



Winckelmann Akademie
München

***Schriftenreihe der Winckelmann Akademie für
Kunstgeschichte München
Textbeitrag Nr. 3, Oktober 2013***

www.winckelmann-akademie.de

Von der *Entlastungsstadt Perlach* zur *Messestadt Riem*

Stadt- und Siedlungsbau in München 1960-2000

Prof. Dr. Steffen Krämer

Winckelmann Akademie für Kunstgeschichte München

Ludwig-Maximilians-Universität München, Institut für Kunstgeschichte

Zwischen der Entlastungsstadt Perlach und der Messestadt Riem spannt sich nicht nur ein zeitlicher Bogen von vierzig Jahren Stadtplanung in München. Beide Siedlungskonzepte sind insofern vergleichbar, als sie auf ähnlichen Intentionen beruhen, mit denen der städtische Bauherr, die Bauträger und die Planer ihre Entscheidungen für die zwei öffentlichen Bauvorhaben begründet und damit legitimiert haben. Auch dokumentieren sie den hohen Anspruch, den die bayerische Landeshauptstadt in Bezug auf ihre stadt- und siedlungsplanerischen Ziele über die letzten Jahrzehnte hinweg kontinuierlich verfolgt hat.

War die Entlastungsstadt Perlach die größte bundesdeutsche Siedlungsmaßnahme der 1960er Jahre, so ist die Messestadt Riem zur Zeit das größte Stadtentwicklungsgebiet in Deutschland. Zudem sind beide Projekte nicht als groß dimensionierte Vorortsiedlungen geplant worden. Wie schon in der offiziellen Namensgebung impliziert, handelt es sich in beiden Fällen um Trabanten- oder Satellitenstädte, die nur wenige Kilometer von der Kernstadt entfernt aufgrund ihrer spezifischen Organisationsstrukturen eine eigene urbane Identität entwickeln sollen. Dies zumindest war die Vorstellung, die man mit dem Konzept der Entlastungsstadt Perlach noch bis zu Anfang der 1970er Jahre verbunden hat. Und genau diese Erwartung stellt man heute wieder an die zukünftige Entwicklung der Messestadt Riem, die bis etwa 2015 fertiggestellt sein soll. Den Münchner Stadt- und Siedlungsbau in dem Zeitraum zwischen 1960 und 2000 zu untersuchen, ist vor dem Hintergrund dieser in mehrfacher Hinsicht vergleichbaren Großprojekte durchaus sinnvoll.

Darüber hinaus war das Jahr 1960 eine historisch bedeutsame Zäsur für die folgenden Jahrzehnte der Münchner Stadtplanung. In diesem Jahr verabschiedete der Stadtrat den sogenannten „Gesamtplan zur Behebung der Wohnungsnot in München“, kurz „Münchner Plan“ genannt, mit dem die Voraussetzungen für die zukünftige Entwicklung der bayerischen Landeshauptstadt und ihrer Region geschaffen wurden. Auch erteilte man im gleichen Jahr den Auftrag zur Ausarbeitung eines Stadtentwicklungsplanes, der von einer dafür eigens gegründeten Arbeits-

gemeinschaft in den folgenden drei Jahren erstellt wurde und den der Stadtrat im Juli 1963 verabschiedete. Mit dem Münchner Plan von 1960 beginnt die Periode einer kommunalen Steuerung der urbanen Entwicklung Münchens, die sich den politischen, sozialen und wirtschaftlichen Neuerungen stets angepasst hat und deren jeweils veränderte Zielvorstellungen in einer zeitlich aufeinander folgenden Serie von Stadtentwicklungsplänen – 1963, 1975, 1983, 1998 – formuliert worden sind. Seit der Münchner Baustaffelordnung von 1904 haben sich hier erstmals wieder städtebauliche Leitbilder auf kommunalpolitischer Ebene manifestiert.

Der Münchner Plan von 1960 und die Stadtentwicklungspläne von 1963 bis 1998

Ausgangspunkt des Münchner Planes von 1960 war die durch die Kriegsschäden und die rapide Bevölkerungszunahme hervorgerufene eklatante Wohnungsnot in München. Um einen Ausgleich mit dem daraus resultierenden enormen Wohnungsbedarf zu erreichen, mussten laut statistischer Berechnungen bis zum Ende des Kalenderjahres 1966 insgesamt 123.300 Wohnungen errichtet werden. Da das dafür benötigte Bauland von 2.255 Hektar innerhalb der Stadtgrenzen nur teilweise zur Verfügung gestellt werden konnte, war ein Übergreifen auf den Münchner Außenraum die zwangsläufige Folge. Auf der Grundlage dieser regionalen Erweiterung wurden große Entlastungssiedlungen als zeitgemäße Bebauungslösung im Großraum München vorgeschlagen, die als selbständige Wohnanlagen den Status einer Trabantenstadt erhalten sollten.

Die im Münchner Plan aufgestellten Forderungen hinsichtlich der zukünftigen Siedlungsstrategien wurden im Stadtentwicklungsplan von 1963 konkretisiert. Hierfür erstellte die Arbeitsgemeinschaft ein urbanistisches Leitbild für die Stadtregion München, das der städtebaulichen Entwicklung bis 1990 zugrunde gelegt werden sollte. Auch befasste man sich intensiv mit der Standort- und Strukturplanung der im Münchner Plan geforderten Großsiedlungen. Als „Kristallisationspunkte kompakter Bebauung“ (Stadtentwicklungsplan 1962, S. 7) bezeichnet, wurden diese Großsiedlungen mit wichtigen Stationen des öffentlichen Nahverkehrs verbunden und konzentrisch vom Stadtzentrum ausgehend im gesamten Großraum München verteilt. Leitgedanke bei der Auswahl der Bauflächen war die Verkehrserschließung, deren notwendiger Planungsaufwand durch eine entsprechende Verdichtung der Bebauung berücksichtigt werden sollte. Verkehrserschließung und Baudichte standen

bei der Siedlungsplanung somit in einem wechselseitigen Verhältnis. Bei der räumlichen Organisation der Siedlungen legte man den größten Wert auf eine zumindest partielle Unabhängigkeit von der Innenstadt. Bei der Verkehrsplanung wurde der Grundsatz der sogenannten „autogerechten Stadt“ (Reichow 1959) vertreten, so dass die Effizienz der Siedlungsprojekte im hohen Maße von der Leistungsfähigkeit des geplanten Verkehrskonzeptes abhängig war. Aus diesem Grunde wurden nur jene Standorte in der Stadtregion ausgewählt, die eine direkte Anbindung an das Hauptstraßennetz erlaubten. Das Resultat dieser Überlegungen waren drei als autonome Nebenzentren geplante Entlastungs- oder Trabantenstädte im Großraum München: Perlach im Südosten, Freiam im Westen und Oberschleißheim im Norden (Abb. 1).

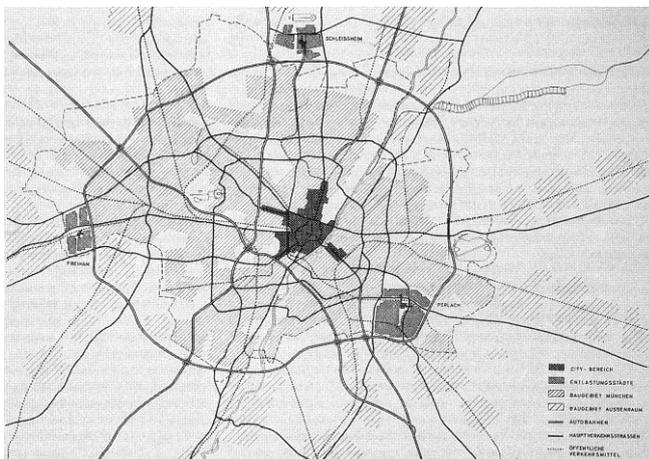


Abb. 1 Flächenplan von München mit den drei geplanten Entlastungsstädten

Mit diesen zwei Plänen und dem 1965 vom Münchner Stadtrat gebilligten Flächennutzungsplan wurden sämtliche Konditionen für eine Stadt- und Siedlungsplanung festgelegt, welche die strukturelle Gestalt der bayerischen Landeshauptstadt mit ihren Außenbezirken in den nächsten dreißig Jahren grundlegend verändern sollten. Die Weichen für eine enorme Bautätigkeit der 1960er und frühen 1970er Jahre waren in München damit gestellt. Obwohl man sich von diesen urbanistischen Leitvorstellungen im Verlauf der 1970er Jahre grundsätzlich distanzierte, wirken sie in vielerlei Hinsicht bis heute nach.

Mit den Olympischen Spielen von 1972 erreichte die nachkriegszeitliche Entwicklung der bayerischen Landeshauptstadt ihren Höhepunkt. In diesem Jahr wuchs die Stadtbevölkerung auf 1.339.000 Einwohner, das bedeutet auf den höchsten Stand seit

1945. Auch war man nun auf dem Gipfel jenes Wachstums angelangt, das den städtischen Prozess über zwei Jahrzehnte ununterbrochen bestimmt hatte. Zudem gelang es München, die seit den frühen 1960er Jahren geplante und zunächst auf dreißig Jahre angelegte urbane Modernisierung in einem weitaus kürzeren Intervall zu realisieren, schließlich hatte die Stadt als Veranstalter der Olympischen Spiele einen beträchtlichen finanziellen Zuschuss von Bund und Land erhalten.

Die 1972 ebenfalls einsetzende Wirtschaftsrezession, die sich ein Jahr später in der Ölkrise dramatisch zuspitzte, beendete abrupt diese dynamische Entwicklungsphase in München. Gleichzeitig wurden auch die negativen Folgeerscheinungen erkennbar, die sich aus dem ungehemmten Wachstum für die Stadt fast zwangsläufig ergeben hatten. Vor allem die geplanten Trabantenstädte in der urbanen Peripherie gerieten in das Kreuzfeuer der öffentlichen Kritik. Slogans, wie die „Superstädte aus der Retorte“ (Ottmann 1970, S. 10), beherrschten das Feld der teilweise erbittert geführten Diskussionen und dokumentieren das tiefe Unbehagen gegenüber diesen groß dimensionierten Siedlungskonzepten. Ein außerordentlich wichtiges Sprachrohr dieser Jahre waren die städtischen Bürgerinitiativen, die ihre kritischen Stimmen nun in konzentrierten Aktionen zu artikulieren begannen.

Sowohl die eklatanten Fehlentwicklungen als auch die Proteste der Bürger gaben den Anstoß zu einer grundlegenden Revision der städtebaulichen Entwicklung in München. 1973 beschloss der Stadtrat den sogenannten „Rosa-Zonen-Plan“, der den weitgehenden Schutz der bereits bestehenden Wohngebiete innerhalb der Stadtgrenzen sichern sollte. Zwei Jahre später wurde ein neuer Stadtentwicklungsplan verabschiedet. Dieser sah zunächst vor, die Auswirkungen des übersteigerten Wachstums zu korrigieren. In diesem Zusammenhang wurde den teuren Großsiedlungen am Stadtrand eine deutliche Absage erteilt. Anstelle eines städtebaulichen wurde nun ein gesellschaftspolitisches Leitbild formuliert: München als „Stadt im Gleichgewicht, in der die Funktionen und Interessen abgestimmt sind auf ein Höchstmaß an Chancengleichheit und Lebensqualität für alle Bürger“ (Stadtentwicklungsplan 1975, S. A-3). Auch konzentrierte man sich auf den Stadtbereich und brachte lediglich ergänzende Hinweise zur Regionalverflechtung, so dass die vormals propagierte Stadterweiterung und damit einhergehende Suburbanisierung eindeutig in den Hintergrund traten. Zentraler Planungsgedanke war das Konzept der „Polyzentrischen Stadtentwicklung“: Um die Innenstadt zu entlasten, sollte eine bestimmte Anzahl von attraktiven Standorten in den einzelnen Stadtteilen zu urbanen

Zentren ausgebaut werden. Damit verbunden waren die Sanierung und Modernisierung bislang vernachlässigter Stadtbereiche, deren Altbaubestand nun nicht mehr wie zuvor vom Abbruch und folgender Neubebauung bedroht war. Die Planungsmaximen der behutsamen Stadterneuerung und der polyzentrischen Stadtstruktur sind zumindest in ihrer Grundidee für die städtebauliche Entwicklung Münchens noch bis heute gültig.

Bis 1980 nahm die Münchner Stadtbevölkerung um etwa 39.000 Einwohner ab. Dennoch verschärfte sich aufgrund der nunmehr veränderten sozialen Verhältnisse und des höheren Lebensstandards die Situation auf dem städtischen Wohnungsmarkt. Schon beherrschte wieder der Begriff einer „neuen Wohnungsnot“ (Thalgott 2005, S. 4) das Feld der öffentlichen Diskussionen. Hinzu kamen die wirtschaftliche Rezession und die steigende Arbeitslosigkeit zu Beginn der 1980er Jahre. Unter dem Motto „Münchens Zukunft: Eine lebendige und lebenswerte Stadt“ wurde bereits 1981 eine Neubearbeitung des Stadtentwicklungsplanes veranlasst, den der Stadtrat 1983 verabschiedete. Da der akute Wohnungsmangel die dringlichste Aufgabe darstellte, wurde in diesem Plan ein Programm zur Beschaffung von Wohnraum und Gewerbeflächen vorgestellt. Weitere Schwerpunkte waren die Fortführung der Stadterneuerung sowie der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und der sozialen Infrastruktur. Stadtrandbereiche traten nun wieder in den Blickpunkt der Siedlungsplanung, etwa das bereits im Stadtentwicklungsplan von 1963 vorgesehene Bebauungsgebiet Freiham im Westen Münchens, für dessen städtebauliche Planung 1983 ein Wettbewerb ausgeschrieben wurde.

Mitte der 1980er Jahre setzte ein neuer wirtschaftlicher Wachstumsschub ein, hervorgerufen durch die stark gesunkenen Rohölpreise und den zunehmenden Einsatz neuer Technologien. Durch die ehrgeizige Investitionspolitik des Freistaates Bayern entwickelte sich München rasch zu einer High-Tech-Metropole. Gleichzeitig begann die in der Stadt schon chronisch vorherrschende Knappheit an Bauflächen in ein Überangebot umzuschlagen. Die Ursache hierfür war eine Serie von Verlagerungen groß dimensionierter Betriebsstrukturen, die mit dem ab 1986 geplanten Umzug des Münchner Flughafens ins Erdinger Moos begann und durch die folgende Auslagerung der Messe auf das ehemalige Flughafengelände in Riem sowie die Freistellung innerstädtischer Anlageflächen der Deutschen Bundesbahn fortgesetzt wurde. Diese große Umzugskette leitete eine radikale Wende in der Münchner Siedlungsentwicklung ein, bot sich doch der Stadt die bis dahin einmalige Gele-

genheit, die frei gewordenen Flächenpotentiale für den zukünftigen Städtebau zu aktivieren. Die daraus resultierende Welle großer Siedlungsprojekte vor allem ab den frühen 1990er Jahren bezeichnet man heute als die „neue Gründerzeit“ Münchens (Hoffmann 2004, S. 140).

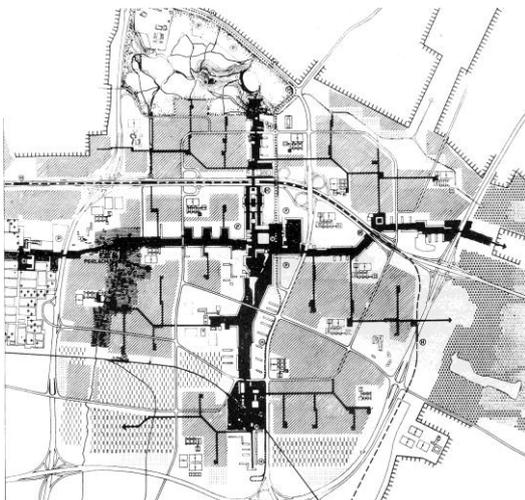
Diese völlig veränderte Situation verlangte zwangsläufig neue Planungsstrategien. Dementsprechend gab der Münchner Stadtrat 1992 einen neuen Stadtentwicklungsplan in Auftrag, der aber erst 1998 verabschiedet wurde und nun nicht mehr in der Form eines präzise definierten Maßnahmenkatalogs wie in den früheren Plänen, sondern vielmehr als ein flexibler Orientierungsrahmen von Leitlinien für den künftigen Stadt- und Siedlungsbau. Dieses Konzept mit dem Titel „Perspektive München“ wurde als eine „Stadtentwicklungsplanung im Prozess“ (Münchens Zukunft gestalten 2005, S. 8) angelegt, um auf die sich immer rapider verändernden sozio-ökonomischen und demographischen Bedingungen adäquat reagieren zu können. Trotz des Bestrebens nach größtmöglicher Flexibilität hat man für die Münchner Siedlungsentwicklung dennoch ein Leitbild vorgegeben und unter dem Motto „kompakt-urban-grün“ zusammengefasst: Kompakt bedeutet in diesem Zusammenhang eine sparsame Flächennutzung durch dichte Bebauung (Baudichten zwischen GFZ 0,9-2,5), urban dagegen die Mischung von städtischen Primärfunktionen, wie Wohnen, Arbeiten und Erholung, im Sinne einer Nutzungsvielfalt in den neuen Siedlungen. Grün bedeutet demgegenüber die vollständige Erhaltung bereits bestehender und die Schaffung neuer Freiflächen, die der Verbesserung des ökologischen Stadthaushalts und der Erholungsqualitäten dienen.

Der ehrgeizige Anspruch, den man mit dem Konzept der Perspektive München von Anfang an verbunden hat, ist durchaus vergleichbar mit jenen hoch gesteckten Zielen in der Münchner Stadtplanung der 1960er Jahre. Gelten diese alten Maximen aus heutiger Sicht als gescheitert, so stehen die derzeitigen Leitvorstellungen noch unter dem enormen Erwartungsdruck eines künftigen und vor allem nachhaltigen Erfolgs. Glanz und Elend einer städtebaulichen Konzeption liegen demnach eng beieinander. Jedenfalls wurde durch einen Beschluss des Stadtrates im Oktober 2005 die Perspektive München weiter fortgeschrieben und bestimmt somit auch in der Gegenwart den Münchner Stadt- und Siedlungsbau. Damals wie heute sind es vornehmlich die Großsiedlungen, die im öffentlichen Interesse stehen und den Maßstab für die Effizienz eines städtebaulichen Leitbildes darstellen. Dieser hohe Stellenwert ist schon alleine durch den immensen Planungsaufwand und das riesige

Bauareal, das zur Verfügung gestellt werden muss, gerechtfertigt. Zudem bilden die Großsiedlungen die Grundlage für ein urbanes Leben von mehreren Tausend Bewohnern, deren positive wie negative Erfahrungen im neuen Wohnumfeld keine kommunale Baupolitik leichtfertig übergehen kann, vor allem nicht mehr seit den aktiven Bürgerprotesten in den 1970er Jahren. Am Anfang einer bis heute fortlaufenden Serie von groß dimensionierten Siedlungsprojekten im Stadtgebiet München steht ab den sechziger Jahren die Entlastungsstadt Perlach.

Die Entlastungsstadt Perlach

Im Stadtentwicklungsplan von 1963 waren drei Bauareale für Entlastungs- oder Trabantenstädte im Großraum München vorgesehen: Perlach im Südosten, Freiham im Westen und Oberschleißheim im Norden (Abb. 1). Im Verlauf der folgenden Untersuchungen ergaben sich aber grundsätzliche Probleme bei den beiden letztgenannten Stadtgebieten, so dass lediglich der Bereich Perlach für die spätere Flächennutzung vorgeschlagen werden konnte. Mit der bereits 1963 erstellten Studie für die „Planung Perlach“ begann nun ein über vier Jahre andauernder Planungsprozess, der mit der Grundsteinlegung für die neue Entlastungsstadt Perlach am 11. Mai 1967 zunächst abgeschlossen wurde (Abb. 2).



**Abb. 2 München, Entlastungsstadt Perlach
Erster Strukturplan 1966**

Schon die anfänglich konzipierte Siedlungsgröße war beeindruckend: Geplant wurden etwa 25.000 Wohneinheiten, aufgegliedert in sechs Wohnquartiere mit jeweils 10.000-15.000 Einwohnern. Der Gesamtzahl von mindestens 80.000 Einwohnern stellte man einen Bedarf von etwa 40.000 Arbeitsplätzen in den

geplanten Industriegebieten gegenüber. Als regionales Zentrum sollte Perlach einen Einzugsbereich von etwa 400.000 Einwohnern erhalten (Abb. 3).



Abb. 3 München, Entlastungsstadt Perlach, Gesamtplan

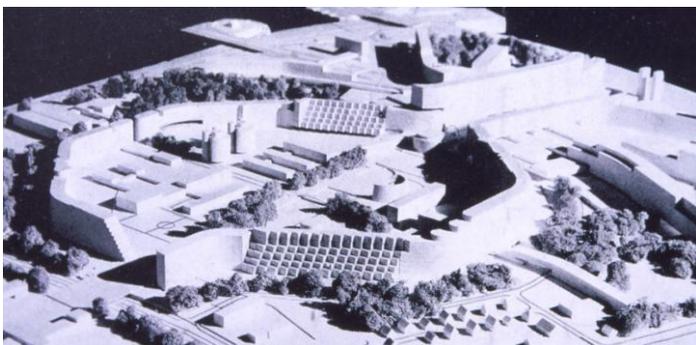
Gedacht war die Entlastungsstadt zunächst als eine geschlossene Siedlungseinheit im städtischen Außenbereich, die trotz einer gewissen Abhängigkeit von der Kernstadt eine eigene urbane Identität entwickeln sollte. Um dies zu erreichen, wurde eine komplexe Organisationsform gewählt, die man sich nach Fertigstellung der Siedlung – quasi in einem idealen Endzustand – als architektonisch verdichtet, funktional verflochten und sozial durchmischt vorstellte. Notwendig hierfür war ein Zentrum mit gewaltig dimensionierten Infrastrukturen, bestehend aus den verschiedenen Versorgungs- und Gemeinschaftseinrichtungen, auf das nicht nur das gesamte Siedlungsgebiet, sondern vor allem auch der regionale Einzugsbereich ausgerichtet waren (Abb. 4, 5).



Abb. 4 und 5 München, Entlastungsstadt Perlach, Gesamtmodell

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Ausarbeitung eines differenzierten Verkehrssystems. Unterteilt in unterschiedliche Straßen- und Wegetypen sollte damit die problemlose Erschließung der gesamten Siedlungsstruktur bis zu den einzelnen Wohnblöcken gewährleistet werden. Schließlich wurden noch verschiedene Haus- und Wohnbautypen kombiniert, um jenes monotone Erscheinungsbild der Zeilen-siedlungen aus den 1950er Jahren zu verhindern und stattdessen einen visuellen Erlebnisgehalt und eine urbane Atmosphäre in der neuen Entlastungsstadt zu erzeugen.

Plante man im nördlichen Bereich vorwiegend Scheiben- und Punkthochhäuser, so favorisierte man im östlichen Bereich raumbildende Wohnschlangen. Optischer Zielpunkt der gesamten Anlage war der sogenannte „Wohnring“, der mit dem Hauptzentrum verbunden war und eine riesige, polygonal gebrochene Häuserkette mit einem Durchmesser von 450 Metern ausbildete (Abb. 6). Bei all dieser typologischen Variationsbreite blieben aber stets eine kompakte bauliche Verdichtung und eine hohe Wohnkonzentration verbindlich.



**Abb. 6 München, Entlastungsstadt Perlach
Sog. „Wohnring“, Modell**

Da bei diesem gigantischen Bauvorhaben mit einem immensen Planungsaufwand zu rechnen war, wurde die Siedlung in zeitlich aufeinander folgenden Abschnitten entworfen und stufenweise fertiggestellt. Aber schon bald nach der Grundsteinlegung begann ein folgenschwerer Prozess mit einer Reihe von Veränderungen, Einschränkungen und Korrekturen, wie man ihn auch bei anderen bundesdeutschen Siedlungsvorhaben der 1960er Jahre beobachten kann. Mit jedem neuen Bauabschnitt, der in der Entlastungsstadt begonnen wurde, traten gerade die negativen Seiten dieses Siedlungskonzeptes immer deutlicher zutage, bis man zu Beginn der 1980er Jahre eine grundlegende Revision der ursprünglichen Planung durchführte. Der erste radikale Einschnitt erfolgte 1973 mit der vorläufigen Einstellung der Zentrumsplanung. Die bis dahin bevorzugte Idee eines multifunktionalen, mit riesigen Infrastrukturen ausgestatteten Siedlungsmittelpunktes wurde daraufhin aufgegeben (Abb. 7, 8).

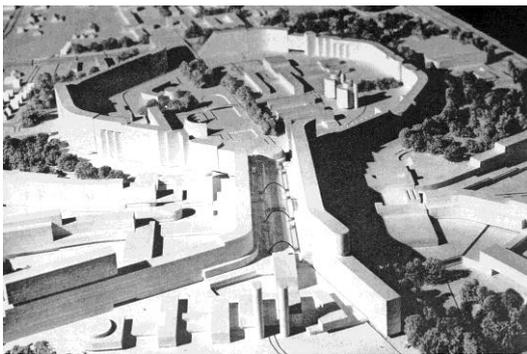


Abb. 7 und 8 München, Entlastungsstadt Perlach, ursprüngliche Zentrumsplanung, Modelle

Erst Anfang der 1980er Jahre, verbunden mit einer zum Stadtkern führenden U-Bahnlinie, wurde dann in vielfach kleineren Dimensionen ein Einkaufszentrum eröffnet. Das bedeutet, dass für mehr als ein Jahrzehnt die ersten errichteten Siedlungsquartiere nur über eine stufenweise verlängerte Straßenbahnlinie an das öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden und die für das tägliche Leben notwendigen Sekundäreinrichtungen lediglich in einem Minimalumfang bereitgestellt waren. Die Dominanz der Verkehrsstruktur, sichtbar orientiert an der damals vorherrschenden Doktrin der „autogerechten Stadt“, führte zu einer Überdimensionierung der Straßensysteme. Selbst zwischen den einzelnen Siedlungsquartieren wurden nun mehrspurige Autostraßen angelegt (Abb. 9, 10). Was dadurch völlig verloren ging, war das Erscheinungsbild eines intakten städtischen Gewebes.



Abb. 9 und 10 München, Entlastungsstadt Perlach, Straßenachsen

Grundlage der gesamten Planung war die Forderung nach einer hohen baulichen Verdichtung als Voraussetzung für den urbanen Charakter in der Siedlung. Dieser Anspruch wurde insofern missverstanden, als man die maßlose Vergrößerung der Baumassen bei gleichzeitiger Erhöhung der Geschosshöhen zum alleinigen Entwurfsprinzip erhob. Der zentrale Wohnring mit bis zu 18 Geschossen und über 1.500 Wohneinheiten ist hierfür ein lehrreiches Beispiel (Abb. 11, 12). Auch zeigt dessen Außengestaltung sehr gut, wie man ein im Grunde völlig schematisiertes Gebäudeprogramm durch räumliche Staffelung, farbliche Differenzierung und plastische Durchgliederung zu bereichern versuchte. Überall ist die Anstrengung zu verspüren, bauliche Monotonie durch Detailgestaltung kompensieren zu wollen.



Abb. 11 und 12 München, Entlastungsstadt Perlach, sog. „Wohnring“

Ein weitaus tristeres Erscheinungsbild bot allerdings noch das unmittelbare Wohnumfeld. Das bereits von den Siedlungsanlagen der 1950er Jahre bekannte Abstandsgrün beherrschte auch in Perlach die Freiflächen zwischen den einzelnen Wohnblöcken. Die in den offiziellen Berichten stets hervorgehobene Erlebnisgestaltung wurde zu einem einfallslosen Entwurfskalkül degradiert, bei dem man mit simplen Betonfertigteilen eine ereignisreiche Atmosphäre zu erzeugen versuchte. Ein Beispiel hierfür ist die sogenannte „Spielstraße“ im nördlichen Zentrum der Anlage (Abb. 13, 14).



Abb. 13 und 14 München, Entlastungsstadt Perlach, sog. „Spielstraße“
Zustand Mitte der 1990er Jahre

Anstelle von klar definierten Stadträumen für das öffentliche Leben entstanden nun überall völlig indifferente Zwischenräume, die von den Bewohnern offensichtlich nicht in der Art und Intensität benutzt wurden, wie es sich die Planer ursprünglich vorgestellt hatten. Betrachtet man die Konzeption und Realisierung der Entlastungsstadt Perlach im Gesamten, dann ist der eklatante Zwiespalt zwischen Anspruch und Wirklichkeit das wahrscheinlich auffälligste Kennzeichen dieser Siedlungsplanung.

Dabei bemühten sich die verantwortlichen Stellen schon in den späten 1960er Jahren um eine weitaus umfassendere Beurteilung des Siedlungskonzeptes, als man es noch zu Beginn der Planungen vorgesehen hatte. Schließlich waren die bundesdeutschen Großsiedlungen bereits im Verlauf dieser Dekade in das Kreuzfeuer der öffentlichen und vor allem wissenschaftlichen Kritik geraten. So bestimmte man zwei der damals bekanntesten Stadtbaukritiker, die Soziologen Hans Paul Bahrdt und Alexander Mitscherlich, zu Preisrichtern oder Beratern der Perlacher Zentrumsplanungen in den Jahren 1968/69. Beide konnten aber keine wesentlichen Impulse zur Verbesserung der Gesamtsituation beitragen. Zudem wurde 1972 ein vom Ursprungskonzept losgelöster Planungswettbewerb für das noch nicht errichtete Wohngebiet Perlach-Süd ausgeschrieben, dessen Resultate der ab den frühen 1980er Jahren folgenden Realisierung zugrunde gelegt wurden. Auch verabschiedete man sich noch im gleichen Jahr von den hohen Anfangserwartungen, eine zumindest teilautonome Entlastungsstadt im Südosten Münchens zu errichten. Mit dem bereits im Februar 1972 offiziell verliehenen Namen „Neuperlach“ hat man zu einem erstaunlich frühen Zeitpunkt den zwar anspruchslosen, aber der Realität weitaus besser entsprechenden Status einer gewöhnlichen Stadtrandsiedlung nunmehr akzeptiert.

Die weitere Baugeschichte Neuperlachs seit den frühen 1980er Jahren ist demgegenüber ein klares Indiz dafür, dass grundsätzliche Kurskorrekturen selbst bei

derart groß dimensionierten Siedlungsvorhaben noch möglich sind. Im Rahmen des Planungswettbewerbs von 1972 für das Wohngebiet Perlach-Süd wurde ein Gutachten erstellt, das eine Rückbesinnung auf den Städtebau älterer Innenstadtquartiere befürwortete. Hier kündigten sich bereits urbane Leitvorstellungen an, wie sie wenige Jahre später im Münchner Stadtentwicklungsplan von 1975 formuliert wurden. Als man 1981 begann, das Wohngebiet Süd in zwei Abschnitten stufenweise zu errichten, hatten sich folglich die Planungsmaximen entscheidend verändert: Die Konzeption zielte zunächst auf eine deutliche Erhöhung der Baudichte bei gleichzeitiger Verringerung der Bauhöhen. Anstelle des vormals bevorzugten Wohnhochhauses wurde nun die traditionelle Blockbebauung verwendet, um das alte Wechselverhältnis zwischen dem öffentlichen und dem halbprivaten bzw. privaten Raum wiederherzutellen (Abb. 15, 16).



Abb. 15 und 16 München, Entlastungsstadt Perlach, Wohngebiet Süd

Die dichte Anordnung unterschiedlich gestalteter Wohnblocks mit einer niedrigen Geschoszahl sollte eine spezifische Textur ergeben, die sich mit dem organischen Gewebe einer historisch gewachsenen Stadtgestalt durchaus vergleichen ließ. Seit den 1970er Jahren haben vor allem europäische Rationalisten, wie Oswald Mathias Ungers oder Josef Paul Kleihues, die Rückkehr zur Blockbebauung des 19. Jahrhunderts gefordert. Offensichtlich hat man sich bei der Planung für Perlach-Süd an diesem Postulat orientiert, wobei ein Rekurs auf traditionelle Stadtquartiere bereits im Gutachten von 1972 empfohlen wurde.

Bis heute ist der Mittelpunkt von Neuperlach ein räumliches Vakuum, denn dort, wo man ab 1967 ein multifunktionales Zentrum für die Entlastungsstadt plante, befindet sich immer noch eine riesige Leerfläche – der Hanns-Seidel-Platz –, der lediglich als Parkplatz benutzt wird. Umbaut wurde er ab den 1980er Jahren nicht mit not-

wendigen Versorgungseinrichtungen, sondern mit großen Versicherungsgebäuden (Abb. 17, 18).



Abb. 17 und 18 München, Entlastungsstadt Perlach, Hanns-Seidel-Platz

(Abb. 17 Zustand Mitte der 1990er Jahre; Abb. 18 gegenwärtiger Zustand)

Die in der ursprünglichen Zentrumsplanung vorgesehenen Kultureinrichtungen fehlen in Neuperlach immer noch. Zwar hat man 1990 einen Wettbewerb für ein Bürgerhaus in Neuperlach ausgeschrieben, doch sind dessen Resultate heute schon wieder überholt. 2001 wurde als Provisorium eine wiederverwendbare Holzbaracke auf der zentralen Leerfläche für Kultur- und Vereinsveranstaltungen errichtet. 2009 wurde nun ein Ideenwettbewerb für die Bebauung der schon seit über vierzig Jahren brach liegenden Leerfläche des Hanns-Seidel-Platzes ausgeschrieben, den ein Jahr später das Münchner Architektenbüro Spacial Solutions gewann. Die Frage, ob dieses außergewöhnliche Platzkonzept tatsächlich in der geplanten Gestalt realisiert wird, kann derzeit allerdings nicht beantwortet werden.

Berücksichtigt man, dass seit den frühen 1990er Jahren eine „neue Gründerzeit“ in der bayerischen Landeshauptstadt angebrochen ist und sich vor allem in ehrgeizigen Siedlungsprojekten niederschlägt, dann muss diese kommunale Untätigkeit bis 2009 im Zentrum von Neuperlach trotz des schon seit langem erkannten Handlungsbedarfs wohl als ein Akt des bewussten Verdrängens verstanden werden. Mit gescheiterten Utopien will man zumindest offiziell nichts mehr zu tun haben. Dass aber gerade darin ein großes Potential für die urbane Zukunft steckt, hat man am Lehrstuhl für Städtebau und Regionalplanung der Technischen Universität München durchaus verstanden und im Wintersemester 2005/2006 ein Entwurfsprojekt zur Bebauung der zentralen Leerfläche in Neuperlach durchgeführt. Ziel war eine konzeptionelle Auseinandersetzung mit dem visionären Geist der 1960er Jahre, der sich architektonisch in zeitgemäßen „urban radicals“ manifestieren sollte. Das Projekt

und die daraus resultierende Ausstellung trugen den bezeichnenden Titel „Munich Depression“.

Münchener Siedlungsprojekte von 1970 bis 1985

Zu Beginn der 1970er Jahre erreichte der dynamische Entwicklungsprozess der Stadt seinen Höhepunkt. Bereits 1965 hatte man sich als möglicher Veranstalter der Olympischen Spiele für das Jahr 1972 beworben und ein Jahr später den Zuschlag erhalten. München geriet damit in das internationale Blickfeld und dokumentierte seinen neu gewonnenen Status mit dem 1967-72 erfolgten Bau des Olympia-geländes und des Olympischen Dorfes (Abb. 19).



Abb. 19 München, Olympisches Dorf

Mit seinen etwa 5.000 Wohnungen konnte das Olympische Dorf zwar nur ein Fünftel der in der Entlastungsstadt Perlach geplanten Wohnungskapazität aufweisen, doch bekundeten seine dicht bebauten und bis zu 13 Geschossen hohen Terrassenhochhäuser den selbstbewussten Anspruch einer nunmehr weltweit beachteten Stadt. Hier zeigte sich mit demonstrativer Geste zum letzten Mal die Euphorie einer rapiden Wachstumsperiode, die genau in dem Jahr ihr abruptes Ende fand, als in München die Olympischen Spiele veranstaltet wurden. Was nun folgte und sich auch auf den Münchener Siedlungsbau unmittelbar auswirkte, war eine „Phase der kleinen Schritte“ (Hoffmann 2004, S. 135).

Kennzeichen der Münchener Siedlungspolitik zwischen 1970 und 1985 sind neben der Sanierung des städtischen Altbaubestandes die Planung und Errichtung vieler Kleinsiedlungen und Wohnanlagen innerhalb des Stadtgebietes. 1970-76 wurde die

von Otto Steidle geplante Wohnanlage „Schwabing“ in der Genter Straße errichtet (Abb. 20, 21).



Abb. 20 und 21 München, Wohnanlage „Schwabing“
in der Genter Straße

Grundlage des Entwurfs bildet ein Konstruktionsgerüst aus vorgefertigten Stahlbetonelementen mit den Rastermaßen von 5,4 bis 7,2 Metern. Die Verteilung und Strukturierung der integrierten Hauskompartimente können jeweils nach spezifischem Nutzungsbedarf nachträglich verändert werden, da einzelne Bestandteile des Fertigteilgerüsts noch nicht ausgefüllt wurden und dementsprechend am Außenbau deutlich erkennbar sind. Mit dem Instrumentarium des industriell gefertigten Systembaus wurde hier die Möglichkeit zur flexiblen Wohnraumgestaltung formuliert und dadurch aufgezeigt, dass normierte Konstruktionsstandards nicht zwangsläufig im Widerspruch zu individuellen Wohnvorstellungen stehen müssen. Der Doktrin einer bis ins Kleinste durchgeplanten Wohnsituation hat der Architekt zumindest theoretisch eine klare Absage erteilt. Trotz des bewusst einkalkulierten Gestaltungsspielraumes wurde dieses Angebot von den Bewohnern der Anlage bislang nur wenig genutzt.

1981 wurde ein Wettbewerb für die Wohnanlage „Integriertes Wohnen“ im Münchner Westen nahe des Nymphenburger Schlosses ausgeschrieben, den Otto Steidle gewann und dessen Entwurf ab 1985 auch ausgeführt wurde. An ein anspruchsvolles Villenviertel angrenzend, sollte dieses Projekt eine sowohl architektonische wie städtebauliche Bezugnahme zum benachbarten Kontext herstellen. Der Architekt wählte deshalb den Bautypus der dreigeschossigen Stadtvilla mit flachem Walm-

dach und verteilte die insgesamt neun freistehenden Einzelhäuser auf zwei Seiten einer bereits vorgegebenen Sichtachse (Abb. 22, 23).



Abb. 22 und 23 München, Wohnanlage „Integriertes Wohnen“
in der Volpini- und Taschnerstraße

Optischer Zielpunkt dieser linearen Achsenplanung ist ein schon bestehendes Bürgerheim, erbaut 1910-13 von Hans Grässer. Der Dialog zwischen Alt und Neu, die Verwendung des traditionellen Bautypus der Stadtvilla und die Schaffung eines von der Hausbebauung begrenzten Achsenraumes als Hauptthemen dieser Konzeption erinnern an das Leitprinzip der „kritischen Stadtrekonstruktion“ (Kleihues 1991, S. 7), wie es als Planungsidee der 1987 eröffneten Internationalen Bauausstellung in Berlin formuliert wurde. Dies wiederum zeigt, dass Steidle bei seiner Wohnanlage die damals neuesten Tendenzen in der Stadtplanung verarbeitet hat.

Von 1981-83 wurde die Wohnanlage „Kurfürstenhof“ in München-Schwabing nach den Plänen des Architekten Jürgen von Gagen errichtet, die neben 171 Wohnungen zahlreiche Büros, Läden, Arztpraxen und selbst Künstlerateliers enthält. Auffällig ist vor allem der polygonal gebrochene Umriss der Gesamtanlage, teilweise mit kreis- oder bogenförmigen Schwüngen und Gegenschwüngen (Abb. 24, 25).



Abb. 24 und 25 München, Wohnanlage „Kurfürstenhof“
an der Belgradstraße

Dadurch entsteht nicht nur ein dynamischer Außenriss, sondern ein zumindest locker eingegrenzter Außenraum für die einzelnen Wohnabschnitte. Jede Wandachse ist unterschiedlich gestaltet, wodurch der Außenbau ungemein belebt wird und der Eindruck entsteht, die Wohnanlage sei analog zur traditionellen Stadtstruktur stufenweise gewachsen. Bedenkt man, dass es sich bei dem Planungsareal um eine schmale, von der bestehenden Randbebauung begrenzte Baulücke gehandelt hat, dann ist dieses Entwurfskonzept eine durchaus gelungene Lösung mit einem charakteristischen Eigenwert.

Trotz ihrer individuellen Erscheinungsweise und der teilweise hohen Wohnqualität waren diese Kleinsiedlungen und Wohnanlagen allerdings keine adäquate Antwort auf den spätestens seit den frühen 1980er Jahren wieder vorherrschenden, eklatanten Wohnungsmangel in der Stadt. Zwar hat man in dieser Zeit auch größere Wohnquartiere realisiert, wie das Wohngebiet Berliner Straße mit seinen insgesamt 1.560 Wohneinheiten, das von dem Architektenbüro Petzold und Hansjakob zwischen 1978-87 geplant und errichtet wurde. Doch konnten selbst diese größer dimensionierten Siedlungsanlagen den weitaus höheren Wohnungsbedarf noch nicht einmal ansatzweise kompensieren.

So entschloss man sich 1983, vermutlich im Zusammenhang mit dem im selben Jahr verabschiedeten neuen Stadtentwicklungsplan, zur Ausschreibung eines städtebaulichen Wettbewerbs für die Bebauung des Stadtgebietes Freiham im Westen Münchens. Schon im Stadtentwicklungsplan von 1963 war dieses Areal für die Planung einer zukünftigen Trabantenstadt vorgesehen gewesen, so dass die Stadt bereits damals angefangen hatte, die zunächst noch landwirtschaftlich genutzten Flächen stufenweise zu erwerben. Zu den ersten drei Preisträgern des Ideenwettbewerbs von 1983 gehörte das Architektenbüro Petzold und Hansjakob. Vier Jahre später wurde ein weiteres Auswahlverfahren durchgeführt und nochmals zwei Jahre später erst der Auftrag an das Architektenbüro zur Ausarbeitung eines Bebauungsplanentwurfs vergeben. Die 1991 fertiggestellte Umweltverträglichkeitsprüfung zeigte allerdings, dass die geplante Bebauung zu schwerwiegenden Eingriffen in Natur und Landschaft führen werde. Dennoch wurde 1993 die nunmehr überarbeitete Endfassung des Bebauungsplanentwurfs vom Architektenbüro Petzold und Hansjakob vorgelegt und ein Jahr später mit den Realisierungswettbewerben begonnen. Doch war dies noch lange nicht das Initial für eine Bautätigkeit im geplanten Siedlungsgebiet Freiham. Erst seit 2005, das bedeutet nach über zwanzig

Jahren seit dem ersten Wettbewerb von 1983, plant die Stadt die Bebauung des Siedlungsgebietes Freiham, nun aber nach einem völlig anderen städtebaulichen Entwurf der Architekten O.S.A. Ochs. Schmidhuber. Kaum schleppender und zögerlicher hätte man ein derart wichtiges und für die städtische Siedlungsentwicklung notwendiges Planungsverfahren durchführen können. Zur Behebung der eklatanten Wohnungsmisere in den 1980er Jahren war das Siedlungskonzept Freiham somit völlig irrelevant.

Die Münchner Siedlungsplanung seit 1985

Ab Mitte der 1980er Jahre setzte die Umzugskette der großen Betriebsstrukturen, wie Flughafen oder Messe ein, wodurch nun große Flächengebiete frei wurden und sich erstmals seit den frühen 1960er Jahren ein Überangebot an Bauarealen im Stadtbereich ergab. Für den zukünftigen Wohnungsbau sollten diese Areale nun genutzt werden. Anfang der 1990er Jahre kam es zu einer radikalen Wende in der Münchner Siedlungsentwicklung. Eine erstaunlich große Anzahl von Großprojekten wurde nun ausgeschrieben mit dem erklärten Ziel, endlich einen Ausweg aus der schon zu lange andauernden städtischen Wohnungsmisere zu finden. So begannen in der Folgezeit die Planungen für die Messestadt Riem mit ca. 7.500 Wohnungen, für die Parkstadt Schwabing mit ca. 1.500 Wohnungen, für das Stadtquartier „Am Messepark“ auf der Theresienhöhe mit ca. 1.600 Wohnungen, für das Stadtquartier „Am Ackermannbogen“ mit ca. 2.250 Wohnungen, für das Siedlungsgebiet Panzerwiese/Nordheide mit ca. 2.500 Wohnungen, für den Stadtteil Freiham mit ca. 10.000 Wohnungen oder für die Siedlungsareale auf den zentralen Bahnflächen Hauptbahnhof-Laim-Pasing mit insgesamt ca. 7.300 Wohnungen. Von einer „neuen Gründerzeit“ in der Münchner Stadtentwicklung zu sprechen, ist vor dem Hintergrund dieser außerordentlich ehrgeizigen Planungsvorgaben und den immensen, größtenteils bereits begonnenen bzw. schon fertiggestellten Bautätigkeiten durchaus berechtigt. Konzeptionell eingebunden sind diese und noch andere Münchner Siedlungsprojekte in den flexiblen Orientierungsrahmen der „Perspektive München“, die man eher als einen dynamischen Entwicklungsprozess und weniger als einen fest definierten Stadtentwicklungsplan verstehen will.

Darüber hinaus hat man ab den späten 1980er Jahren begonnen, Konzepte zur strukturellen Veränderung für jene Münchner Siedlungen zu erarbeiten, deren problematische Gesamtsituation in den letzten Jahrzehnten immer wieder Anlass zu

einer Kritik an der kommunalen Siedlungspolitik gegeben haben. Das sicherlich bekannteste Beispiel ist das städtebauliche Projekt zur Aufwertung des Siedlungsgebietes Hasenberg am nördlichen Stadtrand ab 1989. Von 1960-71 in vier Bauabschnitten errichtet, umfasst die Siedlung über 8.000 Wohnungen, in denen etwa 25.000 Menschen leben. Der Großteil der Wohnungen wurde im Rahmen des Sozialen Wohnungsbaus errichtet. Schon bald nach ihrer Fertigstellung geriet die Siedlung Hasenberg aber in die öffentlichen Diskussionen aufgrund der negativen Folgeerscheinungen, die sich vor allem im sozialen Bereich abzeichneten. Bis 1986 reduzierte sich die Anzahl der Siedlungsbewohner um 6.000, demnach um rund ein Viertel der Gesamteinwohnerzahl.

1989 wurde deshalb eine Entwicklungsstudie mit dem Ziel erarbeitet, die Gesamtsituation im Siedlungsgebiet aufzuwerten, um eine neue Wohnqualität zu schaffen. Zur städtebaulichen Entwurfsmaxime wurde das Prinzip der „Nachverdichtung“ erhoben. Mit ihrer niedrigen Bebauungsdichte bei gleichzeitiger Erhöhung der Grünflächen entsprach die ursprüngliche Konzeption für die Siedlung Hasenberg noch dem Leitbild der „Gegliederten und Aufgelockerten Stadt“ (Göderitz/Rainer/Hoffmann 1957). Demzufolge wurden die Zeilenbauten und Punkthochhäuser zu kleinen Baugruppen zusammengefügt und auf dem gesamten Bauareal relativ locker verteilt. Wie in der Entlastungsstadt Perlach beherrschte auch im Hasenberg ein neutrales Abstandsgrün die Freiflächen zwischen den einzelnen Wohneinheiten. Anstelle eines klar definierten Stadtraumes mit öffentlichen Wohn- und Lebensqualitäten entstanden lediglich indifferente Zwischenräume.

Seit den späten 1990er Jahren wurden nun neue Wohngebäude in das Siedlungsareal vor allem in Bereich der Zeilenbebauung eingefügt, etwa an der Aschenbrenner- und Kienestraße, die als Kopf- oder Rahmenbauten die bestehenden Wohnzeilen ergänzen (Abb. 26, 27).



Abb. 26 und 27 München, Siedlung Hasenberg, Nachverdichtung

Damit ist nicht nur die Baudichte im Siedlungsareal erhöht worden. Vielmehr hat man das durchgrünte Umfeld von den umgebenden Straßen abgeschirmt und es baulich begrenzt, so dass definierte Außenräume mit dem Charakter von Innenhöfen entstanden sind. Zudem belegt der Wechsel in der Formensprache der neuen Wohngebäude, dass sich diese lange vernachlässigte Siedlung nunmehr baulich weiter entwickelt. Dementsprechend wirkt der eingefügte Baubestand wie ein architektonisches Initial, das den stagnierenden Zustand der Siedlung gleichsam aufgebrochen hat. Für andere Wohn- und Siedlungsareale der 1950er–70er Jahre im Großraum München wären solche ergänzenden Maßnahmen ebenso notwendig. Weitaus spektakulärer im übergeordneten Entwicklungskonzept der „Perspektive München“ sind allerdings die Neuplanungen für Münchner Siedlungen, die zu einem beachtlichen Teil schon realisiert wurden.

Das Stadtquartier „Am Messepark“ auf der Theresienhöhe

Durch die Auslagerung der Messe auf das ehemalige Flughafengelände in Riem entstand die Möglichkeit, dieses nun frei gewordene Gelände westlich der Theresienwiese völlig neu zu bebauen. Der aus einem Ideenwettbewerb von 1996/97 hervorgegangene Gesamtentwurf von Otto Steidle ist bis 2005 größtenteils fertiggestellt worden. Geplant wurde ein eigenständiger urbaner Stadtteil mit etwa 1.600 Wohnungen, großen Büro- und Geschäftsflächen und den notwendigen Sekundäreinrichtungen, wie Grundschule, Kindergärten oder Geschäfts- und Ladenbereiche. Nach dem in der „Perspektive München“ festgelegten Leitbild für die Münchner Siedlungsplanung ist vornehmlich auf eine Mischung von städtischen Primärfunktionen, wie Wohnen, Arbeiten und Erholung, geachtet worden. Zudem hat man jenen denkmalgeschützten Teil der alten Messehallen, der nicht abgerissen wurde und in dem sich heute die Verkehrsausstellung des Deutschen Museums befindet, in das Gesamtkonzept integriert.



Abb. 28 München, Siedlung „Am Messepark“, Gesamtplan

Das gesamte Bauareal umfasst auf drei Seiten den mittleren Bavariapark mit den nördlich angrenzenden alten Messehallen (Abb. 28). An den Einfahrtstraßen zum neuen Stadtteil wurden hauptsächlich große Blockeinheiten disponiert, die als architektonische Dominanten den Rand des Siedlungsareals markieren und deren Umriss sich dem vorgegebenen Straßenverlauf jeweils anpasst. Hierin zeigt sich die sensible Bezugnahme auf den spezifischen urbanen Kontext. Auch schirmen diese groß dimensionierten Baublöcke das Siedlungsquartier zu den umliegenden, teilweise stark frequentierten Verkehrsstraßen ab. Bei der Bebauungsstruktur hat man auf eine Variation der Wohnbautypen geachtet. Quadratische bzw. rechteckige Wohnblöcke, kurze Zeilen oder L-förmige Wohngebäude wurden auf kleinen Bebauungsflächen dicht zusammengestellt, wodurch mehr oder weniger geschlossene Außenräume entstanden sind. Die einzelnen kollektiven Wohneinheiten sind demnach keine isolierten Bausolitäre, umgeben von neutralen Zwischenbereichen. Vielmehr wurden sie vorwiegend zu Vierer- oder Sechsergruppen arrangiert und beziehen sich in ihrer Lage und Ausrichtung auf ein begrenztes und durchgrüntes Wohnumfeld. Was dadurch erreicht werden soll, ist das Prinzip der überschaubaren Nachbarschaft als Voraussetzung für ein soziales Zusammenleben innerhalb der Siedlung.

Facettenreich ist die Grundriss- und Außengestaltung der Wohneinheiten schon aus dem Grunde, weil man eine differenzierte Haustypologie – Block-Punkt-Zeile – gewählt hat. An die Stelle von standardisierten Modellen für die einzelnen

Wohnbautypen tritt eine jeweils individuelle Form- und Farbgebung. Jedes Wohnhaus erhält dadurch einen charakteristischen Eigenwert und kann vom Bewohner wie auch vom Besucher sofort erkannt werden. Schaffung von Identität im Umfeld der Großsiedlung ist der Leitgedanke, der dieser architektonischen Vorgehensweise offensichtlich zugrunde liegt. Um die einzelnen Wohnhäuser in ihrer Erscheinungsweise zu nobilitieren, wurden traditionelle Gestaltungsprinzipien angewendet, wie die klassische Dreiteilung der Außenfronten in einen Sockelbereich, mehrere Hauptgeschosse und eine bekrönende Attikazone (Abb. 29).



Abb. 29 und 30 München, Siedlung „Am Messepark“
Kollektive Wohnhäuser und Wohnturm

Nahe der alten Messehallen wurde auch ein Wohnturm mit 15 Geschossen errichtet (Abb. 30). Dies ist insofern eine interessante Entscheidung, als man bereits im Verlauf der 1970er Jahre dem Hochhaus als zeitgemäßer Wohnform eine klare Absage erteilt hat. In diesem Falle geht es allerdings mehr um einen Verweis auf den historischen Messeturm, der das alte Areal beherrscht hatte und in den 1950er Jahren abgerissen wurde. Mit seinen 43 Metern korrespondiert der neue Wohnturm exakt mit der Höhendimension des ehemaligen Messehochhauses. Dieses architektonische Reminiszenz ergibt sicherlich einen Sinn, stand doch der historische Turm kompositorisch in einem Dialog mit den alten, noch bestehenden Messehallen. Um ein optisch geschlossenes Ensemble zu entwickeln, reicht der Bezug auf den historischen Vorläufer allerdings nicht aus, zumal die architektonische Außengestaltung des neuen Wohnturmes auf die Formensprache des alten Messebestandes überhaupt nicht reagiert. Zumindest aber ist mit der Errichtung eines einzelnen Hochhauses eine architektonische Dominante im Zentrum der Anlage entstanden,

die mit ihrer intensiven Farbgebung weithin sichtbar das Siedlungsareal gleichsam überstrahlt. Das urbane Leitbild der glänzenden „Stadtkrone“ aus der Frühphase der Klassischen Moderne wird hier – en miniature interpretiert – auf eine außergewöhnliche Weise neu belebt.

Das Siedlungsquartier „Arnulfpark“

Das außerordentlich breite Spektrum unterschiedlicher Wohnbautypen, wie es im Stadtquartier „Am Messepark“ vorherrscht, hat man bei der Konzeption des Siedlungsquartiers „Arnulfpark“ nicht übernommen. Hier ist es überwiegend die Zeilenbauweise, die für die kollektiven Wohngebäude gewählt wurde. Der Arnulfpark ist der erste Abschnitt des riesigen Areals auf den zentralen und nunmehr freien Bahnflächen zwischen Hauptbahnhof, Laim und Pasing, dessen Bebauungskonzept seit 2003 stufenweise realisiert wird. Die Grundlage bildet ein aus dem städtebaulichen Wettbewerb von 1999 hervorgegangener Gesamtentwurf des Darmstädter Architektenbüros Dubokovic-Kienzler. Für eine gemischte Nutzung vorgesehen, besteht das Baugebiet aus insgesamt fünf Teilbereichen, die sich um die zentrale Grünfläche des neu geplanten Arnulfparks gruppieren. Die bandartige Anordnung der einzelnen Funktionsbereiche, wie das innere Wohngebiet (ca. 1.200 Wohnungen) oder die äußeren, an die Bahngleise unmittelbar anschließenden Bürogebäude, entspricht der linearen Ausrichtung des Bebauungsareals. Die spezifische Flächenausdehnung war vermutlich auch der Grund dafür, anstelle einer freien Verteilung der einzelnen Wohngebäude nun eine strenge Abfolge von Zeilenbauten zu wählen, die an der östlichen Schmalseite von groß dimensionierten Blockeinheiten flankiert wird (Abb. 31).



Abb. 31 München, Siedlungsquartier „Arnulfpark“

Hier haben sich die Architekten offenkundig an einer Münchner Siedlungsanlage der 1920er Jahre orientiert: Auch in der Siedlung Neuhausen, die von 1928-30 nach den Plänen von Hans Döllgast errichtet wurde, schließt ein großer Wohnblock an der Schmalseite die parallel ausgerichtete Reihe der Zeilenbauten ab (Abb. 32).



Abb. 32 München, Siedlung Neuhausen

Hierin mag ein bewusst intendierter Bezug auf die berühmte Tradition des Münchner Wohnungsbaus in der Weimarer Republik liegen. Doch sind beide Siedlungsanlagen in ihrer äußeren Erscheinung völlig unterschiedlich, so dass die Analogie in der Gesamtdisposition kaum auffallen wird. Obwohl man bei den Wohngebäuden im Arnulfpark auf eine differenzierte Form- und Farbgebung besonderen Wert gelegt hat, ist der Eindruck einer im Grunde schematisch angelegten Zeilensiedlung dennoch vorherrschend.

Die Messestadt Riem

Der außergewöhnlich hohe kommunale Anspruch, der sich mit der Konzeption der Messestadt Riem gegenwärtig verbindet, ist durchaus vergleichbar mit jenen Ambitionen, die an das Projekt der Entlastungsstadt Perlach in den 1960er Jahren gestellt wurden. Zwar hat man in Riem nur etwa ein Drittel der ursprünglich für Perlach vorgesehenen Wohnungskapazität – anstelle von 25.000 Wohnungen für Perlach nun 7.500 Wohnungen für Riem – errichtet, doch soll sich auch die Messestadt zu einer zumindest teilautonomen Satellitenstadt im Außenbereich Münchens mit einer eigenen urbanen Identität entwickeln. Das „Experiment Neuperlach ist gescheitert“ (Hartard 2003, S. 127). Das Projekt der Messestadt Riem muss sich demgegenüber in den folgenden Jahren erst bewähren. Auf der einen Seite steht also der Misserfolg in der Vergangenheit und auf der anderen Seite die hohe Erwartung für die Zukunft. Für das Konzept der Messestadt Riem stellen diese Alternativen sicherlich eine schwere Herausforderung dar, hat man doch mit der Entlastungsstadt Perlach die

Schattenseite einer derart anspruchsvollen Siedlungsplanung stets vor Augen. Allerdings liegt hierin auch eine große Chance, denn die Fehler im alten Projekt können im neuen korrigiert werden. Doch sollte man die Messestadt Riem nicht als simple Revision der Entlastungsstadt Perlach verstehen. Zwischen beiden Großsiedlungen liegen schließlich vier Jahrzehnte einer rapide sich verändernden Stadt- und Siedlungsentwicklung, in deren Verlauf sich grundlegend andere und neuartige Planungsmaximen ergeben haben.

Das etwa 560 Hektar große Planungsgebiet konnte durch die 1992 erfolgte Verlagerung des Münchner Flughafens in das Erdinger Moos zur Bebauung freigestellt werden. Bereits 1987 waren dementsprechend vorbereitende Untersuchungen zur Wohnungs-, Gewerbe- und Grünflächennutzung wie auch zur Umweltverträglichkeit durchgeführt worden. 1990 hat man einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb mit vertiefender Messeplanung ausgeschrieben. Das städtebauliche Konzept des Zentrums und des ersten Bauabschnitts Wohnen wurde in einem zweistufigen Ideen- und Realisierungswettbewerb 1993 erarbeitet. Bis 1995 fanden noch weitere Wettbewerbe statt, unter anderem für Versorgungseinrichtungen im ersten Bauabschnitt und für den etwa 200 Hektar großen Landschaftspark. In dessen Gesamtfläche wurde die Bundesgartenschau 2005 integriert. Der seit 1992 zur Ausführung bestimmte städtebauliche Gesamtentwurf stammt von dem Frankfurter Architekten Jürgen Frauenfeld. Bis etwa 2015 soll in vier aufeinander folgenden Bauabschnitten die Messestadt Riem mit maximal 7.500 Wohneinheiten für rund 16.000 Einwohner realisiert werden. Geplant sind ebenfalls etwa 13.000 Arbeitsplätze im Siedlungsgebiet.

Schon bei der Durchführung der ersten Bauabschnitte zeigten sich erhebliche Verbesserungen gegenüber dem Realisierungskonzept der Entlastungsstadt Perlach: Zunächst hat man gleichzeitig mit dem ersten Wohnquartier das Zentrum mit den notwendigen Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen und vor allem mit unterschiedlichen Einkaufsmöglichkeiten errichtet. Zudem hat man durch den Ausbau der U-Bahnlinie mit zwei Haltestationen im Wohngebiet auf die frühzeitige Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr geachtet. Jene eklatanten Fehlentwicklungen, die sich bei der ebenfalls in Abschnitten geplanten Errichtung der Entlastungsstadt Perlach diesbezüglich ergeben haben, wurden somit verhindert. Vor allem aber sind im städtebaulichen Gesamtplan grundsätzlich andere Gestaltungsprinzipien zur Anwendung gekommen (Abb. 33).



Abb. 33 München, Messestadt Riem, städtebaulicher Konzeptplan

Das südlich an den weiträumigen Messebereich unmittelbar anschließende Siedlungsgebiet wird durch zwei rechtwinklig angeordnete Hauptachsen unterteilt. Im Kreuzungsbereich der beiden Achsen ist ein großer Platz als Zentrum der Siedlungsanlage entstanden, räumlich zumindest teilweise eingebunden durch eine mehrgeschossige Randbebauung, in der sich die wichtigen Versorgungs- und Gemeinschaftseinrichtungen befinden. Anstelle einer lockeren Verteilung der einzelnen kollektiven Wohneinheiten auf einem begrünten Flächenareal hat man eine rechteckige Rasterstruktur mit Haupterschließungs- und seitlichen Verbindungsstraßen gewählt. Der Verlauf der wichtigen Straßenachsen wird durch Randbauten begrenzt, so dass ein Dialog zwischen dem klar definierten Straßenraum und den unmittelbar angrenzenden Häuserfronten entsteht (Abb. 34).



Abb. 34 München, Messestadt Riem Straßenraum

Die Dichte der Bautextur nimmt im Siedlungsgebiet von Norden nach Süden kontinuierlich ab. Sind an der nördlichen Hauptachse in der Regel große und hohe Blockeinheiten disponiert, so befinden sich an der Grenze zum südlich anschlie-

ßenden Landschaftspark vorwiegend niedrige Gebäudekomplexe, häufig nur mit zwei Geschossen. Der Übergang zur umgebenden Landschaft wird demnach durch die sukzessive Abnahme der Bebauungsdichte und der Gebäudehöhen architektonisch vorbereitet. Wie schon beim Stadtquartier „Am Messepark“ hat man sich für eine Vielfalt unterschiedlicher Wohnbautypen entschieden, die auf den einzelnen Rasterarealen zu verschiedenen Ensembles zusammengestellt wurden (Abb. 35, 36).



Abb. 35 und 36 München, Messestadt Riem, Wohnbautypen

Häufig bilden lang gezogene Wohnzeilen, die den Straßenverlauf begrenzen, den architektonischen Bezugspunkt für die jeweils individuelle Verteilung der einzelnen Wohngebäude. Mitunter werden auch Kammbauten mit quer gestellten Gebäudetrakten verwendet, die räumlich weit in die Innenfläche vorkragen. Kein Wohnabschnitt gleicht dem anderen, wodurch viele kleine Siedlungsquartiere mit einem charakteristischen Eigenwert entstanden sind. Die Grünzonen zwischen den Wohneinheiten sind nun keine indifferenten Zwischenräume mehr, sondern werden durch die Bebauung an mindestens zwei Seiten eingefasst, so dass jedes Rasterareal begrenzte und damit definierte Außenräume aufweist. Zwischen den kleinen Wohnquartieren wurden immer wieder breite und jeweils unterschiedlich bepflanzte Zwischenzonen eingefügt. Mit ihrer streng linearen Ausrichtung entwickeln sie sich zu Achsen, die den Ausblick auf den angrenzenden Landschaftspark kanalisieren. Damit die Ränder des Siedlungsgebietes nicht in den Landschaftsbereich ausfransen, wurde eine durchlaufende Promenade als optisch markante Grenzlinie eingefügt (Abb. 37, 38). Mehrere Gemeinschaftseinrichtungen und Sportplätze definieren den Übergang zum Landschaftspark.



Abb. 37 und 38 München, Messestadt Riem, Promenade mit Randbebauung

Die Variation in der architektonischen Außengestaltung der vielzähligen Wohneinheiten ist kaum mehr zu steigern, ebenso wie die Polychromie der teilweise intensiven Farbgebung. Häufig entsteht der Eindruck, die Großsiedlung sei nicht auf der Grundlage eines Gesamtentwurfs entstanden, sondern habe sich über einen längeren Zeitraum gleichsam organisch entwickelt. Hierin zeigt sich die Analogie zur traditionellen Stadtgestalt, welche die Planer zweifellos vor Augen hatten, als sie diese erstaunlich facetten- und auch abwechslungsreiche Siedlung planten. Gegenwärtig ist sie im Stadium der Fertigstellung, was bedeutet, dass ihr an manchen Stellen noch der Charakter des Unfertigen und deshalb Artifizialen anhaftet. Für ein zukünftiges urbanes oder wenigstens soziales Zusammenleben sind in der Messestadt Riem jedenfalls genügend Potentiale vorhanden.

Gegenüber der Entlastungsstadt Perlach haben sich im Konzept der Messestadt Riem die wichtigsten Planungskriterien entscheidend verändert: Anstelle des in Perlach favorisierten, frei stehenden Hochhaussolitärs, dessen Höhendimensionen sich mit jedem Bauabschnitt immer weiter steigerten, hat man in Riem auf die Vielfalt in der Wohnbautypologie bei gleichzeitiger Begrenzung der Geschosshöhen gesetzt. Die Baudichte hat sich demgegenüber erhöht, so dass eine eng miteinander verwobene Textur entstanden ist. Statt der indifferenten Abstandsflächen in Perlach haben sich in Riem durch das Prinzip der Randbebauung klar begrenzte Straßen- und Außenräume entwickelt. Eine adäquate Verkehrserschließung wird in dieser Siedlung durch das kleinteilige Netz der Rasterstruktur gewährleistet und nicht wie in Perlach durch die maßlose Überdimensionierung des vorwiegend mehrspurigen Straßensystems. Schließlich hat man bei der Planung für Riem von Anfang an darauf geachtet, dass das multifunktionale Zentrum zeitgleich mit den ersten Wohnabschnitten errichtet wurde. Das Problem einer verspäteten oder gar fehlenden Bereitstellung der

notwendigen Sekundäreinrichtungen, das in Perlach bis heute noch vorherrscht, ist dadurch überhaupt nicht erst aufgekommen. Die Inhalte und Zielsetzungen des in den 1990er Jahren formulierten Leitbildes für die Münchner Siedlungsentwicklung, das unter dem Motto „kompakt-urban-grün“ zusammengefasst wird, sind in der Messestadt Riem mustergültig umgesetzt worden.

Leitbilder des Münchner Stadt- und Siedlungsbaus zwischen 1960 und 2000

Urbanistische Leitbilder in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts (Müller-Raemisch 1990) liegen auch dem Münchner Stadt- und Siedlungsbau seit 1960 zugrunde: vom nachkriegszeitlichen Leitbild der „Gegliederten und Aufgelockerten Stadt“ über die „Urbane und Verdichtete Stadt“ der 1960er Jahre bis zu den Revisionstendenzen des postmodernen Städtebaus in den späten 1970er und 80er Jahren. Deren Gestaltungsmaximen haben sich folglich in den unterschiedlichen Planungen der Münchner Siedlungen architektonisch manifestiert. Die Kritik, die sich an den Siedlungskonzepten in der Folgezeit entfachte, ist somit auch eine Kritik an den historischen Leitbildern. Zwar wurden diese immer als urbane Idealvorstellungen formuliert und auch propagiert, doch waren sie stets abhängig von gesellschaftlichen, politischen und vor allem wirtschaftlichen Entwicklungen. Im Fokus der Münchner Stadtplanung standen seit den 1960er Jahren hauptsächlich die Großsiedlungen, die demzufolge nicht nur ein entsprechendes Leitbild veranschaulicht, sondern zugleich den jeweiligen Zeitkontext in der Stadt reflektiert haben.

Wenn heute von der „unternehmerischen Stadt“ (Ronneberger 2005), der „kompakten Stadt“ (Wentz 2000), der „Patchwork-Stadt“ (Schroer 2005), der „Zwischenstadt“ (Sieverts 1997) oder vom „urban sprawl“ (Fishman 1994) die Rede ist, dann werden damit sowohl kritische als auch affirmative Positionen zum gegenwärtigen Zustand der Städte formuliert. Einige der mit diesen Begriffen verbundenen Kriterien mag man in den offiziell vorgegebenen Richtlinien zur Münchner Stadt- und Siedlungsplanung seit den 1990er Jahren wiederfinden. Dies bedeutet zwangsläufig, dass die heutigen Zielvorstellungen dieser kommunalen Stadtbaupolitik mit ihren im Stadtbereich überall sichtbaren Resultaten auch in Zukunft einer zweifellos kritischen Beurteilung unterzogen werden. Von einem aber kann in München zweifellos nicht die Rede sein: vom häufig schon konstatierten „Niedergang der Städte“.

Literaturliste

Albers, Gerd: Was wird aus der Stadt? Aktuelle Fragen der Stadtplanung, München 1972

Architekturführer Bayern, hg. vom Bund Deutscher Architekten Bayern, München 1985

Architekturführer München, hg. von Winfried Nerdinger, Berlin 1994

Aufbruch ins 21. Jahrhundert. Münchner Architektur und Städtebau seit 1990, hg. von Sebastian Holmer, Claudia Kapsner und Steffen Krämer, München 2011 (mit umfassender Literaturliste zu aktuellen Publikationen)

Bahrdt, Hans Paul: Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau, Reinbek bei Hamburg 1961

Bahrdt, Hans Paul: Humaner Städtebau, Hamburg 1968 (Zeitfragen Nr. 4)

Bauen in München 1960 bis 1970, hg. vom Baureferat der Landeshauptstadt München, München 1970

Baumeister, Nicolette: Neues München. Münchner Baukultur 1994-2005, Berlin 2006

Brauer, Gernot: München Architektur. Stadtentwicklung Stadtgestalt 1975 – 2015, München 2009

Dheus, Egon: München. Strukturbild einer Großstadt, Stuttgart 1968

Die Perspektive München ist Ausdruck einer neuen Planungskultur. Perspektive München. Eine Zusammenfassung des Stadtentwicklungskonzeptes 1998, hg. von der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, München 1999

Die Stadt in der Bundesrepublik. Lebensbedingungen, Aufgaben, Planung, hg. von Wolfgang Pehnt, Stuttgart 1974

Die Wirklichkeit der Städte, hg. von Helmut Berking und Martina Löw, Baden-Baden 2005 (Soziale Welt, Sonderband 16)

Dorsch, Petra: Eine neue Heimat in Perlach. Das Einleben als Kommunikationsprozeß, phil. Diss., München 1972

Fishman, Robert: Die neue Stadt des 20. Jahrhunderts: Raum, Zeit und Sprawl, in: Die Zukunft des Raums, hg. von Bernd Meurer, Frankfurt/M. 1994, S. 91-105

Geförderter Wohnungsbau in München. Stadterneuerung Hasenberg. Nachverdichtung an der Aschenbrennerstraße, hg. von der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Faltblatt, München 2005

Gesamtplan zur Behebung der Wohnungsnot in München, hg. vom Stadtrat der Landeshauptstadt München, München 1960

Gesellschaft durch Dichte. Kritische Initiativen zu einem neuen Leitbild für Planung und Städtebau 1963/1964, hg. von Gerhard Boeddinghaus, Braunschweig/Wiesbaden 1995 (Bauwelt Fundamente 107)

Göderitz, Johannes; Rainer, Roland; Hoffmann, Hubert. Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Tübingen 1957 (Archiv für Städtebau und Landesplanung Bd. 4)

Haberlik, Christina: Neue Architektur in München, Berlin 2004

Hafner, Thomas: Vom Montagehaus zur Wohnscheibe. Entwicklungslinien im deutschen Wohnungsbau 1945-1970, Basel/Berlin/Boston 1993 (Stadt Planung Geschichte Bd. 13)

Hartard, Christian: Neuperlach. Utopie des Urbanen. Leitbilder und Stadtbilder eines Experimentes der 1960er-Jahre, unveröffentlichte Magisterarbeit am Kunsthistorischen Institut der Ludwig-Maximilians-Universität München, München 2003 (umfangreiche Literaturliste zum Thema Neuperlach)

Hartmann, Egon: Stadtteil Perlach München, in: Architekturwettbewerbe 57, 1969, S. 1-48

Hartmann, Egon; Wahls, Dieter: Stadtteil Perlach, in: Bauen in München 1960 bis 1970, hg. vom Baureferat der Landeshauptstadt München, München 1970, S. 37-47

Heil, Karolus: Kommunikation und Entfremdung. Menschen am Stadtrand – Legende und Wirklichkeit, Stuttgart 1971

Herde, Christian: Wohnen in München. Projekte, Ansätze, Ideen, Darmstadt 1993

Hoffmann, Lutz: Krisen und Konsolidierung 1972-2000, in: München wie geplant. Die Entwicklung der Stadt von 1158 bis 2008, Ausst. Kat., hg. von der Landeshauptstadt München, dem Münchner Stadtmuseum, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Stadtarchiv München, München 2004, S. 135-151

Holl, Oskar: Sozialkulturelle Einrichtungen und Möglichkeiten in Neuperlach, in: Berichte und Protokolle des Münchner Forum 71a, 1981, S. 1-27

Internationale Bauausstellung Berlin 1987. Beispiele einer neuen Architektur, Ausst. Kat., hg. von Josef Paul Kleihues und Heinrich Klotz, Stuttgart 1986

Irion, Ilse; Sieverts, Thomas: Neue Städte. Experimentierfelder der Moderne, Stuttgart 1991

Kleihues, Josef Paul: Die Gebiete des Stadtneubaubereichs, Bauten und Projekte, in: Internationale Bauausstellung Berlin 1987. Projektübersicht, hg. von Günter Schlusche und Rainer Nitsche, Berlin 1991, S. 6-9

Krämer, Steffen: Wohnstadt – Trabantenstadt – Planungen für München, in: Reihe, Zeile, Block & Punkt. Wohnungen, Häuser, Siedlungen im Raum München. Südhausbau 1936-1996, Ausst. Kat., hg. von Hilke Gesine Möller, München 1997, S. 140-147 (umfangreiche Literaturangaben zum Thema Neuperlach)

Krämer, Steffen: „Urbanität durch Dichte“ – Die neue Maxime im deutschen Städte- und Siedlungsbau der 1960er Jahre, in: denkmal! moderne. Architektur der 60er Jahre. Wiederentdeckung einer Epoche, hg. von Adrian von Buttlar und Christoph Heuter, Berlin 2007, S. 106-115

Lange, Ralf: Architektur und Städtebau der sechziger Jahre. Planen und Bauen in der Bundesrepublik Deutschland und der DDR von 1960 bis 1975, Bonn 2003 (Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz Bd. 65)

Lauter, Bernd: Zentrum Perlach. Leiden und Sterben einer Konzeption, in: Bauwelt 28, 1973, S. 1238-1245

Luther, Edgar: Stadtplanung und ihre Durchführung, in: Aufbau 11, 1969, S. 438-445

Messestadt Riem München. Informationen zur Planung, hg. von der Landeshauptstadt München, München 1996 (Schriftenreihe zur Messestadt Riem Nr. 1)

Messestadt Riem. Das Projekt – Planung und Realisierung, hg. von der Landeshauptstadt München, München 2004 (Schriftenreihe zur Messestadt Riem Nr. 1.2)

Messestadt Riem. Die große Vielfalt, hg. von der Landeshauptstadt München, München 1999 (Schriftenreihe zur Messestadt Riem Nr. 3.6)

Messestadt Riem. Leitlinien zur Gestaltung, hg. von der Landeshauptstadt München, München 1998 (Schriftenreihe zur Messestadt Riem Nr. 6)

Messestadt Riem. Städtebaulicher Konzeptplan, hg. von der Landeshauptstadt München, München 1999 (Schriftenreihe zur Messestadt Riem Nr. 1.1)

Messestadt Riem. Städtebaulicher Pfad, hg. von der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, München 2005

Mitscherlich, Alexander: Die Unwirtlichkeit unserer Städte, Anstiftung zum Unfrieden, Frankfurt/M. 1996 (Erstausgabe Frankfurt/M. 1965)

Mitscherlich, Alexander: Thesen zur Stadt der Zukunft, Frankfurt/M. 1971

Müller-Raemisch, Hans-Reiner: Leitbilder und Mythen in der Stadtplanung 1945-1985, Frankfurt/M. 1990

München kompakt, urban, grün. Neue Wege der Siedlungsentwicklung, hg. von der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, München 1995

München und seine Bauten nach 1912, hg. vom Bayerischen Architekten- und Ingenieur-Verband e. V., München 1984

München wie geplant. Die Entwicklung der Stadt von 1158 bis 2008, Ausst. Kat., hg. von der Landeshauptstadt München, dem Münchner Stadtmuseum, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Stadtarchiv München, München 2004

München-Neuperlach. Großformen und Differenzierung, in: Versuchs- und Vergleichsbauten und Demonstrativmaßnahmen, Bonn-Bad Godesberg 1977, S. 7-134 (Schriftenreihe des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau)

Münchens Zukunft gestalten. Perspektive München – Strategien, Leitlinien, Projekte, hg. von der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, München 2005

Münchner Perspektiven. Wohin treibt die Weltstadt mit Herz?, hg. von Christian Ude, München/Zürich 1990

Münchner Projekte. Die Zukunft einer Stadt, hg. von Christian Ude, München/Zürich 1993

Munich Depression. Entwürfe zu Neuperlach / Entwurf im Wintersemester 2005/2006 // Projekte, hg. von dem Lehrstuhl für Städtebau und Regionalplanung der Technischen Universität München, Fakultät für Architektur, München 2006

Ottmann, Paul: Die Münchner Siedlungsprobleme – Überlegungen zur augenblicklichen Situation, Vortrag im Rotary-Club in München am 5.10.1967 (Manuskript Archiv Südhausbau)

Ottmann, Paul: Aus Fehlern der Nachkriegsstädte neue Impulse für den Städtebau, Vortrag im Rotary-Club in München am 30.4.1970 (Manuskript Archiv Südhausbau)

Perlach. Entlastungsstadt für München, Sonderdruck aus der Zeitschrift Baumeister 8, 1966, S. 53-58

Perspektiven für die räumliche Entwicklung, hg. von der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, München 1995

Reichow, Hans Bernhard: Die Autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos, Ravensburg 1959

Reihe, Zeile, Block & Punkt. Wohnungen, Häuser, Siedlungen im Raum München. Südhausbau 1936-1996, Ausst. Kat., hg. von Hilke Gesine Möller, München 1997 (umfangreiche Literaturliste zum Münchner Siedlungsbau)

Reinborn, Dietmar. Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart 1996

Ronneberger, Klaus: Die neoliberale Stadt. Zwischen Konstruktion und Alltagswirklichkeit, in: Die Wirklichkeit der Städte, hg. von Helmut Berking und Martina Löw, Baden-Baden 2005, S. 211-224 (Soziale Welt, Sonderband 16)

Schroer, Markus: Stadt als Prozess. Zur Diskussion städtischer Leitbilder, in: Die Wirklichkeit der Städte, hg. von Helmut Berking und Martina Löw, Baden-Baden 2005, S. 327-344 (Soziale Welt, Sonderband 16)

Sieverts, Thomas: Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Braunschweig/Wiesbaden 1997 (Bauwelt Fundamente 118)

Stadtentwicklungsplan. Gesamtverkehrsplan, hg. von der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan München, München 1962

Stadtentwicklungsplan mit Gesamtverkehrsplan. Kurzfassung, hg. von der Landeshauptstadt München, München 1970

Stadtentwicklungsplan 1975, hg. von der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtforschung und Stadtentwicklung, München 1975

Strecker, Rainer. Versuch einer Analyse der Hintergründe der Planung von Neuperlach, in: Berichte und Protokolle des Münchner Forum 13, 1970, S. 1-22

Thalgott, Christiane: Perspektive München 1998-2005: eine positive Zwischenbilanz, in: Münchens Zukunft gestalten. Perspektive München – Strategien, Leitlinien, Projekte, hg. von der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, München 2005, S. 4f.

Titze, Christoph: 25 Jahre Stadtteil Neuperlach, in: 790-1990. 1200 Jahre Perlach, hg. von Georg Mooseder und Adolf Hackenberg, München 1990, S. 872-906

Tzschaschel, Sabine: Neuperlach. Lebensqualität in einer Satellitenstadt, in: Münchener Geographische Hefte 55/56, 1987, S. 503-535

Walter, Uli: Sozialer Wohnungsbau in München. Die Geschichte der GWG (1918-1993), München 1993

Wege aus der Wohnungsnot, hg. von Christian Ude, München/Zürich 1990

Wem gehört die Stadt. Manifestationen neuer sozialer Bewegungen im München der 1970er Jahre, Ausst. Kat., hg. von Manfred Wegner und Ingrid Scherf, München 2013

Wentz, Martin (Hg.): Die Kompakte Stadt, Frankfurt/New York 2000 (Die Zukunft des Städtischen, Frankfurter Beiträge Bd. 11)

Wohnungsbau in München. Stadterneuerung Hasenberg. Nachverdichtung an der Kienestraße, hg. von der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Faltblatt, München 2005

Zapf, Katrin; Heil, Karolus; Rudolph, Justus: Stadt am Stadtrand. Eine vergleichende Untersuchung in vier Münchner Neubausiedlungen, Frankfurt/M. 1969

Bildnachweis

Abb. 1 Krämer 1997, S. 141

Abb. 2, 4 Bauen in München 1970, S. 39, 44

Abb. 3 München-Neuperlach 1977, S. 35, Bild 5

Abb. 5, 7 Krämer 2007, S. 108, Abb. 2, S. 109, Abb. 3

Abb. 6, 8 Bildarchiv der Winckelmann Akademie für Kunstgeschichte
München

Abb. 19, 32 München und seine Bauten nach 1912 1984, S. 278, 297

Abb. 28 Haberlik 2004, S. 157

Abb. 33 Aufbruch ins 21. Jahrhundert 2011, S. 18

Abb. 9-18, 20-27,

29-31, 34-38 Photos des Autors

www.winckelmann-akademie.de