Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern), S. 10 – 17
- Geigenberger, Ludwig: Rede zur Einweihung des Bauabschnittes Nord am 25. 6. 1971. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Geigenberger, Ludwig: Erfolgskontrolle München Perlach. Rückblick eines Maßnahmenträgers (Vortrag im Seminar ‚Fallstudien zum Planungsprozeß‘ an der Fachhochschule Hamburg am 29. 1. 1974). Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Hartmann, Egon: Persönliche Stellungnahme. In: Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Niederschrift über die 2. Sitzung des Preisgerichtes für den städtebauliche Ideenwettbewerb Zentrum Perlach am 21. / 22. 4. 1969 in München
- Hartmann, Egon: [Entwurf für eine Darstellung der Strukturplanung in Perlach und im Baugebiet Nord, ca. 1969]. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Jensen, Herbert: Zielsetzungen und Erfordernisse des neuzeitlichen Städtebaus. In: Bundesbaublatt I (1952), Nr. 9, S. 382 – 385
- Jensen, Herbert: Festrede anlässlich der feierlichen Immatrikulation für das Sommersemester 1963, Technische Hochschule Braunschweig, am 25. 5. 1963. Typoskript, Stadtarchiv München
- Kolo, Hans: Perlach hat viele Gesichter [Entwurf für einen Artikel in: Neue Heimat (Hg.): Monatshefte für den neuzeitlichen Städtebau Nr. 4, 1970]. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Landeshauptstadt München: Memorandum vom 6. 6. 1960 (mit Unterzeichnung: Verwaltungsdirektor Dr. Przemek). Typoskript, Stadtarchiv München
- Landeshauptstadt München: Gesamtplan zur Behebung der Wohnungsnot in München. München 1960
- Landeshauptstadt München, Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan München: Vorlage zur Bekanntgabe in der Sitzung der Planungskommission des Münchner Stadtrates am 11. Januar 1963 (Planungsstudie Entlastungsstadt Perlach). Typoskript, Stadtarchiv München
- Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Vertrag vom 3. 4. 1963. Typoskript, Stadtarchiv München
- Landeshauptstadt München: Stadtentwicklungsplan einschließlich Gesamtverkehrsplan der Landeshauptstadt München. München 1963
- Landeshauptstadt München, Baureferat: Schreiben des Stadtbaurates Edgar Luther an den Münchner Oberbürgermeister Hans-Jochen-Vogel vom 30. 12. 1964. Typoskript, Stadtarchiv München
- Landeshauptstadt München, Baureferat: Vorlage zum Beschluß des Stadtplanungsausschusses des Münchner Stadtrates vom 20. 5. 1965. Typoskript, Stadtarchiv München
- Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Protokoll über die 2. Sitzung des Arbeitskreises Zentrum Perlach vom 7. April 1967. Typoskript, Stadtarchiv München
- Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Ausschreibung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs zur Erlangung von Bebauungsvorschlägen für den zentralen Bereich des neuen Stadtteiles Perlach. Bearbeitungsstand März 1967. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Ausschreibung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs zur Erlangung von Bebauungsvorschlägen für den zentralen Bereich des neuen Stadtteiles Perlach. Bearbeitungsstand 10. 8. 1967. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Städtebaulicher Wettbewerb für den zentralen Bereich des neuen Stadtteils Perlach. Niederschrift über die Sitzung des Preisgerichtes vom 16. mit 20. Juli 1968 [...]. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)

- Landeshauptstadt München, Baureferat/ Neue Heimat Bayern: Stadtteil Perlach – Zentraler Bereich. Zusammenstellung der bei der Überarbeitung des Entwurfs des 1. Preisträgers zu beachtenden Gesichtspunkte. 15. 10. 1968. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Protokoll über die Sitzung des Arbeitskreises Zentrum Perlach vom 5. 12. 1968. Typoskript, Stadtarchiv München
- Landeshauptstadt München, Baureferat: Anhang zur Vorlage zum Beschluß des Stadtplanungsausschusses des Münchner Stadtrates vom 11. 6. 1969: Gutachtliche Stellungnahme der Stadtplanung vom 15. 4. 1969. Typoskript, Stadtarchiv München
- Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Niederschrift über die 2. Sitzung des Preisgerichtes für den städtebauliche Ideenwettbewerb Zentrum Perlach am 21. / 22. 4. 1969 in München. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Landeshauptstadt München: Gesamtplan zur Behebung der Wohnungsnot in München – 1. Münchner Plan – Abschlußbericht. München 1969
- Landeshauptstadt München, Kulturreferat: Schreiben des Kulturreferenten Herbert Hohenemser an den Bürgermeister Steinkohl vom 26. 3. 1970 mit Bericht des Bibliotheksdirektors Carl Amery. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Landeshauptstadt München, Baureferat: Vorlage zur Bekanntgabe in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Stadtplanungsausschusses des Münchner Stadtrates vom 22. 7. 1970. Typoskript, Stadtarchiv München
- Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Ausschreibung eines städtebaulichen Planungsgutachtens für das Bauquartier Süd im neuen Stadtteil Perlach in München vom 1. 7. 1971. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Landeshauptstadt München / Neue Heimat Bayern: Planungsgutachtens für das Bauquartier Süd im Stadtteil Perlach in München. Niederschrift (endgültige Fassung) über die Sitzung der Obergutachter vom 10. März 1972 [...]. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Landeshauptstadt München, Baureferat: Anlage 1 zur Vorlage des Baureferates zum Beschluß des Stadtentwicklungsausschusses des Münchner Stadtrates vom 4. 5. 1972. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Landeshauptstadt München, Baureferat: Anlage 1 zur Vorlage des Baureferates zum Beschluß des Stadtentwicklungs- und Stadtplanungsausschusses des Münchner Stadtrates vom 23. 3. 1973: Chronologische Darstellung der bisherigen wesentlichen Beschlüsse und Ereignisse. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Lauter, Bernt: Stadtteil Perlach – Zentraler Bereich. Ergebnis der Wettbewerbsüberarbeitung vom 1. 11. 68 bis 28. 2. 69. Beantwortung der durch Stadtplanung und Neue Heimat aufgestellten Forderungen vom 18. 10. und 4. 12. 69. 17. 3. Zürich 1969
- Luther, Edgar: Entlastungsstadt Perlach. Erläuterung der Planung vor der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, Landesgruppe Bayern, am 21. 4. 1967. Typoskript, Archiv der Süddeutschen Zeitung [Luther (1967b)]
- Mücke, Ewald / Abreß, Hubert: Schreiben an den Münchner Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel vom Mai 1969. Typoskript, Stadtarchiv München
- Neue Heimat Bayern, Geschäftsleitung: Schreiben an den Münchner Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel vom 9. 6. 1969. Typoskript, Stadtarchiv München
- Neue Heimat Bayern: Protokoll über die erste Bauträgerbesprechung vom 10. 6. 1969. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Neue Heimat Bayern: Protokoll der Sitzung des Begleiteams für die Planung des Zentrumsgebietes Perlach am 19. und 20. Februar 1970
- Neue Heimat Bayern: Protokoll der Sitzung des Beratungsteams für die Planung des Zentrumsgebietes Perlach am 8. und 9. 10. 1970
- Neue Heimat Bayern (Hg.): Perlach. Das Zentrum einer neuen Stadt. Ein Ideen-Wettbewerb und seine Folgen [unveröffentlichte Dokumentation des Wettbewerbes für den Zentrumsbereich Perlach]. München, o.J. (ca. 1969). Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Neue Heimat Bayern (Hg.): [Entwurf für einen Informationsprospekt zum] Marxzentrum. München, o.J. (ca. 1974). Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern)
- Regierung von Oberbayern, Bezirksplanungsstelle: Schreiben vom 27.5.1960 (behördeninternes Memorandum einer Besprechung vom 17. 5. 1960). Typoskript, Stadtarchiv München

- Schöner, Helmut: Gedanken zur Beurteilung öffentlicher Bauwettbewerbe. Vorgesehen für: Neue Heimat Bayern (Hg.): Perlach. Das Zentrum einer neuen Stadt. Ein Ideen-Wettbewerb und seine Folgen [unveröffentlichte Dokumentation des Wettbewerbes für den Zentrumsbereich Perlach]. Mai 1968. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern). [Schöner (1968a)]
- Urkunde zur Grundsteinlegung des Wohnringes Neuperlach. Zit. nach: Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger (Ost) vom 5. 7. 1974
- Vogel, Hans-Jochen: Vortrag [...] anlässlich der Beratung des Gesamtplanes zur Behebung der Wohnungsnot in München am 25. November 1960. Typoskript, Stadtarchiv München
- Vogel, Hans-Jochen: Ansprache anlässlich der Grundsteinlegung für die Entlastungsstadt Perlach am 11. 5. 1967. Typoskript, Archiv der Bayerischen Städte- und Wohnungsbau GmbH, München (ehem. Neue Heimat Bayern) [Vogel (1967b)]

QUELLEN (STÄDTEBAU):

Leitbilder:

Gartenstadt (1902):

- Howard, Ebenezer: Gartenstädte von morgen (engl. Originalausgabe u.d.T.: Garden-Cities of Tomorrow, 1902). In: Posener, Julius (Hg.): Ebenezer Howard. Gartenstädte von morgen. Das Buch und seine Geschichte. Frankfurt am Main 1968, S. 51 – 162

Charta von Athen (1933):

- Le Corbusier (eigentl. Charles Edouard Jeanneret-Gris): Die ‚Charte d’Athènes‘ (franz. Originalausgabe u.d.T.: La charte d’Athènes, 1942). In: Le Corbusier: An die Studenten. Die ‚Charte d’Athènes‘ (franz. Originalausgaben u.d.T.: Entretien avec les étudiants des écoles d’architecture / La charte d’Athènes, 1957). Reinbek bei Hamburg 1962, S. 53 – 130

Organische Stadt / Autogerechte Stadt (1948 / 1959):

- Reichow, Hans Bernhard: Organische Stadtbaukunst. Von der Großstadt zur Stadtlandschaft. Braunschweig u.a. 1948
- Reichow, Hans Bernhard: Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos. Ravensburg 1959

Gegliederte und aufgelockerte Stadt (1957):

- Göderitz, Johannes / Rainer, Roland / Hoffmann, Hubert: Die gegliederte und aufgelockerte Stadt. Tübingen 1957

Gesellschaft durch Dichte (1963/1964):

- Boeddinghaus, Gerhard (Hg.): Gesellschaft durch Dichte. Kritische Initiativen zu einem neuen Leitbild für Planung und Städtebau 1963/1964. Wiesbaden 1995

darin:

- Boeddinghaus, Gerhard: Vorwort, S. 7 – 11
- Burckhardt, Lucius / Herbst, Marcel: Wachstum, Dichte und Flexibilität. [Vortrag auf der Tagung ‚Gesellschaft durch Dichte‘ des Bundes Deutscher Architekten in Gelsenkirchen, November 1963], S. 86 – 103
- Fehl, Gerhard: Liverpool und Hook: High Density – Low Rise [Vortrag auf der Tagung ‚Gesellschaft durch Dichte‘ des Bundes Deutscher Architekten in Gelsenkirchen, November 1963], S. 70 – 77
- Friedman, Yona: Datenermittlung zur Stadtplanung [Vortrag auf der Tagung ‚Gesellschaft durch Dichte‘ des Bundes Deutscher Architekten in Gelsenkirchen, November 1963], S. 42 – 49
- Kühn, Erich: Zur Einführung [Vortrag auf der Tagung ‚Gesellschaft durch Dichte‘ des Bundes Deutscher Architekten in Gelsenkirchen, November 1963], S. 21 – 28
- Vogel, Friedrich: Raumordnung und Städtebau [Vortrag auf der Tagung ‚Großstadt, in der wir leben möchten‘ des Bundes Deutscher Architekten in Gelsenkirchen, November 1964], S. 156 – 164

Urbanität:

- Salin, Edgar: Urbanität [Vortrag vor der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages 1960]. In: Deutscher Städtetag (Hg.): Erneuerung unserer Städte. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages, Augsburg, 1. – 3. Juni 1960. Stuttgart und Köln 1960, S. 9 – 34

Kritik:

- Bahrdt, Hans Paul: Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau. Reinbek bei Hamburg 1961
- Bahrdt, Hans Paul: Humaner Städtebau. Überlegungen zur Wohnungspolitik und Stadtplanung für eine nahe Zukunft. Hamburg 1968
- Berndt, Heide: Ist der Funktionalismus eine funktionale Architektur? Soziologische Betrachtung einer architektonischen Kategorie. In: Berndt, Heide / Lorenzer, Alfred, Horn, Klaus: Architektur als Ideologie. Frankfurt am Main 1968, S. 9 – 50 [Berndt (1968b)]
- Jacobs, Jane: Tod und Leben großer amerikanischer Städte (amerik. Originalausgabe u.d.T.: The Death and Life of Great American Cities, 1961). Frankfurt am Main 1963
- Lorenzer, Alfred: Städtebau: Funktionalismus und Sozialmontage? Zur sozialpsychologischen Funktion der Architektur. In: Berndt, Heide / Lorenzer, Alfred / Horn, Klaus: Architektur als Ideologie. Frankfurt am Main 1968, S. 51 – 104
- Mitscherlich, Alexander: Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden. Frankfurt am Main 1996 (Originalausgabe 1965)
- Mitscherlich, Alexander: Was soll aus unseren Städten werden? (Originalfassung in: Bauen und Wohnen Nr. 3, 1968, S. 79 – 82). In: Mitscherlich, Alexander: Thesen zur Stadt der Zukunft. Frankfurt am Main 1971, S. 95 – 109

LITERATUR:

München und Neuperlach:

- architekturwettbewerb Nr. 57, 1967 (Sonderdruck Wettbewerb München-Perlach)
- architektur + wettbewerbe Nr. 154, 1993: Bürgerhaus in München-Perlach, S. 46 – 50
- Assmann, Karl: ‚Das Ding gehört in den Papierkorb‘. In: Baumeister Nr. 12, 1969, S. 1610 – 1616
- Baumeister Nr. 8, 1966: Perlach: Entlastungsstadt für München. S. EB 53 – 60
- Baumeister Nr. 2, 1972: Spielstraße in München Neu-Perlach, S. 176
- Bode, Peter: Das zentrale Perlach – Herz oder Monument? In: Süddeutsche Zeitung vom 27. 9. 1968
- Bode, Peter: Monumentalität und Kommerz. In: Süddeutsche Zeitung vom 23. 4. 1969 [Bode (1969a)]
- Bode, Peter: Ein Environment für Perlach. In: Süddeutsche Zeitung vom 29.4.1969 [Bode (1969b)]
- Bode, Peter: Wie leichtfertig verplant München seine Zukunft? In: Süddeutsche Zeitung vom 12. 6. 1969 [Bode (1969c)]
- Dietrich, Richard: Metaperlach. In: Baumeister Nr. 12, 1969 S. 1575 – 1578
- Dorsch, Petra: Eine neue Heimat in Perlach. Das Einleben als Kommunikationsprozeß. München 1972
- Draxler, Helmut / Hüttner, Florian: Die Wüste der Möglichkeit. In: Draxler, Helmut (Hg.): Die Utopie des Designs. Ausst.-Kat. München 1994, o.S.
- Feicht, Heinz: Die gesetzlichen Grundlagen des Städtebaus bei der Planung der Entlastungsstadt Perlach. In: Neue Heimat Bayern (Hg.): Entlastungsstadt Perlach in München. München 1967, S. 55 – 59
- Garten und Landschaft Nr. 4, 1970 (Sonderdruck): Bitte den Rasen betreten. Environment im neuen Stadtteil München-Perlach
- Geigenberger, Ludwig: Die Aufgaben des Maßnahmenträgers bei der Planung und Errichtung der Entlastungsstadt Perlach. In: Neue Heimat Bayern (Hg.): Entlastungsstadt Perlach in München. München 1967, S. 43 – 54
- Hackelsberger, Christoph: Mitten in Neuperlach – Ein deutlicher Turm. In: Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger (Ost) vom 4. 1. 1983
- Hamm, Bernd: Betrifft: Nachbarschaft. Verständigung über Inhalt und Gebrauch eines vieldeutigen Begriffs. Düsseldorf 1973
- Hartmann, Egon: Städtebauliche Grundsätze der Wohngebiete Nord und Nordost. In: Neue Heimat Bayern (Hg.): Entlastungsstadt Perlach in München. München 1967, S. 60 – 71
- Hartmann, Egon: Stadtteil Perlach München. O.O., o.J. (ca. 1968)
- Hartmann, Egon / Wahls, Dieter: Stadtteil Perlach. In: Landeshauptstadt München, Baureferat (Hg.): Bauen in München 1960 bis 1970. München 1970, S. 37 – 47
- Hartstein, Erich: Eine Stadt aus der Retorte. Anmerkungen zum Bau der ersten Entlastungsstadt für München. In: Perlach. Entlastungsstadt Perlach in München. Feierliche Grundsteinlegung für das größte Städtebauprojekt in Europa. In: Münchner Leben Nr. 6, 1967, S. 41 – 52 (Sonderbeilage)
- Hartstein, Erich: Amerikanische Beispiele für Perlachs Einkaufszentrum. In: Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger vom 14. 11. 1969
- Hartstein, Erich: Perlach muß gewagt werden. In: Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger (West) vom 21. 12. 1971

- Hüttner, Florian: Michael Heizers Erdsulpturen in der ‚Wüste‘ von Perlach. In: Draxler, Helmut (Hg.): Die Utopie des Designs. Ausst.-Kat. München 1994, o.S.
- Krämer, Steffen: Wohnstadt – Trabantenstadt – Planungen für München. In: Möller, Hilke Gesine (Hg.): Reihe, Zeile, Block & Punkt: Wohnungen, Häuser, Siedlungen im Raum München. Südhausbau 1936 – 1996. München 1997, S. 140 – 147
- Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Hg.): München kompakt, urban, grün. Neue Wege der Siedlungsentwicklung. München 1995
- Landeshauptstadt München, Baureferat (Hg.): Jahresbericht 2002. München 2002
- Lauter, Bernd: Zentrum Perlach. Leiden und Sterben einer Konzeption. In: Bauwelt Nr. 28, 1973, S. 1238 – 1245
- Luther, Edgar: Erläuterungen zur Strukturplanung. Perlach: Entlastungsstadt für München. In: Baumeister Nr. 8, 1966, S. EB 54 – 55
- Luther, Edgar: Entlastungsstadt Perlach. Teil der städtebaulichen Entwicklung Münchens. In: Neue Heimat Bayern (Hg.): Entlastungsstadt Perlach in München. München 1967, S. 32 – 36 [Luther (1967a)]
- Menkhoff, Herbert / Achterberg, Gerhard / Homann, Hans / Richter, Georg (Bearb.): München-Neuperlach. Städtebauliche Großformen und kleinräumige Differenzierung im Wohnungsbau (Schriftenreihe ‚Versuchs- und Vergleichsbauten und Demonstrativmaßnahmen‘ des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, bearbeitet im Institut für Bauforschung e.V., Hamburg). Bonn 1977
- Mitscherlich, Alexander: Meditationen vor dem Reißbrett. München-Perlach als städtebauliches Beispiel. In: Süddeutsche Zeitung vom 16./17. 10. 1970
- Mooseder, Georg / Hackenberg, Adolf (Hg.): 1200 Jahre Perlach. München 1990
- Mücke, Ewald: Die städtebauliche Funktion und Struktur der Entlastungsstadt Perlach. In: Neue Heimat Bayern (Hg.): Entlastungsstadt Perlach in München. München 1967, S. 37 – 42
- Münchener Forum / Münchener Diskussionsforum für Entwicklungsfragen (Hg.): Zusammenfassung der Arbeitsergebnisse des Arbeitskreises ‚Perlach II‘ zum überarbeiteten Entwurf Lauter [bearbeitet von K. Künkel / Berichte und Protokolle des Münchener Forums Nr. 2]. München, Mai 1969
- Münchener Merkur / Münchener Stadtzeitung vom 27. 5. 1969: Zentrum von Perlach: nur ein großes Allerweltskaufhaus?
- Münchener Merkur / Münchener Stadtzeitung vom 12. 6. 1969: Perlach-Zentrum ohne Alternativen?
- Münchener Merkur / Münchener Stadtzeitung vom 24. 3. 1973: Perlach-Zentrum wird umgeplant
- Neue Heimat Bayern (Hg.): Entlastungsstadt Perlach in München. München 1967
- Neue Heimat Bayern (Hg.): Zentrum Perlach. Städtebaulicher Ideenwettbewerb. Das Ergebnis. München 1968
- Neue Heimat Bayern (Hg.): Perlach. Das Zentrum einer neuen Stadt. Ein Ideen-Wettbewerb und seine Folgen (unveröffentlicht) → Quellen (München und Neuperlach)
- Neue Heimat Bayern (Hg.): Perlach-Report. Informationsblätter der Neue Heimat Bayern über den Stadtteil München-Perlach. Nr. 2, o.J.
- Neue Heimat Bayern (Hg.): Neuperlach '74. Es geht weiter [Informationsbroschüre]. München 1974
- Peters, Paulhans: Kritik. In: Perlach: Entlastungsstadt für München. In: Baumeister Nr. 8, 1966, S. EB 59 – 60
- Peters, Paulhans: Stadtbau – was ist heute möglich? In: Neue Heimat Bayern (Hg.): Praxis und Städtebau Nr. 1, 1969, o.S.
- Planungsgruppe Zentrum Perlach (Hg.): Zentrum Perlach. Planungsstand Oktober 1970. München 1970
- Reiner, Maya / Weber, Jörg (im Auftrag der Landeshauptstadt München, Baureferat): Pilotstudie über den öffentlichen Raum. Die Gestaltung der Straßen und Plätze in München. München 1991
- Roth, Eugen: München – Fürstenstadt, Bürgerstadt, Weltstadt. In: Neue Heimat Bayern (Hg.): Entlastungsstadt Perlach in München. München 1967, S. 23 – 27
- Schober, Siegfried: ‚Münchener Versenkung‘ und ‚Fünf Trichter‘. Grabungen von Michael Heizer in Perlach und in der kalifornischen Mojave-Wüste. In: Süddeutsche Zeitung vom 20. 5. 1969
- Schöner, Helmut: Perlach – ein Wendepunkt? In: Baumeister Nr. 10, 1968, S. 1144 und S. 1186 – 1189 [Schöner (1968b)]
- Schulz, Eberhard: Futurismus im Städtebau. Die Entlastungsstadt Perlach für München. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 24. 8. 1968
- Stahleder, Helmut: Von Allach bis Zamilapark. Namen und historische Grunddaten zur Geschichte Münchens und seiner eingemeindeten Vororte. München 2001
- Strecker, Rainer: Versuch einer Analyse der Hintergründe der Planung von Neu-Perlach [Berichte und Protokolle des Münchener Forum Nr. 13]. München, August 1970
- Süddeutsche Zeitung vom 12. 10. 1963: Neuer Stadtteil – so groß wie Ingolstadt
- Süddeutsche Zeitung vom 10. 6. 1965: Aus Perlach wird eine große Stadt
- Süddeutsche Zeitung / Münchener Stadtanzeiger (West) vom 2. 8. 1968: Das Ergebnis des Perlach-Wettbewerbs
- Süddeutsche Zeitung vom 12. 6. 1969: Um die Innenstadt von Neuperlach

- Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger (West) vom 13. 6. 1969: Um das Zentrum von Neu-Perlach
- Süddeutsche Zeitung vom 20. 7. 1971: Erste Kirchweih in Neu-Perlach
- Süddeutsche Zeitung vom 13. 4. 1972: Perlach-Zentrum zunächst abgeschrieben
- Süddeutsche Zeitung vom 22. 4. 1972: Wird Neu-Perlach zum Notstandsgebiet?
- Süddeutsche Zeitung vom 6. 10. 1973: Perlacher Wohnring bleibt in der Schublade
- Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger (Nord) vom 12. 10. 1973: Schwerste Wohnungsbaukrise eingetreten
- Süddeutsche Zeitung vom 19. 12. 1973: Neuperlach bleibt wichtigstes Bauprojekt
- Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger vom 3. 5. 1974: Die ‚Stadt in der Schublade‘ verändert ihr Gesicht
- Süddeutsche Zeitung vom 7. 12. 1974: Neues Pfarrzentrum – letztes dieser Art
- Süddeutsche Zeitung vom 25. 9. 1975: Tauziehen um Perlach-Süd
- Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger (Ost) vom 10. 9. 1976: Stadtviertel Neuperlach – eine Zwischenbilanz
- Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger (Ost) vom 27. 9. 1977: Wie es weitergeht im Stadtviertel Neuperlach
- Süddeutsche Zeitung / Münchner Stadtanzeiger (Ost) vom 31. 3. 1988: Unvermeidbare Abstriche
- Süddeutsche Zeitung vom 8. 7. 1991: Fußgängerzone für Neuperlacher Süden
- Titze, Christoph: 25 Jahre Stadtteil Neuperlach. In: Mooseder, Georg / Hackenberg, Adolf (Hg.): 1200 Jahre Perlach. München 1990, S. 873 – 906
- Tzschaschel, Sabine: Neuperlach. Lebensqualität in einer Satellitenstadt. In: Geipel, R. et al. (Hg.): München. Ein sozialgeographischer Exkursionsführer (Münchner geographische Hefte, Nr. 55/56, herausg. vom Geographischen Institut der Technischen Universität München). München 1987, S. 503 – 535
- Vogel, Hans-Jochen: Die wohnungswirtschaftliche Entwicklung in der Landeshauptstadt München seit 1945. In: Neue Heimat Bayern (Hg.): Entlastungsstadt Perlach in München. München 1967, S. 19 – 21 [Vogel (1967a)]
- Vogel, Hans-Jochen (Interview): Wohnungsbaupolitik und Stadtplanung der sechziger und frühen siebziger Jahre. In: Möller, Hilke Gesine (Hg.): Reihe, Zeile, Block & Punkt: Wohnungen, Häuser, Siedlungen im Raum München. Südhausbau 1936 – 1996. München 1997, S. 159 – 164
- Wiedemann, Christoph: Goldhamster sind aus. In: Süddeutsche Zeitung vom 6./7. 9. 2003

Allgemein:

- Albers, Gerd: Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa. Begegnungen, Einflüsse, Verflechtungen. Braunschweig 1997
- Berndt, Heide: Das Gesellschaftsbild bei Stadtplanern. Stuttgart 1968 [Berndt (1968a)]
- Farenholtz, Christian: Die Baunutzungsverordnung und das Bild der Stadt von morgen. In: Der Städtetag Nr. 2, 1963, S. 69 – 74
- Hamm, Bernd: Betrifft: Nachbarschaft. Verständigung über Inhalt und Gebrauch eines vieldeutigen Begriffs. Düsseldorf 1973
- Herlyn, Ulfert: Wohnen im Hochhaus. Eine empirisch-soziologische Untersuchung in ausgewählten Hochhäusern der Städte München, Stuttgart, Hamburg und Wolfsburg. Stuttgart 1970
- Hoffmann, Hubert: Die ‚Charta von Athen‘: Strömungen und Gegenströmungen. In: Von Profitopolis zur Stadt der Moderne. Ausst.-Kat. München 1979, S. 182 – 188
- Holl, Hartmut: Gestaltungsregeln im neueren Städtebau. Eine Untersuchung der städtebaulichen Fachliteratur. Diss. München 1982
- Huse, Norbert: Le Corbusier. Reinbek bei Hamburg 1999⁷ (1976¹)
- Lampugnani, Vittorio Magnago (Interview): Shanghai muss von München lernen. In: Süddeutsche Zeitung vom 28. 3. 2003
- Lynch, Kevin: Das Bild der Stadt (amerik. Originalausgabe u.d.T.: The Image of the City, 1960). Frankfurt am Main 1965
- Osborn, Frederic: Vorwort [...] zur englischen Neuauflage 1946 [der Garden-Cities of Tomorrow]. In: Posener, Julius (Hg.): Ebenezer Howard. Gartenstädte von morgen. Das Buch und seine Geschichte. Frankfurt am Main 1968, S. S. 163 – 182
- Panerai, Philippe / Castex, Jean / Depaule, Jean-Charles: Vom Block zur Zeile. Wandlungen der Stadtstruktur (franz. Originalausgabe u.d.T.: Fomes urbaines: de L'ilot à la barre, 1977). Braunschweig 1985
- Posener, Julius: Howard's ‚Tomorrow‘ – ein gründlich mißverständenes Buch. In: Posener, Julius (Hg.): Ebenezer Howard. Gartenstädte von morgen. Das Buch und seine Geschichte. Frankfurt am Main 1968, S. 7 – 48
- Rauda, Wolfgang: Raumprobleme im europäischen Städtebau. Das Herz der Stadt – Idee und Gestaltung. München 1956

- Reinborn, Dietmar: Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert. Stuttgart 1996
- Rossi, Aldo: Die Architektur der Stadt. Skizze zu einer grundlegenden Theorie des Urbanen (ital. Originalausgabe u.d.T.: *L'Architettura della Città*, 1966). Düsseldorf 1973
- Schwagenscheidt, Walter: Die Raumstadt und was daraus wurde (herausgegeben von Ernst Hopmann und Tassilo Sittmann). Stuttgart 1971
- Sennett, Richard: Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität (amerik. Originalausgabe u.d.T.: *The Fall of Public Man*, 1974). Frankfurt 1986
- Süddeutsche Zeitung vom 18. 2. 2003: Göderitz im Zwielficht
- Vogel, Hans-Jochen: Rettet unsere Städte jetzt! [Vortrag vor der 16. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages 1971]. In: *Deutscher Städtetag* (Hg.): Rettet unsere Städte jetzt!. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 16. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages vom 25. bis 27. Mai 1971 in München, S. 55 – 84
- Winter, Helmut: Zum Wandel der Schönheitsvorstellungen im modernen Städtebau: die Bedeutung psychologischer Theorien für das architektonische Denken. Diss. Zürich 1986