

Wohnstadt – Trabantenstadt – Planungen für München

STEFFEN KRÄMER

»Gesellschaft durch Dichte«, so lautete das Fachthema einer Tagung, die vom Bund Deutscher Architekten 1963 in Gelsenkirchen abgehalten wurde.¹ Mit diesem Titel reagierten die Delegierten auf eine Diskussion im deutschen Städtebau, die bereits Anfang der sechziger Jahre begonnen hatte und deren Inhalte und Forderungen sich im Verlauf der Dekade zu einem **neuen urbanistischen Leitbild** kristallisieren sollten.² »Urbanität« und »Dichte« waren die Schlagworte, mit denen Städteplaner und Architekten die neue Maxime im deutschen Städtebau prägnant umschrieben. Damit distanzieren sie sich programmatisch von jenen theoretischen Zielsetzungen, die noch bis Ende der fünfziger Jahre die nachkriegszeitliche Städteplanung bestimmt hatten. Ausgangspunkt der Diskussion war die Kritik an dem Idealbild der aufgelockerten, gegliederten und durchgrünten Stadt im Wiederaufbau und dem bereits Mitte der vierziger Jahre wieder einsetzenden, öffentlichen Siedlungs- und Wohnungsbau. Die hierbei gewöhnlich propagierte Gestaltungsformel der »räumlichen Entflechtung« oder »Auflockerung«, die durch eine erhebliche Reduktion der Bebauungsdichte bei gleichzeitiger Erhöhung der Grünflächen erreicht wurde, galt den neuen Vorstellungen zufolge als antiurban und führte scheinbar zwangsläufig zum Verlust des städtischen Raumes. Den städtebaulichen Grundsätzen der fünfziger Jahre wurde nun die »urbane und verdichtete Stadt« als neues Leitbild entgegengehalten. Dieser als »Paradigmenwechsel« bezeichnete Umdenkprozeß etablierte sich nach einer erstaunlich kurzen Phase der Konsolidierung und bestimmte die bundesdeutsche Städte- und Siedlungsplanung bis zum Ende der siebziger Jahre.³

In **München** orientierte man sich sehr früh an diesen veränderten Sichtweisen im Städtebau. Im Herbst 1960 verabschiedete der Stadtrat den **»Gesamtplan zur Behebung der Wohnungsnot in München«**, kurz »Münchener Plan« genannt.⁴ Neben mehreren Anträgen des damaligen Oberbürgermeisters Hans-Jochen Vogel enthielt dieser Plan einen Bericht des Stadtrates und Referenten für Tiefbau und Wohnungswesen Helmut Fischer, der sich mit dem künftigen Wohnungsbedarf der Landeshauptstadt und den Möglichkeiten zur Deckung dieses Bedarfs

auseinandersetzte:⁵ Der Ansatzpunkt seines Berichtes 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. An diesem Gesamtbauvolumen sollte sich die Stadt mit jährlich 8.000 öffentlich geförderten Wohnungen im Sinne des sozialen Wohnungsbaus beteiligen. 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.⁶ Zur Realisierung dieses Siedlungsprogrammes empfahl der Bericht den Einsatz sogenannter »Planungsträger«, die von der Baulandbeschaffung bis zur architektonischen Durchführung das gesamte Projekt beaufsichtigten.⁷ Um die Bauleistung in dem vorgesehenen Zeitraum zu garantieren, wurde die Fertigbauweise gefordert, die durch Rationalisierungsmaßnahmen weiter optimiert werden sollte. Kurze Erwähnung fanden im letzten Abschnitt des Berichtes die beträchtlichen Folgemaßnahmen wie Versorgungs- und Verkehrseinrichtungen, deren Ausmaße und spezifische Zusammensetzung bei solch einem großen Bauvolumen noch nicht abgeschätzt werden konnten.

Die von Fischer in seinem Bericht dargelegten Sachverhalte und seine bezüglich der Siedlungsproblematik aufgestellten Postulate sollten in eine umfassendere Konzeption eingeordnet werden. Eine dafür eigens gegründete »Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan München« wurde bereits im Juni 1960 beauftragt, als Grundlage für einen späteren Flächennutzungsplan einen **Stadtentwicklungsplan und einen Gesamtverkehrsplan** auszuarbeiten. Das aus den Städte- und Verkehrsplanern Herbert Jensen, Egon Hartmann und Carl Hidber bestehende Gremium legte nach dreijähriger Arbeit ein

Flächenplan von München mit den drei geplanten Entlastungsstädten.



umfassendes Plankonzept vor, das der Stadtrat im Juli 1963 verabschiedete.⁸ Neben einer Konkretisierung der schon von Fischer dargestellten Zielsetzungen erarbeiteten die Planer ein urbanistisches Leitbild für die Stadtregion München, das der städtebaulichen Entwicklung bis 1990 zugrundegelegt werden sollte.⁹ Auch befaßten sie sich mit der Standort- und Strukturplanung der im Gesamtplan geforderten Großsiedlungen. Diese bildeten einen Kernpunkt der Erörterungen, da die bereits von Fischer prognostizierte künftige Stadterweiterung eine Siedlungsplanung großen Formats im Münchner Außenraum erlaubte.

Als »Kristallisationspunkte kompakter Bebauung« 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 wurde der größte Wert auf eine zumindest partielle Unabhängigkeit von der Innenstadt gelegt. Das Zentrum plante man als einen dicht bebauten Ortskern mit den notwendigen öffentlichen Einrichtungen, der als zukünftiger »Mittelpunkt des wirtschaftlichen und kulturellen Lebens« einen betont städtischen Charakter erhalten soll-

te. Um der Gefahr einer reinen Wohnfunktion der Siedlungen vorzubeugen, waren Industrie- und Gewerbeflächen an den Randzonen vorgesehen, deren optimale Nutzung ein hohes Potential an Arbeitsplätzen erwarten ließ. Eine Übereinstimmung von Arbeits- und Wohnstätte wollte man damit garantieren. Bei der Verkehrsplanung wurde der Grundsatz der sogenannten »autogerechten Stadt« 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 selbständige Nebenzentren geplante Entlastungs- oder Trabantenstädte im Großraum München: Perlach im Südosten, Freiam im Westen und Oberschleißheim im Norden.

Um ihre Zielsetzungen noch weiter zu präzisieren, wurde die Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan aufgefordert, den **Flächennutzungsplan** für die Stadt München auszuarbeiten, der als vorbereitender Bauleitplan die konkrete Durchführung der städtebaulichen Richtlinien ermöglichte.¹⁰ Ende 1965 billigte der Stadtrat den Flächennutzungsplan, der für etwa zehn Jahre verbindlich bleiben sollte. Auf den Ordnungsvorstellungen des Stadtentwicklungsplanes basierend, verwiesen die Planer nochmals ausdrücklich auf die Priorität einer Stadtgliederung, die sich im Außenbereich aus eigenständigen, sogenannten »Komplexzentren« zusammen-

setzte. Eine Sonderstellung nahmen hierbei die bereits erwähnten Großsiedlungen ein, die als überörtliche Zentren der verdichteten Innenstadt Entlastung bringen sollten.

Innerhalb von fünf Jahren wurden mit diesen drei Plänen – dem Gesamtplan zur Behebung der Wohnungsnot, dem Stadtentwicklungsplan und dem Flächennutzungsplan – sämtliche Konditionen für eine Städte- und Siedlungsplanung festgelegt, die die strukturelle Gestalt der Landeshauptstadt mit ihren Außenbezirken in den nächsten dreißig Jahren grundlegend verändern sollten. Die Weichen für die enorme Bautätigkeit der sechziger und siebziger Jahre waren in München damit gestellt.

Vergleicht man dieses Gesamtkonzept mit den **allgemeinen Richtlinien im deutschen Städtebau** der sechziger Jahre, so sind die Übereinstimmungen evident:¹¹ Hervorgerufen durch den Mangel an Bauflächen in den Städten und ermöglicht durch eine großzügige Verkehrserschließung, wurde das Planungskonzept auf den Außenraum erweitert. Die »Bildung einer Stadtregion« ging mit der Vorstellung einher, den Siedlungsbau nunmehr als Synonym für den Städtebau aufzufassen.¹² Die damit zusammenhängende Vergrößerung der Siedlungsvorhaben in den städtischen Randgebieten konnte nur realisiert werden, indem die öffentlichen Auftraggeber große überregionale Wohnungsbaugesellschaften, wie die Neue Heimat Bayern, zu Planungsträgern bestimmten. Um solch großdimensionierte Projekte in einem zeitlich überschaubaren Rahmen durchzuführen, orientierten sich diese an theoretischen Grundsätzen, die in der Siedlungsplanung bereits zu technischen und organisatorischen Entwurfskonstanten erhoben worden waren.¹³ In der architektonischen Gestalt der Siedlungen distanzierte man sich zunächst von den Zielsetzungen der fünfziger Jahre und ersetzte die Kategorien der Entflechtung und Auflockerung durch die neue Maxime der städtischen Großform. Die »Suche nach der verlorenen Urbanität« sollte dabei durch eine intensive bauliche Dichte kompensiert werden.¹⁴ Das Leitbild der »Trabantenstadt« bestimmte von nun an den deutschen Städtebau bis zur Mitte der siebziger Jahre.

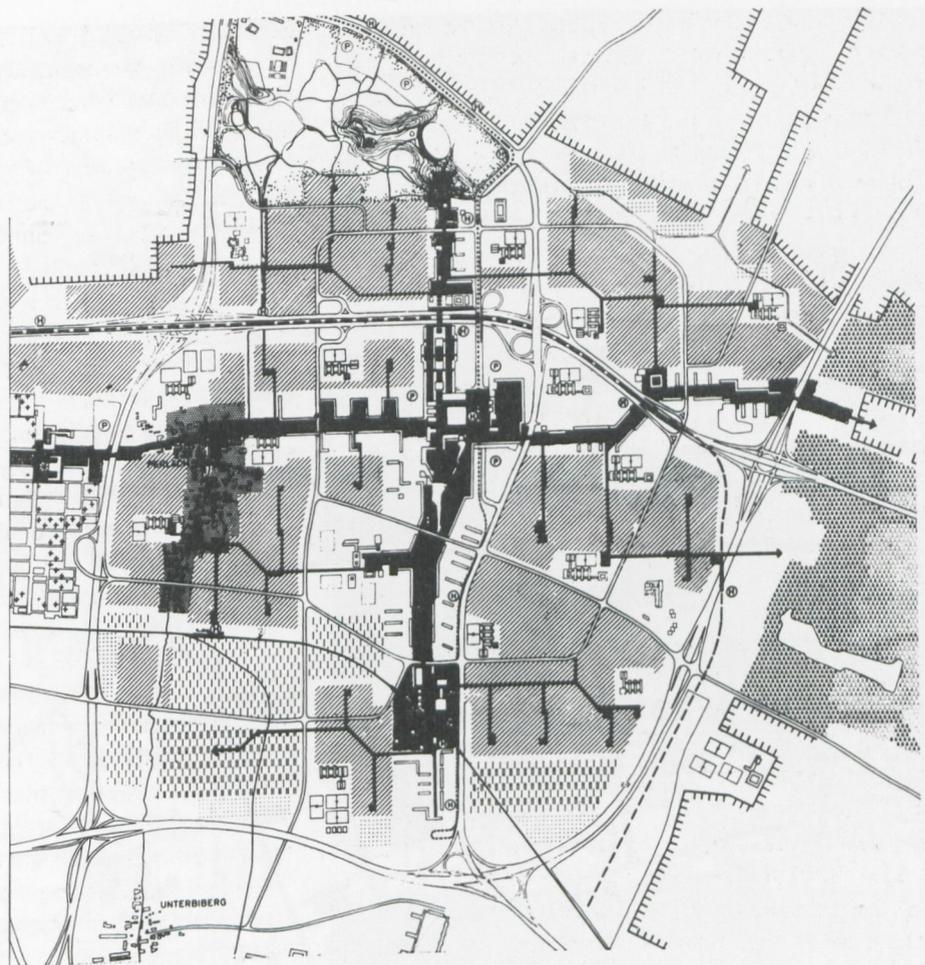
Neu war die Idee des **»Trabanten«** allerdings nicht:

In der sogenannten »Gartenstadt-Bewegung«, die von Ebenezer Howard Ende des 19. Jahrhunderts gegründet worden war, verfolgte man bereits das Ziel, kleine durchgrünte Stadteinheiten um eine Zentralstadt anzuordnen.¹⁵ Ihren Höhepunkt fand diese räumliche Organisationsform im Siedlungs- und Städtebau nach dem Ersten Weltkrieg. Sowohl Ernst May als auch Le Corbusier benutzten diesen Siedlungstyp bei ihren Stadtplanungen in den frühen zwanziger Jahren.¹⁶ In München wurde die Idee großer Wohnsiedlungen an der städtischen Peripherie Ende der dreißiger Jahre aufgegriffen: Der Bau von »Trabantenstädten«, »Nord- und Südstadt« genannt, sollte

die Zukunftsvision einer nationalsozialistischen Gemeinschaft in der »Hauptstadt der Bewegung« architektonisch versinnbildlichen.¹⁷ Nach dem Wiederaufbau kam es Mitte der fünfziger Jahre zu einer beträchtlichen räumlichen wie auch quantitativen Ausweitung der Siedlungen an den Stadtgrenzen. Aus diesen peripheren Großsiedlungen mit bis zu 10.000 Wohneinheiten wurde Anfang der sechziger Jahre der »Trabant«.¹⁸

Der Begriff »Trabantenstadt« bezeichnete nun eine städtebaulich geschlossene Siedlungseinheit im städtischen Außenbereich, die trotz einer gewissen Abhängigkeit von der Kernstadt eine eigene urbane Identität entwickeln sollte.¹⁹ Mit der Ausrichtung auf ein autonomes Zentrum zielte das Planungskonzept auf den Erhalt einer städtischen Organisationsform, die man sich, analog zu den Strukturen einer organisch gewachsenen Stadt, architektonisch verdichtet, funktional verflochten und sozial durchmischt vorstellte. Um diese eher abstrakten Intentionen in einem Entwurfsprozeß verwirklichen zu können, wurden konkrete Direktiven zur baulichen Gestaltung festgesetzt: Hierzu gehörten die Planung von öffentlichen Einrichtungen im Kernbereich, die Konzeption eines differenzierten Erschließungs- und Verkehrssystems und die Kombination unterschiedlicher Haus- und Wohntypen. Da bei diesen großdimensionierten Siedlungen mit einem immensen Planungsaufwand zu rechnen war, wurden die Trabantenstädte meist in zeitlich aufeinanderfolgenden Planabschnitten entworfen und stufenweise fertiggestellt.

In München waren durch den 1963 verabschiedeten Stadtentwicklungsplan die Standorte für die drei neuen Trabantenstädte festgelegt worden. Aufgrund elementarer Probleme, die im Verlauf der Untersuchungen bei den geplanten Baugebieten Freiam im Westen und Oberschleißheim im Norden auftraten, konzentrierten sich die Planer zunächst ausschließlich auf das Siedlungsgebiet Perlach im Südosten der Stadt.²⁰ Eine von der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan bereits 1963 erstellte Studie für die **»Planung Perlach«** wurde einem Maßnahmenrätragervertrag zugrundegelegt, den die Stadt München mit der Neuen Heimat Bayern noch im selben Jahr abschloß.²¹ Darin verpflichtete sich die Neue Heimat Bayern, die Bauflächen zu erschließen und an der Gesamt- bzw. Teilbebauungsplanung mitzuwirken. Nach einer Reihe unterschiedlicher Konzeptionen festigte sich die Planung Anfang 1965.²² Ein erster Strukturplan, der ein Jahr später aufgestellt wurde, legte das Grundgerüst der räumlichen Erschließung, die Lage des Zentrums und die Verteilung der insgesamt sechs Wohnquartiere mit ihren Nebenfunktionen fest. Am 11. Mai 1967 wurde der Grundstein für die neue »Entlastungsstadt Perlach« gelegt.²³ Im Herbst 1967 folgte ein städtebaulicher Ideenwettbewerb für das Zentrum, der ein Jahr später mit der Annahme



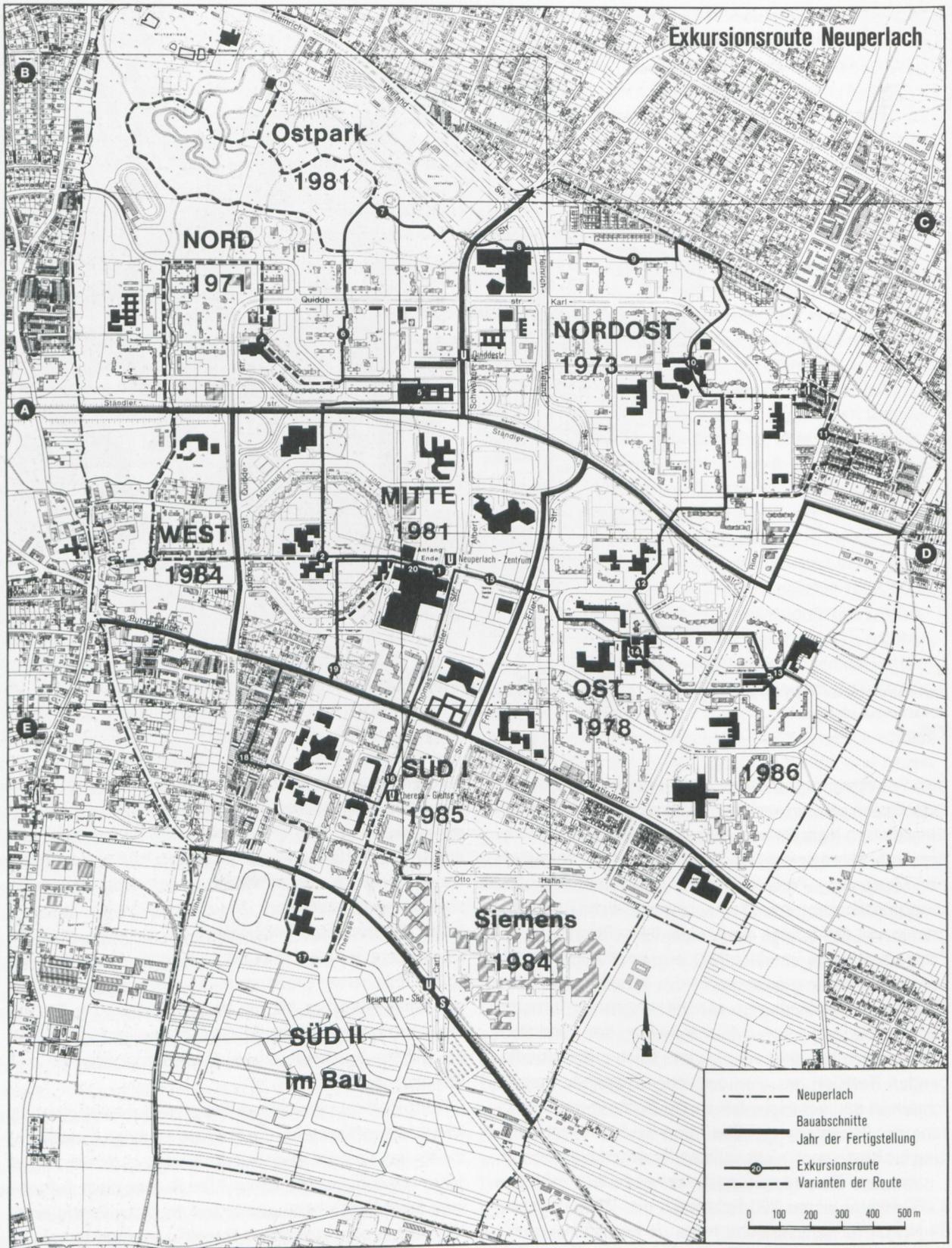
Erster Strukturplan 1966 für die Entlastungsstadt Perlach.

des Projektes des Berliner Architekten Bernt Lauter entschieden werden konnte.²⁴ Nach mehreren Überarbeitungsphasen legte Anfang 1972 eine nun aus verschiedenen Architekten bestehende, sogenannte »Planungsgruppe Zentrum Perlach« ein gegenüber Lauters Ursprungskonzept erheblich reduziertes Bebauungsprogramm vor, das infolge einer vorläufigen Einstellung der Zentrumsplanung im März 1973 allerdings nur in Ansätzen zur Ausführung gelangte.²⁵ Noch im selben Jahr wurde der gesamte Siedlungsabschnitt »Nordost« fertiggestellt, während sich die Arbeiten im östlichen Wohnbereich bis 1980 verzögerten. Nach einer grundlegenden Revision des ursprünglichen Gesamtkonzeptes folgten in den achtziger Jahren die Planung und Errichtung der Bauabschnitte »Süd I und II«, deren Fertigstellung bis heute noch nicht vollständig abgeschlossen ist.²⁶

Von dem Gesamtplanungsgebiet in Perlach mit etwa 1.000 Hektar waren 330 Hektar für den Wohnungsbau, 84 Hektar für Gewerbe und Industrie und 60 Hektar für einen Park vorgesehen.²⁷ Der Rest verteilte sich auf die notwendige Infrastruktur, wie das Verkehrssystem, die zentralen Einrichtungen, Freiräume zwischen der Bebau-

ung und dergleichen. Geplant waren 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 überregionales Zentrum sollte Perlach einen Einzugsbereich von etwa 400.000 Einwohnern besitzen. Mit ihrer anfänglich geplanten und später reduzierten Größenordnung – Anfang der neunziger Jahre waren es 20.000 Wohneinheiten für 50.000 Einwohner – repräsentierte die Entlastungsstadt Perlach die größte bundesdeutsche Siedlungsmaßnahme der sechziger Jahre.²⁸

Um solch ein gewaltiges Programm durchführen zu können, orientierte sich die Planung an jenen Richtlinien, die für das Konzept einer Trabantenstadt in den sechziger Jahren erstellt worden waren.²⁹ Der Aufbau einer autonomen Siedlungseinheit basierte auf der Entwicklung eines Hauptzentrums, das mit mehreren sogenannten »Subzentren« in der Wohnanlage vernetzt war.³⁰ Mit der Vielfalt der Funktionen – Wohnen, Gewerbe und öffentliche Dienstleistungen – wollte man eine städtische Atmo-



Gesamtplan Neuperlach mit eingetragener Exkursionsroute, 1987.

sphäre im Zentrum erzeugen, die durch die sukzessive Errichtung einprägsamer Großformen noch weiter intensiviert werden konnte. Die direkte Anbindung der Wohnquartiere sollte dabei den hohen Zustrom der Bewohner garantieren. Das architektonische Initial der Zentrumsplanung war der sogenannte »Wohnring«, der mit einem Durchmesser von 450 Metern eine gigantische Häuserkette mit bis zu 18-geschossigen Wohngebäuden bildete.³¹

Um den optischen Erlebnisgehalt zu steigern, sollte die eigentliche Wohnbebauung unterschiedliche Gebäudetypen umfassen: Dominierten im nördlichen Bereich noch Scheiben- und Punkthochhäuser, so favorisierte man im späteren Ostabschnitt raumbildende »Wohnschlangen«.³² Verbindlich blieben aber bei dieser Variationsbreite stets eine hohe Wohnkonzentration und eine kompakte bauliche Verdichtung. Mit der Differenzierung in ein viergliedertes Verkehrssystem sollte schließlich die Maxime der »autogerechten Stadt« umgesetzt werden.³³

Mit jedem neuen Bauabschnitt, der in Perlach begonnen wurde, traten aber auch die negativen Seiten dieser Siedlungskonzeption immer deutlicher zutage: Die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur hinkte dem Wohnungsbau zeitlich weit hinterher, so daß sich dort, wo man in Perlach eine »beherrschende Stadtkrone« geplant hatte, heute nur eine riesige Leerfläche befindet.³⁴ Die Dominanz der Verkehrsstruktur führte zu einer Überdimensionierung der Straßensysteme, die jegliches Gefühl für Urbanität vermissen lassen. Die übersteigerte Planungstätigkeit besaß zwar den Vorzug einer präzisen Organisation, hatte aber den Nachteil, daß jeder Quadratmeter in der Siedlung vollständig verplant war. Die oft gepriesene Erlebnisgestaltung wurde damit zu einem simplen und meist einfallslosen Entwurfskalkül degradiert.³⁵ Die »Rückkehr zur Urbanität« wurde insofern mißgedeutet, als die Architekten eine maximale Bebauungsdichte zum alleinigen Parameter der Planung erhoben und die maßlose Vergrößerung der Baumassen bei



Von oben nach unten:
»Wohnring« in Neuperlach.
Foto 1996.

Hanns-Seidel-Platz in Neuperlach. Blick nach Westen.
Foto 1996.

Hanns-Seidel-Platz in Neuperlach. Blick nach Osten. Foto 1996.

Wohnblock im Bauabschnitt »Süd II« in Neuperlach an der Therese-Giehse-Allee.
Foto 1996.



Modell des Wohnblocks im Bauabschnitt »Süd II« in Neu-perlach, Therese-Giehse-Allee. Architekten: Christoph Zobel, Horst G. Weber, Klaus Weißenfeldt. Bauzeit: 1987–89, Südhausbau.

gleichzeitiger Erhöhung der Geschößzahlen einzig mit dem Anspruch auf eine städtische Lebensweise legitimierten.³⁶ Der zentrale Wohnring bietet hierfür ein lehrreiches Beispiel. Die in Perlach zu beobachtende räumliche Staffelung, farbliche Differenzierung und plastische Gestaltung der Hochbauten basierten auf dem fast zwanghaften Bemühen, ein im Grunde völlig schematisches und stereotypes Wohnprogramm zu kaschieren. Der vorherrschende Eindruck einer baulichen Monotonie konnte damit jedoch keineswegs beseitigt werden.

Diese und andere Einwände bestimmten in München die kurz nach der Aufnahme der Perlacher Bautätigkeiten bereits einsetzende **Diskussion über die Gefahren und schädlichen Folgeerscheinungen der geplanten Trabantenstädte**. Slogans, wie die »Superstädte aus der Retorte« oder die »Vergewaltigung durch die Umwelt«, beherrschten bald das Feld und dokumentierten das tiefe Unbehagen gegenüber den neuen Siedlungskonzepten.³⁷ Daß diese Planungsproblematik nicht nur ein spezifisches Münchner Phänomen darstellte, beweisen die fast unzähligen landesweiten Angriffe gegen den bundesdeutschen Siedlungs- und Städtebau in den sechziger und frühen siebziger Jahren. Zum eigentlichen Sprachrohr der Kritik wurde das schon 1965 publizierte »Pamphlet« des Psychologen Alexander Mitscherlich über die »Unwirtlichkeit« der neuen Städte.³⁸ Darin analysierte Mitscherlich das Wechselverhältnis zwischen Wohnen und sozialem Verhalten im nachkriegszeitlichen Siedlungsbau. Im Mittelpunkt seiner Kritik stand der soziale Wohnungsbau, dessen Bewohner er als kontakt- und beziehungslose, anonyme und vereinsamte Opfer charakterisierte.³⁹ Als Hauptschuldige dieser sozialen Wohnungsmisere klagte er sowohl den Städteplaner und den Architekten als auch den Bauherrn und die Wohnungsbaugesellschaften an.⁴⁰

Diese kritische Position, die nicht nur von Mitscherlich allein vertreten wurde, führte schließlich zu einem

langsamen und allmählichen **Umdenken in der Städteplanung** der siebziger Jahre.⁴¹ In München, wo man diese Probleme auch seitens der Verantwortlichen sehr schnell erkannte, wurden daraufhin die großen Siedlungsprojekte der sechziger Jahre in ihrem Konzept verändert, teilweise reduziert oder völlig eingestellt.⁴² Mustergültig läßt sich dies an den beiden südlichen Planungsabschnitten der Großsiedlung Perlach beobachten.⁴³ Die bereits in den siebziger Jahren eingeleitete Veränderung der ursprünglichen Konzeption zielte primär auf eine Erhöhung der Baudichte bei gleichzeitiger Verringerung der Bauhöhen. Mit der ausschließlichen Verwendung der traditionellen Blockbebauung wollte man das natürliche Wechselverhältnis zwischen dem öffentlichen und dem halbprivaten Raum wiedererlangen. Die dichte Anordnung unterschiedlich gestalteter Wohnblocks mit einer niedrigen Geschößzahl sollte eine spezifische Textur ergeben, die sich mit dem organischen Gewebe einer historisch gewachsenen Stadtgestalt durchaus vergleichen ließ. Auf einer ähnlichen Vorgehensweise beruhte auch der von den Architekten Petzold und Hansjakob eingereichte Entwurf zum 1983 ausgeschriebenen Wettbewerb für die städtebauliche Planung der neuen Siedlung Freiham im Westen von München.⁴⁴ Als erster Preisträger eines vier Jahre später nochmals durchgeführten Auswahlverfahrens wurde das Büro Petzold/Hansjakob im Dezember 1989 aufgefordert, einen Bebauungsplanentwurf auszuarbeiten. Dieser liegt in der überarbeiteten Endfassung seit 1993 vor und soll in den nächsten Jahren realisiert werden.

Ob sich diese Planungsrevisionen in bezug auf eine sozialere und humanere Lebensweise bewähren oder durch neue Siedlungsmuster in einer künftigen Städteplanung ersetzt werden müssen, bleibt abzuwarten. Begründet und notwendig waren diese Korrekturen auf jeden Fall.

Anmerkungen

- 1 Für die Daten, siehe Reinborn 1996, 238.
- 2 Zur Frage der deutschen Städtebaudiskussion in den sechziger Jahren und des daraus resultierenden neuen urbanistischen Leitbildes, siehe Hafner 1993, 253–315; Reinborn 1996, 233–302.
- 3 Zum Begriff des »Paradigmenwechsels«, siehe Reinborn 1996, 277.
- 4 Für die Daten, siehe Luther 1970, 7; Strecker 1970, 4.
- 5 Die folgenden Informationen sind dem Bericht von Helmut Fischer entnommen, siehe dazu Fischer 1960, 7–39.
- 6 Der Begriff der »Trabantenstadt« wurde von Fischer nur in einer Anmerkung genannt, vgl. dazu Fischer 1960, Anm. 25.
- 7 Für die Münchner Wohnanlagen Fürstentried und Am Hasenberg wurden bereits »Planungsträger« eingesetzt, vgl. Fischer 1960, 17.
- 8 Für die Daten, siehe Vogel 1969 a, 437; Mücke 1970, 10; Strecker 1970, 5.
- 9 Diese und alle folgenden Informationen sind dem Stadtentwicklungsplan, Gesamtverkehrsplan entnommen, siehe Stadtentwicklungsplan 1962, 1–50.
- 10 Für die Daten und die folgenden Informationen aus dem Flächennutzungsplan, siehe Stock 1970, 15–26.
- 11 Man vergleiche dazu nochmals die Ausführungen von Hafner 1993, 253–315; Reinborn 1996, 233–302.
- 12 Die Devise der »Bildung einer Stadtregion« stammt aus einem Text des damaligen Münchner Oberbürgermeisters Hans-Jochen Vogel, vgl. dazu Vogel 1969 a, 437.
- 13 Die Erstellung solcher Planungskonstanten hängt mit den sogenannten »Demonstrativbauvorhaben« zusammen, die vom Bundesministerium für Wohnungswesen und Städtebau nach 1956 durchgeführt wurden, vgl. dazu Hafner 1993, 294–296. Eine wichtige Planungskonstante war beispielsweise die geforderte Verwendung industrieller Fertigungsmethoden.
- 14 Die »Suche nach der verlorenen Urbanität« ist ein Slogan, der von Dietmar Reinborn geprägt wurde, vgl. Reinborn 1996, 238.
- 15 Siehe dazu Reinborn 1996, 46–57.
- 16 Für die Städteplanung von Ernst May, siehe Hafner 1993, 296; für die Stadttutopien von Le Corbusier, siehe Frampton 1991, 134–135.
- 17 Siehe dazu Walter 1993, 99.
- 18 Den Übergang von der Großsiedlung an der Stadtgrenze in den fünfziger Jahren zur Trabantenstadt der sechziger Jahre hat Thomas Hafner eingehend geschildert, vgl. Hafner 1993, 296. In München markiert die ab 1959 konzipierte, aufgelockerte und gegliederte Siedlung Am Hasenberg diesen Wechsel.
- 19 Neben dem Begriff des »Trabanten« etablierte sich auch der Terminus der »Satellitenstadt«, vgl. dazu Reinborn 1996, 236. Ebenso wurde häufig der Slogan der »Stadt am Rande der Stadt« benutzt, vgl. dazu Zapf 1969, 10.
- 20 In Oberschleißheim konnte mit einer Freigabe der Planungsfläche in absehbarer Zeit nicht

gerechnet werden, da auf dem vorgesehenen Baugelände verschiedene Streitkräfte stationiert waren. In Freiam fehlten demgegenüber wesentliche Voraussetzungen für die Erschließung und Versorgung des Siedlungsareals. Siehe dazu Luther 1966, 54. Ende der sechziger Jahre zeichnete sich zudem eine Finanzschwächung der Stadt München ab, so daß die Investitionskraft der Stadtverwaltung lediglich für das Siedlungsprogramm Perlach ausreichte. Siehe dazu Dheus 1968, 80.

21 Diese und alle weiteren Daten bzw. Informationen zur Baugeneese Perlachs sind folgenden Autoren entnommen: Luther 1966, 54–58; Hartmann 1970, 37–47; Strecker 1970, 5–8; Tzschaschel 1987, 504–508; Thalgott 1993, 37; Reinborn 1996, 263–265.

22 Erst mit dem zehnten Entwurf wurde die Phase der konkreten Ausführungsplanung eingeleitet, siehe dazu Hartmann 1970, 38.

23 Die »Entlastungsstadt Perlach« wurde erst 1972 in »Neuperlach« umbenannt, siehe dazu Tzschaschel 1987, 505.

24 Für die Planung des Perlacher Zentrums, siehe Lauter 1973, 1238–1245. Maßgebend für Lauters Zentrumskonzept war die Berücksichtigung des 1966 erstellten Strukturplanes und des schon größtenteils errichteten, nördlichen Wohnquartiers.

25 Zur Genese dieses stufenweise reduzierten Planungsprozesses für das Zentrum von Perlach, siehe Lauter 1973, 1242–1243.

26 Trotz einer weitgehenden Realisierung des Gesamtkonzeptes Anfang der neunziger Jahre finden sich heute immer noch einzelne Planungsflächen in den beiden südlichen Abschnitten, die z. Zt. bebaut werden oder für eine Bebauung vorgesehen sind, vgl. dazu Tzschaschel 1987, 526–527.

27 Diese und alle weiteren Daten sind folgenden Autoren entnommen: Luther 1966, 54; Mücke 1967, 38; Luther 1969, 442–443; Hartmann 1970, 37–39.

28 Die Daten zur derzeitigen Wohnungs- und Einwohnerzahl in Neuperlach stammen aus einem Bericht der Stadtbaurätin Christiane Thalgott, vgl. dazu Thalgott 1993, 37.

29 Zu den Leitgedanken der Perlacher Planung, siehe Luther 1966, 54–55; Hartmann 1970, 37–47; Tzschaschel 1987, 505–526.

30 Solche »Subzentren« in Neuperlach sind bspw. die sog. »Quidde-, Plett- und Marx-Zentren«, vgl. dazu Tzschaschel 1987, 509–517.

31 Die Idee des »Wohnrings« resultierte noch aus der Zentrumsplanung von Bernt Lauter Ende der sechziger Jahre, vgl. dazu Reinborn 1996, 263. Nach einer erheblichen Reduktion und Verzögerung des Bauprogrammes wurden die im Norden angrenzenden »Perlacher Einkaufspassagen«, kurz »PEP« genannt, erst 1981 eröffnet.

32 »Wohnschlangen« sind extrem differenzierte Gebäudeketten, die einen mehr oder minder stark gefaßten Raumbereich umgrenzen, siehe dazu Hafner 1993, 290; Reinborn 1996, 263.

33 Für die Verkehrskonzeption Neuperlachs, siehe Tzschaschel 1987, 509–512.

34 Gemeint ist der Hanns-Seidel-Platz, der, als Mittelpunkt der Siedlung geplant, heute nur eine riesige Parkfläche darstellt, vgl. dazu Tzschaschel 1987, 524–526. Zum Begriff der »beherrschenden Stadtkrone«, vgl. Luther 1966, 54.

35 Man betrachte nur die sogenannte »Spielstraße« in Neuperlach mit ihren banalen Betonbestandteilen, siehe dazu Tzschaschel 1987, 513.

36 Der Slogan der »Rückkehr zur Urbanität« stammt von Thomas Hafner, vgl. Hafner 1993, 306.

37 Der erste Slogan stammt von Ottmann 1970, 10, der zweite von Strecker 1970, 2. Daß diese kritische Sichtweise in München bereits früher einsetzte, beweist der Vortrag von Paul Ottmann von 1967, vgl. Ottmann 1967, 3–5.

38 Mitscherlich 1996, 9–161.

39 Zur Kritik am sozialen Wohnungsbau, siehe Mitscherlich 1996, 13, 39. Zur Charakterisierung der Bewohner als Opfer des sozialen Wohnungsbaus, siehe Mitscherlich 1996, 44, 47, 70, 74, 75.

40 Zur allgemeinen Schulfrage, siehe Mitscherlich 1996, 16. Die Schulzuweisungen an die Wohnungsbaugesellschaften, an die Architekten und Bauherren, siehe Mitscherlich 1996, 29, 45, 46.

41 Diesen Umdenkprozeß haben Hafner 1993, 313–315, und Reinborn 1996, 284–313, eingehend geschildert.

42 Zur Frage der kritischen Einschätzung durch die politisch Verantwortlichen kann man einen 1969 publizierten Text des damaligen Oberbürgermeisters Hans-Jochen Vogel über die Situation der Münchner Siedlungsplanung heranziehen, vgl. Vogel 1969 b, 7–8. Von den drei großen Siedlungsvorhaben der sechziger Jahre wurde das Projekt Oberschleißheim vollständig eingestellt.

43 Vgl. dazu Tzschaschel 1987, 526–527.

44 Dieser Wettbewerb stellte die Wiederaufnahme des bereits in dem Stadtentwicklungsplan von 1963 als Siedlungsgebiet ausgewiesenen Städtebauprojektes Freiam dar. Alle Daten und Informationen bezüglich der jüngsten städtebaulichen Planung in Freiam sind folgenden Autoren entnommen: Herde 1993, 82–84; Thalgott 1993, 33–46.